

### **La Storia della Lancia Delta Hf**

Inviato da : Antonio Arcese

Pubblicato il : 26/11/2012 18:07:11

Storia della Lancia Delta Integrale - Dal 1979, questa è la prima volta che vengono modificati i lamierati della Delta. La fanaleria della Delta HF Integrale Evoluzione è completamente nuova, con i doppi proiettori di diametro ridotto a 130 mm, ma con una migliorata intensità e distribuzione della luce. Prese d'aria supplementari sul cofano e sulle bombature migliorano il raffreddamento del vano motore e dell'impianto frenante. Il bocchettone del carburante è come quello usato nelle competizioni, i tergicristalli hanno uno spoiler incorporato che ne migliorano l'efficacia alle alte velocità e sulla sommità del portellone posteriore viene aggiunto uno spoiler ad incidenza regolabile, che migliora il coefficiente di penetrazione dell'aria della vettura. L'impianto di scarico prevede una tubazione singola con terminale da 60mm di diametro.

La potenza del motore della Delta HF Integrale Evoluzione è salita a 210 CV a 5750 giri/min. La pompa dell'idroguida garantisce un'efficienza con valori prossimi a quella usata per le competizioni. Sulla stessa idroguida è stata aggiunta una serpentina di raffreddamento. La velocità massima è di 220 Km/h e la Deltona impiega 5.7 secondi per passare da 0 a 100. Viene introdotto per la prima volta a richiesta il condizionatore.

Per soddisfare i requisiti antinquinamento, anche questa versione viene fornita con motore 8V Kat. Questa versione, fornisce 186 CV.

Nel 1993 la produzione viene ceduta alla Maggiore, che rileva gli impianti Lancia di Chivasso. Il motore 16v viene aggiornato, aggiungendo il catalizzatore con sonda Lambda e diventando Euro1. Grazie ad interventi mirati la potenza sale ancora, e raggiunge i 215 Cv a 5750 giri/min mentre la coppia cresce a 32 Kgm a soli 2500 giri/min. Questa Delta viene solitamente chiamata Evoluzione 2.

Viene montato un turbo più piccolo e cambia il controllo elettronico della centralina Magneti-Marelli: migliora la gestione degli iniettori e vengono attuati accorgimenti mirati per un miglior sfruttamento del turbo (anche a livello fluidodinamico). Il motore diventa più elastico, con minore ritardo del turbo, ma rimane meno cattivo della serie precedente.

È la prima Delta, dai tempi della 4WD, ad essere pensata espressamente per la vendita e non per le corse.

A livello estetico (e funzionale) si notano cerchi da 16" con pneumatici 205/45 ZR, testata dipinta di rosso, nuovi gocciolatoi tra superfici vetrate e tettuccio, sedili in Alcantara beige, nuovo volante Momo a tre razze, bocchettone carburante in alluminio.

Dotazione di serie con ABS e Aria Condizionata, viene eliminato il tetto apribile a richiesta.

Miki Biasion ha corso con la Lancia dal 1983 al 1991

Miki Biasion, nelle prime tre stagioni con la Casa Torinese, prende parte nuovamente ai Campionati italiano, europeo e mondiale a bordo di una Lancia Rally 037. Nel 1983 vince sei rally e i Campionati italiano ed europeo. Nel 1985 si aggiudica altre due gare. Dall'anno successivo partecipa solo al Campionato del mondo. Nel 1986 al volante della Delta S4 conquista il Rally d'Argentina, la sua prima vittoria iridata. Nello stesso anno arriva quinto nella classifica mondiale.

Nel 1987 debutta con la Delta 4WD e si aggiudica tre corse (Montecarlo, Argentina ed Sanremo) e con 94 punti diventa vicecampione del mondo preceduto di soli sei punti dal finlandese Juha Kankkunen.

Miki Biasion nel 1988 a bordo della Lancia Delta Integrale vince cinque rally e il Primo Campionato mondiale. Domina anche il Giro d'Italia automobilistico in coppia con Patrese al volante di una Alfa 75 Evoluzione da 335 cv. Nel 1989 centra altre cinque vittorie e bissa il Titolo iridato.

Miki è stato il terzo rallyista, dopo Röhrle e Kankkunen, a vincere due Mondiali e il secondo, dopo lo stesso Kankkunen, a vincerli consecutivamente. Nel 1990 vince due gare, il Rally del Portogallo e il Rally di Argentina, sempre con la Delta, che si conferma l'auto da battere, con il suo quarto titolo

mondiale marche, ma il mondiale piloti va nelle mani di Carlos Sainz. Nel 1991 disputa una buona stagione con diversi piazzamenti a podio ma il mondiale si conclude ancora una volta con la vittoria di Kankkunen su Lancia, campione costruttori per la quinta volta consecutiva.

Tra il 1988 ed il 1989 vince con la Delta ben 12 gare del Mondiale

(tratto da Elaborare)