

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

58



LANCIA RALLY/037 - 1982



LANCIA

€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Un nuovo assetto dirigenziale

Le dimissioni di Eraldo Fidanza segnano la fine del progetto di una gestione manageriale in grado di portare a termine la ristrutturazione dell'impresa, avviandola sulla strada del rilancio.

A quasi cinque anni dall'acquisizione della Lancia quello che avrebbe dovuto rappresentare il coronamento della carriera imprenditoriale di Carlo Pesenti si stava invece rivelando un'equazione con

troppe incognite. Crescenti difficoltà di mercato, ritardi nella messa a punto di nuovi modelli, diseconomie organizzative fra gli impianti di Torino e quello di Bolzano, tensioni insostenibili al vertice fra le diverse anime dell'azienda avevano determinato una situazione di stallo pericolosa per gli equilibri finanziari della società.

L'uomo chiamato da Pesenti a rilanciare l'impresa con una vigorosa opera di riduzione del personale e una radicale ristrutturazione organizzativa alla fine di un estenuante braccio di ferro con Antonio Fessia, progettista geniale dal carattere aspro, era stato costretto a gettare la spugna. E dal momento che Fidanza assommava in sé le funzioni di presidente del Consiglio di amministrazione e la direzione, la sua uscita di scena aveva aperto un drammatico vuoto al quale era necessario porre immediatamente rimedio.

Forse pentito per l'eccessiva delega a suo tempo concessa a Fidanza, Pesenti questa volta optò per una maggiore divisione di poteri al vertice della società. La presidenza ven-



I nuovi dirigenti scelti da Pesenti per la direzione della Lancia si erano formati nelle principali aziende italiane fra cui Falck (nella foto un reparto dello stabilimento di Sesto San Giovanni nel 1950), e Ansaldo.

ne assegnata a Massimo Spada, importante esponente della finanza vaticana, alla quale l'industriale e finanziere bergamasco era da sempre vicino. Una scelta, quella di Spada, motivata dall'esigenza di "venire incontro al desiderio di un forte gruppo azionario finora non rappresentato in consiglio". Alla Direzione generale venne, invece, chiamato Guido Calbani, un dirigente industriale di lungo corso, anche se privo una specifica competenza del settore automobilistico.

Libero docente in metallurgia e metallografia, Calbani aveva lavorato nelle maggiori imprese siderurgiche italiane come le Acciaierie Falck, l'Ilva e la Dalmine, dove dal 1955 ricopriva la funzione di direttore generale. A lui Pesenti affidò il delicato compito di portare avanti il progetto di rin-



novamento avviato, senza troppa fortuna, da Fidanza. Più duttile del suo predecessore, Calbiani evitò di scontrarsi frontalmente con il potente direttore tecnico Fessia – con il quale tuttavia i rapporti non furono comunque facili –, preferendo agire per via indiretta. Proseguendo nella politica avviata da Fidanza inserì ai livelli alti della gerarchia aziendale una leva di nuovi manager, uomini formati all'esterno, in altre imprese, non necessariamente automobilistiche, ma portatori di una visione innovativa rispetto a quella dei dirigenti formati alla Lancia.

In questi anni fanno così il loro ingresso in azienda manager di alto profilo come Alfredo Della Seta (che si era fatto le ossa alla Fiat, passando poi alla Ford, prima di approdare nel settore del cemento, dove Pesenti aveva avuto modo di apprezzarne le doti) chiamato a sostituire alla Direzione commerciale Domenico Jappelli. Altro importante innesto esterno fu quello di Luigi Rolando, un tecnico che proveniva dall'Eni, allora impresa di assoluta avanguardia in Italia, al quale viene affidata la direzione del nuovissimo impianto della Lancia a Chivasso.

Due nomi importanti, quelli di Della Seta e Rolando, che non esaurivano però il ricambio generazionale in corso alla Lancia. Un'altra figura di rilievo nell'organigramma aziendale di questi anni era Giuseppe Albricci. Formatosi alla scuola dell'ingegner Ugo Gobbato all'Alfa Romeo, nel 1955 era andato a dirigere lo stabilimento di Bolzano. Un anno più tardi se ne era venuto via per assumere la direzione del settore tecnico e commerciale della Moto Guzzi. Legato da antica amicizia con Pesenti, nel 1960 si era fatto convincere a rientrare in Lancia e aveva ripreso la direzione dello stabilimento di Bolzano.

Grazie all'attenta regia di Calbiani, questi uomini poterono inserirsi senza lacerazioni nel tessuto organizzativo dell'im-

presa, contribuendo a rivitalizzare la tradizione Lancia, che negli ultimi anni si era un po' appannata. Una rivincita postuma di Fidanza il cui disegno organizzativo non subì modifiche sostanziali per tutto il corso degli anni Sessanta, fino all'assorbimento dell'azienda da parte della Fiat.

Sopra, lo stabilimento Ansaldo di Genova-Sestri. Sotto, la copertina di un numero del 1954 del giornale aziendale dell'Ilva.



Il destino scritto nel nome

Zagato pensava alla bellezza aggressiva e selvaggia quando battezzò Hyena la sua Lancia Delta fuoriserie. Dimenticò che la leggenda attribuiva all'animale la fama sinistra di portafortuna.

Sul muso ha la calandra e il marchio Lancia, ma non è nata in casa Lancia. La Hyena è stata impostata nel 1990 su istigazione di un gruppo di appassionati collezionisti di auto carrozzate da Zagato. Punto di partenza fu la Lancia Delta HF integrale che ormai era prossima al pensionamento, ma era ancora nel cuore degli sportivi e soprattutto era ancora validissima sul piano agonistico. Prova ne sia che nel 1992 conquistò il quinto Campionato mondiale Rally consecutivo sebbene la Casa avesse rinunciato a gestire direttamente il programma



Sopra, una Lancia Hyena in costruzione a Milano. I pannelli in alluminio della nuova carrozzeria erano applicati a vetture acquistate nuove e spogliate del precedente allestimento. Sotto, a sinistra, alcuni bozzetti di ricerca per lo stile della Lancia Hyena. A sinistra nel riquadro azzurro alcune ipotesi diverse per i finestrini laterali.

sportivo e lo avesse affidato alla Martini International. Negli intendimenti dei promotori del progetto, la nuova vettura doveva raccogliere l'eredità meccanica e sportiva della Lancia Delta HF integrale Evoluzione in un involucro più leggero, più moderno, più elegante e più eccitante: in pratica una coupé molto aggressiva pensata fin dall'inizio per le corse e quindi realizzata con largo impiego di materiali leggeri come l'alluminio e la fibra di carbonio. Il programma era senza dubbio ambizioso perché i regolamenti sportivi imponevano di costruire almeno 500 esemplari per ottenere l'omologazione per le corse, cosa che sarebbe stata impossibile senza l'intervento della Casa. Il carrozziere milanese e il gruppo di appassionati non persero





Sotto, un disegno della Lancia Hyena che mette in evidenza una delle vetture che ispirò il designer: la Lancia Appia Sport carrozzata da Zagato negli anni Sessanta.

A sinistra, un altro disegno che rivela come la Lancia Appia Sport guidò la mano del designer nell'impostare la Hyena.

tempo. Partirono d'impulso pensando che a cose fatte la Lancia avrebbe dato supporto all'iniziativa e avrebbe avviato la produzione del numero di esemplari richiesto. L'iter progettuale iniziò dai bozzetti del designer Marco Pedracini, che incorporò nella linea della vettura diversi stilemi della carrozzeria Zagato, come le doppie gobbe sul tetto, ma non trascurò di armonizzarle con altri stilemi provenienti dalla tradizione del costruttore torinese in modo da rendere immediatamente riconoscibile la vettura come una Lancia. A tale scopo tenne come riferimento l'indimenticabile Appia Sport. La seconda fase fu la realizzazione del modello in scala 1:1, pronto nel gennaio 1992 e subito esposto al Salone dell'Automobile di Bruxelles in uno stand dedicato al "made in Italy" insieme ad altre realizzazioni di Bertone, Giugiaro, Pininfarina e Zagato. Le reazioni del pubblico e della stampa dinanzi all'inedita coupé derivata dalla Delta campione del mondo furono positive. Così il carrozziere pensò di realizzare in autonomia una cinquantina di esemplari per anticipare la produzione vera e propria, che secondo i suoi piani poteva avvenire presso la Carrozzeria Maggiore nell'ex stabilimento Lancia di Chivasso



dove si stava ultimando l'assemblaggio delle ultime Delta HF integrale Evoluzione. Zagato ottenne dalla Lancia l'autorizzazione a procedere nel dicembre 1992. Realizzando la Hyena mise a frutto la possibilità di utilizzare particolari di altre vetture di produzione Zagato, come i fanali, il telaio delle porte, il parabrezza e i cristalli della Alfa Romeo SZ. Ciò portò un indubbio risparmio di tempo e di denaro, ma anche una volumetria del padiglione simile a quella dell'Alfa. Ciò tuttavia non creò confusione fra le personalità delle due vetture. Infatti, il carrozziere aveva giocato lo stile della SZ su linee squadrate e tagli brutali, mentre riservò a quello della Lancia linee morbidamente tondeggianti. Dal punto di vista meccanico la Hyena si presentò più leggera di circa 150 chili rispetto alla normale berlina Delta HF integrale Evoluzione grazie all'utilizzo dei materiali leggeri, con la scocca più rigida



A destra, la Lancia Hyena vista di fianco in un disegno tratto da una pubblicazione della carrozzeria Zagato. Sopra, la Lancia Hyena in un disegno che permette di vedere la doppia gobba sul tetto, un tipico stilema del carrozziere milanese.



A destra, la Lancia Hyena vista di lato. Le dimensioni molto compatte della carrozzeria erano un classico sistema di Zagato per utilizzare poca lamiera e quindi per risparmiare peso.



A sinistra, il frontale della Lancia Hyena. I fari sono gli stessi della Alfa Romeo SZ carrozzata da Zagato, ma la personalità è unica grazie alle linee morbidamente tondeggianti e all'inconfondibile calandra Lancia. Sotto, la Hyena vista da dietro. Il bagagliaio privo del coperchio e accessibile solo dall'interno consentì di risparmiare altro peso e di semplificare la costruzione. In basso, a sinistra, la plancia in fibra di carbonio della Lancia Hyena. Si dice che questo particolare da solo costasse 750 dollari.



grazie alle due sole porte e con una tenuta di strada più sportiva grazie all'assetto ribassato e agli ammortizzatori Koni. Il motore elaborato con 250 cv garantiva un'accelerazione da vera "supercar": per passare da 0 a 100 km bastavano solo 5,4 secondi. La vettura era dunque molto interessante, ma a dispetto di quanto Zagato aveva immaginato, la Lancia rifiutò di metterla in produzione un po' perché era impegnata ad avviare le linee di produzione della Delta seconda serie e un po' perché il Gruppo Fiat nel riorganizzare i marchi aveva assegnato alla Lancia l'immagine di costrut-



tore di vetture eleganti e confortevoli, rinunciando completamente all'enorme patrimonio d'esperienze e d'immagine accumulato con anni di trionfi nelle corse. A posteriori si può individuare un'altra giustificazione al comportamento del Gruppo Fiat nella bolla speculativa che all'epoca stava attraversando il mercato delle auto da collezione e che coinvolgeva la Hyena in quanto "istant classic". In pratica il desiderio di molti appassionati di possedere subito auto da leggenda prodotte in serie limitata come la Ferrari F40 aveva innescato un meccanismo perverso che aveva fatto salire i prezzi delle "istant classic" da collezione così in fretta che chi aveva prenotato un esemplare al momento giusto, alla consegna poteva rivenderlo con una forte maggiorazione, in alcuni casi anche sette-otto volte il normale prezzo di listino. Così quando l'Alfa Romeo presentò la SZ carrozzata da Zagato, "cugina" della Hyena, le false prenotazioni accese dagli speculatori non si tradussero in un numero altrettanto elevato di veri





acquisti perché intanto la bolla speculativa si era sgonfiata. Appare quindi più che giusto che il Gruppo Fiat non volesse ripetere con la Hyena il flop delle SZ giacenti invendute. Gli uomini che avevano lanciato l'iniziativa e Zagato però erano convinti delle qualità della Hyena, decisero quindi di andare avanti da soli anche perché fra loro c'era Paul V.J. Koot, rivenditore e collezionista olandese della Lancia che si dichiarò disposto a ritirare 70-75 esemplari del nuovo modello. Zagato prima di partire dovette prendere atto del rifiuto del Gruppo Fiat di fornirgli i pianali grezzi della Delta HF integrale. Non restava perciò che partire da esemplari acquistati nuovi di fabbrica, quindi spogliati della vecchia carrozzeria e rivestiti con la nuova. Della prima parte dell'operazione si incaricò Paul V.J. Koot che in Olanda allestì la "catena di smontaggio" dalla quale poi le Delta HF integrale ripartivano per Milano. Qui Zagato le vestiva con la nuo-

va carrozzeria coupé in alluminio e le rimandava al mittente che provvedeva all'abbigliamento e alla finitura.

Un simile modo di operare comportò costi comprensibilmente elevati. Un ulteriore aggravio dei costi derivò dalla fibra di carbonio impiegata per diverse parti della vettura, come la plancia. Si racconta che questo solo particolare realizzato da un'azienda francese specializzata nelle scocche delle Formula 1 costasse non meno di 750 dollari. Per la Hyena fu dunque fissato un prezzo finale che si aggirava sui 140.000 franchi svizzeri. A dispetto del prezzo elevato, la Hyena non produsse profitti e il bilancio finanziario dell'avventura fu disastroso. La carrozzeria Zagato produsse solo 24 dei 75 esemplari preventivati, dopo di che chiuse l'attività costruttiva e si dedicò al design di ricerca diventando un vero e proprio centro stile.

La Hyena dal canto suo, grazie anche al ridotto numero di esemplari costruiti, si prese la rivincita nel mondo delle auto da collezione. Il modello è compreso nella "bibbia" delle auto di gran lusso, ovvero il libro *Cars of the Super Rich* (Le automobili dei super ricchi) scritto da Martin Buckley e la quotazione attuale di un buon esemplare si aggira sui 75.000 euro, che è pur sempre una bella cifra.



In alto, la Lancia Hyena in azione. Grazie al motore con 250 cv accelerava da 0 a 100 km/h in soli 5,4 secondi.

A destra, la Lancia Hyena esposta nella rassegna retrospettiva su Zagato a latere del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nell'aprile del 2004.

Sopra, la Lancia Hyena di un collezionista francese.



Capitali coraggiosi

Entrata quasi per caso nelle corse, la Martini International siglò un'importante serie di successi Lancia. La partnership durò dal 1980 al 1992 firmando un Campionato del mondo nella velocità e sette nei rally.



A sinistra, il frontale della Porsche 917 K Martini International che vinse la 24 Ore di Le Mans 1971 con Helmut Marko/Gijs van Lennep. Si notano le fasce di colore azzurro-blu-rosso che distinguono gli esemplari Martini International. Sopra, la Porsche Carrera RSR Turbo Martini International derivata dalla 911 di serie e dotata di un piccolo motore turbo di 2140 cc affrontò coraggiosamente il Campionato del mondo Marche 1974.



Con la Lancia Rally 037 la Martini International entrò nel Campionato del mondo Rally andando oltre il ruolo di mero inserzionista pubblicitario. Si propose invece come interprete di primo piano, da prota-

Sotto, la squadra delle Lancia Beta Montecarlo Turbo Martini International che si aggiudicarono la vittoria di classe in tutte le prove del mondiale e alla fine conquistarono il Campionato del mondo Marche 1981.

gonista insomma, investendo denaro e ambizioni nella berlina torinese con il coraggio di chi sa di affrontare una sfida impossibile. La Lancia Rally 037 era tutto sommato un'auto tradizionale che si trovò a lottare contro le "turbo a quattro ruote motrici", sofisticate rappresentanti delle nuove tendenze nei rally.

I risultati diedero ragione alla Lancia e alla Martini e da quella felice esperienza iniziò una partnership che regalò ai due

celebri marchi italiani sette titoli mondiali costruttori nei rally, dei quali ben sei consecutivi: un primato che non ha uguali nella storia delle corse e difficilmente sarà superato. Tutto iniziò quasi per caso nella primavera 1968 quando la fi-

Sotto, la squadra Lancia-Martini esordì nel Campionato del mondo Rally il 7 maggio 1982 nel Tour de Corse con due esemplari. Ecco in azione quello di Attilio Bettega/Maurizio Perissinot.

liale tedesca della grande casa vinicola italiana decise di apporre il marchio Martini sulla Porsche 906 del German DG Team. Il costo dell'operazione fu modesto: 1500 marchi, con i quali la filiale della Martini rese visibile il marchio con tre adesivi applicati sul muso e sulle fiancate della vettura. I riscontri furono positivi, così la presenza discreta degli adesivi Martini sulle Porsche proseguì fino al 1970. In quell'anno la Porsche 917 portò una svolta

Sotto, la Lancia Rally di Bettega/Perissinot con la decorazione azzurro-blu-rosso della Martini International. Secondo il modello di vettura e la stagione agonistica il motivo della decorazione poteva cambiare, ma rimanevano le doppie bande azzurre in campo blu separate da una fascia rossa. Sotto, a destra, la coda della Lancia Rally 037 di Markku Alen/Ilkka Kivimaki in gara nel Tour de Corse.

decisiva perché con il motore a 12 cilindri di 4,5 litri poteva battersi per la vittoria assoluta nella 24 Ore di Le Mans.

Il problema ora diventava come veicolare nel modo migliore il marchio Martini, cioè come distinguere dalle altre la 917 sponsorizzata Martini per attirare l'attenzione dei media e comunicare al pubblico la presenza del marchio italiano. La risposta la trovò Hans Dieter Dechent, team manager del German DG Team, che fece dipingere sulla sua Porsche grandi arabeschi verdi su fondo violetto ispirati dalla pop-art. La variopinta 917 sponsorizzata Martini sollevò incredibile scalpore. Il termine "psichedelica" coniato dai media rimbalzò al pubblico, che lo fe-

ce proprio e amplificò il successo dell'inedita grafica. Il 16-17 giugno 1970 nella 24 Ore di Le Mans la Porsche 917 "psichedelica" si classificò seconda assoluta con Gerard Larousse/Willy Kauhsen. Tutto ciò per la Martini non era ancora esattamente ciò

In alto, la Lancia Rally 037 Martini International di Alen/Kivimaki in gara nel Rally dell'Acropoli il 1° giugno 1982. Questo fu l'ultimo rally mondiale in cui le Rally 037 Martini corsero con il muso nella configurazione iniziale. Sopra, la Rally 037 di Alen/Kivimaki nel Rally 1000 Laghi il 26 agosto 1982 con il muso nella nuova configurazione.



Il modello 1982-1992



A sinistra, 23 gennaio 1983, Montecarlo. La festa per la vittoria della Lancia Rally 037 Martini International di Walter Röhrl/Christian Geistdörfer nel Rally di Montecarlo. A questo seguirono altre quattro vittorie che permisero alla Lancia-Martini di aggiudicarsi il Campionato mondiale. A destra, la Lancia Martini LC1 che vinse il Gran Premio del Mugello con Piercarlo Ghinzani/Michele Alboreto seguita dall'esemplare condotto da Alessandro Nannini/Corrado Fabi.



A sinistra, la Lancia Martini LC1, la leggera biposto sport con telaio in alluminio e motore derivato Beta Montecarlo Turbo, costruita a tempo di record per sfruttare l'ultimo anno di validità del regolamento che ammetteva le vetture ex Gruppo 6. Sotto, la Lancia Delta HF Integrale nella livrea con la quale la Martini International affrontò in prima persona il Campionato mondiale Rally 1992, vincendolo.

con la Lancia. La nuova alleanza debuttò al Giro d'Italia 1980, dove le Lancia Beta Montecarlo Turbo Martini International dominarono nettamente la corsa. La vittoria fu un buon presagio per la stagione 1981 nella quale la Lancia-Martini con la Beta Montecarlo Turbo si aggiudicò la vittoria di classe in tutte le prove del Campionato mondiale

alle quali partecipò e aggiudicandosi anche la classe superiore nella 1000 km del Nürburgring sottrasse punti alla Porsche, che così perse il Campionato a favore della piccola, fantastica Lancia. Siamo così arrivati al 1982, anno in cui Lancia e Martini decisero di continuare la collaborazione nel Campionato mondiale di velocità con la LC1 e di affrontare i rally con la Rally 037, una vettura con alcuni elementi tratti dalla Beta Montecarlo Turbo campione del mondo nella velocità, ma adattata ai rally con alcuni importanti interventi negli assetti e nella sovralimentazione, che passò dal "turbo" a un compressore volumetrico. La 037 debuttò nel Campiona-

to mondiale Rally il 6 maggio 1982 nel Tour de Corse, quinta gara del Campionato mondiale, con gli equipaggi Atilio Bettega/Maurizio Pressinot e Marku Alen/Ilkka Kivimaki. Bettega fu strepitoso nella prima tappa, ma nella seconda subì un incidente. Alen ottenne il nono posto assoluto. Non andò meglio il 31 maggio nell'Acropolis Rally, sesta prova del Campionato dove Alen/Kivimaki e Adartico Vudafieri/Maurizio Perissinot si ritirarono. Si conclusero con altrettanti ritiri anche la nona prova mondiale il 27 agosto nel Rally dei 1000 laghi, la decima il 3 ottobre a Sanremo e l'undicesima il 27 ottobre in Costa d'Avorio.

Il sorriso tornò nella squadra il 28 novembre nel Rac Rally, dove Alen/Kivimaki si classificarono quarti. Dopo le prime travagliate gare del 1982 la Lancia Rally 037 appariva dunque una vettura onesta, ma senza le doti e il carisma del campione del mondo. Invece, perfezionata durante l'inverno e portata a un incredibile livello di affidabilità, si presentò alla stagione 1983 con il clamoroso trionfo nel Rally di Montecarlo.



LANCIA RALLY/037 VERSIONE CORSA (1982)

- Numero cilindri:** 4 in linea
- Alesaggio e corsa:** 84 x 90 mm
- Cilindrata totale:** 1995 cc
- Potenza massima:** da 255 a 340 cv secondo la preparazione
- Rapporto di compressione:** 7,5:1
- Distribuzione:** due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro
- Alimentazione:** carburatori Weber o iniezione meccanica Bosch, compressore volumetrico Abarth
- Impianto elettrico:** 12 V, batteria 48 Ah, alternatore 55 A
- Trazione:** posteriore
- Cambio:** ZF a 5 velocità + RM, innesti frontali
- Frizione:** monodisco a secco, comando idraulico
- Tipo telaio:** monoscocca centrale con reticoli di tubi alle estremità
- Sospensioni anteriori:** quadrilateri deformabili, molle a elica, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori:** quadrilateri deformabili, molle a elica, barra stabilizzatrice
- Freni:** dischi autoventilanti
- Pneumatici:** 230/45 16 ant. e 265/40 18 post. o altri secondo l'allestimento
- Passo:** 2440 mm
- Carreggiata anteriore:** 1508 mm
- Carreggiata posteriore:** 1490 mm
- Lunghezza:** 3890 mm
- Larghezza:** 1850 mm
- Altezza:** 1240 mm
- Peso in ordine di marcia:** da 960 a 975 kg secondo l'allestimento
- Velocità massima:** da 160 km/h a 230 km/h secondo l'allestimento

A questo seguirono altre quattro vittorie e il primo di una lunga serie di titoli mondiali, che andò addirittura oltre l'impegno del costruttore. Infatti, nel 1992 la Lancia cessò la presenza ufficiale nei rally e affidò

alla Martini International l'onore e l'onere di conquistare il settimo Campionato del mondo. Fu una missione che l'ormai espertissima organizzazione portò a termine con pieno successo.



IL MODELLO DA COLLEZIONE