

GRACE

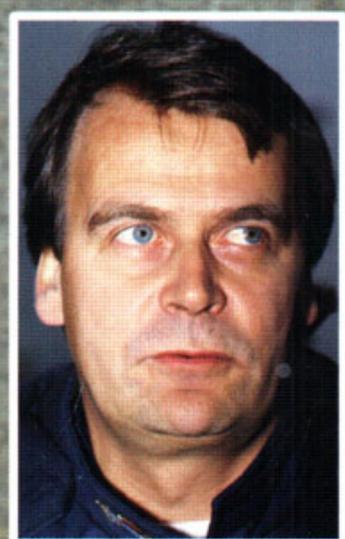
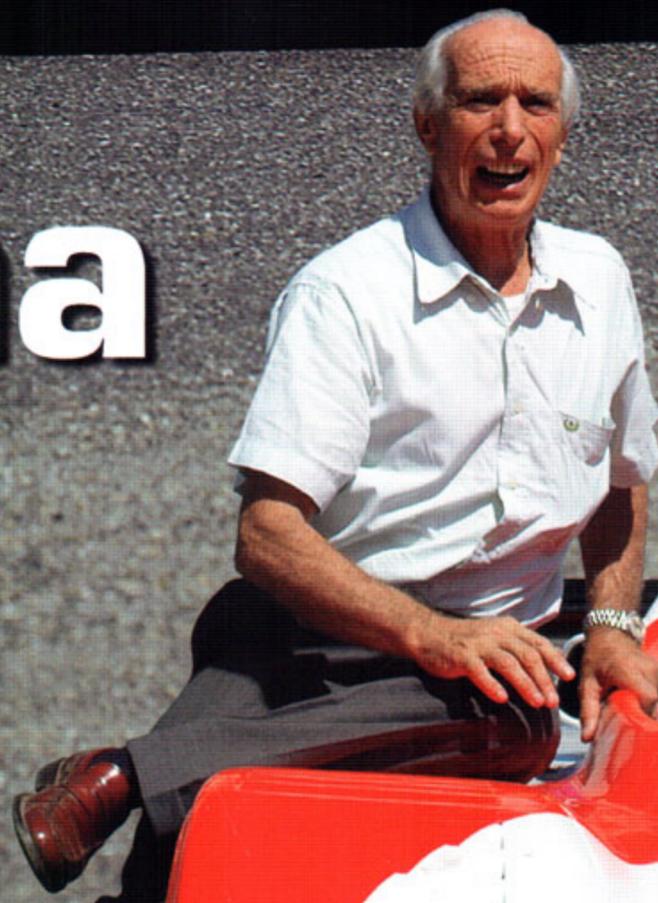
CLASSIC & SPORT CARS

€ 5,50 Italy only
Mensile Anno IV n° 9
Ottobre 2006



LANCIA 037 L'ultima regina

BENELLI E L'OSELLA PA/9 Potere assoluto



MARKKU ALEN RACCONTA Grande attack!



Poste Italiane SpA - Speciazione in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. 27/02/2004 L. n° 46) art. 1 comma 1, DCB Milano

Nel 1983 vinse il Mondiale rally, l'ultima a farlo con due sole ruote motrici. Ancora oggi fa sensazione per le soluzioni tecniche che la caratterizzarono e che le consentirono di avere la meglio, sia pure solo per un anno, sulla rivoluzionaria Audi quattro a trazione integrale e sui "mostri" che stavano aparendo sulla scena iridata.

DI GABRIELE MUTTI FOTOGRAFIE GREMO

■ Dobbiamo ammetterlo. Fa un certo effetto ritrovarsi, al Campo volo di Torino, davanti a due esemplari della mitica Lancia 037, l'ultima auto a due sole ruote motrici a vincere il titolo iridato nel 1983, opponendosi a quella rivoluzione che si chiamava Audi quattro. Due esemplari che ci hanno messo a disposizione Peppino Volta, il torinese "mago" delle 037 ed un appassionato lombardo, che possiede un'auto dal pedigree storico di tutto rispetto, essendo stata gui-

data anche da Henri Toivonen e Dario Cerrato, ricevendo prima la colorazione Martini (nella quale è visibile tuttora) e successivamente quella Totip. A detta del proprietario, è la numero 198, guidata da Rohrl al Rally Legend del 2003, che con Miki Biasion ha gareggiato al Memorial Bettega del 1985 e che con Cerrato ha vinto nel 1985 all'Elba (dove aveva il numero 3), in Costa Smeralda ed alla Targa Florio ed ha preso parte anche al Sanremo.

L'ultima



regina



Nell'area del Campo volo di Torino sono tornate le Lancia 037, vetture che qui sono nate prima di andare per il mondo a scrivere pagine importanti nella storia dei rally. A sinistra la vettura "Martini" ex ufficiale guidata anche da Henri Toivonen e Dario Cerrato, a destra quella di Volta, una stradale modificata.

Esperienza in pista

La versione da corsa della 037 è il tipico esempio di quella che all'epoca, l'inizio degli Anni '80, poteva essere una vettura da rally di Gruppo B. Un'auto dalla tecnica particolarmente raffinata e che in termini di autotelaio e disposizione dei gruppi meccanici sfrutta anche l'esperienza che la Lancia aveva maturato con la Beta Montecarlo Turbo (ne abbiamo parlato su Grace numero 2 del 2005) nel Mondiale marche in pista. La 037 (che all'epoca si chiamava anche Rally 037, con chiaro riferimento al modello di serie costruito in 200 esemplari, come imponeva il regolamento) nei colori Martini è ancor oggi praticamente nelle stesse condizioni in cui uscì dalle officine di corso Marche a Torino, reparto corse che era proprio a due passi dal Campo volo dell'Aeroclub Torino, che ci ha gentilmente ospitati per questo test.

Accelerazione bruciante

Si tratta di un'Evoluzione 2, alleggerita in alcuni particolari e dotata di alimentazione ad acqua per raffreddare la temperatura di esercizio del compressore volumetrico. Con pneumatici slick e rapporto al ponte corto (8/42) monta un 2 litri da 300 cavalli. «L'accelerazione è bruciante - dice il proprietario, un appassionato lombardo che preferisce mantenere l'anonimato - e nel corso di alcuni test fatti svolgere a suo tempo dalla Lancia l'auto percorreva i 300 metri con partenza da fermo, rimanendo negli 8mila giri consentiti dal limitatore, in 10,9 secondi con una velocità d'uscita di quasi 160 km/h. Davvero tanti per un'auto costruita più di vent'anni fa». Per accelerare da 0 a 100 km/h la 037 versione corsa impiega del resto meno di 5" (4,9 per la precisione) contro i 6,2 della versione stradale, che

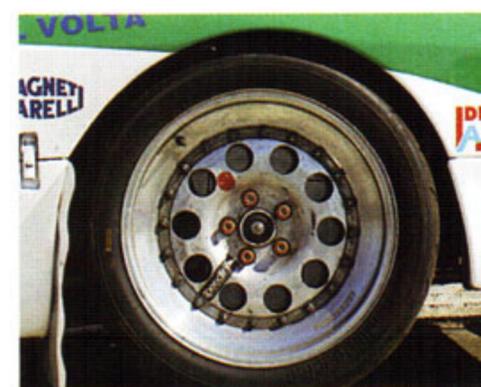


pesa molto di più (1.170 kg contro 960). Rispetto alla stradale, a parte i classici alleggerimenti consentiti dal regolamento (via i vetri elettrici, l'antirombo, cruscotto più semplice ma completo di tutti i comandi e gli strumenti necessari a un utilizzo agonistico della vettura, e così via) spiccano l'adozione di uno sterzo più diretto, il cambio con innesti frontali («richiede una certa esperienza per inserire le varie marce») ed i freni a disco autoventilanti con pinze a quattro pompanti che consentono alla versione corsa di fermarsi a 140 km/h in soli 87 metri, quattro in meno rispetto alla Rally stradale.

Reazioni sincere

Peppino Volta, che per tanti anni collaborò prima con l'Abarth e poi con il reparto corse Fiat e Lancia, ha portato al Campo volo la sua 037, che è una stradale modificata in versione corsa Evoluzione 2, anche se c'è qualche lieve differenza rispetto a quella con i colori Martini (i cerchi in lega, gli sfoghi d'aria sul tetto, le forme dei paraspruzzi anteriori). Il preparatore torinese fa presente che «la tenuta di strada della 037 è davvero notevole. Il comportamento è sicuro, privo di reazioni improvvise che possono mettere in difficoltà il pilota. Guidata al limite richiede una certa sensibilità, dal momento che l'insieme pneumatici racing-taratura delle sospensioni e l'adozione dell'autobloccante, che a seconda delle esigenze può essere tarato dal 40 al 75 per cento, permettono di affrontare più velocemente le curve».

In queste immagini alcune delle differenze più evidenti tra le due vetture. In alto le prese d'aria posizionate sul tettuccio e, sotto, i cerchi in lega della vettura ex ufficiale. Che, in basso, sulla pista del Campo volo dimostra come la sua grinta, anche a distanza di oltre vent'anni, è rimasta immutata.





Qui sotto alcuni particolari della Lancia 037 "Martini". Dall'alto la presa d'aria piazzata sulla fiancata, il bocchettone del serbatoio del carburante ed il classico specchietto retrovisore Vitaloni di colore nero opaco. A destra l'anteriore di entrambe le vetture. Sopra la 037 di Volta in azione sulla pista del Campo volo.



Guida precisa

«Questa macchina - prosegue Volta, che oggi è il "mago" delle 037, disponendo di tutti i ricambi per questo modello avendo rilevato il materiale giacente presso il reparto Lancia Corse quando fu chiuso e provvedendo lui personalmente a realizzare quello che oggi è introvabile - non è fatta per chi ama guidare in modo scomposto. Se la si guida in modo irruento, si va incontro a perdite di tempo ed al rischio di testacoda. Per andare il più veloce possibile con una 037 bisogna adottare una guida pulita, di precisione, con una costante ricerca della traiettoria migliore (l'appassionato lombardo annuiva col capo a conferma delle sensazioni di Volta, ndr). È sufficiente impostare le curve con l'acceleratore in leggero rilascio per accelerare progressivamente in uscita di curva. Nelle curve veloci l'auto ha un comportamento tendenzialmente neutro: se l'assetto è tarato a dovere, e nel caso di questi due esemplari lo è, consente di seguire sempre le traiettorie ideali grazie alle numerose regolazioni che sono possibili sulle sospensioni, che limitano notevolmente il rollio ed agevolano la precisione nella guida».

La maneggevolezza

Volta poi spiega che l'auto è leggermente sotto-sterzante in entrata delle curve più strette o dei tornanti, tendenza che è comunque correggibile togliendo un po' di acceleratore. All'uscita dalle curve strette il sovrasterzo a volte può essere abbastanza deciso, ma le grandi doti di maneggevolezza della 037 e la prontezza del suo sterzo consentono un rapido e sicuro riallineamento della vettura. Ma come si comporta la 037 sullo sterrato? «La trazione è sempre tanta - spiega il preparatore torinese - grazie alla distribuzione dei pesi, al motore centrale ed alle sospensioni a grande escursione. In queste situazioni la 037 va guidata d'anticipo, facendola scivolare progressivamente verso l'esterno della curva e controllando il sovrasterzo con il volante e con l'acceleratore».



Modifiche da corsa

Passando all'analisi tecnica della vettura, dopo che le due 037 hanno fatto una bella sgroppata sul Campo volo sotto gli occhi del fotografo, va detto che sulla versione corsa rispetto alla stradale sono stati sostituiti l'albero motore e gli assi a camme, è stata modificata la velocità di rotazione del compressore volumetrico (l'iniezione inizialmente era solo meccanica, poi è stata aggiunta quella ad acqua, la cui scala graduata è visibile sul lato destro dell'abitacolo, a destra dei piedi del copilota) e sono state sostituite le molle degli ammortizzatori, mentre l'assetto poteva chiaramente essere modificato a seconda delle esigenze delle singole gare. Dei freni si è già detto (il freno a mano è di tipo idraulico), il rapporto al ponte è più corto e la frizione metallica è sinterizzata tipo

corsa, mentre lo sterzo è più diretto. Ovviamente rispetto alla 037 è stata modificata anche la pedaliera, l'impianto elettrico è stato potenziato e al motore è stata applicata una protezione inferiore.

Semplice e leggera

Del resto, nel progettare la Rally 037, l'obiettivo della Lancia era quello di dare vita ad una vettura leggera, semplice e affidabile. Rispetto alla Stratos, il motore, sempre in posizione centrale, qui è disposto longitudinalmente anziché trasversalmente, il passo è più lungo (cosa che rende la 037 meno nervosa nelle reazioni rispetto all'illustre progenitrice) mentre il telaio è di tipo semitubolare con sospensioni a quadrilateri deformabili. La sua struttura si compone di una parte centrale con scocca che deriva da quella della Lancia Beta Montecarlo in versione convertibile, ulteriormente irrigidita da un roll bar completo (che avvolge tutto l'abitacolo) al quale sono stati uniti due telai a traliccio anteriore e posteriore, con due serbatoi benzina laterali.

L'asso nella manica

Come abbiamo detto, sono fondamentali nella 037 le sospensioni montate su snodi sferici, più noti come uniball: l'ampia escursione e la possibilità di variare rapidamente le regolazioni si riveleranno uno dei tanti assi nella manica di questo modello nell'utilizzo agonistico. Sia all'avantreno che al retrotreno figurano bracci sovrapposti mentre il mollone poggia direttamente sul coprimoz-



In alto una vista dell'abitacolo della vettura che ha corso con i colori Martini (ricordati anche nei fregi sul bordo dei sedili) e, in seguito, Totip. Qui sopra, da sinistra, una panoramica del cruscotto dal lato del navigatore e dalla parte del pilota che ha davanti agli occhi solamente il contagiri.





In alto da sinistra una vista d'insieme dell'abitacolo della vettura allestita da Volta e la portiera di destra. Qui sopra la porzione di cruscotto, che è stato modificato rispetto alla vettura stradale, posta davanti agli occhi del pilota.

zo. Per i bracci superiori sono previsti quattro punti di ancoraggio e per quelli inferiori due; in tal modo è possibile modificare la geometria delle sospensioni e l'altezza da terra della vettura. Al retrotreno troviamo invece due ammortizzatori per ruota ai lati della molla elicoidale. L'impianto frenante è del tipo a quattro dischi con doppio servofreno. Il cambio è uno ZF a cinque marce con differenziale autobloccante che nella Rally 037 stradale lavora al 25 per cento contro il 45-70 per cento della versione corsa. A proposito dei freni, va detto che le due 037 del nostro test avevano tarature differenti: Volta preferisce una ripartizione dell'effetto frenante in pari misura tra avantreno e retrotreno mentre l'appassionato lombardo ha scelto una maggiore azione frenante all'avantreno.

Il motore del 131

Il propulsore è un due litri derivato da quello della Fiat 131 Abarth, un quattro cilindri con monoblocco in ghisa e testa in lega leggera bialbero, con quattro valvole per cilindro e compressore volumetrico a lobi. Un'unità particolarmente affidabile e collaudata (deriva dal Volumex che fu prodotto in serie su alcuni modelli

della gamma Fiat e Lancia dell'epoca) con la lubrificazione a carter secco e l'alimentazione inizialmente a carburatore doppio corpo, alla quale è poi subentrata l'iniezione.

Bassa e armoniosa

La linea della 037 da corsa è sicuramente più armoniosa di quella della Rally stradale, che nel frontale e nella coda aveva alcune parti quasi in contrasto tra loro. Come i fari in parte tondi ed in parte rettangolari, ed i fanalini identici a quelli della Beta Montecarlo con la coda piena di grigliature. Nella versione corsa i fanalini posteriori rotondi si sposano meglio con i volumi del retrotreno. A causa del notevole passo di 2,44 metri, si avverte anche qualche scompenso tra frontale e coda anche se nell'insieme questa compatta coupé ha assolutamente un fascino tutto suo, essendo molto bassa (il modello di serie era alto solo 1,24 metri).

Spoiler amovibile

Spiccano l'ampio cofano anteriore, che ha uno sportellino cui accedere alla ruota di scorta ma che è interamente amovibile, le prese d'aria, gli spoiler aerodinamici (quello posteriore era rapidamente amovibile agendo sui rivetti che lo fissano al cofano motore: sulla Rally stradale era un optional e veniva fornito soltanto in colore nero opaco, per cui contrastava decisamente con il rosso della carrozzeria) mentre nel grande lunotto spiccano gli sfoghi dell'aria calda a feritoie e soprattutto il motore a vista (lo era anche sulla Rally stradale).

Interno spartano

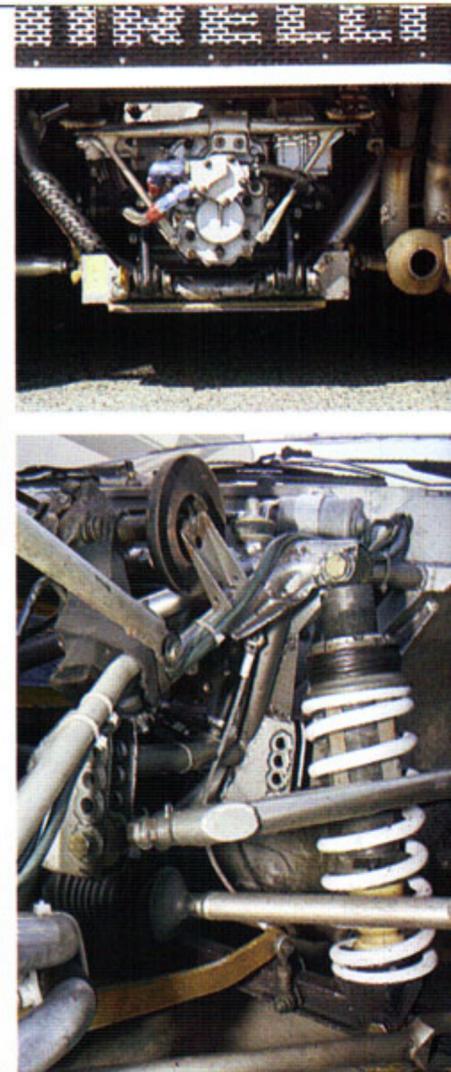
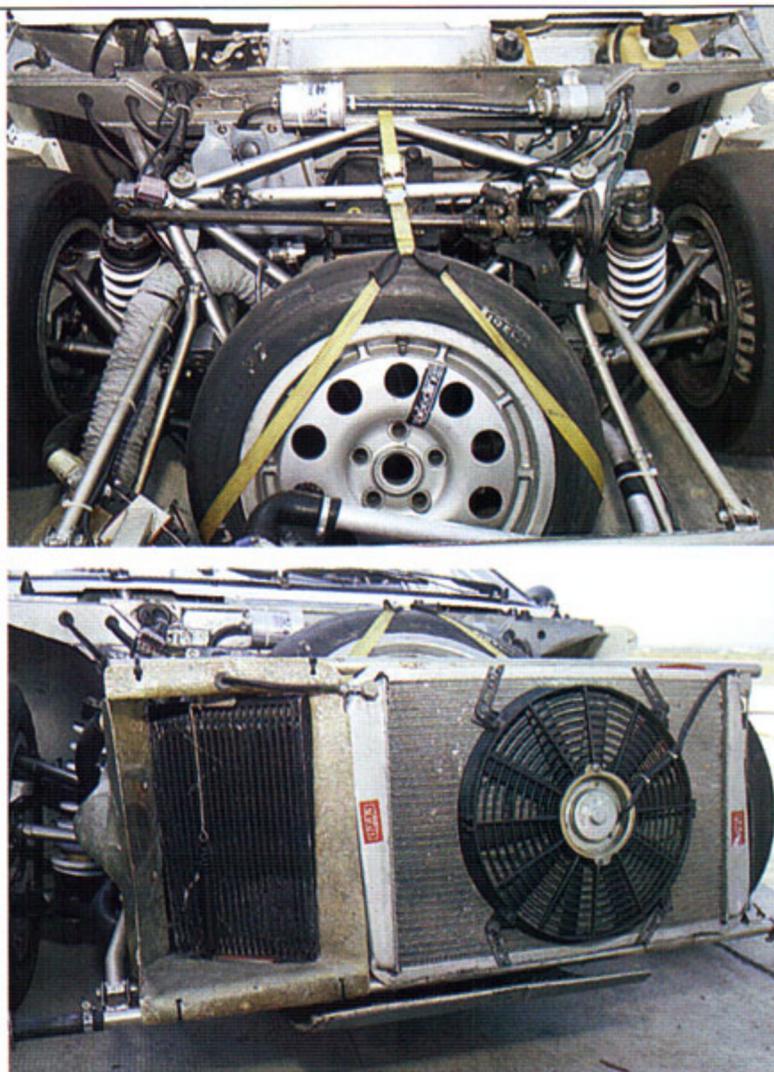
L'interno è un mix di spartano e... straricco. Spartano nelle finiture, con i rivestimenti delle portiere in lana di vetro e un'impressionante serie di comandi per azionare i vari accessori tipici



della vettura da corsa. Davanti al pilota c'è il grande contagiri con accanto il manometro della pressione del turbo, mentre sulla 037 con i colori della Martini si trovano altri tre strumenti più piccoli, analogici, con la pressione della benzina, dell'acqua e dell'olio. L'assetto di guida è di tipo rallystico, tale da non consentire quindi di impugnare il volante a braccia distese. I piloti più alti guidavano con la gambe piegate e leggermente infossati (chissà come se la cavavano Rohrl e Alen, che non sono di certo dei nani...) mentre la pedaliera tipo racing è leggermente spostata sulla destra. La visibilità è buona solo anteriormente e lateralmente, quella posteriore è decisamente critica, ma in un rally non serve molto dal momento che si fa quasi tutto con gli specchietti retrovisori esterni, che sulla versione corsa sono i classici Vitaloni verniciati in nero opaco.

Rombo particolare

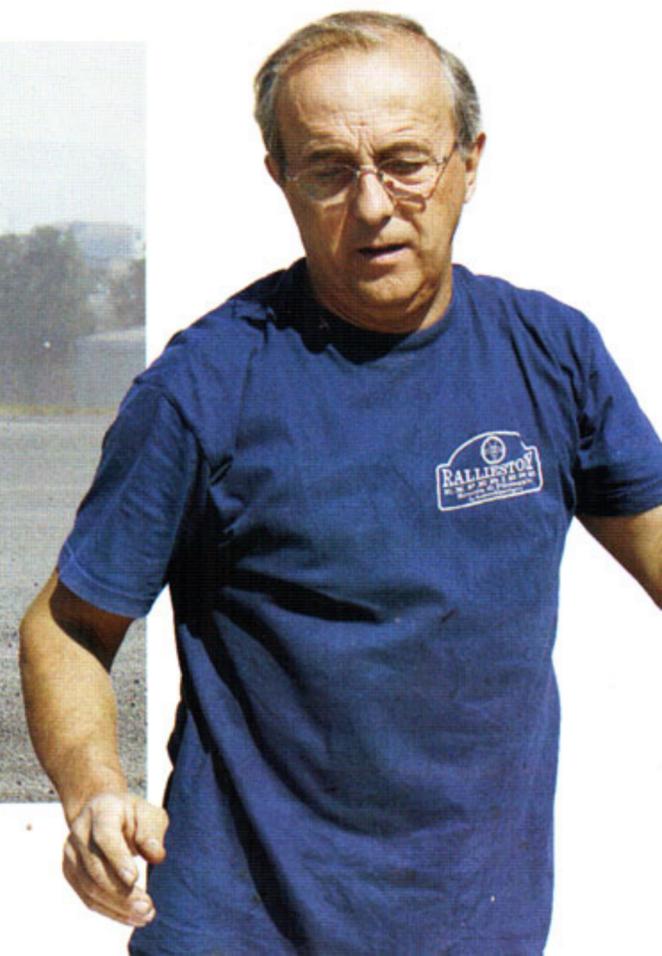
Il motore è indubbiamente potente in rapporto alla cilindrata (ci sono circa 300 cavalli sotto il cofano, per cui siamo nell'ordine dei 150 CV/litro) e basta un giro di pista del Campo volo accanto a Volta ed all'appassionato lombardo (abbiamo voluto provare, da passeggeri, entrambe le vetture) per rendersene conto. Potente e sempre molto pronto nel rispondere alle sollecitazioni, ha un rombo particolare dovuto alla sovralimentazione con compressore ma assolutamente inconfondibile. La coppia, elevata, consente di riprendere rapidamente anche dai bassi regimi ed evidenzia la grande progressività di questo propulsore, che Volta non esita a definire un mulo per la sua grande robustezza e affidabilità. L'impianto frenante è assolutamente adeguato alle prestazioni e consente di bloccare correttamente e in spazi contenuti la vettura, senza grandi sforzi sul pedale.



Innesti duri

Il cambio è preciso, ben manovrabile e con marce ravvicinate. Avendo però caratteristiche decisamente sportive, esige una certa assuefazione quando si decide di cambiare velocemente; a volte l'innesto può essere piuttosto duro e non sempre agevole. Quanto allo sterzo, è preciso e diretto e consente rapidi inserimenti in curva. Come abbiamo già detto e potuto verificare di persona, le reazioni sono sufficientemente contenute con un pronto riallineamento all'uscita delle curve, cosa questa che permette di correggere rapidamente gli eventuali sovrasterzi di potenza che si può tendere ad innescare insistendo troppo sull'acceleratore. Ovviamente le sospensioni sono rigide e la rumorosità della meccanica è quella tipica di una vettura da corsa.

Alcuni particolari tecnici della 037 ex ufficiale. In alto a sinistra una vista dell'anteriore con in primo piano la ruota di scorta e, sotto, il radiatore. Qui sopra la sospensione anteriore sinistra e, in alto, un particolare del retrotreno con il doppio scarico. Sotto Peppino Volta, vero e proprio "mago" della vettura realizzata dall'ingegner Sergio Limone.





Qui sopra ancora un passaggio della Lancia 037 ex ufficiale sulla pista del Campo volo torinese. Sotto, l'autografo apposto sulla portiera sinistra da Walter Rohrl che ha avuto l'opportunità di guidarla in occasione del Rally Legend di San Marino nel 2003. In basso a destra l'affidabile propulsore di 2 litri derivato da quello che equipaggiava la Fiat 131 Abarth.

Nessuna sorpresa

Ma quello che impressiona di più viaggiando a bordo della 037 è la tenuta di strada, che appare davvero notevole in ogni condizione: in curva la vettura è pressoché neutra e anche rilasciando di colpo l'acceleratore non si innescano mai pericolosi pendolamenti del corpo vettura. Guidando con tecnica rallystica l'auto non riserva assolutamente sorprese: priva di reazioni improvvise (la Stratos, invece...) mantiene un comportamento sicuro, assecondato dalla rigidità delle sospensioni e dai pneumatici tipo Racing, "quasi" slick con alcuni intagli trasversali. Come abbiamo detto, in entrata di curva l'auto è leggermente sottosterzante mentre all'uscita diventa sovrasterzante. Questo comportamento può essere facilmente controllato dal pilota, come abbiamo potuto constatare di persona, agendo sullo sterzo e sull'acceleratore.

Le varie tappe

L'Evoluzione 2, tra l'altro, ha potuto beneficiare di alcuni miglioramenti, come l'adozione di un ammortizzatore dello sterzo ulteriormente perfezionato, che ha consentito di avere una guida ancora più precisa, mentre sono stati modificati anche i montanti della sospensione anteriore e sono state adottate delle molle con una diversa taratura. Si tratta di piccoli ma importanti interventi che all'epoca migliorarono sensibilmente la guidabilità di questa ancor oggi splendida vettura pensata per i rally. Della 037 sono stati costruiti, a detta di Volta, 200 esemplari della versione stradale più altri 20 in versione corsa a carburatori, altri 20 come Evoluzione 1 (come imponeva il regolamento) e altri 20 in Evoluzione 2. Successivamente furono trasformati in versione corsa venti esemplari del modello stradale.

LA SCHEDA TECNICA

Lancia 037 Gruppo B

Motore	posizione centrale longitudinale, 4 cilindri, 1.995 cc
Alesaggio e corsa	84 x 90 mm
Rapp. compres.	7,5:1
Potenza max	300 CV a 8.000 giri
Coppia max	30 kgm a 5.000 giri
Alimentazione	a iniezione indiretta Weber-Marelli con compressore volumetrico
Distribuzione	bialbero a camme in testa, quattro valvole per cilindro
Raffreddamento	ad acqua a circolazione forzata
Lubrificazione	a carter secco
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio ZF a cinque marce più retromarcia
Differenziale	autobloccante dal 45 al 70 per cento
Freni	a disco autoventilanti
Serbatoio	due serbatoi da 70 litri
Pneumatici	anteriori 210/595-15; posteriori 265/40-16
Lunghezza	3.915 mm
Larghezza	1.850 mm
Passo	2.445 mm
Altezza	1.245 mm
Carreggiata	anteriore 1.508 mm. Posteriore 1.490 mm
Peso	960 kg (1.170 il modello di serie)
Velocità massima	176 km/h con i rapporti corti (220 km/h modello di serie)
Esemplari costruiti	260 circa
Prezzo nel 1983	45.630.000 lire (versione stradale)

