

# OVER

*Wenn ein mit allen Wassern gewaschener Rallye-Profi ins Schwärmen gerät, ist entweder eine Frau im Spiel oder ein perfektes Rennen. In unserem Fall sorgte allerdings eine Bestie aus den 80ern für den Endorphinschub: Niki Schelle fuhr den Lancia Delta S4*



# KILL

Text: Niki Schelle, Marion Kattler-Vetter | Fotos: Denny Fehrenbach





Dreißig Jahre und kein bisschen leise: der S4 mit Gitterrohrrahmen hat mit dem Serien-Delta nichts mehr zu tun



Alle guten Dinge sind drei. 2014 das Bergrennen Hemberg. 2015 das Asphaltduell mit Matthias Malmedie im Lamborghini Huracán. Und jetzt die Deutsche Slalom-Meisterschaft im Schwarzwald. Ich am Steuer, unterm Hintern den kompromislosesten, reinrassigsten und forderndsten Rallyewagen aller Zeiten, breit, böse, brutal. Ein Wahnsinnsauto! Gebaut, um seinen Gegnern die nackte Angst einzujagen. Technisch einer der am aufwändigsten konstruierten Rennwagen überhaupt. Der Delta S4 entstand 1986 in Zusammenarbeit mit Abarth, hat Allradantrieb, 550 PS, einen Kompressor und einen Turbolader. Schon als ich das erste Mal dieses einmalige Kreischen gehört habe, hab ich Feuer gefangen: DEN MUSSTE

ICH EINFACH FAHREN!! Auch das Fahrwerk ist nicht von schlechten Eltern, seinerzeit komplett neu und rallyetauglich konstruiert, eine Gitterrohrkonstruktion mit komplett aufklappbaren Clamshells an Front und Heck, wie damals in der Gruppe B üblich. Der Antrieb ist genau so kompliziert wie der Motor, das Getriebe sitzt in der Mitte und verteilt die Kraft variabel nach hinten und vorne. Wohlgemerkt: Wir sprechen von einem fast 30 Jahre alten Auto, das bis heute alle nass macht. Einmal gesehen - schon kribbelt es.

Beim ersten Bergrennen, das ich mit dem S4 von Bruno Ianniello fahren durfte, hat es mich endgültig gepackt, der Urschrei kriecht ins Trommelfell, trifft mitten ins Herz. Bruno, „Raketen-Bruno“,

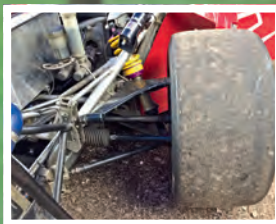
das Schweizer Urgestein, besitzt drei von diesen unglaublichen Legenden, dazu einen Haufen Ersatzteile... unvorstellbar! Mein erstes Date mit der Bestie war ein Kampf von vorne bis hinten. Keine Fahrhilfen, kein Pardon, du bist jede Sekunde voll gefordert und du weißt: du schaffst es nie, das Auto voll im Griff zu haben. Wenn du denkst, du hast die Fuhre auf dem Gleis, kommt schon wieder was Neues. Der Allrad dreht nie durch, das Limit geht immer höher, je schneller du in der H-Schaltung rührst, desto besser geht der S4. Du musst buchstäblich in Tausendstel-sekunden reagieren - der reine Wahnsinn! Zwei Dinge sind absolut sicher: Erstens: dieses Auto kann immer mehr als du. Zweitens: für mich war die erste bestimmt nicht die letzte Fahrt.



**TV TIPP** II  
RTL

**MEHR VON NIKI**  
IMMER SONNTAGS UM  
18.00 UHR BEI RTL II  
[www.rtl2.de/grip](http://www.rtl2.de/grip)





Der Turbo ist verendet. Mit den Jungs von Röttele ist der S4 zum Glück schnell wieder auf Kurs



So muss es sein: Die Clamshells lassen blitzschnelle Reparaturen zu



## UNGLEICHE BRÜDER



**LANCIA DELTA S4 STRADALE**

S4-Homologationsmodell in Kleinserie  
Bauzeit 1985-1988  
Gitterrohrrahmen, zivile Ausstattung



**LANCIA ECV**

S4-Nachfolger-Prototyp  
Bauzeit 1986  
Triflux-Zylinderkopf, 2 Turbolader, steht heute im Lancia Museum



**LANCIA DELTA HF INTEGRALE**

Gruppe A-Fzg., 6 Versionen bis zur Evolutione  
Bauzeit 1987-1994  
Das erfolgreichste Rallyefahrzeug aller Zeiten



Dank Allrad kein Abflug. Bruno Ianniello schaut skeptisch, aber Niki macht das schon...



Einen Dämpfer bekam meine Begeisterung allerdings, als mein Idol Henri Toivonen 1986 mit so einem Lancia S4 bei der Korsika-Rallye tödlich verunglückte. Das hat mir zu denken gegeben, denn wenn so ein As wie der Lancia Werksfahrer von diesem Auto die Grenzen aufgezeigt bekommt, hat das schon etwas zu bedeuten.

Vor Kurzem haben wir uns wiedergesehen, der Ianniello-S4 und ich. Beim Schwarzwald-Slalom in Freiamt. Um es gleich klar zu stellen: Eine Kaffeefahrt ist das nicht, mag die Gegend noch so beschaulich sein. Da hast du schon das echte Rallye-Feeling, und die Massen von Zuschauern entlang der Strecke geben dir noch mehr Drive. Da steht er, rot, breit, kantig, auch nach bald 30 Jahren immer noch böse. Das Kribbeln ist zurück, der Puls geht

hoch, der Schalensitz packt zu. Feuer frei! Mach's Beste draus... Und nichts hat sich geändert. Die Bestie ist fit wie eh und je, sie fordert jede Faser, sie kämpft um die Vorherrschaft, wie sie es immer getan hat. Außer anderen Stoßdämpfern ist alles auf Anfang, bis 4.500/min surrt und kreischt der Kompressor, dann setzt die Urgewalt des Turboladers ein, mit Bumms, aber ohne das berühmte Turboloch. Die 2-km-Slalomstrecke jage ich mindestens 25 Mal rauf und runter, komme immer näher ans Limit, entdecke jede Sekunde was Neues, reize die Schaltpunkte aus - und stelle völlig geflashed fest: es geht! Der S4 gehorcht, er ordnet sich nicht unter, aber er macht, was ich will. Solange er will. Denn irgendwann fliegt mir der Turbolader um die Ohren. Die Spezialisten von Röttele-Racing

geben alles und wechseln das Teil in Windeseile. Weiter geht's.

Soll ich euch was sagen? Dieses Auto ist das Beste, was mir je passiert ist. Die volle Bestie, der schiere Wahnsinn. Der dich fordert bis zum Letzten, der dir die Luft nimmt, dein Herz rasen lässt und dich mit Adrenalin bis zum jüngsten Tag versorgt. Leider ist die Schnäppchenzeit vorbei, die raren Exemplare werden ab 400.000 Euro aufwärts gehandelt. Das verhindert wohl fürs Erste eine dauerhafte Beziehung zu meiner Angebeteten. Die Heimfahrt in meinem Alltagsgefährt bekomme ich übrigens kaum mit, das Dauergrinsen weicht einfach nicht aus dem Gesicht. Um diesen ultimativen Kick wieder zu erleben, würde ich bis ans Ende der Welt fahren... Bruno: Anruf genügt.



**FACTS**

1986  
 4-Zyl.-Kompressor  
 + Turbo ab 4.000/min  
 1.759 cm<sup>3</sup>  
 405 kW (550 PS)  
 550 Nm max.  
 5-Gang-H-Schaltung  
 Allradantrieb  
 970 kg  
 Vmax: k. A.  
 ab 400.000 Euro