

GD

Gentlemen Drivers

www.g-d.it

N° **54** Novembre/Dicembre 2009



Anno 6° n° 54 - Novembre/Dicembre 2009 - 6 euro (12 euro con DVD)
Rivista + DVD monografico 30 euro
Sped. abbonamenti: Art. 1 comma 1 legge 46/04 L.7/CBPA - N.O. - TORINO



Miki Biasion e la Lancia Delta S4

In più su questo numero

- 🏎️ **300km Vallelunga**
- 🏎️ **7° Rallylegend**
- 🏎️ **37ª Coppa del Cimino**

...e tante altre corse





ATTRAZIONE INTEGRALE



DA "MAZINGA" ALL'ECV PRIMA E DOPO LA LANCIA DELTA S4

Testo e foto: Mirko Molonato

La Lancia Delta S4 ha rappresentato la massima evoluzione del gruppo B. Debuttò nel mondiale alla fine della stagione '85 cogliendo subito una splendida doppietta al RAC in Inghilterra. Tutti gli sforzi di un laborioso e complicato progetto erano stati premiati anche se la strada del successo era ancora lunga e ricca di insidie.

Ma come si arrivò a concepire un'auto così impressionante nella sua potenza e tecnologicamente evoluta per gli standard dell'epoca?

La risposta la troviamo senza dubbio nell'esperienza e nelle capacità tecniche di un gruppo di meccanici ed ingegneri che, all'interno del reparto Corse Fiat Abarth, sapevano veramente costruire e rendere vincente una vettura da rally. Essi ebbero modo di dimostrarlo con la Lancia Rally 037, prima assoluta nel campionato del mondo 1983 e, prima ancora, con la Lancia Stratos, iridata nel 1974, '75 e '76 e con la "cugina" di casa Fiat, la 131 Abarth, nel '78 e nell'80. Ogni automobile profondamente diversa dalle altre. Ogni automobile con differenti soluzioni tecniche, ma tutte quante sempre sul gradino più alto del podio al termine del Campionato Mondiale.

Il progetto della Delta S4 prese vita e forma durante la stagione

1984. La Lancia Rally 037, la "Zero" per gli addetti ai lavori..., che tanto aveva raccolto in campo mondiale, con il trionfo assoluto nel 1983, sebbene costantemente evoluta, non riusciva più a reggere il passo delle rivali Audi e Peugeot, entrambe dotate di motore sovralimentato mediante turbocompressore e soprattutto della trazione sulle quattro ruote motrici. In particolare il gap rispetto alla "bomba" di Sochaux era diventato incolmabile, soprattutto sui terreni sterrati, che allora rappresentavano il 90% delle prove speciali nei rally iridati. A Torino, si cercò di correre subito ai



ripari cercando nuove strategie e soluzioni per tornare, nel minor tempo possibile, ai vertici del rallyismo mondiale. Di questo ne fu incaricato l'Ing. Messori che diede vita al progetto SE038. Anche questa volta, come fu per la 037, i tempi di realizzazione erano davvero brevi. Non bisognava perdere troppo tempo e, soprattutto, bisognava cercare di lavorare su soluzioni concrete e già sperimentate. L'unica strada possibile fu quella di trasformare una Lancia Rally 037 in un prototipo dotato di turbina (in aggiunta al compressore volumetrico che già adottava), lasciando invariata la meccanica e il telaio. Questa inedita doppia sovralimentazione presentava una serie di vantaggi, soprattutto

Nella pagina a fianco il prototipo in versione semi-definitivo della Lancia Delta S4. La configurazione è quella di una vettura stradale, ma con particolari e allestimenti da corsa, nonché dipinta con i colori ufficiali del Martini Racing.

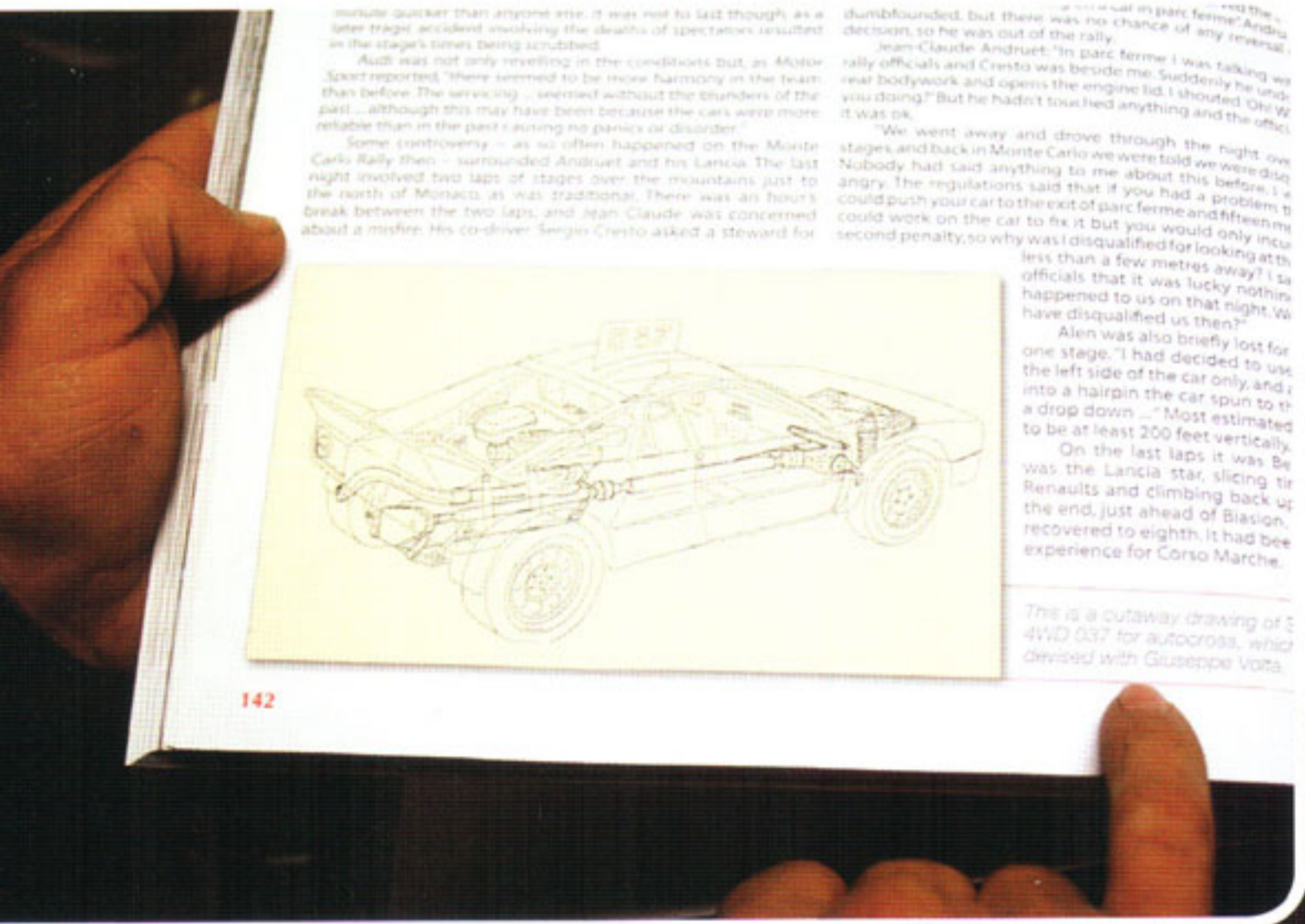
In alto una diversa evoluzione della 037 Mazinga corre sulla pista di Vizzola Ticino. In breve tempo acquisterà la trazione integrale e una nuova carrozzeria. La Delta S4 sta per nascere.

Sotto linee futuristiche per la Lancia Delta ECV2

to dal punto di vista della coppia e della curva di erogazione della potenza. Il compressore volumetrico "spingeva" sin dai bassi regimi per poi essere bypassato dalla turbina per una esplosione di potenza davvero impressionante. La 037 era pressoché inguidabile ed era impossibile scaricare a terra

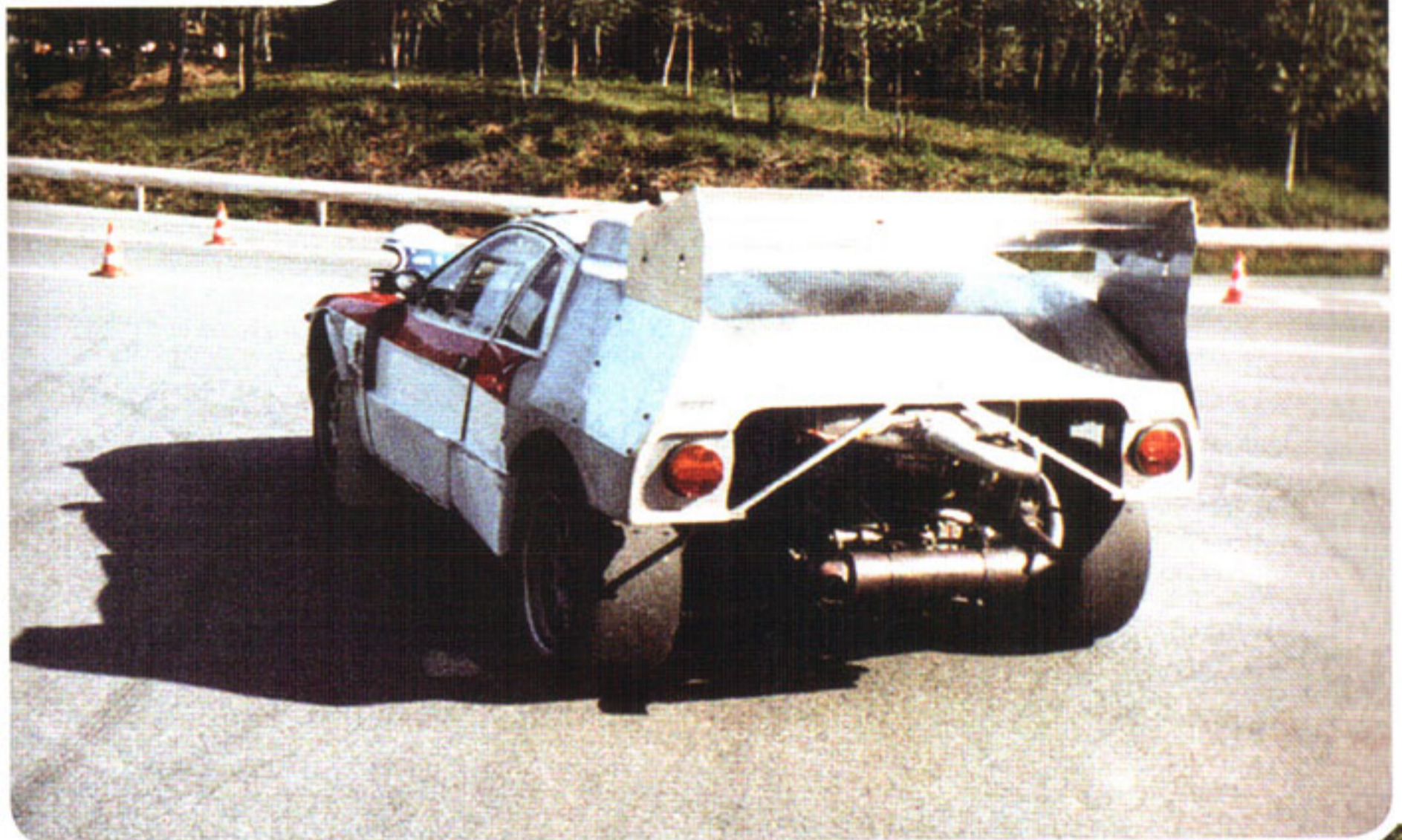
nome di "Mazinga" proprio come il personaggio dei cartoni animati giapponesi che spopolava in televisione nella seconda metà degli Anni 80. Solo poche settimane dopo averlo pensato "il mostro" sfrecciava lungo le tortuose stradine de La Mandria, il circuito di prova alle porte di Torino, fornendo ai tecnici una serie numerosa di informazioni. Le basi per lo studio della nuova Delta S4 erano state gettate. Mazinga subì diverse modifiche di carattere tecnico, dettate dalla costante ricerca della perfezione e, nella sua ultima evoluzione aveva un cofano posteriore molto simile a quello della Delta S4.

Il prototipo venne poi accantonato per una versione dotata delle quattro ruote motrici che venne testata in gara da Markku Alen al Rally della Costa Smeralda del 1985 e, successivamente al Rally 1000 Pistes dove si ritirò per la rottura del turbo e, per finire, al Rally delle 4 Regioni dove ottenne



tutta la potenza sulle sole ruote posteriori. Il collaudatore Giorgio Pianta, dopo una sessione di test la definì "il tornio delle gomme": in quinta marcia, accelerando a fondo le ruote pattinavano ancora, lasciando sul terreno dei trucioli bruciacchiati... Questo fu uno dei motivi per cui si optò in seguito per la trazione integrale.

Il prototipo aveva per due terzi la struttura della 037 mentre posteriormente era dotata di un vistoso alettone con una duplice funzione: convogliare l'aria nel motore e nel contempo creare spazio per alloggiare i due imponenti intercooler. Più che un'auto sembrava un mostro ed è per questo che le diedero il soprannome di "Mazinga" proprio come il personaggio dei cartoni animati giapponesi che spopolava in televisione nella seconda metà degli Anni 80.



In alto da sinistra Giuseppe Volta indica la didascalia (in cui è menzionato) che accompagna il disegno del prototipo "Mazinga" pubblicato sul libro dedicato alla Lancia Rally 037 scritto dall'Ing. Sergio Limone, il "papà" di questa straordinaria vettura. Qui accanto sulla pista de "La Mandria", alle porte di Torino muove i primi passi la 037 Turbo-Volumetrico. Questa vettura ibrida si meritò il soprannome di "Mazinga" da parte dei meccanici dell'Abarth, sicuramente ispirati dal cartone animato giapponese



Qui a fianco Al Rally 1000 Pistes del 1985 debutta la Lancia Delta S4. Avrà parecchi problemi di gioventù, soprattutto al motore e all'assetto. Ma le grandi potenzialità di questa bomba sono ormai sotto gli occhi di tutti. Sotto un ricordo tristissimo: un particolare del cofano della Lancia Delta S4 su cui Henri Toivonen e Sergio Cresto trovarono la morte il 2 maggio del 1986. Fu la fine di un'epoca

La Sigla ECV significava Experimental Composite Vehicle, ovvero studio e impiego di materiali composti in un'auto da Rally. Se la Delta S4 poteva definirsi spaventosa, per le sue prestazioni di accelerazione e di frenata, non riusciamo a trovare un aggettivo per la sua ulteriore evoluzione. Possiamo però immaginare cosa potesse essere attra-

verso i dati tecnici: motore centrale da 1759 cm³, doppia turbina KKK tipo K26 e doppio intercoo-

il primo successo con la vittoria a mani basse in tutte le prove speciali. Gli avversari erano avvisati. La Delta S4 era quasi pronta e, con essa, il glorioso squadrone del Martini Racing.

La stagione 1986 regalò alla Delta S4 gioie e dolori. Quattro successi, Montecarlo, Argentina, Sanremo (sub sudice) e Olympus non bastarono ne per il titolo Mondiale Marche, ne per quello Piloti, complice un pasticcio della FIA capace di squalificare la Peugeot 205T16 dalla classifica finale del Rally di San Remo a causa di una irregolarità alle appendici aerodinamiche, per poi riammetterla in classifica a campionato chiuso, con Markku Alen già vincitore del Campionato del Mondo piloti. Un pasticcio mai visto che portò i titoli iridati all'amico-rivale Juha Kankkunen. Fu quello il modo peggiore per chiudere definitivamente il capitolo dei gruppi B e, con esso un'epoca del rallyismo, forse la più affascinante ma nel contempo la più estrema e sicuramente la più triste di tutti i tempi, con Attilio Bettega, Henri Toivonen e Sergio Cresto a farne le spese con la vita.

Ancora prima di arrivare a questa drastica decisione, la FIA aveva però gettato le basi per il futuro, per l'evoluzione del gruppo B. L'ulteriore evoluzione di quelle vetture definite mostri inguidabili dagli stessi piloti professionisti, avrebbe dovuto prendere il nome di Gruppo S. Ma di fatto non fu mai istituito. A Torino però, quegli stessi tecnici capaci di rendere grandiosa la Delta S4 avevano già studiato, in previsione dei nuovi regolamenti, una vettura ancora più potente, più performante, più ...mostruosa: la S4 Evoluzione, consegnata alla storia come ECV.



ler. Motore TRIFLUX a flusso invertito doppio e 930 kg di peso ci fanno pensare ad un missile terra-aria piuttosto che ad un'auto da rally. La tecnologia del Made In Italy non aveva rivali. L'impiego di carbonio, di kevlar a nido d'ape e di fibra di vetro nelle principali parti del telaio e della scocca conferivano all'auto una resistenza meccanica superiore a quella della S4 mentre il motore era in grado di sprigionare una quantità esagerata di cavalli.

Esternamente l'auto era molto simile alla Delta S4, della quale ereditava la parte telaistica. Solo il cofano anteriore era differente, con un profilo inferiore più accentuato e due soli proiettori circolari invece di quattro. Un vistoso alettone posteriore, inoltre le conferiva un aspetto davvero accattivante.



AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
 COMMISSIONE SPORTIVA AUTOMOBILISTICA ITALIANA
 FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

Homologation NO
 Omologazione NO

B - 276

Groupe
 Gruppo **A/B**

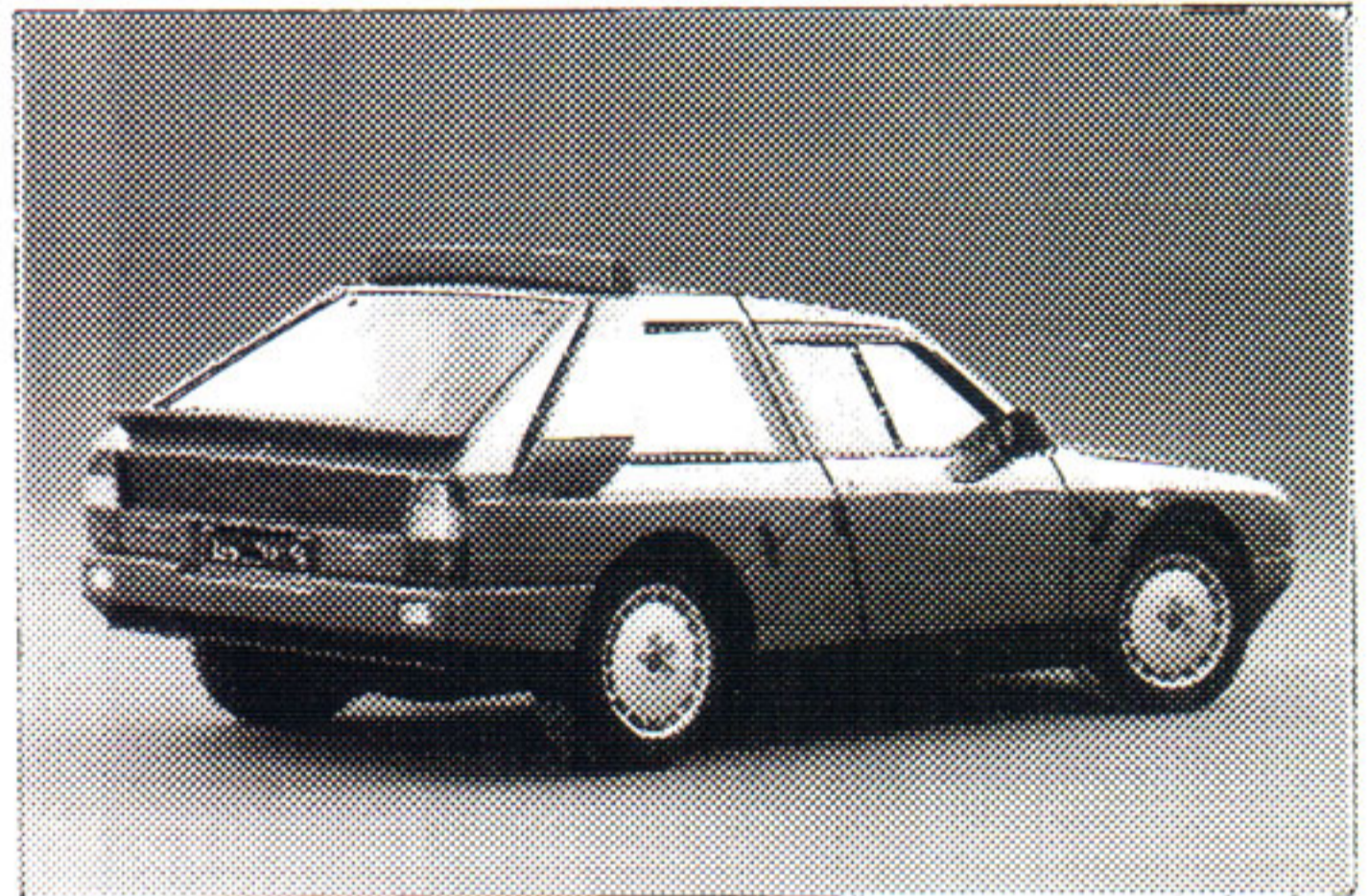
FICHE D'HOMOLOGATION CONFORME A L'ANNEXE J DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL
 SCHEDA D'OMOLOGAZIONE CONFORME ALL'ALLEGATO J AL CODICE SPORTIVO INTERNAZIONALE

Homologation valable à partir du - 1 NOV. 1985 en groupe
 Omologazione valida a partire dal - 1 NOV. 1985 in gruppo B

Photo A
 Foto A

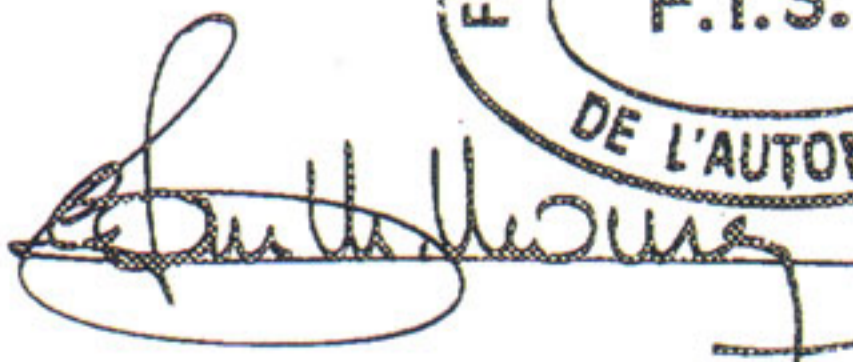


Photo B
 Foto B



1. DEFINITIONS / DEFINIZIONI

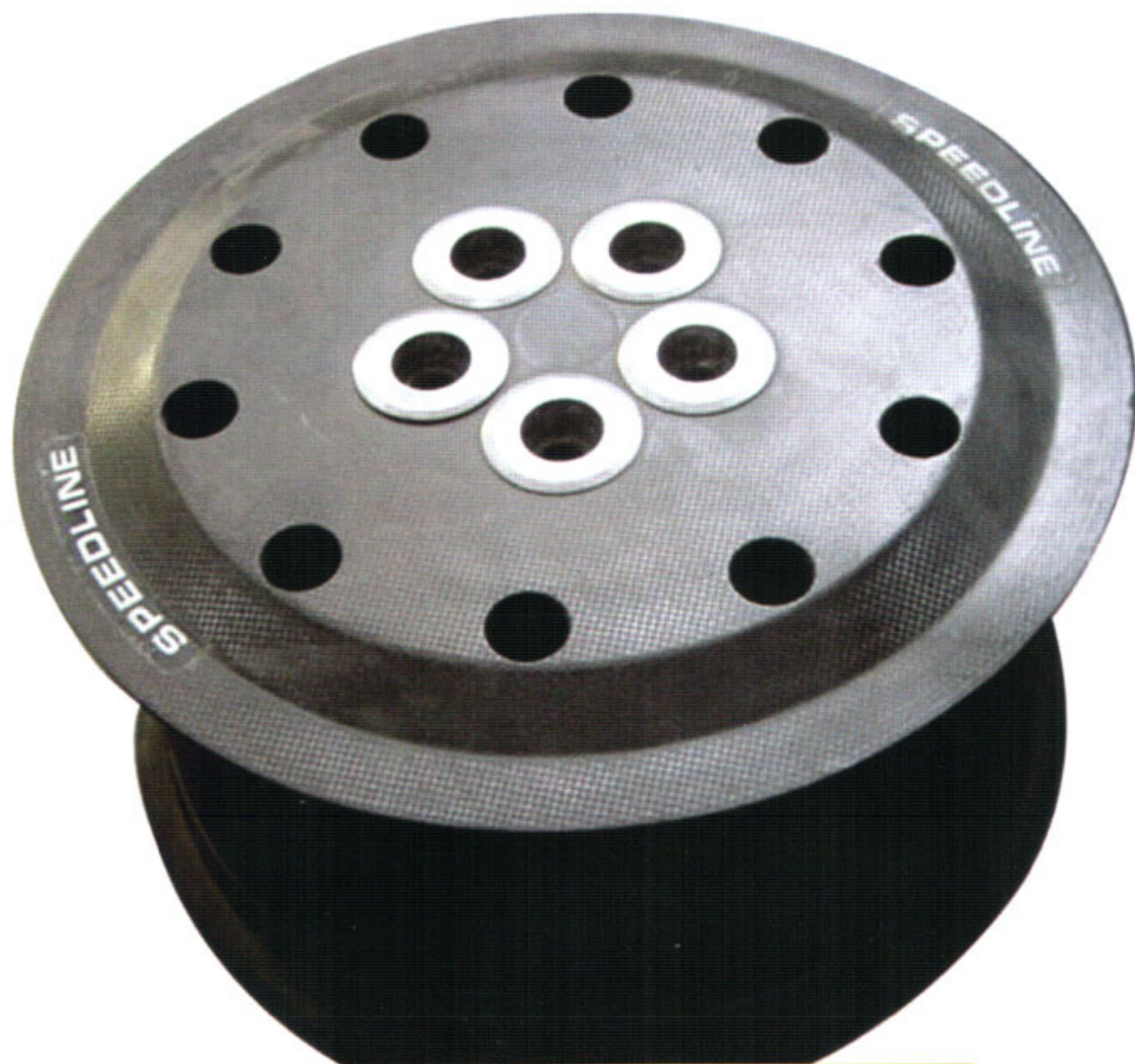
101. Constructeur
 Costruttore LANCIA
102. Dénomination(s) commerciale(s) – Modèle et type
 Denominazione(1) commerciale(1) – Modello e tipo DELTA S4
103. Cylindrée totale
 Cilindrata totale 1759,3 x 1,4 = 2463 cm³
104. Mode de construction
 Tipo di costruzione
- séparée, matériaux du châssis
 separata, materiale del telaio
 - monocoque acier – résine renforcée avec fibre
 monoscocca acciaio – resina rinforzata con fibre
105. Nombre de volumes
 Numero dei volumi 3
106. Nombre de places
 Numero dei posti 2


 FEDERATION INTERNATIONALE
F.I.S.A.
 DE L'AUTOMOBILE

te, più vicino ad un'auto da pista che da rally....Ma è nel cuore che questa vettura poteva fare la differenza: il propulsore denominato TRIFLUX, disponeva sì di due turbine, ma aveva all'interno un meccanismo in grado di invertire i flussi alternando l'aspirazione e lo scarico, migliorando la distribuzione del calore all'interno del motore con una sovralimentazione modulare. Le due turbine le cui pressioni potevano variare da 1.8 a 2.2 bar, entravano in azione in sequenza, limitando l'effetto del "turbo lag" a vantaggio di una elevata potenza scaricata a terra con maggiore fluidità.

Se l'ECV doveva stupire per le innovazioni orientate al nuovo regolamento Gruppo S, dell'esperienza della ECV se ne avvaleva la Delta S4 EVOLUZIONE Gruppo B.

Infatti durante la stagione di gare nella factory di Cso Marche si stava evolvendo la Delta S4 che avrebbe ereditato la motorizzazione con la testa TRIFLUX, come anche l'aerodinamica con i due cofani e parte delle pennellature in carbonio da integrare sul telaio tubolare di origine Delta S4. Il telaio doveva essere forzatamente in tubi d'acciaio, ma necessitava di essere rivisitato in alcu-



Un'immagine dell'incredibile cerchione in materiale composito prodotto dalla Speedline. Il progetto, stranamente, non ebbe seguito.

ni punti ed in più, con le pannellature in carbonio alla luce delle esperienze fatte con l'ECV, ne avrebbe tratto ulteriore vantaggio. Al progetto ECV collaborarono molte altre aziende italiane, le stesse i cui loghi compaiono sulle

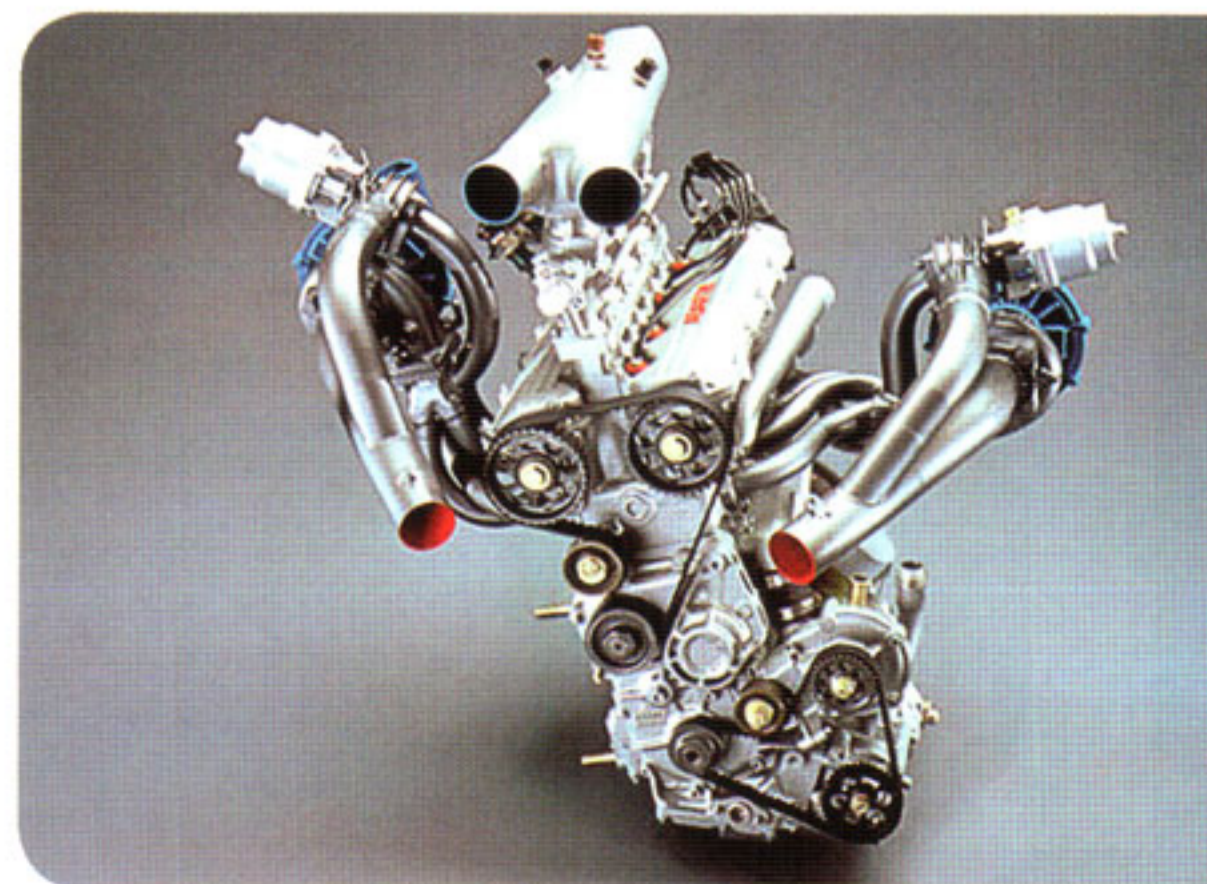
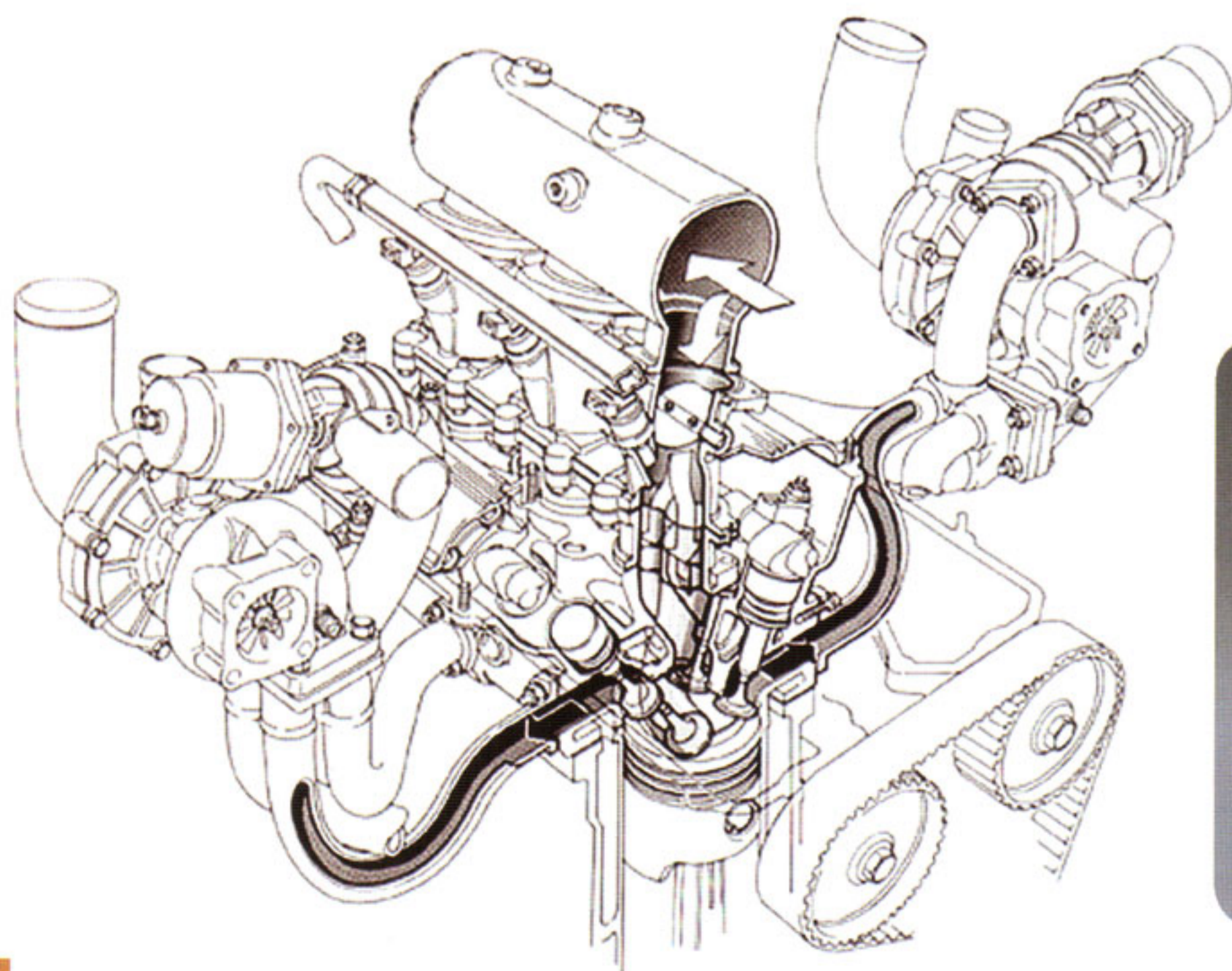




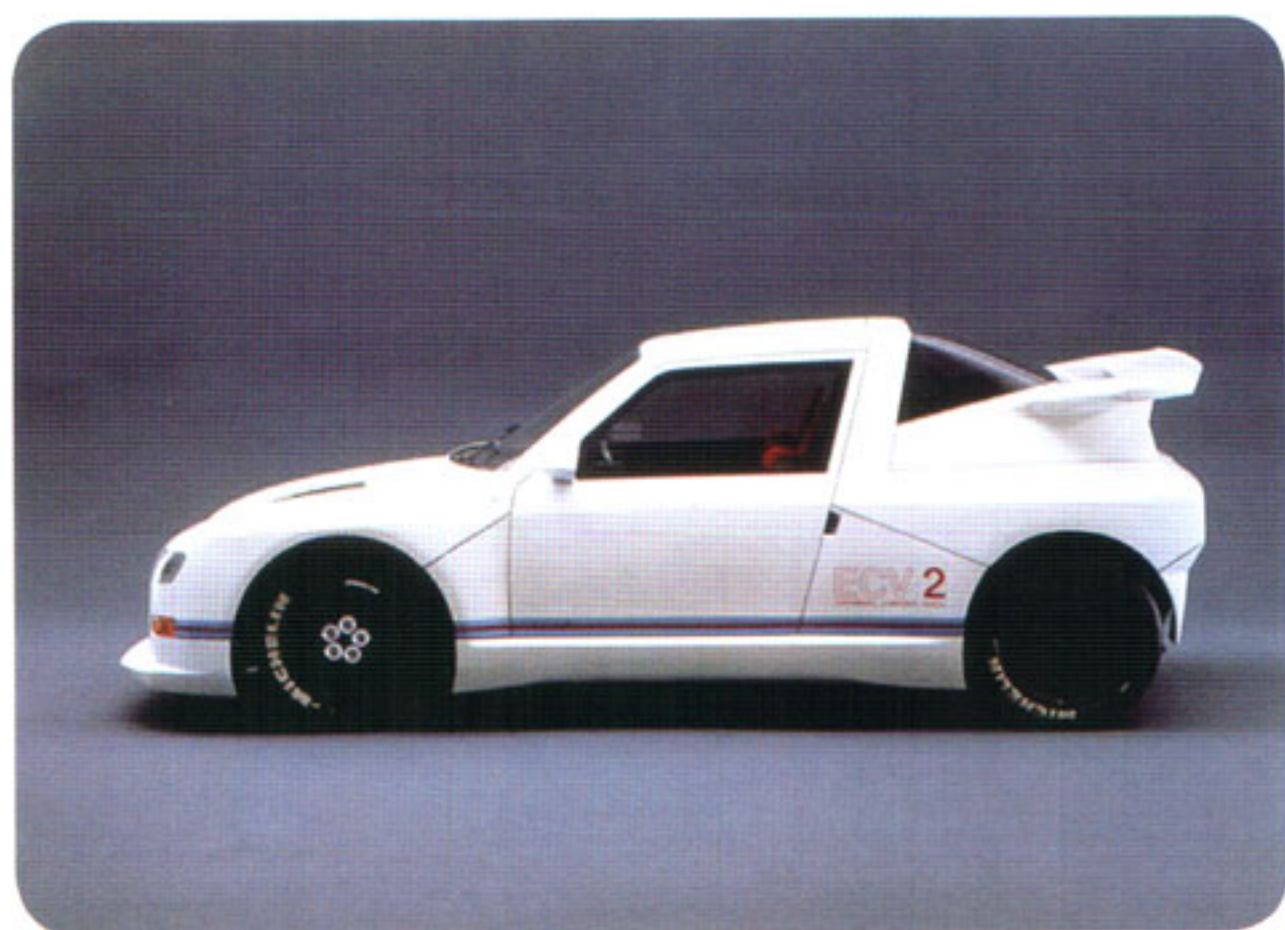
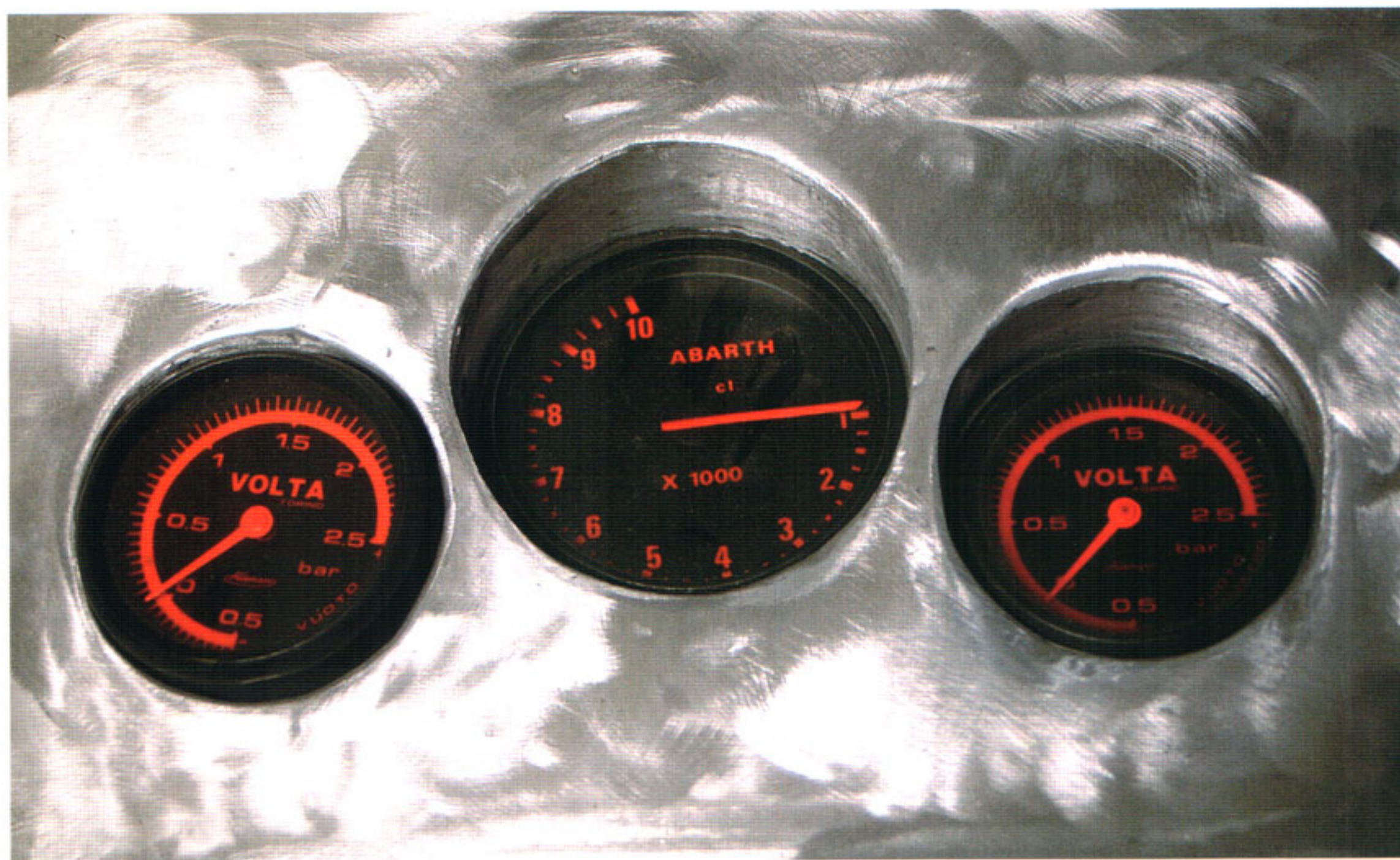
Sotto: nella foto grande schema del motore TRIFLUX a flusso invertito doppio della Lancia Delta ECV, a fianco vista in primo piano del motore TRIFLUX adottato sia sulla Lancia Delta ECV che su modello ECV2; da notare il vistoso collettore centrale e le due turbine dipinte di colore azzurro. A fianco vista a tre quarti anteriore della Lancia Delta ECV. Nella pagina precedente una suggestiva immagine dell'imponente posteriore che adotta innovative soluzioni aerodinamiche, con un generoso alettone e l'estrattore (tipo vetture da pista) nella parte bassa. Lo scopo di quest'ultimo era duplice: creare una sorta di effetto suolo ed estrarre l'aria calda dal cofano motore

fiancate della vettura, rigorosamente dipinta con i colori del MARTINI RACING ma su sfondo rosso, come si deve ad una vera auto sportiva Italiana. Tra queste va citata la Speedline che costruì, in collaborazione con l'Abarth e la Enichem i cerchi ruota realizzati con un materiale composito di carbonio, alluminio e resina epossidica. Il risultato di questi studi portò ad un cerchio di solo 6kg di peso, in grado però di sopportare sollecitazioni di oltre 500 Cv, anche su fondi sterrati. Un capolavoro della tecnologia Italiana. Questa incredibile

vettura non ebbe mai modo di dimostrare realmente tutto il suo potenziale e questo è un tassello che effettivamente manca alla storia dei rally. A Torino però non si accontentarono e, l'anno successivo, grazie all'ingegno del designer Carlo Gaino nacque la Lancia Delta ECV2. Praticamente identica nella meccanica al modello precedente aveva una carrozzeria esterna molto futuristica. Le inconfondibili linee sottili con i colori del Martini Racing erano dipinte su sfondo bianco, mentre le vistose scritte EXPERIMENTAL COMPOSITE VEHICLE, anch'esse posizionate sulle fiancate non lasciavano dubbi sul tipo di auto che fosse. Questo prototipo, che oggi fa parte della collezione del Museo Lancia di Torino fece solo poche e fugaci apparizioni sulla pista Abarth di Corso Marche denominata "Campo Volo" impressionando per la sue



A fianco: un primo piano del cruscotto della ECV in fase di restauro presso Beppe Volta. Da notare il grosso contagiri con fondoscala a 10.000 rpm incorniciato dai due generosi vacuometri collegati ciascuno ad una turbina KKK tipo K26. La pressione di esercizio poteva superare i 2 Bar. Sotto: dalle sapienti mani del designer Carlo Gaino nasce la Lancia Delta ECV2. Un capolavoro di design e meccanica che non avrà mai modo di correre nei rally.



Tutto il resto è storia. Una storia magnifica che sta tra "Mazinga" e la ECV.

Una storia che si chiama Lancia Delta S4. Una vettura incredibile, ancora oggi tra le più belle e blasonate tra le auto da rally. Una vettura che ci porta alla memoria imprese vittoriose, ma anche frammenti di tristezza. Certo, la Delta S4 non ha vinto il Campionato del Mondo Rally. E non ha nemmeno avuto il diritto di replica. Ma nel cuore degli appassionati resta sempre la numero uno. E noi non possiamo non condividere tutto questo.

spaventose prestazioni di accelerazione, quantificate in soli 9 secondi per passare da 0 a 200 km/h in virtù dei 900 kg di peso, e del motore TRIFLUX capace di sprigionare oltre 600 Cv. Davvero incredibile. Questo, in sintesi è quanto è accaduto prima e dopo l'epopea della Lancia Delta S4.

