

PARTERRE DE ROIS

BALLANDO CON LE STELLE

Ecco schierate sulla nostra pista di Vairano cinque regine che hanno imposto il nome Lancia per oltre vent'anni nelle competizioni su terra e su asfalto. A guidarle e a svelarcene i segreti due piloti leggendari: Sandro Munari e Miki Biasion. Che non mancano di raccontare aneddoti unici

Testo di **Emanuele Sanfront** - foto di **Alessandro Barteletti**



Ecco i nostri gioielli

I campioni del mondo degli anni 70-80, Sandro Munari a sinistra con Miki Biasion, accanto alle cinque Lancia da rally dei loro exploit che hanno ritrovato e guidato in pista a Vairano.

T

utte presenti. Sono le cinque Lancia da rally della squadra ufficiale che hanno varcato i cancelli della pista di Vairano per celebrare i 110 anni della Casa torinese.

Un'emozionante sfilata di auto che hanno scritto pagine indimenticabili nella storia dei rally e permesso alla Lancia di conquistare ben 11 Campionati del Mondo Costruttori.

Eccole: Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF, Stratos HF, Rally 037, Delta S4 e Delta HF Integrale 16V Safari. Accanto a queste macchine straordinarie due attori dall'invidiabile palmarès

sportivo, Piloti di rally campioni del mondo, d'Europa e ovviamente nazionali, in auge nei mitici anni Settanta e Ottanta.

Ed ecco Sandro Munari, campione del mondo nel 1977, e Miki Biasion, che di titoli iridati ne ha vinti due, nel 1988 e 1989.

La nostra carrellata abbraccia 23 anni, dal 1969 al 1992, quando cessò l'attività sportiva della Lancia, ma la sua storia nei rally iniziò negli anni 50 e alla grande con le vittorie dell'Aurelia GT al "Montecarlo" '54 e all'"Acropoli" 1958, per citare le più eclatanti.

Nacque così nel 1963, per volere del pilota Cesare Fiorio, la Squadra Corse HF Lancia. Nelle stagioni sportive seguenti furono nu-

merose le auto del team Lancia che si cimentarono con successo nei rally, dalle Flaminia Coupé e Flavia Coupé-Sport alle Fulvia berlina e coupé HF. Fu proprio quest'ultima a diventare una delle principali protagoniste dei rally sul finire degli anni 60. Il clamoroso successo di Sandro Munari con la Fulvia Coupé HF al "Montecarlo" del 1972 fu il primo di una stagione che per la Lancia si concluse con la conquista del primo Campionato del Mondo.

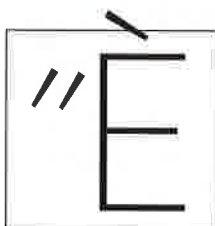
Poi nel 1974, la gloriosa "Fulvietta" andò in pensione lasciando il posto alla Stratos che, imbattibile, diventò ben presto la regina dei rally. Vinse circa 500 gare e consentì alla Lancia di conquistare tre titoli mondiali. E arriva- ➔

segue a pag. 85



Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF

Sbancò il "Monte"



la Fulvia HF appartenuta ad Amilcare Balestrieri "afferma orgoglioso l'attuale proprietario Carlo Stella. "Il 27 settembre del 1972 fu

venduta dalla Lancia al pilota ligure per 800.000 lire, almeno da quanto risulta dall'estratto cronologico. Una cifra simbolica poiché penso gli venne regalata come gratitudine per le innumerevoli vittorie al volante della Fulvia HF. Restò nel box di Amilcare per molti anni, poi fu acquistata da un medico di La Spezia che me la vendette 12 anni fa".

La Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF targata TO B51446 è la sesta allestita nel 1969 dal reparto corse Lancia. Nel palmarès numerose vittorie tra cui il Rally di Spagna del 1969 con Källström-Häggbom, quello del Portogallo nel 1970 con Lampinen-Davenport e il "4 Regioni" del 1971 con Lampinen-Davenport, che è la versione oggi custodita gelosamente da Carlo Stella.

"Il ricordo più bello legato alla HF è ovviamente la vittoria al 'Montecarlo' del 1972 insieme all'indimenticato amico Mario Mannucci" rammenta Sandro Munari. "Felice di aver scritto per la prima volta il mio nome sull'albo

d'oro del rally più famoso al mondo e del Campionato Internazionale Costruttori, ma ancor di più di aver salvato migliaia di posti di lavoro. Sul finire del 1971, infatti, la Lancia aveva deciso di porre fine alla produzione della Fulvia Coupé. Con la vittoria al Rally di Montecarlo le ordinazioni furono così numerose che la Casa fu costretta a riprendere la produzione. Con trazione anteriore e motore a sbalzo, la Fulvia HF aveva una propensione al marcato sottosterzo in curva" continua Munari.

"Devo confessare che agli inizi ho avuto difficoltà nel cercare di sfruttare al massimo le sue doti che per altro venivano messe in luce sui percorsi con fondi a scarsa aderenza (neve, ghiaccio, terra) e soprattutto in discesa. Il pronunciato sottosterzo, come anticipato, rendeva difficile inserire l'avantreno in curva nella traiettoria migliore. Per contrastarlo dovevo impegnarmi a trovare il modo per fare sbandare il posteriore. Lo stratagemma consisteva nel frenare con il piede sinistro modulando sapientemente la pressione sul pedale del freno e agire contemporaneamente con il piede destro su quello dell'acceleratore. Tallone d'Achille della Fulvia HF, le prestazioni in salita causa la contenuta potenza rispetto alle avversarie". **R**

↓ VERSIONE DI SERIE

LA CAPOSTIPITE

La Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF venne presentata sul finire del 1968 e sostituì nel listino e nell'attività sportiva la Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF. Il 4 cilindri a V (11°20') di 1584 cm³ alimentato a carburatori, sviluppava la potenza massima di 115 CV ed era accoppiato a un cambio a 5 marce (a 4 rapporti sulla 1,3 HF). Fu prodotta in 1258 unità. L'esemplare nella foto, in condizioni spettacolari, appartiene a Stefano Rigo, un medico di Trieste.



DESCRIZIONE GENERALE

Categoria	Gruppo 4
In attività	1969-1974
Squadra	Lancia Italia
Sostituisce	Fulvia Coupé Rallye 1.3 HF
Sostituita	Stratos
Proprietà	Carlo Stella

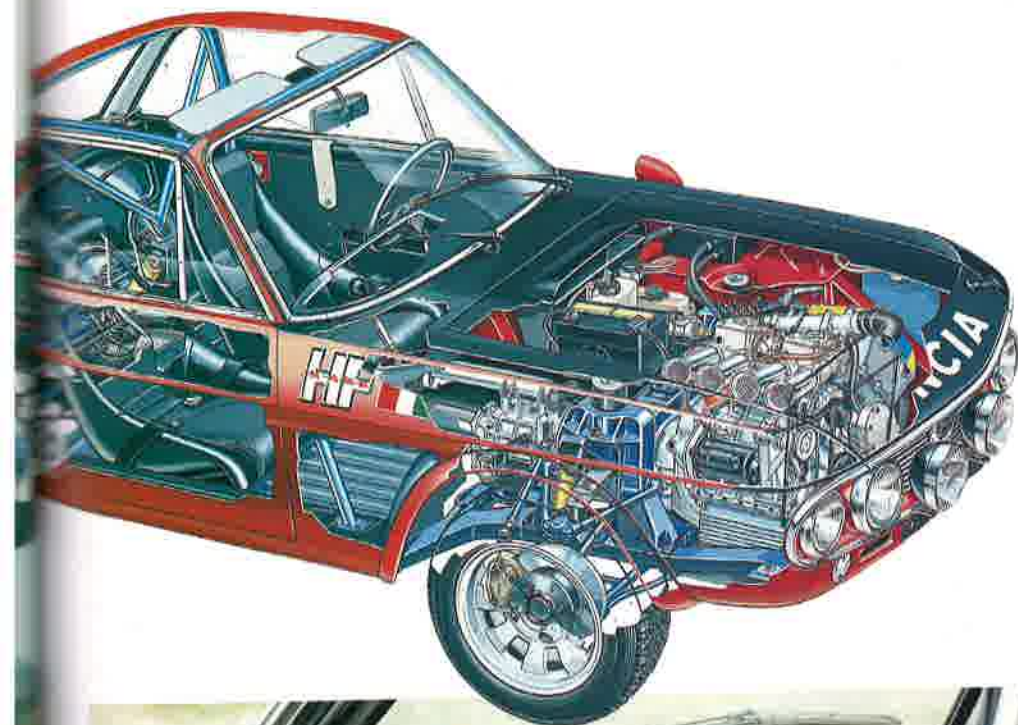
CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V4 (11°20') Cilindrata 1584 cm ³ Potenza massima 160 CV a 7200 giri/min Coppia massima 157 Nm a 4500 giri/min Distribuzione a un albero a camme in testa per bancata Alimentazione a 2 carburatori doppio corpo
---------------	---

Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 5 marce
---------------------	--

Corpo vettura	Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, balestra trasversale, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori ad assale rigido, biella trasversale (barra Panhard), balestra longitudinale e barra antirullo Freni a disco - Sterzo a vite e rullo Peso 825 kg
----------------------	--

Prezzo	Nel 1969 versione di serie: 2.250.000 lire Valore collezionistico attuale: 280.000 euro.
---------------	---



Scocca à la carte

Il 4 cilindri elaborato di 1,6 litri della Fulvia HF Gruppo 4 erogava circa 160 CV. Adeguate alle corse le altre componenti tecniche come il cambio e le sospensioni. Disponibile l'autobloccante, ma criticato dai piloti e quasi mai utilizzato. Le scocche erano prodotte in tre versioni: secondo il tipo di rally da affrontare: "alleggerita", "di serie", "rinforzata".

reg. 73

Dal 1982. Diretta discendente della Stratos è la raffinata 037. Figlia dei nuovi regolamenti di Gruppo B, calca la scena dei rally mondiali e se nel 1983 fa conquistare alla Lancia un titolo iridato, nulla può l'anno seguente contro lo strapotere dell'Audi a quattro ruote motrici. Ma la Lancia ha già pronta la nuova arma di Gruppo B. È la Delta S4 a trazione integrale, un mostro da quasi 500 cavalli che però ha vita breve. Tragici incidenti sanciscono la fine del Gruppo B nella stagione 1987 e l'esordio dell'inedita regolamentazione di Gruppo A. Ancora una volta la Lancia non si fa trovare impreparata. Allo sviluppo ha la Delta HF 4WD. Ed è un successo incredibile. La Delta 4x4 da rally, nelle varie evoluzioni che si succedono dal 1987 al 1992, porta alla Lancia ben sei titoli mondiali e due ciascuno ai piloti Biasion e Kankkunen.

Poi nel 1992 l'arrivo al capolinea. Il gruppo Fiat decide di non investire più nelle competizioni sportive con il marchio Lancia. Fine di un mito.



Traffico in pista

Fulvia HF e Delta Safari in azione sulla pista di Vairano.

Tra loro 23 anni di evoluzioni tecniche e numerosi successi che hanno permesso di scrivere pagine indimenticabili nella storia della Lancia e dei rally.

Campioni del Mondo

A destra, Sandro Munari (Cavarzere 1940), chiamato affettuosamente "Drago", con Miki Biasion (Bassano del Grappa 1958). Tra loro 18 anni di differenza, ma entrambi dall'invidiabile palmarès. Hanno corso nei rally, nelle gare di velocità su strada e su pista, nei rally raid. Munari ha conquistato il Mondiale nel 1977, mentre Biasion è stato campione del mondo nel 1988-89.

