

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

3



LANCIA DELTA HF
INTEGRALE EVOLUZIONE - 1991



QUATTORDICINALE - € 9,99
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



La nascita dell'impresa

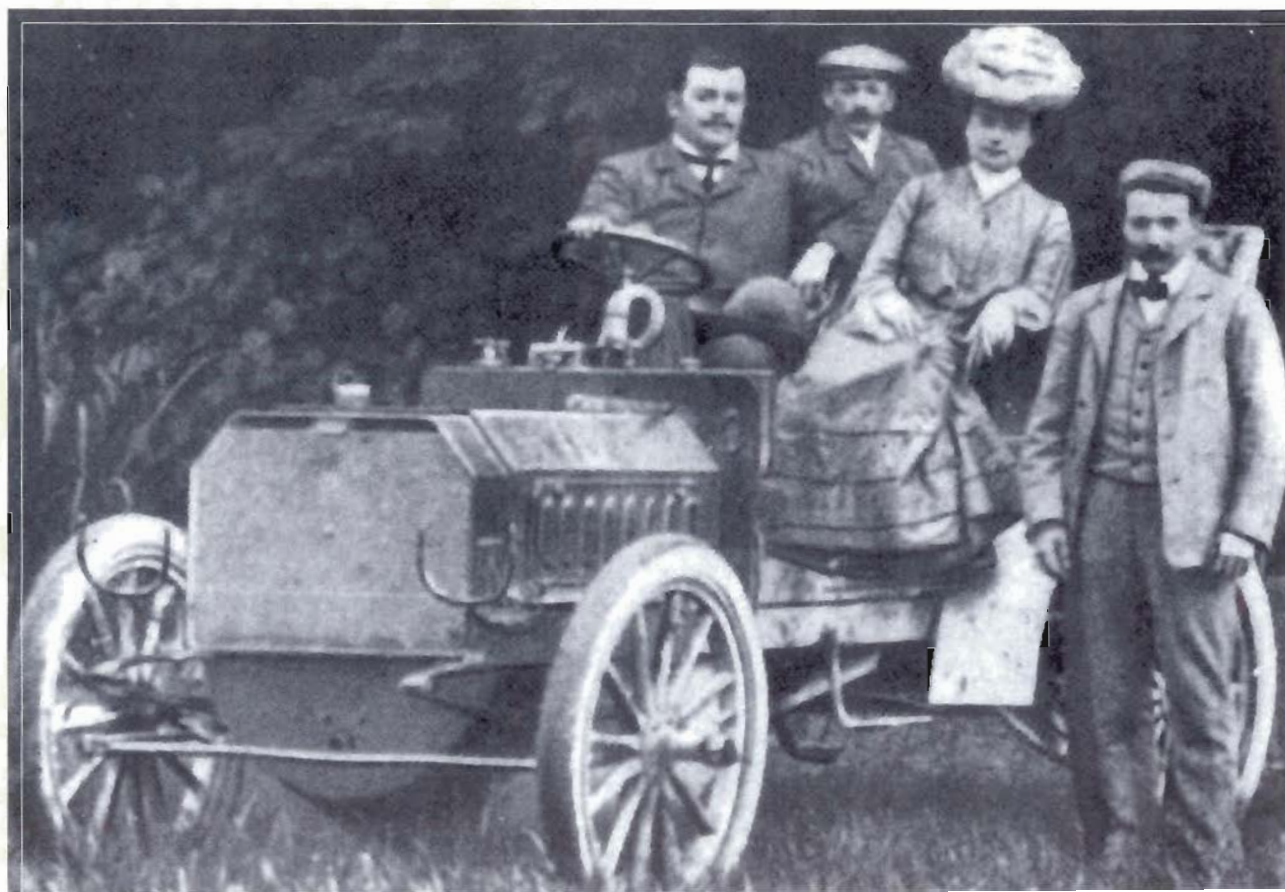
Nel 1906 Vincenzo Lancia fonda la propria azienda. Strutturata, agli inizi, come una grossa bottega artigiana, la società vedrà presto una rapida crescita.

La notizia circolava da tempo. Ne aveva parlato lo stesso Giovanni Agnelli, riferendo il 6 ottobre 1906 al consiglio di amministrazione "di aver sentito dire che il Lancia intende uscire dalla Fiat, impiantando, in società con Fogolin [come lui collaudatore alla Fiat] una nuova fabbrica di automobili, dedicandosi specialmente alla costruzione delle piccole vetture da città". Di lì a poco i fatti gli avrebbero dato ragione. Il 27 novembre, davanti al notaio Torretta, nasceva a Torino la società in nome collettivo Lancia & C., con un capitale di 100.000 lire suddiviso in parti eguali

fra i due soci, Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin. Per avviare l'attività produttiva i due soci avevano preso in affitto un fabbricato in via Ormea, che era stato in precedenza sede di un'altra importante fabbrica di automobili, l'Itala. Il momento non appariva propizio per una nuova iniziativa in un settore affollato da troppi concorrenti, costretti a competere su un mercato di limitate dimensioni. Dopo anni di crescita, la congiuntura volgeva al peggio. L'esplosione di una grave crisi finanziaria nel 1907 avrebbe determinato una drammatica selezione delle imprese, passate dal 1906 al 1910 da circa 60 a sole 22. Fra queste, con una posizione ormai definita, la Lancia.

Malgrado le indubbie capacità tecniche di Lancia e Fogolin il primo esercizio sociale si chiuse con un rilevante passivo.

Vincenzo Lancia, con alcuni amici, al volante della Fiat 16/20 del 1903.





determinato in larga misura dai danni provocati da un incendio scoppiato nel febbraio 1907 che aveva gravemente danneggiato impianti e macchinari.

Sul finire del 1907, dopo mesi durissimi, dall'officina di via Ormea usciva il primo di una lunga serie di modelli, con un motore a quattro cilindri di 2543 cc in grado di raggiungere una velocità di 90 km orari, successivamente presentato al Salone di Torino del 1908. Questa prima macchina sarà ribattezzata Alfa nel 1919 quando, accogliendo una proposta di Giovanni Lancia, fratello di Vincenzo e cultore di studi classici, venne deciso di utilizzare le lettere dell'alfabeto greco per indicare i diversi modelli prodotti dalla Casa.

Vetture d'alto artigianato

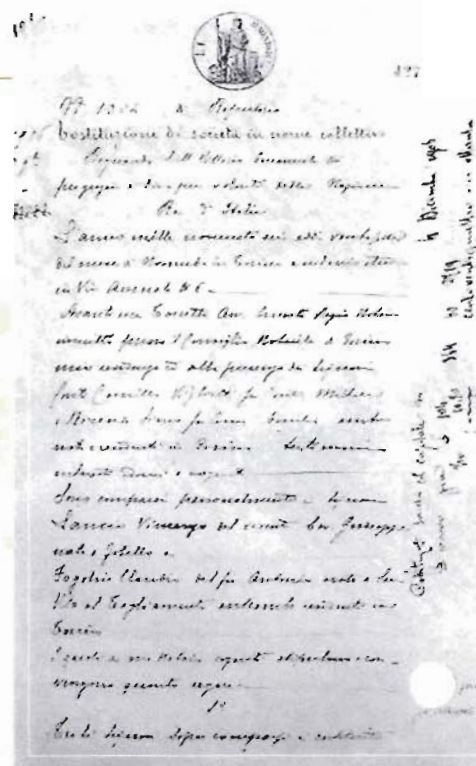
Nei primi anni di attività la Lancia sforna diversi modelli, destinati a una fascia di pubblico medio-alta, come attestano i prezzi di vendita dell'Alfa che costa dalle 10 alle 14 mila lire. Tuttavia di ciascuno vengono prodotti pochi esemplari: nel 1908 la produzione complessiva fu di sole 131 unità, salite a 150 nel 1909 e a 259 nel 1910. Con ogni evidenza, dallo stabilimento di via Ormea, nel quale nel 1907 risultavano occupati una settantina di operai, usciva meno di un'auto al giorno, un dato che conferma la natura di "grossa bottega" della Lancia ai suoi inizi.

Alle modeste dimensioni dell'impianto faceva riscontro una struttura organizzativa estremamente semplice. La direzione era tenuta congiuntamente dai suoi due soci, senza precise differenziazioni nelle mansioni, anche se agli occhi di tutti il vero capo era Vincenzo Lancia. La fabbrica era invece strutturata in tre sezioni, meccanica, montaggio, reparto motori, mentre per i lavori di fonderia e per quelli di carrozzeria faceva ricorso a fornitori esterni.

Lancia curava in prima persona, forte della sua notorietà, le relazioni commerciali della ditta, ponendo grande attenzione al problema delle parti di ricambio. Per questo aveva affidato a Carlo Biscaretti, figura capace di coniugare la passione per l'arte e il disegno a una profonda conoscenza tecnica del settore, a cui si era già rivolto per l'ideazione del marchio della ditta, la preparazione di un ricco catalogo illustrato grazie al quale era possibile ordinare alla casa

madre i pezzi di cui si aveva bisogno. Un'esigenza importante per una ditta che stava rapidamente costruendo la sua rete commerciale, anche all'estero. Dall'autunno del 1907 la Lancia aveva infatti un proprio agente nella capitale inglese e presto primi modelli di Lancia saranno inviati negli Stati Uniti. Non ingannino le dimensioni artigianali dell'azienda. I segnali di crescita erano chiari, e presto si sarebbe posto a Lancia il problema di trovare una sede più adeguata per lo stabilimento.

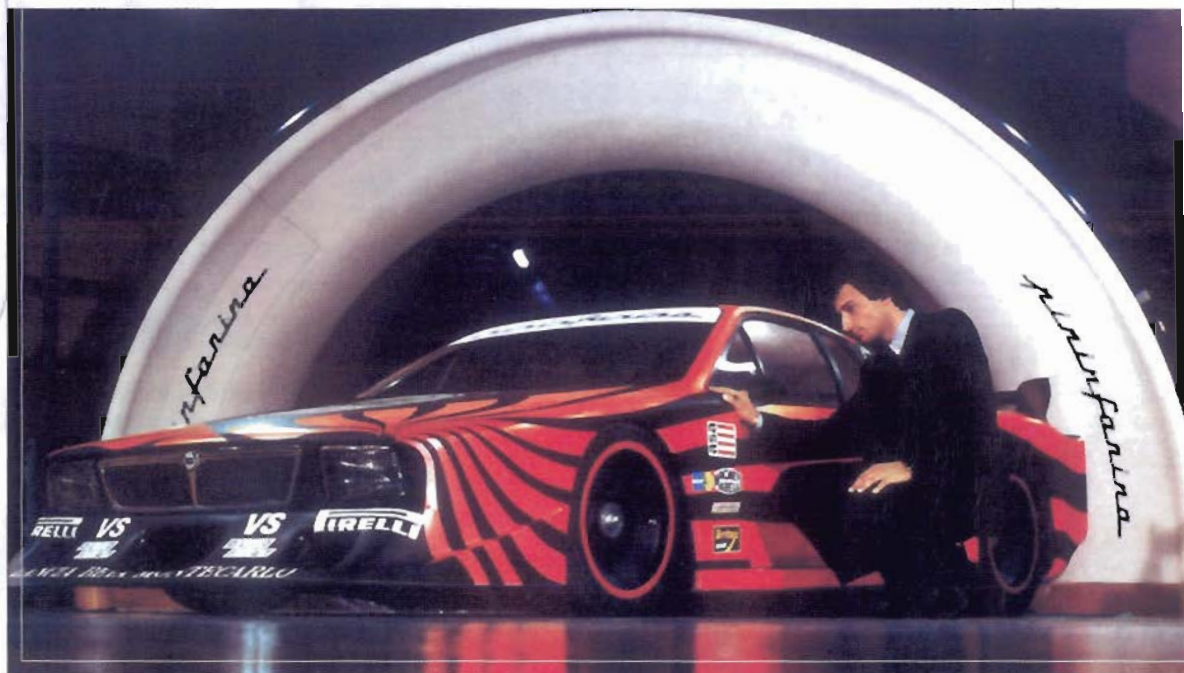
Sopra, la prima pagina dell'atto notarile che sancisce la nascita della Lancia & C., datato 27 novembre 1906. Sotto, Vincenzo Lancia al volante della Fiat 28/40 HP durante la Targa Florio del 1907.



La Beta campione del mondo

Lancia davanti a Porsche nel Campionato Mondiale Marche? Sembrava impossibile, eppure accadde nel 1980 e nel 1981, quando le Silhouette italiane batterono le formidabili 935.

La nascita della Lancia Beta Montecarlo Silhouette fu favorita da due eventi: la decisione del Gruppo Fiat di pensionare la Lancia Stratos e le nuove norme del Gruppo 5 Silhouette. Il regolamento del Gr. 5 istituì una nuova categoria di auto da corsa sviluppate con molta libertà da modelli di serie con il vincolo di conservare la disposizione degli organi meccanici, lo schema delle sospensioni e la sagoma originali. La Lancia di serie che più si prestava alla trasformazione era la Beta Montecarlo, grazie al motore centrale e all'impostazione sportiva già all'origine. Il progetto fu affidato alla direzione dell'ing. Gianni Tonti per far correre



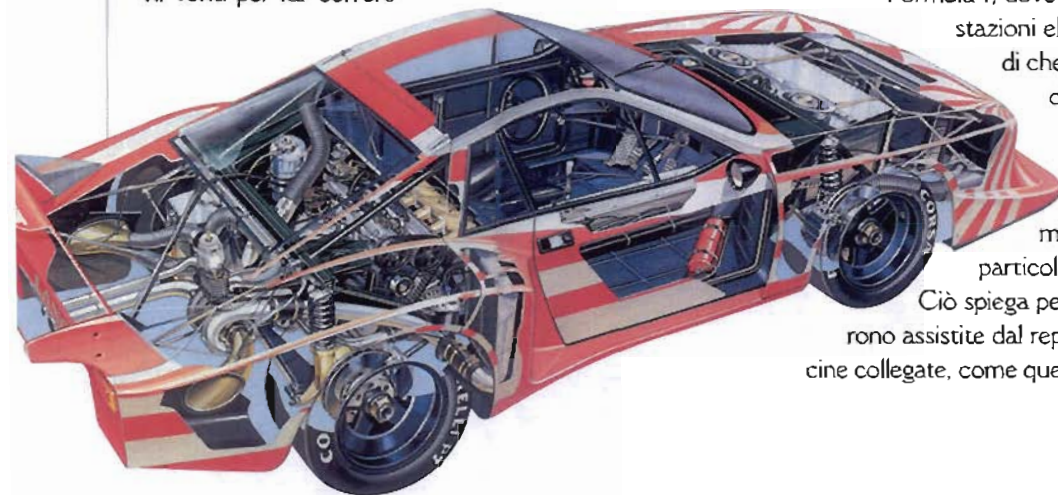
Sopra, Riccardo Patrese accanto alla Lancia Beta Montecarlo Gr. 5 nella galleria del vento della Pininfarina. Sotto, vista in trasparenza della Lancia Montecarlo Gr. 5.

la Beta Montecarlo Silhouette nel Campionato Mondiale Marche nel triennio 1979-1981, dato che si sapeva che nel 1982 il regolamento sarebbe cambiato.

L'equipe dell'ing. Tonti usò i criteri di progettazione della Formula 1, dove ogni parte è studiata per dare prestazioni elevatissime per breve tempo, dopo di che deve essere sostituita. Si ipotizzò che dopo ogni uscita (prove più gara) si sostituisse il motore, si rettificassero i dischi dei freni, si cambiassero i cuscinetti dei mozzi, i giunti, i semiassi e molti altri particolari studiati per una durata limitata.

Ciò spiega perché le Beta Montecarlo Gr. 5 furono assistite dal reparto corse Lancia, oppure da officine collegate, come quelle di Carlo Facetti e del Team GS.

Le corse 1979-1981





A sinistra, 13 aprile 1980, Circuito del Mugello. La Lancia Montecarlo di Riccardo Patrese/Eddie Cheever (n. 33) e quella di Michele Alboreto/Walter Röhrl (n. 2) davanti a tutti nelle prime battute della gara.

A destra, 13 aprile 1980, Circuito del Mugello. La rossa Lancia Montecarlo Gr. 5 telaio 1005 di Michele Alboreto inseguita dalla Porsche 908/3 di Jurgen Barth/Siegfried Brunn. A destra, sotto, 13 aprile 1980, Circuito del Mugello. La Lancia Montecarlo Gr. 5 telaio 1004 di Riccardo Patrese in azione.



Esaminando la vettura, troviamo la cellula centrale di serie con il pavimento originale sostituito da pannelli di alluminio rivettati. Alla cellula sono saldate una struttura tubolare davanti e un'altra dietro, con funzione di semitelai per fissare le sospensioni e gli accessori. Le sospensioni furono sviluppate con l'ing. Giampaolo Dallara, che già aveva sviluppato quelle della Lancia Stratos.

La carrozzeria trovò nel profilo basso e a cuneo del modello di serie un'ottima base. Lo studio strutturale e aerodinamico fu sviluppato in collaborazione tra Pininfarina e il gruppo di esperti che aveva lavorato sulla Ferrari T 4 Formula 1. Gli studi nella galleria del vento garantirono una buona penetrazione con la giusta deportanza e il rispetto delle esigenze del raffreddamento e dell'aerodinamica interna. Sotto questo aspetto sono interessanti le prese d'aria del turbo, ricavate sui montanti dell'alettone con un sistema di "cassoni" per raccogliere eventuali detriti. Il Cx in condizioni ideali (alettone a zero e prese d'aria chiuse) era 0,32. La carrozzeria, salvo la cellula centrale, utilizzò vetroresina rinforzata con kevlar per ottenere il peso di soli 50 kg (cristalli esclusi).

A norma di regolamento il motore doveva conservare il blocco cilindri della Beta di serie, ma con 2000 cc e l'aspi-



Sotto, 27 aprile 1980, 1000 km di Monza. La Lancia Montecarlo Gr. 5 telaio 1005 affidata a Piercarlo Ghinzani/Eddie Cheever che si classificarono quinti assoluti.





A sinistra, 7 settembre 1980, 6 Ore di Vallelunga. La Lancia Montecarlo Gr. 5 di Andrea De Cesari/Piercarlo Ghinzani che si fermarono dopo 86 giri per un problema elettrico.

A destra, 7 settembre 1980, 6 Ore di Vallelunga. Cambio piloti sulla Lancia Montecarlo Gr. 5 telaio 1006 privata di Carlo Facetti e Martino Finotto.

razione atmosferica, non sarebbe stato competitivo. Perciò i tecnici scelsero di ridurre la cilindrata a 1425 cc e di aggiungere un turbocompressore con il quale la vettura sarebbe rientrata comunque nella classe di cilindrata fino a 2000. Al blocco in ghisa di serie applicarono quindi un turbo KKK, una testa con 16 valvole derivata dalla Fiat 131 Abarth, le bielle speciali della Beta HF da rally, l'iniezione Kugelfischer/Bosch e il carter secco. Nelle prime prove indicarono 330 cv, che poco dopo diventarono 370 cv, quindi 400 cv a 9000 giri/min con la pressione a 1,2 bar e 450 cv a 9500 giri/min con la pressione a 1,5 bar.

La presentazione statica avvenne il 18 dicembre 1978 presso Pininfarina. Il debutto in pista seguì il 22 aprile 1979 in occasione del Fiat-Day a Vallelunga. Il 6 maggio successivo Riccardo Patrese e Walter Röhrl affrontarono la prima



vera corsa, la 6 Ore di Silverstone. Nelle prove si vide l'ottimo potenziale, ma la corsa durò solo quattro giri per la cattiva tenuta del tappo del radiatore. Nella successiva gara del Nürburgring la Lancia di Röhrl e Patrese concluse la corsa e guadagnò i primi punti del Campionato. La Coppa Florio il 24 giugno e la 6 Ore di Brands Hatch il 5 agosto segnarono due nette vittorie nella II Divisione per la Lan-



Sopra, a sinistra, 7 settembre 1980, 6 Ore di Vallelunga. La Lancia Montecarlo Gr. 5 telaio 1004 di Riccardo Patrese/Eddie Cheever che si classificarono terzi assoluti e primi della I Divisione. A destra, pausa di rifornimento. A sinistra, 7 settembre 1980, 6 Ore di Vallelunga. La Lancia Montecarlo di Giorgio Pianta/Bernard Darniche che si classificarono ottavi assoluti e primi della II Divisione.

1979-1981





A destra, 1° febbraio 1981. Una suggestiva immagine notturna della Lancia Montecarlo dei privati Carlo Facetti e Marino Finotto che si classificarono quinti assoluti e terzi di classe nella 24 Ore di Daytona.



A sinistra, 30 gennaio 1981. Carlo Facetti in prova a Daytona con la Lancia Montecarlo Gr. 5 privata telaio i010. Sotto, l'abitacolo della vettura recentemente restaurata.



cia con Patrese/Facetti e Patrese/Röhr, con questi risultati la Casa si aggiudicò il Campionato Mondiale Marche Gr. 5 nella II Divisione. La stagione di corse delle Montecarlo si concluse il 25 ottobre al Giro d'Italia, una lunga gara fuori Campionato. Gli equipaggi Gilles Villeneuve/Walter Röhr/Christian Geistdorfer e Riccardo Patrese/Marku Alen/Illka Kivimaki dominarono, classificandosi primi e secondi, ma le loro Lancia furono squalificate per avere usato l'autostrada in un trasferimento che i piloti credevano libero. Nel 1980 alle Montecarlo della squadra ufficiale si aggiunsero quella assegnata al Jolly Club per Carlo Facetti e Martino Finotto e quella assegnata al Team GS per far correre Hans Heyer nel Campionato tedesco. La squadra

ufficiale si arricchì di nuovi piloti di scuola italiana, giovani e promettenti, come Michele Alboreto, Gianfranco Brancatelli, Eddie Cheever, Andrea De Cesaris, Corrado Fabi, Teo Fabi e Piercarlo Ghinzani. A essi si aggiunsero Manfred Mohr per qualche gara tedesca e Bernard Darniche per alcune gare francesi.

Nel 1980 la Lancia non solo vinse il Campionato Mondiale Marche Gr. 5 II Divisione come l'anno prima, ma conquistò anche la vittoria assoluta con 240 punti contro i 160 della Porsche. All'inizio sembrava un'impresa impossibile battere le Porsche 935. Invece gli uomini della Lancia riuscirono a vincere la sfida con la Porsche battendola nella I Divisione con una Montecarlo maggiorata a 1429 cc per gareggiare nella classe di cilindrata superiore. Nel 1981 per aiutare altri giovani meritevoli, la Lancia aggregò alla squadra ufficiale Beppe Gabbiani ed Emanuele Pirro, mentre in alcune occasioni si impiegò anche l'esperto Henry Pescarolo, il collaudatore Giorgio Pianta e i clienti sportivi Germano Nataloni e Giorgio Schön. Quell'anno cambiarono i colori delle vetture che presero quelli dello sponsor Martini, ma non cambiò il risultato finale: Lancia prima nel Campionato Mondiale Marche Gr. 5 sia della II Divisione, sia assoluto.



A sinistra, nuovi colori Martini per le Montecarlo, ma risultato invariato per la Lancia: di nuova prima nel Campionato Mondiale Marche assoluto e II Divisione.

210 cavalli formato rally



Sotto, la Lancia Delta HF Integrale 16 v Evoluzione nella configurazione da corsa Gr. 4 in livrea Martini.
In basso, l'ultima versione: la "Final Edition" creata per il mercato giapponese in 250 esemplari. Per rispettare le norme di quel Paese i fari sono quelli di diametro diverso montati sulle precedenti Lancia Delta 4 WD.

La Lancia Delta HF Integrale 16 v Evoluzione interpretò l'ultimo atto dello sviluppo di un modello che si copri di gloria sportiva e ottenne pure un notevole successo commerciale.

La Lancia Delta Integrale HF comunemente, chiamata "Evoluzione" o "Deltona" per distinguerla dalle precedenti, rappresenta l'ultimo sviluppo delle Delta a quattro ruote motrici che la Lancia impostò nel 1982 partendo dal prototipo Delta 4x4 per poi passare nel 1986 alla produzione in serie della Delta 4 WD destinata ai rally, sostituita poi dalla Delta HF Integrale nel 1987 e quindi dalla Delta HF Integrale 16 v del 1989. La Lancia Delta Integrale HF "Evoluzione", quinta e ultima della serie, debuttò nell'ottobre del 1991 sintetizzando gli insegnamenti dei cinque anni di corse e interpretandoli alla luce delle nuove tecnologie che intanto s'erano rese disponibili. Il rapidissimo evolversi delle Delta a quattro ruote motrici dipese dalla necessità di mantenere la vettura competitiva nei rally nei confronti



Sopra, vista frontale della Lancia Delta HF Integrale 16 v Evoluzione nella configurazione standard presentata nel 1991 e, a sinistra, l'elefantino rosso sulla scritta HF che decora la calandra della vettura.
A sinistra, l'auto in una foto scattata in Place de la Concorde a Parigi.

tenuta di strada e la facilità della guida nelle condizioni-limite delle corse. La sospensione anteriore fu completamente ridisegnata. Queste modifiche portarono come conseguenze le carreggiate anteriori e posteriori più larghe, dalle quali derivò pure la necessità di intervenire anche esteticamente sui parafranghi che dovevano

diventare necessariamente più larghi e sul cofano che doveva diventare più alto. Alcune modifiche meccaniche influirono sull'estetica della vettura. In particolar modo le carreggiate allargate costrinsero a modificare la larghezza dei parafranghi i quali, data l'entità dell'allargamento, per la prima volta dalla nascita del modello Integrale furono ricavati di-

rettamente dallo stampo dei pannelli della carrozzeria e non da elementi in plastica riportati sulla lamiera. Anche per realizzare il cofano si rese necessario un nuovo stampo a causa del rigonfiamento necessario per contenere gli attacchi degli ammortizzatori più alti. Ebbero infine una valenza estetica anche lo scarico, realizzato con una sola uscita ovale sulla

di una concorrenza che si faceva sempre più agguerrita e che alla fine degli anni Ottanta registrava l'ingresso in forze dei temibili costruttori giapponesi. L'impostazione meccanica conservò inalterato l'efficientissimo sistema della trasmissione basato sulle quattro ruote motrici con la coppia ripartita fra i due assi da un differenziale epicicloidale con giunto viscoso Ferguson, da un differenziale anteriore convenzionale e infine da un differenziale posteriore Torsen. Sostanzialmente rimase invariato anche il motore di due litri bialbero a 16 valvole eredi-

tato dalla Delta HF Integrale 16v, che a sua volta lo aveva mutuato dalla Lancia Thema II serie. I maggiori interventi nella meccanica riguardarono gli organi connessi con la stabilità, la



Sopra, la Lancia Delta HF Integrale 16 v Evoluzione nella versione speciale Martini 5 costruita in circa 400 esemplari per commemorare il quinto Campionato Mondiale Rally conquistato dalla Lancia con le Delta. Caratteristiche di questa versione destinata all'uso stradale sono la livrea Martini delle Delta da corsa, la testata verniciata di rosso, i cerchi Speedline verniciati di bianco, i sedili rivestiti di Alcantara® nero con cuciture rosse, le cinture di sicurezza rosse e la targhetta d'argento con il numero della serie limitata. A sinistra, i sedili rivestiti di Alcantara® nero con cuciture rosse.





A sinistra, la versione speciale Club Italia costruita in 15 esemplari per altrettanti soci del Club Italia. Esclusivamente di colore blu lord, si distingue per le targhette specifiche, per la testata colorata di giallo e blu, per i sedili alti con rivestimento con pelle poltrona Frau rossa e per la targhetta sulla traversa del motore con inciso il nome del proprietario o il numero dell'esemplare.

sinistra anziché con due uscite tonde, i nuovi eleganti cerchi e le prese d'aria aumentate nel numero e nelle dimensioni per provvedere alle necessità del raffreddamento del motore più potente, del radiatore dell'idroguida e dei freni maggiorati. Ovviamente le forme dei paraurti e quelle delle bandelle laterali furono raccordate diversamente con i parafranghi più voluminosi, cambiando esse stesse. Gli altri interventi di carattere estetico riguardarono i fari ora più piccoli e di uguale diametro, ma con una maggiore intensità luminosa e una maggiore distribuzione del fascio luminoso grazie alla co-

struzione lenticolare poliellittica; lo stemma con l'elefantino sulla calandra al posto della sigla del modello; il bocchettone di rifornimento più simile a quello dei modelli da corsa; il piccolo alettone posto sulla parte superiore del portellone, che da chiuso migliorò il coefficiente aerodinamico. All'interno rimasero gli allestimenti della serie precedente, ma variarono alcuni dettagli della finitura, come il nuovo volante Momo tre razze rivestito in pelle e la nuova leva del cambio con impugnatura anatomica. Grazie ai successi sportivi la Lancia riuscì a vendere con una certa facilità tut-

ti gli esemplari costruiti ai fini di raggiungere il numero minimo necessario per omologazione da corsa, ma anche dopo la domanda rimase elevata e la Lancia soddisfò con diverse serie speciali la voglia di distinguersi dei raffinati intenditori che spesero oltre 50 milioni dell'epoca per assicurarsi un esemplare.

La prima delle versioni speciali fu introdotta per festeggiare la quinta vittoria nel Campionato del Mondo Rally e si chiamò 5. Caratteristiche di questa serie furono la livrea bianco rosso azzurra dello sponsor Martini, le targhette commemorative, l'antifurto Gemini di serie, l'autoradio Clarion con due altoparlanti, il condizionatore dell'aria, la testata verniciata di rosso, i cerchi Speedline verniciati di bianco, i sedili rivestiti di Alcantara® nero con cuciture rosse, le cinture di sicurezza rosse e la targhetta d'argento con il numero della serie limitata. A questa seguì la serie speciale Club Ita-



Sopra, la Lancia Delta HF Integrata 16 v Evoluzione nella versione speciale Giallo ginestra proposta nel 1993 sulla meccanica della versione catalizzata. Non va confusa con la serie Giallo fly (il giallo delle Ferrari) costruita in 250 esemplari con motore non catalizzato e con i rivestimenti dei sedili in pelle nera.

A destra, una insolita vista dall'alto mette in evidenza le carreggiate molto larghe.



lia realizzata nella tinta esclusiva blu lord (ma poteva essere diversa a richiesta), con le targhette specifiche, la testata colorata di giallo e blu, i sedili alti rivestiti con pelle poltrona Frau rossa, l'avviamento con un bottone, la leva del cambio

tipo corsa e la targhetta sulla traversa del motore sulla quale incidere il nome del proprietario o il numero dell'esemplare. I fortunati clienti di questa serie furono autorizzati a ottenere, e ottennero, altre personalizzazioni a scelta, ragion per cui possono esserci differenze fra un esemplare e un altro della stessa serie speciale. La successiva serie speciale debuttò nel luglio 1992 e fu chiamata "Verde York" dalla tinta esclusiva che caratterizzò la verniciatura dei 500 esemplari proposti. Gli altri allestimenti caratteristici riguardarono la selleria in pelle naturale color champagne, i vetri "Solar Control Soextra", il volante con scudo Lancia di grandi dimensioni, strumentazione con check control, la targhetta "World Rally Champion" sul portellone e la targhetta con il numero dell'esemplare sulla plancia. Alla fine del 1992 arrivò quindi la versione speciale 6 prodotta in 310 esemplari per festeggiare la nuova vittoria nel Cam-

peonato del Mondo. La vettura si distinse per la livrea Martini, per le decals "World Rally Champion" sui paraurti e sulle fiancate, per la scritta Martini sull'alettone, per i cristalli "Solar Control Soextra", per la leva del cambio tipo competizione e per diversi altri particolari dell'allestimento, fra i quali i sedili rivestiti con Alcantara® turchese con cuciture rosse. Nell'autunno del 1993 seguì la serie speciale Gialla con alcuni allestimenti di pregio delle serie speciali precedenti più lo scarico catalizzato, sedili rive-



Sopra, la versione speciale Martini 6 presentata alla fine del 1992 per celebrare la sesta vittoria nel Campionato Mondiale Rally. A sinistra, i sedili di Alcantara® turchese con cuciture rosse della versione speciale Martini 6. La produzione totale di questa serie speciale fu di 310 esemplari.

stati di Alcantara® nero con cuciture gialle e il connettore d'assetto dei fari. Chiuse la serie delle versioni speciali la Final Edition creata per il mercato giapponese in 250 esemplari. Per rispettare le norme di quel Paese furono montati i fari delle precedenti Lancia Delta 4 WD. Esclusive di questa versione furono pure le bande giallo/blu applicate longitudinalmente, le griglie sul cofano nere, la calandra senza bordini rossi, lo spazio sotto lo stemma HF per incidere il nome del proprietario.



IL MODELLO DA COLLEZIONE



Sopra, la versione speciale presentata nel luglio 1992. A destra, i sedili rivestiti di pelle color champagne della Lancia Delta HF Integrata 16 v Evoluzione versione speciale Verde York.

