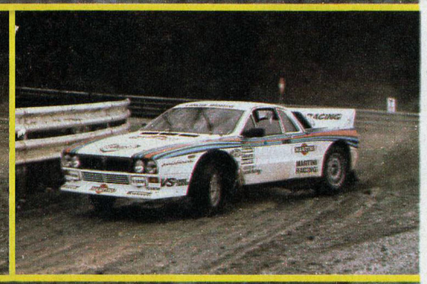
Marku Alen in azione sulla pista in terra della Mandria. Nelle foto sotto le sequenze di come affronta una curva al volante della Lancia « Rally ».



I piloti dicono di lei

MARKU ALEN - *Forse mai come con la Lancia « Rally » mi sono trovato subito a mio agio: sono bastati pochi giri di pista alla Mandria per capire il suo comportamento. E' dotata di ottime caratteristiche, come elasticità del motore, frenata e tenuta di strada, che le consentiranno certamente di primeggiare in corsa. Sulla terra la messa a punto è a un buon livello, ma bisogna fare qualche esperienza in più per arrivare alla perfezione: tende leggermente ad andare via di muso, ha cioè un comportamento sottosterzante.*

ATTILIO BETTEGA - *E' una vettura molto equilibrata, con notevole trazione e ottima frenata; offre, soprattutto, un motore molto elastico anche a partire da bassi giri. Secondo me sull'asfalto è già molto competitiva; sulla terra invece denuncia una certa difficoltà d'inserimento in curva, non ha cioè la facilità di guida della « 131 ». Bisogna comunque considerare che noi piloti dobbiamo ancora adattare il nostro stile di guida alle caratteristiche della macchina.*

ADARTICO VUDAFIERI - *Ho sempre creduto in questa vettura, anche se, con tutto quello che avevo sentito dire e dai risultati ottenuti dall'Audi « Quattro », sembrava che la Lancia « Rally », almeno per le prime gare, fosse quasi battuta in partenza. Quando però ho avuto modo di provarla mi sono reso conto che è una vettura da non sottovalutare: mi ha impressionato il motore, che con il « compressore volumetrico » permette prestazioni notevoli grazie a una prontezza incredibile. Attualmente esige una guida forse un po' troppo nervosa, cioè con molte correzioni.*

La sua messa a punto

Nell'impostare la Lancia « Rally » si è cercato di curare al massimo la sua versatilità per renderla sufficientemente competitiva non solo sull'asfalto, ma anche sullo sterrato e sulle impegnative piste africane.

I collaudi iniziali sono avvenuti alla fine del 1980 sulla pista di Vizzola (vicino a Milano): la sua scarsa pericolosità, il tipo di asfalto e la configurazione delle curve consentono, infatti, di mettere in risalto difetti d'assetto come l'eccessivo sottosterzo o sovrasterzo e quindi di apportare immediatamente le modifiche necessarie. La messa a punto della vettura è stata ovviamente più laboriosa di quella della « 131 Abarth »: su quest'ultima gli studi e i miglioramenti sono stati fatti partendo da schemi fissi (quelli cioè di una vettura che deriva dalla grande serie); sulla Lancia « Rally » invece, più sofisticata e con notevoli possibilità di regolazioni, lo sviluppo è stato più complesso.

« Attualmente », dice Giorgio Pianta, responsabile dei collaudi, « dopo aver percorso più di 6000 chilometri, la messa a punto è già a un buon livello, però denuncia ancora un leggero sottosterzo di potenza. E' su questo punto che stiamo lavorando con molto impegno. Un problema, caso mai, di questa vettura è che durante i severi collaudi non ha denunciato alcun difetto di grande entità: sono soddisfatto, ma se devo essere sincero preferirei registrare qualche rottura in prova per poterla evitare poi in gara. La Lancia " Rally " è comunque affidabilissima: ha girato per tre giorni, a Torino, sulla pista in terra della Mandria percorrendo quasi 1500 chilometri e gli unici interventi sono stati tre saldature a delle staffette! ».

PRIME IMPRESSIONI CON LA LANCIA « RALLY CORSA »

Ottima elasticità e grande maneggevolezza

Entrare nella Lancia « Rally » non è facile: bisogna abbassarsi parecchio e poi allungarsi nell'abitacolo, ma una volta seduti al posto guida se ne apprezza la tipica « comodità » sportiva.

Per mantenere il più possibile inalterata la ripartizione dei pesi, il sedile anatomico è arretrato al massimo e le regolazioni per ottenere un assetto corretto si effettuano spostando la pedaliera e il volante; solo in caso queste non risultassero sufficienti si può far scorrere longitudinalmente il sedile.

Decisamente modesta l'abitabilità: pilota e navigatore sono costretti a viaggiare a stretto contatto di gomito; non c'è posto per una valigetta portadocumenti; i caschi vengono sistemati uno fra i sedili e l'altro sotto le gambe del navigatore.

Indubbiamente la formula costruttiva della nuova Lancia « Rally » ha imposto qualche sacrificio. L'abitacolo, quello tipico delle auto da corsa, è molto spoglio; semplice il cruscotto: come strumentazione comprende solo il contagiri. Tutte le altre verifiche sono affidate a spie: se, ad esempio, la temperatura dell'acqua è tra gli 80° e 100° la spia è verde, se tale valore viene superato si accende una spia rossa con indicato 110°; un'altra blu con la scritta 70° avverte invece che il motore è troppo freddo. Il pilota può quindi concentrarsi al massimo nella guida: quando tutte le spie sono verdi può spingere a fondo senza la preoccupazione di leggere i valori indicati dai vari strumenti. Gli interruttori di comando sono, invece, raggruppati sul tunnel centrale.

Scarsa la visibilità: davanti, il parabrezza molto inclinato non consente una corretta visuale di notte e in condizioni difficili (pioggia e nebbia); dietro è notevolmente ostacolata dal grande spoiler.

Appena avviata la Lancia « Rally » dimostra, piuttosto rumorosamente, notevoli qualità corsaiole. Il motore, un bialbero di 2 litri con « compressore volumetrico » Abarth progettato dall'ingegner Aurelio Lampredi, consente eccellenti prestazioni: l'accelerazione è bruciante, ma al tempo stesso facilmente controllabile poiché non esiste la classica « spinta » che si avverte con il turbocompressore. Notevole l'omogeneità di funzionamento e la progressività di questo motore da quasi 300 CV: è possibile riprendere in quinta partendo da 1500 giri/min., ottenendo risultati simili a quelli di una normale vettura di serie e quasi non ci si rende conto che, in meno di 500 metri, si raggiungono velocità superiori ai 180 km/h.

Preciso e ben manovrabile il cambio che pur avendo innesti frontali è facile anche per i meno esperti. L'impianto frenante è tra le caratteristiche migliori della vettura: a quattro dischi autoventilanti, consente di bloccare in spazi molto brevi e con sforzo al pedale limitato grazie ai due servofreni (uno per circuito).

Sorprendente la sensazione di compattezza del pedale che non denuncia quella leggera spugnosità tipica dei circuiti servoassistiti. Lo sterzo, molto diretto, è abbastanza leggero e poco affaticante, ma trasmette al volante le asperità e le variazioni del fondo.

Notevole la tenuta di strada: in curva la Lancia « Rally » sembra incollata al terreno quasi procedesse su rotaie, e così pure sul bagnato. Guidata al limite ha un comportamento leggermente diverso da quello di una vettura a motore centrale, si avvicina più a una trazione anteriore poiché denuncia un leggero sottosterzo di potenza, comunque facilmente correggibile togliendo un po' di gas. Buona la guidabilità anche sullo sterrato: le sospensioni a grande escursione assorbono con notevole facilità avvallamenti e buche più pronunciate. In tale situazione la vettura diventa sovrasterzante, ma le sue notevoli doti di maneggevolezza consentono un rapido e sicuro riallineamento agendo sullo sterzo e sull'acceleratore.

(a cura di EMANUELE SANFRONT)

L'essenziale posto guida: la strumentazione principale comprende solo il contagiri.