

LANCIARAMA MAGAZINE



Rally 1990

Ancora una volta Lancia mondiale

Questo Lanciarama Magazine è dedicato alla vittoria Lancia nel mondiale rally. È la nona volta che la Casa Torinese si aggiudica questa competizione, segno dell'alto livello tecnologico raggiunto e dell'affidabilità delle sue vetture. Una supremazia che rivali sempre più agguerriti come i giapponesi non sono ancora riusciti a contrastare

L'esordio vincente della Lancia Delta HF Integrale 16 valvole al Rally di Sanremo 1989 aveva dissipato le polemiche ed aveva tranquillizzato tutti coloro che avevano pronosticato in anticipo il tramonto della "berlinetta" regina dei rally, quasi che si fosse chiuso, magari in anticipo, un ciclo bellissimo esaltante, ma probabilmente irripetibile. Il successo di Sanremo invece aveva fatto capire che la Delta era, a dispetto della sua non più "giovane età", tutt'altro che tramontata e tanto meno propensa a cedere lo scettro di regina dei rallies a una concorrenza sempre più agguerrita e competitiva. Le intramontabili Delta all'inizio di quest'anno si erano trovate praticamente accerchiate dalle Case del Sol Levante, e non soltanto dalla Toyota, ma anche dalla Mitsubishi, dalla Mazda e dalla Subaru, alle quali si sono presto aggiunte le antagoniste europee, quali Volkswagen, Audi, Renault, Bmw e Ford.

La minaccia di attacco in massa al regno della Lancia era dunque consistente ed all'inizio della stagione 1990 era facile prevedere che ogni gara si sarebbe trasformata in una vera e propria battaglia senza esclusione di colpi.

Una battaglia che la Casa torinese, consapevole della forza degli avversari, era pronta ad affrontare, con la certezza di essere ancora in grado di resistere.

Per prepararsi meglio alla lotta, la Lancia aveva addirittura rinunciato a partecipare al Rac 1989, facendo uno strappo alla regola in base alla quale le vetture torinesi hanno sempre presenziato alle gare del Campionato del Mondo.

La posta per la stagione '90 era troppo importante ed inoltre la nuova Delta 16 valvole aveva bisogno di un ulteriore sviluppo, per adattarsi al nuovo regolamento che prevedeva l'introduzione di un dispositivo (una strozzatura di 40 mm) all'ingresso del turbocompressore per limitare le potenze.

In copertina: la Delta di Biasion impegnata in un guado sulle strade sterrate dell'Argentina, dove il pilota veneto ottiene la vittoria

A sinistra: un passaggio del Safari, che quest'anno ha messo a dura prova vetture e piloti



Un grande impegno, che alla fine ha dato i suoi frutti, con la Lancia che ancora una volta è riuscita a conquistare il titolo mondiale marche, il quarto consecutivo per la Delta ed il nono della storia ralistica della Casa torinese.

Un successo fortemente voluto e costruito gara dopo gara, con tante emozioni e preoccupazioni che vale la pena di rivivere ricostruendo la stagione tappa per tappa, ripercorrendo attraverso le sei vittorie conquistate il cammino della Lancia verso il titolo iridato 1990.

LE VITTORIE LANCIA NEL 1990

Campionato Mondiale Marche

Auriol - Occelli
Biasion - Siviero
Fiorio - Pirollo
Loubet - Chiaron
Kankkunen - Piironen

Campionato Europeo

Droogmans - Joosten

Campionato Italiano

Cerrato - Cerri (maschile)
L'Huillier - Blanda (femminile)

Campionato Francese (su terra)

Saby - Grataloup

Campionato Tedesco

Holzer - Wendel

Campionato Svedese

Eklund - Bohlin

Campionato Finlandese

Lindholm - Hantunen

Campionato Ungherese

Ferjancz - Tandari

Campionato Greco

Jigger - Steffanis

Campionato Turco

Yerlici - Okan

Campionato Portoghese

Bica - Prata

Santos - Marques (Gr. N)

Campionato Spagnolo

Puras - Arrarte (su asfalto)

Trelles - Muzio (su terra)

Campionato Austriaco

Harrach - Pattermann

Dirtl - Unterauer

A fianco: le Delta 16v impegnate nel rally di Montecarlo e del Portogallo, vinti da Auriol e da Biasion



**Comincia
la sfida**

Rally di Montecarlo

Una vittoria sofferta

Il primo appuntamento della stagione è ormai un classico ritrovo per tutte le case costruttrici che, ben consapevoli del ritorno di immagine che può avere un successo nel Principato, si presentano ogni anno con tante ambizioni nella speranza di fare, almeno, bella figura.

L'edizione di quest'anno presentava un fascino particolare, per i festeggiamenti del Centenario dell'Automobil Club di Monaco. Gli organizzatori speravano quindi in una gara spettacolare con tanta neve.

E aspettando la neve tutte le squadre erano andate alla disperata ricerca di qualche strada innevata per effettuare lunghe serie di test su nuove soluzioni di pneumatici.

Un grande impegno rivelatosi inutile.

A Montecarlo splendeva il sole e la tempe-

ratura quasi estiva tutto faceva presupporre tranne che sulle montagne potesse cadere anche un sol fiocco di neve.

Il Rally di Montecarlo dunque ha assunto ben presto le caratteristiche di un'autentica gara del campionato francese, fatta apposta per gli specialisti dell'asfalto.

Dopo le prime prove speciali, ecco emergere le straordinarie doti di Didier Auriol, veloce più che mai sull'asfalto delle strade di casa.

Il pilota transalpino della Lancia è apparso veramente scatenato e soltanto lo spagnolo Sainz, con la Toyota, è sembrato in grado di disturbare la marcia della sua Delta Martini.

Tra i due si è scatenata una battaglia furibonda sul filo dei secondi: per ventidue prove speciali si sono inseguiti, superati, senza che uno dei due cedesse anche soltanto un metro all'altro; per ventidue prove speciali il successo finale al Rally di Montecarlo è stato in bilico tra Auriol e Sainz (Lancia e



Toyota) e per ben cinque volte i due dominatori della gara di apertura del mondiale '90 si sono ritrovati in compagnia a guidare la classifica.

Una lotta che si è risolta soltanto all'alba dell'ultimo giorno, quando Auriol, dopo il secondo passaggio sul Col del Turini, a meno di tre prove dalla conclusione del rally, ha spiccato il volo verso la grande affermazione, tirando così un sospiro di sollievo.

Un successo venuto al termine di una superba lotta, tre giorni e più vissuti a ritmo indiolato, tra Auriol e Sainz che sulle strade del Sud della Francia hanno fatto il vuoto alle loro spalle.

Una gara che ha comunque messo subito in evidenza la competitività raggiunta dalla Toyota.

Sul piano tecnico la berlinetta della Lancia si è dimostrata ancora più potente della rivale, ma questo appassionante duello ha annunciato una stagione iridata quanto mai avvincente e tutta da vedere.

Rally del Portogallo

La risposta del campione

Dopo il trionfale successo a Montecarlo e la bruciante sconfitta subita dalla Toyota a meno di tre prove speciali dalla fine della gara, era lecito aspettarsi un attacco "giallo" in massa in Portogallo, teatro della seconda prova del campionato mondiale.

Dopo le due vittorie ottenute nei due anni precedenti, era il campione del mondo Massimo Biasion il maggiore candidato al successo.

Per il pilota di Bassano e per la Lancia la situazione all'inizio della gara era tutt'altro che favorevole: dopo le prime quattro prove speciali Biasion era in settima posizione, era svantaggiato perché doveva transitare per primo, essendo il primo a partire, sulle strade a tratti inzuppate d'acqua a tratti completamente asciutte. A metà gara la classifi-

ca del Rally del Portogallo era passata di mano per ben sette volte, portando al vertice ora la Lancia, ora la Mitsubishi, ora la Toyota, e la seconda prova del campionato del mondo sembrava avviata a un epilogo all'insegna dell'incertezza, creando così un'atmosfera da romanzo "giallo".

Il clima da "thrilling" è andato via via stemperandosi, anche perché i principali protagonisti della prima parte della gara, il semi sconosciuto tedesco Schwarz con la Toyota e Vatanen, si sono autoeliminati, proprio mentre Biasion, coadiuvato dai compagni di squadra Auriol e Kankkunen stava recuperando terreno, costringendo uno dopo l'altro gli avversari alla resa.

A resistere più a lungo alla classe del pilota veneto della Lancia, è stato Carlos Sainz, che però non è riuscito a concludere il rally, tradito da una Toyota che molto provata dalle strade portoghesi ha ceduto nel finale della corsa.

A quel punto, mentre gli equipaggi iniziavano la lunga discesa verso Lisbona, Biasion era prepotentemente padrone della gara: la seconda prova del campionato del mondo era davvero finita.

Alle spalle del detentore del titolo iridato è giunto un Auriol, pago del secondo posto che gli permetteva di incrementare il vantaggio in vetta alla classifica del campionato piloti, poi un Kankkunen, che sin dalle prime battute aveva rinunciato a combattere impegnandosi più che altro a "conoscere" meglio la sua nuova Delta, la Delta Fina di Cerrato e quella del portoghese Carlos Bica.

Con queste cinque Delta in fila indiana, a siglare la prima cinquina conquistata da una Casa costruttrice in un rally iridato, si è conclusa la gara portoghese. Con due successi alle spalle, la Lancia si è presentata al Rally Safari con la speranza di ottenere il terzo successo consecutivo nella gara africana. Le incessanti piogge ed il fango hanno invece costretto alla resa le Delta di Fiorio e di Biasion, affondate nelle strade diventate torrenti e hanno siglato il quarto successo di Waldegaard con la Toyota, che ha preceduto la Delta Martini di un Kankkunen più che mai determinato ma non toccato dalla fortuna.

Tour de Corse

Il dominio dei Francesi

Dal fango dell'Africa si è passati nuovamente all'asfalto, quello ruvido e sconnesso della Corsica. Strade strette e tortuose dalle mille curve sono il teatro di una gara che richiede la massima concentrazione dei piloti. Una gara che mette in risalto le doti degli specialisti francesi dell'asfalto, così come a inizio stagione era successo a Montecarlo. Una gara dunque per Chatriot, con la Bmw, per il giovane Delecour, con la Peugeot 309, per Loubet, il pilota corso della Lancia, ma soprattutto per Auriol, che con la sua Delta Martini si è presentato alla partenza con i favori del pronostico.

Le previsioni della vigilia sono state ampiamente rispettate con il pilota transalpino che ha messo a segno il suo secondo centro della stagione.

Una vittoria arrivata puntualmente in questo rally tutto di marca francese, anche se molto meno palpitante di quella ottenuta a Montecarlo ed anche meno sofferta di quella conquistata l'anno precedente sempre sulle stesse strade.

“È stata una vittoria molto bella — ha commentato Auriol — anche se devo dire che, dopo aver condotto a lungo la gara, quando si è rotto il cambio ho temuto il peggio. Devo pertanto ringraziare i meccanici che mi hanno rimesso a posto la vettura consentendomi di vincere e di ottenere altri punti nella classifica iridata”.

Dall'asfalto della Corsica il circo dei rallies si è trasferito in Grecia, dove sulle pietraie le Delta Martini sono apparse in leggera difficoltà. Così mentre Kankkunen ha dimostrato di essersi finalmente trovato a suo agio alla guida della Delta HF Integrale 16 valvole, riuscendo a raccogliere alla fine un buon secondo posto, Biasion era costretto a rallentare per la rottura dell'albero di trasmissione, dovendo poi accontentarsi della terza posizione.

Auriol invece è stato costretto al ritiro nella seconda parte della gara per la rottura della coppa dell'olio della sua Delta, dopo aver raschiato il fondo contro una pietra.





Kankkunen impegnato sull'insidiosa «terra» argentina

Rally di Argentina

Biasion: partecipare per vincere

La carovana del Campionato del Mondo si trasferisce dal caldo torrido della Grecia, nel pieno dell'estate mediterranea, al gelido inverno dell'emisfero Sud, e più precisamente in Argentina, sesta prova del calendario iridato. È la gara che nelle due stagioni precedenti aveva regalato alla Lancia la vittoria grazie alla quale la Casa torinese si era assicurata con largo anticipo sulla fine della stagione il titolo mondiale marche sia nel 1988 sia nel 1989.

Quest'anno però la situazione è diversa: il campionato è molto più combattuto (ma anche più esaltante ed avvincente) ed il Rally di Argentina è soltanto una tappa dove cercare punti preziosi per continuare il cammino verso la corona mondiale.

Lo sanno bene gli uomini della Lancia e della Toyota, ma lo sa molto bene anche Miki Biasion, un uomo che in testa ha soltanto un obiettivo: la vittoria.

Così nella fredda Argentina, immersa nell'inverno australe, riesce con una gara capolavoro a scaldare gli animi e a dare alla Lan-

cia quel successo che ha permesso alla Casa torinese di continuare a guidare la classifica del Campionato del Mondo.

Biasion, l'uomo che nei momenti della verità riesce a tirar fuori il meglio di sé, inventa una corsa perfetta, portandosi in vetta alla classifica sin dall'inizio del rally, costringendo gli avversari a rimontare sempre.

Così uno dopo l'altro i rivali, tra cui anche i compagni di squadra Kankkunen e Auriol, sono costretti alla resa. Sulle alture di Cordoba lascia le proprie ambizioni il finlandese, ritirandosi con la sua Delta a metà gara, mentre Auriol, dopo la rottura del turbo nella quarta prova speciale, si produce in una fantastica rimonta che lo porta a concludere in terza posizione.

La "buena suerte" invece dà una grossa mano a Sainz che dopo uno spettacolare doppio capottamento che avrebbe messo kappà anche un carro armato, riesce, sia pure con la sua Toyota Celica tutta sbilenca, a concludere la gara: subito dopo l'incidente aveva a disposizione un'ora di assistenza, durante la quale i meccanici hanno avuto tutto il tempo per rimettere in sesto la sua vettura.

Un caso fortunato che ha comunque permesso allo spagnolo di ottenere quel secon-

do posto finale che era il suo principale obiettivo per incrementare di molto le sue possibilità di conquistare il titolo mondiale piloti.

Dopo il successo argentino, Biasion sembrava l'unico in grado di poter contrastare il passo del pilota madrilenico della Toyota. Ma un'ernia del disco, dalla quale Miki era afflitto da qualche mese avrebbe successivamente tolto dalla scena per un paio di mesi Biasion, che così vedeva sfumare le possibilità di difendere le proprie ambizioni in Finlandia ed in Australia.

Dopo il trionfo argentino, per le squadre non c'è stata tregua. Nemmeno tre settimane più tardi ad attenderle c'era il Rally dei 1000 Laghi, la gara dei salti, altamente spettacolare ed avvincente. La corsa di Kankkunen, l'unico finlandese a non esser ancora riuscito ad imporsi sulle strade di casa. Partito con il ruolo di favorito, il pilota della Lancia ha mantenuto i pronostici, portandosi in vetta alla classifica.

Ma quando cominciava a credere in una possibile vittoria, ecco la beffa: la rottura del cavo dell'acceleratore. Un inconveniente che ha fatto perdere minuti preziosi al pilota della Lancia, costretto alla fine ad accontentarsi di un quinto posto.



Rally di Australia

La vendetta di Kankkunen

Le strade delle foreste australiane dal fondo compatto ma traditore perchè ricoperto da sassolini rotondi che rendono difficile il controllo della vettura, rappresentavano il terreno ideale per la rivincita dopo la delusione del 1000 Laghi.

Una gara che Kankkunen conosce molto bene, visto che già l'anno precedente si era imposto a bordo di un'altra vettura.

In Australia, come già in Nuova Zelanda ed ora anche a Sanremo, si possono effettuare prove soltanto con vetture normali, in quanto è proibito l'uso dei "muletti".

Chi l'anno precedente aveva potuto percorrere le stesse prove speciali, si è così ritrovato in mano, ad un anno di distanza, un vantaggio notevole.

Il mattatore dell'edizione 1989 del rally ha rappresentato un ostacolo insormontabile per tutti e soprattutto per Carlos Sainz, che aveva "osato" battere una ventina di giorni prima i finlandesi in casa loro.

Kankkunen infatti ha ripetuto pari pari la prestazione fornita nel 1989: subito all'attacco il pilota finlandese della Lancia si è poi messo davanti a tutti, aumentando inesorabilmente il passo fino a porre fra sé e gli inseguitori un margine di sicurezza sufficiente.

Sarebbe comunque ingiusto attribuire il successo di Kankkunen soltanto alla sua maggiore conoscenza degli sterrati australiani.

Il pilota finlandese si è presentato alla partenza determinato come non mai, convinto dei propri mezzi e soprattutto fiducioso nei mezzi fornitigli dalla Lancia, tanto da non temere nemmeno la sfortuna, che lo aveva perseguitato in precedenza.

Una determinazione che gli ha permesso di conquistare la sua prima vittoria con la Delta 16 valvole, regalando alla Lancia la possibilità di guardare con maggiore serenità alle ultime due prove della stagione, quindi all'avvicinarsi di un nuovo titolo mondiale marche.

Il Mondiale più vicino





Biasion nello sterrato toscano. Un Sanremo sfortunato per il campione, ma «mondiale» per la Lancia

Rally di Sanremo

Sull'asfalto domina Auriol

Come già l'anno precedente, il Rally di Sanremo si preannunciava ricco di interesse ed avvincente. Da un lato la Toyota, dopo la sconfitta subita in Australia, non voleva perdere il treno per il mondiale costruttori, meditando su come compiere un blitz, ottenendo una vittoria che oltre che clamorosa sarebbe stata impensabile, e dall'altro la Lancia era perfettamente consapevole di correre in casa e di aver tutte le intenzioni di conquistare quel successo che le avrebbe permesso di chiudere anzi tempo qualsiasi discorso sul titolo mondiale marche.

Con queste premesse è partita la gara, che, dopo la tradizionale prova spettacolo di Ospedaletti, servita soltanto a "scaldare i motori" e a dare un primo volto alla classifica, ha visto la Lancia partire all'attacco sulle prove speciali disputate di notte sulle strade asfaltate dell'entroterra ligure. Stra-

de conosciute a memoria da Cerrato e soprattutto da Miki Biasion, tornato alle gare dopo circa due mesi di assenza, dedicati a rimettersi a posto fisicamente.

L'occasione per il campione di Bassano del Grappa per imporsi nuovamente all'attenzione degli appassionati e per far capire agli avversari di essere nuovamente in grado di essere uno dei principali protagonisti del circo dei rallies.

Un Biasion molto determinato che è riuscito a chiudere in vetta alla classifica la prima tappa, ben consapevole di esser svantaggiato rispetto agli altri nel transitare per primo sulle prove speciali in mezzo alla polvere degli sterrati umbro-toscani dove inizia lo show di Schwarz con la Toyota.

Il tedesco trova un alleato nel suo alto numero di gara che gli permette di passare sul percorso delle prove quando sono già transitate altre 14 vetture, il che significa correre su un fondo molto più veloce.

Alla fine della tappa è ancora Biasion a condurre la gara, mentre per altri, come la Ford, sono già cominciati i guai: Cunico si è

Il trionfo sulle strade di casa

ritirato ed Airikkala ha perso numerose posizioni in seguito ad un principio di incendio della sua Sierra 4 x 4.

La terza tappa, quella più lunga ed anche la più temuta, consente a Sainz di recuperare terreno e di sorpassare Biasion, che a metà giornata vede allungarsi il distacco per la foratura di un pneumatico.

Il rally sembrava volgere alla fine del percorso su terra senza particolari scossoni ed ormai tutti si erano preparati ad assistere ad un'ultima notte infuocata, con la Lancia impegnata ad inseguire per cercare di agguantare in extremis la vittoria.

Ma nell'ultima speciale su terra arriva il colpo di scena, probabilmente decisivo per la conclusione della gara: nella stessa identica curva, escono di strada la Toyota di Sainz e poi la Delta di Biasion. Ancora una volta la "buena suerte" salva lo spagnolo che, sia pur con la vettura dissestata (ma i meccanici della Toyota avevano praticamente tutta la giornata per rimetterla a posto), riesce a riprendere la corsa perdendo un paio di minuti.

Per Biasion invece è il ritiro, il secondo della carriera per uscita di strada in 47 gare iridate.

Sainz perde il primato e si accende il semaforo verde per Auriol.

Tra Auriol ed il successo c'è però ancora una notte di sofferenza: in Liguria inizia a piovere, la Pirelli che fornisce pneumatici alle Toyota ha in serbo una soluzione di gomme molto valida per le strade allagate. E sulle prime speciali con pioggia inizia la lotteria delle gomme. Sainz cerca di attaccare, ma Auriol risponde alla "provocazione" e rende vano ogni tentativo dello spagnolo, la cui azione perde via via di incisività. Per Auriol e per la Lancia è il trionfo, come lo è per Sainz matematicamente campione mondiale piloti, ed anche per Kankkunen ottimo secondo. Una vittoria, la sesta della stagione, che per la Lancia significa la conquista del titolo mondiale marche 1990, il quarto consecutivo con la Delta ed il nono della sua storia. Un successo che ha trasformato il Rac, il Rally di Inghilterra, ultimo appuntamento della stagione in una passerella finale delle Delta, decise più che mai a continuare ad esser le regine dei rally.

Sanremo: ancora un successo che dà a Lancia il titolo mondiale 1990



Un successo per l'industria italiana

L'industria italiana dunque, più che i colossi statunitensi, i "rulli compressori" tedeschi, la "grandeur" francese, ancora una volta ha battuto quella nipponica.

Il nono titolo iridato della Lancia conferma l'inesauribile vitalità e l'indiscussa validità tecnica di questa vettura. Una macchina che consente ad un'azienda di confrontarsi, battendoli, non soltanto con i colossi del calibro della Toyota (terzo costruttore mondiale in assoluto) ma anche di Mazda e Subaru. Proprio i successi nei rally hanno dato alla Delta la capacità di resistere nel tempo. Nata undici anni fa, nell'ottobre del 1979 e subito eletta "Auto dell'anno 1980", la berlina Lancia è via via cresciuta in prestazioni, confort ed affidabilità, toccando il punto più alto del processo di maturazione lo scorso anno, con la presentazione della Integrale 16 valvole. Se le Delta a trazione integrale fin qui costruite sono state più di trenta-

mila, si deve proprio alla versione a quattro ruote motrici e alle vittorie conquistate nei rally la capacità di mantenere vivo l'apprezzamento del pubblico.

Un'auto insomma "sempre giovane", che dalle gare ha ricavato immagine e forza rigeneratrice, ma soprattutto un bagaglio enorme di esperienze tecnologiche. E la crescita continua, sull'onda della spinta e dell'entusiasmo del Reparto Corse che in corso Marche vede poche centinaia di persone in fabbrica, di cui una sessantina vanno poi sui campi di gara, dai tecnici elettronici all'ultimo guidatore di un furgone dell'assistenza, impegnate a far conquistare alla Delta successi in serie.

Un supporto umano enorme ammirato ed invidiato nel mondo per competenza, esperienza, professionalità ed umanità che ha avuto un grande peso nella conquista di questo ennesimo trionfo.

Tutti gli uomini del reparto corse



I successi del team Lancia Martini nei rallies sono frutto di una struttura e di un modo di lavorare che si sono consolidati negli anni.

La peculiarità di questa organizzazione è la completa integrazione tra il team che segue direttamente i rallies e i tecnici, che si occupano della progettazione, della realizzazione e dello sviluppo delle vetture da corsa e sperimentali (ECV1, ECV2, ecc.).

L'intero Reparto opera sotto la direzione dell'ing. Claudio Lombardi, che nato ad Alessandria nel 1942, è al Reparto Corse Lancia dal 1982, dapprima come responsabile dei motopropulsori per i rallies e poi come Direttore Tecnico. Oggi è Direttore Generale dell'Abarth e Direttore Tecnico dell'Alfa Corse.

Ecco come è articolata la struttura del Reparto Corse Lancia:

Settore motori — Responsabile del progetto, sviluppo e realizzazione dei propulsori è l'ing. Giovanni Roffina, torinese, 40 anni, alla Lancia dal 1977.

Settore veicoli — Si occupa della progettazione e dello sviluppo delle vetture. Responsabile è l'ing. Sergio Limone, torinese, 42 anni, alla Lancia dal 1978; suo coadiutore e

responsabile tecnico sui campi di gara è l'ing. Vittorio Roberti.

Settore trasmissione del moto — Felice Garrone, torinese, 47 anni, in Lancia dal 1967, è il responsabile della progettazione e della costruzione dei gruppi cambio e differenziale.

Settore componenti elettrici ed elettronici — Opera sulla gestione di questo tipo di accessoristica del motore e del veicolo. Responsabile è l'ing. Enrico Alviano, di Latina, 42 anni, alla Lancia dal 1980; Giovanni Martina è il responsabile di questo settore sui campi di gara e di prova.

Organizzazione sportiva rally — È il settore operativo che cura sia l'aspetto logistico delle competizioni sia la gestione dei materiali e delle vetture. Rientrano inoltre nella sua competenza sia la vendita ai clienti delle vetture preparate per il "Gruppo A", sia l'assistenza che si esplica nella fornitura dei kit di ricambi (anche per le Delta "Gruppo N") alle consociate estere.

I responsabili di questo settore sono l'ing. Corrado Isenburg, genovese, 46 anni, alla Lancia dal 1986, e l'ex navigatore Ninni Russo, romagnolo, 51 anni, da dieci in servizio alla Squadra Corse.

Le vittorie Lancia

9 Titoli Mondiali Rally

1972	Lancia
1974	Lancia
1975	Lancia
1976	Lancia
1983	Lancia
1987	Lancia
1988	Lancia
1989	Lancia
1990	Lancia

2 Campionati Mondiali Marche Endurance

1980	Lancia
1981	Lancia Martini

5 Mondiali Piloti Rally

1977	Munari
1987	Kankkunen (Gr. A)
1987	Fiorio (Gr. N)
1988	Biasion (Gr. A)
1989	Biasion (Gr. A)

13 Campionati Europei Piloti Rally

1973	Munari
1976	Darniche
1977	Darniche
1978	Carello
1983	Biasion
1984	Capone
1984	Mandelli (Coppa Dame)
1985	Cerrato
1986	Tabaton
1987	Cerrato
1988	Tabaton
1989	Loubet
1990	Droogmans

1991: sarà ancora Lancia la marca da battere

Claudio Lombardi ci racconta le sfide del 1991. Avversari sempre più competitivi, ma sarà ancora una volta Delta l'auto con cui tutti si dovranno confrontare

Se il rally di Sanremo 1990 è stata la gara che ha eletto per la nona volta la Lancia come regina dei rally è stata anche la corsa che ha segnato il momento in cui il team italiano ha cominciato a pensare al prossimo anno.

La doppietta Auriol — Kankkunen, che ha assicurato matematicamente alla Lancia il titolo iridato, ha infatti permesso all'ingegner Lombardi ed ai suoi collaboratori, con due mesi d'anticipo sulla fine del campionato, di lavorare già per il prossimo mondiale rally.

Un buon punto di partenza per la stagione '91 che sarà molto impegnativa e particolarmente affollata di pretendenti al titolo.

“Tecnicamente — spiega Claudio Lombardi — non ci sono molte novità.

La nostra Delta, diciamolo pure, è ancora il modello più imitato, segno evidente che siamo ancora molto competitivi. Si differenzia un pò dalle nostre direttive tecniche la Ford, che ha realizzato la vettura da rally esattamente al contrario di come ha fatto la Lancia, sviluppando cioè una vettura a trazione posteriore e trasformandola in una trazione integrale.

Qualche cosa di nuovo si può invece riscontrare anche sulla Nissan, ma si tratta più che altro di volumi: la Nissan è una vettura piccola, ma non è detto che questo fattore sia sinonimo di competitività. Anzi su certi tipi di strade sterrate può essere un problema guidarla”.

Poche le novità, ma anche la Toyota, avversario più pericoloso, farà esordire un'evoluzione dell'attuale “Celica”.

“Qualcosa di nuovo avremo anche noi — prosegue Lombardi — ma poi non bisogna dimenticare che i piloti sono il nostro vantaggio maggiore nei confronti dei rivali. Una squadra come la nostra fa invidia a tutti”.



Non c'è dunque tregua per l'ingegner Lombardi e per la Lancia, che dopo il Rac si è gettata a capofitto per iniziare le prove per il rally di Montecarlo, primo capitolo di una nuova stagione, che promette nuovi avvincenti duelli tra Lancia e Toyota, e con altre Case, come la Ford, la Nissan, la Mitsubishi e altre ancora pronte a recitare il ruolo di terzo incomodo.

Tutti rivali molto agguerriti e competitivi che cercheranno in ogni modo di spezzare l'egemonia della Lancia.

“Non abbiamo alcun timore — conclude Lombardi — anche se sappiamo che per noi la vita sarà sempre più difficile. È vero che la nostra macchina è stata sviluppata al massimo, ma sono convinto che anche le

La Delta 16v in competizione e quella su strada che sta ottenendo un grande successo sul mercato europeo



Delta vincente anche sul mercato

Fortemente legato alle affermazioni sportive, il successo commerciale della Delta non conosce soste, nonostante gli undici anni oramai trascorsi dalla sua presentazione.

I quattro Campionati Mondiali Rally consecutivamente conquistati in questi ultimi quattro anni si ripercuotono infatti positivamente sulle vendite e, in particolar modo, su quelle della «HF integrale 16v», versione al top della gamma Delta.

La «HF integrale» — anche nella versione a 8 valvole con marmitta catalitica e sonda lambda, per i Paesi che obbligatoriamente prevedono l'allestimento ecologico — è, oltre che la Delta più esportata, sicuramente il modello Lancia più conosciuto e apprezzato nel mondo. A tal punto che numerosi esemplari ne sono stati venduti anche in lontani Paesi quali il Giappone, la Nuova Zelanda, Singapore, Hong-Kong, Taiwan, la Guadalupa e il Cile.

Delle 435.000 Delta prodotte dal lancio commerciale, avvenuto nel settembre 1979, alla fine dell'agosto 1990, circa 30.000 sono state quelle a trazione integrale, nelle sue varie

versioni: HF 4WD, HF integrale a 8 e 16 valvole.

Il 1986 vide l'esordio sul mercato della prima versione a trazione integrale della Delta, la «4WD», che fu subito un successo.

Ecco, in dettaglio, le percentuali della versione a trazione integrale consegnate ai clienti sul totale Delta:

1986 (da giugno a dicembre)	5%
1987	9,7%
1988	18%
1989	18%
1990 (da gennaio a agosto)	26%

Per quanto riguarda i primi otto mesi dell'anno in corso, il mercato che ha assorbito più Delta integrali è stato il Giappone, con il 98% di «integrali» sul totale Delta, seguito dalla Svizzera con il 65,4%, dalla Germania Occidentale con il 46,4%, dalla Francia con il 27%, dall'Italia con il 20% e dalla Spagna con l'8%. Discorso a parte merita la Gran Bretagna, dove nonostante la vettura sia disponibile solo con guida a sinistra, il 16% del totale Delta vendute è composto da «integrali».

Toyota abbiano ormai espresso tutto il loro potenziale. Continueremo dunque a batterci per vincere, anche se sarà sempre più difficile, ma per il momento siamo sempre davanti noi. Sono fiducioso, anche perchè dopo i grandi sforzi c'è sempre un calo di concentrazione ma soltanto per gli altri: noi non abbiamo questi timori, la competizione ad alti livelli è il nostro pane».

Come dire insomma che è vero che il successo logora solo chi non ce l'ha, visto che per la Lancia la vittoria più bella è sempre quella che deve ancora venire.

Una filosofia che ha accompagnato gli uomini del team Lancia in tutti questi anni e che probabilmente continuerà a dare la carica a piloti e meccanici anche per il futuro.



Un brindisi ai 10 anni delle nozze Lancia-Martini

Un matrimonio particolarmente riuscito. Cinque mondiali rally e un campionato Endurance all'attivo. Festeggiati alla Martini di Pessione dieci anni di successi

Un matrimonio che dura 10 anni. Lancia e Martini l'hanno festeggiato giovedì 11 ottobre negli stabilimenti della Martini e Rossi a Pessione, subito oltre la collina torinese. Nel piazzale antistante lo stabilimento, facevano bella mostra i modelli Lancia protagonisti delle competizioni dell'ultimo decennio. Otto gioielli che hanno catturato l'attenzione generale, letteralmente spogliata con gli occhi la Delta Integrale 16 Valvole, esponente terminale di una linea evolutiva che ha portato il modello Lancia Delta a vincere ben 4 Campionati del Mondo Marche consecutivamente.

A fare gli onori di casa il Conte Gregorio Rossi di Montelera, Presidente della Martini. Nel suo discorso di saluto e di ringraziamento ai tecnici, ai piloti e a tutti i meccanici, l'Amministratore Delegato della Fiat, Cesare Romiti, ha ricordato che: "la Lancia gode di ottima salute visti i titoli e le gare conquistate negli ultimi anni. La concorrenza però si è fatta dura, difficile.

E ci riempie d'orgoglio constatare che le marche italiane sono le uniche che hanno la capacità di tenere testa a quelle giapponesi. La Lancia ha vissuto anche dei periodi non esaltanti, ma in questi frangenti abbiamo continuato a correre perchè dalle competizioni si traggono utili indicazioni da travasare nel settore delle macchine di serie".

Dieci anni. Da tanto tempo dura la partnership fra la Lancia e il Martini Racing.

Un'unione cementata dai risultati, dalla stima reciproca, dalla passione comune per le corse. Forse anche un record nel mondo dello sport dove i matrimoni sono sovente effimeri e possono essere cancellati da un battito d'ali. Insieme, cinque titoli mondiali, uno in pista nel Campionato Endurance con la Beta Montecarlo Turbo, quattro sulle strade, nei rallies, con la Rally 037 e le tre versioni della Delta a quattro ruote motrici,



senza dimenticare i tre caschi iridati conquistati da Juha Kankkunen e per due consecutive stagioni da Miki Biasion.

Per la Lancia la vocazione verso le corse è di antica data. Risale alle origini quando Vincenzo Lancia, il fondatore della Casa, correva e vinceva con vetture Fiat. Una storia lunga, costellata di episodi, di sorprese, di conferme. Come quando l'Aurelia divenne la prima Lancia a vincere il Rally di Montecarlo o nel momento in cui la piccola berline Fulvia HF colse il successo nella stessa prestigiosa gara. Ma da quei giorni

La Delta 16v con i colori della Martini



un pò avventurosi, l'impegno della Lancia nell'attività agonistica è diventato un'esigenza, un modo per provare direttamente sul campo nuove tecnologie destinate poi al prodotto di serie.

Una serie di passaggi che hanno portato ad un ciclo completo, un cerchio che si è chiuso avvolgendo un'esperienza unica e preziosa. Se l'Aurelia e la Fulvia erano state scelte per le corse per le loro qualità di base, ed erano state adattate alle nuove esigenze, in seguito il panorama è cambiato totalmente. E la Lancia ha toccato, esplorato, sviluppa-

to nello sport ogni tipo di tecnologia, di settore. Dagli studi aerodinamici della Beta Montecarlo Turbo, all'uso del compressore volumetrico sulla 037, vettura nella quale per la prima volta si fece uso anche di fibre composite per il telaio, fino alla sofisticatissima Delta S4, un'autentica vettura da corsa con trazione a quattro ruote motrici, volumex e turbo abbinati. Una serie di studi, di realizzazioni che ha permesso fra l'altro di preparare l'avvento di una serie di vetture contraddistinte da sicurezza, comfort e prestazioni elevate.

Ma la sfida più grande della Lancia è stata vinta in questi ultimi anni con la Delta, popolare berlinetta di serie che qualcuno ha già definito «mitica» per i suoi innumerevoli successi. La 4WD aveva in sé quelle caratteristiche e quelle qualità di base atte all'adattamento alle nuove esigenze regolamentari. In qualche modo si è così ritornati alle origini della storia ralistica della Lancia, cioè si è tornati a lavorare sul prodotto di base con limiti ben precisi che hanno costretto i tecnici a trovare soluzioni una volta impensabili e consentito un utilissimo riversamento tecnologico diretto dalle corse alla serie. Per esempio, la ripartizione della trazione della Delta integrale 16v è stata portata al 47 per cento sull'anteriore e al 53 per cento sulla trasmissione posteriore seguendo le indicazioni fornite dai piloti nelle gare.

Così la Delta è diventata nello stesso tempo un elemento trainante della gamma Lancia a livello d'immagine, un condensato di tecnologia e qualità e ancora un asse portante sul piano commerciale per un'auto che non risente del passare del tempo. Un'auto anzi diventata un simbolo.

La stessa berlinetta costituisce per i suoi successi nei rallies la punta di diamante per la penetrazione sul mercato europeo con percentuali molto elevate nella sua nicchia di mercato. Ma non sono solo le prestazioni della vettura in corsa a determinare l'impatto positivo sul pubblico in generale e sui giovani in particolare. L'immagine che proviene dal team Lancia-Martini è quella della grande professionalità, dell'impegno totale. Ora la Lancia è da anni un punto di riferimento, l'esempio da imitare per chi desidera arrivare e rimanere al vertice. E sta anche nella continuità dell'impegno una parte della considerazione che il team è riuscito a suscitare nell'ambiente sportivo.

Il decennio si festeggia e si chiude quindi all'insegna dell'ottimismo. Proprio adesso che la sfida si è fatta più accesa, più difficile, ormai allargata ad un numero sempre più elevato di concorrenti agguerriti, la Lancia trova gli stimoli per continuare a portare nel mondo la testimonianza del suo patrimonio di tecnologia.

25 anni di successi sulle strade dei Rally

La strada del successo ebbe inizio quando nel 1965 a Parigi venne presentata la Fulvia Coupé e la squadra corse Lancia.

Dalle gloriose vittorie di Sandro Munari allo strapotere di questi ultimi anni

È da oltre 25 anni che il nome Lancia si identifica con il mondo dei rally.

Nel 1965, infatti, venne presentata al Salone di Parigi la Fulvia Coupé e venne fondata ufficialmente la Squadra Corse della Lancia che assunse anche la sigla "HF".

In questo lungo periodo i rallies sono molto cambiati, sono mutate le strade, si sono aggiornati i regolamenti e l'innovazione tecnologica ha trasformato completamente le vetture, ma sempre la Lancia è stata presente e vincente. Venticinque anni di storia che significano nove titoli mondiali rally, cinque titoli piloti, tredici campionati europei, decine e decine di titoli nazionali, oltre 1200 vittorie, fra cui 62 successi in gare di campionato del mondo. Un palmarès che nessun'altra Casa può vantare.

Con le vetture Lancia hanno corso i piloti che hanno reso grande questo sport: da Källström a Makinen, e poi Paganelli, Pinto, Aaltonen, Barbasio, Lampinen, Balestrieri, Munari, Darniche, Fassina, Andruët, Waldegaard, Röhr, Bacchelli, Attilio Bettega, Henri Toivonen, Markku Alen, Biasion, Kankkunen, Preston, Saby, Vudafieri, Tabaton, Cerrato, Carello, Loubet e Fiorio.

Alcuni di questi sono poi diventati anche noti direttori sportivi.

Insomma si può affermare che Lancia non è solo la principale protagonista della storia dei rally, ma un simbolo, una guida per chi ama questo sport.



Nessuno come
Lancia



62 vittorie

Lancia	62 vittorie
Audi	24 vittorie
Ford	24 vittorie
Fiat	23 vittorie
Peugeot	18 vittorie
Toyota	13 vittorie
Nissan	8 vittorie
Alpine	6 vittorie
Opel	6 vittorie
Renault	6 vittorie
Saab	5 vittorie
Mitsubishi	3 vittorie
Porsche	2 vittorie
Talbot	2 vittorie
Mercedes	2 vittorie
BMW	2 vittorie
Mazda	1 vittoria
VW	1 vittoria

A partire dal 1972 si sono disputate 214 prove, Lancia ha vinto 62 gare. Questa la classifica, suddivisa per marca, delle Case vincitrici di prove del Mondiale.

Tutti i modelli Lancia che hanno vinto, almeno una volta, il mondiale

1972

“HF”: il marchio vincente

La chiamavano affettuosamente «Fulvietta» un pò tutti, anche quelli che con i rallies avevano ben poco a che fare.

La popolarità della «Fulvia HF» non ha infatti avuto eguali: era la coupè attraente ed elegante che vinceva corse pazzesche; l'automobile con cui si era messo in luce uno dei grandi piloti italiani da rallies: Sandro Munari. La sua storia iniziò nel marzo del 1965 con la presentazione al Salone di Ginevra della «Fulvia coupè» che, con passo ridotto, derivava meccanicamente dalla berlina «2C»: aveva un motore di 1216 cc da 80 CV, cambio a quattro marce e pesava 960 Kg. La Lancia ed il suo Direttore Sportivo Cesare Fiorio si resero subito conto che quella piccola coupè aveva tutte le carte in regola per affermarsi nei rallies: infatti il suo debutto come vettura ufficiale della «HF Squadra Corse» avvenne al giro di Corsica dello stesso anno; la Casa torinese vi partecipò con un prototipo più leggero di 80 Kg. rispetto alla coupè di serie, pilotato da Leo Cella.

Questa versione «rally» venne poi prodotta in serie e omologata nel gennaio del 1966: si chiamava «Coupè HF». Era una 1200 cc con 90 CV e peso ridotto a 780 Kg grazie a porte e cofani d'alluminio, finestrini e lunotto in plexiglass. Rossa con tre strisce al centro, una azzurra e due gialle (i colori di Torino), venne prodotta in 435 esemplari: costava 1.745.000 lire. Ottenne la sua prima affermazione sul finire del 1966: Cella e Lombardini vinsero infatti il rally dei Fiori.

Il progetto «Fulvia» era oramai in pieno sviluppo e la nuova e promettente vettura subì un costante aumento della cilindrata che passò dai 1216 cc. della prima versione ai 1288 fino ai 1584 cc con prototipi intermedi di 1330 e 1401 cc. Presentata al Salone di Torino del 1968, la «Rally 1.6 HF» che aveva 115 CV, cambio a cinque marce, peso di 850 Kg ed un prezzo di 2.250.000 lire, permise alla Lancia di entrare con autorità nel giro mondiale dei rallies. Nel 1969, la Casa torinese colse infatti importanti successi internazionali: all'inizio di stagione, Käll-

ström, con l'«HF 1.6», vinse il rally del Mediterraneo (una prova parallela al rally di Montecarlo in cui erano ammessi i prototipi); nel mese di agosto s'impose con i piloti Källström, Barbasio e Fall nella maratona della «84 Ore del Nürburgring», una gara massacrante che sostituiva la classica Liegi-Sofia-Liegi; infine, sul finire di stagione, s'affermò al rally inglese del «Rac» sempre con Källström che, grazie a quella vittoria, conquistò anche il titolo di campione europeo.

La sua competitività era ormai fuori discussione: le versioni più spinte avevano quasi 160 CV, erano state alleggerite di circa 40 Kg e montavano un differenziale autobloccante al 40%.

La notevole affidabilità e la robustezza meccanica costituivano inoltre la carta vincente dell'«HF» nei confronti di vetture famose e potenti come le Porsche. È nel 1972 che, sovvertendo ogni pronostico, la «Fulvia» ottiene la più importante vittoria della sua lunga carriera dominando il più prestigioso dei rallies, quello di Montecarlo.

Nello stesso anno Lampinen vinse in Marocco, Munari si aggiudicò i rallies di Sicilia e San Martino di Castrozza, Ballestrieri quello di Sanremo.

A fine stagione la Lancia conquistò il suo primo campionato del mondo, un successo esaltato dalla vittoria di Barbasio-Sodano in quello italiano.

La gloriosa «Fulvietta» venne ancora impiegata nei grandi rallies per quasi due anni, durante i quali consentì a Munari-Mannucci di conquistare nel 1973 il campionato europeo e di ben figurare, nel 1974, all'East African Safari, dove, sempre con Munari, si classificò al terzo posto.

La «Fulvia HF» aveva ormai concluso la sua fantastica carriera, ma anche al momento di andare in pensione lo fece da protagonista: i punti conquistati nella corsa africana si resero infatti preziosi per la conquista del secondo campionato mondiale della Lancia, poichè si assommarono a quelli ottenuti con le vittorie di Munari (al rally di Sanremo e al Rideau Lakes in Canada) e di Andruet (al giro di Corsica); queste ultime gare vennero disputate al volante della nuovissima «arma per rallies» della Casa torinese: la «Stratos».





**SCHEMA TECNICA
LANCIA FULVIA HF**

Motore: anteriore longitudinale, 4 cilindri a V (13°), alesaggio 82 mm, corsa 75 mm, 1584 cc, rapporto di compressione 10,5:1, potenza 158 CV a 7200 giri/min, coppia massima 17,2 Kgm a 6000 giri/min.

Distribuzione: 1 albero a camme in testa per ogni bancata di cilindri (catena), 2 valvole per cilindro.

Alimentazione: 2 carburatori doppio corpo Dell'Orto DDHL 48.

Trazione: anteriore, differenziale autobloccante.

Cambio: Lancia a 5 rapporti.

Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, balestra trasversale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici, retrotreno ad assale rigido, balestre longitudinali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici.

Freni: a disco con servofreno a depressione.

Pneumatici: 175-13.

Carrozzeria: coupé due porte.

Dimensioni: passo 2,33 m, carreggiata ant. 1,30 m, post. 1,28 m, lunghezza 3,93 m, larghezza 1,57 m, altezza 1,30 m.

Peso: 825 Kg.

A sinistra: la Fulvia HF, di Sandro Munari vittoriosa al rally di Montecarlo.
Sopra: la Fulvia impegnata nel Rally di Sanremo

1974-75-76

Stratos: l'auto che vinse troppo

La «Stratos» era nella mente di Cesare Fiorio, direttore sportivo della Lancia, molto prima della presentazione ufficiale.

Si era agli inizi degli Anni '70 e stava per cominciare il periodo d'oro che avrebbe visto le vetture italiane dominare la scena ralistica mondiale vincendo titoli iridati a catena; erano anche gli anni in cui la «Fulvia HF», all'apice della sua carriera agonistica, stava ottenendo tanti successi, una vettura dalle mille risorse, ma che per il futuro non consentiva ulteriori sviluppi tecnici.

Del suo progetto Cesare Fiorio diceva: «Secondo me, la vettura ideale da rally dovrà essere molto compatta: una berlinetta con motore centrale di circa 3 litri e sospensioni a quattro ruote indipendenti».

Nel 1970, al Salone di Torino, venne esposta allo «stand» del carrozziere Nuccio Bertone un'auto sportiva che si avvicinava più a un «dream car» che a un prototipo. La sua carrozzeria a freccia (doppio cuneo) era alta da terra appena 0,84 m: si chiamava «Stratos HF».

Era equipaggiata con il motore della «Fulvia HF 1.6», un quattro cilindri a V di 1584 cc con 130 CV montato longitudinalmente al centro, cambio a cinque marce e sospensioni a quattro ruote indipendenti con avantreno tipo McPherson e retrotreno a quadrilateri deformabili.

Il «dream car» di Bertone restò un esemplare unico, ma costituì la base per realizzare un gran turismo, imbattibile per anni nei rallies.

Nel 1971, sempre al Salone di Torino, venne presentato il vero prototipo della «Stratos». Studiata ancora da Bertone, aveva però una linea totalmente diversa dall'auto futurista vista l'anno prima; alla sua realizzazione contribuirono con utili consigli anche i piloti che facevano parte dell'allora squadra corse Lancia: Sandro Munari, Amilcare Ballestrieri e Sergio Barbasio.

Non si trattava però ancora della versione definitiva, poichè soltanto in un secondo tempo, e dopo non poche incertezze, venne

La Stratos vittoriosa in tre campionati del mondo, smise di correre perché non trovava avversari da battere

adottato il motore «Dino Ferrari»: un 6 cilindri a V di 65° di 2418 cc montato trasversalmente al centro.

Era la prima auto costruita appositamente per i rallies, e adottava accorgimenti particolari, quasi avveniristici per quell'epoca.

La «Stratos» era stata infatti progettata tenendo conto di una tecnica decisamente avanzata e seguendo indicazioni che provenivano dai prototipi da pista e perfino dalla «formula 1».

Molto compatta, (lunga 3,71 m. con passo di 2,18 m.) aveva carrozzeria berlinetta con cellula centrale in lamiera, cofani e porte in plastica e struttura semplificata al massimo per agevolare i pronti interventi.

Rispetto al prototipo di Bertone presentato nel 1970, la versione definitiva della «Stratos» aveva schema delle sospensioni completamente ridisegnato: anteriormente quadrilateri deformabili con molle elicoidali e ammortizzatori telescopici, puntoni di reazione e barra antirollio; posteriormente tipo McPherson con triangolo inferiore, puntoni di reazione integrati da una barra antirollio. Un particolare interessante era costituito dalla possibilità di variare l'altezza da terra di circa 35 mm. agendo sia sugli ammortizzatori anteriori sia su quelli posteriori, e di «modificare» a piacimento l'assetto «personalizzandolo» a seconda dell'impiego agonistico o del tipo di pneumatici adottato.

Il motore 6 cilindri con testata in lega legge-



ra, distribuzione a 2 valvole per cilindro con doppio albero a camme in testa (catena) e alimentazione fornita da 3 carburatori doppio corpo, aveva, nella versione stradale, una potenza massima di 190 CV a 7000 giri/min e 235 CV a 7500 giri/min in quella corsa (potenza che arrivò anche a 280 CV a 8200 giri/min). Il debutto nei rallies avvenne sul finire del 1972 al Giro di Corsica con Munari-Mamuccini.

Non fu un esordio felice: la «Stratos», incompleta in alcune sue parti, fece solo pochi chilometri, poi si ritirò. Si riscattò comunque subito dopo, nell'aprile del 1973, vincendo il rally Firestone in Spagna: era la sua terza corsa, quasi un record! Fu il primo dei numerosissimi successi ottenuti nella sua incredibile carriera agonistica. Tecnicamente all'avanguardia rispetto alle altre vetture da rally la Lancia «Stratos» impressionò per la notevole potenza del motore (anche 300 CV nelle versioni con testate a quattro valvole per cilindro che hanno corso fino al 1978), per la maneggevolezza, per la facilità degli interventi di assistenza e per l'affidabilità di tutta la meccanica. Sua dote principale era comunque la notevole versatilità che le consentiva di dominare su ogni terreno e anche in corse non propriamente ralistiche. La «Stratos» partecipò infatti, oltre alla Targa Florio, anche al Tour de France e al Giro d'Italia; per disputare queste gare la Lancia equipaggiò la sua gran turismo



con motori dotati di turbocompressore. Nel 1974 infatti Jean Claude Andruet vinse il Giro d'Italia con una «Stratos» turbo.

Nell'ottobre del 1976, sempre al Giro d'Italia, la Lancia partecipò con due «Stratos» turbo gruppo 5: erano dotate di due turbocompressori KKK (pressione di sovralimentazione regolata a 0,8 atmosfere) con scambiatore di calore, alimentazione ad iniezione e potenza massima di 480 CV a 8500 giri/min.

Quante le vittorie di questa prestigiosa gran turismo? Circa 500, un carnet ancora oggi invidiabile e che ha consentito alla Lancia di aggiudicarsi ben 3 titoli mondiali (1974-1975-1976), quattro europei e due italiani.

A partire dal 1979 la «Stratos» non partecipò più ai rallies come vettura ufficiale; Bernard Darniche l'anno precedente l'aveva portata al suo ultimo successo mondiale.

Tuttavia questa storica vettura da rally continuò a «vivere» e a vincere per merito di piloti privati e di «teams» non inseriti direttamente nel settore del Gruppo Fiat. La fantastica carriera della «Stratos» si concluse poi definitivamente nel 1982 quando si estinse la sua omologazione in gruppo 4. Era l'anno in cui la sua erede, la Lancia «Rally 037» stava muovendo i primi passi. Di «Stratos» ne furono costruiti circa 400 esemplari: costava di listino, nel 1974, 8.496.000 lire.

Tre anni di trionfi

SCHEMA TECNICA LANCIA STRATOS

Motore: posteriore centrale trasversale, 6 cilindri a V (65°), alesaggio 92,5 mm, corsa 60,0 mm, 2418 cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 270 CV a 7800 giri/min, coppia massima 37 Kgm a 5300 giri/min.

Distribuzione: 2 alberi a camme in testa per ogni bancata di cilindri (catena), 2 valvole per cilindro.

Alimentazione: 3 carburatori verticali doppio corpo Weber 48 DCF.

Trazione: posteriore, differenziale autobloccante ZF

Cambio: Lancia a 5 rapporti.

Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; retrotreno a ruote indipendenti, montanti McPherson, bracci oscillanti trasversali inferiori, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici.

Freni: a disco, autoventilanti.

Pneumatici: anteriori 205/50-15, posteriori 295/35-15.

Carrozzeria: coupé due porte.

Dimensioni: passo 2,18 m, carreggiata ant. 1,43 m, post. 1,46 m, lunghezza 3,71 m, larghezza 1,75 m, altezza 1,11 m.

Peso: 1000 Kg.



1983

Nata per correre

Diretta discendente della Lancia «Stratos», la «Rally» (conosciuta anche come «037», che è la sigla del progetto) è stata la sua evoluzione.

Per il Reparto Corse del Gruppo Fiat l'avvicendamento in corsa delle due auto non è stata un'operazione facile: rimpiazzare una vettura vincente con una nuova è un compito arduo, in particolare se la sostituzione richiede la progettazione di una vettura con soluzioni meccaniche completamente differenti e in linea con i regolamenti, quelli di gruppo B, che fra l'altro non consentono una elaborazione esasperata tra la versione stradale (costruita in 200 esemplari per ottenere l'omologazione) e quella corsa.

Per la realizzazione della «Rally» la Lancia ha puntato su di una vettura costruita appositamente per le competizioni e quindi con più «chances» di una derivata dalla grande serie: una gran turismo derivata dalla «Montecarlo», un modello già utilizzato per gare sportive (in pista con la «turbo») e che, grazie alla disposizione degli organi meccanici e al tipo di telaio, dava buone garanzie di sviluppo per un impiego ad alto livello nei rallies.

La «Rally», costruita dalla Pininfarina, che ha curato la sua ottimizzazione dal punto di vista aerodinamico e l'intera industrializzazione del progetto, adotta soluzioni tecniche molto interessanti. Ha infatti utilizzato, quasi integralmente, la cellula centrale della «Montecarlo» in versione convertibile (decisamente più rigida) unita a due tralicci, uno anteriore ed uno posteriore. Il motore è il bialbero di 2 litri a quattro valvole per cilindro, ma sovralimentato con compressore volumetrico.

L'alimentazione, in un primo tempo a un carburatore doppio corpo, è stata in seguito sostituita con un impianto ad iniezione che ha consentito di elevare la potenza massima da 280 a 310 CV.

Interessanti anche le sospensioni montate su uniball con ampia escursione e possibilità di variare rapidamente e facilmente le regolazioni.



Sia anteriormente che posteriormente vi sono bracci triangolari sovrapposti e, per quelli superiori, sono previsti diversi punti d'ancoraggio per modificare eventualmente la geometria e variare l'altezza da terra. Al retrotreno, invece del tradizionale ammortizzatore coassiale, se ne sono preferiti due, a lato della molla.

Dopo la presentazione avvenuta alla fine del 1981, la Lancia «Rally» non fu immune da critiche: sotto accusa la sua concezione meccanica «tradizionale» che, secondo alcuni, la vedeva sfavorita già in partenza rispetto all'Audi «Quattro» che vantava soluzioni più sofisticate, come la trazione sulle quattro ruote. Al reparto corse della Lancia progett-

La Rally in un passaggio del «Portogallo» dove è riuscita a battere le Audi con quattro ruote motrici

tisti e tecnici erano invece fermamente convinti di aver preso le giuste decisioni. Ancora oggi, sull'asfalto, la Lancia «Rally» è velocissima.

In corsa la berlinetta torinese ha esordito nell'aprile 1982 al rally della Costa Smeralda, in Sardegna; dopo sei mesi, guidata da Markku Alen, ha conquistato la sua prima vittoria al Pace National Rally in Galles; un mese più tardi, al rally di San Marino con Tonino Tognana, la prima affermazione italiana.

Due successi che lasciavano ben sperare per il campionato iridato 1983.

La «Rally» non delude le aspettative: in testa al mondiale sin dall'inizio di stagione (grazie alla splendida «doppietta» con Walter Röhrl e Markku Alen a Montecarlo) domina la stagione rallystica 1983 pur dovendo combattere contro l'agguerrita Audi.

E il successo è nettissimo: su 21 partecipazioni, le vetture giunte al traguardo sono 19.

Per i colori italiani, quindi, una stagione forse irripetibile, che ha visto la Lancia dominare su tutti i fronti, conquistare, con una gara d'anticipo, il suo quinto titolo mondiale e vincere con Massimo Biasion (al volante di una «Rally» della scuderia milanese «Jolly Club») il campionato europeo e quello italiano. Nel 1984 la Casa torinese non è riuscita a ripetere l'exploit dell'anno precedente, anche se ha disputato una stagione positiva: Carlo Capone ha vinto il campionato europeo, Adartico Vudafieri quello italiano Open. Nel mondiale invece, nonostante la «Rally» non abbia denunciato particolari problemi meccanici (lo dimostrano la vittoria in Corsica e numerosi piazzamenti) nulla ha potuto contro l'Audi «Quattro» a trazione integrale che quest'anno le è succeduta nella conquista del campionato iridato. Ma la Lancia ha già pronta la sua nuova arma da rallies: è la «Delta S4» a quattro ruote motrici.

Una stagione irripetibile

SCHEDA TECNICA LANCIA RALLY (037)

Motore: posteriore centrale longitudinale a 4 cilindri in linea, alesaggio 84 mm, corsa 90 mm, 1995 cc, potenza 350 CV a 8000 giri/min, rapporto di compressione 7,5:1, coppia massima 30 Kg m a 5000 giri.

Distribuzione: 2 alberi a camme in testa (cinghia dentata), 4 valvole per cilindro.

Alimentazione: iniezione meccanica.

Sovralimentazione: compressore volumetrico tipo Roots.

Trazione: posteriore.

Cambio: ZF a 5 rapporti (innesti frontali).

Sospensioni: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti con quadrilateri deformabili, molle elicoidali, barre stabilizzatrici, ammortizzatori idraulici telescopici.

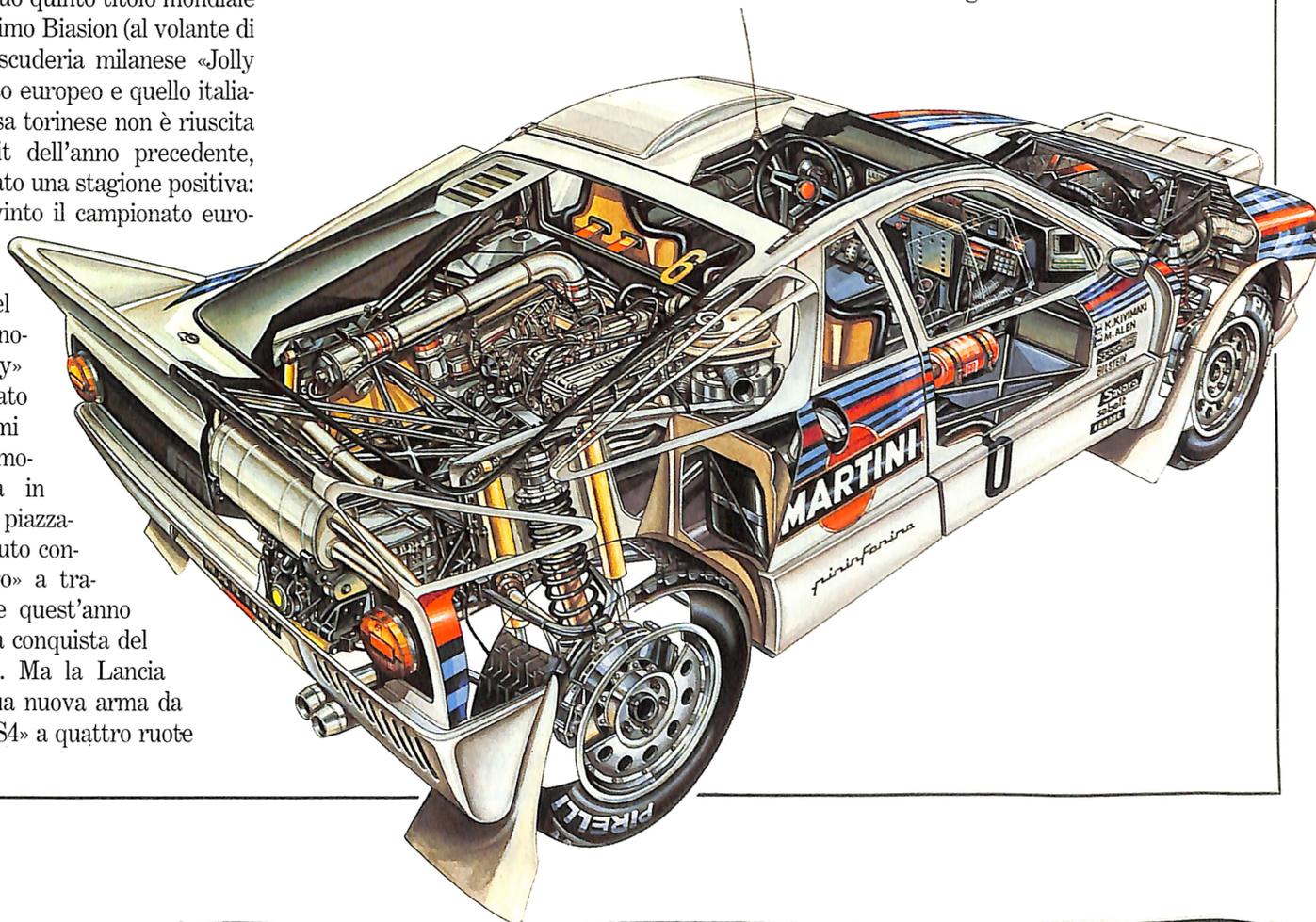
Freni: a disco autoventilanti.

Pneumatici: anteriori 230/45-16, posteriori 265/40-18.

Carrozzeria: coupé due porte.

Dimensioni: passo 2,44 m, carreggiata ant. 1,50 m, post. 1,49 m, lunghezza 3,89 m, larghezza 1,80 m, altezza 1,24 m.

Peso: 960-975 Kg.





1986

Delta S4, la grande svolta

La Delta S4 segna una doppia svolta nel corso delle tecnologie della Lancia: introduce la trazione integrale e si spinge ai più alti livelli della sovralimentazione, combinando per la prima volta in un motore di produzione automobilistica i due sistemi del compressore volumetrico e del turbo.

Il tutto in uno schema nuovo di vettura molto compatta, leggera e agile, in grado di assicurare prestazioni superiori su tutti i terreni dei rally. Mentre l'Audi e la Peugeot, prime utilizzatrici della trazione integrale, hanno fatto ricorso alle quattro ruote motrici soprattutto per risolvere problemi di propulsione su terreni difficili e a bassa aderenza, la Delta S4 supera questa concezione puntando a uno sfruttamento più intenso della trazione integrale vista anche come mezzo per accrescere la motricità sull'asfalto e per incrementare la velocità di percorrenza delle curve. Il progetto della Delta S4 risale all'aprile 1983, i primi collaudi avvengono nel giugno 1984 e subito la nuova vet-

tura per i rally raggiunge prestazioni superiori alla Lancia Rally. In breve le caratteristiche principali della nuova "arma totale" della Lancia: berlina 2 posti, motore posteriore centrale, 4 cilindri, 16 valvole, 1750 c.c., doppio sistema di sovralimentazione; doppio intercooler, iniezione elettronica, 400 CV a 8.000 giri, trasmissione integrale, 3 differenziali, telaio a traliccio, carrozzeria in composito in keblar e carbonio.

Il debutto non ufficiale della Delta S4 avviene nel luglio 1985 in terra di Francia.

Quindici giorni dopo la seconda apparizione, in qualità di apripista, al Rally di Castrocaro. Il pilota collaudatore è sempre lo stesso, il finlandese Markku Alen che da mesi si dedica allo sviluppo e alla messa a punto della vettura con un entusiasmo senza pari. A ottobre l'omologazione della nuova vettura e a novembre l'esordio nelle gare ufficiali.

Le strade d'Inghilterra vedono subito la Delta S4 al comando con Markku Alen, ma il finlandese a cinque prove dalla fine deve cedere il comando e la vittoria ad un altro finlandese, il suo compagno di squadra Henri Toivonen. Per la Delta S4 un debutto vincente nel segno della tradizione Lancia. Il

La risposta integrale



La prima quattro ruote motrici Lancia ottiene subito il successo mondiale

1986 inizia con un altro successo della Delta S4: al Rally di Montecarlo è ancora Toivonen a vincere.

Le tradizionali vetture a trazione integrale, Peugeot in testa, sono nettamente battute. Ma la storia delle vetture di Gruppo B è segnata. Il triste epilogo al Tour de Corse segna un ritorno all'antico: meno potenze, vetture più confacenti alle strade in cui si corrono i rally.

Nel giugno '86 il Gruppo B viene soppresso: nasce il nuovo regolamento per le vetture di Gruppo A (almeno 5.000 vetture prodotte) e di Gruppo N (vetture di stretta produzione).

Ma nella seconda parte dell'anno la Delta S4 fa ancora in tempo a vincere il Rally d'Argentina con l'astro nascente del rallismo italiano Massimo Biasion, il Rally di Sanremo con Markku Alen che, in terra americana, raddoppia vincendo l'Olympus. Un finale di stagione alla grande, ancora un anno di vittorie che conferma l'alta tecnologia della casa torinese che non si trova impreparata al cambio di regolamenti e la Delta S4 passa il testimone alla Lancia Delta 4WD.

SCHEDA TECNICA LANCIA DELTA S4

Motore: posteriore centrale longitudinale a 4 cilindri in linea, alesaggio 88,50 mm, corsa 71,50 mm, 1759 cc, rapporto di compressione 7,5:1, potenza 480 CV a 8400 giri/min, coppia massima 50 Kgm a 5000 giri/min.

Distribuzione: 2 alberi a camme in testa (ingranaggi e cinghia dentata), 4 valvole per cilindro.

Alimentazione-accensione: sistema digitale integrato IAW Marelli-Weber.

Sovralimentazione: turbo-compressore KKK più volumetrico; doppio intercooler aria-aria.

Trazione: integrale permanente, differenziale centrale autobloccante ad attrito viscoso tipo Ferguson, differenziali anteriore e posteriore con autobloccante meccanico.

Cambio: ZF a 5 rapporti.

Sospensioni: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali, barre stabilizzatrici, ammortizzatori idraulici telescopici.

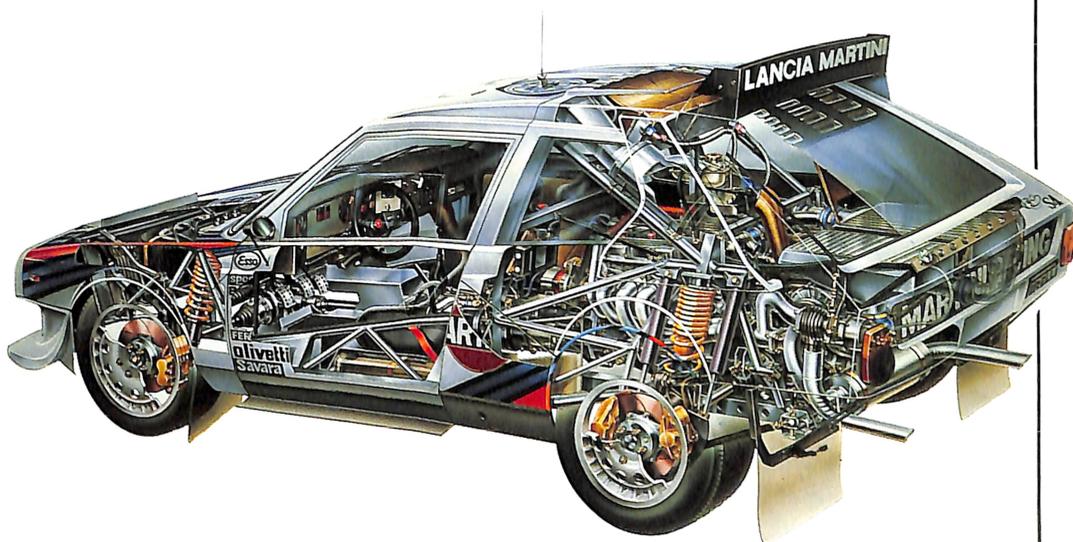
Freni: a disco autoventilanti.

Pneumatici: anteriori 235/660-16, posteriori 290/660-16.

Carrozzeria: berlina a due porte.

Dimensioni: passo 2,44 m, carreggiata ant. 1,5 m, post. 1,52 m, lunghezza 4,00 m, larghezza 1,18 m, altezza 1,5 m.

Peso: 970 Kg.





Con auto
quasi di serie

1987

Si torna all'antico si continua a vincere

Con il 1987 si ritorna all'antico: per correre nei rally è necessario una vettura prodotta in almeno 5.000 esemplari contro i 200 richiesti per le vetture di Gruppo B.

La "fiche tecnica" delle vetture di Gruppo A viene emessa dalla FISA nel luglio 1986: solo 5 mesi per approntare una vettura da campionato del mondo, è una lotta contro il tempo, una lotta per la migliore e sottile interpretazione dei nuovi regolamenti prendendo come base la Lancia Delta 4WD presentata e commercializzata pressochè in concomitanza con le nuove disposizione FISA.

I tecnici dell'Abarth guidati dall'Ing. Claudio Lombardi ancora una volta vincono la loro battaglia. La berline da famiglia,

concepita per trasportare 4-5 persone, nel gennaio 1987 si presenta al via del Rally di Montecarlo. Si è lavorato nell'ambito delle ristrettissime evoluzioni che il regolamento permette sul motore sviluppato nel giro di alcuni mesi fino ad arrivare a circa 250 CV, sul cambio con un sistema a innesti rapidi e il differenziale autobloccante anche sull'assale anteriore per aumentare la trazione, sul peso della vettura eliminando tutti quegli interni che non sono necessari in una macchina da gara e in alcuni casi anche sui materiali, come ad esempio dell'albero di trasmissione realizzato in fibra di carbonio, la prima applicazione su una vettura da corsa delle esperienze condotte dalla Lancia nel campo dei materiali compositi.

Molti sono stati i problemi da risolvere. Il regolamento impediva di adottare quelle soluzioni approntate per la S4 onde migliorare l'accessibilità ai principali organi meccanici. Sulla 4WD tali interventi risultavano indub-



Sui ghiacci della Svezia la Lancia torna alla vittoria dopo 13 anni

biamente più complicati, addirittura impossibili in certi casi.

Il lavoro dei tecnici dell'Abarth è stato soprattutto una ricerca volta a favorire il contributo dei meccanici.

La seconda parte del 1986 è stata come detto una corsa contro il tempo: squadre di meccanici a provare la vettura sugli sterrati dell'Isola d'Elba, un altro gruppo a sviluppare la vettura e le sue doti velocistiche sulla pista di Nardò, un altro a lavorare in segreto sulla pista della Mandria.

Le ultime prove a novembre sulla strada chiusa e innevata del Colle del Gran S. Bernardo. Uno sforzo immenso per una stagione ricca di successi e di soddisfazioni per tutti.

La concorrenza non era all'esordio come la Lancia: l'Audi con il modello 200 Quattro, la Mazda, la Volkswagen Golf, la Citroën Visa, la Renault 11, la Opel Kadett, la Toyota Supra, la BMW M3, la Nissan 200, la Ford

Sierra Cosworth, erano vetture che già negli anni precedenti avevano disputato il campionato del mondo, se pur in gare specifiche per le loro caratteristiche.

Ma per la debuttante Delta 4WD già il Rally di Montecarlo 1987 è un trionfo: al primo posto Biasion, al secondo Kankkunen.

Il successo si ripete con Alen in Portogallo e all'Acropoli, con Kankkunen all'Olympus, con Biasion in Argentina, Alen al 1000

Laghi e ancora Biasion e Kankkunen rispettivamente a Sanremo e in Inghilterra. La Lancia vince

il suo sesto titolo mondiale addirittura con cinque gare d'anticipo. Ford, Audi, Renault e Volkswagen cedono presto le armi; Kankkunen si laurea Campione del Mondo Piloti precedendo in classifica i due compagni di squadra Biasion e Alen.

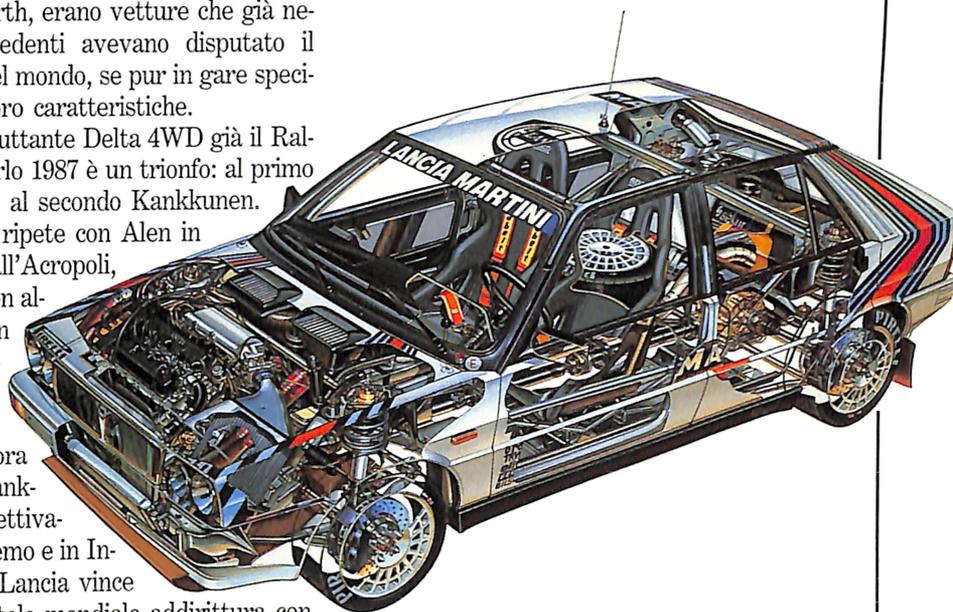
La Lancia Delta 4WD è la nuova regina dei rally con 8 successi mondiali nella stagione di cui 6 consecutivi.

Anche questo è un nuovo record stabilito dalla casa torinese, ma è un record destinato ad essere incrementato.

Le prime due gare della stagione del campionato 1988 vedono ancora la Delta 4WD alla ribalta: al Rally di Montecarlo una doppietta della Delta: sulle orme dei mitici Andriuet e Darniche nuovamente un francese sul podio, Bruno Saby precede il giovane Alessandro Fiorio, mentre quindici giorni dopo in terra di Svezia tocca a Markku Alen vincere, esattamente tredici anni dopo l'ultimo successo di una Lancia nel Rally della neve e del ghiaccio: l'ultimo successo risaliva al 1975 quando con la Lancia Stratos trionfò Waldegaard.

Mentre la 4WD trionfava e passava di successo in successo, in Corso Marche, presso il Reparto Corse della Lancia, non si restava inoperosi.

La concorrenza si stava muovendo, stava studiando nuove soluzioni per controbattere il predominio della 4WD. Nasceva, così, la Delta HF Integrale pronta al debutto per il Rally del Portogallo del 1988.



SCHEDA TECNICA LANCIA DELTA 4WD

Motore: anteriore trasversale a 4 cilindri in linea, alesaggio 84 mm, corsa 90 mm, 1995 cc, rapporto di compressione 7,5:1, potenza 265 CV a 6250 giri/min, coppia massima 39 Kgm a 3000 giri/min.

Distribuzione: 2 alberi a camme in testa (cinghia dentata), 2 valvole per cilindro.

Alimentazione: sistema digitale integrato IAW Marelli-Weber.

Sovralimentazione: turbocompressore Garrett.

Trazione: integrale permanente a tre differenziali (uno anteriore con autobloccante ZF, uno centrale epicicloidale con giunto viscoso Ferguson a slittamento controllato, uno posteriore Torsen).

Cambio: ZF a 5 rapporti.

Sospensioni: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti con elementi McPherson.

Freni: a disco autoventilanti.

Pneumatici: anteriori e posteriori 210-590/15.

Carrozzeria: berlina a 4 porte.

Dimensioni: passo 2,46 m, carreggiata ant. 1,43 m, post. 1,44 m, lunghezza 3,89 m, larghezza 1,62 m, altezza 1,36 m.

Peso: 1130 Kg.

1988

Con l'HF Integrale anche il Safari è Lancia

Dopo la duplice vittoria della Delta 4WD a Montecarlo e in Svezia, l'annata trionfale continua con il debutto della Delta HF Integrale al Rally del Portogallo.

Come già avvenuto per la Lancia Stratos, per la Lancia Rally, per la Delta S4 e la Delta 4WD, il debutto mondiale dell'Integrale si identifica con un successo. Alla guida della nuova vettura Miki Biasion per il quale la vittoria in terra portoghese costituisce il trampolino di lancio verso il titolo mondiale piloti.

Ma il Rally del Portogallo rimarrà un punto fermo nella storia del Reparto Corse della Lancia in quanto è stata l'ultima gara in cui la Lancia ha avuto come Direttore Sportivo Cesare Fiorio.

Dopo ventitré anni Cesare Fiorio lascia la Lancia per passare alla Direzione Sportiva della Ferrari; con lui si chiude un ciclo storico, un lungo periodo di successi. Sotto la guida di Fiorio le vetture uscite-prima, dall'officina di Borgo S. Paolo, dopo, dall'officina di Corso Marche, hanno vinto tutto ciò che si poteva vincere grazie anche ad alcune storiche "astuzie", una per tutte l'invenzione del cambio gomme nel corso di una prova speciale (Montecarlo 1983 nel tempo incredibile di 25 secondi) che colse di sorpresa gli altri Direttori Sportivi, ma che soprattutto permise alla Lancia Rally di Walter Röhrl e di Markku Alen di vincere la prova e di acquisire un margine incalcolabile nei confronti dell'Audi.

A Cesare Fiorio succede Claudio Lombardi che dal 1982 era in Abarth in qualità di responsabile della progettazione; Lombardi era stato il responsabile del progetto 037, S4, 4WD.

Il nuovo team manager esordisce alla grande al Safari africano quindici giorni dopo la sua investitura. E finalmente la Lancia e Biasion si impongono per una "prima volta" attesa da anni. Ed è stata anche "una prima volta" con equipaggio italiano dopo i tanti vani tentativi compiuti da Munari il quale, soprattutto con la Stratos, era andato



molto vicino al successo senza però riuscire a salire per primo sul podio del vincitore. L'evento merita una particolare celebrazione perchè arriva a completare l'albo d'oro della Lancia cui mancava soltanto questa affermazione. Ed è stato un vero avvenimento per tutto il mondo dei rally, dato che il Safari presenta caratteristiche peculiari che esasperano ai massimi livelli le prestazioni delle vetture e dei piloti.

Dalla velocità elevata per centinaia di chilometri alle piste massacranti, dalla polvere al fango, dal calore asfissiante alle piogge. Una gara che fa storia a parte. Terreno di predilezione delle vetture giapponesi che ne avevano fatto da sempre il loro feudo, il Safari sembrava negato a coloro che non vi si dedicavano in maniera esclusiva. È per questo che la vittoria di Biasion e della Delta Integrale nel Safari deve essere considerata il fatto più luminoso di una stagione che stava per diventare straordinaria per la somma di successi ottenuti dalla squadra italia-

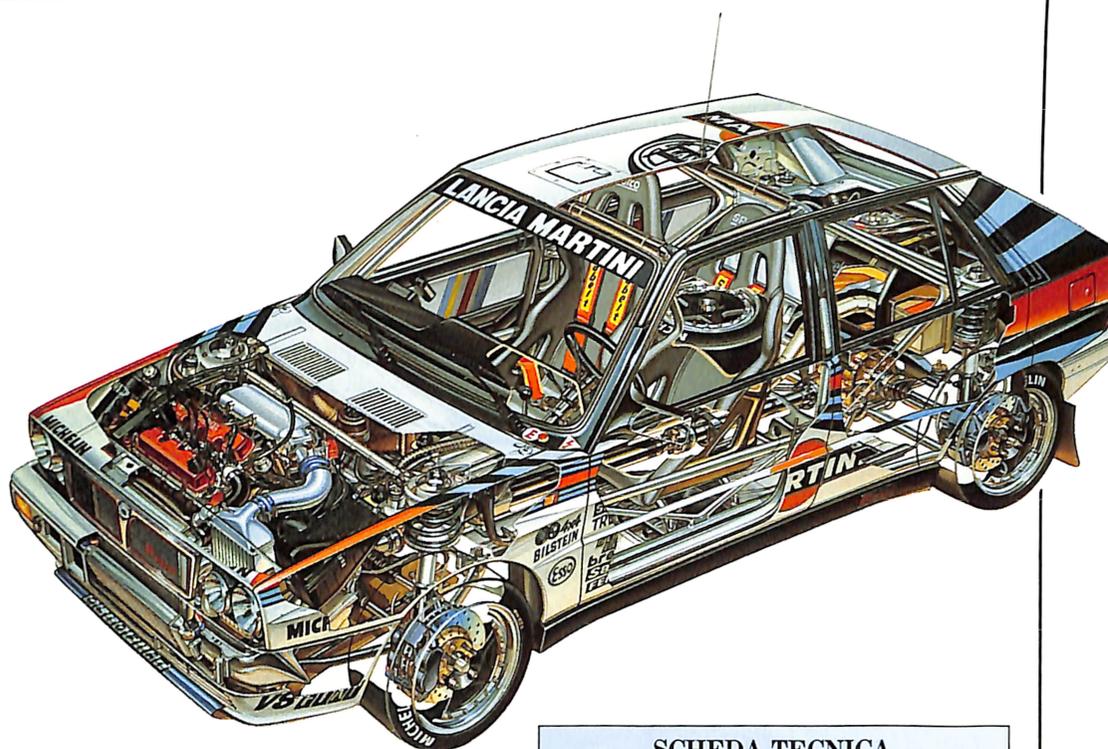
na. Gli stessi kenioti sono stati colti di sorpresa da questo successo ed il titolo sul Kenya Time del lunedì di Pasqua del 1988 fu: "Due giovani leoni italiani vincono il Safari".

Quattro vittorie nelle prime quattro gare lanciano la Lancia Delta in testa al campionato marche. È il momento d'oro di Biasion e Siviero che appena due mesi dopo nel mese di giugno fanno altri due centri: al Rally dell'Acropoli ove precedono i lancisti Eriksson, Fiorio e Alen e al Rally Olympus ove precedono la Delta di Fiorio.

Con il successo all'Olympus la Lancia si è praticamente assicurata il settimo campionato del mondo, ma i successi continuano. Il Rally d'Argentina per Lancia è un trionfo di marca, primo Recalde, secondo Biasion, terzo Wittmann e i tre lancisti si aggiudicano tutte le 29 prove speciali della gara. Dall'Argentina alla Finlandia, Alen vince il suo sesto Rally dei 1000 Laghi davanti al compagno di squadra Eriksson.



La prima vittoria Lancia nel Safari con Miki Biasion che nello stesso anno si aggiudicherà il titolo mondiale piloti. Sotto: la Delta sulle strade dell'Inghilterra (Rac)



SCHEDA TECNICA LANCIA DELTA HF INTEGRALE

Motore: anteriore trasversale a 4 cilindri in linea, alesaggio 84 mm, corsa 90 mm, 1995 cc, rapporto di compressione 7,8:1, potenza 270 CV a 6500 giri/min, coppia massima 39 Kgm a 4000 giri/min.

Distribuzione: 2 alberi a camme in testa, 2 valvole per cilindro.

Alimentazione: sistema digitale integrato IAW Marelli-Weber.

Sovralimentazione: turbocompressore Garrett.

Trazione: integrale permanente a tre differenziali (uno anteriore con autobloccante ZF, uno centrale epicicloidale con giunto viscoso Ferguson a slittamento controllato, uno posteriore Torsen).

Cambio: ZF a 6 rapporti.

Sospensioni: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti con elementi McPherson.

Freni: a disco autoventilanti.

Pneumatici: anteriori e posteriori 210-590 15.

Carrozzeria: berlina a 4 porte.

Dimensioni: passo 2,48 m, carreggiata ant. 1,48 m, post. 1,45 m, lunghezza 3,90 m, larghezza 1,70 m, altezza 1,36 m.

Peso: 1120 Kg.



La stagione si conclude con un'altra vittoria mondiale di Biasion al Rally di Sanremo ancora davanti a Fiorio seguito dalla Lancia di Cerrato e Alen, mentre Alen chiude alla grande la stagione vincendo il Rally d'Inghilterra.

La Lancia vince il campionato del mondo con il doppio dei punti di Ford e Audi, ma soprattutto Biasion si aggiudica il campionato del mondo piloti a distanza di undici anni (1977 Munari): un altro italiano raggiunge il massimo degli allori a conferma che oramai la scuola latina dei rally ha preso il sopravvento su quella dei grandi specialisti nordici.

Il 1988 è certamente una stagione da record: la Lancia conquista 10 vittorie su 11 gare valide per il campionato del mondo: è stata la grande stagione di Biasion con 5 successi, ma anche il giovane Alessandro Fiorio si conferma ad alto livello con 4 secondi posti.

1989

La grande sfida con i Giapponesi

Il 1989 conferma la superiorità della Delta Integrale. La concorrenza è sempre più spietata ed agguerrita. Le Case tradizionali europee come Audi, BMW, Renault e Volkswagen, si limitano a sporadiche apparizioni esclusivamente alle gare più confacenti alle loro caratteristiche. In compenso il 1989 segna l'ingresso in massa nei rally e nelle competizioni su strada delle case giapponesi.

Alla Mazda si affiancano la Toyota con la Celica 4WD, la Mitsubishi con la Galant WR4, la Subaru con la 4WD Turbo. La presenza delle case giapponesi non è più un fatto sporadico. Dopo alcuni anni di prepara-



Lancia e Biasion, qui sopra impegnati nell'Acropoli, si riconfermano campioni del mondo. Al centro Auriol riporta la Lancia al successo in Corsica. Nella pagina seguente il trionfo del pilota francese (a destra nella foto) nel rally di Montecarlo

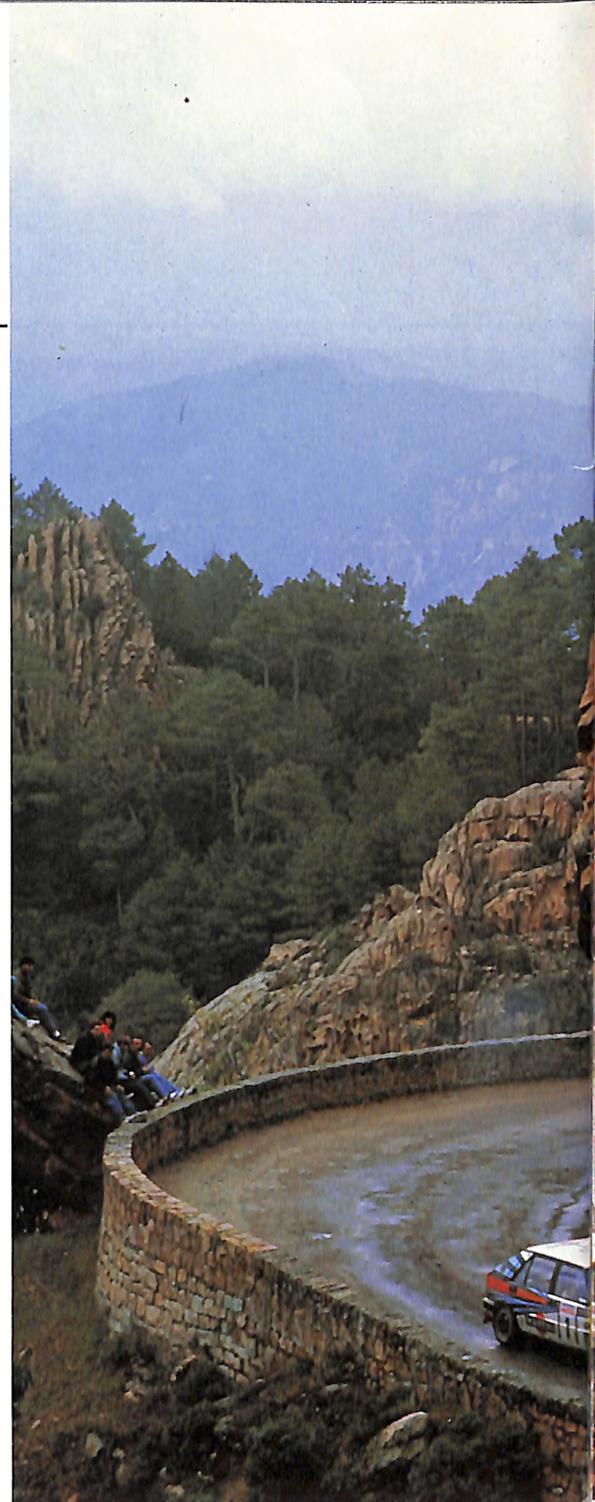
zione, tramite le loro affiliate europee o con la creazione di appositi team con base in Inghilterra, in Germania e in Belgio, le case del Sol Levante sono pronte a dar battaglia all'Europa.

La Lancia raccoglie la sfida facendo leva sulla Delta Integrale, sulla sua affidabilità, su una squadra che ha in Biasion ed Alen le due "prime guide", e su un'organizzazione di squadra che è stata sempre portata ad esempio.

Ancora Biasion sugli scudi. Il pilota di Bassano del Grappa inizia alla grande aggiudicandosi le prime tre gare della stagione: il Rally di Montecarlo, Portogallo e per la se-

conda volta consecutiva il Safari in Africa. Ma la stagione è solo agli inizi, è necessario approfittare del momento di sbandamento degli avversari per cogliere più punteggi pieni possibili. E i successi della Delta continuano. Al Tour de Corse vince Didier Auriol, nuovo acquisto della stagione. Auriol lotta per tutta la gara contro una scatenata BMW, vettura preparata appositamente per questo tipo di gare su asfalto, ma alla fine la spunta e rinverdisce così la tradizione dei grandi piloti francesi, imbattibili sull'asfalto.

Ma Biasion dimostra di non voler abdicare dal vertice del mondiale piloti e si prende





subito la rivincita all'Acropoli ove si registra un'altra tripletta della Delta (la terza della stagione dopo Montecarlo' e il Portogallo). L'ottavo titolo mondiale è sempre più vicino, matematicamente arriva in Argentina grazie al successo del giovane pilota svedese Michael Eriksson. Siamo oramai ad ottobre, con il Rally di Sanremo alle porte. Mitsubishi e Toyota sono diventati gli avversari più pericolosi tanto da aggiudicarsi due gare consecutive in Finlandia e in Australia. Per la Delta Integrale sembra che tutto diventi più difficile, ma gli uomini di Corso Marche confermano di aver saputo vedere lontano. Da tempo in-

fatti stanno studiando un'evoluzione dell'evoluzione. Ancora una volta la Delta si dimostra vettura dalle mille risorse.

Al Rally di Sanremo la Delta Integrale è affidata al solo Alessandro Fiorio che corre con i colori del Jolly Club. I piloti della squadra ufficiale si presentano al via con una nuova Delta, nuova anche nei colori seppure solo per quella gara, una vettura tutta rossa, è la Delta HF Integrale 16 Valvole.

Nel segno della tradizione ad ogni debutto mondiale corrisponde una vittoria. Anche in questo caso la tradizione non viene meno: la Delta HF Integrale 16V vince con Massimo Biasion. Il Rally di Sanremo 1989 è una delle gare più combattute ed affascinanti degli ultimi anni. La Toyota Celica 4WD dello spagnolo Carlos Sainz sulle terre della Toscana ha preso il comando alternandosi poi con la Delta Integrale di Alessandro Fiorio. Biasion è a circa due minuti. L'ultima notte sulle strade asfaltate dell'entroterra genovese e sanremese è una notte da suspense. Tutti guardano ai tempi realizzati da Fiorio e da Sainz, ma Biasion, da campione del mondo qual è, si produce in una rimonta strepitosa. All'alba a Sanremo vince con 5 secondi di vantaggio su Fiorio e 25 sulla Toyota di Sainz. La Delta Integrale in ogni caso ha lasciato il suo segno. Con questa vettura la Lancia, prima casa a riuscirvi, ha ottenuto dodici vittorie mondiali consecutive e ha realizzato il grande "slam", ovvero ha vinto consecutivamente, senza conoscere sconfitta, tutte le gare del campionato del mondo. Con questa vettura la Lancia ha vinto

il suo ottavo titolo di campione del mondo costruttori, e Biasion fa il bis nel campionato del mondo piloti.

SCHEDA TECNICA LANCIA HF INTEGRALE 16V

Motore: anteriore trasversale a 4 cilindri in linea, alesaggio 84 mm, corsa 90 mm, 1995 cc, rapporto di compressione 7,8:1, potenza 290 CV a 6500 giri/min, coppia massima 39 Kgm a 3000 giri/min.

Distribuzione: 2 alberi a camme in testa (cinghia dentata), 2 valvole per cilindro.

Alimentazione: sistema digitale integrato IAW Marelli - Weber.

Sovralimentazione: turbocompressore Garrett.

Trazione: integrale permanente a tre differenziali (uno anteriore con autobloccante ZF, uno centrale epicicloidale con giunto viscoso Ferguson a slittamento controllato, uno posteriore Torsen).

Cambio: ZF a 6 rapporti.

Sospensioni: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti con elementi McPherson.

Freni: a disco autoventilanti.

Pneumatici: ant. e post. 210-590/15.

Carrozzeria: berlina a 4 porte.

Dimensioni: passo 2,48 m, carreggiata ant. 1,48 m, post. 1,45 m, lunghezza 3,90 m, larghezza 1,70 m, altezza 1,36 m.

Peso: 1100 Kg.

