

Testo del servizio di Elaborare Dicembre 2012 sulla mia Lancia Delta Hf Evoluzione Gr.A
News

Inviato da : Antonio Arcese

Pubblicato il : 10/1/2013 15:30:00

Delta ☐ per sempre!
Dal test esclusivo alla nostra concept

(scarica qui anche il .pdf del servizio)

<http://www.deltona.it/modules/wfdwnloads/singlefile.php?cid=3&lid=81>

Tornerà mai in produzione una Delta come quella del mondiale? Lancia non ci pensa affatto e noi proponiamo la nostra, perché il suo mito non tramonta e resta per sempre nel cuore degli appassionati.

Non è la notizia del giorno, ma ugualmente è una di quelle che ti lascia l'amaro in bocca per tanto tempo: Lancia non ha più appeal sul pubblico e, di conseguenza, il gruppo Fiat probabilmente non investirà più su questo brand. Un triste epitaffio per un Marchio glorioso! Credere che la Lancia sia morta oggi e che la colpa sia di Sergio Marchionne è un grosso errore. Un manager, in momenti di difficoltà, deve pensare a fare cassa, a evitare di chiudere gli stabilimenti soprattutto in una fase in cui si vendono tante macchine nuove come nel 1970. La responsabilità della fine di Lancia è di altri! E ☐ di chi non ha creduto in questo Marchio da vent'anni fino ad oggi, sfornando automobili a dir poco improbabili, sbagliando completamente il tiro. Lancia era una Casa di auto lussuose e prestigiose, ma anche un Brand legato inscindibilmente al mondo delle corse e alle vittorie importanti conseguite con vetture spesso all'avanguardia. Tralasciando la pista, dove ha comunque ottenuto tanti allori, Lancia è sinonimo di rally. Fulvia, Stratos, 037 e Delta hanno vinto tutto quello che c'era da vincere. I telegiornali davano notizie sull'andamento dei rally, quando Biondi massacrava i suoi avversari e in tutto il mondo ci invidiavano il successo della Delta: una macchina pronta per il pensionamento nel 1986 ma che, a suon di vittorie e di vendite, rimase in listino per altri lunghi anni. Chi se lo poteva permettere comprava l'Integrale, chi non aveva quelle disponibilità sceglieva le HF o i modelli più adatti ad un uso familiare. Compresa la velocissima turbodiesel! Sull'onda di questi successi nessuno capì che bisognava continuare su quella strada. Il costo di sviluppo di una nuova auto e di una nuova trazione integrale fu giudicato inaffrontabile e tutte le risorse del Gruppo destinate alle competizioni furono concentrate sulla F1, negli anni in cui la Ferrari non vinceva nulla. La Subaru, invece, dopo aver commissionato un penoso motore 12 cilindri boxer alla Motori Moderni e sperperato un po' di soldi in F1, capì che quello non era il suo retaggio. Salutò tutti e si buttò nei rally. L'Impreza è diventata la sua icona e, anche se non bella proprio come fu la Delta, è diventata una dream car, una macchina che tutti sognano perché raggiungibile e che ti fa sentire un grande pilota anche se non sei nessuno. Così, in questo momento di grande rammarico per un'opera di demolizione durata vent'anni e operata con vetture del calibro come la K o la Thesis, o con la mancata produzione della nuova e bellissima Fulvia Coupé, abbiamo voluto opporre il mito della Delta a quello della Impreza, vedere dove si è fermata una e dove è partita l'altra. Confrontarle alla lontana e cercare di capire come NOI, popolo di Elaborare, avremmo voluto la Nostra Delta del 21° secolo. Quella che ci avrebbe fatto fare la fila dal concessionario e sulla quale i bambini di oggi avrebbero spiacciato il naso sul vetro, sognando di averne una da grandi. Quella che non avrebbe mai fatto dire a nessuno ☐Lancia non ha più appeal sul pubblico☐ Ma prima di tutto abbiamo scovato e provato un esemplare leggendario della Delta: un'Integrale del 1989 guidata nelle speciali di tutto il mondo da Biondi e Kankkunen: una leggenda su 4 ruote! Mettetevi comodi e, come direbbero gli americani ☐ enjoy Elaborare!

La prova della Delta Gruppo A all'ISAM
6 pagine

Cartella Foto Delta Martini

Frase ad effetto

Deltona Gr. A, un tuffo nel passato.

Occhiello Speed test Lancia Delta HF integrale Gr.A

Titolo Déjà vu

Abbiamo messo la Deltona Gr.A nelle mani di Alessandro Barchiesi, pilota ed esperto conoscitore del mezzo con il quale ha disputato numerose gare. La freddezza del pilota a braccetto con il cuore di appassionato

Eccomi di nuovo con una tastiera fra le mani a descrivervi, da appassionato di ogni cosa che fa "brum ad alti livelli", ciò che ho avuto l'opportunità di testare in una bella giornata soleggiata di ottobre presso il circuito ISAM di Anagni. Il piatto del giorno era quello di provare, per conto della rivista Elaborare, una delle auto che ha scritto intere pagine sulla storia dei rally di tutto il mondo. Ebbene sì signori, la mitica Lancia Delta Gr. A in versione Integrale Evoluzione; l'ultima prodotta dal reparto corse Abarth, messa a nostra disposizione da un eccellente collezionista. Avendoci corso a lungo, vi lascio immaginare cosa si è scatenato in me, al pensiero di poter riassaporare quelle sensazioni e quegli odori che si possono percepire dopo la bellezza di diciotto anni: era il 1996, l'anno in cui smisi di correre con questa inimitabile vettura. Non ci crederete, ma quando l'ho vista arrivare sul carrello, il mio cuore ha cominciato a battere in maniera più veloce, perché nella mia mente è riemersa una sequenza di bei ricordi che mi hanno illuminato lo sguardo, facendomi sorridere come un bambino che vede avvicinarsi il giocattolo tanto sognato. Voi direte: perché sognato? Sì, lo confesso, la notte prima del test mi è apparsa e non vedevo l'ora che venisse giorno! Ritornando un po' alla sua carriera, la Delta da rally è stata progettata dal reparto corse Abarth, dopo l'abolizione dalle corse su strada delle auto gruppo B, tipo Delta S4, Peugeot 205 Turbo 16 ecc. a causa della loro velocità e pericolosità, in quanto erano dei veri e propri prototipi non derivati dalla serie. La Delta venne omologata sia in versione Gr. N che in Gr. A, almeno all'esterno apparentemente simili, ma completamente diverse nella meccanica. La prima, a corto di cavalleria e con un sottosterzo esagerato, non supportato da un sovrasterzo di potenza in uscita se parliamo di guida su asfalto; la situazione migliorava se l'aderenza diminuiva, meglio ancora sullo sterrato. La seconda, la mitica Gr. A, come si suol dire era proprio tutta un'altra storia! Il concetto di base, all'inizio del progetto, era realizzare una 4WD molto performante con molta potenza scaricata a terra, ma nervosa nelle reazioni perché aveva il passo corto e una carreggiata non esagerata. La sicurezza, con la trazione integrale, aumentò parecchio, ma anche le prestazioni: pensate che la 4WD Gr. A, oltre ad essere una vettura con una scocca tradizionale anziché un telaio a traliccio ricoperto da una carrozzeria in fibra, quale la S4, dai primi test risultò subito più veloce di un secondo al chilometro rispetto alla sorella precedente che vantava 450 CV, contro i 270 CV della nuova nata. Sull'onda dei primi successi, tutti i modelli "Integrale" sono sempre aumentati in larghezza di carreggiata e quindi di parafranghi; le motorizzazioni sono cresciute dal modello 8V della 4wd, abbandonato subito negli sviluppi seguenti per fare posto al più corpulento 16V fino a creare, ancora oggi, una delle più belle auto da corsa. Mi ritengo una persona fortunata perché nella mia carriera ho avuto la possibilità di portare in gara tutte queste versioni sia in Gr. N sia in Gr. A, e ogni volta che si passava all'evoluzione successiva era sempre una sorpresa rendersi conto che gli uomini dell'Abarth, di una volta, erano veramente delle persone eccellenti a progettare e a rendere vincente sulla strada qualsiasi auto, grazie anche a dei meccanici stratosferici, pronti a compiere dei miracoli per sostituire qualsiasi particolare meccanico. In un parco assistenza del Rally di Sanremo, ricordo di aver visto con i miei occhi sostituire alla vettura di Biasion il turbo completo in 17 minuti. Considerate che quando è arrivata la macchina, bollente e irriconoscibile per il fango, i magnifici 7 si sono messi all'opera: chi sopra e chi sotto con un'organizzazione maniacale, et voilà, non hanno neanche pagato ritardo in minuti al controllo orario successivo.

Un tuffo nel passato: al volante del mito

Dopo gli innumerevoli scatti fotografici che hanno messo in risalto tutte le finiture e le particolarità tecniche (io se potessi me la metterei in salotto!), è giunto il momento in cui Igor, il fotografo, ha chiesto ad Antonio, il proprietario della Mitica e al sottoscritto d'infilare la tuta, per dare un senso alla bella giornata, e soprattutto cominciare a respirare un po' di quel sano profumo che questa, e dico solo questa vettura emana una volta seduti all'interno.

Dopo pochi giri di riscaldamento per avere la certezza che tutti i liquidi e l'olio, da quello del motore a quello del cambio e dei differenziali, fossero tutti alla giusta temperatura, ho cominciato ad allungare un po' sia per scaldare le gomme che per verificare la risposta dell'assetto, una cosa che mi è sempre piaciuta tanto. Zigzagando a bassa andatura, tipo cerebroleso in vacanza sotto il sole... ahahah... e non facendo tanta strada, riesco a capire quanto sia reattiva precisa e affilata fino al 50%, poi chiaramente andare forte è tutt'altra cosa. Ma bastano piccoli movimenti con lo sterzo per capire come si comporta e come devo comportarmi! Altro fattore molto importante visto la maestosità dell'impianto frenante, con dischi Brembo da 330 mm e pinze "oro", è capire quanto frena e lì posso dirvi che ci vuole qualche gara per capirlo, perché noi umani freniamo sempre prima di dove si potrebbe, ma vi assicuro che ci vuole un gran cuore. La configurazione della pista mi ha permesso di saggiarla nello stretto con delle esse da affrontare in terza, rallentandola leggermente in entrata con il piede sinistro sul freno per abbassare il muso, e far girare il posteriore in vista dell'uscita di curva con il gas a fondo, e anche sul veloce. Il motore è il classico 2 litri turbo 16V, "flangiato" e strozzato nell'aspirazione fissa a 34 mm. Il turbo nella configurazione "gara" girava tra 1,5 e 1,7 bar, oggi saremo intorno a 1,5. La Deltona sale di pressione abbastanza presto (soprattutto per l'epoca!); intorno ai 3.000 g/m è già carica e spinge forte fino ai 5.500 g/m. Potrebbe allungare bene fino ai 6.500 g/m, ma la strozzatura la limita e alla fine conviene cambiare tra i 5.500 e i 6.000 g/m. Il cambio è un innesti frontali a sei rapporti made in Abarth, rapidissimo e precisissimo anche oggi. La rapportatura è corta e consente alla Delta di guadagnare velocità in ogni condizione, tanto in salita quanto in discesa. La trazione integrale è permanente, ma la distribuzione della coppia dipendeva anche dalla gara; in genere la ripartizione era 60/40, ma si poteva arrivare tranquillamente al 70/30. Lo sterzo idraulico è ancora abbastanza preciso, ma al di là di questo, il lavoro per far girare la Delta è di quelli importanti. Bisogna avere braccia forti e una buona resistenza, non tanto per fare due giri in pista come oggi, ma per terminare un rally nelle prime posizioni. E' importante sbilanciarla e farle muovere la coda in frenata, per trovarsi in inserimento con il muso dentro alla curva e il posteriore che, scivolando, aiuta a chiudere. In questo è fondamentale anche lavorare con il sinistro, per spostare i pesi a proprio piacimento e anche per tenere sempre "arzilla" il turbo, limitando al minimo il turbolag comunque abbastanza ridotto. Per mia somma gioia oggi ho potuto lavorare anche un po' di leva (freno a mano idraulico) per poter girare più stretto al Cavatappi, un tornantino in discesa, dove l'"adrenalina" di Antonio in veste di navigatore è andata a fondoscala! Tutto il giro era fatto in funzione di arrivare al dosso prima del tornante di quinta piena e poi ai 70 m una pestata forte per frenare, scalare rapidamente fino alla seconda e una volta accennato l'ingresso colpo di leva e via di traverso, che libidineeee! Nonostante sia passata qualche primavera è una vettura che ancora non nasconde il suo fascino e la sua cattiveria, e vederla andare via sul carrello con il sole che scompariva dietro la cittadina di Anagni, mi ha lasciato triste ma felice di averci "riparlato"!

Contiene

- 1 Box Chi è Alesandro Barchiesi + 1 Foto (sottocartella Barchiesi)
- 1 box Delta Story +3 foto (sottocartella Delta Story)
- 1 box Palmares
- 1 box Cronostoria con 3 / 4 foto e foto libretto (sottocartella Cronostoria)
- 1 Box Non solo rally con 1 foto (sottocartella Nonsolorally)
- 1 Box Alessandro Barchiesi (autore del test) con 1 foto

BOX

Chi è Alessandro Barchiesi

Tre volte Campione Italiano di Coppa Italia e tante vittorie singole in ogni categoria, su ogni tipo di fondo e al volante di qualsiasi genere di vettura da corsa. E' istruttore di guida, collaudatore di

pneumatici e non solo... infatti è un appassionato di motori a 360 gradi, tanto che quando smette i panni di veloce pilota di auto torna al suo primo grande amore... il cross e l'enduro su due sole ruote. Con la Delta ha avuto una lunga storia d'amore, avendoci corso in tutte le versioni dalla Gr. N alla A, su terra asfalto e in ogni condizione. Al volante della Deltona ha anche sfiorato un Trofeo Bettega al Motor Show di Bologna del '96, perso in finale per un'inezia.

Box

Delta Story

La storia della Lancia Delta inizia nel 1979, quando viene presentata al Salone di Francoforte nelle cilindrate 1,3 e 1,5 litri. È una macchina che piace subito per la sua linea moderna, con paraurti integrati e finiture di classe, ed è eletta "Auto dell'Anno 1980". Già nel 1982 viene lanciata una versione sportveggiate, la GT 1.6 da 105 CV, e inizia lo studio della 4 ruote motrici che, con lo stesso motore in versione sovralimentata mediante turbocompressore, eroga 130 CV. Nel 1993 abbiamo la versione 2 ruote motrici della 1.6 turbo, denominata HF: 130 CV per 190 km/h. Nel 1985 nasce la S4, versione Gruppo B con propulsore 1.750 turbo volumetrico e 4 ruote motrici. Il cambiamento regolamentare, deliberato per ragioni di sicurezza (queste vetture raggiungevano potenze nell'ordine dei 600 CV), ne decretò la fine nel 1986. In quello stesso anno viene presentata la Delta HF 4WD, destinata alle competizioni nelle categorie Gruppo N e A. Distinguibile dalla Delta "normale" per i 4 fari anteriori, 4 freni a disco e per gli speciali cerchi in lega, ha un 2 litri turbo da 165 CV. Nel 1987 debutta la versione Integrale, con motore rivisto e corretto per erogare 185 CV e con il primo allargamento della carreggiata con parafranghi specifici. Nel 1989 arriva l'Integrale 16V, con propulsore portato a 200 CV, nuovi parafranghi e cofano bombato. Nel 1991 si fa strada la "Deltona", o "Evoluzione": una Delta Integrale estremizzata in base alle esigenze delle competizioni. 210 CV, ulteriore allargamento della carreggiata con nuovi parafranghi, cofano ancora più bombato, ammortizzatori rialzati e tante altre "chicche". Il canto del cigno della Delta è l'Evoluzione 2: meno brutale della Evoluzione 1, concepita più per il mercato che per le competizioni, è più elastica nel funzionamento. Ha i cerchi da 16", ABS, aria condizionata e catalizzatore. A richiesta può essere escluso il tetto apribile. Ha 215 CV e vola a 220 km/h, con uno 0-100 da 5,7 sec.

Un mito che ha segnato la storia del mondo dei rally

Palmarès Delta Integrale 1987- 1999

6 Campionati del Mondo Rally Costruttori (1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992)

3 Campionati del Mondo Rally Piloti (Miki Biasion nel 1988 e nel 1989 e Juha Kankkunen nel 1991)

5 Campionati Europei Rally (1988 con Fabrizio Tabaton, 1989 con Yves Loubet, 1990 con Robert Droogmans, 1991 con Piero Liatti e 1993 con César Baroni)

2 Campionati Europei Rally Produzione (Gruppo N) (1988 con Piero Liatti e 1989 con Maurizio Ferrecchi)

6 Campionati Italiani Rally (Dal 1988 al 1991 con Dario Cerrato, 1992 con Piergiorgio Deila e 1993 con Gilberto Pianezzola)

6 Campionati Italiani Rally su Terra (1989 con Romeo Deila, 1990 con Michele Gregis, 1991 con Giorgio Buscione, 1992 con Mario Stagni, 1993 e 1994 con Giuseppe Grossi)

6 Campionati Francesi Rally su Terra (1990 e 1991 con Bruno Saby, 1992 con Jean-Michel Wolff, 1994 con Olivier Bosch, 1996 con Francois Chauche e nel 2002 con Gilbert Magaud)

6 Campionati Greci Rally (Dal 1988 al 1992 con 'Jigger'(Giannis Vardinogiannis) e 1995 con Aris Vovos)

5 Campionati Portoghesi Rally (Dal 1988 al 1991 con Carlos Bica e 1993 con Jorge Bica)

5 Campionati Ungheresi Rally (1990 con Attila Ferjancz, dal 1991 al 1994 con Laszlo Ranga)

4 Campionati Austriaci Rally (1988 e 1989 con Franz Wittmann, 1990 con Ernst Harrach e 1991 con Christoph Dirl)

2 Campionati Spagnoli Rally nel 1990 e 1992 con Jesus Puras

1 Campionato Finlandese Rally nel 1990 con Sebastian Lindholm

1 Campionato Tedesco Rally nel 1990 con Ronald Holzer

1 Campionato Libanese Rally nel 2000 con Roger Feghali

- 1 Campionato Medio Orientale Rally nel 1992 con Mamdouh Khayat
- 1 Campionato Olandese Rally nel 1991 con Chiel Bos
- 1 Campionato della Repubblica Ceca Rally nel 1994 con Piergiorgio Deila
- 1 Mitropa Rally Cup nel 1999 con Ezio Soppa

Oggi la Lancia Delta, nelle sue evoluzioni più estreme, è ancora una macchina vincente nelle cronoscalate, negli slalom e, soprattutto, nelle gare di accelerazione, con una longevità agonistica quasi senza pari!

Cronostoria della Lancia Delta HF Gr.A protagonista del test

Piloti Posizione

- Markku Alen - Ilka Kivimaki 2° Assoluti Portogallo 1989
 - Fabrizio Tabaton - Luciano Tedeschini 2° Assoluti Costa Smeralda 1989
 - Miki Biasion - Tiziano Siviero MULETTO 1000 Laghi 1990
 - Juha Kankkunen - Juha Piironen MULETTO Monte-Carlo 1990
 - Yves Loubet - Jean Paul Chiaroni Campionato Europeo 1990-1
 - Marco Gatti - Angelo Cianci Campionato Italiano Assoluto 1991
 - Massimo Maneo □ Nicola Imperio Rally Internazionale di Roma 1991 1° Assoluto
- Convertita in CECOMP in DELTONA Gr.A.
Vari Piloti in Coppa Italia e Vari Team come GRIFONE e ASTRA TEAM S.r.l.

E' nata come versione 8 valvole nel febbraio del 1989. Successivamente è stata trasformata in Integrale 16V dall'□Abarth. Poco prima del 1994 la scuderia Astra la fece aggiornare in Evoluzione dalla CECOMP di Torino mentre nel dicembre 1994 è stata venduta a Dominique Fornage, Pilota di Auto (24 ore le Mans e non solo); poi corse con Tharriere e Philippe Dolley nel campionato Francese in Normandia, facendo anche delle gare su Terra come F.Challenge etc. In seguito la comprò un collezionista inglese amico di Markku Alen, nel 2007 un certo Robert Whitehouse (che dispone anche della 037 Grifone ex Tabaton) e la tenne ferma dal 2007 al 2009. A dicembre dello stesso anno, l'□attuale proprietario si è recato a Coventry in Inghilterra, vicino Birmingham per provarla e da lì all'□acquisto il passo è stato breve. Trasportata in Italia con Arcese Trasporti, sono iniziati i lavori di restauro sotto le direttive di alcuni meccanici Abarth come Maurizio "il Lupo" Zarnolli, Dario Talmelli, Alessandro "Pilly" Pillon, Antonio Vuotto e Bruno Ferrero per la carrozzeria e meccanica. Il passo successivo è stato ripristinare le grafiche Martini Racing: se ne è occupato direttamente Giuseppe Caglioti di "NITRO & CO.", lo stesso che le realizzava a mano per Abarth. Insomma un po' □ come far restaurare un quadro dal primo artista che lo creò...

Box con la storia sportiva Lancia

Non solo rally!

Nel dopoguerra la Lancia, grazie ad automobili straordinarie e altamente innovative dal punto di vista tecnologico, trionfò nelle competizioni su strada e in pista. Il grande tecnico Vittorio Jano, dopo aver realizzato le vittoriose vetture sport D20 e D23-24 si dedicò ad un progetto ambizioso, la D50 F1, con la quale Juan Manuel Fangio vinse il Campionato Mondiale 1956 e il cui motore 8 cilindri fu concettualmente di ispirazione per il leggendario Cosworth DFV. A cavallo tra gli anni □60 e □80, la Lancia vinse moltissimo nei rally con Fulvia HF, Stratos, 037, Delta S4 e Delta integrale, ma colse importanti vittorie nelle gare endurance con la meravigliosa Beta Montecarlo Silhouette, Campione del Mondo, e con la sport LC2 motorizzata Ferrari. Il ritiro dalle competizioni rallistiche decretò un lento declino anche commerciale del leggendario Marchio, relegato sempre più ad un genere che qualcuno si affrettò a cucirgli addosso (automobili di lusso), dimenticando le grandi innovazioni e le innumerevoli vittorie delle Lancia nel motorsport.

Tecnica la trazione integrale
2 pagine
Cartella Foto Trazioni integrali

Frase ad effetto
La fine di un'epoca, l'inizio del declino e l'ascesa del Made in Japan

Titolo La trazione della discordia
Se alla Lancia decidono che non vale la pena sviluppare una nuova auto e soprattutto una innovativa trazione integrale le giapponesi sviluppano nuove tecnologie e vincono subito!

Con il dirottamento di tutto il budget sportivo del Gruppo Fiat alla F1 e, in piccola parte, al Turismo con il marchio Alfa Romeo, cessò l'impegno ufficiale della Lancia nel mondiale Rally, nonostante in Abarth fossero state già previste le evoluzioni motoristiche e telaistiche della Delta. La ragione di questo passo indietro, nel 1992, fu che la Delta era ormai un modello superato, e quindi non c'era più interesse a far correre una macchina vecchia. Tutti gli appassionati pensarono subito ad uno stop biennale in attesa della nuova, super Delta. E, invece, il nuovo modello non ebbe nulla di super! Era una vettura priva delle soluzioni tecniche che tutti si aspettavano, altro che "macchina rivoluzionaria". La risposta del Gruppo fu che le vetture di serie avrebbero corso nel Turismo, con Alfa Romeo, e che con i rally era una storia chiusa, in quanto progettare da capo un'automobile e una nuova trazione integrale di concezione più moderna per contrastare i giapponesi non avrebbe garantito un sufficiente ritorno economico. La grande tradizione fu così accantonata e, da quei giorni, le Lancia furono soltanto Fiat ricarrozate dalle quali il grande pubblico si tenne lontano. Fino alle ultime, tristi vicende

La trazione integrale, tecnologia vincente nei rally applicata su strada
I primi a sfruttare la trazione integrale nei rally, e a vincere con essa, furono i tedeschi dell'Audi. Con le Gruppo B la trazione integrale divenne un must per poter scaricare a terra le mostruose potenze di Delta S4, Peugeot 205T16 e compagnia. Con l'avvento delle Gruppo N, la Lancia propose un sistema di trazione integrale con uno schema piuttosto semplice sulla Delta 4WD: differenziale anteriore libero, differenziale centrale epicicloidale con giunto viscoso Ferguson di bloccaggio che ripartisce la coppia motrice in modo asimmetrico sui due assi (56% all'anteriore e 44% al posteriore), differenziale posteriore autobloccante Torsen. Una soluzione meccanicamente piuttosto semplice ed efficace, ma che nel corso degli anni è stata superata dai sistemi di trazione integrale a controllo elettronico, molto più versatili e rapidi nel funzionamento, in grado di garantire sempre al pilota la migliore trazione e il miglior equilibrio su ogni tipo di fondo. Tra i grandi innovatori dell'elettronica applicata alla trazione integrale dobbiamo menzionare Subaru e Mitsubishi. L'Impreza WRX STI dispone di una trasmissione caratterizzata da tre differenziali autobloccanti: tipo elicoidale all'anteriore (caratterizzato da una risposta molto fluida), tipo Torsen al posteriore e quello centrale a controllo elettronico, denominato DCCD (Driver's Control Center Differential). Il DCCD è essenzialmente un differenziale meccanico a lamelle la cui sensibilità ed efficacia viene velocizzata e ottimizzata da un sistema elettromeccanico a controllo elettronico. Quest'ultimo vanta due modalità di funzionamento. Quello automatico è particolarmente veloce grazie all'aggiunta della forza elettromagnetica a quella meccanica per il suo funzionamento e per aumentare la velocità di blocco. L'altro è manuale, ideale per le situazioni di guida dove è necessario avere molta trazione con la coppia che viene ripartita al 51% sull'asse posteriore e al 49% sull'asse anteriore. In modalità automatica si può selezionare tra Auto +, se si vuole avere più trazione sacrificando la tenuta laterale, e Auto -, con la quale si ottiene la massima aderenza e si limitano gli eccessi di rotazione dell'asse posteriore. Mitsubishi ha ulteriormente affinato il concetto di controllo elettronico con il Sistema S-AWC della EvoX. Esso si compone di quattro elementi: ACD (Active Center Differential), AYC (Active Yaw Control), ASC (Active Stability Control) e Sport ABS (Sport Anti-lock Braking System). La gestione è guidata da una serie di sensori, tra cui imbardata, accelerazione longitudinale e trasversale, angolo e velocità rotazione dello sterzo, apertura della farfalla, velocità di rotazione di

ogni ruota, marcia inserita e giri del motore. Questi sensori inviano costantemente tutti i dati alle centraline elettroniche di gestione, che modificano in tempo reale le tarature dei differenziali e il potere frenante delle pinze, permettendo così di trasferire più o meno coppia a ogni singola ruota. Il sistema S-AWC permette tre regolazioni: Tarmac, ovvero asfalto asciutto; Gravel, per terra o asfalto bagnato; Snow, neve. Selezionando una di queste opzioni, il sistema interviene in modo da ottimizzare la trazione su quel particolare fondo.

Speed Test Delta Evoluzione

2 pagine

Cartella foto Delta Gagliarducci

Frase ad effetto

La leggenda finisce ma il mito continua con i tantissimi appassionati che ancora oggi elaborano le Delta stradali.

Occhiello Lancia Delta Evoluzione

Titolo Protagonista sempre

Un soft tuning per restare sulla cresta dell'onda!

Questa Delta Integrale 16V Evoluzione vanta una preparazione prettamente stradale, dunque non estrema. La finalità del proprietario e del preparatore, Francesco Gagliarducci, era di ottenere un buon incremento delle prestazioni senza snaturare una macchina che, ad oggi, continua a salire di prezzo ed è sempre più ricercata.

Estetica e interni

Ovviamente, nel pieno rispetto della bellezza rusticana della Delta Evoluzione, non sono stati effettuati interventi a livello estetico. Soltanto gli interni hanno beneficiato di qualche piccola modifica, tra le quali spicca l'adozione dei sedili Recaro.

Meccanica

Molto più radicali, invece, sono gli interventi che hanno riguardato la meccanica. Il motore è rimasto sostanzialmente di serie a livello di basamento mentre gli alberi a camme sono ora Colombo & Bariani. La testata, rivista nella geometria e finitura dei condotti, nonché nel rapporto di compressione (con un leggero aumento dello stesso), adotta una guarnizione Spesso Racing tipo multilayer. Il turbocompressore è il Garrett T34 originale, abbinato al collettore di serie e a una linea di scarico composta da un centrale artigianale e da un terminale in acciaio inox Supersprint. La centralina elettronica di serie è stata riprogrammata e abbinata ad iniettori IAW 042 blu della Escort Cosworth. Il corpo farfallato originale ha lasciato il posto a quello della Thema 8.32. Il filtro aria è un BMC a pannello, alloggiato nella cassa filtro originale. In questa configurazione, con 1,6 bar di pressione di picco e 1,4 bar costanti, Gagliarducci dichiara una potenza massima di circa 280 CV, in linea con le preparazioni più in voga negli anni '90. L'assetto si avvale di 4 ammortizzatori artigianali a stelo corto abbinati a molle Sparco -30 mm. I cerchi in lega di serie invece sono i Cromodora Montecarlo da 17". Ovviamente le geometrie delle ruote hanno subito una modifica per garantire una maggiore reattività dello sterzo. L'impianto frenante è potenziato con dischi freno Tarox G88, un altro grande classico sulla Delta, nella misura originale, abbinati a pastiglie Ferodo DS 2500.

In pista

Una delle poche cose che proprio non ho mai digerito della Delta Integrale è la posizione di guida. Il volante è basso, la seduta troppo alta e i pedali sono in una posizione infelice, così come la leva del cambio. Però, quello che una volta era un difetto, oggi è carattere come per un buon Brunello

invecchiato vent'anni in cantina! Appena avvio il glorioso bialbero 16 valvole, il cruscotto inizia a vibrare... sembra che stia per venire giù da un momento all'altro. Prendo la via della pista con piglio deciso. Nonostante sia una macchina concepita oltre 35 anni fa come progetto di base, sorprende ancora per la grande reattività che l'ha sempre contraddistinta. Si deve guidare di cattiveria, anche perché il set up di questa vettura ha sempre richiesto un piglio deciso in fase di inserimento in curva. Bastano un paio di tornate per riprendere confidenza con la Delta e iniziano i numeri. Le manca un po' di scorrevolezza, in quanto tende ad essere molto legata a terra (soprattutto con i cerchi da 17"): ciò trasmette una grande sensazione di sicurezza nei punti più veloci del tracciato dell'ISAM ma la penalizza dove, invece, si dovrebbe scivolare sulle 4 ruote per essere veloci. Lo sterzo tende ad essere leggermente impreciso in termini di reattività e richiede interventi decisi per ottenere reazioni rapide. Una volta prese le misure con queste peculiarità, la Delta diventa facile a patto di tenersi a dovuta distanza dal limite. Quando si fa sul serio, infatti, il passaggio tra sottosterzo e sovrasterzo è difficile da gestire, soprattutto su un asfalto con tanto grip. Il terreno di caccia ideale della Delta Evoluzione è una strada di montagna, con aderenza non ottimale, dove è indispensabile avere tanto grip. Il motore è pigro fino a 4.500 g/m, poi esplose e dà il meglio di sé fino a poco prima dell'intervento del limitatore di giri: comunque, anche in questa configurazione, serve poco spingere oltre i 6.500 g/m indicati. Considerando i 1.300 kg di peso e malgrado la previsione di 280 CV sia un po' ottimistica, il rapporto peso/potenza è tuttavia sufficiente a garantire buone prestazioni. Unica nota dolente, i freni. L'impianto di serie della Delta non ha mai brillato, ma questa volta a fermarci è stato il bloccaggio di una pinza posteriore proprio quando iniziavo a divertirmi e a resettare completamente i parametri di guida per far volare questa magnifica Evoluzione!

Il tuning

Motore

Alberi a camme Colombo & Bariani 960 Euro
Lavorazione testa e ripristino piano 600
Pulegge registrabili in ergal 300 Euro
Guarnizione testa Spesso Racing 80 Euro
Paratia coppa olio motore 200 Euro
Modifica valvola wastegate 80 Euro
Corpo farfallato Thema 8.32 200 Euro
Iniettori Ford Escort Cosworth 600 Euro
Filtro aria 60 Euro
Centrale di scarico artigianale 80 mm 200 Euro
Terminale scarico acciaio inox Supersprint 500 Euro
Riprogrammazione centralina elettronica 450 Euro

Impianto frenante

Dischi TarOx G88 anteriori e posteriori 500 Euro
Pastiglie Ferodo DS2500 ant. e post. 150 Euro

Assetto

Ammortizzatori a stelo corto 500 Euro
Molle Sparco -30 mm 300 Euro
Cerchi in lega Cromodora Montecarlo 17" 1.000 Euro

Interni

Sedili anteriori Recaro 500 Euro

Manodopera 1.500 Euro

Pesi e altezze

37 416,8 431,4 37
36 229,0 238,6 36

Totale 1315,8 (¼ di serbatoio)

Il preparatore
Autotecnica Gagliarducci
Telefono e fax: 06/9766414

Speed Test Subaru Impreza STI 2000
2 Pagine
Cartella foto Subaru Gagliarducci

Frase a effetto
L'evoluzione della trazione integrale è made in Japan

Occhiello Subaru Impreza STI 2000

Titolo L'eredità

La Subaru raccoglie il testimone delle trazioni integrali nelle corse. E diventa un mito anche su strada

La Subaru Impreza STI è forse la macchina che più si avvicina come spirito e dinamica alla Delta Evoluzione. Rombano cattivissime entrambe e hanno una linea un po' sgraziata che dona loro un fascino unico. Nel cuore degli appassionati delle Racer Replica, Subaru Impreza e Mitsubishi Lancer sono le due eredi spirituali di due leggende chiamate Delta ed Escort. Abbiamo voluto confrontare una STI con l'Evoluzione per capire a fondo come si sono evolute queste 4 ruote motrici e come avrebbe potuto svilupparsi ulteriormente la Delta.

Motore e meccanica

Gli interventi effettuati sul 4 cilindri boxer della Impreza STI sono molto più invasivi. Equilibrato l'albero motore sono stati montati pistoni CPS con rapporto di compressione 8,9:1. Le teste sono leggermente rivisitate a livello di finitura dei condotti, mentre gli alberi a camme di serie hanno lasciato il posto a dei Colombo & Bariani. Anche in questo caso sono state impiegate guarnizioni testa Spesso. Il cuore della trasformazione è il turbocompressore: un ibrido che impiega chioccioline di serie con giranti maggiorate. L'impianto di scarico è firmato Target Evolution. Una scrupolosa riprogrammazione della centralina elettronica ha permesso di raggiungere una potenza massima nell'ordine dei 315 CV con una pressione di picco pari a 1,7 bar e 1,5 costanti. A livello di assetto troviamo invece l'accoppiata ammortizzatori Kayaba, a taratura fissa e stelo corto, con molle Prodrive -15 mm abbinati a geometrie ruote più adatte ad un uso sportivo. I freni sono dei Brembo Serie Oro con pastiglie Ferodo DS2500.

In pista

La posizione di guida della Impreza sintetizza la differenza anagrafica dei progetti Lancia e Subaru. Dentro tutto è molto più ergonomico (seduta, posizione di busto, braccia e gambe) e sia la pedaliera che la leva del cambio sono correttamente posizionate. Il 4 cilindri boxer, libero di aspirazione e scarico, ha un sound diverso dal 4 in linea Lancia ma la loro voce è ugualmente personale e riconoscibile tra mille! Bastano poche centinaia di metri e 4 curve per capire che l'Impreza ha un migliore rapporto con la pista di quanto non abbia la Delta. Pur con il tipico accenno di sottosterzo che da sempre la contraddistingue, la STI ha il suo maggior vantaggio sulla Delta non tanto in inserimento, quanto in fase di percorrenza e uscita sia nelle curve lente sia in quelle veloci grazie ad una maggiore scorrevolezza sulle 4 ruote. In sostanza, ha le tipiche reazioni di una 4 ruote motrici e vuole essere guidata di forza come la Delta, ma non resta legata a terra quando si raddrizzano le ruote e si preme a fondo l'acceleratore. L'azione della trazione integrale è sicuramente più lineare e omogenea e ciò la rende molto più a suo agio in pista. A livello di motore, considerando la preparazione di entrambi 2 litri, non sembra che ci sia stato un enorme passo avanti: il 4 cilindri Lampredi avrebbe ancora potuto dire la sua a lungo, con le giuste evoluzioni. Il Subaru forse è un

po' più regolare, un po' più trattabile in basso, molto più propenso ai regimi di rotazione elevati ed è meno brutale in fase di "passaggio", ma deve molto ad un'elettronica più evoluta della Marelli IAW. Il paragone non regge riguardo al cambio, sia per precisione sia per velocità di inserimento dei rapporti in salita e scalata, e di impianto frenante: quello della Subaru è infinitamente più potente, modulabile e resistente al fading. In fondo, già ai suoi tempi la Delta aveva proprio nei freni il suo tallone d'Achille!

Il preparatore
Autotecnica Gagliarducci
Tel. e fax: 06/9766414

Il tuning
Motore
Alleggerimento ed equilibratura albero motore 1.000 Euro
Pistoni CPS rdc 8,9/1 1.200 Euro
Alberi a camme Colombo & Bariani 1.000 Euro
Lavorazione teste 600 Euro
Guarnizioni Spesso 150 Euro
Turbocompressore originale modificato con giranti maggiorate 500 Euro
Modifica valvola pop-off 80 Euro
Filtro aria a pannello + modifica airbox 100 Euro
Impianto di scarico completo Target Evolution 85 mm 2.000 Euro
Riprogrammazione centralina 600 Euro
Frizione AP Racing 400 Euro

Assetto
Ammortizzatori Kayaba 350 Euro
Molle Prodrive -15 mm 300 Euro
Distanziali posteriori 16 mm 50 Euro

Impianto frenante
Dischi Brembo 600 Euro

Altezze e peso
37 432,2 435,8 37
37 290 291 37
1449,2 (mezzo serbatoio)

2 pagine con le interviste a Forghieri, Fiorio, Lombardi, Biasion
Cartella foto Protagonisti

Occhiello Il parere di

Titolo Dio salvi la regina!

A tu per tu con Miki Biasion e Cesare Fiorio che hanno scritto la storia della Delta nei rally, con Mauro Forghieri esperto motorista con trascorsi in Ferrari e con Antonio Arcese, proprietario della Deltona Gr.A e responsabile del sito www.deltona.it

Il pilota
Miki Biasion bi-campione del Mondo su Lancia Delta

Miki Biasion, pluricampione del mondo al volante della Lancia Delta, ha accolto con un certo disappunto e grande delusione la dichiarazione dell'amministratore delegato Sergio Marchionne riguardo al futuro della Lancia, rilasciando un'intervista in cui ha espresso in modo lucidissimo il suo punto di vista in merito alla sorte del leggendario Marchio e delle reali responsabilità del suo declino nel panorama automobilistico mondiale. Miki non è soltanto un Campione del Mondo, ma prima di tutto è un grande appassionato e il suo rammarico è tangibile nelle sue parole

Come hai accolto le dichiarazioni di Sergio Marchionne sul traballante futuro della Lancia, probabilmente relegato al solo mercato italiano?

È vero che Lancia non ha più appeal all'estero, ma la colpa di questa perdita di interesse da parte del pubblico deriva da 15 anni di strategie discutibili a livello estetico. Non si poteva certo sperare di mantenere vivo l'interesse con automobili tipo la K o la Thesis. L'ultima Delta, ad esempio, è una buona macchina, ma la dovevano chiamare Flavia! Da una Delta ci aspettavamo tutti qualcosa di molto diverso. Quello che mi sorprende è che il Gruppo Fiat ha creduto nel progetto 500, ottenendo un enorme successo; poi ha fatto centro rilanciando Abarth sulla falsariga di quello che aveva concretizzato la BMW con la Mini e col marchio Cooper e la Volkswagen con il Maggiolino. Certi miti funzionano ancora e a dirlo sono i numeri, non gli amarcord degli appassionati. Ai suoi tempi, tutti volevano la Delta Integrale. E chi la comprava doveva contendersela in famiglia con moglie e figli per poterla guidare. Era l'oggetto dei desideri su 4 ruote. È stata un'ambasciatrice dell'automobilismo italiano in tutto il mondo, dove si contano ancora centinaia di club Lancia Delta. E attualmente una Delta Integrale è un autentico pezzo da collezione. Oggi una nuova Delta Integrale, anche senza correre, sarebbe ugualmente un mito e la gente farebbe la fila per comprarla, se avesse i giusti contenuti tecnici come avete ipotizzato voi di Elaborare. Non basta rispolverare un nome leggendario: bisogna anche unirlo a contenuti tecnici all'avanguardia legati, però, alla storia e alle caratteristiche di ciò che si vuole replicare.

Come hai vissuto da imprenditore il successo e il declino del marchio Lancia?

Sono stato concessionario Lancia e ancora oggi ho una partecipazione nel Gruppo Ceccato con concessionarie che portano il mio nome. Alcune decisioni molto discutibili, non trovo altri vocaboli per definirle, hanno affossato il marchio Lancia subito dopo la Delta, a cavallo degli anni '90. La seconda serie della Delta era un modello semplicemente orribile da ogni punto di vista. A mio avviso il problema è da ricercarsi nella mancanza di passione con la quale è stato gestito il Marchio Lancia e, soprattutto, dall'incompetenza da parte di chi progetta e realizza certe macchine, non solo Lancia. Secondo me, certi progettisti non guidano le auto che creano, altrimenti non si spiegherebbero certi errori macroscopici! Ai tempi delle evoluzioni della Delta, mi venivano affidati i prototipi stradali prima della loro produzione. Li mettevo alla frusta per scoprire se tutto filava liscio e per evitare problemi e richiami in garanzia. C'era un costante dialogo tra il reparto corse Lancia e la produzione: noi chiedevamo e suggerivamo certe modifiche per le omologazioni, loro le realizzavano sulle vetture di produzione e noi verificavamo che tutto fosse in ordine prima. È logico che, con una simile interazione, venivano fuori automobili eccezionali. Oggi questo non esiste più. Quando avvenne la mia separazione con la Casa torinese, dovuta alla mancanza di un futuro agonistico della Lancia, andai a correre per un costruttore estero mentre ancora ero concessionario Lancia e ho sofferto per questa sequenza di scelte assurde sia da concessionario che da appassionato! È opportuno sottolineare che le corse sono importanti, ma è altrettanto essenziale realizzare buone vetture per poi venderle! Tralasciamo un attimo il fenomeno Delta, e parliamo della prima Thema: era una gran macchina, ne vendevamo tantissime e la gente era felice di comprare un prodotto di qualità italiano anziché rivolgersi alla concorrenza tedesca. Quando la Lancia ha smesso di produrre auto straordinarie come Delta e Thema, la gente è stata costretta a comprare altro. E ricordiamo che la Thema, anche senza correre, era considerata una vettura elegante e sportiva, con grandi doti dinamiche. Io oggi ho una Nuova Thema per me e una Voyager per mia moglie: due auto straordinarie, credimi, ma non hanno il DNA Lancia!

Chissà quanti aneddoti ci potresti raccontare sulla Delta

Rimaniamo nel commerciale. Un mio amico, nel 1986, vendette una Delta HF Turbo 1.6 usata per 3 milioni di lire. In seguito alle vittorie della Delta nel mondiale rally, esattamente due anni dopo, la

stessa macchina fu venduta per 6 milioni di lire. Questo fa capire quanto continuo i successi di una vettura derivata di serie anche dal punto di vista strettamente commerciale.

Qual è stata la tua Delta preferita?

La mia preferita fu la prima Integrale 16V, quella rossa con la quale vinsi il Sanremo nel 1989. Aveva 390 CV e andava fortissimo. Era un piacere guidarla! Poi fu imposta una strozzatura più piccola sul turbo e scendemmo di colpo a 330 CV e parte del divertimento volò via!

Cosa pensi della Delta ideata dalla redazione di Elaborare?

Mi piace moltissimo! Però io avrei optato per un design che ricordasse più la Delta Integrale, magari rivista a livello di aerodinamica. Anch'io feci un disegno di una ipotetica Delta qualche anno fa: lasciai il taglio degli sportelli e dei finestrini laterali del modello classico.

Il manager

Cesare Fiorio: Direttore sportivo Gruppo Fiat-Lancia

Cesare Fiorio è una leggenda dell'automobilismo sportivo italiano. Direttore sportivo della Lancia e del Gruppo Fiat, ha vinto 18 Campionati del Mondo di cui 7 con la Lancia, 3 con la Fiat e 5 titoli piloti nei rally e 3 titoli mondiali Endurance con la Lancia.

Cosa pensa dell'affermazione di Sergio Marchionne riguardo alla mancanza di appeal del marchio Lancia, da cui si ipotizza un accantonamento dello stesso nel prossimo futuro?

Innanzitutto vorrei fare una premessa: sono un grande ammiratore di Sergio Marchionne e della sua capacità di gestire il settore auto della Fiat in un momento non facile. Dopo questa doverosa premessa, non condivido assolutamente il suo punto di vista riguardo al marchio Lancia. Quello che manca è un prodotto all'altezza delle aspettative del pubblico. Se non c'è un'auto degna del Marchio Lancia, non si può vendere semplicemente un brand perché ha appeal.

Come vede, in questo particolare momento, la rinascita della Lancia con una nuova Delta ricca di contenuti tecnici e in grado di esprimere prestazioni all'altezza della migliore concorrenza?

Ritengo la Lancia un Marchio troppo prestigioso e importante per essere accantonato. Sono del parere che la storia insegna e, proprio in questo senso, voglio fare due esempi storici piuttosto chiarificatori. La Lancia Fulvia era una macchina che aveva esaurito il suo ciclo, non vendeva più bene come prima. Non aveva più appeal. Poi abbiamo iniziato a correrla, a vincere il rally di Montecarlo, il Campionato del Mondo e, come per magia, la Fulvia ha iniziato a vendere di nuovo tanto da restare in listino per altri cinque anni. Stessa sorte per la Delta. Questa vettura, prima dei rally e delle vittorie, era una macchina che vivacchiava, sopravviveva nei listini con vendite limitate. Non era un'auto di successo. Poi arrivarono le vittorie nei rally mondiali e la Delta è diventata un mito, ha iniziato a vendere come non aveva mai fatto prima e le versioni sportive facevano da traino a quelle più utilitarie. La vittoria di 6 mondiali di fila ha permesso di creare tre punti essenziali di riconoscimento per questa vettura: il lato sportivo, quello tecnologico e l'immagine vincente. Di conseguenza questi tre elementi combinati hanno reso l'appeal della Delta trasversale in rapporto all'età degli acquirenti: la poteva comprare il giovane come l'anziano, lo yuppie come l'appassionato di guida e di tecnica. Piaceva anche alle donne. È stato un autentico miracolo. Ora, sulla base di questi fatti storicamente noti, perché oggi una Delta all'altezza della situazione non dovrebbe avere un grande successo di mercato, alla luce di quello che è successo per modelli quali Mini e 500? Bisogna fare tesoro degli insegnamenti della storia!

Come prese il ritiro della Lancia dai rally?

Premetto che io non c'ero più, altrimenti per farlo avrebbero dovuto passare sul mio cadavere! Provarono anche a chiudere con i rally quando dirigevo il reparto corse, ma le vittorie e il ritorno commerciale giustificavano il budget investito, dandomi ragione. Quando passai alla Ferrari, a mio avviso ci furono degli errori nella gestione del reparto corse: il desiderio di vincere a tutti i costi, anche per non sfigurare rispetto alla precedente gestione, ha portato i budget a salire in modo

eccessivo per l'ineffettivo ritorno commerciale e questo ha dato forza ai detrattori delle corse, che a quel punto hanno avuto gioco facile nel raggiungere il loro intento.

L'ingegnere

Mauro Forghieri: ingegnere meccanico (Ferrari, Lamborghini, Oral Engineering)

Recentemente Miki Biasion ha dichiarato che la Fiat dovrebbe produrre un restyling in chiave moderna di alcune vetture cult del passato Lancia, fra cui ovviamente la Lancia Delta HF. A suo giudizio tutto ciò è fattibile?

Dovrebbero tenere conto dello sviluppo dei materiali compositi per raggiungere il massimo alleggerimento, tanto importante per le prestazioni sia sul telaio che sul resto.

Secondo lei, quali sono le caratteristiche tecniche e meccaniche che dovrebbe avere oggi l'erede della Lancia Delta HF. Il downsizing tanto in voga di questi tempi dovrebbe interessare anche il glorioso 2 litri turbo?

Per il motore sarebbe sufficiente ottimizzarne l'efficienza con meno ritardi, coppie più gestibili utilizzando sovralimentazioni a geometria variabile. Essendo un restyling non cambierei la cilindrata. La riduzione dei consumi farebbe capire quanto si è fatto in questi anni.

Il superappassionato

Antonio Arcese: responsabile sito web www.deltona.it

In riferimento a quanto letto sui giornali e su internet circa le dichiarazioni del Sig. Sergio Marchionne sono rimasto basito... Non è possibile che con un colpo di spugna si possa cancellare una Casa "centenaria" e blasonata come Lancia S.p.A, uno dei migliori marchi al mondo di automobili dal DNA sportivo, solo perché le vendite non vanno come dovrebbero andare. Forse il problema è proprio alla fonte! Se le macchine che producono oggi non piacciono abbastanza, non sarebbe il caso di rivederle e magari chiedere ai clienti come le vorrebbero? Per quanto mi riguarda non provo alcun entusiasmo nel vedere una Thema che è semplicemente una Chrysler con marchio differente, o una Delta che di Delta non ha nulla se non il nome. Per me le Lancia dovrebbero essere ancora vetture sportive e brillanti. In risposta a Marchionne vorrei solamente dire che da semplice appassionato e insieme al mio amico fraterno Giulio Novarese, siamo riusciti a portare in America una Lancia Delta Hf Gr.A Evoluzione Martini Racing, l'unica vettura negli Stati Uniti, e lo scorso novembre in Virginia Beach alla prima apparizione ufficiale la nostra Lancia Delta HF ha vinto il primo premio davanti ad oltre 300 autovetture ben più blasonate, come Ferrari, Lamborghini, Maserati ecc. Quindi il Made in Italy di un tempo c'è ancora e basterebbe poco per riportarle sul tetto del mondo. Meditate gente, meditate!

La proposta di Elaborare

4 Pagine

Cartella Foto Deltona by Ela

Occhiello La Lancia Delta del 21mo secolo

Titolo La rinascita di una leggenda□

L'abbiamo pensata, immaginata ed eccola qui. La nuova Delta come la vogliamo noi utilizzando solo componentistica made in Fiat. Segno che non bisogna guardare così lontano per tornare grandi

E se la Delta Integrale rinascesse dalle sue ceneri, come la leggendaria Araba fenice? Ci siamo spremuti le meningi, per immaginare come avrebbe potuto essere la Delta Integrale del 2013, ma alla fine è stato più facile seguire i consigli del nostro cuore di appassionati. La piattaforma più idonea per ridare vita alla Delta potrebbe essere quella della Giulietta che, nonostante non possieda le raffinatezze telaistiche della 147, ha mostrato comunque un'eccellente indole sportiva e ottime doti di handling. Il motore più adatto dovrebbe essere invece il grandioso 1750 turbo nella versione che vedremo anche sull'Alfa 4C, caratterizzato dal basamento in alluminio (più leggero di circa 40 kg rispetto alla versione in ghisa della Giulietta). Un aumento delle misure di alesaggio e corsa potrebbe portare la cilindrata a 2 litri. A livello di trasmissione, oltre alla doppia scelta tra cambio manuale 6 marce e doppia frizione per gli amanti dei paddle, bisognerebbe puntare su una trazione integrale all'avanguardia, con differenziale centrale a controllo elettronico e la possibilità di diversificare la percentuale di coppia trasferita all'avantreno e al retrotreno in base alle esigenze del pilota, come avviene già su Mitsubishi e Subaru. Ovviamente la riduzione del peso dovrebbe essere un punto nevralgico del progetto, con parti della carrozzeria in alluminio, materiali plastici o compositi. In sostanza vorremmo tutti una Delta Integrale da 280 CV (ampiamente espandibili), con peso prossimo ai 12 quintali e, finalmente, con un'aerodinamica al top, in grado di battere la concorrenza su tutti i fronti. Tutto questo ben di Dio dovrebbe mantenere un prezzo di vendita di circa 40.000 Euro, impresa non impossibile se si realizzasse una versione sufficientemente rozza per piacere a tutti quelli che non considerano l'automobile il mezzo per spostarsi dal punto A al punto B consumando poco e con tutti i comfort. Abbiamo affidato queste indicazioni ai nostri designer, Guglielmo Rovere e Silvano Sbardella. Il primo, a suon di rendering, ha immaginato le forme esteriori di questa meravigliosa creatura, ipotizzando anche uno schema della trazione integrale; Silvano invece si è occupato degli interni. C'è un popolo intero che aspetta questa macchina. E' il popolo di Elaborare! Chiediamo troppo?

Lancia Delta Integrale by Elaborare

Anteriore trasversale, quattro cilindri in linea; alesaggio x corsa 88,4 x 81,0 mm; cilindrata 1990 cm³; rapporto di compressione 9,8:1; potenza max 300 CV (218 kW) a 6.200 giri; coppia max 38,3 kgm (376 Nm) a 2.900 giri in Normal; 40,8 kgm (400 Nm) a 3.300 giri in overboost, limitatore a 7.200 g/m; launch control a 5.000 g/m; basamento e testata in lega leggera; distribuzione a due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro; doppio variatore di fase continuo a cinghia dentata; alimentazione a iniezione diretta, sovralimentazione con turbocompressore con tecnologia Scavenging, doppio intercooler frontale; radiatore olio e olio cambio;

Trasmissione: Trazione integrale permanente, tre differenziali, il posteriore autobloccante e il differenziale centrale attivo e regolabile su tre posizioni; frizione monodisco a secco; cambio manuale a sei marce. (I 3,900:1; II 2,118:1; III 1,484:1; IV 1,116:1; V 0,897:1; VI 0,767:1; rapporto finale 3,79:1). Controlli elettronici di trazione e stabilità completamente disinseribili.

Sospensioni: Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, montanti McPherson, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali, barra antirollio; sospensioni posteriori a ruote indipendenti multilink, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali, barra antirollio.

Sterzo a cremagliera con servocomando elettrico ad azione variabile; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno, ABS, EBD; pinze anteriori Brembo a quattro pompanti, freni a disco anteriori autoventilanti (diametro 340 mm) posteriori a disco (diametro 312 mm); cerchi in lega 8jx18, pneumatici 245/40 R18 91W.

Dimensioni e pesi: Lunghezza 4351 mm; larghezza 1908 mm; altezza 1465 mm; passo 2634 mm; carreggiata anteriore 1588 mm; carreggiata posteriore 1584 mm; peso in ordine di marcia 1380 kg; capacità serbatoio 60 litri; capacità bagagliaio 280 litri. Largo uso di materiali compositi per cofani, parafanghi anteriori e posteriori. Pneumatici Pirelli P Zero Corsa System 245/40 R18 92W

Prestazioni Velocità max 237 km/h, accelerazione 0-100 km/h 5,1 sec, rapp. peso/potenza 4,53 kg/CV

Sterzo

Con servocomando elettrico ad azione variabile

Motore

4 cilindri 1990 cc; 300 CV; 40,8 Kgm

Turbo

Turbocompressore con tecnologia Scavenging

Raffreddamento

Doppio intercooler frontale; radiatore olio e olio cambio

Trazione

Integrale permanente con tre differenziali e centrale a controllo elettronico

Freni

Brembo. Ant. 4 pompanti con disco da 340 mm; post. 4 pompanti con disco da 312 mm

Sospensioni

Anteriori McPherson; posteriori a ruote indipendenti multilink. Barre antirollio.

Differenziale

Posteriore autobloccante

Ruote

Cerchi da 8x18"; pneumatici 245/40 R18 91W

Peso

A secco 1.380 Kg.

Commenti face book

Domenico Broghetti

bellaaa

Riccardo Polidori

non male!

Matteo Saccone

ah lasciamo perdere... l'HF era una sola!

Andrea Danesi

...mhm... la Deltona era ed è stupenda per le sue linee nette e squadrate... e ancora adesso quando passa ti si ferma il respiro! Io la rifarei così com'era... stupenda e indimenticabile!

Massimo Gosatti

di Delta Integrale ce n'è solo una. E rimarrà solo quella!

Giovanni Eschimi

wow bella! Cmq rimane sempre mitica la Delta!

Alberto Callegarini

A me piace un casino!

Enzo Di Giorgio

Pensate a macchine come la Mini, la 500, il Maggiolino, tutte rivisitate in chiave moderna. Ora immaginate una cosa del genere per la Delta, cosa uscirebbe fuori... La ricetta di base sarebbe semplice: 2.0 turbo benzina 300 CV come le attuali Evo X e STI, sistema di trazione integrale a 3 differenziali regolabili. Torsen e Garrett docet!

Antonino Ventimiglia

per me è la Delta del futuro, l'importante che abbia le stesse prestazioni o migliori; l'estetica è bella, mi piace; riguardo alla vecchia Delta... sì bella ma molto spigolosa, questa è arrotondata in linea con il design dei nostri giorni.

Davide Dadi Bragantini

bella, mai come l'originale, ma ottima reinterpretazione!

Carmelo Di Salvo

io lo trovo un esperimento ben riuscito; a mio parere una bella rielaborazione del grande Deltone. Si riconosce la linea della Delta ma vista in chiave terzo millennio. Braviiii

Fabrizio Larocca

la Lancia dovrebbe vergognarsi. Lasciar morire un mito come il Deltone dei migliori anni!

Simone Scibelli

dico che l'indifferenza dei progettisti delle case italiane riguardo a un mito come la Delta, e in generale alla Lancia che fu, è un'offesa ad ogni singolo italiano.

Ste Norda

somiglia molto di più questa al sogno della nuova Delta che tutti i progetti fatti a Torino!

Complimenti davvero!

Francesco Antonacci

non penso sia fattibile: rendering spettacolare, ma la Delta è un mito proprio perché come Lei nessun'altra...

Il Gabry □Il mito non sparirà mai...□

se continuiamo così a me sembra proprio di sì, per favore quando si parla di Delta si parla di Delta, no di questi sgorbi! Fate cosa volete: macchine, disegni, prototipi ma non toccate quei nomi.

Potreste infangarli!

Paolo Bianchini

io la comprerei subito, anche se le prestazioni dovrebbero essere almeno al pari delle concorrenti, comunque non so chi l'abbia disegnata ma è veramente uno spettacolo... sì la comprerei subito e proporrei anche il disegnatore alla Lancia!

Claudio Madia

bellissima... complimenti! Se mai dovessero costruirla, io sono il primo ad acquistarla... ahahah complimenti davvero!

Jon Yuhas

I would buy it right now...

Strilli e Dida

Strillo Delta in staccata

Le cinture tirano, il collo scatta in avanti... □impatto con il muro invisibile sulla Delta si chiama staccata!

Strillo interni

Le urla del navigatore, l'odore di benzina, la tensione dei momenti difficili, la gioia dei suoi eroi □ nell'abitacolo di questa Delta tutto è presente, specie quando cala il silenzio

Titoletto box cronostoria

Le gare mondiali

Strillo cerchio

Le □ventole□ in carbonio□ un biglietto da visita della Delta!

Strillo bilancia

1234,6 Kg con i fari supplementari, caschi e ruota di scorta. La □vecchietta□ ha una linea invidiabile.

Strillo meccanica

330 CV

e non rischiamo di rompere

Sommarietto interviste

La voce è unanime □ ridateci la Delta! Dalla diplomazia di Forghieri, al disappunto di Fiorio passando per le critiche pesanti di Biasion e del mondo del web capitanato da Arcese, responsabile del sito

www.deltona.it