

Sportive Doc

NOME IN CODICE SE 037-001

Un numero che nasconde una storia di successo ed un nome, Lancia Rally, che ne ricorda un altro, quello dell'ingegnere Sergio Limone, "papà" della berlinetta sportiva che racconta la genesi e le caratteristiche del primo prototipo

di Luca Gastaldi

Le gira intorno come se la vedesse per la prima volta. Eppure sono passati tanti anni da quando uscì per la prima volta da quelle mitiche officine di corso Marche, a Torino, sede del glorioso reparto corse Abarth. Ma per l'ingegnere Sergio Limone, decenni di esperienza sui campi di gara e quasi 2 metri di gentilezza e umiltà, la Lancia Rally – meglio conosciuta con il suo nome di progetto SE037 – è la "sua" vettura. Il "suo" progetto. Non ne nasconde la paternità e nemmeno la sua preferenza rispetto a tutte le altre (e sono tante) che sono nate sul suo tavolo da disegno. Perché Limone ha da poco concluso una carriera che lo ha visto impegnato ininterrottamente (dal 1972 al 2005) nel reparto corse del Gruppo Fiat, che negli anni ha più volte cambiato nome: da Abarth ad Abarth passando per Fiat Auto Gestione Sportiva, Fiat Auto Corse, Alfa Corse, Ntechnology.

Questo esemplare è il numero 1, siglato SE037-001. "E' il primo prototipo della Lancia Rally – spiega Limone osservandola – quello che ha definito le caratteristiche del modello poi prodotto da Abarth, Lancia e Pininfarina. Ha concluso la sua carriera come muletto (auto per test o esperimenti, nda) aggiornato con carrozzeria di produzione e poi, quasi per miracolo, sopravvissuto al cannello da taglio e tornato in condizioni originali per mia iniziativa". Già, perché solitamente le vetture prototipo finiscono nel rottame perché divengono subito obsolete e perché non sono più conformi e riconducibili al prodotto di serie a cui hanno dato origine. In questo caso specifico, alcuni dettagli del telaio ne rendono antieconomico l'aggiornamento e la vettura, quindi, viene accantonata nel "cimitero" posto nel retro del capannone di corso Marche 72.

Le sue parti originali rimangono comunque in un magazzino sopra l'ufficio tecnico, fino a quando non saranno vendute insieme al resto della vettura.

UN PO' DI STORIA

Siamo all'inizio del 1980. La FIA ha definito il nuovo regolamento tecnico dei rally, indirizzato a sostituire e semplificare i precedenti Gruppi 1, 2, 3 e 4. Nasce quindi il Gruppo B: vetture a 2 posti realizzate in soli 200 esemplari da cui è possibile ricavare una versione "Evoluzione" in sole 20 unità.



“Il comitato corse del Gruppo Fiat – racconta Sergio Limone – affida all’Abarth la scelta di trovare un’erede della Lancia Stratos e della Fiat 131 Rally per disputare il Campionato del Mondo. E il 24 dicembre del 1980 nasce il progetto SE037, uno dei più noti nella lunga serie delle vetture siglate ‘SE’ nate in corso Marche a Torino e poi a Chivasso”.

A questo punto bisogna fare in fretta, finalizzare in breve il prototipo: dopo aver valutato l’utilizzo di una Fiat Ritmo a motore centrale e di una Lancia Delta a motore anteriore e cambio posteriore, la scelta cade su una vettura basata sulla cellula della Montecarlo, con due telai tubolari per supportare le parti meccaniche anteriori e posteriori. “Si scelgono parti di facile reperibilità e di provata affidabilità – prosegue Limone – come il motore della 131 Rally, ovalimentato con un compressore volumetrico tipo Roots di progetto e costruzione Abarth, o il cambio di origine ZF”. L’entrata in vigore del nuovo regolamento è il 1° gennaio 1982: siamo a metà 1980 e in pochi mesi si devono preparare la versione in 200 esemplari da vendere ai clienti “stradali”, la versione corsa, superare i test per l’omologazione stradale, poiché il crash-test a 48 km/h è appena diventato obbligatorio.

“I disegni del telaio sono pronti a metà anno – ricorda Limone - si sceglie di realizzare il primo telaio a Varano de’ Melegari presso la ditta Dallara, perché oltre ad essere nota per le sue capacità ha già in casa le attrezzature della Lancia Montecarlo Gruppo 5, oltre ad alcune scocche ancora da trasformare”.

Fatto il telaio, occorra ora la carrozzeria. La parte centrale è di una Lancia Montecarlo e quindi, prosegue Limone, “si decide di gonfiare una vettura per poter disporre di cofano anteriore e posteriore adatti alle nuove dimensioni di passo e carreggiata del progetto SE037. L’operazione è condotta presso la CBC, modellista di fiducia dell’Abarth, anch’essa già attiva con la Montecarlo Gruppo 5. Le portiere, poi, sono della Montecarlo Gruppo 5”.

Il modello viene basato su una Lancia Montecarlo blu stradale, prestata dalla Direzione Tecnica Lancia per prove di motore e di freni e poi accantonata. In materiale epowood si fanno le parti nuove, sovrapponendole alla carrozzeria di serie, e poi una serie di stampi per avere i cofani del muletto. “Ricordo due raffinatezze – aggiunge Limone - i fari posteriori della Dino Ferrari e la sigla ABARTH SE037 ricavata nello stampo del cofano posteriore, quasi a voler marchiare il veicolo in maniera indelebile”.

Con la prima vettura pronta nell’inverno 1980-1981, si inizia subito a lavorare su strada per la definizione del motore e in galleria del vento per ottenere la forma della carrozzeria definitiva.

“Per quanto riguarda il motore – specifica l’ingegnere - il primo step è capire che per la versione corsa occorrono, oltre all’iniezione, un dispositivo detto blow-off, che scarica l’aria del compressore in fase di rilascio, e l’iniezione dell’acqua, nebulizzata prima del



compressore stesso. Per la carrozzeria, la soluzione con cofano orizzontale e lunotto verticale, tipica della Montecarlo, lascia spazio ad un cofano integrale con motore a vista, abbinato ad un enorme spoiler, capace di far perdere diversi punti di CX a vantaggio della deportanza del retrotreno e della gioia degli sponsor, che usano il mezzo metro quadro per le loro sigle”.

Curiosamente, il motore attuale della vettura è un ibrido, ancora privo di blow-off ma con iniezione meccanica prima del compressore: questa è la versione delle prime uscite su strada, recuperata con parti destinate a sicura rottamazione o ad equipaggiare qualche veicolo da autocross.

La vettura viene usata nel 1981 per una serie di prove sulla pista Pirelli di Vizzola e sul tracciato Fiat de La Mandria, anche con motorizzazioni diverse dal volumetrico. “Una corrente di pensiero – aggiunge Sergio Limone - formata dagli uomini Lancia Corse, con esperienze di sovralimentazione con turbocompressore, propongono un motore di 1750 cm³ sovralimentato con un turbo KKK, ma la scelta definitiva non può non essere che per il volumetrico: in quel momento il presidente dell’Abarth è Aurelio Lampredi, un motorista maximo!”.

