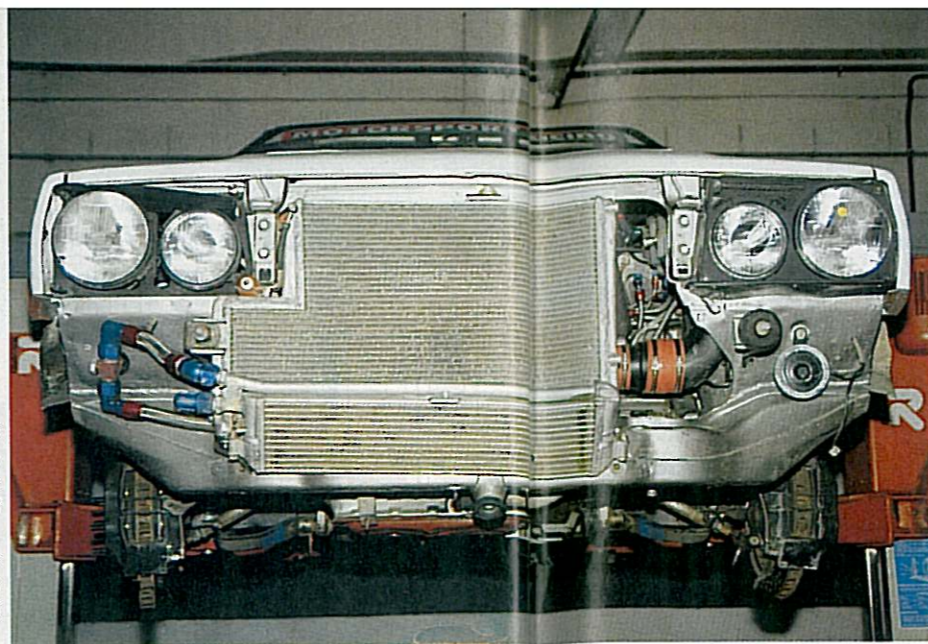


**QUANTO COSTA**  
**LANCIA INTEGRALE 16V**

Sarebbe del resto impensabile, oltre che improduttivo, avventurarsi in uno sviluppo personale quando la stessa Abarth può fornire tutto quanto occorre, dopo averlo già ampiamente collaudato. Bianchini, dal canto suo, ha trovato comunque il modo di fare qualche esperimento, lanciandosi nell'avventura dello sviluppo di una versione per la salita della Delta Gruppo A. I risultati ottenuti sono stati incoraggianti e quest'anno l'esperienza sarà ripetuta. A livello di Gruppo N il discorso è, logicamente, più permissivo per quanto riguarda i preparatori. Questi, infatti, pur con tutte le limitazioni del regolamento, hanno modo di operare in maniera più indipendente. Un po' come hanno fatto i fratelli Agnello i quali, dopo aver sviluppato la Delta Gruppo N nei rally mondiali, si sono dedicati lo scorso anno alla versione da pista. La Gruppo N schierata nel Civt ha subito mostrato di possedere notevoli doti, avviandosi anche in questo caso a ricoprire un ruolo da protagonista. Per quanto riguarda i costi di allestimento le realtà emerse sono ben distinte. Parlando della versione di Gruppo A le cifre necessarie sono... stratosferiche, mentre per la Gruppo N si mantengono nella media di quelle necessarie per avere vetture con caratteristiche analoghe a quelle della Delta. Con la certezza di avere un'auto vincente. □



Sono tre i dischi freno anteriori, sopra, disponibili per una Delta 16V Gruppo A, a fianco. Nel vano posteriore c'è il serbatoio di sicurezza, a destra, all'interno del quale sono «affogate» le pompe benzina. Grandi possibilità di scelta per la trasmissione, sotto, con tre tipi di differenziale posteriore e due alberi di trasmissione. Sotto a destra c'è il motore 16 valvole (FotoPress)



**NEGLI ESEMPLARI GRUPPO A DESTINATI AI RALLY**

**QUANTI PARAMETRI PER LE REGOLAZIONI!**

Tra i gioielli che Gianni Bianchini ha nella sua factory a Ponderano, a due passi da Biella, ci sono le Delta 16V Gruppo A utilizzate da Saby al Montecarlo del '90, uno degli esemplari affidati a Biasion nel '90 e la vettura con la quale Droogmans ha dato la scalata al titolo europeo dello scorso anno. Tutte vetture dall'ottimo pedigree, che Bianchini seguirà quest'anno in vari campionati, dall'Aperol italiano alla massima serie svizzera, per piloti che avranno così la possibilità di correre con auto che solo sei mesi fa erano ambite dalla elite del rally-

simo mondiale, vetture comunque al massimo della competitività. Si tratta di gestirle, dunque, perché a livello di preparazione ci ha già pensato a suo tempo l'Abarth. È necessaria comunque una certa dose di esperienza perché il solo fatto di assemblarle come si deve non è cosa per tutti e poi perché la Delta può contare su una grande quantità di varianti. La sua versatilità la rende molto «professionale», quindi adatta solo a preparatori (e piloti...) esperti. La buona gestione di queste vetture parte da una accurata dotazione di ricambi. Esempi

probanti sono quelli relativi ai freni, alla trasmissione, alla centralina, alle sospensioni. I dischi freno anteriori sono disponibili con tre diversi diametri: 332, 313, 282 mm. I più grandi sono da utilizzare su prove veloci e in asfalto, quelli medi vengono ormai raramente montati, mentre i più piccoli vanno bene sulle speciali sterrate, con i cerchi da 15" anziché quelli da 16" per l'asfalto. Al posteriore vi è una sola misura; con diametro di 282 mm, con la differenza rispetto al passato di avere una sola pinza, sulla quale



**QUASI MEZZO MILIARDO PER LA REGINA**

Nella tabella sotto sono riportate le principali caratteristiche della Lancia Delta 16V Gruppo A in versione '90, con gli aggiornamenti '91, nel tipo preparato e regolato per le gare su asfalto.

SOTTOGRUPPO	COSTO DEI PRINCIPALI COMPONENTI E LAVORAZIONI	LIRE	
<b>Motore</b>	1 gruppo motopropulsore completo di turbina Garrett T3	89.051.000	
	1 centralina Jaw 70	12.760.100	
	1 centralina Marelli	2.564.700	
	1 gruppo di bobine	1.608.000	
	1 cablaggio per impianto elettrico motore	1.845.900	
	1 impianto di scarico in titanio completo	3.325.400	
	1 serie di supporti motore-cambio,	3.500.000	
	1 giro aria completo del corpo filtri, manicotti vari, tubo raccordo in alluminio, cartuccia, fascette	11.666.400	
	1 radiatore acqua in alluminio, cartuccia, fascette	4.940.000	
	1 radiatore olio in alluminio	2.437.300	
	1 serie condotti per l'acqua e l'olio, valvola pressione olio	2.850.000	
	1 serie staffe di supporto per i radiatori e i convogliatori	3.900.000	
	1 serie condotti e raccordi per l'alimentazione con valvole, sensori, trasmettitore pompa benzina, particolari vari	2.100.000	
1 scambiatore di calore aria-aria e convogliatori	4.173.300		
<b>Trasmissione</b>	1 cambio Zf completo	51.687.400	
	1 complessivo frizione bidisco	1.649.200	
	1 differenziale anteriore completo di giunto viscoso	19.391.300	
	1 differenziale posteriore modello 80-40	17.637.400	
	1 albero di trasmissione in fibra di carbonio e titanio	11.084.200	
Costo indicativo del complessivo L. 146.721.000	1 albero di trasmissione in acciaio	6.800.000	
	2 semiasse anteriori, modello per asfalto, 2.207.400 cad.	4.414.800	
	2 semiasse posteriori, modello per asfalto, 2.144.600 cad.	4.289.200	
<b>Impianto frenante</b>	2 gruppi anteriori completi di montante, pinza freno, disco Ø 332mm e particolari vari, 5.761.700 cad.	11.523.400	
	2 gruppi posteriori completi di montante, pinza freno, disco e particolari vari, 3.406.000 cad.	6.812.000	
Costo indicativo del complesso L. 24.535.400	1 gruppo pedaliera completo di doppia pompa freni, pompa frizione, serie lubi Aeroquip, raccordi, freno a mano idraulico, particolari vari	6.200.000	
	<b>Sospensioni</b>	2 gruppi molla-ammortizzatore anteriori completi di supporti, 5.291.800 cad.	10.583.600
2 bracci anteriori-inferiori completi di puntoni di reazione, 5.589.000 cad.		11.178.000	
2 gruppi molla-ammortizzatore posteriori completi di supporti, 3.141.700 cad.		6.283.400	
1 serie di puntoni di reazione, culla posteriore in titanio per il differenziale, snodi metallici, particolari vari per il retrotreno		6.800.000	
1 set di barre stabilizzatrici anteriori e posteriori complete di barre-duomi		3.800.000	
Costo indicativo del complessivo L. 48.025.000	1 scatola guida completa di piantone di tipo lungo, tiranti di fissaggio	9.380.000	
	<b>Autofelato</b>	1 scocca leggera completa di roll bar e rinforzi	50.000.000
1 serbatoio di sicurezza da 55 litri		4.800.000	
Costo indicativo del complessivo L. 83.340.000	1 gruppo pompe benzina a immersione complete di filtri	2.280.000	
	1 impianto elettrico con fili in argento completo di cruscotto, strumentazione, computer di bordo, apparecchio stacca batteria con valvola, fari e fari supplementari, particolari vari	10.000.000	
	1 impianto di estinzione in alluminio elettrico, completo di condotti e raccordi	860.000	
	1 serie di elementi della carrozzeria (fascioni paraurti, porte, cofano anteriore e portellone posteriore, elementi vari per l'assemblaggio della carrozzeria)	4.200.000	
	1 parabrezza anteriore stratificato e serie completa vetri	2.000.000	
	2 sedili anatomici in carbonio, tralicci e attacchi, 2.100.000 cad.	4.200.000	
	1 serie di elementi vari (divisorio in alluminio, culla per il serbatoio, sollevatore, chiave smontaggio ruote equilibrata, serbatoi, liquidi, materiali di consumo)	5.000.000	
	<b>Varie</b>	1 verniciatura complessiva	1.000.000
		1 serie di elementi in kevlar e carbonio (protezioni, prese d'aria, varie)	4.700.000
		1 serie di materiali di consumo più bulloneria completa per l'assemblaggio della vettura	2.500.000
4 cerchi monolitici in lega leggera, 800.000 cad.		3.200.000	
Costo indicativo del complessivo L. 19.520.000	4 gomme slick 245-610-16", 380.000 cad.	1.520.000	
	200 ore complessive di lavoro per l'assemblaggio dei sottogruppi e la messa a punto della vettura, 33.000 cad.	6.600.000	
	<b>TOTALE LIRE 439.094.900</b>		

**LEggerissima LA VERSIONE DA ASFALTO**

**Motore:** 4 cilindri in linea montato in posizione anteriore trasversale  
**Cilindrata:** 1995 cc (cilindrata coretta 3391,5 cc)  
**Alésaggio x corsa:** 84 x 90 mm  
**Rapporto di compressione:** 7,75 a 1  
**Distribuzione:** due alberi a camme in testa, testa Dohc in alluminio con 4 valvole per cilindro  
**Alimentazione:** iniezione e accensione law Weber-Marelli con sistema integrato per acquisizione dati, turbocompressore Garrett T3, scambiatore di calore aria-aria  
**Potenza:** 340 cv a 6500 giri con pressione di sovralimentazione pari a 1,4 atmosfere  
**Coppia max.:** 55 Kg m a 5000 giri  
**Frizione:** bidisco a secco con dischi sinterizzati e con comando idraulico  
**Cambio:** Abarth a 6 marce + Rm, ingranaggi a innesti frontali. Differenziale anteriore Zf abbinato a un giunto viscoso Ferguson. Differenziale centrale Zf meccanico con ripartizione della coppia 40-60, 50-50 o 55-45. Differenziale posteriore Abarth con ingranaggi Zf, autobloccante, con 100%, 80%, 80-40% di coppia trasmessa alle ruote.  
**Trazione:** integrale  
**Sterzo:** a pignone e cremagliera servoassistito

**Freni:** a disco autoventilanti Brembo sulle quattro ruote (anteriori Ø 282 313 oppure 332 mm, posteriori Ø 282 mm), pinze Brembo in lega di alluminio con quattro pistoncini all'anteriore e due al posteriore, circuito doppio con ripartitore di frenata regolabile dall'abitacolo, freno a mano idraulico che agisce sulle pinze posteriori  
**Sospensioni:** anteriori a ruote indipendenti con schema McPherson, bracci oscillanti inferiori, barra stabilizzatrice, molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori Bilstein a gas. Posteriori a ruote indipendenti con schema McPherson, bracci oscillanti inferiori, barra stabilizzatrice, molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori Bilstein a gas  
**Lunghezza:** 3900 mm  
**Larghezza:** 1700 mm  
**Altezza:** 1360 mm  
**Passo:** 2480 mm  
**Carreggiata:** 1430 mm anteriore, 1490 mm posteriore  
**Serbatoio:** di sicurezza Pirelli Sekur Pic 1656 da 55 litri  
**Cerchi:** Speedline 9 x 16" anteriori e posteriori da asfalto, Speedline 5,5 o 6,5 x 15" anteriori e posteriori da terra  
**Gomme:** Pirelli slick 245/610-16" anteriori e posteriori. Pirelli da terra 185-65-15" anteriori e posteriori  
**Peso:** 1120 Kg

