

# AUTO SPRI NT

ANNO XXII 23 febbraio - 2 marzo 1982 L. 1.000  
N. 8  settimanale di automobilismo  
esce il martedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

Ecco l'aspetto che avranno i due volumi destinati a raccogliere i fascicoli dedicati alla storia della F. 1. Nella foto in basso: Alen prova per AS la Lancia rally

This is how the two volumes which will collect the issues of the History of F1 Racing. In the photo at the bottom: Alen testing the Lancia Rally for AS



FISA  
SCONFESSATA  
A KYALAMI

Ferrari  
(e i piloti)  
b. Balestre 1-0

Vi  
raccontiamo  
a puntate  
**LA STORIA  
DELLA F.1**

NELLE PAGINE CENTRALI  
IL PRIMO FASCICOLO

A PROVA  
DI CAMPIONE

Lancia rally  
10 con lode (di Alen)

PAG. 3

La  
CSAI  
lascia l'ACI  
per il CONI?

Markku Aalen ha provato per Autosprint la nuova Lancia Rally Abarth, la «gruppo B» con la quale la casa punterà al titolo iridato nell'83. Scettico anzichè al primo contatto, il grande rallista finlandese è passato dalla fiducia alla piena soddisfazione del «mezzo» e, alla fine, ha esclamato...

# «molto meglio di Stratos!»

LA MANDRIA (TORINO) - «Fantastic, absolutely fantastic! Molto meglio di Stratos!». Attendevamo che la soddisfazione di Markku Aalen, provata nell'effettuare alcuni giri di prova con la nuo-



CONTINUA A PAGINA 82



Aalen (sopra) durante la prova sperimentale della Lancia Rally Abarth. Al centro (Foto Pirella)

Aalen (sopra) durante la prova su asfalto della Lancia Rally Abarth. Foto Pirella

## «molto meglio di Stratos!»

**◆ CONTINUAZ. DA PAG. 81**

va vettura rally del Gruppo sul percorso di asfalto della pista «La Mandria» nel parco regionale che si trova a pochi chilometri da Venaria Reale, si trasducesse anche in un'esclamazione in dialetto piemontese. Magari della zona di Chieri. La sua gioia in inglese l'aveva già manifestata, così come in quella sorta di italiano di Lapponia. Ora, dopo i tanti anni trascorsi con la Fiat, tutti, e soprattutto Giorgio Pianta, il padre putativo della Lancia Rally Abarth, aspettavano che un gustoso «Boja fhas!» uscisse dalla bocca, finlandese, del pilota. Invece, nulla, Alen ripeteva il

suo «fantastic», come per scacciare dai suoi pensieri gli incubi di una quattro ruote motrice tedesca. Dopo un ulteriore giro di prova, pensava già alla Corsica e a cosa avrebbe potuto fare con la «037» su quella «indigestione di asfalto».

Ed ecco il suo «rapporto».

«Se devo essere sincero, ero piuttosto scettico prima della prova. La macchina mi era sembrata molto bella, avevo provato quella di serie, ma non credevo proprio che il primo assaggio della vettura da corsa mi avrebbe così soddisfatto.

Le settimane che avevano preceduto il test, le avevo trascorse a casa, poi in Lapponia e mi ero concesso un "intervallo" per correre l'Arctic. In Lapponia, tra una sauna tonificante, un giro in motoslitta, e tanto fondo con gli sci, avevo il tempo, troppo, di pensare a questa



stagione e alla nuova macchina, il mio futuro. Ma mi era sorto il complesso della Quattro, una vettura che consideravo inarrivabile se sulla nuova macchina non si fosse sfruttata la soluzione della trazione integrale. La mia amarezza e sfiducia era stata appesantita dal fatto di non aver potuto correre a Montecarlo, in Svezia e adesso in Portogallo, visto che per questi ultimi gara, alla quale contavo di partecipare con un "31", non ho trovato il giusto sostegno finanziario, e degli 80.000 dollari che mi sarebbero serviti per affrontare la trasferta, ne ho contati solo la metà.

Poi mercoledì è arrivato. E per me è stato Natale.

Quando sono salito sulla Lancia Rally ho provato subito una sensazione gradevole, per me, la comodità. Una condizione che non avevo potuto trovare sulla Stratos nelle poche gare che ho disputato con quella macchina. Perfetto. Ci stavo benissimo. Accensione e via, "grande attack"



In alto, Alen ha preso possesso della sua nuova «arma». A fianco e sotto, alcuni momenti della prova alla «Mandria». Sopra, il cruscotto nel quale sintesi, semplicità e perfezione si miscelano in una bella «forma» (F. Press) Top, Alen took possession of his new «weapon». Beside and below, some stages of the «Mandria» test. Above, the dashboard on which straightforwardness, simplicity, perfection combine into a beautiful «shape».



per provare la versione da asfalto, quella alimentata a iniezione. Una "pompa" (la nostra, italica "boomba": la storpiaatura è sempre dovuta all'idioma italoapponese di Alen). La prima caratteristica della macchina che mi ha colpito è stata la trazione, fantastica. Giorgio Pianta giustifica così la buona impressione che Alen ha tratto dalla trazione della Lancia Rally: « La buona trazione deriva dall'impostazione generale che l'ingegner Limone, il padre della Lancia Rally, ha voluto e saputo dare alla vettura, che è frutto di tanti anni di studio, frutto soprattutto dell'esperienza che l'ingegner Limone, cresciuto « alla corte » dell'ingegner Colucci, quello della 131 Abarth, si è fatto seguendo i rally.

Limone ha cercato di ripartire i pesi prevalentemente sul retrotreno: poche masse ben so-

spese, montanti in alluminio, e un doppio ammortizzatore che permette un ottimo controllo di queste masse.

« Le prime curve del "percorso-asfalto" della "Mandria" mi hanno permesso di spingere senza problemi sull'acceleratore e dopo pochi metri ho affrontato a forte andatura un bel tornante, ho premuto il pedale del freno e l'ho sentito morbido. Anche questo fantastico. Forse la caratteristica migliore della nuova Lancia Rally ».

Il sistema di frenata — spiega Pianta — è costituito dalla solita pompa, con ripartizione registrabile mediante un bilanciere comandato dal pilota. In più, rispetto al "31", vi è un servofreno che fino ad ora abbiamo mantenuto per la versione stradale, ma che poi abbiamo provato con buoni risultati anche sulla versione da corsa. Ogni circuito,

quindi, ha il suo servofreno. Le pinze anteriori sono delle Brembo a doppio cilindretto con corpo stampato dalla Teksid. Posteriormente abbiamo le pinze di serie che sono fuse in lega leggera e quindi uguali a quelle della versione stradale. Il freno a mano idraulico, è del tipo a circuito passante, per cui si utilizza per bloccare il retrotreno in un circuito di uso normale. Non è più come sulla 131, dove c'era proprio una pinza che svolgeva questa funzione.

« Esco dal tornante in terza a tremila giri e in un allungo di quattrocento metri raggiungo tranquillamente i 180 km all'ora. A 8mila giri. La coppia è molto buona ».

Il compressore volumetrico viene utilizzato proprio perché offre una risposta immediata e chiaramente, con l'iniezione, riesce ad esprimere al massimo

questa capacità di « erogare » tanta coppia subito. Con la versione a iniezione, poi, il motore riesce a sviluppare, attualmente circa 230 CV, mentre quella per percorsi sterreni, a carburatori, ne sviluppa 255-260, ma con una utilizzazione ancora migliorata. L'obiettivo comunque è quello di portare i CV alla soglia dei "300" per la versione su asfalto e dei 270 per quella su terra.

« E' un mini-circuito piuttosto nervoso e dopo l'allungo trovo un paio di belle curve, una da seconda e una da terza. Soltanto in una occasione dovrò innestare la prima marcia. La macchina tiene la strada davvero bene ed è già "mia", guidabilissima ».

Per quanto riguarda l'aerodinamica della Lancia Rally abbiamo sentito l'ingegner Limone: « Siamo partiti molto decisi per migliorare l'aerodinamica della ve-



CONTINUA A PAGINA 84



A sin., anche Riccardo Patrese ha provato la nuova Lancia Rally. Nella foto è assistito dal super meccanico Rino Buschiatto. Sopra, ben visibile il grosso spoiler che « lavora » a pieno regime già ad una velocità di 80 kmh. Sotto, la versione-terra della Lancia Rally. Alimentata a carburatori, sviluppa attualmente 255 CV (FotoPress e Tesol Left, Riccardo Patrese, too, tested the new Lancia Rally. In evidence, the large spoiler which « works » at full rate already at a speed of 80 kmh. Below, the gravel version of the Lancia Rally: with carburators, it develops currently 255 HP



## «molto meglio di Stratos!»

**♣ CONTINUAZ. DA PAG. 83**

tura. Abbiamo lavorato senza mai dimenticare gli obiettivi, senza mai andare troppo vicini al suolo. Abbiamo iniziato con una carrozzeria che avevo disegnato partendo dalla «Montecarlo» e che è servita per bilanciare la vettura su strada. Poi siamo andati in galleria del vento con un modello che in parte ci soddisfaceva. L'abbiamo fotografata e Pininfarina ha provveduto a disegnare una vettura bella, sulla quale abbiamo aggiunto uno spoiler posteriore che bilancia bene la vettura. Abbiamo fatto delle prove con un'alba, ma questo mi sembrava poco funzionale nei rally: più esposta agli urti. Mentre lo spoiler, tutto sommato, anche se più rozzo offre maggiori vantaggi».

«Ed ecco il primo difetto, il cambio, che difetto non è perché sarà presto sostituito da un cambio nuovo. Quello impiegato nella macchina che sto provando è praticamente quello di serie a sincroneizzatori. Quello nuovo avrà circa gli stessi rapporti di questo. Come quello in uso sul "31". Il cruscotto è nuovo, molto semplice».

L'abbiamo voluto semplice —

continua Pianta — per far sì che il pilota possa concentrarsi al massimo sulla gara senza dover pensare ad altro. Una luce verde segnala che tutto va bene. Questo strumento è previsto in funzione dell'evoluzione della vettura. Una serie di fili collegati a questo segnale, danno il «consenso»: verde, giallo, rosso a seconda della funzionalità dei componenti della vettura».

«Pianta mi ha detto che il sistema di sospensioni di questa macchina permetterà in futuro di passare dall'assetto asfalto a quello terra senza dover apportare sostanziali modifiche e sem'appesantire la macchina».

Era già una caratteristica della 131 — dice Pianta — abbiamo evoluto il «discorso». Anteriormente si cambia il gruppo ammortizzatore, posteriormente l'intervento è limitato alla molla e alla distribuzione degli ammortizzatori. Oltre ad una regolazione di taratura molla-ammortizzatori, per ora, per la terra-asfalto non si farà nulla. In futuro si vedrà se per qualche gara particolare, tipo Safari, sarà necessario utilizzare diversi punti di attacco della sospensione». «Grazie al telaio tubolare abbiamo abbandonato il sistema McPherson — prosegue l'ingegner Limone — per le sospensioni anteriori, perché non ci aveva mai soddisfatto nel 131. E siamo passati ad un tipo a parallelogramma articolato. Nella parte inferiore

abbiamo un braccio sul quale lavora la molla e sopra il solito braccetto tipo formula, anche quello in tubi. Il braccio superiore della sospensione ha la particolarità di avere a scelta quattro punti di attacco sul telaio. Questo per poter più facilmente variare l'altezza dell'assetto in funzione dei percorsi anche se in realtà i punti di attacco effettivamente utilizzabili sono due. C'è anche un ammortizzatore Bilstein con molla coassiale e posteriormente abbiamo rinunciato ai punti che ci sembravano un po' troppo vulnerabili in un impiego rallistico. Inferiormente abbiamo un trapezio a larga base, superiormente un triangolo particolare, arcuato, al cui interno si inserisce la molla con doppio ammortizzatore. La particolarità della sospensione posteriore è quella di avere il passaggio dei carichi verticali che nel rally sono sempre gravosi, direttamente dalla sospensione al telaio senza intermezzo dei bracci. Questo fa sì che tutti i carichi di urto verticali passano direttamente da montante a telaio senza sollecitare le testine, quindi senza sovraccaricare i bracci che sono sempre il punto debole».

«Sia la versione asfalto sia quella "terra" della Lancia Rally si sono dimostrate più veloci del "31". Per la prima di quasi 2" a chilometro, per la seconda di un secondo e mezzo a chilometro. Un bel miglioramento se si considera che slamo all'inizio. Pianta ha detto che la cosa sorprendente di questa macchina è l'affidabilità che ha dimostrato. Lui non è ancora riuscito a rompere nulla, mentre il "31" che si dimostrò subito velocissimo, ha dato molti problemi sin dall'inizio. Adesso tocca a me, Bettiga e Vudafieri proseguire i test della nuova macchina e fino a mercoledì saremo alla "Mandria" per girare. Io credo che la versione alimentata a iniezione che sarà messa in gara solo dal 1. luglio, il vero "gruppo B", possa essere una macchina vincente e Pianta e d'accordo con me. Vudafieri dice addirittura che la Lancia Rally da asfalto è più "forte" della Ferrari e ciò mi dà maggiore fiducia, visto che lui ha già corso con la Ferrari. Insomma nelle prime gare, Corsica e Acropoli per quanto mi riguarda, correrò con la versione a carburatori che è più pesante dell'altra di 20 chili, raggiunge i 980 kg e offre circa venti cavalli in meno. Dal primo luglio, vedremo la "bomba", quella vera, che peserà 960 chili e alla quale saranno modificate le portiere rispetto alla macchina che ho provato. Metteremo quelle in plastica. Fantastico. Adesso non mi sento più un "torero" come quando guidavo la Stratos. E non dovrà più affrontare l'Audi Quattro con la vecchia (e amata) 131. Con questa Lancia Rally parlo alla pari. È una vettura omogenea, nella quale hanno cercato di far sì che nessun elemento penalizzasse un altro. Per me è davvero una "bomba"».

Markku Alen



Il test è finito, Alen «esce» visibilmente soddisfatto (F. Press)

The test is finished, Alen climbs out, obviously happy

## La Lancia Rally in sintesi

Motore:	Abarth a 4 cilindri in linea
Cilindrata:	1995 cm <sup>3</sup>
Alesaggio:	84 mm
Corse:	90 mm
Compressore:	Abarth volumetrico
Potenza:	a circa 8000 g/min. 260 - 300 CV
Alimentazione:	Iniezione indiretta sistema Bosch
Lubrificazione:	carter secco, radiatore olio termostatico
Frizione:	monodisco con guarnizione metalloceramica
Cambio:	deriva Z.F., ad innesti frontali
Sospensioni:	a parallelogramma, ammortizzatori Bilstein
Freni:	Brembo con dischi autoventilanti
Materiali d'attrito:	Ferrodo 311
Ruote:	Speedline ant. 8 x 16" post. 10 x 18"
Pneumatici:	Pirelli P7 ant. 230/16 post. 265/40-18
Peso:	960 kg
Lunghezza:	3880 mm
Passo:	2445 mm
Altezza:	1245 mm circa
Larghezza:	1800 mm
Applicazioni elettroniche:	Maserati Marelli
Lubrificanti:	Olio Fiat
Cinture di sicurezza:	Babett-Britax
Prolettori:	Siem
Sistemi ritrappo:	Savara
Strumenti:	Borletti

Testo raccolto da Ivan Zuccheroni