

TUTTE LE GARE I CALENDARI FIA E CSAI 2011

GRACE

CLASSIC & SPORT CARS



CADRINGER
L'IDEA DEL
GRUPPO B

LOMBARDI
CREARE
UN MOSTRO

FIORIO
ERAVAMO
IN GUERRA

BIASION
INGORDO
DI POTENZA

VOLTA
IL PROTOTIPO
RINATO

LANCIA ECV

Forza
BRUTALE

€ 6,00 ITALY ONLY
N. 1 Gennaio 2011
Mensile Anno IX





Quel sogno brutale

In questo numero di Grace irrompe prepotente una vettura fantastica ed evocativa come la Lancia ECV. Bisogna dire subito che con volontà e perizia Beppe Volta, confortato dalla somma collaborazione degli ingegneri Sergio Limone e Claudio Lombardi, ha "ricostruito" un'auto che non è andata mai oltre il significato della prima lettera del suo nome: "sperimentale".

Ma al di là della sua bellezza muscolare, questo prototipo ci porta alla memoria un periodo al tempo stesso tragico e misterioso. Tragico per lo stillicidio di incidenti che portarono alla brusca interruzione dell'era Gruppo B, su cui da anni si scrivono fiumi di parole. Come sempre le morti trovano tanti affabulatori. È destino. Invece quel tempo, fatto di ricerca e di progetti, fu a volte avvolto nel mistero. Auto che mai videro la luce, ore passate da tecnici ed ingegneri per coronare magari un sogno, non trovarono sempre riscontro favorevole nei Costruttori. E quelle poche che furono davvero in procinto di aprire una nuova epoca, ancora più brutale, vennero costrette a rimanere sospese nel limbo delle utopie a causa di una scelta improvvisa e doverosa da parte della federazione internazionale.

Della ECV parleremo con tanti interpreti di quel tempo. Rievocando ricordi storici con coloro che, ognuno nel proprio ruolo, hanno ricoperto incarichi prestigiosi. Parlano con noi Beppe Volta, quel "Peppino" disincantato da sembrare a volte fuori dal tempo. Poi il tester d'eccezione, il due volte Campione del Mondo Rally Miki Biasion. Il "team principal", come si chiamerebbe oggi, Cesare Fiorio in un viaggio a ritroso nel tempo tanto bello quanto denso di significati. Infine Gabriele Cadringer, il grande tecnico e conoscitore, autore delle regole che hanno retto per decenni l'automobilismo internazionale.

Sempre nel ricordo dell'indimenticato Gino Macaluso, il Club Italia ha rinnovato i suoi quadri che vedono alla presidenza Giovanni Pagliarello con il suo vice "Peter" Zanchi. Sono uomini di sport che attivamente interpretano il mondo delle storiche. Buon lavoro.

In un periodo dove ognuno di noi si fa interprete nel superare tante difficoltà, auguro Feste Liete ed un Anno Nuovo portatore di tanta serenità.

Ecco la Lancia ECV "vera". Venne esposta al Motor Show di Bologna a metà degli Anni '80, prima di essere trasformata in un prototipo dall'aspetto ancora più estremo, la ECV2. Il lavoro e la passione di Beppe Volta ci hanno oggi restituito un'idea estremamente vicina alla realtà di quel "mostro" di 25 anni fa.



In prima

LINEA

È stato la mente del reparto corse Lancia e oggi anche a lui Max Biaggi deve la vittoria nel Mondiale Superbike. Ha brevettato il motore Triflux e regalato sogni agli appassionati italiani. Ritratto di un ingegnere ancora innamorato dei rally.



*Claudio Lombardi
sembra ammirare la
S4 di Toivonen-Cresto
al Montecarlo 1986.
La Gruppo B di casa
Lancia è stata una delle
creature dell'ingegnere
alessandrino.*

DI GIAN DOMENICO LORENZET

■ Chi possiede la stimate del fuoriclasse si mette in luce in ogni ambito nel quale è chiamato a operare. Da una decina d'anni, dopo tante stagioni passate a contatto con le quattro ruote, lavora con successo per esaltare il marchio Aprilia nel mondo del motociclismo. Arrivato alla Casa veneta per sviluppare il motore a quattro tempi pensato per la MotoGP, in queste ultime stagioni ha contribuito non poco alla realizzazione della moto che ha permesso a Max Biaggi di vincere il Mondiale Superbike lo scorso anno. Ma il suo cammino, dal punto di vista strettamente lavorativo, nasce nel reparto corse di casa Fiat con la Lancia S4 come punta di diamante di un percorso che lo ha portato anche al timone della Ferrari in F1.



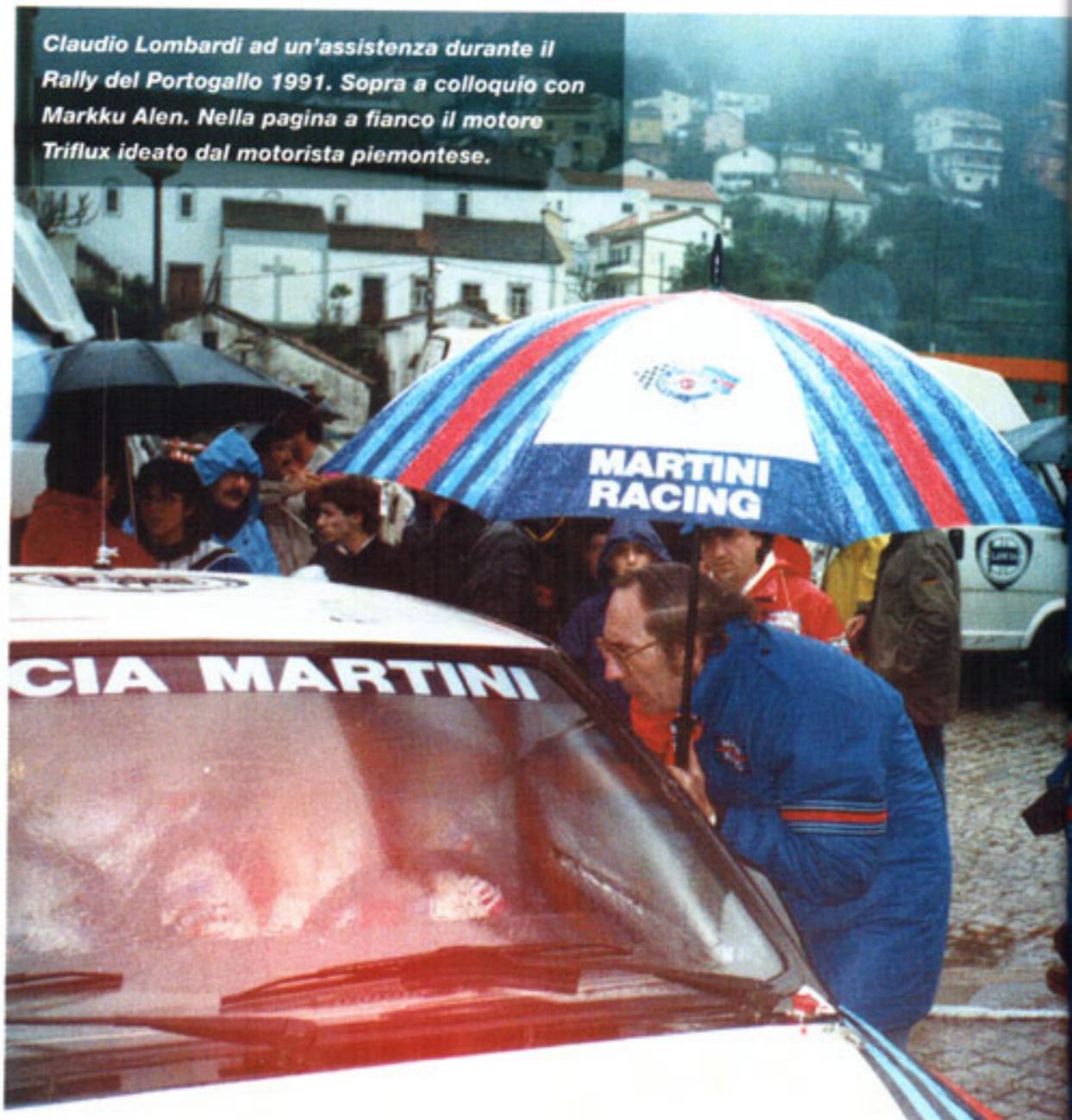
Alessandrino da corsa

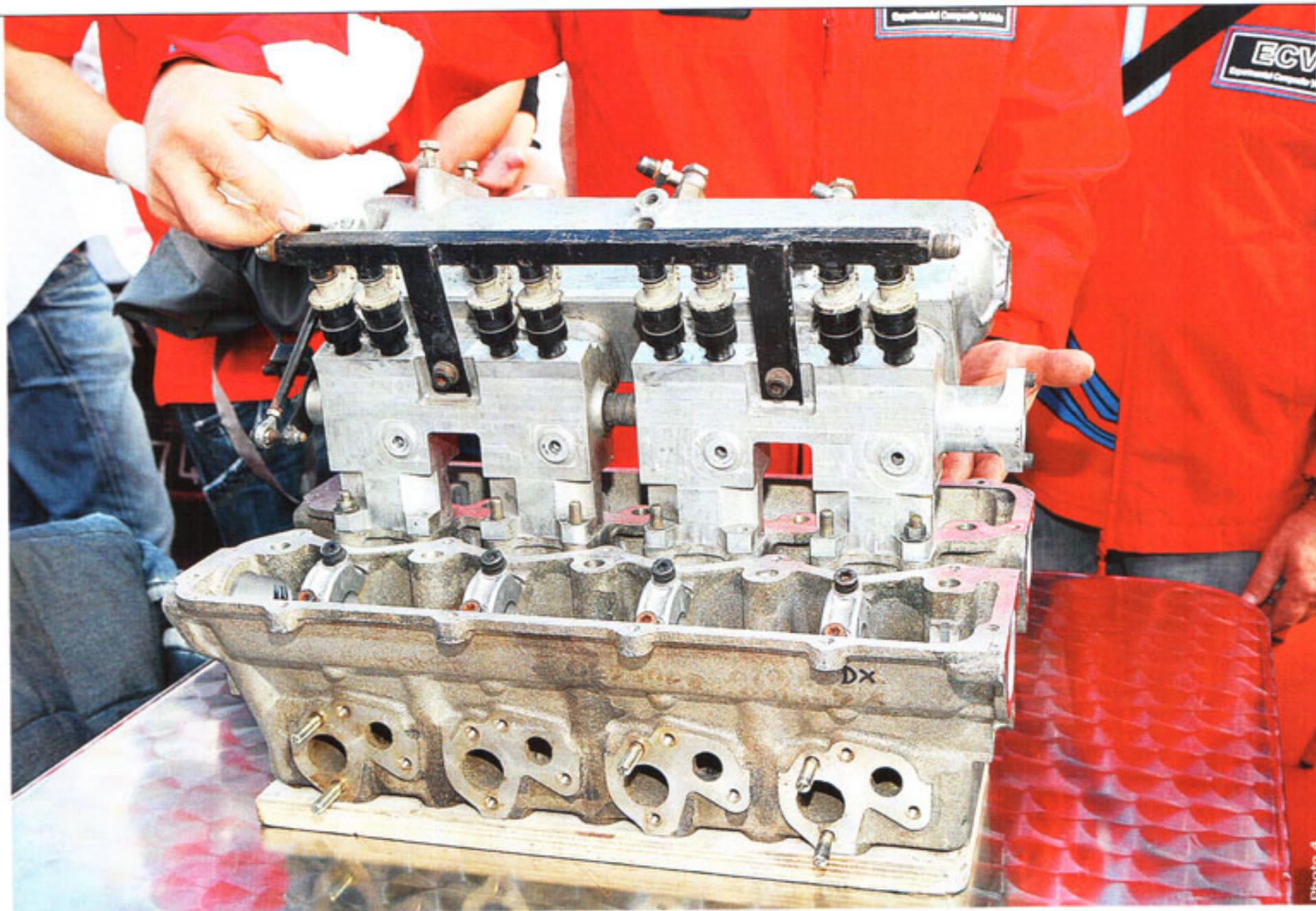
L'ingegner Claudio Lombardi è nato 68 anni fa a Spinetta Marengo. Dalla pianura alessandrina passò a Bologna dove si laureò in ingegneria meccanica prima di tornare in Piemonte. La Fiat, infatti, nel 1967 lo assunse nel reparto ricerca e sviluppo per poi spostarlo al reparto corse. Fino al 1991 Lombardi è stato l'anima tecnica della Lancia e poi dell'Abarth, prima di passare alla Direzione tecnica del Cavallino dove, in seguito, assunse anche il comando dal punto di vista sportivo. Nel 1994, sempre a Maranello, viene incaricato dello sviluppo delle Gran Turismo da competizione prima di accettare la sfida dell'Aprilia e del motociclismo.

Un periodo irripetibile

Ma il nome dell'ingegnere piemontese per tutti gli appassionati di corse è legato alla Lancia S4 Gruppo B e poi all'innovativo motore Triflux della ECV che non poté mai scendere in campo per la modifica dei regolamenti. «Quello - ricorda - è stato un periodo irripetibile. C'erano pochi vincoli tecnici ed una grande competizione, non solo tra piloti ma anche tra costruttori. In quegli anni ci si poteva esprimere al meglio con idee innovative, sia in Formula 1 sia nei rally. Per gli ingegneri c'era una grande libertà di impostazione, sicuramente è stato il miglior periodo per motoristi e telaisti».

Claudio Lombardi ad un'assistenza durante il Rally del Portogallo 1991. Sopra a colloquio con Markku Alen. Nella pagina a fianco il motore Triflux ideato dal motorista piemontese.





Il dopo Lampredi

All'epoca Claudio Lombardi, motorista di formazione, era il Direttore tecnico dell'Abarth. Cresciuto nel reparto corse Lancia di Borgo San Paolo a Torino, nei mitici capannoni di via Caraglio, si legò a Cesare Fiorio con cui si trasferì, tra il 1981 e l'82, nella storica sede dell'Abarth in corso Marche, sempre a Torino: «Erano gli anni in cui lavoravamo sulla 037 nei rally e sulla LC2 in pista» ricorda. Le ultime stagioni del "papà" del volumetrico Aurelio Lampredi - «con cui non ho mai avuto rapporti diretti di lavoro» specifica - a capo dell'Abarth dove l'ingegner Sergio Limone era il responsabile della parte telaistica.

Un motore per la F1

Proprio poco dopo la riunificazione dei due reparti corse partì il "sogno" S4. «Alla fine del 1982 venne dato l'ok al progetto della nuova vettura - continua - e subito ci furono due opinioni sul motore da utilizzare. Si pensò ad un propulsore tradizionale dotato di compressore volumetrico e turbocompressore e ad un biturbo con testa Triflux, un mio progetto a cui tengo molto. All'inizio portammo avanti entrambe le ipotesi, quando si trattò di decidere assieme a Fiorio andai da Vittorio Ghidella (all'epoca Amministratore delegato della Fiat, ndr) e stabilimmo di dare la priorità al motore più convenzionale portando però avanti

anche la seconda idea. I tempi erano troppo stretti per una via che non si sapeva che risultati avrebbe dato mentre conoscevamo già quelli del propulsore con volumetrico e turbo. Un progetto, quello del Triflux, che abbandonammo con il passaggio ai Gruppi A». Ma che avrebbe potuto avere un futuro in Formula 1: «Secondo noi poteva essere un'idea interessante anche per quella categoria dove allora imperava il motore Bmw. I propulsori utilizzati erano dei monoturbo con delle turbine di dimensioni esagerate e dei tempi di risposta enormi. Un biturbo avrebbe avuto grandi vantaggi, anche dal punto di vista tecnico. Ne parlammo sia con Mauro Forghieri (Direttore tecnico della Ferrari, ndr) sia con Carlo Chiti (Direttore tecnico Alfa Romeo, ndr), ma non se ne fece nulla».

Palestra d'ingegneria

In casa Lancia si lavorava sempre più con insistenza sulla S4 che avrebbe dovuto prendere il posto della 037. «Per noi ingegneri - aggiunge Lombardi - queste vetture erano grandi palestre, prototipi che abbiamo sempre cercato di evolvere. Era il massimo che si potesse offrire ad un ingegnere». Un periodo esaltante ma anche doloroso: «C'era un forte legame con i piloti ed ovviamente il dramma di Toivonen e Cresto, e prima ancora quello di Bettega, ci ha colpito molto, ma dal punto di vista ingegneristico il passaggio alle Gruppo

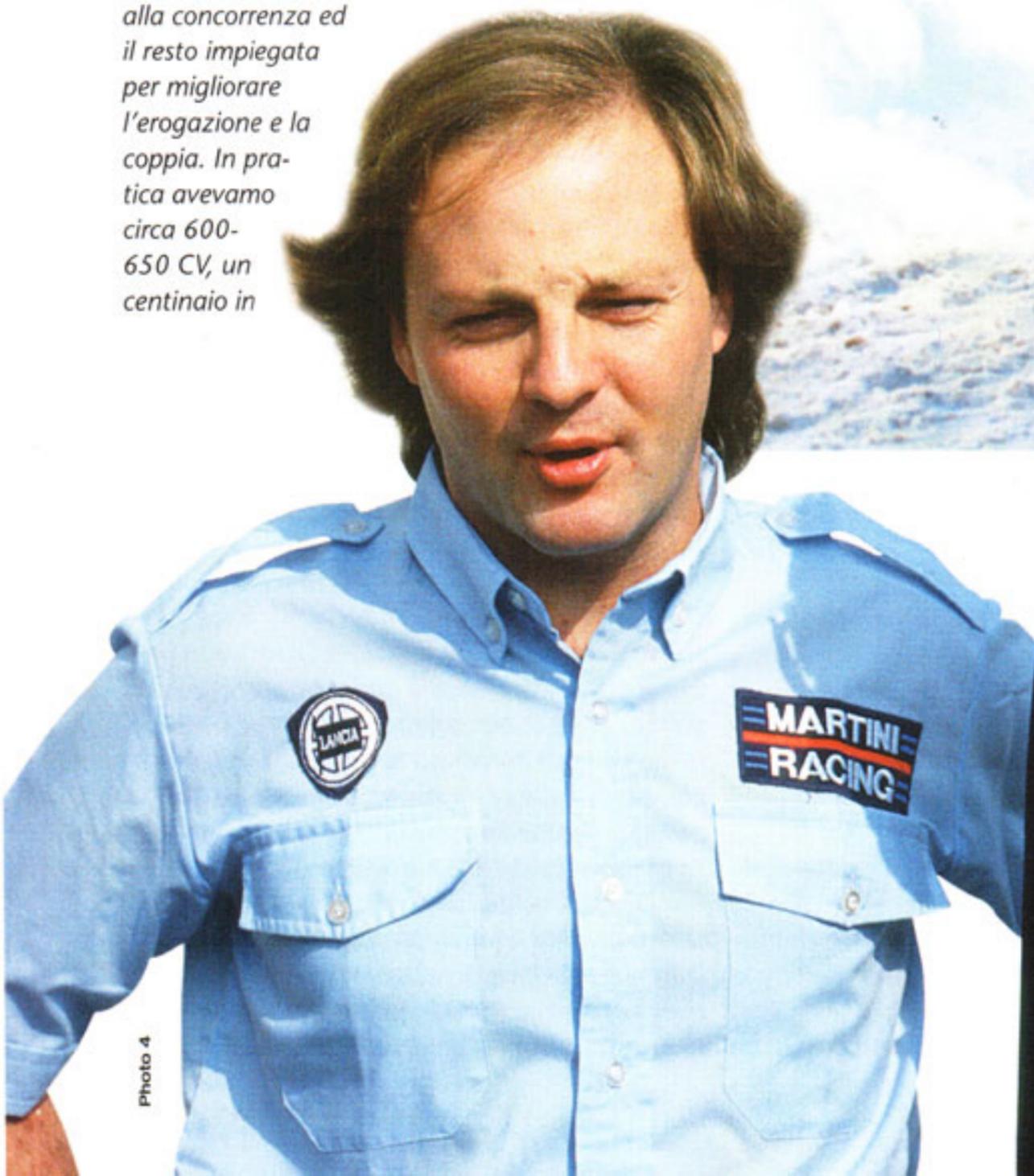
A in un primo tempo ci ha amareggiato tanto. Anche se poi il regolamento libero ci permise maggiore incisività nella ricerca e nello sviluppo con un ritorno più immediato sulla produzione di serie. Ad esempio il controllo elettronico del turbo venne poi adottato anche sulle vetture di serie».

Gento cavalli in più

Tra la S4 e la Delta Gruppo A ci fu il periodo - breve ma fecondo - della ECV. «Quella vettura, come la S4 era per noi una ricerca, una sperimentazione, per lo stesso motivo decidemmo di usare materiali compositi che avevano vantaggi e svantaggi. Il vantaggio era la maggiore rigidità a parità di peso, di contro il costo aumentava e la manutenzione, in caso di incidenti, era più complicata». Se il telaio rimase per lo più un esercizio per gli ingegneri («Abbiamo provato pochissimo la macchina, giusto qualche giro al Campo Volo») lo studio del motore andò decisamente più avanti. Lombardi parla con amore del Triflux: «Di potenza massima se ne sarebbe potuta avere in quantità, diciamo 800-900 CV, il solo limite sarebbe stata la resistenza meccanica del motore stesso. Ma il nostro target era un altro: più potenza rispetto alla concorrenza ed il resto impiegata per migliorare l'erogazione e la coppia. In pratica avevamo circa 600-650 CV, un centinaio in



Miki Biasion, in questa foto durante il vittorioso Montecarlo 1987 e sotto con Lombardi, è stato uno dei piloti che maggiormente hanno contribuito a scrivere le pagine più belle della storia sportiva Lancia.





più della S4 e della Peugeot 205 T16». «Beppe Volta che ha coinvolto me e Limone - aggiunge - ha fatto davvero un bel lavoro e lo dico da ingegnere non da appassionato. Al banco abbiamo raggiunto potenze rilevantisime».

I nemici francesi

La Peugeot, più che l'Audi, era il punto di riferimento per i tecnici tricolori. I francesi erano il "vero" nemico, quello con cui lottare per l'iride: «Erano grandi avversari - commenta Lombardi - che, dal punto di vista tecnologico, avevano realizzato un'ottima vettura come la 205 T16 che però non era innovativa, anche il motore era convenzionale. Per noi lo sport era una palestra tecnologica, loro erano più portati verso l'aspetto sportivo».

Sicurezza e sensibilità

Anche per la ECV torna il tema, doloroso, della sicurezza e dell'incolumità dell'equipaggio. L'ingegner Lombardi difende quanto fatto in questo campo dalla Lancia: «L'ingegner Sergio Limone è sempre stato molto sensibile al tema della sicurezza, anche quando abbiamo pensato la S4 non abbiamo fatto i cinici, gli incidenti di Bettega, poi quello di Toivonen e Cresto ci hanno portato ad essere ancora più sensibili. Lavorammo molto, per esempio, sul sistema antincendio e sulla resistenza della cellula».

Un patrimonio sperperato

La ECV è solo uno dei capolavori realizzati in quegli anni da un gruppo semplicemente fantastico che ha saputo regalare al Gruppo Fiat ed a tutta

l'Italia da corsa trionfi a ripetizione sulle strade e sulle piste di tutto il mondo. Una "università" delle corse che in poco tempo, dopo la chiusura del reparto corse, si è polverizzata. Cosa che ancora oggi addolora il tecnico alessandrino: «Spiace che sia andato disperso un gruppo di persone come quello, con tutto quello che eravamo ai tempi. Ci vorrebbero decenni, non anni, per riformare un gruppo come quello. Allora non eravamo per nulla inferiori ai tedeschi, oggi non sarebbe stato male, anche dal punto di vista occupazionale, essere al loro livello...».

Quattro ruote sterzanti

Tanti i progetti e le idee innovative partorite in corso Marche a Torino. «Eravamo pronti ad adottare le quattro ruote sterzanti (soluzione poi perseguita con relativo successo dalla sola Mitsubishi con la Galant VR-4, ndr) gestendo, grazie ad ammortizzatori idraulici ed alla centralina elettronica, il controllo della convergenza posteriore. Lo provammo su una Delta Evoluzione, la vettura si dimostrò molto maneggevole nello stretto ed era più veloce di circa mezzo secondo, o sette decimi, al chilometro. Ma eravamo ormai alla fine del ciclo della Lancia...». Un altro esempio spiega efficacemente il livello raggiunto dai tecnici torinesi: «Già nel 1991 montammo sulla Delta i differenziali centrale e posteriore a controllo elettronici, soluzione che venne provata da Kankkunen al Costa Smeralda (dove vinse, ndr) e da Biasion all'Acropoli (terzo, curiosamente nella prima gara senza Lombardi, passato alla Ferrari, ndr)». Soluzione che solo alla fine del decennio, sulle WRC più evolute, verrà utilizzata compiutamente. In quel 1991 Lombardi lasciò la Lancia ed i rally per tentare di rilanciare la Ferrari in F1 prima di passare alle GT del Cavallino e poi all'Aprilia. Anche se oggi si gode il Mondiale vinto da Max Biaggi con la Superbike italiana, il cuore dell'ingegnere piemontese non dimentica il primo amore: «I rally... me ne occuperei ancora adesso...!».

Photo 4



Da una decina d'anni Lombardi lavora con Aprilia nel campo delle due ruote. A lato una sua immagine recente con il motore della Superbike di Max Biaggi, sotto.





Un primo piano di qualche anno or sono dell'ingegnere ex Lancia. Più a sinistra Beppe Volta con il motore Triflux che ha presentato al Rallylegend.



Carrara

Inseguendo un SOGNO





Il preparatore torinese nel 1986 vide per la prima volta la ECV e ne rimase affascinato. Negli anni a venire, un pezzo per volta, è riuscito a ridare nuova vita al prototipo Lancia.

DI GIAN DOMENICO LORENZET

■ È un amore maturo quello di Beppe Volta verso la Lancia ECV. Brillano i vivaci occhi di questo preparatore torinese quando parla di quella belva rossa di cui s'innamorò nel dicembre del 1986. Fu amore a prima vista, quando la vide, armoniosa ed aggressiva nello stesso tempo. Beppe rimase folgorato. L'epoca delle Gruppo B era al tramonto e l'ex meccanico di Osella stava per lasciare le amate 037 per altre vetture ed altri marchi ma la visione di quel missile con i colori Martini lo impressionò.



Dal cofano in poi

«Vidi il prototipo in occasione del Motor Show di Bologna nel 1986 - ricorda Volta - e rimasi subito affascinato da quella vettura. E fui rammaricato quando, qualche tempo dopo, decisero di demolirlo per realizzare l'ECV 2». Ma il preparatore torinese non si dà per vinto, complice la sua vicinanza - non solo geografica - con l'Abarth: «Dopo qualche mese - prosegue - avvicino Cesare Fiorio e gli chiedo se mi vende il cofano posteriore della ECV, il particolare che più mi aveva colpito, ma lui mi rispose che non è possibile». Ma il tempo gioca a favore di Volta: «Più avanti Fiorio mi chiese un favore che io naturalmente gli feci. In cambio gli chiesi nuovamente il cofano posteriore che lui mi diede». Il cofano posteriore adesso è a casa Volta. Passa ancora un po' di tempo e Beppe aggiunge un tassello importante alla sua "collezione": «Quando in Abarth hanno smantellato tutto ho comprato buona parte dei ricambi che poi ho tenuto in officina per diverso tempo».

Ora c'è quasi tutto

Tra i ricambi che porta via dall'Abarth ci sono anche due motori Triflux, particolare fondamentale per la futura ricostruzione della ECV.





Beppe Volta in azione con l'amata 037, in alto a sinistra il preparatore torinese nell'abitacolo della Lancia ECV, sopra con Miki Biasion al Rallylegend.

Di questo propulsore ne vennero realizzati appena cinque esemplari, due dei quali utilizzati dal bresciano Luciano Tamburini sul suo prototipo VsT con cui, tra l'altro nel 1995 vinse la cronoscalata su terra al Nido dell'Aquila. Pur avendo tutta questa... gioia per gli appassionati accantonata in officina Volta abbandona per qualche tempo l'idea di dare nuovamente vita alla ECV: «Praticamente avevo tutto il materiale necessario - riassume - tranne il telaio». Utilizzerà quello di una S4, che verrà irrigidito e pannellato con la fibra di carbonio.

Un'estate calda

Al Rallylegend 2009, quasi a mo' di battuta, annuncia che si presenterà all'edizione successiva con la ECV. Il problema è che lo prendono sul serio: «A luglio (del 2010, ndr) inizio a lavorarci per essere pronto in vista del Rallylegend. Procediamo a tappe forzate ma riusciamo ad arrivarci. Il giorno prima, a San Marino, facciamo le ultime regolazioni con Miki Biasion». Il resto è sotto gli occhi di tutti: due giorni di applausi e di ammirazione da parte di tutti per quello che a molti sembrava un sogno, vedere dal vivo e su strada la ECV con il motore Triflux, per lo più con Miki Biasion alla guida. Fotografie, video,

applausi, incitamenti. Tutta la gamma delle manifestazioni d'affetto da parte dei tifosi si è vista in quei due giorni all'ombra del Titano. Anche da parte - ed è un aspetto che, al primo colpo, può lasciare perplessi - di ragazzi che quando l'ECV venne presentata a Bologna dovevano ancora nascere...

Al lavoro

Beppe Volta, almeno per una volta, si è seduto al posto del navigatore lasciando al due volte Campione del Mondo l'onore e l'onore di portare al debutto assoluto la ECV. Ma appena ne ha avuto l'occasione ha voluto mettersi al volante della sua creatura, e lo ha fatto sull'asfalto del Campo Volo di Torino, grazie alla concessione dell'Aero Club Torino. «Abbiamo girato - dice del motore - con una pressione molto bassa. Il Triflux da 8-10.000 in su è già ok, poi è necessario addolcirlo. All'epoca si poteva arrivare tranquillamente a 800-900 CV con una buona coppia». C'è da scommettere che in questi mesi a venire il vulcanico preparatore piemontese lavorerà a fondo sul suo bolide rosso per ripresentarlo prossimamente. E per continuare a regalare a tutti noi un sogno.



A sinistra, il due volte Campione del Mondo Miki Biasion, che all'ultimo Rallylegend ha fatto da apripista a bordo della Lancia ECV (sopra) ricostruita da Beppe Volta.



Al volante della belva

Il due volte Campione del Mondo sale a bordo della Lancia ECV e la porta sulle PS del Rallylegend. È la prima uscita ufficiale di sempre per questa Gruppo S datata 1986. Ma come si guida un mostro tutto carbonio e cavalli?

DI FRANCESCO BARONTINI

■ «Lo confesso, quando l'ho vista a San Marino, mi ha fatto impressione». E come dare torto a Miki Biasion, che all'ultimo Rally Legend si è presentato come apripista al volante della Lancia ECV, mostruoso prototipo di Gruppo S che avrebbe dovuto correre nel Mondiale Rally '87 e che fu poi messo da parte a causa dei cambi al regolamento iridato, che bandì le Gruppo B dalle competizioni. Ma in un'epoca dominata dall'elettronica e dalla ricerca per la sicurezza, cosa rappresenta una belva progettata con il solo scopo di andar più forte possibile. Ce lo racconta proprio il due volte Campione del Mondo, che a distanza di quasi 25 anni si è finalmente seduto al volante dell'auto con la quale avrebbe dovuto correre nella serie iridata.

Cos'hai provato quando ti sei trovato di fronte la Lancia ECV?

«Quando l'ho vista era senza cofani. Ho notato subito che aveva la pedaliera molto vicina all'avantreno e ho pensato che sarebbe bastato prendere un muretto per rompersi una caviglia. Poi ho visto che aveva i serbatoi sotto i sedili. Non erano certo di quelli di tipo aeronautico, che sono più sicuri, ed erano protetti dagli urti solo dalla carrozzeria laterale in carbonio, distante appena 20 centimetri. Inoltre, il tubo che portava il carburante dal bocchettone attraversava tutto l'abitacolo. Insomma, ho visto la ECV e ho pensato che è stata una fortuna non correre con un'auto così negli Anni '80. Poi sono salito a bordo. Ho iniziato a guidarla e tutti quei pensieri sono spariti. Mi sono bastati pochi chilometri per rimanere affascinato dal potenziale della ECV e per cambiare completamente prospettiva.



Gallia

Qui sopra, la Lancia ECV in azione: la grossa ala posteriore garantisce una maggior stabilità in curva rispetto alla Delta S4.

Sotto, la creatura riportata in vita da Volta prima che sia svelata al pubblico.

Così, ho parlato coi meccanici, ho chiesto di modificare l'assetto all'anteriore, che era troppo leggero, e di spurgare un po' i freni, per migliorare la sensibilità sul pedale. Insomma, alla fine ho passato tre ore a metterla a punto, a trovare il modo di farla andare il più veloce possibile».

Ma come si tira fuori il massimo da un'auto del genere?

«La ECV è eccezionale. Il motore ha una potenza incredibile, anche se tira fuori il meglio di sé solo tra gli 8.500 e i 10.000 giri. La coppia è molto

in alto e i rapporti del cambio sono abbastanza lunghi. Servirebbe un lavoro di settimane per trovare la giusta regolazione di tutti i parametri, ma già così l'auto è incredibilmente veloce. Si arriva davanti alle curve senza quasi accorgersene e, con tutti quei cavalli a disposizione, conviene anticipare un pochino le staccate. Una volta inserita in curva, infatti, si può controllare la traiettoria con il pedale dell'acceleratore».

Un po' come con la Delta S4...

«Sì, ma la ECV è ancor più esasperata. Prima di tutto è più leggera ed è incredibilmente più maneggevole. L'ala posteriore così larga, poi, garantisce un carico aerodinamico molto maggiore rispetto alla S4. Più si va forte e più si avverte la grande stabilità. Ad alte velocità la ECV è letteralmente incollata al terreno. Nelle curve strette e nei tornanti fa fatica a prendere giri, ma sul misto veloce è imbattibile. Se si lavorasse sui turbo e sull'elettronica, snaturando però la natura stessa dell'auto, si otterrebbero prestazioni incredibili. Già così, però, credo che in una gara come la Targa Florio potrebbe rifilare manciate di secondi al km a qualsiasi altra vettura».

Quale fu la tua reazione quando si iniziò a parlare delle Gruppo S a metà Anni '80?
«I piloti sono ingordi di potenza. Non potevamo che essere contenti delle Gruppo S, che in termini di prestazioni erano un gradino più in alto delle



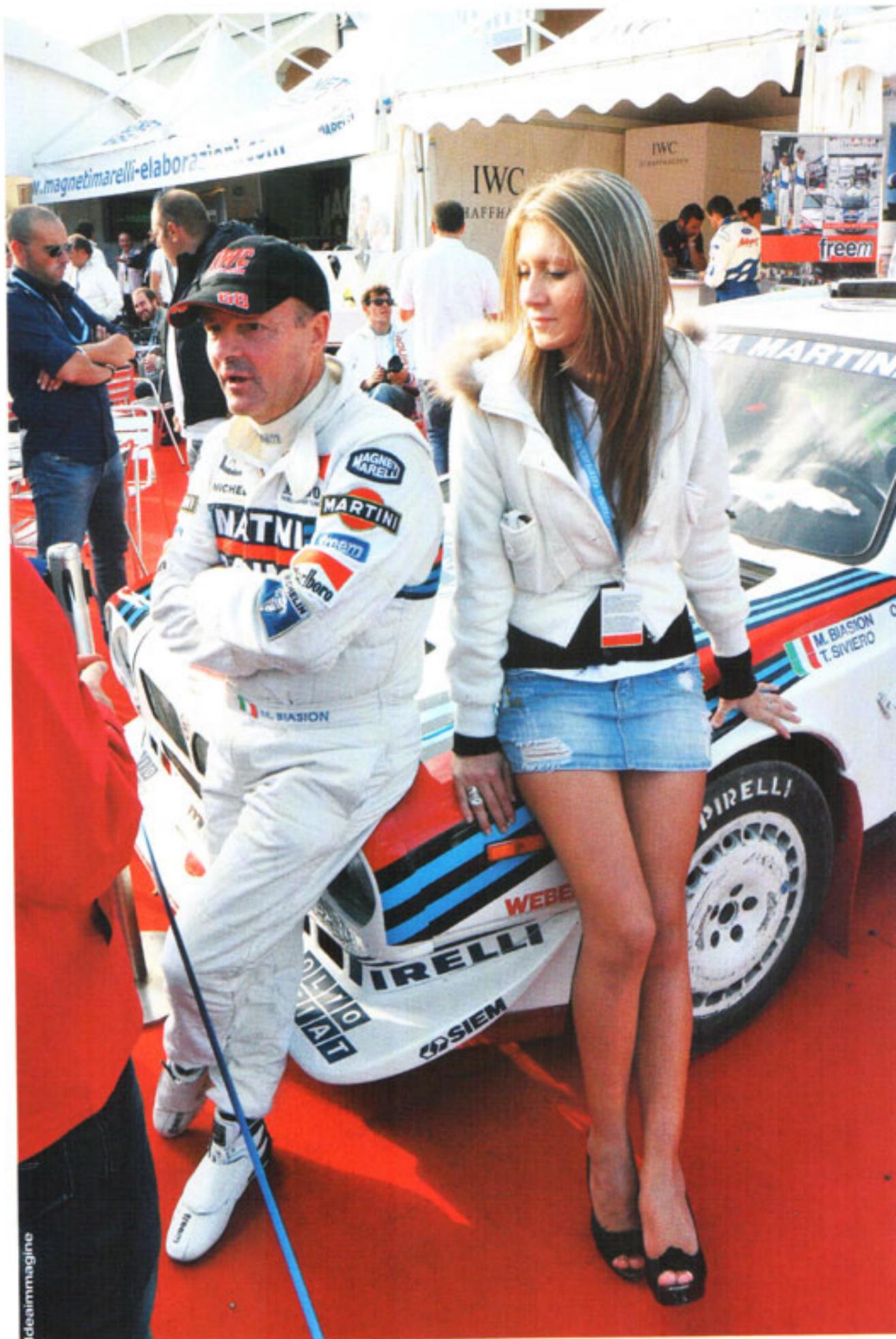
Idealismo



Gruppo B. Però ci si rendeva anche conto che sarebbe stato ancor più pericoloso. Non tanto per i piloti, quanto anche per il pubblico. In quegli anni le persone lungo le strade erano davvero tantissime. Un'auto come la ECV poteva accelerare con una rapidità tale che se qualcuno avesse provato a fotografarla, non sarebbe riuscito a valutare la reale velocità di avvicinamento. Ci sarebbero state persone che non avrebbero fatto in tempo a spostarsi: il tempo di un click e si sarebbero trovati faccia a faccia con la vettura».

Giusto, quindi, il passaggio alle Gruppo A?
«Tutto sommato sì. È stato un cambiamento brutale, che ha portato a correre con auto dalle potenze più che dimezzate. Sarebbe stato meglio se si fossero mantenuti un po' più cavalli e se si fosse limitata l'elettronica. Non tanto per esaltare la bravura del pilota, perché chi ha talento va forte in ogni caso, ma per la spettacolarità del rally, che è diminuita drasticamente. A noi ufficiali, in realtà, bastava continuare a correre con una squadra importante per essere contenti. Ma il pubblico non ha gradito».

Tornando al progetto ECV, voi piloti siete stati coinvolti in qualche modo nello sviluppo?
«In verità noi non abbiamo contribuito in alcun modo. A quei tempi i piloti erano semplici dipendenti, non esprimevano opinioni. Se qualcosa non ti andava bene, bastava un attimo per sostituirti

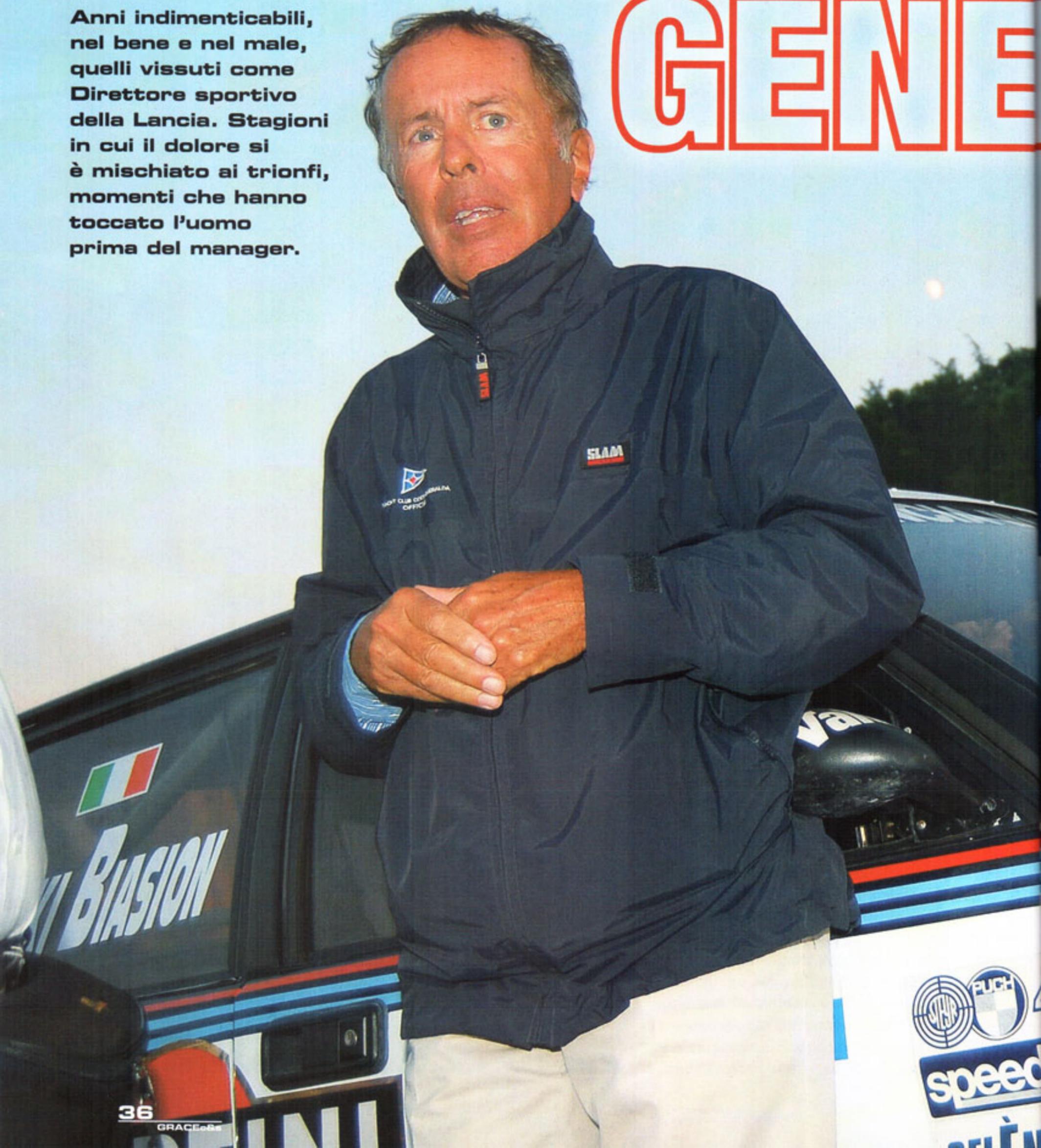


con qualcun altro. Sai quanta gente forte aspettava fuori dalla porta? Sapevamo che era allo studio una ECV ma non l'avevamo mai neanche vista. Aspettavamo solo di capire cosa sarebbe successo dal punto di vista dei regolamenti per capire se ci sarebbe toccato correre con quella vettura o no. Poi, quando si è deciso per le Gruppo A, ci siamo dimenticati della ECV in un istante e ci siamo buttati sullo sviluppo della Delta 4WD, con la quale avremmo dovuto effettivamente disputare la stagione 1987».

Nella foto sopra, Miki Biasion, ancora al Rallylegend, posa insieme alla Lancia Delta S4 Martini con cui partecipò al Mondiale rally in coppia con Tiziano Siviero. La ECV fu concepita proprio come evoluzione di questa vettura.

I ricordi del **GENE**

Anni indimenticabili, nel bene e nel male, quelli vissuti come Direttore sportivo della Lancia. Stagioni in cui il dolore si è mischiato ai trionfi, momenti che hanno toccato l'uomo prima del manager.



RALE

DI GABRIELE TESTI

■ Non è facile chiamarlo "assessore" né associarlo all'attività o, forse più esattamente, alla classe politica italiana. Perlomeno, non a una politica o a sottili "azioni diplomatiche" che non abbiano al loro centro l'automobilismo sportivo, com'è accaduto per decenni. Eppure, Cesare Fiorio, che nel maggio scorso ha spento 71 candeline e che resta un "guru"

del motorismo da corsa italiano e l'opinionista nelle trasmissioni della Formula 1 sulla Rai, è alla politica nel senso più stretto del termine che oggi si dà. A Ceglie Messapica, antichissima località del Salento brindisino in cui ha scelto di vivere per sfuggire alla frenesia della città che una rentrée a Torino gli avrebbe suo malgrado imposto, ha accettato l'invito del sindaco Luigi Caroli per integrare una giunta del PdL in cui si occupa di "marketing territoriale, comunicazione istituzionale e promozione sportiva", con uno specifico assessorato. Però, resta ancora l'uomo, il prezioso testimone, l'osservatore partecipante di un'epoca dei rally che non è difficile giudicare irripetibile: i primi Anni '80, una stagione di felicità e di sgomento, di successi e di sconfitte.





Iride all'italiana

A un "diesse" così corre l'obbligo domandare che cosa abbiano significato per lui gli "Ottanta" nei rally, che ricordo ne ha: «In quel periodo abbiamo insegnato a tutti come si correva nei rally, portato a casa quindici titoli mondiali fra piloti e costruttori ed abbiamo immagazzinato un know-how e un'esperienza incredibili, formato uomini, svezato tecnici, creato esperti di corse e una generazione di piloti che hanno fatto la storia della specialità e che non verrà dimenticata dagli appassionati. Tutti oggi hanno ancora in mente l'età d'oro nella quale il team Lancia era il punto di riferimento del rallysmo mondiale». E più personalmente? «Da un punto di vista strettamente personale, ho la soddisfazione di avere consegnato all'iride due piloti italiani come Miki Biasion e Sandro Munari, anche se quello di quest'ultimo, benché vissuto da tutti come un Mondiale, si chiamava ancora Coppa Fia ed era

una serie internazionale. Con tre titoli iridati, un paio di Biasion (1988-1989, ndr) e uno di Munari (1977, ndr), abbiamo avuto una coppia di italiani e una Casa nazionale come la Lancia al vertice dell'automobilismo. Mi spiace che il testimone non sia stato raccolto e che le energie siano andate disperse insieme al "saper fare" e al gruppo eccezionale di uomini che formavano quella squadra, al loro impegno, passione e professionalità: debbo essere molto grato alle persone che lavorarono con me ma non cito alcun nome perché non mi piace fare figli e figliastri...».

Sfida infernale

Per capire quali furono il momento migliore e quello peggiore delle stagioni con la Lancia 037 e con "l'erede" S4, al di là degli incidenti mortali che stroncarono la vita di Attilio Bettega, Henri Toivonen e Sergio Cresto, a giudizio di Cesare





I momenti belli si intrecciano a quelli dolorosi nella storia sportiva di Fiorio. Nella pagina a fianco, in alto, Henri Toivonen e Sergio Cresto nel loro ultimo Tour de Corse, a sinistra Sandro Munari che vinse la Coppa Fia 1977. In alto si festeggia, con l'Avvocato Agnelli, la tripletta al Montecarlo 1989 con Biasion davanti ad Auriol e Saby. Sopra Rohri al "Monte" 1983 con la 037, anno in cui la Lancia beffò l'Audi nella lotta per il Mondiale.

Fiorio occorre una premessa: «Della 037 voglio ricordare che la sua stagione d'esordio fu preceduta dall'introduzione nei rally della trazione integrale. Mentre noi della Lancia eravamo sempre stati all'avanguardia nelle scelte tecniche e soprattutto operative, tattiche e strategiche - fummo i primi a usare le radio, a cambiare le gomme in prova, cioè i precursori praticamente di tutto - a mancarci era il know-how delle quattro ruote motrici: non tanto a noi del reparto corse, quanto alla Casa madre Fiat. La sfida di quell'anno fu pertanto quella di mantenere l'alto livello di competitività, che da sempre ci caratterizzava, contro squadre che da sempre impiegavano la tecnologia integrale, come l'Audi. Nel confronto tutti ci davano per sconfitti, mentre vincemmo il Campionato del Mondo dell'83, riservato ai costruttori contro lo squadrone tedesco e proprio con la 037: tutto ciò ci diede il tempo sufficiente perché anche noi potessimo aggiornarci sulle quattro ruote motrici, sul loro uti-

lizzo, sui compiti necessari per sfruttarla al meglio e potessimo in seguito presentarci all'avanguardia anche in questa soluzione. Il momento più incredibile della 037 - ricorda - fu proprio il successo al Rally di Montecarlo di quell'anno, laddove gli "esperti" sulla carta ci davano dispersi per la neve, il ghiaccio e le insidie, a tutto vantaggio delle vetture integrali: il risultato fu però diverso e da quelle giornate scaturì un campionato straordinario che alla fine facemmo nostro. Il momento peggiore restano per forza di cose le tragedie di Sergio, Henri e Attilio, che non si possono più cancellare: lo sport del motore è sempre stato e purtroppo sempre sarà a rischio. Questa è una parte del mio lavoro che sovente mi ha fatto dubitare di aver scelto la giusta professione, però poi è una realtà con la quale bene o male bisogna saper convivere».

Il periodo epico

C'è chi insiste dicendo che l'abolizione del Gruppo B sia stato un colpo dal quale le gare su strada ancora oggi, almeno in Italia e per il pubblico, stentano a sollevarsi. Ma questa non è l'opinione di Cesare Fiorio: «Io non credo che sia vero perché la percezione degli spettatori che osservano le macchine in gara non consente loro di apprezzare se queste, al termine delle prove speciali, abbiano impiegato dieci secondi di più o di meno. Non è importante. Il problema della perdita di appeal del rallyismo non sta secondo me nel tipo di vetture utilizzate, ma nella povertà, nella pochezza delle Case impegnate e dei piloti che si sfidano: oggi e negli ultimi anni è stata praticamente una battaglia a due marchi, di conseguenza con un paio di conduttori di qua, altrettanti di là, e basta. Un po' come la guerra fra Orazi e Curiazi: non c'erano eserciti da una parte e dall'altra. Ciò avviene in maniera molto diversa dalle situazioni che vivemmo noi nelle stagioni del "grande rally" quando le gare duravano un'intera settimana e avevano una componente epica che oggi si è dispersa. Oggi la gente timbra il cartellino alle nove e alle otto di sera è già tranquilla in albergo o al ristorante: noi cominciamo il lunedì e sino alla domenica non si andava mai a dormire, ma non è tutto: i piloti vivevano letteralmente con noi, erano "la" e "nella" squadra».

Il salto drastico

Con questa chiave di lettura, si sarebbe tentati di dire che in qualche modo "la politica" abbia negativamente prevalso sullo sport, cioè che i rally si siano gettati alle spalle le loro stagioni migliori con un cambio di regolamento "affrettato": «Direi di no. L'abolizione delle Gruppo B fu la logica conseguenza di quello che la storia

dell'automobilismo ha sempre insegnato. Cioè che, una volta fatte le regole, i ricercatori, gli ingegneri e i progettisti sono sempre riusciti ad andare molto più lontano di quanto il legislatore sportivo avesse potuto ipotizzare. Così, concepito il Gruppo B, va detto che nessuno avrebbe potuto immaginare "prima" le auto "mostruose" che sarebbero nate e che avrebbero potuto debuttare oltre a quelle iniziali, come la stessa Lancia ECV. Quando la Federazione si rese conto che i tecnici avevano di gran lunga superato i limiti e lo spirito del regolamento e le macchine erano diventate eccessivamente performanti - il 1986 fu drammatico, con l'incidente di Marc Surer nel Rally di Hessen, di Ari Vatanen in Argentina, Henri Toivonen in Corsica e Joaquim Santos in Portogallo con il pubblico coinvolto, alcune vere e proprie tragedie, altre sfiorate - allora fu chiaro che non si sarebbe potuto intervenire con un "semplice brodino", come una flangia, perché alla fine una soluzione tampone avrebbe lasciato il tempo che trova e consentito alle vetture di ritornare molto presto ai livelli prestazionali di prima o di andare addirittura più forte. Da lì la decisione di compiere un salto drastico, cioè di ritornare alla grande serie, alle automobili di tutti i giorni, con i Gruppi A, fabbricati in almeno cinquemila esemplari, e i Gruppi N».

Decisione condivisa

La decisione di Jean Marie Balestre di cancellare la specialità dall'oggi al domani dovrebbe essere misurata anche in termini di costi, umani e finanziari, sostenuti dall'ambiente dei rally. Lo storico Direttore sportivo Lancia non ne è però convinto e ritiene il passaggio uno snodo inevitabile: «Contrariamente a quello che fu detto all'epoca, noi da un punto di vista sportivo condividemmo totalmente la decisione della Fisa. E ciò avvenne nonostante fossimo quelli che avevano maggiormente da perdere dalla modifica del regolamento perché, diversamente dai nostri avversari le cui Gruppo B erano ormai all'apice della loro evoluzione e più avanti di lì non avrebbero potuto andare, noi ci rendemmo conto già durante il primo scorcio di stagione del potenziale che la Lancia S4 ancora aveva, nonostante fosse la macchina più forte del lotto. E che questo percorso di sviluppo avrebbe potuto essere trasferito tutto sulla ECV, rimasta poi sospesa nel vuoto per la cancellazione della categoria. Eravamo quelli con il maggior potenziale, che ci avrebbe portato a vincere ancora di più negli anni successivi. La realtà fu un'altra e cioè che, dal punto di vista di Torino, fummo i più veloci a reagire, a impossessarci di un'auto di serie e a metterla giù nel modo migliore per essere competitivi. Nel 1987, il primo anno del Gruppo



A, improvvisamente si presentarono al Rally di Montecarlo ben sette costruttori con le loro squadre ufficiali, una roba mai vista prima. E lì, ancora una volta, la Lancia fu la prima Casa costruttrice a "mettersi in quadro", con la Delta 4WD e le sue varie evoluzioni che dominarono il Campionato del Mondo sino al 1992, allorché venne ritirata».

I numeri di Attilio

Le tragedie corse incrinarono un'epoca nella storia delle gare su strada e macchiato di sangue le stagioni trionfali della Lancia. Tuttavia, anche se non ci sono aneddoti inediti che Cesare Fiorio si sente di rivelare a distanza di tanto tempo, ora che certi protagonisti non ci sono più e molta acqua è passata sotto i ponti, la ferita è ancora aperta: «Sono ricordi che è sempre doloroso andare a ripescare e di conseguenza l'unica cosa che vorrei rammentare è che il potenziale che aveva Attilio

Sopra Miki Biasion e Tiziano Siviero festeggiano il successo al Sanremo 1989 quando, passato Fiorio alla Ferrari, la Lancia ha continuato la scia vincente. A destra Alen nell'edizione 1986, poi annullata dalla Federazione internazionale. Nella pagina a fianco, in alto, i moschettieri Lancia ai tempi della Delta: da sinistra Kankkunen, Alen e Biasion.



Bettega di diventare campione del mondo era assoluto. Se la sua carriera non si fosse interrotta com'è avvenuto, sarebbe stato l'italiano su cui avremmo puntato per raggiungere il massimo obiettivo: ne aveva tutti i numeri. Su Henri Toivonen posso dire che, di tutti i piloti che ho avuto nei rally, è stato decisamente il più forte. Avevo l'abitudine di stabilire un rapporto di reciproca fiducia con piloti e navigatori e pertanto, quando queste tragedie ti toccano molto da vicino, si rimane choccati non come spettatori o come manager bensì come uomini, amici, persone che hanno condiviso con loro un percorso comune di vita e di avvicinamento ai vertici di una specialità. Rimani distrutto. Dopo quegli eventi, nonostante fossi al mio trentesimo anno nelle corse, avevo sinceramente pensato di mollare tutto: «Vada avanti un altro, perché io non sono più in grado di sopportare un'altra tragedia come questa» ero in procinto di dire...».





I nemici francesi

Il confronto sportivo, tecnico e politico con la Peugeot non si risolveva esclusivamente sui campi di gara. I suoi responsabili di allora non furono vicini alla Lancia nei momenti più difficili, quando l'elemento umano avrebbe dovuto prendere il sopravvento, e talvolta si rivelarono avversari cinici, se non sleali. L'ex "diessa" della Casa torinese non ne fa mistero: «La rivalità era molto, molto accesa ed esente da compromessi. Si era ai livelli del principio "la guerra è guerra". Quando ci fu la tragedia di Toivonen e Cresto al Tour de Corse, si fermò l'80 per cento dei concorrenti e rimasero in gara solo loro. Sapevamo benissimo che il campionato si giocava con tre-quattro macchine, per cui c'era sempre qualche equipaggio che si sarebbe classificato nei "top four", e che l'unica cosa che non avrebbe dovuto succedere era di segnare uno zero, perché sarebbe stato praticamente impossibile da recuperare. Noi in Corsica fermammo tutta la squadra, il che era l'unica cosa logica da fare vista la tragedia immane che ci aveva colpito, malgrado avessimo Miki Biasion secondo. Loro tirarono dritto, anche se è difficile domandarsi oggi se avrebbero dovuto a loro volta fermarsi o no, come la maggior parte dei concorrenti del Tour fece. Dopo quell'episodio la stagione risultò svuotata di significato e molto difficile. La S4 aveva già vinto il Rac sulla terra, il

Montecarlo sulla neve e in Corsica aveva un'enormità come due minuti su tutti i rivali, centrando tre exploit su altrettanti terreni completamente diversi fra loro. Continuare il campionato 1986 fu un'agonia, tanto eravamo sotto choc, come team Lancia e come esseri umani...».

Cambio in corsa

La memoria della Lancia ECV, subito abortita, e della sua genesi, cioè come ne fu deciso e gestito il (mancato) varo, e i problemi incontrati non si sono stemperati nella mente di Cesare Fiorio. E anche chi avrebbe voluto un dimezzamento delle potenze nell'avveniristico Gruppo S, al posto di un'introduzione delle vetture prese dalla grande produzione, viene messo facilmente a tacere anche oggi: «Avevamo l'abitudine di non sederci mai sugli allori, per cui guardavamo agli anni a venire, al futuro dei rally, pur disponendo della macchina più forte dello schieramento. In quest'ottica avevamo predisposto la prima evoluzione della Lancia S4, che sarebbe appunto stata la ECV. Era in fase di avanzata progettazione quando fu annunciato l'avvento dei Gruppi A e l'addio ai "B". A quel punto l'iniziativa fu accantonata dal momento che l'ufficio tecnico non avrebbe potuto né dovuto sviluppare una macchina che non avrebbe mai corso. Ai progettisti fu dato un mandato preciso, quello di approntare in sei mesi





I successi al Safari di Miki Biasion (nella foto durante l'edizione 1988) sono tra i momenti più alti della storia sportiva Lancia. A destra Fiorio parla con il campione veneto. Sotto, da sinistra, lo vediamo a colloquio con il presidente della Fisa Jean Marie Balestre e con Markku Alen durante il 1000 Laghi 1986.

la Delta 4WD, omologarla, provarla e modificarla, se necessario, controllandone il motore, le sospensioni e il telaio. Pronti, via. Un minuto dopo l'annuncio della Fisa il gruppo tecnico capitanato dagli ingegneri Claudio Lombardi e Sergio Limone fu proiettato al lavoro sulla Lancia Delta. L'idea di dimezzare la potenza delle macchine di Gruppo S (che avrebbero dovuto subentrare "naturalmente" al Gruppo B nel 1987 se non ci fossero stati gli incidenti mortali dell'anno precedente, ndr) fu a mio avviso sfiorata solo da qualche mente, forse nell'ambiente della Peugeot, che non pensava di poter essere pronta l'anno successivo. Ma la Federazione con Jean Marie Balestre, francese anche lui, decise che i Gruppi B erano da cancellare e le vetture di serie meritevoli di ritornare nelle gare su strada. Non ricordo le tempistiche esatte, ma direi che il Consiglio Mondiale votò a loro favore nel giro di quindici giorni, non di più».



Coincidenze...

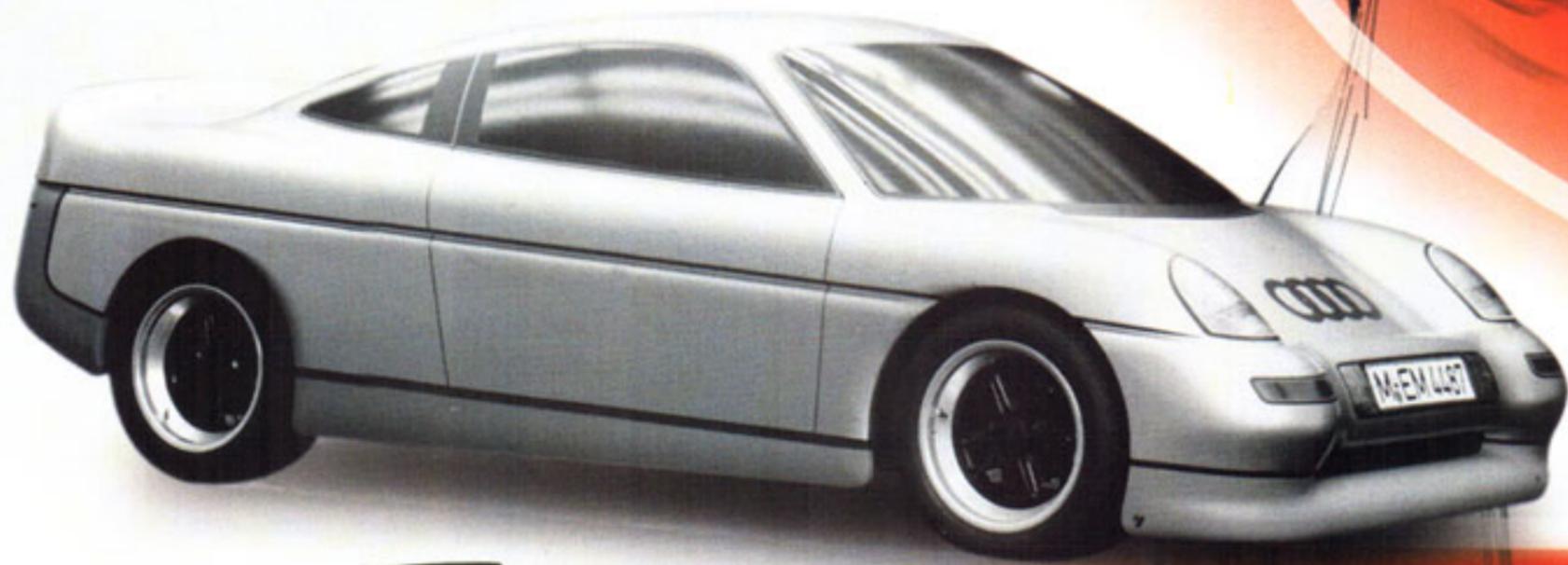
Un aneddoto sportivo interessante, perlomeno come "sommatoria di coincidenze", riguardò proprio gli arcirivali della Peugeot. «La rapidità decisionale del World Council è un particolare politico che, fra l'altro, costò il titolo mondiale 1986 a Markku Alen. Perché? Quando, al Sanremo, le 205 T16 arrivarono a Sanremo di ritorno dalla Toscana e noi della Lancia eravamo di gran lunga davanti con due vetture a una verifica a sorpresa lungo il percorso, a quei tempi molto frequenti, le macchine della Peugeot vennero trovate dotate di minigomme mobili che si alzavano sullo sterrato e si abbassavano sull'asfalto per creare aderenza tramite l'effetto suolo, e squalificate alla vigilia dell'ultima tappa perché quei dispositivi erano illegali. Noi vincemmo il rally e a fine stagione Alen diventò Campione del mondo. Nel frattempo la Fisa aveva introdotto i Gruppi A e N per l'anno seguente. La Peugeot intentò causa alla Federazione in sede civile per non aver rispettato il termine di preavviso per il cambio dei regolamenti tecnici, anche se una clausola del Codice Sportivo Internazionale affermava e tuttora afferma che si può fare per motivi di sicurezza. Ma questa argomentazione avrebbe retto in un tribunale ordinario, visto anche il risarcimento "mostruoso" chiesto dalla Casa? La Fisa di allora non era l'Autorità sportiva di oggi, quella di Bernie Ecclestone e del dopo Max Mosley, con stuoli di avvocati, bensì "un club" con un folkloristico presidente che avrà fatto due conti. Credo che la paura di perdere la vertenza con la Peugeot, doverla risarcire per svariati miliardi ed essere magari costretti a vendere la storica sede di Place de la Concorde a Parigi indusse gli uomini di Balestre a più miti consigli. Così, improvvisamente, il ricorso contro la squalifica di Sanremo venne accolto dalla Corte Internazionale d'appello, la nostra vittoria cancellata e il titolo di Markku revocato in favore di Juha Kankkunen. Come per incanto, anche la causa civile della Peugeot per i cambiamenti normativi venne ritirata... Questi sono i fatti certi. Ovviamente si tratta di mie supposizioni, congetture: giudicare se ci fosse un collegamento fra le due situazioni lo lascio ai posteri...».

Esempio da seguire

Ci sono persone, come Beppe Volta, che "reinventano" vetture da corsa che non hanno mai gareggiato. Lecito chiedersi se si tratti di "feticismo rallystico" oppure di una forma di rispetto per il passato: «Magari ce ne fossero altre di persone come lui che hanno questa cultura, passione e anche capacità di interpretare e rimettere insieme i migliori progetti dei tecnici più affermati del rallysmo mondiale di allora» conclude Fiorio. «Volta è stato molto bravo ad aver fatto quello che ha fatto: non c'è dubbio...».

I mostri mai nati

Dovevano essere l'evoluzione naturale delle Gruppo B. Più potenti, ma anche più sicure, avrebbero debuttato nella serie iridata nel 1987 se la Fia non avesse fatto dietro front. Gabriele Cadringer, presidente della Commissione Tecnica in quegli anni, ci spiega cos'erano e perché è stato giusto accantonare quei progetti.



DI FRANCESCO BARONTINI

■ Il 1987, nei rally, è stato l'anno della svolta. Dopo 2 stagioni dominate dalle Gruppo B più esasperate, infatti, proprio a causa della pericolosità di quel tipo di vetture, si decise di bandire la categoria in favore delle meno esasperate Gruppo A. Ma la storia avrebbe potuto prendere una piega completamente diversa. Prima che esplodesse il problema della sicurezza, infatti, la Fisa (ora Fia) stava già lavorando sulla definizione di quello che sarebbe stato il Gruppo S: in breve, un Gruppo B evoluto e corretto. Poi, gli incidenti in Corsica e in Portogallo hanno spinto i vertici federali a tornare sui propri passi e ad abbandonare definitivamente il progetto.



In questa pagina, le vetture su cui alcune Case iniziarono lo studio delle Gruppo S. Qui sopra, la Lancia ECV2, poi, in senso orario, la Peugeot 205 T16, la Toyota MR2 222D e l'Audi a motore centrale da cui derivò la Quattro Sport RS 002.





Photo4

Qui a sinistra, l'ingegnere torinese Gabriele Cadringer visse in prima persona lo studio delle Gruppo S e il relativo accantonamento per motivi di sicurezza.

Tutti all'opera

Nel 1986, però, i Costruttori non persero tempo e, una volta intuita la strada tracciata dalla Federazione, non tardarono a sviluppare auto che potessero risultare competitive anche in Gruppo S e fin dal 1986 iniziarono a costruire i primi prototipi per i test. Lancia e Peugeot, che correvano in Gruppo B rispettivamente con le Delta S4 e le 205T16, avrebbero dovuto modificare quasi esclusivamente il motore, mentre altre Case, come Audi, erano un po' più in ritardo e avrebbero dovuto apportare modifiche più consistenti. Lo stesso valeva per Toyota, che pensò di sviluppare un'auto del tutto nuova. Altre Case come Ford o Opel o addirittura Lada avviarono alcuni progetti che però erano ancora in fasi di realizzazione quando i regolamenti del Gruppo S vennero accantonati. Quelle auto non videro mai la luce o, in altri casi, furono poi adattate per essere usate in altri ambiti.



Lancia ECV2

Basta la sigla che compare sul nome per spiegare di che tipo di vettura si tratta: ECV sta per Experimental Composite Vehicle, 2 per il fatto che indica il secondo step evolutivo della prima ECV. La ECV2, infatti, estremizza i concetti che hanno dato vita alla ECV, che a sua volta rappresenta una versione migliorata della Delta S4 che corre nel Mondiale Rally. La ECV2 ha lo stesso telaio della ECV, o meglio, viene costruita proprio sulla ECV, di cui esisteva un solo esemplare marciante. Rispetto alla S4 abbandona il telaio tubolare preferendo la scocca in pannelli di kevlar e fibra di carbonio. Esteticamente, poi, è completamente diversa e, grazie al lavoro del designer Carlo Gagno, è dotata di una carrozzeria molto più aerodinamica. Purtroppo l'auto non ha mai percorso neanche un km di test, visto che prima che iniziasse la messa a punto su strada il progetto fu bruscamente interrotto a causa delle già citate decisioni della Federazione internazionale.

La parola a Cadringer

Ma come si è arrivati a concepire le Gruppo S? Ce lo spiega Gabriele Cadringer, ingegnere torinese arrivato in Fia nel 1982 con il ruolo di direttore del dipartimento tecnico e di presidente della Commissione Tecnica e Omologazioni. Negli anni successivi è stato prima delegato tecnico per la Formula 1 e, dal 1993, presidente della Commissione Costruttori. Cadringer, quindi, ha vissuto in prima persona l'evoluzione dei regolamenti che hanno portato dalle Gruppo B alle Gruppo A e, da queste, alle WRC.

Cosa spinse la Federazione ad orientarsi verso le vetture di Gruppo S?

«Il progetto delle Gruppo S nacque prima dei terribili incidenti avvenuti in Corsica e Portogallo. Le nuove auto avrebbero rappresentato una leggera evoluzione di quelle già utilizzate nel Mondiale. Stavamo vagliando delle



Audi Quattro Sport RS 002

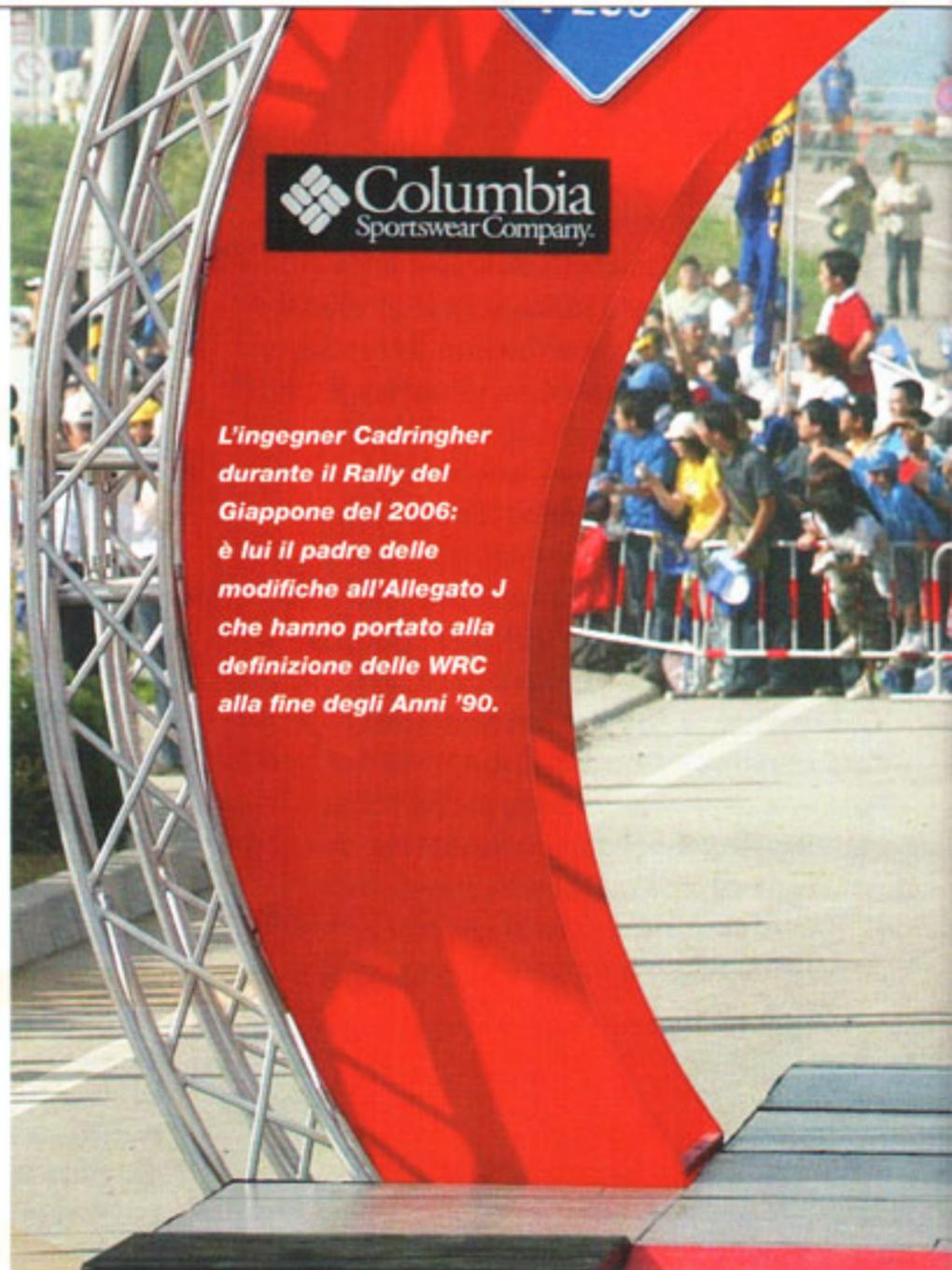
A differenza di Lancia e Peugeot, in Audi si pensò ad una serie di interventi ben più radicali per la produzione di una Gruppo S. La Quattro Sport, infatti, aveva il motore anteriore e questo, in termini di distribuzione dei pesi, comportava qualche svantaggio. E pensare che se avessero messo il motore centrale l'anno in cui cambiarono la storia dei rally con l'introduzione della trazione integrale, avrebbero molto probabilmente ottenuto un successo dietro l'altro. E invece, nel 1985 (5 anni dopo la trazione quattro) il cinque cilindri si trovava ancora a gravare sull'avantreno. Era passato davvero troppo tempo e così, cogliendo l'occasione dei nuovi regolamenti, a Ingolstadt si iniziò a lavorare in gran segreto (si mormora che neanche Ferdinand Piech ne fosse a conoscenza) su una vettura tutta nuova. L'auto all'inizio non aveva neanche un nome ufficiale e veniva chiamata semplicemente Prototipo Gruppo S. L'obiettivo primario era che fosse più agile. Per questo, fin dall'inizio, si riposizionò il motore dietro l'abitacolo, per spostare il baricentro in posizione ottimale. Poi si esasperò l'aerodinamica, creando una carrozzeria molto più affusolata e filante nell'insieme ma con appendici aerodinamiche ancor più grandi per aumentare la tenuta di strada. L'auto, che intanto, mentre il progetto avanzava, prese il nome di Audi Quattro Sport RS 002, aveva un potenziale sconvolgente: i progettisti, visti il bilanciamento e il carico aerodinamico, credevano di poter portare la potenza su valori prossimi agli 800 CV. Peccato che poi, il dietrofront della Fiva, mise fine ad ogni possibilità di vedere la Gruppo S di Ingolstadt in gara. La Quattro Sport RS 002, da allora, è divenuta un'opera d'arte esposta nel Museo Audi. Il contachilometri fermo sul numero 12 è la prova che non ebbe la possibilità di effettuare neanche una prima sessione di test.





Toyota MR2 222D

Tanti erano i cavalli erogati tanti i kg della Gruppo S made in Toyota: 750. Un valore che chiarisce più di tante parole cosa avrebbe potuto far vedere in gara la MR2 222D. La Casa nipponica nella stagione iridata del 1983 introduce la Toyota Celica Twin Cam turbo. L'auto, con 370 CV di potenza, ha la trazione posteriore e sebbene ottenga all'inizio buoni risultati (un sesto posto al 1000 Laghi e una vittoria al Costa d'Avorio, seconda uscita ufficiale) punta tutto sulla robustezza. E se nelle gare africane può dire la sua, lontano da quegli estenuanti sterrati non ha il passo delle altre pretendenti al titolo. Per questo, due anni dopo, Toyota Team Europe si butta a capofitto nello sviluppo di una vettura nuova di zecca, che possa correre nel nascente Gruppo S. Su questo progetto viene richiesta anche la consulenza della Lotus, che in fatto di competizioni ha una certa competenza. La base per la nuova vettura è data dalla piccola spider MR2, ma rispetto all'esemplare di serie le differenze sono tantissime. Il motore viene montato in posizione posteriore centrale, la carrozzeria viene allargata e ovunque compaiono alettoni e spoiler con lo scopo preciso di tenere l'auto incollata al terreno. Della MR2 222D vennero realizzati alcuni esemplari, sia con carrozzeria nera sia bianca, alcuni dei quali utilizzavano lo stesso motore della Toyota Celica da rally potenziato, mentre altri furono equipaggiati con le unità utilizzate in pista. Della MR2 furono realizzate versioni a trazione anteriore e altre a trazione posteriore, oltre a quelle con quattro ruote motrici che avrebbero corso nella serie iridata nel 1987 se la Fia non avesse deciso di bandire le Gruppo S.



L'ingegner Cadringer durante il Rally del Giappone del 2006: è lui il padre delle modifiche all'Allegato J che hanno portato alla definizione delle WRC alla fine degli Anni '90.

Peugeot 205 T16

Da quando esordì al Tour de Corse 1984, fu subito chiaro che la Peugeot 205 T16 aveva un potenziale devastante. E infatti, a parte qualche gara di assestamento, la Gruppo B francese conquistò le ultime tre gare della stagione d'esordio e dominò le due successive, portando a casa titolo Costruttori e Piloti in entrambi gli anni in cui corse (1985 e 1986). Dell'ottima riuscita del progetto erano consapevoli anche in Peugeot Sport, e lo conferma Jean-Claude Vaucard, all'epoca ingegnere responsabile del telaio. «C'era ancora un bel margine di sviluppo sulla vettura, soprattutto sulla trasmissione. Sapevamo infatti che lo schema meccanico, con il motore posteriore centrale era quello che garantiva l'equilibrio maggiore e che dovevamo mettere a punto soprattutto la trazione integrale per innalzare le prestazioni. Quando la Fia mise da parte le Gruppo S noi stavamo lavorando sui differenziali e sulla distribuzione della coppia all'anteriore, in modo da trovare il giusto equilibrio tra sottosterzo e sovrasterzo. Anche perché per il motore si aspettava che fossero rese note le specifiche definitive».





modifiche che permettessero di correre con dei prototipi con potenze paragonabili alle Gruppo B, ma con qualche miglioria dal punto di vista della sicurezza. Si è iniziato a lavorare su quei regolamenti prima che esplodesse il problema della pericolosità delle Gruppo B. A quel punto, con i terribili incidenti in Corsica e Portogallo, si è capito che i piloti lottavano più per restare in strada che per vincere una gara, e allora si è cambiato decisamente rotta».

Ma al momento della definizione delle Gruppo B, si intuiva il potenziale della categoria?

«È un discorso complesso. Le Gruppo B sono nate nel 1981 dalla volontà della Federazione e dei Costruttori di correre nella serie iridata con macchine belle. Per questo si era posto il limite dei 200 esemplari di serie, rispetto ai 5.000 che erano richiesti in precedenza. Considerando le normali evoluzioni dei modelli di serie, però, si è detto che di questi 200 esemplari, il 10% poteva essere sottoposto a modifiche. All'inizio non si intuì quanto margine di sviluppo veniva concesso. Ma gli ingegneri, leggendo i regolamenti, trovarono numerosi campi di intervento. A quel punto quel 10% della produzione che sarebbe servito come base per la vettura da corsa fu talmente diverso dagli altri 180 esemplari da diventare quasi un modello a sé. Nel 1985 i propositi con cui si scrissero i regolamenti delle Gruppo B erano del tutto snaturati. Addirittura, alcune Case automobilistiche, pensando esclusivamente alle competizioni, distrussero la maggior parte dei modelli stradali richiesti dopo averli prodotti. E infatti, al giorno d'oggi, è raro trovare una Peugeot 205 Turbo 16 o una Lancia Delta S4 stradali. La corsa alle prestazioni prese una piega del tutto inaspettata, che portò ad un innalzamento dei costi e delle prestazioni che nessuno, solo pochi anni prima, era riuscito a prevedere».

Allora come giudica il cambio di direzione che portò, nel 1987, a correre con le Gruppo A?

«È stato un cambiamento radicale, ma è stato necessario e, soprattutto, giusto. Ci si era spinti troppo in là e si doveva tornare ad un tipo di auto che fosse sicura e che allo stesso tempo esaltasse la qualità dei piloti. Con la Lancia Delta, la Toyota Celica, la Mitsubishi Lancer ci si è riusciti, e sono state scritte pagine splendide del rallysmo mondiale».

Il massi



mo

Doveva essere l'evoluzione della S4 ma i regolamenti la uccisero sul nascere. Ora è tornata a vivere grazie a Beppe Volta. Un concentrato di tecnologia ed energia che ancora oggi lascia a bocca aperta.

DI PIERO TRAVERSO FOTOGRAFIE GREMO

■ Come l'Araba fenice la Lancia ECV è rinata dalle sue ceneri. Apparsa per la prima volta al Motor show di Bologna del 1986, la futuribile Gruppo S del Gruppo Fiat non ha mai corso nei rally per il cambio di regolamenti imposto dalla Federazione internazionale al termine di quella terribile stagione. Accantonata per

un po', "cannibalizzata" per creare il manichino della ECV 2, ha trovato nuova vita pochi mesi fa grazie al preparatore torinese Beppe Volta che, partendo da alcune parti in suo possesso, ha voluto ricrearne un esemplare visto in azione al Rallylegend ed al Monza Rally Show con Miki Biasion alla guida.



Una belva all'apparenza tranquilla la Lancia ECV immortalata sulle piste del Campo Volo di Torino.

Evoluzione della S4

Ad un'occhiata superficiale la ECV (sigla che sta per Experimental Composite Vehicle) è l'evoluzione della Lancia S4 che in soli dodici mesi, dalla fine del 1985 al termine della stagione seguente, ha saputo mettere il proprio marchio indelebile nella storia dei rally. In realtà la ECV, che non è ancora un Gruppo S vero e proprio, è un deciso passo avanti rispetto alla progenitrice, è una vettura nuova che mantiene il meglio della S4 e che propone alcune innovazioni decisamente interessanti sul fronte della tecnologia applicata alle corse.

Copiando la RS200

A metà degli Anni '80 La Ford chiede a Tony Southgate, una lunga carriera come progettista in F1 con Shadow, Arrows, Ensign ed Osella, di disegnare la RS200 Gruppo B da rally. L'ingegnere inglese, sull'onda della no-



*Nella foto grande
Beppe Volta alla guida
della vettura che ha
realizzato nella sua
officina. A sinistra una
vista della presa d'aria
per lo scambiatore di
calore posto sul lato
sinistro.*

vità introdotta da John Barnard sulla McLaren in Formula Uno nel 1981, disegna un telaio monoscocca a vasca in alluminio e materiali compositi mentre nei rally il sistema in voga era quello del traliccio di tubi con dei pannelli in composito incollati. In Lancia riprendono l'idea di Southgate interessando la Idc, Industria dei Compositi, azienda del figlio dell'ingegner Giotto Bizzarrini che provvede alla realizzazione di una scocca in materiale composito, kevlar e fibra di carbonio, che poteva agevolmente sostituire la scocca della S4. Questa scelta fa sì che la nuova vettura sia più leggera del 20% rispetto alla S4. Un netto guadagno dovuto all'utilizzo della fibra di carbonio anche per altri particolari come l'albero di trasmissione ed i cerchi. Per quanto riguarda il telaio anteriore in Abarth si sceglie di continuare con un traliccio di tubi,

soluzione sicuramente più semplice e pratica per l'uso rallystico. Al posteriore invece il propulsore viene ospitato in una "vasca" di materiale composito, soluzione che pone alcuni problemi per quanto riguarda lo smaltimento del calore.

Occhio alle minigonne

Esternamente la ECV ricorda molto da vicino la S4, come è naturale. All'anteriore presenta solo due fari contro i quattro della vettura precedente ed il "cucchiaio" dello spoiler è decisamente meno pronunciato. Lungo tutta la fiancata della vettura, nella parte inferiore, compare un codolino, una sorta di minigonna per migliorare l'effetto suolo. Probabilmente piazzata sulla scorta della soluzione escogitata da Peugeot per le sue 205 T16 che, però, al Sanremo 1986 vennero dichiarate illegali e quindi squalificate.





Ma è al posteriore che la ECV dà il meglio di sé. Sulla sommità del portellone posteriore campeggia il grande alettone in fibra di carbonio, ben più largo di quello della S4. Ai lati i due "orecchioni" che permettono di portare aria fredda ai due intercooler, alla sommità la presa d'aria al servizio del propulsore. Il vano motore è coperto da una struttura lamellare anch'essa in carbonio. I cerchi originali Speedline sono realizzati in carbonio così come i "ventoloni" che aiutano a rinfrescare i freni.

L'idea di Lombardi

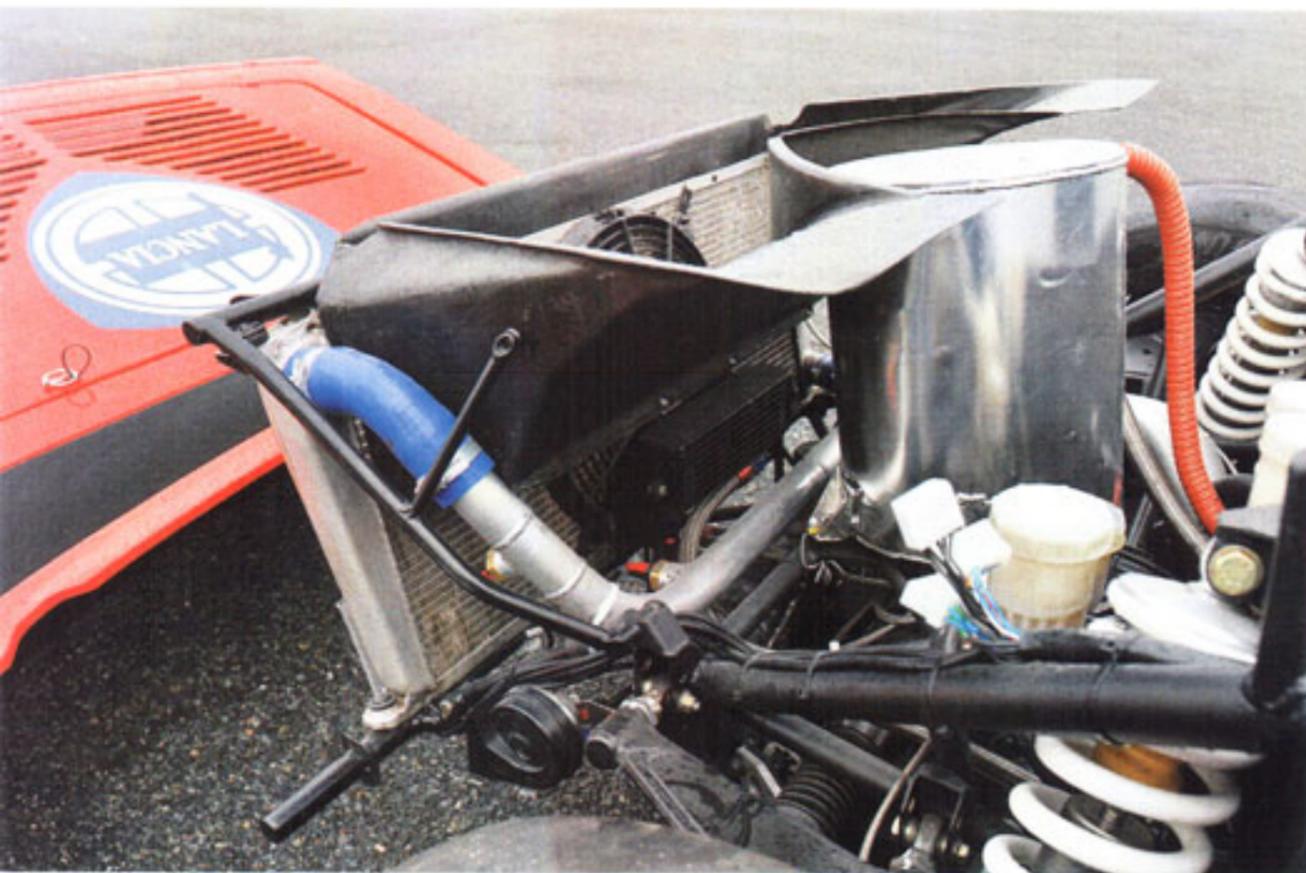
Ma la novità più importante della ECV sta sotto il cofano posteriore. Non monta più il propulsore dotato di compressore volumetrico (soluzione cara ad Aurelio Lampredi, retaggio di quando il livornese, fino ai primi Anni '80, era il responsabile supremo dell'Abarth) e turbo-





L'abitacolo della vettura. A sinistra una vista totale con, sopra la bombola del liquido estinguente, il cruscotto digitale Magneti Marelli. Sopra una vista laterale: dietro al sedile del pilota trova posto la centralina elettronica, anch'essa della Magneti Marelli. Sotto la strumentazione piazzata dietro al volante, a destra gli interruttori per gestire le mappature della centralina e l'overboost del turbo.





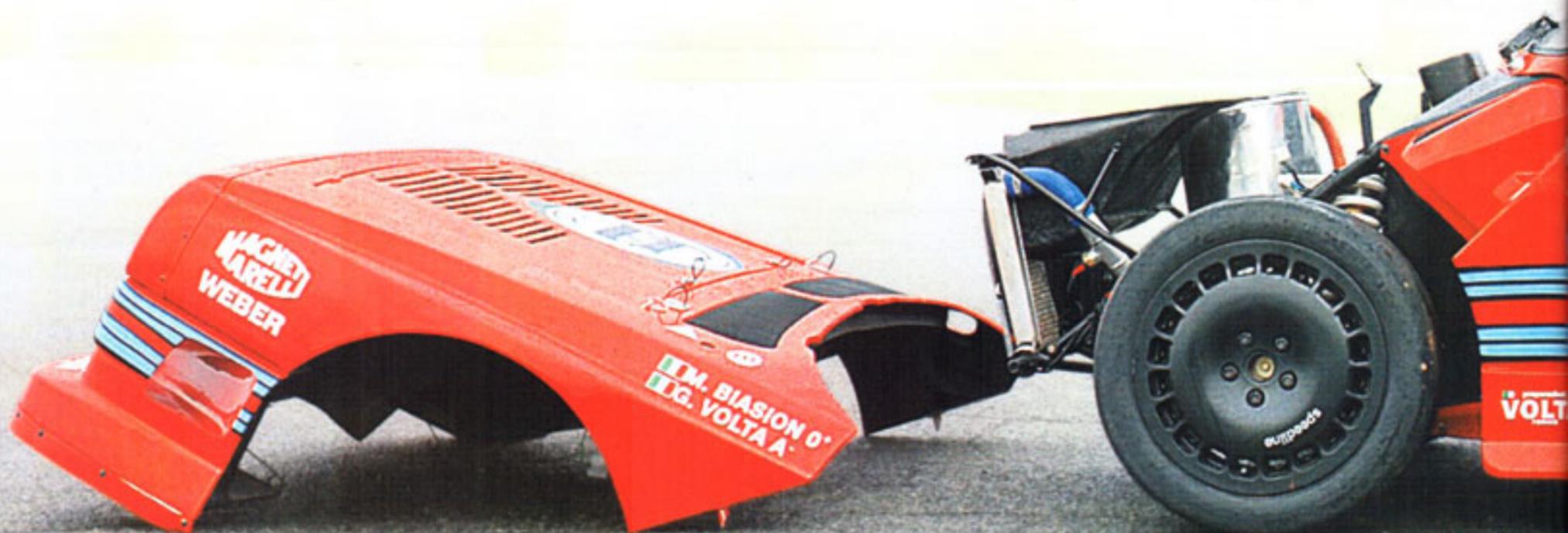
compressore ma adotta un innovativo motore biturbo denominato Triflux, pensato e brevettato dall'ingegner Claudio Lombardi che rispetto a quello della S4 dispone, di base, di circa 150 CV in più ed una coppia maggiorata di 15 Kgm. Il basamento rimane quello della S4, nuova è la testata del propulsore.

Incrocio magico

Il nome, Triflux, deriva dal fatto che il motore ha tre flussi, uno in aspirazione e due in uscita. La testata invece di avere due valvole di scarico da una parte e altre due dall'altra, ne ha una di scarico vicina ad una di aspirazione su entrambi i lati, disposte in modo incrociato. Questa soluzione presenta grandi vantaggi per quanto riguarda la termodinamica all'interno della camera di scoppio: il primo è che non esiste, come accade di solito, un lato caldo ed un lato freddo del motore, questo per la posizione alternata delle valvole. Ciò significa una dilatazione dei materiali uniforme con la conseguente possibilità di aumentare la pressione delle turbine che sono due, ognuna posta ai due lati della testata. Inoltre la disposizione diagonale delle valvole di aspirazione produce una turbolenza elevata della miscela ed una combustione più omogenea.

Erogazione ottimale

Sono due, uno per lato ed indipendenti tra loro, i condotti di scarico che arrivano alle turbine. Ai bassi regimi, grazie ad una valvola wastegate, i gas di scarico sono convogliati a una sola turbina, mentre oltre i 5.000 giri vengono convogliati ad entrambe. Ciò permette di avere un'erogazione ottimale della potenza: una turbina grande consente potenze elevate, ma



crea un ritardo di risposta ai bassi regimi mentre due turbine più piccole, usandone prima solo una e poi tutte e due, garantiscono sia spinta in basso sia potenza in alto. Un sistema innovativo quello dell'ingegner Lombardi che ha permesso di "trovare" in tutta sicurezza e tranquillità oltre 600 CV nel quattro cilindri di 1.759 cc, cavalli che per un uso agonistico più intenso avrebbero potuto diventare ben maggiori. Il cambio è un originale Abarth dell'epoca, l'ultima versione realizzata nella factory torinese.

L'inizio del digitale

L'abitacolo della ECV ricorda, ovviamente, quello della S4 anche se appare più... rifinito e meno spartano. Dietro al sedile del pilota trova posto la centralina elettronica Magneti Marelli mentre il cruscotto, realizzato in fibra di carbonio, è più ampio di quello della vettura precedente con la strumentazione più importante "driver oriented", ovvero disposta su tre lati davanti al pilota mentre la plancia della S4 è più rettilinea. Al centro campeggia, ovviamente, il contagiri, ai lati i manometri dei due turbocompressori. Poi le spie della temperatura di acqua ed olio e quello della pressione di olio e benzina. Sulla sinistra le manopole per l'overboost del turbo, la mappatura della centralina e l'interruttore per passare dalla configurazione "prova speciale" a quella adatta per i trasferimenti. Sul lato sinistro invece trovano posto



La Lancia ECV senza i cofani. Sopra e nella pagina a fianco alcune immagini dell'anteriore dove oltre al radiatore trova posto il serbatoio dell'olio.

i due interruttori delle pompe di benzina e quelli delle ventole oltre agli indicatori della batteria e del carburante. Centralmente sono stati piazzati i fusibili, al di sotto il prototipo di un cruscotto digitale Marelli realizzato all'epoca: fu il primo con uno schermo a led che raccoglieva anche i dati del motore. Sulla destra, davanti al navigatore, il tripmaster e gli altri strumenti di sua competenza.

Palla di fucile

Beppe Volta ha portato la ECV al Campo Volo di Torino, gentilmente messo a disposizione dall'Aero Club torinese, pochi giorni dopo la conclusione del Rallylegend. Vederla da vicino è un tuffo al cuore, pensando a quello che ha significato quasi venticinque anni or sono. Di lei tutto esprime potenza ed energia, con soluzioni tecniche che ancora oggi lasciano incantati. Il tempo di scaldare il quattro cilindri ed il pilota-preparatore torinese, nonostante il fondo umido per la pioggia caduta fino a pochi minuti prima, scioglie le briglie alla cavalleria di casa Lancia. L'accelerazione è impressionante, la velocità con cui l'ECV "chiede" marce anche. Occorre saper dosare la potenza, il rischio di girarsi (per di più montando le slick su una superficie umida) è molto alto. Il borbottio del motore a bassi regimi ha richiamato vicino a lei qualche curioso che rimane incantato a vederla andare via come una palla di fucile, una macchia rossa che sparisce all'orizzonte. Chissà cosa sarebbe stato vederla in azione sui veloci sterrati o sui tortuosi asfalti del Mondiale... forse è meglio non averla vista.

Lancia ECV

Motore	posteriore longitudinale, 4 cilindri in linea di 1.759 cc
Ales. x corsa	88,5 x 71,5 mm
Rapp. compres.	7,5:1
Potenza max	600 CV a 8.000 giri
Coppia max	55 Kgm a 5.000 giri
Alimentazione	due turbocompressori KKK tipo K26 e due scambiatori di calore aria-aria
Distribuzione	doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro
Raffreddamento	ad acqua a circolazione forzata
Trasmissione	integrale. Cambio meccanico a cinque marce + RM, differenziali anteriori e posteriori ZF
Sospensioni	anteriori e posteriori a ruote indipendenti, parallelogrammi deformabili e barra stabilizzatrice
Freni	a dischi autoventilanti (ø 300 mm). All'anteriore doppie pinze con due pistoncini Brembo, al posteriore doppie pinze con quattro pistoncini Brembo, freno a mano idraulico
Serbatoio	2 da 35 litri
Cerchi	Speedline in lega leggera. Anteriori 9x16", posteriori 11x16"
Pneumatici	Pirelli. Anteriori 230/660-16, posteriori 290/660-16
Lunghezza	4.005 mm
Larghezza	1.880 mm
Passo	2.440 mm
Altezza	1.500 mm
Carreggiata	anteriore 1.520 mm. Posteriore 1.520 mm
Peso	930 Kg





Il motore Triflux progettato dall'ingegner Claudio Lombardi con l'aspirazione posta centralmente ed ai due lati le turbine KKK. Nella pagina a fianco una vista posteriore che esalta la linea della ECV.

GRACE

CLASSIC & SPORT CARS



**Eccezionale
offerta**

2x1

**Ti regaliamo
1 ANNO
di abbonamento**

**24 numeri
a 66 euro!**



**COMPILA E SPEDISCI IL COUPON A:
Barbero Editori Group S.p.A.
Via G. Galilei, 3 - 10023 Chieri (TO)**

Nome e Cognome

Indirizzo

Città

Prov.

CAP

Telefono

obbligatorio

Indirizzo E-mail:

**Desidero abbonarmi a Grace
24 numeri a 66,00 euro**

Allego per il pagamento assegno bancario o copia del
bonifico su IBAN IT 78 D 06305 30360 000190122393
intestato a Barbero Editori Group S.p.A.

Firma

Comunicazione importante.

I dati da Lei forniti resteranno esclusivamente in possesso della Barbero Editori e non verranno divulgati ad altre Aziende. Ai sensi dell'art. 13 della Legge n° 675 del 31/12/96, potrà chiedere l'aggiornamento, la verifica o la cancellazione dei Suoi dati in ogni momento, facendo richiesta tramite lettera alla: Barbero Editori - Via G. Galilei, 3 - 10023 CHERI (TO).