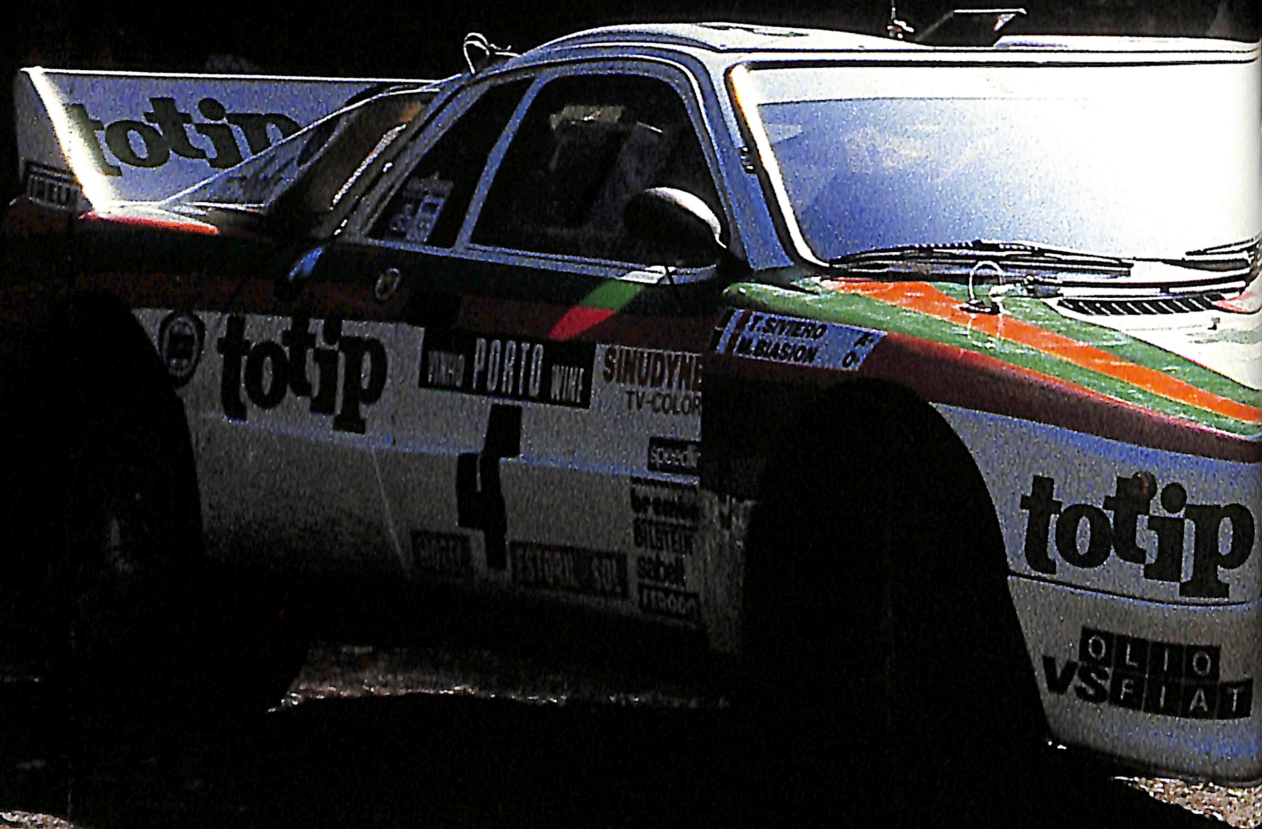


20 ANNI DI MONDIALE



20 YEARS OF RALLY WORLD CHAMPIONSHIP RACES,

Testo: G. RANGATI

Foto: Actualfoto (ACT),
Bishop (BH),
Cockpit (CK).

Sono passati vent'anni da quando anche i rallies hanno avuto diritto all'iride. Vent'anni indimenticabili per chi li ha vissuti in prima persona o anche solo da comprimario, seguendo i protagonisti di mille sfide in giro per il mondo. Vent'anni che forse meritano d'essere raccontati ancora una volta...

Twenty years ago rally racing held its first world championship. These have been twenty unforgettable years for those who experienced it firsthand or as a spectator following the protagonists of a thousand duels all over the world. These twenty years deserve to be remembered once again...





MONDIALE RALLY 1973-1993

Come si dice in questi casi? Sembra ieri. Si dice sempre così. E sembra davvero ieri che Jean-Claude Andruet e «Biche» sfilavano sul porto monegasco dentro quella berlinetta blu metallizzata che pareva troppo piccola persino per due piccoletti come loro. Era il 1973 e l'ancor giovane e già nervosissimo «Signor Palla di Nervi» entrava insieme alla sua ancor giovane e già dolcissima navigatrice nella storia dei rallies. Alla grande, da vincitori di un Montecarlo al quale il caso aveva assegnato il compito di inaugurare il primo mondiale rallies.

Se i notabili di una federazione che per atavica vocazione si muove a piccoli passi si fossero decisi dodici mesi prima a dare una spruzzata d'iride a quello che fino ad allora avevano invece chiamato Campionato Internazionale, al posto loro ci sarebbero stati Sandro Munari detto Drago e Mario Mannucci detto Maestro con la mitica Fulvietta rossa con il numero 14 sulle portiere. L'avessero fatto ancor prima, sarebbe toccato ad Ove Andersson oppure a Bjorn Waldegard. Andruet, Munari, Andersson, Waldegard... Ora il primo costruisce vetturette

per muoversi sui campi da golf, il secondo cura le pubbliche relazioni per la Lamborghini, il terzo gestisce e dirige il Toyota Team Europe ed il quarto, ad un passo dai cinquant'anni, è ancora lì che afferra al volo ogni occasione per stringere un volante con un casco in testa. «Quelli dei rallies» sono fatti così. E' gente strana che se infischia dello «show-bizz», che non sbuffa davanti a chi chiede loro un'intervista e non fa finta di non accorgersi di un ragazzino che domanda un autografo.

Uno per l'altro, in vent'anni, sono passati dai centocinquanta o poco più cavalli delle Lancia Fulvia ai seicento e passa delle Peugeot 205 Turbo 16 «evoluzione» per tornare a correre con i trecento cavalli scarsi delle Delta 4WD, delle Mazda 323, delle prime Sierra Cosworth a due ruote motrici. Uno per l'altro hanno vinto ed hanno perso un po' dappertutto, hanno riso ed hanno pianto, hanno accettato condizioni di lavoro inaccettabili senza lamentarsi troppo.

In duecento e trentotto appuntamenti mondiali, tutti quelli del primo ventennio, solo

una volta hanno puntato i piedi ed incrociato le braccia. E' successo in Portogallo, nel 1986, dopo Joaquim Santos era volato fra il pubblico incontenibile della ronde intorno a Sintra travolgendo ed uccidendo alcuni spettatori. Me lo ricordo bene quel giorno e mi ricordo le facce stravolte di Markku Alen, di Timo Salonen e di Walter Rohrl mentre ripetevano che era arrivato il momento di dire basta. Teso come solo lui sa esserlo, il grande Markku spiegava a dirigenti e ad organizzatori sensibili come l'Everest, che lui non poteva accettare il rischio che, una volta tornato a casa, i suoi figli lo guardassero come un assassino e non un pilota.

Un episodio, uno fra tanti e, almeno per chi scrive, non certo il più triste.



EH

Se l'ho ricordato è soltanto perché, oggi come allora, lo considero il più rappresentativo di una certa mentalità. Nel caleidoscopio della memoria, altri momenti belli e meno belli si rincorrono e si intrecciano.

La vittoria di Munari con la Stratos al Sanremo del '74, quella che diede alla Lancia il primo mondiale; lo spareggio - ancora a Sanremo, ma nel

'75 - fra lo stesso Munari e Waldegard sul Colle Langan; l'incredulo entusiasmo di Jean-Pierre Nicolas a Montecarlo nel '78 per avere, con una privatissima Porsche, messo in ginocchio lo squadrone Fiat; la tenacia di Tony Fassina nel rincorrere e centrare nel '79 una vittoria a Sanremo nella quale, al via, solo Mauro Mannini credeva. Ed ancora, il volto divertito di Jean-Luc Therier che in Corsica, nell'80, raccontava come Bernard Darniche e Guy Frequelin si fossero eliminati a vicenda lasciandogli via libera; l'emozione di Michele Mouton al primo dei suoi quattro successi in gare iridate; la rabbia di Markku Alen per quel titolo giustamente assegnatogli e poi ingiustamente toltogli nell'86; l'apetosi decretata dai tifosi bassanesi a Miki Biasion campione del mondo. Anche l'espressione stranamente distaccata, a

prima vista quasi delusa, di Francois Delecour all'ultimo controllo orario del Portogallo dove ha finalmente centrato il primo assoluto della sua carriera. Ma questa è un'altra storia, fa parte dei secondi vent'anni del mondiale rallies...

Il campionato mondiale Rally è ufficialmente iniziato nel 1973 all'indomani della clamorosa affermazione della Lancia Fulvia HF e di Sandro Munari nel Rally di Montecarlo, contro le favoritissime Alpine Renault.

The Rally World Championship officially began in 1973 after the clamorous victory of Sandro Munari and his Lancia Fulvia HF that beat Alpine Renault, the favorites, during the Montecarlo Rally.

1973 20 1993 MONDIALE RALLY

1973

Battuta l'anno prima dalla Lancia e dalla fragilità delle berline, l'Alpine si vendica. L'armata «blu de France» primeggia in sei delle tredici prove con i suoi quattro moschettieri Andruet, Darniche, Nicolas e Therier. L'onore (e l'orgoglio) transalpino sono salvi.

1974

Il mondo industrializzato è in riserva: c'è la crisi energetica e diversi rallies di inizio stagione saltano. Ne approfitta la Lancia che dopo aver giocato in difesa con la Fulvia, va all'attacco con la Stratos appena omologata. Ed uno, per la Casa torinese.

1975

I francesi la chiamano «bete a gagner» e lei, la Stratos, non si smette. Missile contro aeroplanini di cartone, l'auto voluta da Cesare Fiorio vince quattro rallies su dieci e la Lancia rivince. In un'occasione, in Portogallo, si impone per l'ultima volta una 124 Spyder: sopra c'è un certo Markku Alen...

1976

Vincere è un vizio ed i vizi, si sa, non si perdono facilmente. Prima a Montecarlo, in Portogallo, a Sanremo ed in Corsica, la Stratos porta alla Lancia il terzo mondiale consecutivo prima di farsi da parte per lasciar spazio alla Fiat 131. La parola è ancora poco usata, ma è un esempio di sinergie all'italiana.

1977

Munari fa suo il quarto Montecarlo, ma l'era della Stratos è agli sgoccioli. Tocca alla Fiat puntare al titolo e l'impresa, con cinque centri contro i quattro della Ford, alla fine riesce. Malgrado un grande Waldegard, Torino batte Boreham.

1978

Apparentemente senza veri avversari, la Fiat riesce incredibilmente a perdere il Montecarlo contro il privatissimo Nicolas. Una rondine non fa primavera, un chicco di grandine non fa un disastro e con cinque successi il bilancio della 131 è salvo.

1979

L'Escort fa paura, la Mercedes ne fa anche di più ed a Torino arriva l'okay per un programma ridotto. In realtà, la Mercedes salva appena la faccia con Waldegard in Costa d'Avorio e l'alloro mondiale finisce per la prima volta ai britannici. L'altro titolo, quello freschissimo riservato ai piloti, è di Waldegard che ha vinto la metà esatta di Hannu Mikkola.

1980

Non c'è storia. Walter Rohrl è un marziano e primeggia quattro volte con la 131 Abarth che Alen porta al primo posto in Finlandia. La Fiat pareggia il conto iridato con la Lancia, Rohrl quello con Waldegard.

1981

Sorprese come se piovesse: comincia Jeannot Ragnotti che se ne va a vincere a Montecarlo con la Renault 5 Turbo detta affettuosamente skate-board e conclude Michele Mouton che vince a Sanremo. La star (e non è una sorpresa) è l'Audi Quattro a trazione integrale, la campionessa (e questa lo è) è la Talbot, il campione (e la sorpresa è per chi non pensava che imparasse a tenere le ruote per terra) è Ari Vatanen.

1982

Risolti i problemi di gioventù, l'Audi passa sulla concorrenza con la grazia di uno schiacciasassi. Le tedesche coi quattro anelli si impongono in sette riprese e l'Opel si consola col mondiale di Rohrl. Per le



italiane, mai sul gradino più alto del podio, l'anno è nero.

1983

A raccogliere l'eredità della 131 e della Stratos, da Tornio mandano la Lancia Rally. Ha solo due ruote motrici, ma la squadra fa il miracolo e prima che i teutonici abbiano capito cosa succede il titolo torna in Italia. Quello marche, quello piloti lo intasca Mikkola con l'Audi.

1984

Alen si propone come asfaltista e rivince in Corsica, ma non basta. E non basta neppure la scossa che offre la Peugeot con la 205 Turbo 16. L'Audi vince in prima persona e, con Stig Blomqvist, anche per procura.

1985

Comincia alla grande Vatanen con la Peugeot ed i giochi sembrano fatti. Non è così ed il finlandese rischia grosso in Argentina e deve lasciare via libera al compagno di squadra Timo Salonen. Ad Attilio Bettega, in Corsica, è andata peggio e non potrà più raccontare cosa lo ha portato contro un albero. Dopo il dramma, per la Lancia la consolazione del debutto vincente della Delta S4 al RAC.

1986

Doveva essere la stagione della più entusiasmante incertezza, è stata quella dei drammi e delle polemiche. Dopo i fatti di Sintra, Henri Toivonen perde la vita con Sergio Cresto in Corsica e la FISA annuncia che alla fine dell'anno i folli mostri del Gruppo B andranno in pensione. Il resto è solo dispetti e ripicche: la Peugeot bisca il mondiale e Juha Kankkunen completa l'opera col suo primo titolo.

1987

Anno nuovo, vita nuova. La Lancia, con la Delta 4WD, si fa trovare

pronta alle nuove regole del gioco e vince. Anzi domina con nove vittorie su tredici gare. Un cerchio difettoso costa ad Alen un titolo che per lui è stregato. Per lui e per Miki Biasion, non certo per il freddo ed implacabile Kankkunen.

1988

Come prima, più di prima. Gli avversari latitano e la Delta fa una scorpacciata di primi posti: dieci nel corso dell'anno.

Cinque li firma Biasion ed è il primo latino a mettere le mani sull'iride.

1989

Arrivano i giapponesi. Mitsubishi e Toyota sono più agguerrite (ed organizzate) della Mazda e tuttavia il campionato è ancora della Lancia. E ancora di Biasion.

1990

Esplode Carlos Sainz che si rifà di tanti piazzamenti con quattro successi. Nella vena dello spagnolo non basta alla Toyota che deve ancora inchinarsi davanti alla solita Lancia. Modificata e migliorata, al delta è sempre più la regina dei rallies.

1991

Sainz e la Toyota: il binomio sembra imbattibile fino ad agosto. Poi qualcosa si inceppa e la situazione si rovescia naturalmente a favore della Lancia e di Kankkunen...

1992

Otto primi posti garantiscono alla Lancia l'ennesimo titolo, il sesto consecutivo. Sei primi posti non bastano invece a Didier Auriol per prendere quello che si è strappato. A ridere, questa volta, è Carlos Sainz, iridato all'ultimissimo titolo.



MONDIALE RALLY 1973-1993

It seems like yesterday (isn't that what they always say?). And it really seems like yesterday that Jean-Claude Andruet and "Biche" raced in Montecarlo aboard that metallic blue car that looked tiny even for two small guys like them. It was 1973 and the still young and extremely agitated "Mr. Bundle of Nerves" entered with his even younger and sweet-tempered navigator in the history of rally racing. And enter they did, winning the race in Montecarlo that was the first world championship rally.

If the directors of the federation (who always made their decisions at a snail's pace) had decided to transform the current International Championship into the Rally World Cham-

pionship twelve months earlier, then Sandro Munari a.k.a. Drago and Mario Mannucci a.k.a. Maestro aboard the legendary red Fulvia number 14 would have taken the title. And if they had made their decision even earlier, then Ove Andersson or Bjorn Waldegard would have been the world champ.

Andruet, Munari, Andersson, and Waldegard: back in those days Andruet built golf carts, Munari was in charge of public relations for Lamborghini, Andersson managed and directed the Toyota Team Europe, and Waldegard, almost fifty years old, still raced whenever the opportunity arose. In fact, these guys were strange types who couldn't care less about showbiz, didn't mind giving interviews, and were always willing to stop and sign an autograph.

Over the past twenty years each went from the approximately 150 hp of the Lancia Fulvia to the 600 hp of the Peugeot 205 Turbo 16 "evolution" and back to the almost 300 hp of the Delta 4WD, Mazda 323, and the first Sierra Cosworth 2WD. Each won and lost races, laughed and cried, and accepted unacceptable working conditions without complaint. In 238 world championship races that took place during the first twenty years, only once did these drivers decide to go on strike.

This happened in Portugal in 1986 after Joaquim Santos crashed into a crowd

of spectators lining the road, killing several people. This writer remembers that day very well and recalls the distraught faces of Markku Alen, Timo Salonen, and Walter Rohri while they kept repeating that enough was enough. Extremely agitated, Markku explained to the directors and organizers of the race (that had the sensitivity of a stone) that he could not accept the risk that his sons might someday consider him a murderer. This was just one of the episodes that, for this writer, was certainly not the saddest and is merely the most representative example of a certain mentality.

In the kaleidoscope of this writer's recollections, other wonderful and dramatic moments

intertwine: Munari's victory aboard the Stratos in the 1974 edition of the Sanremo Rally when Lancia won its first world championship; the duel between Munari and Waldegard on Gangan Hill during the 1975 Sanremo Rally which determined the championship; Jean-Pierre Nicolas' incredulous enthusiasm during the



CK

1978 Montecarlo Rally when his Porsche resoundingly beat the Fiat team; Tony Fassina's tenacity that helped him win the 1979 Sanremo Rally, a victory that at the start of the race was unexpected by everyone except Mauro Mannini. And who could forget Jean-Luc Therier's happy face in Corsica in 1980 as he explained how Bernard Darniche and Guy Frequelin eliminated each other and let him take the lead, the emotion of Michele Mouton after the first of his four victories during the championship, Markku Alen's anger for that title unjustly assigned and taken from him in 1986, or the apotheosis decreed by fans from Bassano del Grappa to their fellow citizen and world champion Miki Biason? This writer also recalls the strangely aloof, almost disappointed,

expression on Francois Delecour's face during the last qualifying session in Portugal when he finally broke the first record of his career. But that is another story that belongs to the second twenty years of World Championship Rally Racing.....

Il 1986 è un anno decisivo nella storia del mondiale rally: dopo il tragico incidente occorso a Toivonen in Corsica e dopo la disastrosa uscita di strada di una Ford privata in Portogallo, la Fisa decide finalmente di bandire dalle competizioni le pericolosissime Gr. B.

1986 was a decisive year for rally racing: after Toivonen's tragic accident in Corsica and the disastrous incident when a Ford flew off the road into the crowd in Portugal, FISA finally decides to banish the most dangerous aspects of Group B racing.



MONDIALE RALLY 1973-1993

1973

After a poor showing of its cars and its defeat the year before by Lancia, Alpine gets its revenge. The "blue de France" armada takes first place in six out of thirteen races with its four musketeers Andruet, Darniche, Nicolas, and Therier. The honor and pride of French fans has been salvaged!

1974

The industrialized world is on hold: due to the oil crisis several rallies at the beginning of the season are cancelled. Lancia takes advantage of the situation; after driving defensively with the Fulvia, it takes an aggressive stance with the newly approved Stratos and wins its first world championship.



CK

1975

The French call it "bete a gagner" and the Stratos stays true to its name. Just like a missile against paper airplanes, Cesare Florio's Stratos demolishes its adversaries, winning four out of ten rallies, and Lancia takes the championship again. Only once, in Portugal, the 124 Spider driven by Markku Alen wins a race for the last time.

1976

Winning is a vice and, as everyone knows, vices aren't easily forgiven. Taking first place in Montecarlo, Portugal, Sanremo, and Corsica, Stratos leads Lancia to its third consecutive world championship before it steps aside, letting the Fiat 131 shine. This is definitely an example of Italian synergy at work.

1977

Munari wins his fourth Montecarlo race, but the era of the Stratos is coming to an end. Now Fiat is aiming to take the title: as a matter of fact, its five victories against Ford's four wins lets it snare the title. Despite the efforts of Waldegard, Turin ends up beating Boreham.

1978

Apparently without real adversaries, Fiat surprisingly loses Montecarlo to Nicolas. As they say, one swallow does not make a summer and one grain of hail does not make a disaster; therefore, the Fiat 131, with its five wins, holds on to its title.

1979

The Ford Escort is a daunting adversary, Mercedes is even more threatening, and the go-ahead for a reduced program arrives from Turin. However, Mercedes only wins with Waldegard on the Ivory Coast, and the Brits end up winning their first world championship. The new drivers title is won by Waldegard who won half the number of races that Hannu Mikkola did.

1980

Nothing new under the sun: Walter Rohri is way out front and wins four times with the 131 Abarth that Alen drove during his victory in Finland. Fiat equals Lancia's number of World Championships, and Rohri reaches Waldegard's record number of victories.

1981

Lots of surprises: Jeanne Ragnotti wins Montecarlo with the Renault 5 Turbo affectionately called "skateboard", and Michele Mouton wins in Sanremo. The star is the Audi Quattro 4WD (which isn't surprising), Talbot is the world champion (which is surprising), and Ari Vatanen cinches the drivers title (which is a surprise for those doubting his ability).

1982

Having solved its problems, Audi crushes its opponents, winning seven races of the season. Opel consoles itself with Rohri's drivers title. Meanwhile, it's a black year for the Italians that never took first place in a race.

1983

Turin sends the Lancia Rally as its heir to the Fiat 131 and Stratos. Even though it is only a 2WD, the team accomplishes the miracle: before the Germans realize what has happened to them, the world championship title returns to Italy. Meanwhile, Mikkola aboard the Audi wins the drivers title.

1984

Alen shows his skills on asphalt and wins in Corsica, but it isn't enough to win the title. And even Peugeot's 205 Turbo 16 exciting performance isn't enough: Audi takes the world championship title and Stig Blomqvist cinches the drivers title.

1985

Even though the great Vatanen and Peugeot get off to a roaring start and it looks like the game has already been decided, things end up differently: the Finn risks too much in Argentina and is forced to step aside and let his teammate Timo Salonen take the lead. Attilio Bettega in Corsica has even worse luck: unfortunately, he'll never be able to tell us what made him crash into a tree. After the drama, Lancia is consoled by the victorious debut of its Delta S4 at RAC.

1986

It was supposed to be an exciting season, but it proved to be a season full of drama and controversy. After the mishap in Sintra, Henri Toivonen and Sergio Cresto lose their lives during the rally in Corsica and FISA announces that at the end of the year the enormous Group B crowds would no longer be permitted. The rest of the season is marked by a series of grudges and spiteful episodes: Peugeot wins the world championship once again and Juha Kankkunen takes his first drivers title.

1987

A new year is here: Lancia's Delta 4WD is ready to play to the new rules of the game and wins. In fact, it dominates the season, winning 9 out of 13 races. A defective wheel rim costs Alen the title, which seems continuously out of reach for him and Miki Biasion, but not for the cold and implacable Kankkunen.

1988

Just like last year: adversaries are no where to be found and Delta wins ten first places during the year. Biasion wins five out of ten races and is the first Italian driver to win the drivers title.

1989

The Japanese have arrived. Mitsubishi and Toyota are more competitive and better organized than Mazda. However, Lancia still wins the title and Biasion is still the top driver of the year.

1990

Carlos Sainz explodes on the scene and wins four races. However, the Spaniard's skill is not enough for Toyota, that must once again bow to Lancia. Modified and improved, Delta is the queen of rally racing.

1991

Sainz and Toyota: up until August this duo seemed unbeatable. Then something happened and the situation changed in favor of the Lancia and Kankkunen.

1992

Lancia's eight first place showings guarantee it another world championship, its sixth in a row. However, six victories do not guarantee Didier Auriol the drivers title that he truly deserved. This time Carlos Sainz, who took the drivers title during the last race, has the last laugh.

1973 20 1993
MONDIALE RALLY



PORTFOLIO

1973 20 1993
MONDIALE RALLY



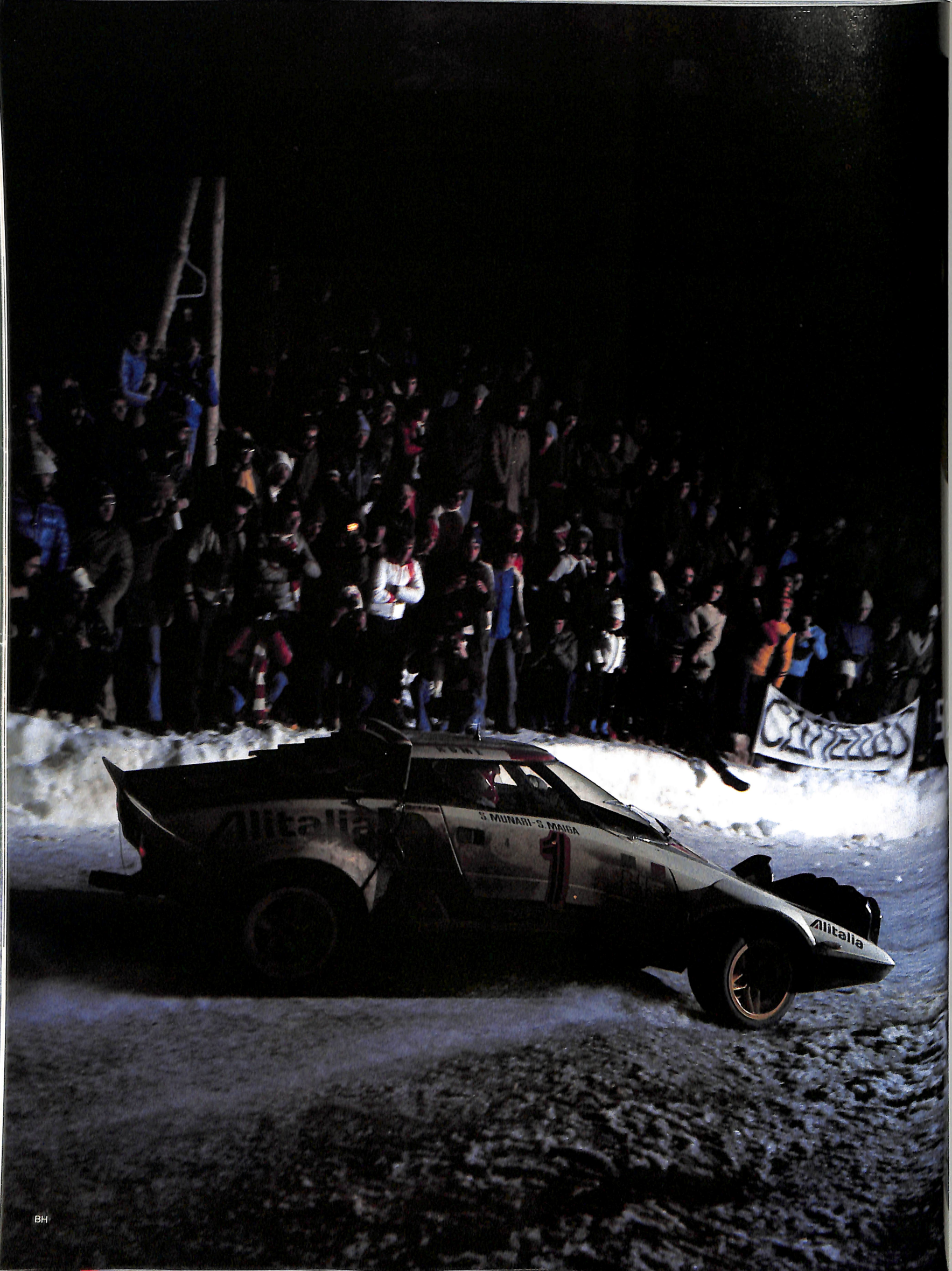
ACT

Il 1973 è l'anno della definitiva consacrazione delle potenti e scattanti berline Alpine, che nel 1972 erano state umiliate dalla Lancia HF. Ma la loro egemonia sulla scena mondiale è di breve durata: nel 1974 i sogni di gloria si infrangono contro una imbattibile Stratos, erede naturale della Fulvia in casa Lancia.

1973 was the year that definitely confirmed the success of the powerfully fast Alpine cars that were humiliated the year before by the Lancia HF. However, their ascendancy on the international racing scene was short-lived: in 1974 their dreams of glory were crushed by the unbeatable Stratos, the natural heir of the Lancia Fulvia.







ACT



Per la imbattibile Lancia Stratos vengono conosciuti i soprannomi più fantasiosi. Tra tutti ricorderemo "bete e gagner" o "l'enfant prodige" dei rally, espressioni che la dicono lunga sulle qualità di questa vetturessa espressamente voluta da Cesare Fiorio per cimentarsi nelle massacranti maratone stradali.

The most unusual nicknames were created for the unbeatable Lancia Stratos. In fact, it was often called "bete a gagner" or the "enfant prodige" of rally racing, which says it all on the quality of this car that was especially created by Cesare Fiorio to take on the exhausting road marathons.



ACT



BH

1973 20 1993
MONDIALE RALLY

ACT



Il palmares della Stratos potrebbe arricchirsi di altri titoli mondiali, ma nel 1977 la berlinetta Lancia viene accantonata per lasciar spazio alla Fiat 131, una vettura molto meno accattivante e sicuramente non concepita per un impiego rallistico. Ciononostante la cugina della "bete a ganger" si aggiudica il titolo nel 1977, nel '78 e nel 1980.

Although Stratos' trophy case had room for other world titles, the Lancia two-seater was set aside to make room for the Fiat 131, a less attractive car that was definitely not created for rally racing. Nevertheless, the cousin of the "bete a gagner" won the title in 1977, '78, and '80.



ACT



1973 20 1993
MONDIALE RALLY



BH

CK



La Porsche non ha mai voluto impegnarsi in maniera ufficiale nel mondiale rally, limitandosi a fornire ai team privati gli aggiornamenti tecnici per le sue potenti 911, che nelle mani di un pilota esperto del calibro di Nicolas, riesce ad aggiudicarsi il Montecarlo del 1978.

Porsche never officially participated in the Rally World Championship: it only supplied private teams with technical improvements for its powerful 911 that in the hands of an expert driver like Nicolas was able to win the 1978 edition of Montecarlo.

Ritiratasi momentaneamente dalle scene iridate la Fiat, nel 1979 ha buon gioco sulla Ford che con la sua Escort non fatica a battere lo squadrone Mercedes che, malgrado i proclami della vigilia, non riesce ad adattarsi ad una categoria tanto impegnativa.

As Fiat had momentarily withdrawn from the racing scene, 1979 was a good year for Ford and its Escort that easily beat the Mercedes team which, despite the forecasts on the eve of the championship, wasn't able to adapt to such a difficult category.



BH

BH



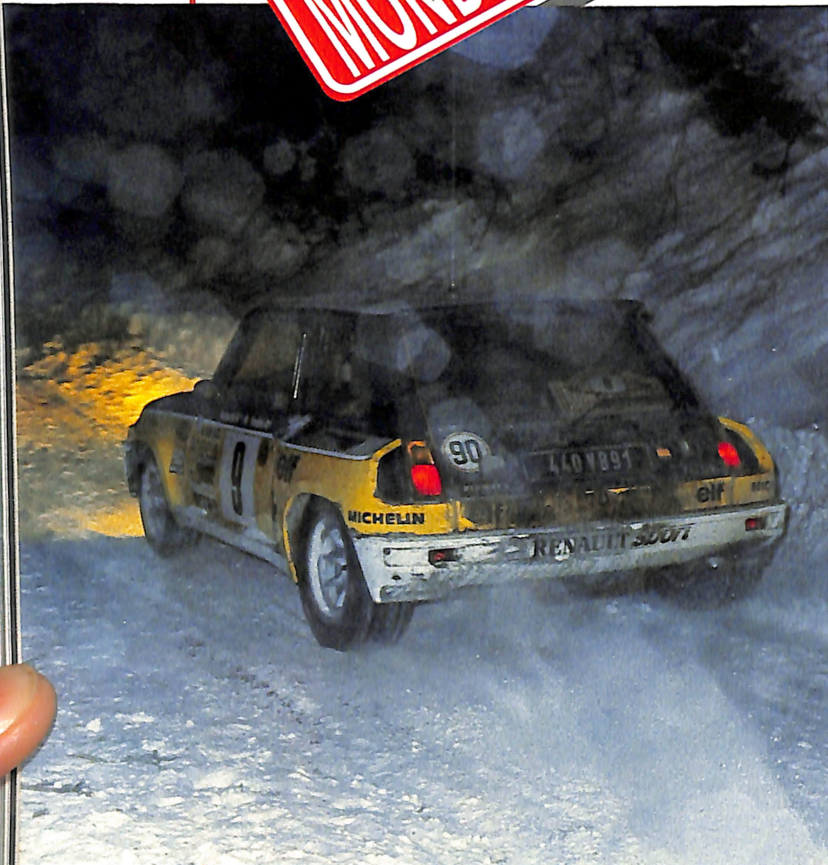




L'unico sprazzo di luce
nella deludente stagione
'79 della Mercedes
arriva con la vittoria a
sorpresa di Waldegard
in Costa d'Avorio.

The only positive note in
Mercedes' disappointing
1979 season arrived
with Waldegard's
unexpected victory on
the Ivory Coast.

1973 20 1993
MONDIALE RALLY



CK



ACT

Dopo un 1981 di transizione nel 1982 i rally tornano alla ribalta, grazie all'Audi che mette in campo una rivoluzionaria Quattro a trazione integrale. La sua egemonia è però di breve durata, interrotta nel 1983 dalla tradizionale e affidabile Lancia Rally 037.



CK

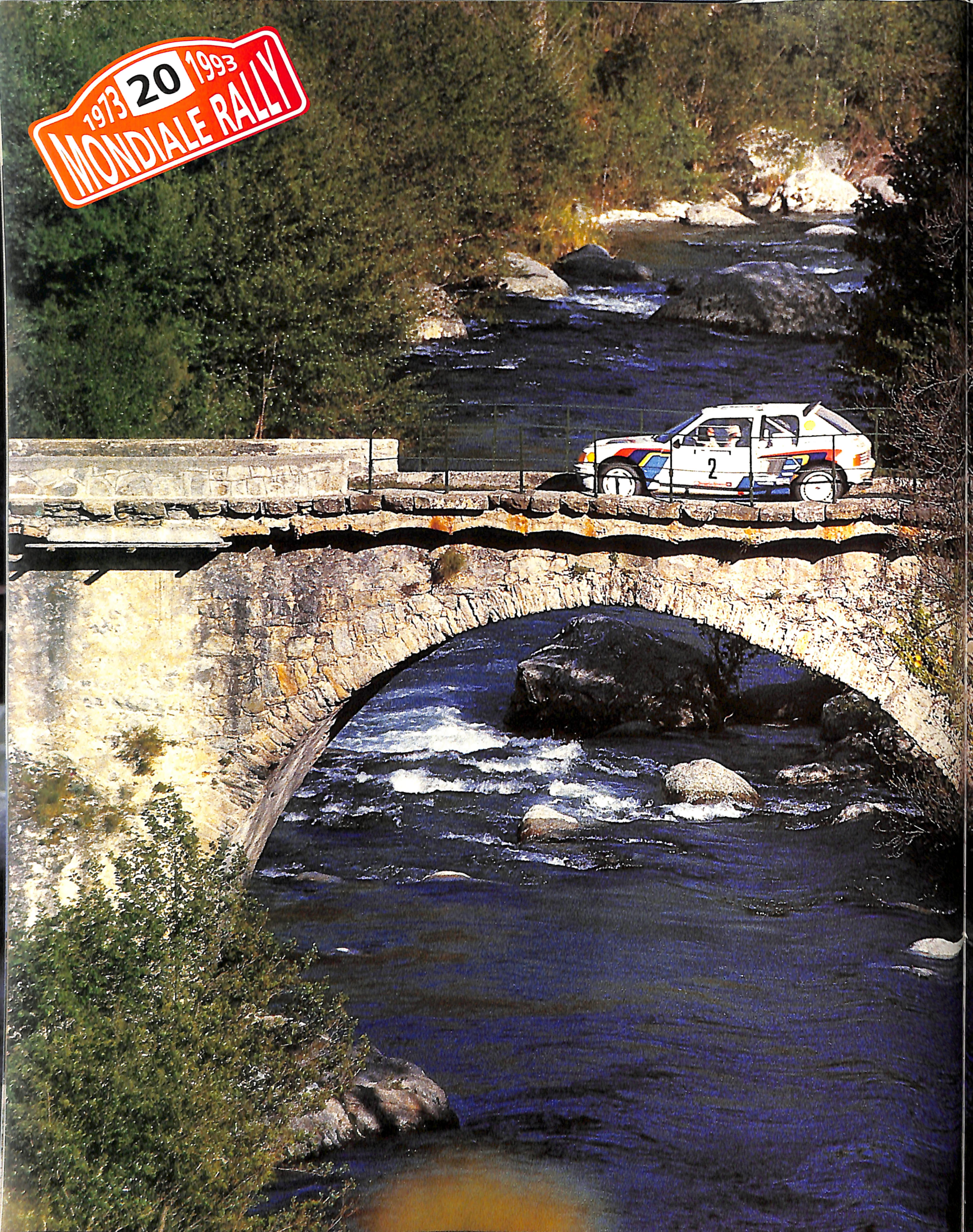
After 1981, a year of transition, rally racing came to the forefront again in 1982 thanks to Audi that presented a revolutionary Quattro with 4WD. However, its supremacy was short-lived, interrupted in 1983 by the traditional and reliable Lancia Rally 037.

CK





1973 20 1993
MONDIALE RALLY



CK

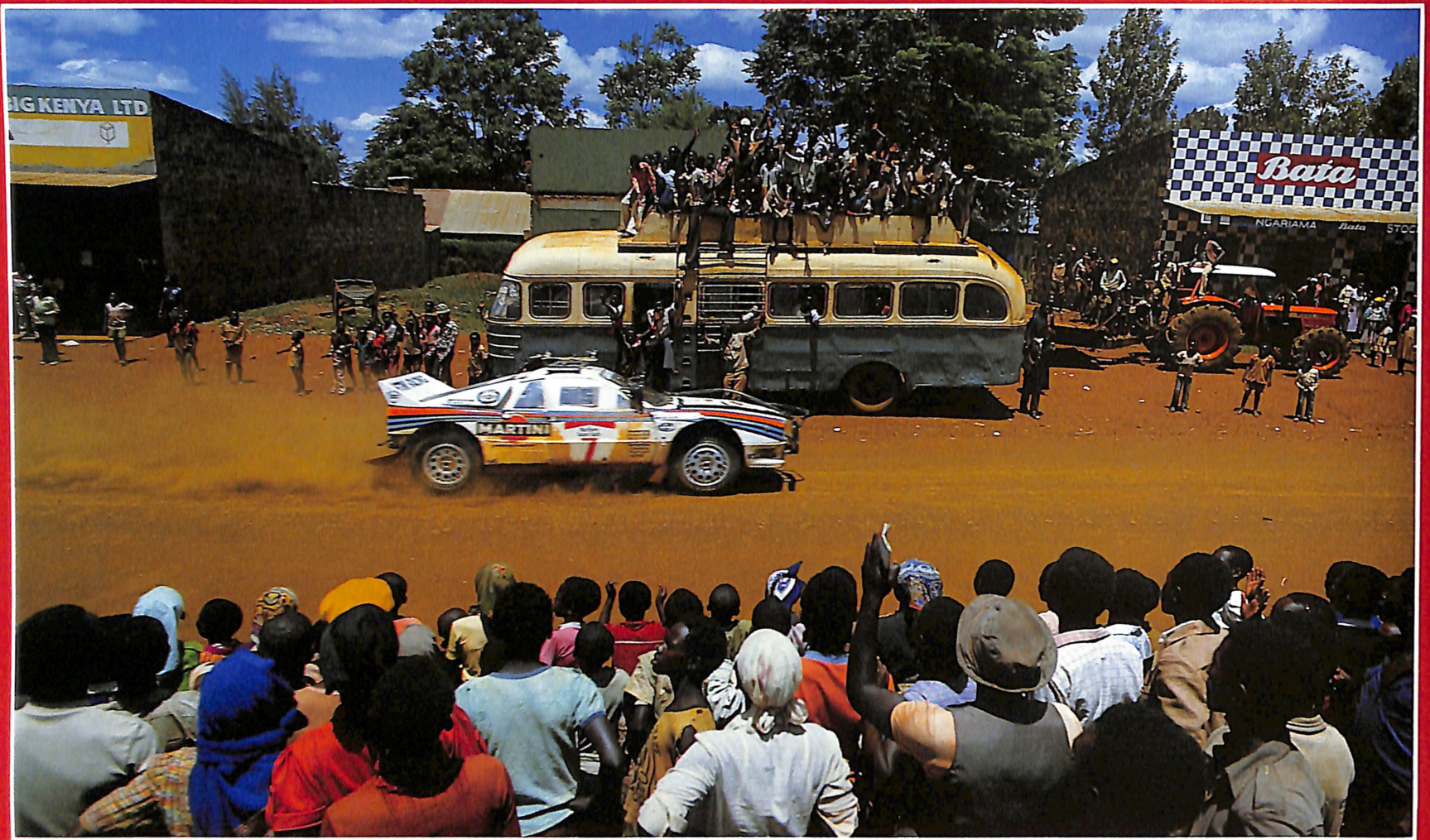


La Gruppo B più competitiva in assoluto è stata certamente la Peugeot 205 che nel biennio 1985/86 ha avuto rispettivamente la meglio su Audi e Lancia. Più che di una berlina si può parlare di una F.1 stradale con un'aerodinamica da monoposto e potenze superiori ai 500 CV.

The most competitive Group B car was certainly the Peugeot 205 that respectively beat Audi and Lancia during the 1985 and 1986 seasons. Rather than a sedan, the Peugeot 205 was almost a Formula 1 car for the road, with one-seater aerodynamics and more than 500 hp.



CK



Cambiano le vetture e di regolamenti, ma la gara più affascinante del mondiale rally rimane sempre l'East African Safari.

CK
CK

