

Írta: Fartik András

2011. december 27. kedd, 05:57 - Módosítás: 2015. április 03. péntek, 20:15

---



Hazánkba 1987-től kezdtek el beszállingózni a Lancia Delták különböző típusai. Pár év alatt aztán a 4WD-k és Integralék adták a széria mezőny legmagasabb géposztályának, az akkori N/5-6-nak a nagy részét. A csoportos Deltából azonban kevés futott az országban.

Hazánkba 1987-től kezdtek el beszállingózni a Lancia Delták különböző típusai. Pár év alatt aztán a 4WD-k és Integralék adták a széria mezőny legmagasabb géposztályának, az akkori N/5-6-nak a nagy részét. A csoportos Deltából azonban kevés futott az országban.



Az első ilyen Ferjancz Attilához került, az örökös magyar bajnok az Integraléval egy évet autózott Európa-bajnoki futamokon, sőt, ebben az évben, 1989-ben indult élete egyetlen világbajnoki versenyén. Az Akropolisz Rally-n azonban az elgömbült váltófelfogatás miatt nem érték célba Dr. Tandari Jánossal.

A következő évben Ferjancz „hazatért”, hogy megszerezze újabb – és egyben utolsó – abszolút bajnoki címét. Legnagyobb kihívója ebben az a Ranga László volt, aki immár a második évét szenvedte végig a gyári alkatrészekből összerakott, de saját építésű Deltával.



Rangáék az 1991-re szezonra nagyon készültek. A visszavágás vágyától fűtve immár egy gyári

építésű, 16 szelepes Integráléval érkeztek a szezonnyitó Salgó Rallye-ra, ahol az új navigátorral, Büki Ernővel nagyszerű győzelmet arattak. Innentől kezdve pedig nem volt megállás, a pécsi pilóta nagy fölényrel szerezte meg pályafutása harmadik abszolút bajnoki címét. A következő esztendőben maradt a típus, de azt már egy olasz csapat, a Mauro Nocentini vezette alakulat szervizelte. Salgótarjában egy motorhiba - elolvadt az egyik dugattyú - miatt nem látták meg a célt. A maradék négy versenyen aztán nem találtak legyőzőre, amivel a Ranga-Büki kettős megvédte bajnoki címét. Ferjancz '92-ben a folyamatos problémáktól sújtva fel sem fért az év végi dobogóra, majd úgy döntött márkát vált, a következő évtől egy Forddal láthattuk a pályákon.

Ranga László a gyár világbajnokságról történő kivonulása ellenére úgy döntött, kitart továbbra is a torinói versenygép mellett. Nocentiniéktől 1993-ra a legutolsó fejlesztés, a Delta HF Integrale érkezett a maga csodálatos szélesítéseivel és jellegzetes tetőspoilerével. A nagyszerűen felépített csapat sikerei tovább folytatódtak, az első négy versenyt megnyerte a Lancia. Ezek közül a legutolsón, Esztergomban becsúszott egy hiba a pilóta részéről, lecsúsztak az útról és alaposan meghempergették a piros-fehér gépet. Ennek ellenére célba értek, meg is nyerték a versenyt, de az autó oly' viseletes volt, hogy az évadzáró Mecsek Rallye-ra a saját tulajdonú régi autót kellett előhúzni. Mivel a bajnoki cím zsebben volt, ennek a versenynek nem igazán volt tétje a páros részéről, így az első gyorsaságin tapasztalt kormány szervó hiba (?) után a Ranga-Büki kettős a verseny feladása mellett döntött. Itt kell megemlíteni, hogy Ranga László ebben az évben a rallycross bajnokságot ezzel az öregecske Integrale 16V-val versenyezte végig, és az akkori királykategória, az A csoport megnyerésével újabb szakág bajnoki címét gyűjtötte be.

A bajnokcsapat a következő évet változatlan felállásban, néhány újabb szponzorral kiegészülve kezdte. A szezon hosszabbnak és nehezebbnek ígérkezett, hiszen a hazai bajnokságban több, szám szerint hét futamot rendeztek, valamint az előző idényekben feltűnt egy félelmetes kihívó, ifj. Tóth János és az ő Toyota Celicája. Az első két futam után a két rivális a győzelmeket tekintve holtversenyben állt, hiszen a Lancia Salgótarjában, a Toyota Esztergomban nyert. A következő két versenyt Ranga nyerte, de nem nyugodhatott meg, mert Janika visszavágott. Pécsen azonban megállt a Celica, így a zamárdi fenegyerek búcsút mondhatott a trónfosztás reményének. Rangáék Pécsen nyertek, így hazai pályán könyvelhették el újabb, sorozatban negyedik abszolút bajnoki címüket. Az évadzárón már el sem kellett indulniuk.

A szimpatikus pécsi versenyző aztán az évad végén a technikai fejlődést látva a típusváltás mellett döntött. Sajnos ez nem hozta várt eredményt. Ranga László legnagyobb sikereit a Lancia Deltával érte el!



**Főigazgató:** Fülöp Zoltán, a Magyar Államkassza Igazgatója, a Nemzeti Adó- és Vámigazgatóság főigazgatója