

# LANCIA



## TORY COLLECTION

ento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

42



LANCIA DELTA HF INTEGRALE WRC 6 - 1992



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

### HACHETTE



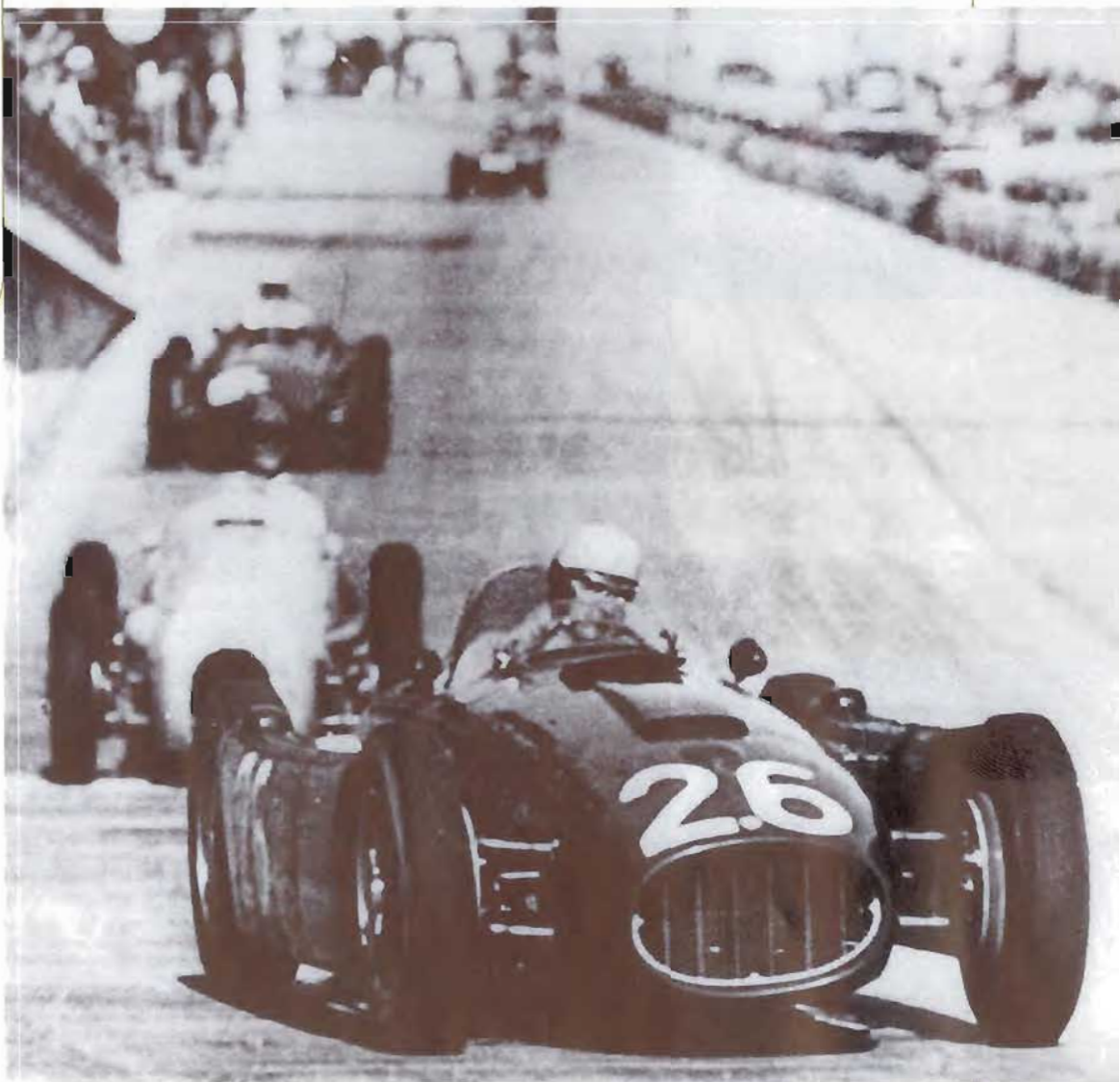


# Formula 1: la fine di un sogno

L'impegno progettuale e finanziario per sostenere l'avventura in Formula 1 creò crescenti tensioni all'interno dell'azienda, che alla fine fu costretta a rinunciare all'attività agonistica.

La notizia era di quelle destinate a non passare inosservate: la Lancia intendeva cimentarsi nelle gare di Formula 1 e aveva dato incarico a Vittorio Jano di progettare una nuova vettura. Il momento sembrava propizio in quanto dopo alcuni anni di incertezza con il 1954 sarebbe entrato in vigore un nuovo regolamento per le vetture di Formula 1, con motori di 2500 cc, obbligando tutti i costruttori ad adeguare i propri modelli alle nuove discipline direttive. Un processo lento e costoso che

a lungo Ferrari e Maserati avevano sperato di non essere costrette ad affrontare. Per dare corso ai suoi propositi la Lancia crea una squadra corse assicurandosi alcuni dei migliori piloti sulla piazza, Alberto Ascari, che con la Ferrari aveva vinto il Campionato del mondo nel 1952 e nel 1953, Luigi Villoresi e, quindi, Eugenio Castellotti.



22 maggio 1955. Alberto Ascari su Lancia D50 in azione al Gran Premio d'Europa sul circuito di Montecarlo.

Malgrado l'affanno determinato dalla simultanea messa in cantiere di una nuova vettura per la categoria Sport (la D25), in poco più di tre mesi, Vittorio Jano e i suoi colla-





*Manuel Fangio vince il Campionato mondiale 1956 sulla Lancia D50 ceduta alla Ferrari.*

boratori riescono a mettere a punto il prototipo di quella che sarà poi la D50 Formula 1. Una vettura "di concezione geniale e assolutamente innovativa" a detta degli esperti, che avrebbe però richiesto mesi di laboriosa messa a punto per migliorarne le prestazioni e l'affidabilità.

La nuova monoposto viene presentata per la prima volta il 20 febbraio 1954 sulla pista dell'aeroporto di Torino Caselle. I mesi successivi trascorrono tra continue prove e successivi aggiustamenti per arrivare a una soddisfacente preparazione della macchina in vista di un debutto ufficiale, continuamente prorogato. Finalmente il gran giorno arriva: al Gran Premio di Spagna la Lancia di Ascari parte in pole position e fino a che resta in corsa mostra una netta superiorità sugli avversari; ma non porta a termine la gara. Un problema che si ripresenta in gennaio al Gran Premio di Argentina, dove tutte e tre le Lancia iscritte sono costrette al ritiro per un guasto ai freni. Anche in questo caso, come già era avvenuto in Spagna, Ascari era stato lungamente in testa alla corsa.

I deludenti risultati non oscurano i confortanti segnali, ma costringono la Lancia a riprendere il lavoro di messa a punto delle vetture, iscrivendo i suoi piloti a diverse competizioni secondarie non valide per il Campionato mondiale. Una scelta sofferta da parte di chi come Gianni Lancia aveva assoluto bisogno di un grande risultato per mettere a tacere le voci contrarie all'impegno sportivo (e quindi indirettamente alla sua gestione) che circolavano in azienda con sempre maggiore insistenza, ma anche il segno di una profonda fiducia nella giustezza delle proprie scelte.

Dopo una serie di confortanti risultati che lasciavano ben sperare, alla riapertura del Campionato il sogno lungamente coltivato sembra finalmente avverarsi. Il 22 maggio 1955 al Gran Premio d'Europa che si corre sul circuito di Montecarlo, a pochi giri dal termine, il ritiro di Stirling Moss, tradito dal motore della sua Mercedes, sembra aprire la strada a una trionfale vittoria delle Lancia, dando ragione alla testarda tenacia di Jano. Ma fu illusione di un attimo. Arrivata lunga alla chicane del porto, l'auto di Ascari, dopo aver sbandato leggermente, si impenna saltando la protezione e precipitando in mare. Ascari viene miracolosamente tratto in salvo, ma l'appuntamento con il destino per il trentasettenne pilota milanese è rinviato solo di pochi giorni. Il lusinghiero piazzamento delle altre tre Lancia iscritte a Montecarlo (Castellotti è secondo) non basta a lenire lo sconforto per la mancata vittoria. Pochi giorni più tardi la fine del sogno.

Il 26 maggio, a Monza, dove si era recato per assistere alle prove, Ascari decide di fare alcuni giri alla guida della Ferrari del suo amico Castellotti. Improvvisamente l'auto sbanda, capovolgendosi dopo un testa coda: Ascari, sbalzato dall'abitacolo, gravemente ferito, morirà di lì a poco, lasciando sgomenti gli appassionati e quanti ne ammiravano il coraggio e la generosità.

Gianni Lancia, già in difficoltà per la sempre più grave situazione finanziaria dell'azienda, dopo aver annunciato il ritiro della Lancia dalle competizioni, è costretto a passare la mano, ritirandosi in Sud America. Il destino non gli ha consentito di cogliere un successo che era a portata di mano. A parziale risarcimento delle delusioni patite, nel 1956 avrebbe visto le sue amate D50, cedute alla Ferrari nel 1955 e affidate a Manuel Fangio, vincere il Campionato mondiale.





# Le Lancia nell'inferno dei Fiori

**Nel 1961 alcuni appassionati liguri inventarono un rally che i piloti battezzarono "scassa macchine". La formula, che fece scuola, si basava sulla velocità nel superare percorsi impossibili.**

**I**l Rally dei Fiori ha portato un gran cambiamento nel panorama italiano dei rally. Prima, non c'era una netta distinzione fra rally e regolarità. Con lo stesso nome si intendevano gare lunghe qualche centinaio di chilometri con velocità medie di circa 50 km/h, con tratti detti di trasferimento e altri cronometrati nei quali bisognava passare con precisione cronometrica (al minuto o al secondo) nei punti dei controlli orari. Le prove di precisione potevano essere affiancate da brevi prove di velocità in salita, da test di accelerazione o frenata o da verifiche fantasiose come l'abilità dei piloti in retromarcia, o fra i birilli. Le prove complementari servivano per discriminare la classifica nel caso di parità nelle prove di regolarità. Queste divennero sempre più facili all'inizio degli anni Sessanta quando le auto divenute più affidabili e le strade più scorrevoli resero meno difficile raggiungere i controlli orari in tempo e con la precisione richiesta. A questo punto per creare la selezione degna di una disciplina sportiva, c'erano due vie: portare la precisione dei controlli alle frazioni del secondo, oppure alzare le medie orarie. La prima soluzione diede origine alle moderne gare di regolarità. La seconda sembrava impraticabile senza sconfinare



*La Lancia Flavia 1500 berlina di Piero Frescobaldi/Edoardo Malinconi vincitori del Rally dei Fiori il 25 febbraio 1962.*

nelle gare di velocità su strada, per le quali era difficile ottenere i permessi. Sembrava impossibile, ma un lampo di genio attraversò la mente di un gruppo di piloti di Sanremo fra i quali ebbe un ruolo di primo piano Enrico Cibelli, lancista d'antica data e sportivo militante nelle gare di regolarità e in quelle di velocità. I suoi compagni d'avventura furono Gianfranco Bianchi e l'ing. Ighino Longo, che curò i rapporti con Enzo Specogna, allora presidente dell'Automobile Club di Genova.

Fissate le regole della gara e ottenuti i permessi, questi pionieri dei moderni rally italiani organizzarono la loro manifestazione che chiamarono Rally dei Fiori. A dispetto del nome romantico, scelsero le strade più sconnesse, più disagiate e più nascoste dell'entroterra ligure. In questo





*A sinistra, Enrico Gibelli, campione Regolarità e organizzatore del Rally dei Fiori partecipò all'edizione del 1963 imponendosi nella categoria GT classe fino a 1150 con la sua Lancia Appia berlina III serie. Sotto, la Lancia Flavia Coupé di Gigi Taramazzo/Fulvio Sapia che il 24 febbraio 1963 completò la fantastica prestazione delle Lancia nei primi sei posti della classifica assoluta. Primi si classificarono Patria/Orengo con una vettura gemella.*

modo ottennero il doppio risultato di costringere i piloti ad andare veloci per restare nei tempi imposti e di portare la gara lontano dalle grandi vie di comunicazione, dove poteva creare intralci o pericoli. Nel 1961, anno del collaudo, la nuova formula di gara scontentò i regolaristi puri che ne uscirono con le macchine scassate, ma piacque al pubblico e soprattutto piacque ai piloti più sportivi che scoprirono un nuovo modo di divertirsi e di gareggiare.

Le caratteristiche del percorso fecero nascere un modo di guidare che anticipò quello dei rally moderni. Mentre nelle altre gare automobilistiche le sbandate, le correzioni, le scodate sono errori da evitare, sugli sterrati del Rally dei Fiori si rivelarono manovre redditizie e da allora divennero il pane quotidiano d'ogni rallyista. Nacquero la curva a due pedali e quella col freno a mano. Nella prima, che con-



veniva soprattutto con le auto a trazione anteriore, spingendo con un piede sul freno e con l'altro sull'acceleratore si potevano avere le ruote sempre in trazione anche nei rallentamenti e di conseguenza avere sempre il controllo dell'assetto in curva istante per istante. Con il freno a mano invece si poteva bloccare il retrotreno per compiere con una veloce piroetta le curve più strette. A causa delle difficoltà del percorso pieno di pietraie e guadi, il Rally dei Fiori fu battezzato "rally scassa macchine" e mise in evidenza che ci volevano auto con caratteristiche particolari: fondamentali la robustezza e l'affidabilità.

Da questo punto di vista le Lancia erano ideali, ma Gibelli

*Sotto, a sinistra, la Lancia Appia GT Zagato di Jean e Josette Philippe il 1° marzo 1964 al passaggio di un remoto valico della frontiera italo-francese. Sotto, a destra, la Lancia Flavia Coupé di Tesi/Neri nell'edizione del 1964 nella quale un po' tutti gli equipaggi Lancia commisero l'ingenuità di anticipare i controlli orari.*





*A destra, ancora in forma dopo anni di gare massacranti la Lancia Flavia Coupé di Bollati/Bollati attacca una salita il 28 febbraio 1965. Sotto, a sinistra, la Lancia Fulvia 2C di Dino Morazzoni/Renato Mona decimi assoluti il 28 febbraio 1965 nell'edizione vinta dalla vettura gemella di Cella/Gemenara. Sotto, a destra, la Lancia Fulvia 2C di Cella/Gemenara prima assoluta nell'edizione 1965 davanti a vetture di ben maggiore cilindrata.*



nei primi anni del "suo" rally preferì dedicarsi all'organizzazione e lasciò a casa il cronometro e la sua Appia. Vinse l'Alfa Romeo Giulietta TI dei fratelli De Villa imponendosi sulle più veloci Giulietta SS e SV di Superti-Bonferrato e di Tararnazzo-Genni per il semplice motivo che la berlina era più alta da terra e affrontava meglio i guadi e le pietraie. Unica eccezione alla regola che penalizzava le auto basse fu la Lancia Aurelia GT B20 di Agazzi/Mapelli, che pur essendo un'auto da pista, per di più piuttosto anziana, conquistò una bella vittoria nella categoria Gran Turismo. Nel 1962 il passa-parola fra concorrenti portò alla seconda edizione molti equipaggi. I più furbi arrivarono con auto robuste più che veloci. Fra questi prevalse l'equipaggio Frescobaldi-Malinconi, guidando magistralmente quell'elegante "autoblinda" che era la Lancia Flavia. Mentre progressivamente sparivano i concorrenti che affrontavano il Rally dei Fion con le auto da pista, le Case automobilistiche iniziavano a interessarsi alla corsa, perché vincerla o solo portarla a termine diventò un ottimo argomento per pubblicizzare la solidità dei loro prodotti. Nell'edizione del 1963 la neonata HF Squadra Corse della Lancia si presentò in forze appoggiata dalla Casa e piazzò addirittura sei vetture nei primi sei posti: primi Franco Pa-

tria/Alberto Orongo, secondi Leo Cella/Fabrizio Lanteri, terzi Piero Frescobaldi/Edoardo Malinconi, quarti Luigi Cabella/Bruno Bagnasacco, quinti Luciano Massoni/Francesco Bossola, sesti Gigi Taramazzo/Fulvio Sapia, tutti su Lancia Flavia Coupé, tranne Piero Frescobaldi, che corse con l'amata Flavia berlina dell'anno prima. In questa edizione la squadra Lancia anticipò altri elementi che sarebbero diventati molto importanti nei rally moderni: l'assistenza tecnica e il direttore sportivo. Infatti, le condizioni meteorologiche mutevoli provocarono neviccate a tratti. Così, mentre gli altri equipaggi si trovarono in gravi difficoltà con le gomme, quelli della Squadra HF trovarono sempre le gomme giuste al momento giusto, grazie ai punti d'assistenza strategicamente coordinati da Cesare Fiorio. Grazie a questa iniziativa, non solo si classificarono nelle primissime posizioni, ma inflissero agli avversari distacchi chilometrici. Nello stesso anno Enrico Gibelli, con il "suo" rally ormai adulto, tirò fuori dal garage la sua Appia e vinse la classe 1150 della categoria Gran Turismo. Nel 1964 i novelli sposi Eric Carlsson e Pat Moss (sorella del campione Stirling Moss) arrivarono a turbare il successo della Lancia dalle nevi della Svezia. Dissero d'essere in





*A sinistra, 22 febbraio 1966. Pausa per i rifornimenti per la Lancia Fulvia Coupé di Cesare Marchesi/Piero Botalla. Sotto, 22 febbraio 1966. Dopo il rifornimento riprende a tutto gas la corsa di Marchesi/Botalla sul massacrante percorso pieno di sassi e buche.*

*Sotto, 22 febbraio 1966. La Fulvia Coupé HF di "Coringa" e Piero Bagnasacco affronta lo sterrato sul quale ha già volato la vettura gemella di Cella/Lombardini.*



merana s'impose nel 5° Rally dei Fiori con due Lancia Flavia Sport come damigelle d'onore.

Nel 1966 la Casa rilanciò la posta con la Lancia Fulvia Coupé HF, un modello destinato a entrare nella leggenda. Questa volta salirono sul gradino più alto del podio Cella/Lombardini. Nel 1967 il dominio Lancia fu interrotto da Jean Francois Piot, su Renault R8 Gordini, che vinse a sorpresa davanti a Paddy Hopkirk. Nel 1968 il Rally dei Fiori cambiò il nome ma non lo spettacolo. Diventò Rally di Sanremo e ripropose con validità mondiale la sua formula di successo.

Liguria in viaggio di nozze. Ma lui era un tecnico e pilota ufficiale della Saab, lei aveva vinto la classifica femminile nei più importanti rally europei. La presenza dei due esperitissimi stranieri aiutò la crescita dei nostri rally e dei nostri piloti, ma i due novelli sposi in cambio si presero come regalo di nozze il primo e il secondo posto. Riuscirono nell'impresa anche perché i piloti della Lancia commisero l'ingenuità di passare in anticipo nelle prove speciali che erano state introdotte come novità regolamentare proprio in quell'anno per adeguarsi alle regole internazionali che i coniugi anglo-svedesi invece conoscevano molto bene.

Nel 1965 la scuderia HF Squadra Corse si trasformò in Reparto Corse Lancia e segnò ufficialmente il ritorno alle competizioni della grande Casa. Il primo lavoro del rinato Reparto Corse fu la preparazione della Fulvia 2C berlina. Fu un gran bel lavoro, visto che la Fulvia 2C di Cella/Ca-

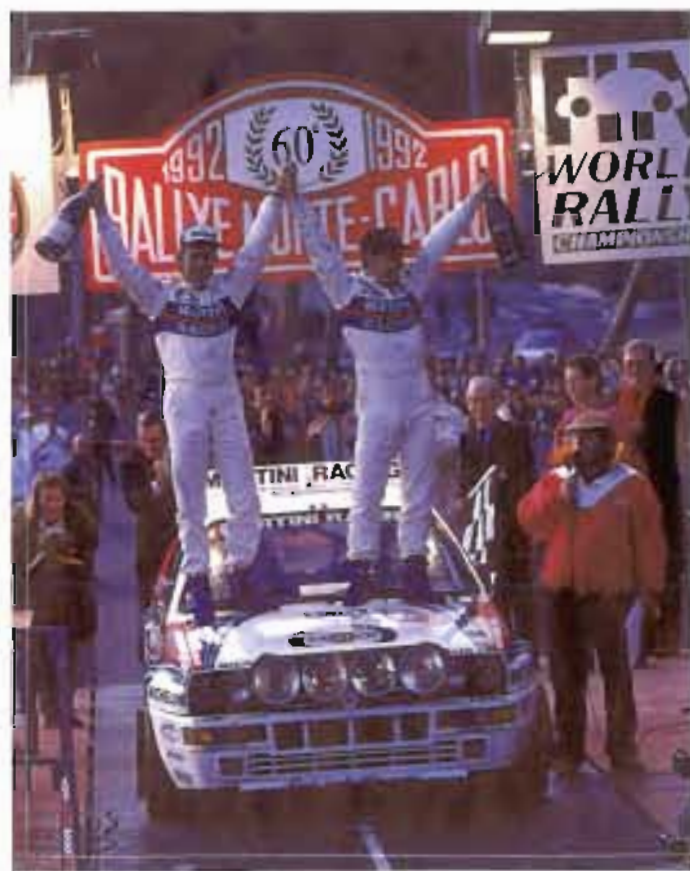


*Sotto, 22 febbraio 1966. Un passaggio notturno della Lancia Fulvia Coupé di Norberto Ferretti, oggi affermato costruttore di imbarcazioni di lusso.*



# Sei volte campione del mondo

**Nel 1992 la Delta HF si aggiudicò per la sesta volta consecutiva il Campionato mondiale Rally. Per celebrare l'avvenimento la Lancia dedicò agli appassionati la serie speciale Martini 6 caratterizzata dalla livrea da corsa.**



Sopra, la Lancia Delta HF integrale da corsa nella livrea Martini International. A sinistra, 29 gennaio 1992. Didier Auriol/Bernard Ocelli festeggiano la vittoria nel Rally di Montecarlo. Sotto, 23 gennaio 1992. La Delta HF integrale di Auriol/Ocelli in "spazzolata" nel Rally di Montecarlo.



Monta il motore bialbero a quattro cilindri con turbo, intercooler e 16 valvole, che sviluppa 210 cv. La trasmissione con quattro ruote motrici ha un differenziale anteriore convenzionale, un differenziale centrale epicicloidale con giunto viscoso Ferguson e infine un differenziale posteriore Torsen. Nelle sospensioni incorpora tutte le

Sopra, i posti anteriori della Lancia Delta HF integrale serie limitata Martini 6. I sedili Recaro del tipo alto sono rivestiti in Alcantara® turchese, le cinture di sicurezza sono rosse. La cuffia è modificata, la piastra è in fibra di carbonio e il pomello del cambio è tipo corsa. L'autoradio Clarion CRX III R è di serie.



Sopra, la Lancia Delta HF integrale Gruppo A nella livrea Martini International del 1992 nel giorno della presentazione con i piloti ufficiali. A destra, la Lancia Delta HF integrale Martini 6 caratterizzata dalla livrea Martini Racing, porta le scritte World Rally Champion sul paraurti anteriore, sulle fiancate e sulla targhetta posteriore. Sotto, si nota la targhetta a sinistra del bauc.



sterzo dotato di un radiatorino per evitare il surriscaldamento dell'olio che potrebbe verificarsi nelle condizioni d'estrema sollecitazione riscontrabili nelle corse. I cerchi sono quelli con finestrelle di ventilazione più numerose e il canale allargato a sette pollici e mezzo.

Poche auto da rally vantano una carriera agonistica lunga e intensa come la Lancia Delta HF con quattro ruote motrici. È rimasta al vertice dal 1987 al 1992 adattandosi all'evolversi dei regolamenti. Ha corso in tutti i continenti e contro i concorrenti più agguerriti; ovunque ha riscosso ammirazione dal pubblico e rispetto dagli avversari. Ha vinto migliaia di gare e molti campionati nazionali ed europei entusiasmando gli appassionati, ma anche la gente comune la ricorda per l'eco delle eccezionali performance nel Campionato mondiale Rally dove conquistò sei titoli consecutivi di campione del mondo per i costruttori e quattro titoli per i piloti (Juha Kankkunen nel 1987 e nel 1991, Miki Biasion nel 1988 e nel 1989). Nel 1991 dopo il quinto titolo iridato la Lancia celebrò l'avvenimento con una serie limitata di esem-

plari stradali in livrea da corsa e diversi particolari esclusivi. L'operazione riscosse successo, così anche la sesta vittoria consecutiva nel Campionato Costruttori divenne occasione per commemorare l'evento con la serie "Martini 6", prodotta in 310 esemplari. Il prezzo della vettura era piuttosto elevato, 61.750.000 lire, ma le prenotazioni esaurirono l'intera tiratura prima che terminasse la produzione. Oggi le Lancia Delta HF inte-

grale "Martini 6" sono tanto desiderate dai collezionisti che spesso chi non riesce a trovarne una cerca di riprodurla partendo da un esemplare normale. L'inganno però viene subito a galla perché le "Martini 6" hanno contrassegni numerici ben noti agli appassionati, molti dei quali hanno anche registrato i proprietari nella speranza che alla fine qualcuno venda. La "Martini 6" nella meccanica è identica alla versione di serie che debuttò nell'ottobre 1991.



modifiche dell'ultima evoluzione del modello, comprese le carreggiate più larghe che le donano un aspetto molto aggressivo perché la carrozzeria ha i parafranghi allargati e il cofano più alto. Per quanto riguarda i freni, ha quelli anteriori con pinze d'alluminio non flottanti, con i pistoncini doppi di diverso diametro e i dischi ventilati di maggior spessore. Nello sterzo presenta una finezza che potrebbe apparire superflua per un'auto stradale, cioè il servo-

Fra le caratteristiche estetiche rimasero il bocchettone di rifornimento "tipo corsa" e i fari piccoli, ma con maggiore intensità luminosa e maggiore distribuzione del fascio grazie alla struttura poliellissoidale. Fra le caratteristiche esclusive della "Martini 6" troviamo all'esterno la livrea bianco/azzurro/rosso/blu dello sponsor da corsa Martini Racing con in aggiunta le scritte World Rally Champion; le targhette specifiche sul portellone, i cerchi bian-





#### LANCIA DELTA HF INTEGRALE WRC 6 (1992)

**Numero cilindri:** 4 in linea  
**Alesaggio e corsa:** 84 x 90 mm  
**Cilindrata totale:** 1995 cc  
**Potenza massima:** 211 cv a 5750 giri/min  
**Rapporto di compressione:** 8:1  
**Coppia massima:** 298 Nm a 3500 giri/min  
**Distribuzione:** due alberi a camme in testa (cinghia dentata), 16 valv.  
**Alimentazione:** iniezione elettronica Weber Marelli IAW integrata, turbocompressore Garret T3, intercooler  
**Accensione:** elettronica Weber Marelli IAW integrata con l'aliment.  
**Lubrificazione:** a pressione con pompa e filtro olio  
**Trazione:** integrale permanente, 3 differenziali  
**Cambio:** 5 marce + RM tutte sincronizzate  
**Frizione:** monodisco a secco  
**Tipo di costruzione:** solidale con la scocca  
**Sospensioni anteriori:** schema McPherson, barra antirollio, ammortizzatori oleopneumatici  
**Sospensioni posteriori:** schema McPherson, barra antirollio, ammortizzatori oleopneumatici  
**Freni:** a disco (anteriori ventilati, pinze con 4 pistoncini), ABS Bosch con 6 sensori  
**Ruote:** cerchi in lega 7,5x15 con pneumatici Michelin MXX 205/50 ZR 15  
**Passo:** 2480 mm  
**Carreggiata anteriore:** 1506 mm  
**Carreggiata posteriore:** 1504 mm  
**Lunghezza:** 3900 mm  
**Larghezza:** 1770 mm  
**Altezza:** 1365 mm  
**Peso:** 1300 kg  
**Velocità massima:** 220 km/h  
**Accelerazione:** 0-100 km/h: 5,7 secondi

chi e i parafranghi anteriori con le griglie forate. Le esclusività dell'interno sono i sedili Recaro tipo corsa rivestiti in Alcantara turchese con cuciture rosse, le cinture di sicurezza rosse, la leva del cambio con la piastra in fibra di carbonio, il pomello tipo corsa, la cuffia di disegno specifico e i cuscinetti in teflon per una migliore manovrabilità; infine la targhetta satinata con inciso il numero progressivo della serie.

Descritto velocemente il modello, vediamo le principali tappe del Campionato mondiale Rally che sta alla base della sua nascita. C'erano molti interrogativi per il campionato del 1992, che appariva piuttosto incerto perché la Lancia aveva rinunciato alla partecipazione diretta e aveva affidato le sue vetture alla gestione della Martini Racing attraverso la struttura della scuderia Jolly Club. La Toyota dal canto suo aveva affilato le armi con una nuova versione della Celica e arruolando

Markku Alen nella squadra che già comprendeva il fortissimo Carlos Sainz in cerca di rivincita dopo la serie nera dell'anno precedente. Il Rally di Montecarlo (23-29 gennaio) chiari subito la situazione. Sulle stradine del Principato la Lancia Delta HF integrale gestita dalla Martini Racing e guidata da Didier Auriol fece irruzione nel "mondiale 92" lasciando ben intendere che alla concorrenza rimanevano

*Sotto, a sinistra, 27 agosto 1992. La Lancia Delta di Auriol/Ocelli in un momento di pausa nel 42° Rally dei 1000 Laghi segnato dalla vittoria in 21 prove speciali. Sotto, al centro, 27 agosto 1992. Rally dei 1000 Laghi. La Lancia Delta di Auriol/Ocelli lanciata in una gara trionfale che vedrà la quinta vittoria stagionale dell'equipaggio francese e la Lancia matematicamente Campione del Mondo Rally. Sotto, a destra, il ciclone Lancia Delta infuria anche in Australia il 22 settembre 1992 con Auriol/Ocelli lanciati verso la sesta vittoria stagionale.*

ben poche chances. Le nuove Toyota Celica si mostrarono inferiori alle sempreverdi Lancia sotto tutti gli aspetti e l'unica cosa che lo scaltro Carlos Sainz poté fare fu di guidare prudentemente cercando di mettere in conto qualche buon piazzamento per ottenere punti ai fini del Campionato Piloti.

Lo scenario non cambiò nel Rally del Portogallo (3-9 marzo) dove la variante fu solo il pilota Lancia sul gradino più alto del podio: Juha Kankkunen invece di "Didi" Auriol. Poi venne la roulette del Safari Rally (27 marzo-1° aprile), una gara dove accade sempre di tutto. Questa volta la fortuna baciò Carlos Sainz, che riuscì a strappare con i denti la vittoria alle Lancia di Jorge Recalde e Juha Kankkunen. Nel Tour de Corse (3-6 maggio) continuò la sinfonia Lancia con Didier Auriol/Bernard Ocelli che chiusero la prima tappa con 2 secondi di vantaggio, poi allungarono nella fase centrale della gara e

*Sopra, a sinistra, 8 marzo 1992. Juha Kankkunen/Juha Piironen vincitori del 26° Rally del Portogallo. Per la prima volta nella sua lunga carriera il pilota finlandese Juha Kankkunen riuscì a imporsi in Portogallo, confermando la grande superiorità della Lancia.*

*Sopra, al centro, 27 marzo 1992. Safari Rally. La Lancia Delta di Bjoörn Waldegaard/Fred Gallagher, velocissima prima di incappare in un incidente.*

*Sopra, a destra, 7 maggio 1992. I vincitori del 36° Tour de Corse Auriol/Ocelli, mentre allungano il vantaggio nella fase centrale della gara.*

presero un minuto al più coriaceo degli avversari: Francois Delecour con una Ford Sierra 4x4. La musica non cambiò nel Rally dell'Acropoli (31 maggio-3 giugno): Didi Auriol, supportato da una grandiosa Delta HF integrale, sbaragliò la concorrenza in ogni condizione di terreno, comprese le pietraie greche nelle quali era specialista il compagno Juha Kankkunen che si classificò secondo a l'29".

Vista la situazione sfavorevole, l'esperto direttore della squadra Toyota Ove Anderson decise di lasciar perdere il Campionato Costruttori e di puntare sul Campionato Piloti, studiando una serie di partecipazioni su misura per sfruttare la grande regolarità e saggezza del suo pilota di punta. Fu così che Carlos andò a cercare il successo in Nuova Zelanda (25-29 giugno) dove erano assenti le Lancia Martini. Vinse, ma dovette fare i conti con il giovane Piero Liatti che con una Lancia Delta HF Integrale della scuderia ART gli

soffiò ben nove prove speciali e alla fine si classificò secondo. In Argentina (22-25 luglio) la Lancia di Auriol/Ocelli continuò a dominare in lungo e in largo mentre con il secondo posto Carlos Sainz mise in conto altri punticini preziosi per il Campionato Piloti. Vincendo con Auriol/Ocelli il Rally dei 1000 Laghi la "Deltona" Martini regalò matematicamente alla Lancia con cinque gare d'anticipo il decimo titolo iridato, il sesto per la Delta HF integrale.

La Martini Racing poteva tirare i remi in barca, ma il ciclone Delta, il 22 settembre, si abbatté anche nell'emisfero australe, dove Auriol/Ocelli e Kankkunen/Piironen si classificarono rispettivamente primi e secondi lasciando a Sainz i punticini del terzo che gli consentono di vincere il Campionato Piloti insieme a quelli ottenuti in Costa d'Avorio con le Lancia assenti, con quelli del Rally di Spagna (9-11 novembre) valido solo per il Campionato Piloti e

infine con quelli strappati nel Rac Rally (22-25 novembre) ad Auriol e Kankkunen che furono attardati uno da una candela di-

fettosa, l'altro da una grossa pietra che non riuscì a fermare l'indistruttibile Delta, ma causò una perdita di tempo.

Il modello 1992



IL MODELLO DA COLLEZIONE