

Beide sind Rallye-Weltmeister, beide nur für ihren Sport entwickelt worden. Trotzdem müssen sie sich auch im normalen Straßenverkehr zu rechtfinden. Der eine, der Lancia Delta Integrale 16V, auch liebevoll „Sedici“ genannt, ist inzwischen in den Produktions-Ruhestand getreten. Der andere, der Subaru Impreza Turbo, ist aktueller Weltmeister und auch in diesem Jahr noch auf dem Höhepunkt seines Leistungsvermögens.

Und obwohl der Lancia in die Jahre gekommen ist, unterscheidet er sich gar nicht so sehr von seinem Nachfolger, außer vom Charakter. Beide haben nämlich gleiche technische Gene mit ins Kinderbett gelegt bekommen: Allradantrieb und Turbo-Power, 210 PS für den Lancia, 211 PS für den Subaru.

Optisch gibt es allerdings nur bei grundsätzlichen Dingen Gemeinsamkeiten. So kommen beide mit Heckspoiler und Frontschürze mit Luftlöchern und integrierten Nebelscheinwerfern daher. Ansonsten prallen zwei Welten aufeinander. Eckig, kantig, mit ausgestellten Kotflügeln der Italie-

ner: ein Macho, der Aerodynamik ignoriert. Rund und weich der Japaner, mehr der familiäre Softie-Typ.

Letzteres ist ein Eindruck, der beim Tritt auf das Gaspedal aber schnell verschwindet. Mit roher Gewalt krallen sich die vier angetriebenen Impreza-Räder – deren Kraftverteilung variabel, je nach Bodenhaftung der einzelnen Räder,

via Zentraldifferential und Viscokupplung erfolgt – in den Asphalt und katapultieren den Japaner in 6,0 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Dazu das rauhe Geräusch des Boxer-Triebwerks, im Zusammenspiel mit dem fröhlichen Pfeifkonzert des Turboladers – so muß es auch im Rallye-Auto klingen. Die Tatsache, daß der Turbo seinen Druck,

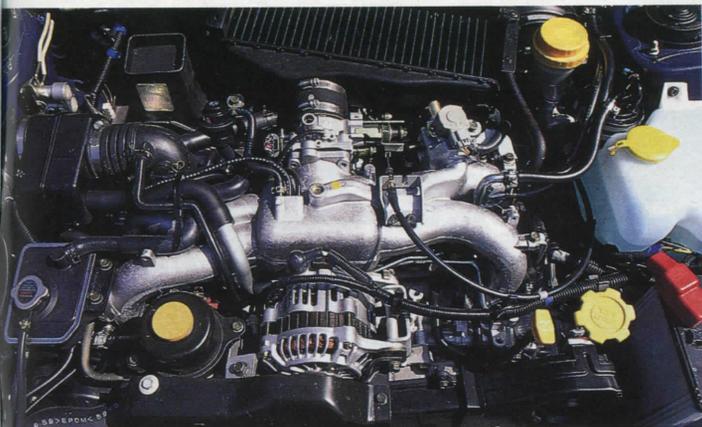
nachhaltig, aber nicht schlagartig aufbaut, ist überaus angenehm. Auch das Drehmoment von 270 Newtonmetern, die allerdings erst bei 4800 Umdrehungen auf die Schwungscheibe gewuchtet werden, kann sich sehen lassen. Beim rallye racing-Sprint von 80 auf 180 km/h glänzt er mit 16,1 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 240 km/h.

# Legende und Nachfolger

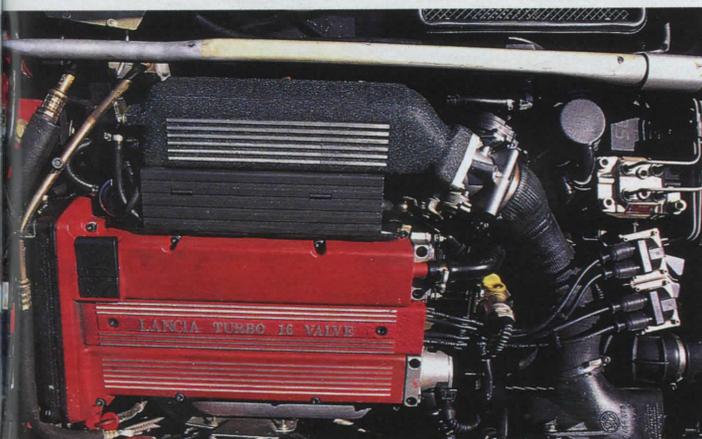
Zum Zusehen verdammt, und trotzdem geliebt – der **Lancia Delta Integrale HF 16V** ist auch nach seinem Produktionsende bei den Fans eines der beliebtesten Autos. Ob sein Nachfolger, der **Subaru Impreza Turbo**, Ähnliches in der Beliebtheits-Skala erreichen kann, bleibt abzuwarten



Auf den Rallye-Pisten hat der Subaru das Zepter übernommen, in der Gunst der Fans liegt der Lancia aber klar vorne



**Das Vierzylinder-Boxer-Triebwerk im Subaru verfügt über zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe**



**Trotz nahezu gleicher Voraussetzungen kann der Lancia-Motor mit den Fahrleistungen des Subaru nicht mithalten**

ST A TST

Beim Vergleich der nackten Zahlen wird deutlich, daß der Integrale in die Jahre gekommen ist. Sein Reihen-Vierzylinder mit Turboaufladung und ebenfalls zwei Liter Hubraum ermöglicht ihm einen Wert von 6,7 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h, und für die Messung von 80 bis 180 km/h läuft die Uhr 3,5 Sekunden länger als beim Subaru – obwohl der Italiener mit 308 Nm bei nur 2500 Umdrehungen der Kurbelwelle mehr Drehmoment zur Verfügung hat. Allerdings fällt die Drehmoment-Kurve auch ziemlich schnell wieder ab. Auch die Art der Kraftentfaltung, mit dem hektisch einsetzenden Lader, zeigt deutlich den Altersunterschied. Zwar unterscheiden sich die Radaufhängungen der beiden Ral-

Geschwindigkeits-Minus gleichzusetzen ist. Wo der Delta-Fahrer mit seinem Untersatz kämpft, fährt der Subaru-Pilot noch in aller Gemütsruhe mit einem fröhlichen Lied auf den Lippen. Die Dämpfung wurde so gewählt, daß schnelle Tempi jederzeit möglich sind, der nötige Komfort aber nicht vermißt wird. Fahrfreude, die der Innenraum nicht vermitteln kann. Alles ist nüchtern-funktionell, und die Bezüge über den weichen Sitzen hinterlassen schon im Neuzustand einen schmutzigen Eindruck. Im Lancia irritiert eine unübersichtliche Flut von Anzeigen den Fahrer. Im Gegensatz zum Subaru wirkt der mit hellem Alcantara ausgeschlagene Innenraum überaus freundlich. Die sportlichen Recaro-Sitze suchen ihresglei-



**Funktionell, aber wenig aufregend – die Subaru-Fahrerzentrale bietet kein Ambiente. Es dominiert der Plastik-Look. Die Sitzbezüge wirken schon im Neuzustand schmutzelig**



**Verspielt und ein bißchen unübersichtlich – das Lancia-Cockpit verwirrt den Fahrer auf den ersten Blick. Wer sich daran gewöhnt hat, fühlt sich aber pudelwohl**

DATENBLATT		
	Lancia Delta Integrale HF 16V	Subaru Impreza Turbo
<b>Technik</b>		
Motor	Reihen-Vierzyl., Turbo	Vierzyl.-Boxer Turbo
Ventile pro Zylinder	4	4
Hubraum (cm³)	1995	1994
Verdichtung	8,0:1	8,0:1
Leistung (PS/kW)	210/155 bei 5750 U/min	211/155 bei 6000 U/min
Drehmoment (Nm)	308 bei 2500 U/min	270 bei 4800 U/min
Leistungsgew. (kg/PS)	6,2	5,9
Kraftübertragung	Fünfgang-Schaltgetriebe, Allradantrieb	Fünfgang-Schaltgetriebe, Allradantrieb
Fahrwerk	Rundum Einzelradaufhängung, vorne Dreiecksquerlenker, hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisatoren	Rundum Einzelradaufhängung, vorne Dreiecksquerlenker, hinten Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisatoren
Bremsen	rundum innenbelüftete Scheibenbremsen, ABS	rundum Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, ABS
Räder	7,5 x 16	6 x 15
Reifen	205/45 R 16 Z	205/55 R 15 Z
Leergewicht (kg)	1340	1235
Tankinhalt (Liter)	57	60
<b>Meßwerte</b>		
0–50 km/h (s)	2,3	2,1
0–100 km/h (s)	6,7	6,0
80–180 km/h (s)	19,6	16,1
v <sub>max</sub> (km/h)	220	240
Bremsweg (m)	37,8 aus 100 km/h	37,4 aus 100 km/h
Verbrauch (l/100 km)	14,8 Super	15,6 Super
<b>Kosten *</b>		
Typklasse TK/VK	40/38	35/35
Steuer	264	264
Haftpflicht 100% R10	2589,90	2589,90
TK 100%, 300 SB R6	1670,70	699,70
VK 100%, 1000 SB R7	13112,60	7865,00
Grundpreis (DM)	65 245**	49 950

\*Steuer, Versicherung in DM/Jahr \*\*letzter Preis

lye-Stars technisch nicht großartig voneinander, die Auslegung der Federn und Dämpfer differenziert aber gewaltig, was nicht zuletzt mit den unterschiedlichen Radständen zusammenhängt. Der Delta umrundet jedwede Art von Biegung wie auf Schienen, tänzelt dabei aber wegen seines straffen Fahrwerks nervös hin und her. Wer mit dem Delta umgehen kann, braucht sich über fehlenden Fahrspaß beileibe nicht beklagen. Im Subaru geht alles müheloser und unspektakulärer vonstatten, was aber keineswegs mit einem

chen. Nur großgewachsene Menschen haben Platz-Probleme. Der Lancia Delta Integrale 16V ist immer noch ein Fahrzeug, das bei den Fans ganz hoch im Kurs steht – es hat schlicht und ergreifend Stil. Der Subaru dagegen wartet als Nachfolger in Sachen Rallye zwar mit großen, sportlichen Erfolgen auf, und auch in Sachen Fahrleistung schlägt er den italienischen Konkurrenten. Wenn er aber nicht mehr auf den Rallye-Pisten unterwegs ist, werden sich wohl nur noch wenige an ihn erinnern.

Jürgen Schramek