

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

4



LANCIA DELTA 1300 - 1979



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



HACHETTE



La scelta delle autostrade

L'incremento della motorizzazione fu accompagnato da massicci investimenti nella costruzione di autostrade: una politica che aveva avuto importanti precedenti tra le due guerre.

Elemento ormai abituale del paesaggio della nostra modernità, le autostrade nacquero negli anni Venti del Novecento dall'intuizione, e dalla capacità realizzativa, dell'ingegner Piero Puricelli, un imprenditore che sulle strade aveva edificato le sue fortune. Fu lui, infatti, nel gennaio 1922, a lanciare pubblicamente l'idea di una strada riservata ai soli veicoli a motore, senza incroci; con poche curve, dal manto liscio ed elastico, per congiungere Milano ai "suoi laghi" e a costituire, una volta riscontrata la positiva accoglienza della sua proposta che ebbe immediatamente l'autorevole avallo del Touring Club Italiano, la Società Anonima Autostrade, con un capitale sociale di 50 milioni di lire. Un anno più tardi, il 26 marzo 1923, "col simbolico colpo di piccone" Mussolini, nel frattempo divenuto capo del governo, decretava l'avvio dei lavori, auspicando che in breve tempo tutto "il nostro Paese" si trasformasse in un immenso cantiere. Solennemente inaugurata il 21 settembre 1924 dal re Vittorio Emanuele III a bordo di una Lancia, la nuova strada a pedaggio fu la prima di una lunga serie, segno che l'intuizione di Puricelli, che pure aveva sovrastimato la redditività dell'impresa e che presto si sarebbe trovato in



Lavori di costruzione dell'autostrada Milano-Laghi aperta al traffico nel 1923.

gravi difficoltà economiche, rispondeva a un bisogno reale, ben al di là della retorica delle celebrazioni ufficiali con i loro continui riferimenti alla romanità e alla vocazioni costruttrici del popolo italiano.

A quella prima autostrada, poche decine di chilometri in una delle zone più densamente abitate ed urbanizzate della penisola, fece seguito negli anni immediatamente successivi la costruzione della Milano-Bergamo (1927), della Napoli-Pompei (1929), della Bergamo-Brescia (1931), della Torino-Milano (1932), della Firenze-Mare (1933), della Padova-Mestre (1933) e infine della Genova-Serravalle, la cosiddetta "autocamionabile" (1935).

Un insieme di realizzazioni poco coerenti, troppo condizionate da esigenze di natura locale, che tuttavia poneva-



no l'Italia all'avanguardia nel settore delle autostrade. Non mancò qualche isolata voce critica, come quella dell'onorevole Francesco Caggese il quale, nel corso della discussione per l'approvazione del bilancio del ministero dei Lavori pubblici, non ebbe timore di manifestare la sua contrarietà nei confronti di una politica che gli sembrava sottrarre risorse alle più urgenti necessità di manutenzione della rete viaria ordinaria.

Nel secondo dopoguerra, esaurita la fase della ricostruzione, si pose con urgenza il problema di potenziare la rete stradale per adeguarla alle nuove e crescenti esigenze di traffico e mobilità del Paese. Accanto al miglioramento della viabilità ordinaria, in particolare con riferimento alle regioni centro-meridionali la cui dotazione stradale era notevolmente inferiore a quella del resto del Paese, occorre dare impulso alla costruzione di autostrade, un settore dove l'Italia vantava significative ma circoscritte esperienze. Non era più pensabile che le vecchie vie consolari, che costituivano ancora gli assi portanti della viabilità stradale, potessero sopportare l'incremento del traffico di mezzi pesanti e leggeri che si andava profilando.

Il 12 maggio 1955 il Parlamento approvò un vasto piano di costruzioni stradali (il cosiddetto Piano Romita, dal nome dell'allora ministro dei Lavori pubblici) che stanziava 120 miliardi di lire, destinandone 20 alla viabilità ordinaria del

Mezzogiorno e 100 alla costruzione di nuove autostrade. In particolare, oltre al completamento della Milano Genova (con la costruzione del tratto Serravalle-Milano) e della Milano-Venezia (tratto Brescia-Padova), il piano prevedeva la realizzazione della Milano-Napoli (la futura Auto-sole) e la Napoli-Bari; mentre un anno più tardi sarebbero state inserite nel piano autostradale la realizzazione della Bologna-Rimini e la Napoli-Reggio Calabria, le cui tormentatissime vicende non si sono ancora concluse. La legge prevedeva anche la creazione di una nuova società pubblica (Società concessioni costruzioni autostrade) a cui affidare in concessione la realizzazione e la gestione del sistema autostradale italiano, incaricando della direzione l'ingegnere Fedele Cova.

Un anno più tardi, il 19 maggio 1956, l'inizio dei lavori tra San Donato, dove Enrico Mattei aveva posto il quartiere generale dell'Eni, e Parma, prima tratta della nuova autostrada, destinata a congiungere dopo otto anni di lavori Milano con Napoli, era il segno tangibile che ciò che fino a pochi anni prima era parso un sogno irrealizzabile stava divenendo realtà, una realtà destinata a cambiare il modo di vita degli italiani.

Lo svincolo di accesso dell'autostrada Genova-Milano "autocamionabile" costruita nel 1935.





La breve stagione della Berlinetta Sport

Nell'aprile 1953 affascinò gli appassionati che la chiamarono Aurelia 2900. Tre mesi dopo, nel luglio 1953 la Lancia D20 sparì dalle corse dopo due vittorie, un secondo e un terzo posto.

Ironisti e gli appassionati parlando di lei nella primavera del 1953 la chiamarono Aurelia 2900. In realtà il vero nome era D20, non B20 come la Lancia Aurelia GT. Colpe-

vole dell'equivoco fu il suono simile delle consonanti D e B, forse voluto dalla Lancia che voleva entrare direttamente nelle competizioni con un prodotto che in qualche modo ricordasse la produzione di serie. In effetti la D20 aveva una carrozzeria coupé di Pinin Farina come l'Aurelia B20 GT di serie e aveva pure un motore con 6 cilindri a V di 90° come le Aurelia, ma era frutto di un progetto totalmente nuovo che aveva per oggetto una vettura da corsa per la categoria Sport. Per dare il via all'ambizioso piano della D20 Gianni Lancia costituì all'inizio del 1952 un apposito reparto corse affidandone la direzione a Vittorio Jano, al quale affiancò i giovani progettisti Ettore Zaccone Mina per i motori, Francesco Faleo per i telai e Luigi Bosco per le trasmissioni, assistiti dai tecnici Gariglio, Cibrano e Mattei. Dovendo affrontare il tema nuovo dei motori da corsa, Ettore Zaccone Mina chiese e ottenne da Gianni Lancia di compiere un breve tirocinio sui motori veloci presso la Moto Guzzi accanto all'ing. Giulio Cesare Carcano.

Il primo motore realizzato per la D20 (sigla di progetto B.110) era parente stretto di quello dell'Aurelia di serie però aveva la cilindrata maggiorata da 1991 a 2494 cc mediante



Sopra, la Lancia D20 di Umberto Maglioli a Firenze nel corso della Mille Miglia del 1953.

l'aumento del diametro dei pistoni da 72 a 80,5 mm. A breve distanza di tempo seguì un motore completamente nuovo con la cilindrata di 2962 cc, che dell'Aurelia conservò l'architettura con 6 cilindri disposti a V di 60°, ma presentò, del tutto inedite, la distribuzione con quattro alberi a camme in testa, la doppia accensione e l'alimentazione con tre carburatori a doppio corpo. Nuovi anche il telaio in tubi, l'avantreno con balestra trasversale e bracci oscillanti, il retrotreno con balestra trasversale e trapezi, infine la leggera carrozzeria coupé realizzata da Pinin Farina.

La Lancia D20 debuttò nelle competizioni con la XX Mille Miglia il 26 aprile 1953. La prima a partire fu quella guidata da Mario Bomuglia, la sola fra cinque che montava il motore B.110 di 2,5 litri. Lasciò la pedana di partenza alle 5,54 del mattino, come si evince dal numero di gara 554 che nella tradizione della Mille Miglia indicava l'orario di partenza. Alle 6,06 partì Felice Bonetto (vettura con telaio n. 0002) seguito 10 minuti più tardi da Clemente Biondetti (telaio



Sopra, la coda spiovente della berlinetta Lancia D20 era in linea con le GT italiane dell'epoca. Particolare invece lo sfogo dell'aria attorno al fanale posteriore destro, che serviva al raffreddamento del radiatore dell'olio. A destra, particolare del parafrangente posteriore destro con la presa d'aria per il radiatore dell'olio.

n. 0003) con il numero 616, quindi da Umberto Maglioli (telaio n. 0006) con il numero 619 e infine da Piero Taruffi (telaio n. 0005) con il numero 645. Taruffi giunse velocissimo al controllo di Verona davanti a tutte le Ferrari e secondo solo all'Alfa Romeo 6c 3000 di Consalvo Sanesi. Purtroppo a Vicenza fu costretto al ritiro per un banale guasto. Al controllo di Roma passarono in testa le Alfa Romeo 6c 3000 di Juan Manuel Fangio e di Karl Kling, seguite dalle Ferrari di Giannino Marzotto e Giovanni Bracco e dalle Lancia D20 di Bonetto e Maglioli.

Alla fine Bonetto conquistò un ottimo terzo posto assoluto, mentre l'auto di Biondetti che stava risalendo al quarto posto, si spense alle porte di Brescia. Cinque chilometri sono corti in condizioni normali, ma non per Enrico Barovero, meccanico della Lancia e per l'occasione "secondo" di Biondetti, che si assunse l'onere di spingere la vettura a braccia risparmiando l'ormai anziano pilota. All'imbocco del rettilineo d'arrivo il meccanico esausto crollò svenuto, Biondetti lo sollevò, lo accomodò in vettura e pian piano spinse da solo fino al traguardo classificandosi ottavo assoluto.

Subito dopo la squadra Lancia andò in Sicilia a preparare la Targa Florio in programma per il 14 maggio. Già che c'era, il 10 maggio affidò una D20 a Umberto Maglioli per la cronoscalata Palermo-Monte Pellegrino e il giovane pilota biellese vinse alla grande. Il giorno della Targa Florio iniziò subito male per Bonetto, che danneggiò in modo irreparabile la D20 telaio n. 0004 in un incidente mentre imprudentemente si recava alla partenza procedendo contromano. Al via Antonio Stagnoli su Ferrari 225 S partì meglio di tutti, ma al secondo giro passò a condurre il pilota biellese Giovanni Bracco con la D20 telaio n. 0003 seguito dal suo pupillo Umberto Maglioli sulla n. 0006, mentre Taruffi restava più indietro con la n. 0005. Al terzo giro Bracco uscì di strada e Maglioli si trovò in prima posizione, ma al giro successivo Taruffi lo superò a tutta velocità. Sembrava che il campione

Sotto, a sinistra, 26 aprile 1953. La Lancia D20 telaio 0004 in azione nella Mille Miglia con Felice Bonetto/Umberto Peruzzi. Sotto, a destra, 26 aprile 1953. La Lancia D20 di Mario Bornigia sulla pedana di partenza della Mille Miglia. Questo esemplare era dotato di un motore di 2,5 litri.



Sotto, maggio 1953. La squadra Lancia durante le prove della Targa Florio. Attorno alla D20 si riconoscono il collaudatore Giuseppe Gillio (in camicia bianca e cravatta) e Vittorio Jano (all'estrema destra con il cappello in testa).



romano avesse la corsa in pugno quando andò a sbattere per essersi distratto pensando alle segnalazioni fattegli da Gianni Lancia ai box e quelle contraddittorie della moglie, che da un punto privilegiato del percorso aveva una visione più chiara. Fuori Taruffi, tornò in testa Maglioli e portò alla Lancia la seconda vittoria nella categoria Sport. Nonostante il successo, rimase il fatto che la D20 berlinetta era in inferiorità rispetto alle vere Sport della concorrenza che come tali avevano la carrozzeria spider più leggera e il motore più potente. Per l'appuntamento con la 24 Ore di Le Mans il 14 giugno, Vittorio Jano pensò quindi di supera-



Sopra, 14 maggio 1953, Cerda. La Lancia D20 di Piero Taruffi si appresta alla partenza della 37ª Targa Florio. Accanto alla vettura si scorge Isabella Taruffi, moglie del pilota, che con i suoi segnali in contrasto con quelli della Squadra Lancia provocherà un incidente.

re almeno lo svantaggio in termini di potenza ricorrendo alla sovralimentazione. Allo scopo fece preparare in tutta fretta quattro vetture dotate di una speciale versione del motore D20 con la cilindrata ridotta prudenzialmente a 2,6 litri ma sovralimentata mediante un compressore volumetrico tipo Roots. La potenza passò come d'incanto da 217 a 245 cv e l'accelerazione divenne più bruciante. Tuttavia la spedizione francese si concluse con quattro ritiri. La n. 0004 di Felice Bonetto/Gino Valenzano si fermò alla sesta ora per colpa dello spinterogeno, la n. 0006 di Piero Taruffi/Umberto Maglioli si fermò alla dodicesima ora a causa della dinamo, la n. 0005 di Robert Manzon/ Louis Chiron si fermò alla diciottesima con la guarnizione della testa bruciata. Infine, dopo 212 giri e 22 ore uscì di scena per un incidente la n. 0003 di Froilan Gonzales/Clemente Biondetti.



Sopra, 14 giugno 1953, 24 Ore di Le Mans. Clemente Biondetti riparte a tutto gas dai box dopo avere dato il cambio a Froilan Gonzales. Il denso fumo che usciva dallo scarico era tipico del motore sovralimentato che in quell'occasione equipaggiò tutte le D20 della Squadra. A destra, 14 giugno 1953, 24 Ore di Le Mans. I meccanici della Lancia lavorano alacremente sulla D20 di Clemente Biondetti/Froilan Gonzales ferma ai box per il cambio piloti.





A sinistra, 14 giugno 1953, Le Mans. La Lancia D20 di Taruffi/Maglioli seguita dalla Porsche 356 LM di Veuillet/Müller. Sotto, 14 giugno 1953, Le Mans. La Lancia D20 di Felice Bonetto/Gino Valenzano tallonata dalla Ferrari 340 MM Pinin Forina Berlinetta di Paolo e Giannino Marzotto e dalla Aston Martin DB3 S di Reg Parnell/Peter Collins.

Dopo le Mans in Lancia non si parlò più di compressore e il 26 giugno per il Gran Premio di Oporto si tornò ai motori aspirati. Purtroppo anche in questa occasione la squadra Lancia fu bersagliata dalla sfortuna: la n. 0006 di Piero Taruffi/Umberto Maglioli rimase coinvolta in un incidente, la n. 0003 di Biondetti/Froilan Gonzales e la n. 0005 di Robert Manzon/Louis Chiron si fermarono per guasti meccanici, infine la n. 0004 di Felice Bonetto/Gino Valenzano era in testa quando a soli cinque giri dalla fine dovette fermarsi per un guasto al motore. Dopo la gara portoghese gli uomini della squadra Lancia decisero di tagliare le berlinette D20 per ricavarne le spider che, con qualche modifica al telaio e il motore portato a 3,3 litri, si chiamarono Lancia D23. Il nuovo modello debuttò a Monza il 29 giugno insieme con la D20 n. 0006 superstite di Robert Manzon, che ottenne un modesto 13° posto nella



prima manche e non concluse la seconda per un'avaria al motore. Prima di ritirare definitivamente dalle corse la D20, la Casa la concesse al fiorentino Clemente Biondetti per la gara di casa, la XVI Coppa della Consuma che egli disputò il 5 luglio classificandosi secondo assoluto alle spalle della Ferrari 3000 Spider di Piero Scotti. A tre soli mesi dall'inizio finì così la breve avventura della prima Lancia da corsa.

A sinistra, Piero Taruffi accanto alla Lancia D20 con la quale corse senza troppa fortuna nel Gran Premio di Oporto il 21 giugno 1953. Sotto, 29 giugno 1953. Il pilota francese Robert Manzon in gara a Monza con la D20 telaio n. 0006.



Due volumi di qualità

La Delta rilanciò la Lancia in un momento delicato. Fra le peculiarità: la linea disegnata da Giugiaro, il retrotreno a ruote indipendenti, i paraurti in tinta carrozzeria e le finiture di classe.



Sopra, il prototipo Lancia Y5 realizzato nel 1974 su disegno di Pietro Castagnero. Sotto, alcuni schizzi eseguiti nel 1975 da Giorgetto Giugiaro per la ricerca dello stile della Lancia Delta.



Dopo gli anni del disorientamento seguiti all'acquisizione della Lancia da parte della Fiat, la Delta fu il primo modello del nuovo corso, non si può infatti definire tale la Beta, nata dall'emergenza e non da una pre-



cisa programmazione. Nel 1974 la transizione dalla vecchia alla nuova gestione era compiuta e in tutta serenità fu possibile varare la nuova strategia che in cinque anni portò tre modelli nuovi: la Delta a due volumi, la versione a tre volumi denominata Prisma e la Thema, destinata a rimpiazzare Beta e Gamma nella classe superiore. Per primo partì il progetto Y5,

A sinistra, la coda della Lancia Delta 1300 con forme squadrate piacevoli da vedere permise di ottimizzare le dimensioni del bagagliaio. A destra, il cruscotto della Lancia Delta del 1980 ha un design composto di moduli parallelepipedi molto coerenti con la linea squadrata dell'esterno.

A destra, il simbolo dell'Auto dell'Anno, prestigioso trofeo conquistato dalla Lancia Delta nel 1980. Sotto, il modello completo, che Giugiaro presentò alla Casa nel luglio 1975. Le principali differenze rispetto al definitivo sono nella calandra e nella fanaleria posteriore.



quello della futura Delta, basato sulla meccanica della Ritmo. Il rischio era che il modello Lancia si sovrapponesse a quello Fiat, ma ciò non avvenne grazie al dinamismo dei progettisti della Lancia, che chiesero di derogare in certa misura dal pianale della Ritmo.

Sotto, l'abitacolo funzionale ed elegante della Lancia Delta del 1980. Gli arredi studiati da Giorgetto Giugiaro portarono nel mondo dell'auto nuovi tessuti, nuovo design e la tecnica di rivestimento della tappezzeria "arricciata".



Fra le principali differenze fra le due vetture vi fu la sospensione posteriore, che invece della balestra trasversale della Ritmo adottò montanti verticali con molle e ammortizzatori coassiali secondo lo schema McPherson. Questa brillante ed economica soluzione permise di aumentare il passo da 2450 a 2475 mm per ottenere una maggiore abitabilità e un buon comfort abbinati a un'ottima tenuta di strada. Un vantaggio inaspettato fu quello di rendere regolabile la convergenza delle ruote come sul-



l'avantreno, una particolarità unica. Per quanto riguarda i motori, i tecnici della Lancia scelsero nella gamma Ritmo quelli di maggior prestigio e li ritoccarono perché rispettassero le loro esigenze, abbinarono quindi il 1300 a un cambio con quattro o cinque marce e il 1500 a un cambio con cinque marce oppure automatico. Definita la piattaforma meccanica, si pensò alla carrozzeria. In prima battuta l'incarico fu assegnato allo stilista interno Pietro Castagnero, autore delle felicissime Fulvia Coupé e Beta Coupé. Il designer in breve presentò un prototipo caratterizzato da linee semplici e squadrate, coda spiovente come la Lancia Beta, grossi paraurti in plastica e cerchi delle ruote con borchie quadrate. La proposta non convinse del tutto i dirigenti del-

Sopra, la prima versione della Lancia Delta presentata nel 1979. Spiccano la nuova calandra poi adottata dalla Beta, lo spoiler sotto il paraurti e il bel disegno dei cerchi in lega leggera optional. Sotto, la coda della Lancia Delta 1300 nella versione del 1982 distinta dalla nuova grafica del marchio e della sigla del modello.

la Casa, che quindi richiesero una proposta alternativa alla Italdesign. Giorgetto Giugiaro, mente creativa dell'azienda, stava vivendo il successo della Golf da lui disegnata per la Volkswagen un anno prima e fu felice di potere intervenire su due punti che nell'auto tedesca non aveva potuto curare come avrebbe voluto: l'abitabilità e la qualità dell'abitacolo. Secondo la sua particolarissima metodologia, Giugiaro partì dall'interno. Fissò la volumetria dell'abitacolo e la disposizione dei passeggeri sfruttando la possibilità di arretrare al massimo il sedile posteriore grazie alle sospensioni che occupavano poco spazio. Definì quindi le linee perimetrali nella vista laterale girando intorno agli ingombri meccanici e agli spazi riservati ai passeggeri. A questo punto divenne necessario definire lo sbalzo



posteriore. Una lunghezza consistente avrebbe offerto un bagagliaio più voluminoso, ma Giugiaro preferì la compattezza e sviluppò i suoi disegni ipotizzando uno sbalzo di 575 mm. Fissò così in 3775 mm la lunghezza totale della Y5. Prevedendo le osservazioni della Direzione sulla capacità del bagagliaio, studiò un sedile posteriore scorrevole su guide in modo da ottenere un abitacolo confortevole per 4 persone in condizioni normali, ma un po' sacrificato a favore del bagagliaio nel caso meno frequente di 4 persone con molto bagaglio. Questa intelligente innovazione anticipò ciò che fanno oggi molti costruttori, ma purtroppo allora fu accantonata perché avrebbe richiesto ulteriori modifiche al pianale per fissare le guide. Passando al piano estetico, Giugiaro confermò nella Delta

la predilezione che allora aveva per le geometrie semplici e le linee rette. Il motivo a delta, e quello a trapezio troncato suo derivato, si ritrovano in molte viste e in molti particolari della Lancia Delta. A ben guardare, questa è l'ultima auto di Giugiaro scolpita con diedri e spigoli netti prima che il problema del consumo lo costringesse a tornare sui suoi passi prevedendo le forme più aerodinamiche che già aveva sperimentato sulle Testudo e Canguro disegnate per Bertone. Ma torniamo alla Delta. Giugiaro volle che avesse un aspetto uniforme e quindi chiese che i gruppi paraurti e sottoscocca fossero verniciati in tinta con la carrozzeria. La fabbrica lo assecondò trovando i sistemi di verniciatura opportuni. Nel giugno 1975, tre mesi dopo avere ricevuto l'incarico, l'Italdesign presentò al

committente i figurini a colori in scala 1:10, un figurino disegnato a gessetti colorati in scala naturale e un modello in gesso in scala 1:1. Dopo avere visto i lavori e il filmato delle fasi della ricerca, l'amministratore delegato e il management della Lancia invitarono il designer a proseguire.

La Delta debuttò nell'autunno 1979 con due motori a scelta: il 1300 e il 1500, entrambi monoalbero in testa. Nel 1980 ottenne il premio Auto dell'anno. Nel 1982 la gamma si arricchì della 1500 LX con alzacristalli elettrici, ruote in lega, vetri atermici e sedile posteriore sdoppiato di serie. Nello stesso anno divenne operativo l'accordo con la svedese Saab, che distribuì la Delta in Svezia con il nome di Saab 600. Del 1982 è anche il prototipo 4x4, la prima idea dalla quale furono poi sviluppate le Lancia Delta HF 4WD e integrale che per molti anni dominarono nei rally. Nel 1983 un modesto restyling interessò i paraurti e la calandra più arrotondati, la fascia satinata po-

Sotto, tre Delta della gamma 1987. A sinistra la Delta HF integrale, al centro la Delta HF Turbo, a destra la Delta GT i.e.



Sopra, a sinistra, la Lancia Delta 1983 1.6 HF Turbo: notevoli le prestazioni di questa versione che con il motore sovralimentato consentiva 130 cv e la velocità di 195 km/h.

Sopra, la Lancia Delta 1.6 i.e. HF Turbo del 1986. Si notano i nuovi cerchi in lega molto simili a quelli della contemporanea Delta HF 4WD.

steriore che fu soppressa, la grafica delle targhette di identificazione e i rivestimenti interni. La gamma si arricchì delle versioni sportive 1600 GT e 1600 HF Turbo, con motori bialbero di 1585 cc in versione aspirata (105 cv) e turbo carburatore (130 cv), mentre l'allestimento LX divenne disponibile anche per la 1300 e il motore 1500 rimase solo per la versione con cambio automatico.



Sopra, i musci della Lancia Delta LX, GT i.e. e HF Turbo del 1992, tutti dotati delle griglie sopra i cofani introdotte dalla HF integrale ed estese agli altri modelli. A destra, il cruscotto della Delta LX. L'allestimento LX fu introdotto nel 1982 con un livello di finitura superiore ai modelli base e fu mantenuto fino al 1993 con opportuni aggiornamenti.



Nel 1986 arrivarono le versioni 1100 a carburatore per i mercati greco e portoghese, 1900 turbodiesel per i grandi viaggiatori e HF 4WD con la trazione integrale permanente caratterizzata da un differenziale anteriore convenzionale, uno centrale epicycloidale con giunto viscoso Ferguson e il posteriore a slittamento limitato Torsen. Il motore di 2 litri turbocompresso di questa versione sviluppava 165 cv sufficienti, insieme alla trazione 4x4, per rinnovare i successi rallyistici ottenuti dalla Lancia con Fulvia, Stratos, 037 e Delta S4. Con il tempo la HF 4WD fu perfezionata, infine cambiò nome in integrale e i due modelli complessivamente conquistarono sei Campionati mondiali Rally. Del 1986 è anche la sostituzione in tutti i modelli della plancia originale del 1979 con

LANCIA DELTA 1300 (1979-1982)

Numero cilindri: 4 in linea
Alesaggio e corsa: 86,4 x 55,5 mm
Cilindrata totale: 1301 cc
Potenza massima: 75 cv
Rapporto di compressione: 7,8:1
Alimentazione: un carburatore Weber 32 DAT 7
Impianto elettrico: 12 V
Trazione: anteriore
Cambio: 4 marce + RM (5 marce a richiesta)
Frizione: monodisco a secco
Rapporto finale: 17/64
Tipo di costruzione: solidale con la scocca
Sospensioni anteriori: schema McPherson, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
Sospensioni posteriori: schema McPherson, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
Freni: anteriori a disco, posteriori a tamburo, doppio circuito, servofreno, correttore di frenata
Ruote: cerchi in acciaio 5B x 13 con pneumatici 145 SR 13 (165/70 SR 13 con cambio a 5 marce)
Passo: 2475 mm
Carreggiata anteriore: 1400 mm
Carreggiata posteriore: 1400 mm
Lunghezza: 3885 mm
Larghezza: 1620 mm
Altezza: 1380 mm
Peso: 955 kg (970 kg con 5 marce)
Velocità massima: oltre 155 km/h

quella disegnata da Giugiaro

Italia le versioni catalizzate con i motori 1.6 aspirato, 1.6 turbo e 2 litri turbo. Alla fine del 1992 rimasero le sole 1.6 i.e., 1.6 i.e. HF Turbo e Turbo HF integrale, tutte dotate del cofano con griglie della Delta HF integrale Evoluzione.

