

Le Lancia in pista

VENNE, VIDE, VINSE

Per evitare lo “scontro” nel mondiale rally con la cugina Fiat, nel 1979 la Lancia tornò alle competizioni in pista con la Beta Montecarlo Turbo – L’attività nei circuiti prosegue fino al 1986 con la LC 2

di Luca Gastaldi

Dopo l’acquisizione della Lancia da parte della Fiat, si evidenziava, nel 1978, una situazione delicata nell’ambito dell’automobilismo sportivo, nel quale i due Marchi si contendevano il primato nel mondiale rally, con le 131 Abarth e le Stratos. Si rendeva necessaria una precisa strategia. Ragioni commerciali suggerivano di proseguire gli impegni rallystici con le berline Fiat e di riversare l’esperienza delle competizioni anche in pista, utilizzando le vetture Lancia. Nell’estate del 1978, il Comitato Corse del Gruppo Fiat avallava la proposta di Cesare Fiorio approvando il progetto di costruzione di una Lancia Gruppo 5 “silhouettes” per partecipare al Campionato Mondiale Marche. Dopo tanti anni di assenza, la Lancia tornava dunque alle corse in pista a partire dalla stagione 1979.

Per rendere operativo questo progetto veniva scelta la Beta Montecarlo, una coupè di avanzata concezione tecnica e particolare impostazione meccanica, che ben si addiceva al regolamento delle vetture Gruppo 5. La normativa, infatti, prevedeva di mantenere la disposizione degli organi meccanici e lo schema delle sospensioni della vettura presa come “base di partenza”. La Lancia Beta Montecarlo era il miglior compromesso per ottenere il massimo con le modifiche concesse dal regolamento. Dal momento in cui si dava il via al progetto “Montecarlo Turbo” – questo il nome del modello da corsa – alla presentazione del primo esemplare passavano poco più di cinque mesi. Dopo altri tre la vettura scendeva in pista per i primi collaudi definitivi. In nove mesi, i tecnici dell’Abarth e l’ingegner Dallara, responsabile della progettazione della scocca e delle sospensioni, completavano tutta la trasformazione dando vita alla prima “silhouettes” a firma tutta italiana.

Il motore della nuova arma della Lancia per il Mondiale Marche – siglato 14.78 T – manteneva il basamento dell’originale quattro cilindri Beta 1.800 cm³ costruito per gli Stati Uniti (così come prescritto dalla normativa sportiva), ma la cilindrata veniva ridotta a 1.400 cm³ dato che la sovralimentazione la innalzava, teoricamente, alla soglia dei 2.000 cm³. Altre caratteristiche del propulsore erano le quattro valvole per cilindro (con testata ereditata dalla Fiat 131 Abarth), l’alimentazione meccanica Bosch Kugelfischer e la presenza dello scambiatore aria/aria. La potenza massima era di 400-450 CV a 9.000-9.500



giri al minuto (secondo le versioni e i rapporti del cambio), con una coppia massima di 36,5 kgm a 6.500 giri al minuto. Il cambio era a cinque marce realizzato dal fornitore esterno Colotti. La carrozzeria manteneva la cellula centrale della Montecarlo di serie, ma con pianale in alluminio per ridurre il peso. All'estremità posteriore un telaio tubolare inglobava il gruppo motopropulsore e le sospensioni McPherson, mentre quello anteriore sorreggeva il sistema elettrico a triangoli sovrapposti. La vettura pesava, a vuoto, 780 kg.

Il debutto in gara avveniva nel maggio 1979 alla 6 Ore di Silverstone con Patrese e Rohrl. Poca fortuna, però: dopo due giri la Montecarlo Turbo si ritirava per un banale errore, la mancanza di un tappo nel circuito di raffreddamento.

Nella prima stagione di corse, anno 1979, si capiva subito, comunque, che la Montecarlo Turbo aveva della "stoffa". Portata in gara da Patrese, Facetti, Cheever, Rohrl, Pianta e Alen, la vettura otteneva il primo successo assoluto alla "Coppa Florio" (con Riccardo Patrese, autore anche del giro veloce, e Carlo Facetti), una gara di sei ore disputata nell'autodromo di Pergusa. A fine stagione la Lancia conquistava anche il titolo nella divisione fino a 2 litri.

Dopo questa stagione di apprendistato, la Lancia tornava in pista ancora più combattiva. Partecipava a 10 delle 11 gare in calendario del 1980 con due vetture, affiancata a Le Mans e Vallerlunga da una terza "Montecarlo", avvalendosi di uno "staff" di piloti di prim'ordine: dalla Formula 1 Patrese e Cheever, dai rally Rohrl, Darniche e Alen, ai quali si aggiungevano i giovani talenti Alboreto, Ghinzani e De Cesaris e gli esperti collaudatori Heyer e Pianta. Meritato applauso al grande direttore d'orchestra Cesare Fiorio. Le intenzioni erano davvero serie e i risultati non le avrebbero smentite: vittoria assoluta del Mondiale Marche (fermando il dominio Porsche che durava dal '76) e del Campionato Tedesco Sport.

Non c'è due senza il tre e nel 1981 la Beta Montecarlo Turbo scendeva di nuovo in pista, bissando con autorità il titolo iridato (chiamato Campionato del Mondo Marche Endurance). Alla vettura campione del mondo con motore di 1.400 cm³ veniva affiancata, in alcune occasioni, una di 1.800 cm³ (da 490 CV) che gareggiava nella categoria sino a 3 litri. Proprio sul finire della stagione, la Montecarlo Turbo, quasi pensionata a causa dell'avvento dei nuovi regolamenti tecnici, centrava la vittoria e il secondo posto nella 6 Ore di Watkins Glen (Patrese-Alboreto e De Cesaris-Pescarolo), terminando così una carriera davvero trionfale.

Tanti meriti vanno sicuramente a Riccardo Patrese, il pilota che alternava la F1 con l'esperienza nel Mondiale Marche. Ecco una come Patrese commentava la "Montecarlo": "Questa macchina è come una mia creatura, l'ho collaudata fin dall'inizio, basandomi sulla mia esperienza in Formula 1 anche

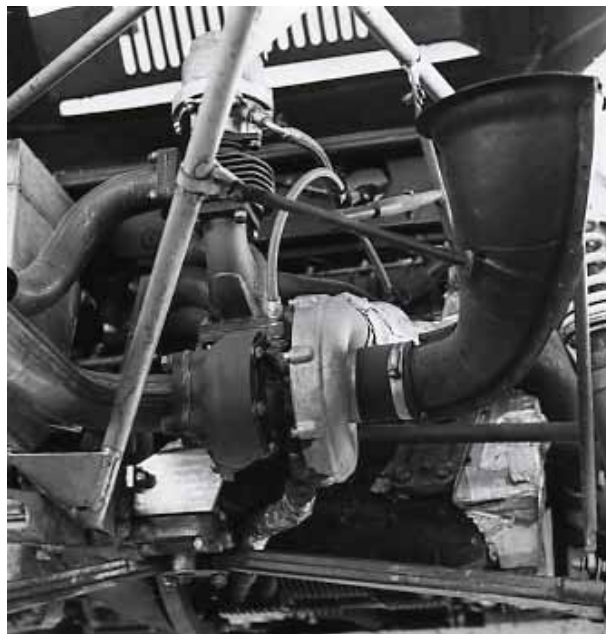


per migliorare il telaio. All'inizio la vettura era molto nervosa, non tanto per il passo corto quanto per l'accoppiamento pneumatici-sospensioni. Con il tempo è scomparso anche un difetto che si verificava talvolta all'inizio, cioè un notevole ritardo nella risposta del turbo. Nel 1980 ho ottenuto quattro vittorie assolute senza avere problemi, divertendomi a partecipare al campionato di durata. Ci sono parecchie analogie con la Formula 1 – concludeva Patrese – come le prove di qualificazione, quando tiriamo sempre al massimo la vettura. In gara, invece, occorre un ritmo più prudente”.

Anno strano il 1982. Cambiavano i regolamenti tecnici del Mondiale Marche Endurance, ora riservato alle vetture Gruppo C, ma la Lancia non era pronta e si presentava con una vettura Gruppo 6, senza la possibilità di prendere punti per il titolo costruttori. Come mai il “ds” Fiorio aveva scelto così? La risposta si riassume con la mancanza di un motore adatto al nuovo regolamento che, impostato sul consumo, favoriva i motori di grossa cilindrata. La Casa torinese decideva di utilizzare il motore della “Montecarlo”, rivisto solo in alcuni particolari, realizzando solamente il nuovo telaio-monoscocca. Nasceva la Endurance Turbo Gr. 6, con motore da 450 CV e telaio che comprendeva, all'estremità, centine di rinforzo in magnesio. Quella posteriore conglobava il motore (longitudinale) e il cambio Hewland a 5 marce, quella anteriore ancorava il gruppo delle sospensioni (a quadrilateri deformabili come quelle posteriori). Il peso contenuto in 600 kg garantiva un'eccezionale agilità e una elevata velocità massima (quasi 290 km/h), doti che permisero alla Endurance Turbo di centrare alcune vittorie assolute (6 Ore di Silverstone e 1000 km del Mugello) e la possibilità di battersi per conquistare il titolo piloti. Al via dell'ultima gara della stagione, la 1000 km di Brands Hatch, Patrese e Ickx (pilota della Porsche 956) si contendevano l'iride, con il belga in vantaggio di quattro punti sul padovano della Lancia. A fine gara un distacco di soli 4,7 secondi divideva Ickx da Patrese, e il padovano doveva accontentarsi della piazza d'onore.

In quella stagione gli altri piloti del team Lancia-Martini erano Teo e Corrado Fabi, Michele Alboreto, Carlo Ghinzani e Alessandro Nannini.

L'esperienza accumulata in queste prime quattro stagioni di corse in pista, risultava utile al reparto corse per la progettazione della LC 2, la prima Gruppo C realizzata dalla Lancia. Il motore che era mancato per il 1982, arrivava nel 1983 dalla Ferrari, che con i motori sovralimentati aveva già una notevole esperienza in Formula 1. La Casa di Maranello realizzava così un motore 8 cilindri a V di 2.599 cm³, quattro valvole per cilindro, alimentato con un'inedita iniezione elettronica indiretta della Weber e sovralimentato con due grosse turbine KKK. La potenza massima era stimata in circa 950 CV. Molta importanza veniva data allo studio del telaio-



monoscocca e ancora una volta si accordava la fiducia all'ingegner Giancarlo Dallara, che nell'officina di Varano de' Melegari ne curava la progettazione insieme ai gruppi sospensione. La monoscocca era costruita in avional con le centine anteriore e posteriore in magnesio. La Pininfarina si occupava delle ricerche aerodinamiche e della definizione della carrozzeria che, malgrado la mancanza delle minigonne, era dotata di un apprezzabile effetto suolo. La LC 2, il cui progetto nasceva nella primavera 1982 e terminava un anno dopo, nella stagione del debutto non conseguiva grandi risultati: complici i difetti di gioventù, sono da segnalare alcune pole position e la vittoria a Imola, nell'ultima gara in calendario con Teo Fabi-Hans Heyer. La vettura era comunque molto veloce, sui rettifili dei più importanti circuiti era spesso la più veloce del lotto e, in più occasioni, venivano sfiorati i 330 km/h. Nei tre anni successivi (1984, '85 e '86) la LC 2 non subiva grandi modifiche a parte l'allargamento della carrozzeria, ma i risultati non furono eclatanti: nel 1984 una doppietta di Patrese-Nannini e Wollek-Barilla (1000 km di Kyalami), nel 1985 un successo di Patrese-Wollek-Baldi (24 Ore di Spa) e nel 1986 un secondo posto per De Cesaris-Nannini (Monza).

