

La vettura con cui Didier Auriol affrontò da nr.1 il Monte-Carlo nel 1991

Lancia Delta Integrale: la campionissima



Per quest'edizione di maggio, non ci siamo voluti limitare alla Svizzera italiana come terra di scoperta per quanto riguarda le auto storiche più significative. Abbiamo allargato la nostra ricerca fin alle sponde sanremesi del mar ligure. Ne è profondamente valsa la pena, dobbiamo ammetterlo, perché colei di cui vi scriveremo è stupendamente unica nel suo genere. Si tratta, infatti, della Lancia Delta HF Integrale 16V con cui il campionissimo occitano Didier Auriol affrontò nel 1991 il Rallye più blasonato di sempre, il Monte-Carlo.

Ciò che la rende ancor più preziosa, è il numero "1" degli iridati uscenti che giganteggia sulle sue fiancate, eredi-

tà di quello strepitoso mondiale che il transalpino conquistò nel 1990. La vettura, per la verità, non ebbe poi la fortuna agonistica che si sarebbe meritata. Corse davvero poco nel circuito internazionale. Si ritirò sulle asperità monegasche per la rottura del motore ed ebbe un destino simile al successivo "Rally mille miglia" con Dario Cerrato. Ultimo acuto, fu il quarto posto al "Rallye dell'isola d'Elba", sempre nel 1991, con la bravissima Paola De Martini. Dopo d'allora, a soffocare quel tipico strepitare veemente del suo 4 cilindri, scese un ininterrotto silenzio. Già s'affacciava sulla scena internazionale l'iconica Lancia Delta HF Integrale Evoluzione, il mitico "Deltone". Nel 2012, tuttavia, uno stimato collezionista privato ne decretò la rinascita con qualche sporadica ap-

parizione agli appuntamenti dedicati ai veicoli d'epoca.

Un po' di storia ► La Lancia Delta Integrale fu una tra le emanazioni sportive di quella Lancia Delta che la pena di Giorgetto Giugiaro tratteggiò nel 1979 secondo uno schema due volumi trapezoidale e che, negli anni, si era evoluta fino alla declinazione turbo a marchio HF. Fu l'ultima generazione di una casata rallistica incredibilmente vincente che poteva annoverare, tra i suoi ranghi, illustri predecessori come Fulvia, Stratos, 037 e Delta S4. Il suo lignaggio la colloca a diretta discendente di quella Lancia Delta HF4WD (cui dedicheremo questo paragrafo) nata nel 1986 dalla necessità di competere nell'ambito dell'omologazione FIA



“Gruppo A”, dopo che le potentissime “Gruppo B” erano state bandite a causa della loro estrema pericolosità. Le condizioni produttive per poterne derivare una versione elaborata erano: 5mila esemplari in dodici mesi, non più di 300 cavalli e 1'035 chili al massimo. La Delta HF4WD si basava su componenti e tecnologie già in produzione: il motore della Thema Turbo i.e. e il sistema di trazione integrale della Prisma 4WD migliorato con l'adozione di un differenziale Torsen al retrotreno. Debuttò con una magnifica doppietta siglata Biasion e Kankkunen al Monte-Carlo del 1987, dimostrando una superiorità disarmante dall'alto di quel suo favoloso 2 litri turbocompresso da 265 CV a 6'250 giri/minuto (le vetture di serie ne avevano solo 165).

La Delta integrale ► Arrivò nel 1988. Oltre ad aver subito una cura dimagrante di 23 chili, esternamente si distingueva per i passaruota in grado d'ospitare gomme più larghe e per le prese d'aria frontali maggiorate. S'avvaleva, inoltre, d'un nuovo cambio a 6 marce e di sospensioni aggiornate. ► Nell'89, con

l'inserimento di una testata a 16 valvole tanto imponente da scolpire il cofano verso l'alto, uscì la Delta HF Integrale 16V. Una svolta sostanziale, che permise prestazioni dichiarate di 295 CV a 7'000 giri. Su di essa furono applicate numerose innovazioni tecnologiche, con l'introduzione d'una buona dose d'elettronica a gestire elementi come la frizione e il motore. L'esordio avvenne al Rally di Sanremo nell'ottobre del 1989, con un'inedita quanto unica livrea rossa per il team Lancia-Martini. Lo strapotere del marchio venne riconfermato nel 1990 con 4 Delta ai primi 4 posti nel Rallye de Portugal: Biasion - Siviero, Auriol - Occelli, Kankkunen - Piironen e Cerrato - Cerri con i colori Totip del Jolly Club. ► L'ultimo rampollo della real casata, la Delta HF Integrale 16V Evoluzione (familiarmente “Deltone”), fu presentata nel 1991 e fu rivoluzionata soprattutto per quanto riguarda la geometria delle sospensioni. Aveva, inoltre, parafanghi allargati e uno spoiler non propriamente discreto a dominare il retrotreno. La potenza dei propulsori, grazie a costanti adatta-

menti, aveva ormai abbondantemente superato i 300 CV regolamentari e la federazione impose quindi delle flange per limitare la portata delle turbine. Il 18 dicembre 1991 la Lancia annunciò il suo ritiro dalle corse, nonostante fosse già pronto un ulteriore aggiornamento della Delta. Per il 1992 si decise così di dare in gestione tutto il materiale del reparto corse alla più importante scuderia satellite: il Jolly Club, già presente in veste semiufficiale da diversi anni nel campionato mondiale.

Un progetto vincente ► La Lancia Delta HF fu una vettura espressamente realizzata per duellare ai vertici nel Campionato del mondo di rally. Un'ambizione che riuscì perfettamente ai progettisti perché ottenne un bottino impressionante: 4 titoli iridati piloti (Miki Biasion 1988 - 1989 e Juha Kankkunen 1987 e 1991), 6 nell'ambito dei costruttori (1987 - 1991), uno nel Campionato del Mondo Rally produzione (Gruppo N, 1987), sei nel Campionato Europeo Rally (1987-1991 e 1993) e due nel Campionato Europeo Rally produzione (Gruppo N, 1988 - 1989).

LA NOSTRA VETTURA

«È la più giovane e l'ultima arrivata nella mia personalissima collezione, una gradita singolarità rispetto alla mia fascia d'interesse prediletta che si concentra più che altro sugli anni Settanta, primi Ottanta», ci racconta Nuccio Magliocchetti, il proprietario sanremese della favolosa Delta nr.1 alla quale vi abbiamo introdotto. «Ha una storia molto limpida perché, dopo aver corso qualche gara nel 1991 passando per le mani del Jolly Club, ha avuto soltanto un altro detentore. Un mio carissimo amico che, un anno fa, per una serie di coincidenze,





me l'ha venduta senza nemmeno parlarla sul mercato». La vettura si trovava quindi in ottime condizioni (non era neppure mai stata noleggiata in ambito agonistico), ma sfoggiava una livrea e qualche dettaglio non propriamente fedeli alla declinazione con cui Auriol si era presentato al via del Monte-Carlo 1991. «L'ho recentemente affidata a professionisti del settore per riportarla virtualmente a quell'evento, da cui si era allontanata soprattutto esteticamente, e aumentarne il già elevatissimo grado d'originalità». Oggi la Delta viene usata soltanto per eventi promozionali, magari all'apertura della prima speciale del San Remo, ma non avrà più un futuro competitivo: «Bisognerebbe stravolgerla troppo e questo non è assolutamente il mio intento, anzi». ► Magliocchetti è un'istituzione in materia di collezionismo sportivo; possiede pezzi di rara bellezza come la Fulvia 1'600 HF Rally "Fanalonne" (la prima a far parte della raccolta privata), la 131 e la 124 Abarth, la Lancia Stratos e l'intera serie delle Alfette che hanno corso, dalla berlina alla coupé e alla turbo. Tutte, tranne la Fulvia, sono appartenute a case ufficiali, dismesse a fine carriera e acquistate in un momento in cui "le macchine vecchie erano soltanto macchine vecchie": «Il mercato è

molto cambiato; se non per convergenze particolari, ora quelle auto sono praticamente inarrivabili». ► Ma com'è nata la passione? «San Remo è una terra che ha sempre respirato rally e gli anni Settanta sono stati particolarmente fulgidi sotto questo punto di vista. Poi, dall'82, sono diventato anche l'apripista quasi ufficiale, assieme a Silvio Maiga, di tutti gli appuntamenti iridati ed europei organizzati dalla città. Ancora oggi sono attivo nel settore ma più che altro nell'organizzazione. Eppoi, qui hanno vissuto delle vere e proprie leggende: Orlando Dall'Ava, il signore del rally di San Remo, il quale mi ha attaccato tutta questa "malattia", Amilcare Balestrieri (pilota Lancia, Alfa Romeo e Opel) e, infine, il navigatore Sergio Maiga. Crescendo in un ambiente simile è difficile essere immuni al fascino dei motori».

Il commento dello specialista ► Per una vettura tanto singolare non potevamo astenerci dal colloquiare anche con il professionista che si è occupato di riportarla ai fasti del 1991. Luca Malatesta è a capo dell'ottima Key Sport Engineering di Poggio Torriana (Rimini): «La peculiarità di questa Delta è che, subito dopo il Monte-Carlo del 1991, andò alla scuderia Jolly la quale, per la verità, vi aveva già applicato le insegne del suo sponsor Fina in terra monegasca. Un compromesso che scaturì da accordi "politici" condotti con la Martini Racing e con l'Abarth le quali, di fatto, gestirono però ancora pienamente la nr. 1 affidata ad Auriol. La livrea, peraltro, passò poi ai colori Totip nell'era Paola De Martini e fu riconvertita senza troppa perizia dal precedente proprietario (un tempo, il collezionismo era meno pun-





tuale sui dettagli). Noi, in azienda, le abbiamo restituito l'originalità che merita con una configurazione di base (cambio, ciclistica, trasmissione, motore, interni, esterni, eccetera), identica al Monte-Carlo 1991, seppur forse meno estremizzata di quella che scese in gara».

► Le Delta, osserva ancora Malatesta, erano sostanzialmente tutte assemblate negli stabilimenti Abarth. Quando la FIA, da regolamento, concedeva alle case l'esecuzione degli aggiornamenti (le cosiddette "varianti opzione"), anche la Abarth procedeva con qualche novità. «Nel nostro caso, ad esempio, vi fu un upgrade abbastanza rilevante: dal punto di vista estetico, si possono notare gli specchietti a goccia, in carbonio, che sostituirono i "tipo California". Poi, la presa d'aria sul tetto, che da doppia divenne singola. L'impianto frenate rap-

presenta invece un ibrido perché, pur essendone già stata omologata una versione maggiorata, doveva adattarsi alle condizioni del Monte-Carlo e all'impegno di cerchi di diverse larghezze adatte all'asfalto e, rispettivamente, alla neve. In questo ambito, va tra l'altro sottolineato che la Delta di Auriol impiegava già cerchi monolitici (tipicamente bianchi) per poter ospitare una pinza freni di dimensioni più importanti. La scocca risulta invece molto leggera perché il Monte-Carlo, così come il Tour de Corse, ma al contrario di tutti gli altri appuntamenti del mondiale dell'epoca, si correva interamente su asfalto. Non richiedeva dunque i rinforzi che venivano applicati per la terra». ► Ma quali sono le sensazioni guida? «Partendo dal presupposto che la Delta di cui parliamo l'ho guidata poco, lungo la mia carriera

ho però restaurato e assaporato molte "gruppo A". Senza entrare troppo nello specifico, posso senz'altro dire che sono mezzi totalmente diversi dalle consorelle di serie. La Delta, in particolare, ha un cambio estremamente corsaiolo e maschio, con gli innesti frontali e quella sincerità prevalentemente meccanica tipica degli anni Novanta. È molto reattiva, con una ciclistica completamente rivista dall'Abarth e un motore prestazionale, rabbioso, brutalizzato dall'assenza d'elettronica, da strozzature della turbina parecchio limitate e dalla presenza del sistema antileg». Insomma, una vettura che fa battere il cuore a mille, sia se la guidi sia se la vedi passare. E chissà che un giorno non sarà lo stesso Auriol a perpetuarne il mito salendovi a bordo ancora una volta.

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA

Lancia Delta FINA T0-9233P

Modello: Lancia Delta Integrale EX Works

Anno: 1991

Carrozzeria: scocca asfalto (leggera)

Colore: bianca, livrea FINA

Cilindrata: 1'995 cm³

Nr. cilindri e disposizione: 4 in linea

Alesaggio: 84 mm / Corsa: 90 mm

Rapporto di compressione: 1/9

Alimentazione:

sovralimentata Turbina Garrett + Interculer

elettronica Magneti Marelli IAW 70

Potenza massima: 350 hp

Cambio: Abarth R 70 6 velocità

Velocità massima: secondo rapporti

Freni: Brembo serie oro

Dimensioni (in mm): lunghezza 3'900

larghezza 1'770, altezza 1'360, passo 2'480

Peso a vuoto: 1'160 Kg

Capacità serbatoio: 60 Lt

