

AUTOMOBILE

LANCIA-VERKAUF

Sattes Schnalzen

Jahrzehnte hindurch verkörperte die Turiner Automarke Lancia in Italien, was bei den Deutschen Mercedes-Benz darstellt: die Nobel-Marke.

Lancia-Autos, so schrieb das Stuttgarter Autofahrer-Magazin „Auto, Motor und Sport“ ehrfurchtsvoll, hätten sich „den Nimbus von Qualität und technischem Adel auch im Zeitalter der Massenmotorisierung bewahren“ können.

Autotester waren von den aufwendig gebauten Lancia-Gefährten so angetan, daß sie sogar Türgeräusche feierten: „Die Türen“, vermeldete die „Frankfurter Rundschau“ über das Lancia-Modell Flavia, „schließen mit dem so hochgeschätzten, satten Schnalzen eines Geldschanks.“

Aber in den letzten Jahren geriet die 62 Jahre alte Firma trotz hoher Qualität und hoheitsvollen Namens immer tiefer in die roten Zahlen, weil immer weniger Käufer bereit waren, die teuren Autos von Lancia zu erwerben. Zement-Millionär Carlo Pesenti aus Bergamo als Inhaber von 65 Prozent der Lancia-Aktien — den Rest besaß der Heilige Stuhl — verhandelte mehrfach über einen Verkauf der unrentablen Firma. Doch die Interessenten, darunter die deutschen Autoproduzenten Mercedes-Benz und BMW, zogen sich zurück, sobald sie den Turiner Schuldenberg in ganzer Größe erblickt hatten.

Selbst Italiens Auto-Riese Fiat, der schließlich zugriff und letzte Woche die Übernahme Lancias bekanntgab, hatte wenig Anlaß zur Freude über die neu erworbene Tochter. Fiat-Chef Gianni Agnelli: „Fiat wird durch eine Angliederung Lancias kaum stärker.“

Fiat übernahm die Lancia-Aktien zu einem symbolischen Kaufpreis von drei Millionen Lire (17 700 Mark), zugleich aber auch Schulden in Höhe von 600 Millionen Mark.

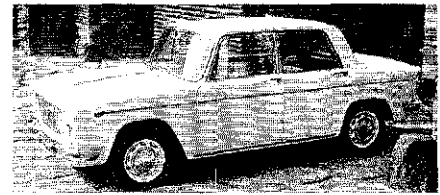
Das Lancia-Modell Aprilia war in den dreißiger Jahren ebenso ein anerkannter Maßstab für technisch fortschrittlichen Automobilbau wie 20 Jahre später der Lancia Aurelia. Mit dem Lancia Flaminia, dessen Karosserie der Turiner Auto-Designer Pininfarina entwickelte, kam 1956 die Trapezlinie auf den Markt. Der Wagen beeinflusste die Automobilmode mehr als jedes andere Auto.

Lancia kam in Bedrängnis, weil die Firma am Markt vorbeiplante. Sie baute nebeneinander eine verwirrende Fülle verschiedener Personenwagenmodelle und Coupés in erlesener Qualität, aber kleinen Stückzahlen. Die unrationelle Fertigung führte zwangsläufig zu hohen Kosten und Preisen. Lancia-Wagen blieben selbst in der 1,3-Liter-Klasse Autos für Liebhaber.

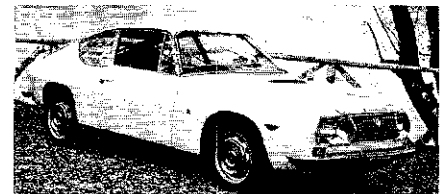
Die Firma suchte aus der Verlustzone herauszukommen, indem sie sich auf 16 Varianten der drei Grundmodelle Fulvia (1,3 Liter), Flavia (zwei Liter) und Flaminia (2,8 Liter) beschränkte. Der Fulvia Berlina (87 PS) als billigster Lancia kostete immerhin noch 9300 Mark.

Doch Lancias Marktanteil schrumpfte weiter. Noch 1954 war Lancia unter Italiens Autoherstellern mit 11 800 Wagen hinter Fiat Zweiter gewesen, weit vor Alfa Romeo (3800). Im vergangenen Jahr bauten die 10 500 Lancia-Werker bei einer Jahreskapazität von 70 000 Autos nur 36 668, Alfa Romeo dagegen 97 220 Wagen.

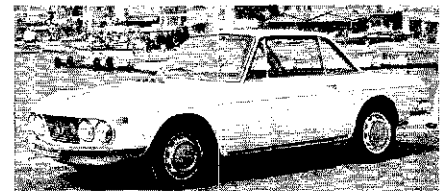
Dieses Jahr rutschte die noble Marke im Autohandel Italiens auf Platz acht ab. Lancia-Aktionär Pesenti verlor die Lust, die unrentable Autofirma noch länger mit Gewinnausgleichen aus dem Zementkonzern durchzuschleppen.



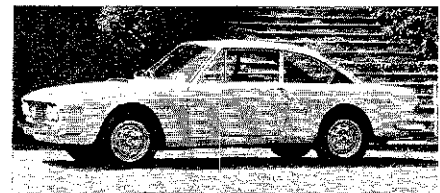
Fulvia Berlina



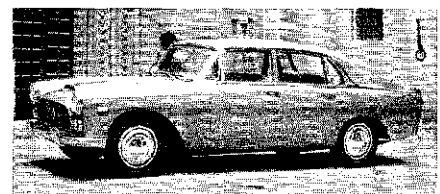
Fulvia Sport 1300 S



Fulvia Coupé Rallye S



Flavia Coupé 2000



Flaminia Berlina

Lancia-Modelle
Adel am Ende

...ganz
sicher
zipp

Männer, die solche Sprünge machen, die tragen ZIPP! Hosen mit ZIPP-plastic-Reißverschluß. Darauf ist Verlaß. Ein ZIPP ist sicher.

Ein ZIPP bleibt sicher zu, was immer Sie tun. Wenn Sie aber wollen — ein Zug — der ZIPP ist offen. Schnell und bequem. Ein ZIPP-Reißverschluß ist perfekt: anpassungsfähig, formbeständig, reinigungsfest — und sicher! Das ist es. Ganz einfach... sicher! Der Hosenschluß — ein Reißverschluß von

zipp

H6/P9