

# 60 ANNI NELLA Polvere



Nel 1953 si disputa la prima edizione del Campionato d'Europa Rally  
Vent'anni dopo viene istituito il primo  
campionato Mondiale Costruttori della specialità

di Roberto Valentini

*La Lancia Aurelia B12 di Gino Munaron nell'edizione 1956 del Rallye del Sestriere.  
In questa specialità potevano correre con successo le berline sportive.*

**L**a storia dei campionati di rally inizia ufficialmente nel 1953, con l'istituzione da parte della Commissione Sportiva Internazionale di un "Campionato d'Europa di Gran Turismo per conduttori e conduttrici, che verrà disputato ogni anno e la cui classifica sarà determinata in base ai risultati di un certo numero di gare di Gran Turismo (Rallies)". Questa la descrizione ufficiale del primo campionato della specialità, che aveva vissuto negli anni precedenti di gare singole, anche molto prestigiose.

Gli eventi di questo primo anno sono i rally di Montecarlo, del Sestriere, di Gran Bretagna, dei Tulipani, del Sole di Mezzanotte, delle Alpi, dei Vichinghi, di Lisbona e la Liegi-Roma-Liegi. All'epoca risultano vincenti vetture come le Lancia Aprilia e Aurelia, le Austin Healey, le Jaguar, le Triumph TR2, le Porsche 356, le Mercedes 300 SL e 220, le Alfa Romeo Giulietta Sprint e Ti, le Citroën Traction Avant e ID 19, le Bowguard, le piccole DKW 1000, le Saab 93, le Panhard e Renault Dauphine, che in alcune gare risultano favorite per via dei coefficienti legati alla cilindrata.

Le prime 5 edizioni dell'Europeo sono vinte da piloti tedeschi. Nella prima si afferma Helmut Polenski, che si alterna al volante di una Porsche 356 e di una Fiat 1100. Come si vede è una specialità che nasce e si diffonde nel Vecchio Continente, grazie alla passione di piloti gentlemen, senza che le Case automobilistiche le considerino un valido mezzo di marketing. I primi ad impegnarsi in questa specialità sono i costruttori nordici, come Volvo e Saab, insieme a BMC, Ford e Citroën. Per quanta riguarda l'Italia, l'Alfa Romeo è la prima ad appoggiare i suoi piloti impegnati nelle gare nazionali e internazionali.

Fino al 1960 i rally sono gare di durata e di regolarità, che comprendono tratti di velocità. Si vince grazie all'affidabilità della vettura e alle capacità del pilota. Le differenze tra una gara e l'altra possono essere anche notevoli, ma tutte sono un banco di prova per le soluzioni tecniche poi adottate nella produzione di serie. Le automobili che gareggiano sono infatti praticamente come uscite dalla fabbrica, dotate unicamente di equipaggiamenti specifici, come i fari supplementari e antinebbia, le protezioni per la coppa dell'olio. Nella preparazione del motore la potenza non assume grande importanza, ma si punta sulla massima affidabilità.

In questo periodo pionieristico i rally hanno chilometraggi importanti, durano molti giorni e hanno caratteristiche differenti tra loro. ➤



*La Mercedes si è distinta nelle prime edizioni del Campionato d'Europa Rally con la berlina 220 e la SL.*



*La DKW pubblicizzava i suoi successi nei rally del 1954 con questo manifesto.*



*La Renault Dauphine, vincitrice assoluta del Rallye di Montecarlo 1958. All'epoca le vetture di cilindrata ridotta potevano puntare al successo grazie a un regolamento che prevedeva coefficienti in base alla cilindrata stessa.*



La Jaguar MK II di Bobby Parkes si è imposta nell'Alpine Cup del 1960. Qui il pilota è impegnato nella Coppa delle Alpi del 1962.



Il Volkswagen Maggiolino del keniota Jodinger Sing all'East African Safari del 1960.

Il "Montecarlo" è una sfida invernale su strade asfaltate molto spesso coperte di neve e ghiaccio; il Rally dei Fiori ha un percorso molto tortuoso su sterrati sconnessi, così come il Rally dell'Acropoli, che si corre in Grecia.

Il "Tulip" si disputa in Olanda su un tracciato meno difficile, ma più veloce, mentre il "Sole di Mezzanotte" è una sfida tra i ghiacci della Finlandia in pieno inverno. In Inghilterra si corre invece tra i boschi con un percorso segreto. Fuori dall'Europa conosce una certa popolarità l'East African Safari, una maratona tra Kenia, Tanzania e Uganda, la cui prima edizione risale al 1953, organizzata dagli inglesi per celebrare l'incoronazione della regina Elisabetta. Ben diverso lo scenario del Tour de Corse, conosciuto anche come "rally delle 10.000 curve", per via del tracciato decisamente impegnativo sulle montagne dell'isola napoleonica.

Fino a questa epoca i modelli che vincono i rally sono molto differenti tra loro. Anche berline non propriamente sportive possono infatti dire la loro e vincere grazie alle doti di affidabilità e resistenza.

La gara più affascinante del periodo è l'East African Safari, che consente di pubblicizzare la robustezza dei modelli che riescono a concludere il suggestivo tracciato. Le Case si impegnano quindi nella preparazione delle vetture. È il caso della Volkswagen che, dopo aver vinto con Vic Preston Sr le prime due edizioni (1953 e 1954) della corsa, prepara direttamente nel 1962 un Maggiolino con motore di 1.192 cm<sup>3</sup>, che si impone nell'edizione di quell'anno.

Grazie alla fama di prove difficili per la resistenza di uomini e mezzi, i rally acquisiscono popolarità nei confronti di un pubblico sempre più vasto. Le Case automobilistiche pubblicizzano le proprie vittorie e iniziano ad organizzarsi con i loro Reparti corse. Tra questi, gli inglesi della BMC, che hanno accumulato esperienza nelle corse su strada con le Austin Healey, utilizzate anche nei rally. Esperienze che riversano anche sulla piccola Mini, che si dimostra subito competitiva per le sue doti di maneggevolezza e tenuta di strada, grazie anche all'elaborazione Cooper, che risale al 1961.

In alcuni casi la similitudine tra le grandi corse su strada quali la 1000 Miglia e la Targa Florio con i rally,

fanno sì che l'esperienza e l'organizzazione risultino intercambiabili. Come nel caso della Mercedes, che risulta vincente nei rally con le stesse SL che corrono con successo nelle corse su strada e con le berline 220.

La Casa tedesca si impone infatti nel 1955 con Werner Engel su 300 SL, mentre l'anno successivo il connazionale Walter Schock vince alternandosi al volante della 300 SL e della 220 berlina. Lo stesso pilota si imporrà anche nell'edizione del 1960 con la 220 SE. Nel frattempo nuove Case si affacciano alla specialità, in particolare quelle svedesi come la Saab - in alcune gare vincente grazie al coefficiente di cilindrata - e Volvo, con le robuste PV 444 e PV 544. Anche i francesi conoscono bene la specialità, perché la Francia ospita sul suo territorio il Rallye di Montecarlo. Negli anni '50 sono principalmente le Renault a risultare competitive con le loro versioni sportive: la 4CV "1063" (dal 1952 al 1958) e la Dauphine (anche in versione Gordini), dal '58 alla metà degli anni '60. La stessa Citroën vanta un certo numero di clienti sportivi, che gareggiano prima con la Traction Avant e poi con l'innovativa DS.

Si tratta sempre di partecipazioni a livello estremamente privato. Per fare un esempio, Paul Coltelloni vince l'edizione 1959 del Rallye di Montecarlo con la ID 19 confort di sua moglie. Nello stesso anno si aggiudica il Campionato Europeo, alternandosi al volante di un'Alfa Romeo Giulietta Ti.

Le vetture sono eterogenee. Basti pensare che al Rally dell'Acropoli del 1957 si impone una Ferrari 250 GT, mentre non è raro vedere sul gradino più alto del podio la Lancia Aurelia B20 in gare come il "Montecarlo" e l'"Acropoli".

Fino al 1962 sono comunque i piloti tedeschi i più assidui sui podi dei rally, sia con le Mercedes, sia con le Porsche 356 Coupé. Poi inizia l'epopea dei piloti nordici, con gli svedesi Gunnar Andersson, Tom Trana e Lillebrog Nasenius, e i finlandesi Rauno Aaltonen e Pauli Toivonen.

## ANCHE LA FIAT 500 È VINCENTE

Il panorama rallystico internazionale prevede prove dal regolamento molto particolare. Tra queste la Liegi-Brescia-Liegi, maratona su strada riservata alle automobili con cilindrata inferiore ai 500 cm<sup>3</sup>, nella cui edizione del 1958 si impongono le Fiat 500 Sport. Anche negli anni successivi, grazie ai coefficienti di cilindrata, in alcune occasioni le utilitarie torinesi risulteranno vincenti, grazie al buon rapporto peso-potenza-tenuta di strada delle versioni elaborate da Carlo Abarth. Ancora più competitive risultano le austriache Steyr-Puch 500 e 650 TR, che nel 1966 permettono al polacco Sobieslaw Zasada di vincere l'Europeo.







*Arnaldo Cavallari e Sandro Munari al via del Rally di Sardegna del 1964. All'epoca Cavallari era uno dei migliori piloti italiani, mentre Munari era un giovane molto promettente.*



*Una Volvo PV 544 in gara al Rallye di Montecarlo del 1964.*

### 1962-1965: ARRIVANO LE CASE UFFICIALI

In questo periodo aumentano le Case che allestiscono un loro Reparto corse interno. La filiale europea della Ford, in Inghilterra, prepara ben 18 vetture - tra Anglia e Zodiac - per partecipare al Rallye di Montecarlo. La squadra si dota anche di un direttore sportivo (Henson) con l'intento di coordinare le assistenze lungo il percorso e di sviluppare l'attività rallystica futura. Il primo passo è la trasformazione della Cortina Lotus, già competitiva in pista.

La Ford si confronta così con la BMC (British Motor Corporation) che già corre con le Mini Cooper e le Austin Healey, e con la Citroën che, dopo il successo al Montecarlo, ha creato con René Cotton una propria officina interna per la preparazione e lo sviluppo delle DS. Anche la Saab e la Volvo costituiscono all'interno dell'azienda il Reparto corse, mentre la Renault affida a Gordini lo sviluppo della Dauphine e, nel 1965, della R8. La Peugeot punta tutto sulle maratone africane allestendo le 404.

In Germania la Mercedes diminuisce il proprio impegno diretto, pur continuando ad appoggiare i suoi piloti con le berline 230 e 300 SE, mentre la Porsche si avvicina alla specialità con la 904 da pista, schierata ufficialmente al "Montecarlo" del 1965, con il pilota ex-Mercedes Eugen Bohringer. È l'inizio di un interesse che porta allo sviluppo della 911, che risulterà spesso vincente a partire dal 1965.

La regola dei coefficienti consente alle vetture di cilindrata inferiore di competere per l'assoluto: di conseguenza, Case come l'austriaca Steyr-Puch hanno una loro officina attrezzata per preparare la 650 TR, ottenendo anche la soddisfazione di vincere l'Europeo del 1966 con il polacco Zasada. Anche l'olandese Daf, per dimostrare la validità della propria trasmissione automatica, fa correre ufficialmente le 55 Daffodil e i modelli successivi fino alla 55.

E le Case italiane? Come è noto la Fiat aveva interrotto l'attività sportiva ufficiale nel 1927, ma alcuni piloti privati utilizzavano negli anni '50 le versioni sportive della 1100 e della 8V per correre le gare stradali e in pista. Negli anni '60 risulta competitiva anche la versione coupé della 2300.

Sempre attenta allo sport, l'Alfa Romeo ha sempre prodotto auto competitive nelle categorie Turismo e Gran Turismo. Anche nei rally ottiene numerosi successi, come quello della Giulietta Sprint Veloce di Michel Nicol al Tour de Corse del '57, oppure quella di Hans Bauer al Rally delle Alpi Austriache dello stesso anno. Con la Giulietta Ti berlina c'è da segnalare la vittoria in Finlandia, al 1000 Laghi del 1958, del pilota locale Kalpala. A partire dal 1962 è la Giulia Ti Super a dimostrarsi valida nei rally, anche perché il reparto corse mette a punto una serie di modifiche destinate ai piloti privati.

La Lancia, che vanta una ottima tradizione nelle corse su strada, si ritrova ad avere modelli di serie adatti alla specialità. Negli anni '50 figurano le Aprilia e le Aurelia, poi le trazioni anteriori Flavia (berlina e coupé) e, soprattutto, Fulvia, prima con la berlina 2C poi con la Coupé 1.2, dalla quale deriveranno successivamente le versioni HF, con le quali la Lancia entra ufficialmente in lizza. La vittoria al Tour de Corse del 1967 di un giovane Sandro Munari con una Fulvia Coupé prototipo rappresenta l'inizio di un maggiore impegno da parte della Casa di Borgo San Paolo. ➤



*La difficoltà e il fascino dei percorsi più impervi hanno reso i rally molto popolari. Una Citroen DS nel Rally del Marocco negli anni '60.*



*La BMC è stata una delle prime Case automobilistiche a dotarsi di un reparto corse dedicato ai rally: 2 Mini Cooper (una ufficiale seguita da una privata) nel Rallye di Montecarlo del 1968.*



*Molti equipaggi femminili lottano per le prime posizioni già negli anni '60. Pat Moss al volante della Lancia Fulvia HF 1.3.*





*Le Ford Escort RS, qui impegnate del Tulip Rally, hanno vinto le prime edizioni dell'Europeo Costruttori nel 1968 e 1969.*

## 1968: NASCE IL CAMPIONATO EUROPEO PER MARCHE

La crescente popolarità e l'interesse delle Case automobilistiche fanno sì che nel 1967 la Federazione Internazionale decida di istituire per l'anno successivo il Campionato Europeo Rally per Marche, che si aggiunge a quello riservato ai Conducenti. La Ford si presenta con la Escort Twin Cam 1.6 e vince questa prima edizione precedendo nell'ordine la Porsche (che ha però la soddisfazione di imporsi con Pauli Toivonen su 911 nella graduatoria Piloti), l'Alpine Renault (con la A110 1300), la Lancia (con la Fulvia HF R) e la BMC, con la Mini Cooper ormai a fine carriera.

Nel 1969 la Ford bisca il successo in un campionato ridotto ad appena 5 episodi per il mancato svolgimento del Rally di Ginevra e la perdita di validità del "Montecarlo", a causa del parallelo e concomitante Rallye del Mediterraneo, che ammette anche i prototipi a fianco della corsa ufficiale riservata alle vetture omologate. La più penalizzata è la Porsche, che vince nel Principato con la 911 SE a iniezione di Bjorn Waldegaard, ma che non può utilizzare i punti guadagnati in questa gara, mancando di un soffio il titolo Marche, che va alla Ford.

Nell'Europeo Piloti, il primo grande successo della Lancia arriva da Harry Kallstrom con la Fulvia HF, prima nella versione 1.3 e poi con la 1.6 HF, che si impone anche nel prestigioso Rally RAC in Inghilterra.

In questi anni si avvicina alla specialità la stessa Fiat, grazie ai piloti privati che utilizzano in Gruppo 1 (Turismo di serie) le berline 124 e 125 Special. Vetture robuste, che si adattano bene alla durezza dei tracciati di quel periodo.

## 1970: ECCO IL CAMPIONATO INTERNAZIONALE MARCHE

Il 1970 segna la promozione del Campionato Marche da Europeo a Internazionale. Alle tradizionali gare europee (Montecarlo, Svezia, Sanremo-Sestriere, Alpi Austriache, Acropoli e RAC) si aggiunge l'East African Safari. La prima Casa a porre il suo nome nell'albo d'oro è la Porsche, mentre nel campionato Piloti si afferma Jean Claude Andruet con l'Alpine Renault A110 1.6. La Lancia è terza tra i Costruttori.

Dal punto di vista regolamentare il campionato è riservato alle vetture di Gruppo 1 (Turismo di serie, almeno 5.000 unità prodotte), Gruppo 2 (Turismo preparato), Gruppo 3 (Gran Turismo di serie, 3.000 unità costruite) e Gruppo 4 (Gran Turismo speciale, con 500 unità). Per il campionato Piloti le singole gare possono ammettere anche i prototipi Gruppo 5 e 6.

L'anno successivo è un trionfo per l'Alpine Renault, che si aggiudica la classifica Marche grazie anche alla bravura dello svedese Ove Andersson. Per quanto riguarda la Lancia e la Porsche, l'anna-



*La Porsche 911 vince il primo Campionato Internazionale Costruttori, nel 1970.*



ta è negativa. Il tentativo di Munari di vincere l'Europeo fallisce, nonostante il grande impegno che lo porta ad affrontare la 24 ore di Ypres in Belgio (una gara veloce completamente su asfalto) al volante di un'Abarth 2000 Sport. Si impone invece il polacco Zasada, al volante di una BMW 2002 Ti.

Le Case italiane si rifanno però nel 1972, quando conquistano con la Lancia il Campionato Internazionale Marche e l'Europeo Piloti con Raffaele Pinto e Gino Macaluso, i quali portano per la prima volta la Fiat a conquistare un titolo internazionale con la Fiat 124 Spider. Un campionato che inizia bene per la Lancia, che si impone con Munari e Mannucci nel Rallye di Montecarlo, battendo lo squadrone delle Alpine Renault.

È un periodo in cui molte le Case partecipano ai rally. La Fiat crea infatti nel 1970 un servizio di assistenza per i clienti e successivamente allestisce un Reparto corse per preparare le 124 Spider - che nello stesso anno conquistano il Campionato Italiano con Alcide Paganelli e Ninni Russo - e le 125 Special da affidare ai clienti sportivi. Per quanto riguarda la BMW, la Casa bavarese affida la preparazione sportiva delle 2002 Ti all'Alpina, che conta 80 dipendenti. La Citroën prosegue l'attività iniziata nei primi anni '60 con la propria squadra corse affidata a Marlène Cotton: le auto utilizzate, la DS 21 e la SM, risultano molto competitive nelle corse più dure, come dimostra il successo della SM nel Rallye del Marocco del 1971. La Daf punta invece ai successi nella classe fino a 1.150 cm<sup>3</sup> con le 55 Gruppo 2.

Pure i giapponesi si avvicinano a questa specialità, che si sta espandendo in Oriente grazie alla notorietà del "Safari". La Datsun partecipa alle gare europee con la coupé 240Z, la Toyota corre invece con la Celica.

La Ford si affida sempre alla Escort, con la potenza incrementata grazie all'adozione di un nuovo motore 2 litri derivato dalla Formula 2. Vengono anche utilizzate la Capri 2600 e la GT 70, ma solo in alcune gare dei campionati nazionali. La Opel, per dare un'immagine dinamica del suo marchio, partecipa alle gare. Prima con le Opel Kadett 1.9, poi con le Ascona, sempre con lo stesso propulsore, sviluppata quest'ultima in Gruppo 2.

La Peugeot punta invece sulle maratone africane, prima con la 404 e poi con la 504 a iniezione. La Renault,

oltre che con le berline Alpine, corre con la R12 Gordini in Gruppo 2. Anche la Simca risulta competitiva nella classe fino a 1.300 cm<sup>3</sup> con la 1000 in versione Rally.

Grande tradizione per la Saab, che alla fine degli anni '60 utilizza le 96 V4, ottenendo incredibili successi nelle gare con fondo scivoloso, come il Rallye di Svezia e il RAC. Restando in Svezia, anche la Volvo mantiene efficiente il proprio Reparto corse, che si esprime preparando le berline 142.

La Volkswagen affida alla Volkswagen-Porsche austriaca la preparazione del Maggiolone. Il tentativo di far correre la VW Porsche 914/6 nei rally termina presto, dopo una deludente partecipazione al Rallye di Montecarlo del 1971, con il campione Waldegaard solamente terzo al traguardo.

Anche i costruttori dell'Est europeo hanno le loro squadre ufficiali: la russa Moskvic corre le gare nordiche con la 412; la polacca Polski con la Fiat 125P, la cecoslovacca Skoda, con la S 110 L. In Germania Est sono attivi i reparti corse della Wartburg e addirittura della Trabant. ➤



*Sempre nel 1970, la Fiat si avvicina alla specialità con la 125 Special Gruppo 1 e con la 124 Spider.*





L'Alpine Renault A110 1.8 apre l'albo d'Oro del Mondiale Rally Costruttori. Nella foto Jean Claude Andruet, 1° al Rallye di Montecarlo.



La Lancia Stratos, qui con il francese Bernard Darniche al Rallye di Montecarlo, risulta imbattibile nelle stagioni '74, '75 e '76.



La Fiat 131 Abarth Rally, campione del Mondo Costruttori nel 1977, 1978 e 1980.



La Saab 99 Turbo è stata la prima vettura turbocompressa a vincere una prova del mondiale: 1° in Svezia nel 1978 con Stig Blomqvist.



Alla fine degli anni '70 anche le piccole trazioni anteriori come la Renault 5 Alpine potevano ambire a buone posizioni in classifica assoluta.

### 1973: PRIMO CAMPIONATO MONDIALE COSTRUTTORI

Uno scenario così ricco di partecipanti crea i presupposti per la creazione di un vero e proprio Campionato Mondiale Costruttori, articolato su 13 gare in Europa, Africa e America. A vincere è l'Alpine Renault, grazie ai successi ottenuti al "Montecarlo", in Portogallo, in Marocco, all' "Acropoli", a Sanremo e al Tour de Corse. Al secondo posto si piazza la Fiat, con la sua nuova arma, la 124 Spyder Abarth. Terzo posto per la Ford, mentre la Saab, grazie a una doppietta in Svezia si piazza 4°, davanti alla Volvo, molto competitiva grazie a un giovane Markku Alen, 2° in Finlandia.

La Lancia concentra invece le sue attenzioni sul Campionato Europeo, che vince con Munari e Mannucci, i quali in alcune occasioni vincono al volante della Stratos, non ancora omologata in Gruppo 4.

La crisi energetica condiziona pesantemente la stagione iridata del 1974, con il numero di gare valide che scende a 8. Tra gli appuntamenti manca il "Montecarlo", annullato proprio a causa della crisi. La Lancia non ha ancora omologato la Stratos e si trova a inizio stagione a doversi difendere con la vecchia Fulvia Coupé HF 1.6, che ottiene punti preziosi con il 3° posto al "Safari". Gli avversari più determinati sono la Fiat e la Ford. La Fiat inizia bene la stagione con una tripletta in Portogallo e un 3° posto al 1000 Laghi. Ma è al Rally di Sanremo che si gioca l'intera stagione, con l'esordio vincente della Stratos di Munari, che si ripete in Canada e al Tour de Corse, questa volta con Andruet alla guida. La Lancia è campione, davanti a Fiat e Ford.

La Stratos, nata per i rally, è imbattibile anche nelle due stagioni successive. A decretare lo stop alla sua supremazia è il marketing del Gruppo Fiat, che privilegia, a partire dal 1977, la 131 Abarth, un modello più vicino alla produzione di serie, che può promuovere meglio sul mercato la gamma di fascia intermedia. La Fiat si impone nel Mondiale Costruttori 1977 e 1978. L'anno successivo è la Ford ad imporsi davanti a Datsun e Fiat. A Montecarlo vince però la Lancia Stratos di Darniche, a dimostrazione di una competitività ancora viva.





*La Ford Escort RS del 1° Campione del Mondo Piloti della storia, lo svedese Bjorn Waldegaard, nella suggestiva cornice di pubblico del Rally del Portogallo del 1979.*



*La Opel ha vinto il Mondiale Piloti 1982 con il tedesco Walter Rohrl, su Ascona 400.*

### 1979: A WALDEGAARD IL 1° MONDIALE PILOTI

Il 1979 segna l'inizio del Campionato Mondiale Piloti. Il primo nell'albo d'oro è lo svedese Bjorn Waldegaard con la Ford Escort RS. Nel 1980 si rinnova la lotta tra Fiat, Datsun e Ford, che terminano nell'ordine davanti alla Mercedes, che prende parte ad alcuni eventi con la 500 SL. Vettura molto robusta e potente, ma poco agile sui percorsi asfaltati. Nel 1981 è invece la Talbot a vincere il titolo Marche, mentre il finlandese Ari Vatanen con la Ford Escort si impone in quello Piloti. In questa stagione sono ancora le automobili con motore anteriore e trazione posteriore (Talbot Lotus, Ford Escort, Fiat 131 Abarth, Datsun Violet, Opel Ascona 400) a risultare maggiormente competitive, ma altri interessanti e rivoluzionari modelli si stanno affacciando alla specialità: a Montecarlo vince la Renault 5 Turbo con motore posteriore turbocompresso, mentre l'Audi, con la Quattro a trazione integrale, si impone nel Rally di Svezia e al RAC con Hannu Mikkola e al "Sanremo" con Michèle Mouton e Fabrizia Pons. È l'inizio di una nuova era, che l'anno successivo vede Audi e Opel contendersi il primato. La Casa dei 4 anelli vince il titolo Costruttori, mentre la Opel, con Walter Rohrl, si impone di misura nella classifica Piloti, dopo un entusiasmante testa a testa con la Mouton. Nella stessa stagione entrano in vigore nuovi regolamenti tecnici, che ammettono al via anche le nuove Gruppo B, che godono di maggiori libertà di elaborazione rispetto alle Gruppo 4. La Lancia, con la Rally (037) è tra i primi a interpretare il nuovo regolamento.



*Nel Rally di Sanremo 1981 storico primo successo di un equipaggio interamente femminile, grazie a Michèle Mouton e Fabrizia Pons su Audi Quattro.*

### 1983: INIZIA L'ERA DELLE GRUPPO B

La stagione 1983 vede contrapposte principalmente Lancia, Audi e Opel. La scelta di optare per una berlina con la sola trazione posteriore premia la Casa italiana, che vince il titolo Costruttori. L'Audi si consola con il titolo Piloti di Mikkola e l'anno successivo fa l'en plein imponendosi nei 2 campionati. Il 1985 e, soprattutto, il 1986, sono anni di grande contraddizione, nel senso che i rally raggiungono una grande popolarità per via della spettacolarità delle Gruppo B, che raggiungono potenze incredibili, nell'ordine degli 800 CV, ma al contempo si rendono protagonisti di tragici incidenti, che vedono coinvolti pubblico e piloti. Molte le Case presenti: oltre ad Audi, Peugeot e Lancia (che si contendono i titoli Marche e Piloti), anche Ford, Citroën, Toyota, Renault, Mazda, MG, Skoda, Porsche e Opel han-

no almeno un modello omologato in Gruppo B. Due episodi decretano la fine di questi "mostri" di potenza: in Portogallo un'auto investe un gruppo di spettatori, uccidendone 3; in Corsica trovano la morte Henry Toivonen e Sergio Cresto, che avevano appena vinto il Rallye di Montecarlo. Alla fine della stagione 1986 le Gruppo B vengono bandite. ➤



*L'Audi Quattro Sport S2, una delle ultime Gruppo B.*

### LE GRUPPO S MAI NATE

Nel periodo delle Gruppo B degli anni '80 era già prevista un'ulteriore escalation di potenza in quelli successivi quando, nel 1988, avrebbe dovuto debuttare il Gruppo S, che prevedeva ancora maggiori libertà tecniche. Audi, Lancia e Toyota avevano già iniziato a lavorarci. La Lancia aveva già presentato il prototipo Lancia Delta Ecv da 1200 CV, oggi custodito nella collezione della Casa torinese.







La Lancia Delta Integrale ha vinto 6 titoli iridati Costruttori consecutivi, dal 1987 al 1992.



In alto, a sinistra, il finlandese Tommy Makinen, quattro volte campione del Mondo Piloti (dal 1996 al 1999), su Mitsubishi Lancer. A destra, Piero Liatti e Fabrizia Pons sono gli ultimi italiani ad aver vinto un rally iridato. Si sono imposti nel Rallye di Montecarlo del 1997 al volante della Subaru Impreza. Qui, la Peugeot 206 WRC del finlandese Markus Gronholm. La Casa francese ha vinto tre titoli Costruttori dal 2000 al 2002, mentre Gronholm è stato campione iridato nel 2000 e nel 2002.

## TORNANO LE AUTO VICINE ALLA PRODUZIONE

Il 1987 segna un cambiamento epocale, con il Mondiale Rally riservato alle berline di Gruppo A. La potenza scende di botto a circa 300 CV. È l'inizio del dominio delle Lancia Delta a 4 ruote motrici, che in 6 stagioni (fino al 1992) vincono 6 titoli Costruttori e 5 Piloti. Dopo il ritiro della Casa italiana è la Toyota ad imporsi con lo spagnolo Carlos Sainz. A conferma di un maggiore impegno delle Case giapponesi, gli anni successivi sono contrassegnati anche dalla competitività di Subaru e Mitsubishi, contrastate dalla Ford con la Escort Cosworth. I regolamenti cambiano ancora nel 1997 con l'introduzione delle WRC, una naturale evoluzione delle Gruppo A di cui conservano il posizionamento anteriore del motore. L'esordio avviene in occasione del Rallye di Montecarlo, che vede il successo della Subaru Impreza di Piero Liatti e Fabrizia Pons, che siglano l'ultimo successo di un pilota italiano nel Mondiale Rally. Negli anni successivi i giapponesi di Subaru, Mitsubishi e Toyota si confrontano con Ford, Seat e, a partire dal 1999, con la Peugeot che dominerà dal 2000 al 2002, lasciando poi il testimone ai "cugini" della Citroën, con la quale inizia il periodo di assoluto primato di Sebastien Loeb, il pilota francese che batte tutti i record, con 9 titoli Piloti consecutivi e 77 successi assoluti in gare iridate, sempre con al fianco il monegasco Daniel Elena.



Il britannico Colin McRae, campione del mondo nel 1995 e nel 2001 con la Subaru, ha chiuso la carriera con la Skoda.

## ALBI D'ORO

### PILOTI: IL RECORD È DI LOEB

Con 9 titoli mondiali Piloti e 77 successi in gare iridate, il francese della Citroën è il pilota più vittorioso in assoluto nei rally. Un dominio sintetizzato dalle cifre degli altri driver. Al secondo posto della classifica dei pluri-vincitori compare il finlandese Marcus Gronholm con 30 successi, 4 in più di Carlos Sainz. Lo scozzese Colin McRae è quarto. Il primo degli italiani è Miki Biasion, 10° con 17 vittorie, che gli sono valsi due titoli mondiali nel 1988 e nel 1989 con la Lancia.



### CONSTRUTTORI: LANCIA LA PIÙ TITOLATA

Per anni è stata la Lancia a guidare la classifica delle Case con il maggior numero di vittorie negli appuntamenti del Mondiale Rally. Due anni fa è stata scavalcata da Citroën e Ford, che ora occupano le prime due posizioni di questa speciale graduatoria. Nei 40 anni di Mondiale Costruttori (o Marche) la Lancia ha vinto 10 titoli, la Citroën 8, la Peugeot 5, Fiat, Ford, Toyota e Subaru 3 ciascuno, Audi 2, Alpine Renault, Talbot e Mitsubishi 1 a testa.





**PILOTI (dal 1953 al 1978)**

1953	Helmut Polensky	GER	Porsche 356-Fiat 1100
1954	Walter Schluter	GER	DKW 1000
1955	Werner Engel	GER	Mercedes-Benz 300SI
1956	Walter Schock	GER	Mercedes-Benz 220 e SL
1957	Ruprecht Hopfen	GER	Borgward e Saab 93
1958	Gunnar Andersson	SWE	Volvo PV 444 e 544
1959	Paul Coltelloni	FRA	Alfa Romeo e Citroën
1960	Walter Schock	GER	Mercedes-Benz 220
1961	Hans-Joachim Walter	GER	Porsche 356
1962	Eugen Boringer	GER	Mercedes-Benz 220
1963	Gunnar Andersson	SWE	Volvo 122S e PV544
1964	Tom Trana	SWE	Volvo PV544
1965	Rauno Aaltonen	FIN	BMC Mini Cooper S
1966	G1 Lillebror Nasenius	SWE	Opel Rekord
	G2 Sobieslaw Zasada	POL	BMC Mini e Steyr:Puch 650TR
	G3 Gunter Klass	GER	Porsche 911

1967	G1 Sobieslaw Zasada	POL	Porsche 911 e 912
	G2 Bengt Soderstrom	SWE	Ford Cortina Lotus
	G3 Vic Eford	GBR	Porsche 911
1968	Pauli Toivonen	FIN	Porsche 911
1969	Harry Kallstrom	SWE	Lancia Fulvia Coupe HF
1970	Jean-Claude Andruet	FRA	Alpine Renault A110 1.6
1971	Sobieslaw Zasada	POL	BMW 2002 Ti
1972	Raffaele Pinto	ITA	Fiat 124 Spider e Abarth
1973	Sandro Munari	ITA	Lancia Fulvia Coupe HF
1974	Walter Rohrl	GER	Opel Ascona
1975	Maurizio Verini	ITA	Fiat 124 Abarth Rally
1976	Bernard Darniche	FRA	Lancia Stratos

**COPPA FIA PILOTI**

1977	Sandro Munari (ITA)	Lancia
1978	Markku Alen (FIN)	Fiat-Lancia

**MONDIALE PILOTI**

1979	Bjorn Waldegaard	SVE	Ford
1980	Walter Rohrl	GER	Fiat-Abarth
1981	Ari Vatanen	FIN	Ford
1982	Walter Rohrl	GER	Opel
1983	Hannu Mikkola	FIN	Audi
1984	Stig Blomqvist	SVE	Audi
1985	Timo Salonen	FIN	Peugeot
1986	Juha Kankkunen	FIN	Peugeot
1987	Juha Kankkunen	FIN	Lancia
1988	Miki Biasion	ITA	Lancia
1989	Miki Biasion	ITA	Lancia
1990	Carlos Sainz	SPA	Toyota
1991	Juha Kankkunen	FIN	Lancia
1992	Carlos Sainz	SPA	Toyota
1993	Juha Kankkunen	FIN	Toyota
1994	Didier Auriol	FRA	Toyota
1995	Colin McRae	GBR	Subaru

1996	Tommy Makinen	FIN	Mitsubishi
1997	Tommy Makinen	FIN	Mitsubishi
1998	Tommy Makinen	FIN	Mitsubishi
1999	Tommy Makinen	FIN	Mitsubishi
2000	Marcus Gronholm	FIN	Peugeot
2001	Richard Burns	GBR	Subaru
2002	Marcus Gronholm	FIN	Peugeot
2003	Petter Solberg	NOR	Subaru
2004	Sébastien Loeb	FRA	Citroën
2005	Sébastien Loeb	FRA	Citroën
2006	Sébastien Loeb	FRA	Citroën
2007	Sébastien Loeb	FRA	Citroën
2008	Sébastien Loeb	FRA	Citroën
2009	Sébastien Loeb	FRA	Citroën
2010	Sébastien Loeb	FRA	Citroën
2011	Sébastien Loeb	FRA	Citroën
2012	Sébastien Loeb	FRA	Citroën

**EUROPEO MARCHE**

1968	Ford
1969	Ford

**INTERNAZIONALE MARCHE**

1970	Porsche
1971	Alpine Renault
1972	Lancia

**MONDIALE COSTRUTTORI**

1973	Alpine Renault
1974	Lancia
1975	Lancia
1976	Lancia
1977	Fiat Abarth
1978	Fiat Abarth
1979	Ford
1980	Fiat Abarth
1981	Talbot
1982	Audi
1983	Lancia
1984	Audi
1985	Peugeot
1986	Peugeot

1987	Lancia
1988	Lancia
1989	Lancia
1990	Lancia
1991	Lancia
1992	Lancia
1993	Toyota
1994	Toyota
1995	Subaru
1996	Subaru
1997	Subaru
1998	Mitsubishi
1999	Toyota
2000	Peugeot

2001	Peugeot
2002	Peugeot
2003	Citroën
2004	Citroën
2005	Citroën
2006	Ford
2007	Ford
2008	Citroën
2009	Citroën
2010	Citroën
2011	Citroën
2012	Citroën