

# G D

# Gentlemen Drivers

www.g-d.it



62 Ottobre 2010

Anno 7 n° 62 - Ottobre 2010 - 6 euro (12 euro con DVD)  
Rivista + DVD monografico 30 euro  
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale 45%  
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, CB/VERCELLI



## Miki Biasion e la Lancia ECV

In più su questo numero

-  **Campionato velocità Varano**
-  **XXII Rally Elba Storico**
-  **38ª Coppa del Cimino**

...e tante altre corse



# QUESTA E' LA ...VOLTA BUONA!!!

Testo: Mirko Molonato  
Foto: Mirko Molonato, M+Race, Archivio Volta



Foto di gruppo intorno all' "ordigno", come l'ha definito Miki.  
Da sinistra Alessandro Bonetto, l'Ing. Claudio Lombardi,  
Beppe Volta, Miki Biasion, Mirko Molonato e Michele Mora



Il telo rosso scivola sulla carrozzeria mentre uno stuolo di fotografi scatta foto a raffica.

Gli appassionati applaudono mentre un emozionato Beppe Volta si rivolge a loro dicendo: "Ecco la mia creatura". Il sogno ECV è ora realtà. Miki Biasion è al suo fianco. Lui è un pilota vero, uno che ha fatto dei rally la propria filosofia di vita. Uno che ha vinto tutto, compresi due Campionati del Mondo Rally. Eppure anche i suoi occhi sono lucidi e sul suo volto traspare un sentimento di gioia.

Dietro alla vettura, quasi in ombra, una serie di uomini vestiti in rosso. Sono meccanici, tecnici, ma soprattutto persone di grande esperienza. Alcuni di loro molto giovani altri meno, ma tutti con un unico pensiero: rendere viva la LANCIA ECV. Gli applausi si interrompono un momento, giusto per sentire in sottofondo il sibilo delle pompe di benzina. Il motore si accende per la prima volta con un rombo secco e sordo, giusto per far capire anche a chi non se ne intende che quel propulsore a doppia turbina è dotato di una potenza impressionante. Miki, dopo aver scaldato la vettura, innesta la prima marcia e, a fatica, sposta la macchina di alcuni metri tra la folla per portarla in alto, là sul palco di partenza del

Rallylegend. Adesso tutto il mondo può finalmente ammirare la LANCIA ECV 1. Il sole del tramonto rende il rosso della vettura ancora più acceso. E' un colore fantastico, il rosso. Rappresenta passione. E' da sempre il colore delle auto sportive italiane, quelle che hanno fatto la storia dell'automobilismo nel mondo. Le Ferrari, le Alfa Romeo, le Abarth, tutte rigorosamente di colore rosso. Le stesse Lancia e Fiat da rally sono sempre state realizzate di colore rosso. La 124 e la 131 Abarth, come la 037 la Delta S4 e la Delta Integrale. Tutte di colore rosso.

Rosso è anche il colore del cuore, quello che un gruppo di appassionati, capitanati dal grande Beppe Volta, hanno messo in campo per riportare allo splendore ciò che l'Abarth, 25 anni fa, mise in soffitta.

E di questo bisogna dar loro atto. Tanto di cappello. Un piccolo team vincente, unito negli sforzi, desideroso di continuare a scrivere quel capitolo di storia dei rally, chiuso anzitempo con l'eliminazione dalle competizioni delle vetture di gruppo B.

Per molti anni, gli appassionati di tutto il mondo si sono chiesti cosa ci potesse mai essere stato dopo la LANCIA DELTA S4. Ebbene, ora, la risposta è lì, davanti ai loro occhi.



Un'autovettura vista solo in fotografia ma tecnologicamente evoluta e costruita con materiali compositi, dotata di una linea mozzafiato, molto simile ad una WRC, capace di far battere forte il cuore. Beppe Volta, da grande maestro, ha saputo coordinare una serie di "musicisti" che insieme

hanno composto una melodiosa sinfonia. E' doveroso citarli e ringraziarli per quello che hanno fatto. Il Dott. Cesare Fiorio, l'Ing. Claudio Lombardi e l'Ing. Sergio Limone. Loro non hanno bisogno di presentazione. Sono personaggi di assoluto valore, dotati di grande intelligenza e di preparazione tecnica. Ciò che la Lancia ha fatto, dalla 037 alla Delta Integrale passando per la S4, è anche e soprattutto merito loro. Tutti noi siamo loro riconoscenti. La loro consulenza tecnica è stata davvero preziosa. Senza di essi, il progetto ECV non avrebbe potuto rinascere. Franco Berry è il mago dell'elettronica. Un motore non può funzionare se la centralina che lo comanda non invia i giusti dati. Vederlo



Nella pagina a fianco Beppe Volta al lavoro sulla vettura, si è lavorato notte e giorno per completare la ECV. Qui a fianco Alessandro Bonetto e Franco Berry all'opera sul motore Triflux. Sotto Giuseppe Caglioti detto "NITRO" al lavoro, il tocco finale alla ECV



in azione col suo PC portatile è davvero incredibile. Lui imposta, la centralina riceve gli impulsi e la ECV cambia passo. Tutto questo in tempo reale. Semplicemente un mago.

Alessandro Bonetto è un ragazzo molto giovane. Quando la ECV fu presentata al Motorshow di Bologna del 1986 lui era ancora in fasce. Eppure, con grande maestria ha saputo ricostruire pezzo dopo pezzo il motore TRIFLUX, un gioiello unico da oltre 700 cv. Un talento della meccanica.

Carlo Demichelis, ex membro della fantastica scuderia Abarth. Lui, di auto da rally ne ha sistemate parecchie, in anni di corse. Gli assetti e le regolazioni non hanno segreti per lui. Indispensabile.

Michael Arora è un giovane ragazzo di origini inglesi. Prezioso il suo coordinamento tecnico sui lavori di restauro. La ricerca dei giusti pezzi ha reso la ECV completa in ogni suo dettaglio.

Giuseppe Caglioti, noto a tutti con il soprannome di NITRO. Ex carrozziere Abarth ha dipinto su tutte le auto le inconfondibili strisce tricolore del Martini Racing. Tra le auto del suo palmares non figurava la ECV. E' stato accontentato.

Andrea, Maurizio, Marcello, Gianluigi e Marcos "Scooter", instancabili meccanici che hanno perso il sonno per assemblare la vettura in ogni sua parte. La passione che hanno messo nel progetto ECV non è quantificabile.

Infine chi scrive, Mirko Molonato, lo storiografo del gruppo che ha riportato, dopo una lunga ricerca, ogni informazione tecnica all'interno di un sito web, interamente dedicato alla rossa. Tutto il mondo, grazie alle nuove tecnologie, deve conoscere cos'è stata la Lancia per le corse e i rally.

Ecco il team della ECV. Pochi uomini, capaci di fare miracolosamente il lavoro di una casa automobilistica, ma con un ...millesimo delle risorse tecniche e soprattutto economiche a disposizione.

Questo è stato il vero successo di tutti.

E lo sa Beppe Volta, che più volte si è commosso davanti la sua creatura, così come Miki Biasion, felice come un bambino il giorno di Natale quando l'ha messa in moto.

Calcio e rally non sono mai andati d'accordo ma il paragone, in questo caso è davvero inevitabile. Quando l'Italia vinse i Mondiali del 1982, ebbe come protagonista un grande giocatore che si chiama Paolo Rossi. Lui fece molti goal, ma la coppa arrivò grazie ad un gioco di squadra e a un ottimo allenatore. Tutti uniti per un unico scopo: vincere.

Il Paolo Rossi del progetto ECV è senza dubbio Miki Biasion, l'uomo copertina, Beppe Volta l'allenatore e gli uomini in rosso la sua squadra vincente, la ECV la nostra coppa del mondo. Allora si disse che il mondiale arrivò grazie al cuore azzurro. Questa volta, il cuore si è tinto di rosso. Rosso Lancia.



Cinque passi per svelare agli appassionati e addetti ai lavori il frutto di quasi 25 anni di sogni, idee e... lavoro.

A sinistra dall'alto l'arrivo della vettura trasportata dal famoso pullman del preparatore torinese, l'attesa sotto il telo che per ore ha celato la ECV ai tanti sguardi che la circondavano, un impaziente Miki Biasion sbircia come un bambino a Natale prima che la vettura venga scoperta dall'Ing. Lombardi e da Beppe Volta.





## MOMENTI DI GLORIA:

**L**a finale per tutti noi si giocava al Rallylegend. Il week-end di San Marino è stato davvero intenso e ricco di emozioni.

La vettura, il giorno antecedente la gara, era ancora in verniciatura.

Dipingere le righe della livrea Martini non è così semplice come dirlo. Occorre prima mascherare la vettura per creare un fondo di colore blu scuro. Poi bisogna lasciare asciugare la vernice per poi procedere con le strisce azzurro chiaro. E via così di seguito. Insomma ci vuole un sacco di tempo. Non a caso è stato chiamato "Nitro" ad eseguire questa delicata operazione. La firma che lui ha posto (come sempre) sul paraurti posteriore è sinonimo di garanzia e qualità.

La ECV, approda nella terra del Titano solo verso mezzanotte. La città dorme, ma è presto per andare a letto. Occorre scaricarla dal pullman e regolarla al meglio per presentarla a Miki Biasion.

*"Sembra più alta a sinistra che a destra"*, sentenza Carlo Demichelis. *"Occorre regolare gli ammortizzatori anteriori"*. Via il cofano e al lavoro. Si controlla

ogni cosa e si pulisce la carrozzeria, si effettuano i rabbocchi dei liquidi e le giuste regolazioni. Berry controlla l'elettronica, Alessandro il motore. Michael i pneumatici e Marcello la carrozzeria. *"Domani è un grande giorno"* dice Beppe sorseggiando una coca-cola. Sono quasi le tre di notte. Il tempo vola.

Appena il tempo di chiudere occhio e già suona la sveglia. Sono le sette del mattino..

Miki arriverà alle nove. Alle otto il team ECV al completo è operativo in officina.

Si ricontrolla tutto per l'ennesima volta. Vietato sbagliare.

Biasion arriva puntuale. L'emozione è forte ma l'applauso di tutti è una liberazione. Miki osserva con gli occhi lucidi la rossa. Controlla ogni dettaglio e si regola il sedile. La rossa gli piace davvero e noi gli crediamo.

Siamo pronti. L'auto viene spinta fuori dall'officina. Contatto. Il motore va riscaldato a dovere, mentre Franco Berry collega una serie di cavi alla centralina. Finalmente l'ECV muove i primi passi. Scegliamo una strada alla periferia di San Marino, lontano da





# LA VITTORIA DEL CUORE

occhi indiscreti. Un lungo rettilineo è l'ideale per testare l'accelerazione dell'ECV. Miki prova la macchina prima con Beppe, poi con l'Ing Claudio Lombardi (...come ai vecchi tempi!) e infine con Berry. La ECV è troppo scorbatica. Gli oltre 700 cv si scaricano a terra molto violentemente e, tra una cambiata e l'altra, il tempo è di pochi decimi di secondo. Roba da marziani. Occorre ritarare la centralina per rendere il mezzo più fluido nell'erogazione. Un gioco da ragazzi per "il mago Berry". Miki domanda, lui magicamente interagisce col PC e la vettura cambia registro! Vedere l'ECV a bordo strada fa davvero impressione. Accelera da 0 a 200 km/h in pochi secondi. Il rumore del motore è molto più simile a quello di una F1 piuttosto che a quello di un'auto da rally.....La vettura diventa un puntino rosso quando si allontana, mentre quando si avvicina sembra un missile terra-aria. Davvero impressionante.

Ancora un paio di giri e siamo pronti per il bagno di folla. Si ritorna alla base, dove i meccanici effettuano i ritocchi finali, tra cui il montaggio dei cerchi in

carbonio, esemplari unici nel loro genere.

Ora tutto è pronto. La ECV viene coperta con un telo rosso e ricaricata sul pullman alla volta del parco partenze del rallylegend, dove verrà esposta fino al fatidico momento della presentazione.

Beppe Volta fa ingresso sul piazzale del Legend verso mezzogiorno ed è già scompiglio. Quando solleva il portellone del pullman per scaricare l'auto, la folla è già incontenibile. L'attesa sale e l'emozione nell'aria è palpabile. Occorrerà attendere le 17 per ammirare la rossa.

Ma i veri appassionati sanno attendere con pazienza. Quando il telo rosso scivola sotto gli obiettivi dei fotografi tutti applaudono al capolavoro. Gli abbracci e le strette di mano fanno dimenticare la stanchezza di mesi di lavoro. E' la vittoria di tutto lo staff ECV. E' la vittoria dell'automobilismo italiano. E' la vittoria di Beppe Volta. Bisognerà però aspettare il giorno dopo per la prova del nove.

Sarà il pubblico a decretare il successo della ECV con applausi e cori da stadio. E' il pubblico delle

grandi occasioni, è il pubblico del Legend. Miki Biasion effettua una serie di giri nella prova spettacolo ricavata all'interno di un complesso industriale, tra due ali di folla entusiasta. Per esaltare la potenza della vettura vengono addirittura eliminate le chicanes. Al termine del test un commosso Beppe Volta saluta tutti i presenti ringraziando amici e addetti ai lavori. E' andato secondo le aspettative, la macchina ha funzionato come un orologio svizzero e la promessa di riportare l'ECV agli antichi splendori è stata mantenuta. Col tramonto si spengono i riflettori sulla edizione 2010 del Legend ma non per la ECV. C'è ancora molto da lavorare sulla rossa. Bisogna sistemare il motore e mille altri dettagli per rendere la vettura al top della condizione. A tarda serata, sotto gli occhi degli ultimi appassionati i meccanici caricano la vettura all'interno del pullman e mentre questo la inghiotte lentamente gli ultimi spettatori presenti, quelli irriducibili applaudono a quel capolavoro della tecnologia Italiana. Beppe Volta ringrazia gli uomini in rosso dicendo loro: *"Ragazzi torniamo a casa con grande orgoglio. Oggi abbiamo scritto una pagina inedita nella storia dei rally!"*.  
Dobbiamo esserne fieri.



## TUTTO, MA PROPRIO TUTTO, SULLA "ROSSA" IN UN SITO WEB

Nasce dall'idea di Mirko Molonato, già autore del sito ufficiale di Beppe Volta, della Lancia Rally 037 e del Club HLR di Torino e si chiama [www.ecv1.com](http://www.ecv1.com).

Frutto di una accurata e intensa ricerca storica rappresenta una fonte di informazioni davvero completa.

La prima pagina, quella a cui si accede dall'indice è impreziosita da un commento di Cesare Fiorio, direttore sportivo e poi generale Abarth dal 1978 al 1988, e dell' Ing. Claudio Lombardi, direttore tecnico, sportivo e poi generale Abarth dal 1982 al 1991 i quali spiegano la storia della DELTA ECV dalla fase di progettazione sino alla fase di smantellamento dopo la costruzione di un unico prototipo.

Di grande interesse è la parte tecnica, nella quale vengono spiegate le tecnologie impiegate per la costruzione della vettura. L'impiego dei materiali compositi, quali Carbonio e Kevlar per la carrozzeria e il telaio, e il funzionamento del motore Triflux, dotato di doppia turbina.

E' possibile inoltre scaricare un prezioso documento dell'epoca: la copia originale del brevetto del motore TRIFLUX, inventato dall'Ing. Claudio Lombardi e depositato dalla FIAT nel 1986.

Molte le immagini della vettura e gli schemi tecnici, raccolti in una gallery dedicata.

Una finestra sulla storia dei rally racconta inoltre dettagliatamente il periodo intenso delle vetture di gruppo B, auto di grande fascino e prestazioni, troppo presto uscite dalla scena dei rally.

Viene anche brevemente descritta la LANCIA ECV2, ovvero l'ulteriore evoluzione della LANCIA ECV1 che attualmente si trova all'interno del museo Lancia di Torino.

E' in fase di preparazione una sezione dedicata alle fasi del restauro della vettura e dei video in alta risoluzione, materiale inedito realizzato dietro le quinte del Rallylegend.

Una miniera di informazioni per tutti coloro che apprezzano le corse su strada, la loro storia e l'aspetto tecnico di cui sono contraddistinte.



La gioia e le emozioni dei protagonisti di questa straordinaria avventura erano oltremodo palpabili. A tutti, e dico tutti, durante le prove e la presentazione è scappata una lacrimuccia. Il più esuberante, felice come un bambino, era sicuramente colui che negli ultimi mesi ha coordinato i lavori per far sì che la ECV non solo potesse essere presentata in occasione di Rallylegend, ma che potesse esprimersi come mai era accaduto anche in movimento, sulla strada. A testimonianza dell'euforia del nostro "allenatore" due scatti che lo ritraggono intento a baciare la mano dell'Ing. Lombardi e il piede di Miki Biasion

# L'EVOLUZIONE ESTREMA DELLA DELTA S4



**L**a Lancia Delta S4, ci insegna la storia dei Rally ha rappresentato la massima espressione delle vetture di gruppo B. Correva l'anno 1985 e la Lancia Rally 037, campione del mondo due anni prima, sebbene fosse ancora una vettura decisamente competitiva non riusciva in ogni caso a tenere il passo delle più dirette rivali, ovvero l'Audi Iridata nel 1984 con il modello "Quattro" e la Peugeot, campione del mondo 1985 con la "Turbo 16".

Lo staff direttivo del gruppo Fiat e i tecnici dell'Abarth erano desiderosi di tornare ai vertici del rallyismo mondiale ma perché ciò si potesse avverare occorreva sviluppare una nuova autovettura, meccanicamente più moderna e soprattutto dotata di quattro ruote motrici. L'obiettivo assegnato dall'Ing. Ghidella (amministratore delegato del Gruppo Fiat) ai tec-

nici Lancia-Abarth (alla guida dei quali Cesare Fiorio scelse Claudio Lombardi) era infatti di costruire un veicolo vincente nelle competizioni del Mondiale Rally e creare il know-how sulla trazione 4WD e sui motori sovralimentati all'interno del gruppo FIAT. Furono poco più di 30 mesi di lavoro intenso ed entusiasmante, dal Gennaio 1983 al Novembre 1985, che si conclusero con il raggiungimento degli obiettivi posti. Determinante fu il contributo di Sergio Limone, ingegnere telaista di grande capacità, cultura ed esperienza. Il gruppo di lavoro composto dagli ingegneri Paolo Ferrero, Giovanni Roffina, Enrico Alviano e collaboratori tutti maturò una preziosa conoscenza della trazione a quattro ruote motrici e della sovralimentazione e la Delta S4 si mostrò subito competitiva nella versione EVO1 vincendo al debutto il RAC RALLY in Gran Bretagna, ultima

A fianco un'immagine che ritrae l'una accanto all'altra la S4 e la ECV, per un virtuale cambio di testimone...

Qui sotto intestazione del documento e disegno tecnico fatto da Claudio Lombardi durante il brevetto del motore Triflux e un'immagine del motore montato sulla ECV.

Nella pagina successiva l'Ing. Lombardi e Miki Biasion al Rallylegend 2010 e la strumentazione della vettura



MINISTERO DELL'INDUSTRIA DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

D. G. P. I. - UFFICIO CENTRALE BREVETTI

**BREVETTO PER INVENZIONE INDUSTRIALE**

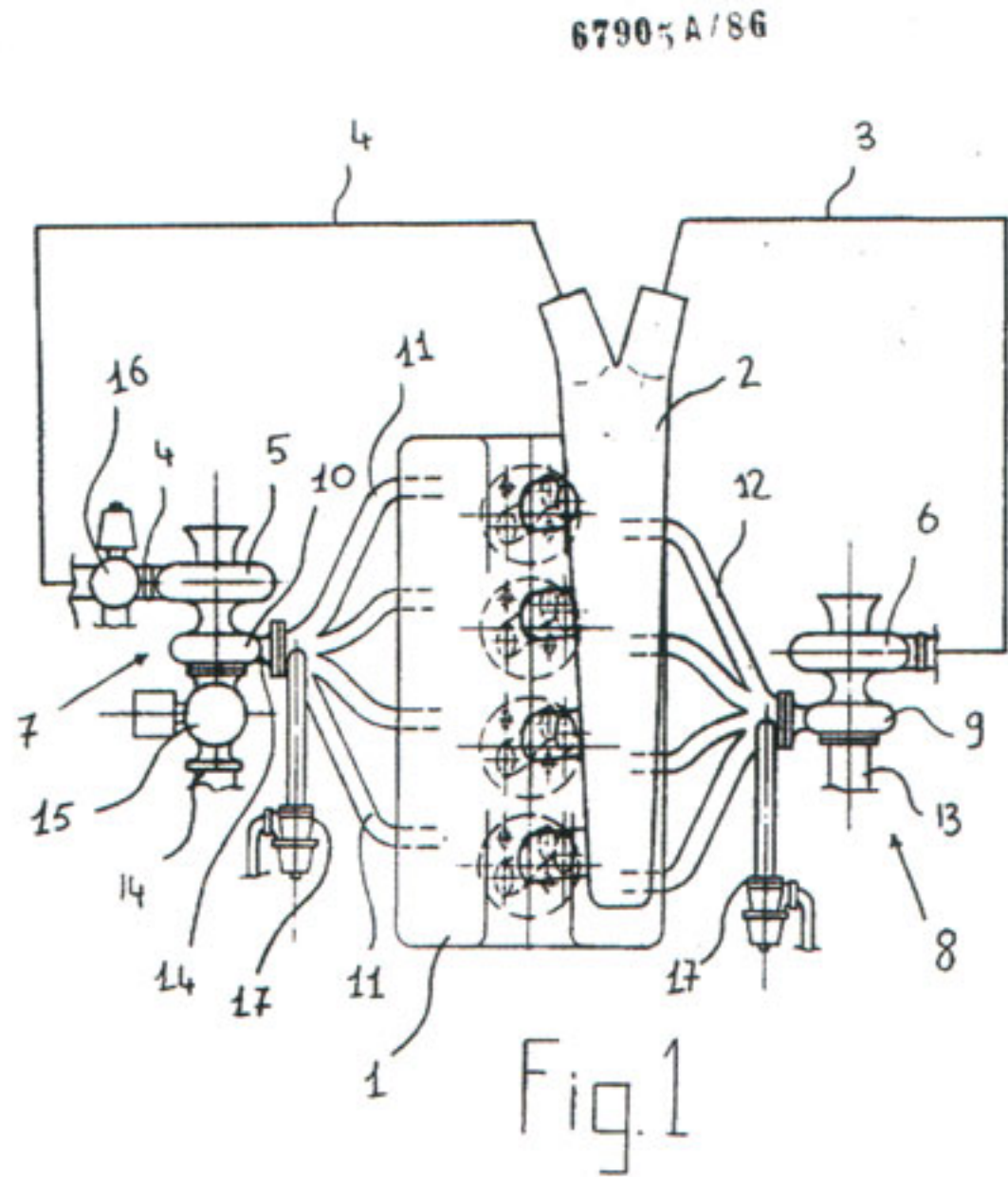
N. **1196819**

Il presente brevetto viene concesso per l'invenzione oggetto della domanda sotto specificata:

| C. Patente | C. Ufficio | C. Città | C. Prov. | C. Data Rich. Brevetto |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|------------|------------|----------|----------|------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|            |            |          |          | G                      | M | A | D | M | A | D | M | A | D | M | A |   |   |
| 6790586    | 01         | TORINO   | 200010   | 5                      | 1 | 2 | 8 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

F02 F7

TITGLARE FIAT AUTO S.P.A.  
A TORINO  
IND. TIT. PRESSO FIAT AUTO SPA S.T. FC STL  
BREVETTI CORSO G. AGNELLI N.200  
TORINO  
TITOLO SISTEMA DI ALIMENTAZIONE PER MOTORI  
A COMBUSTIONE INTERNA  
INV. DES. CLAUDIO LOMBARDI



67905 A/86

Fig. 1

Fiat Auto Società per Azioni  
Stefano Biasion

25 NOV. 1988

Roma, il \_\_\_\_\_

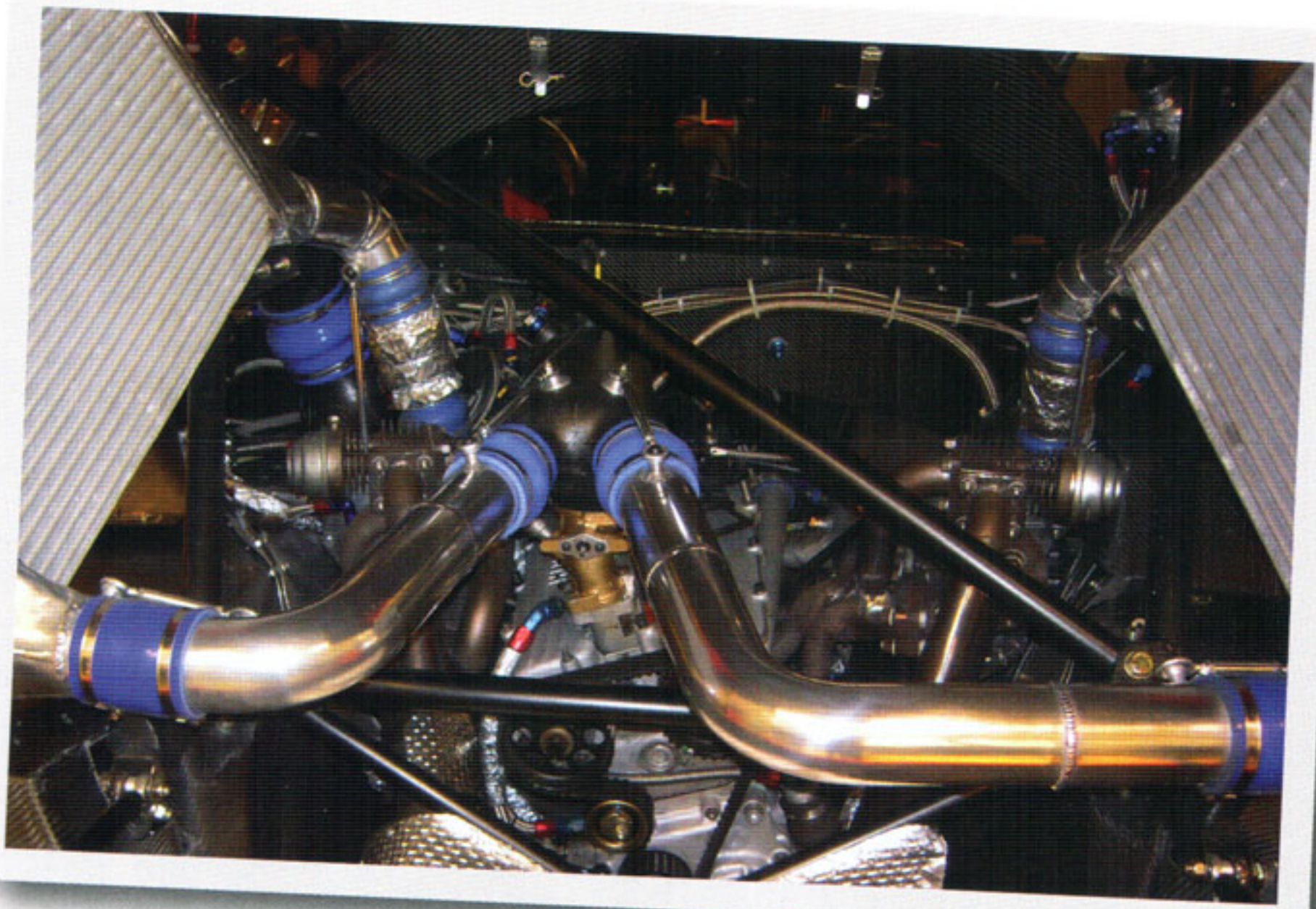
IL DIRETTORE



gara del Campionato Mondiale 1985, e il successivo Rally di Montecarlo, prima gara del Mondiale 1986. La Delta S4 era dotata di un'accelerazione impressionante grazie al sistema di sovralimentazione a due stadi, compressore volumetrico + turbocompressore, sistema originale e brevettato. Ma questo, nonostante tutto poteva non bastare.

I piloti del team Lancia Martini necessitavano di un motore sempre più potente per competere in particolare con la PEUGEOT 205T16 dotata di sovralimentazione ad una turbina. La S4 era dotata, come ricordato, di un doppio sistema di sovralimentazione, composto da turbina+compressore volumetrico, già notevole ma non ancora sufficiente. Ecco quindi, da parte del responsabile di progetto, Ing. Lombardi,

successore dell'Ing. Lampredi, arrivare una nuova soluzione: sostituire il compressore volumetrico con una seconda turbina per garantire una potenza ancora maggiore alla già superlativa LANCIA DELTA S4. Il nuovo propulsore, denominato TRIFLUX era un



motore con due turbine KKK progettato per erogare 450kW di potenza a 8000 giri/min.

La testa del motore è dotata di condotti di aspirazione e scarico contrapposti con i collettori di scarico sdoppiati sui due lati della testata ad alimentare ciascuno un turbocompressore. L'adozione di due turbocompressori di più piccola taglia al posto di un unico turbocompressore permetteva di ridurre le inerzie e ridurre quindi il turbo-lag (tempo di risposta); inoltre il motore era anche suscettibile di un'ulteriore innovazione: la "sovralimentazione sequenziale". Questa tecnica prevede di far confluire tutta la portata dei gas di scarico ad uno solo dei due turbocompressori quando il motore opera a basso regime di rotazione riducendo in tal modo ulteriormente il turbo-lag. A regimi di rotazione più elevati i gas di scarico vengono indirizzati progressivamente ad operare su entrambi i turbo ottenendo in tal modo il massimo della prestazione in termini di potenza.

Tale funzionamento era ottenuto tramite valvole a farfalla comandate da attuatori pneumatici. Una moderna rivisitazione del motore permetterebbe di avvalersi di comandi elettroidraulici od elettrici comandati da CPU opportunamente programmate con ulteriori, decisivi vantaggi. La disposizione alternata delle valvole e dei condotti di aspirazione e scarico, unita all'installazione sim-

metrica dei turbocompressori ha un ulteriore vantaggio: una più uniforme distribuzione delle temperature all'interno di testa e cilindri contrariamente a quanto avviene nei motori con architettura convenzionale nei quali si può individuare un lato "caldo", quello dei condotti di scarico, ed uno "freddo", quello delle valvole di aspirazione, con dilatazioni conseguenti non uniformi e possibilità



di distorsioni di teste e canne cilindri.

L'Abarth approntò originariamente 5 propulsori TRIFLUX, due dei quali furono acquistati da Tamburini e utilizzati con successo in gare di off-road e di velocità su terra. Il terzo è attualmente montato sul prototipo che si trova al Museo Lancia di Torino. I rimanenti due, sono appunto in possesso di VOLTA, uno dei quali, installato sulla DELTA ECVI Evo 87.

L'exasperata competizione sportiva e tecnologica tra LANCIA e PEUGEOT, fu interrotta dal tragico incidente del Tour De Corse del 1986 nel quale perirono Henri Toivonen e Sergio Cresto, ampiamente leaders del Mondiale Rally ed a seguito del quale la FIA decise di cancellare i Gruppi B giudicati troppo potenti e quindi pericolosi. A seguito di tale decisione la Lancia, a metà 1986, trasferì tutto il suo Know-How nel progetto LANCIA DELTA 4WD (SE043). La Lancia decise comunque di completare la realizzazione del progetto ECV quale dimostrazione dell'eccellenza tecnologica acquisita.



**Area esterna  
con circuito  
dimostrativo**

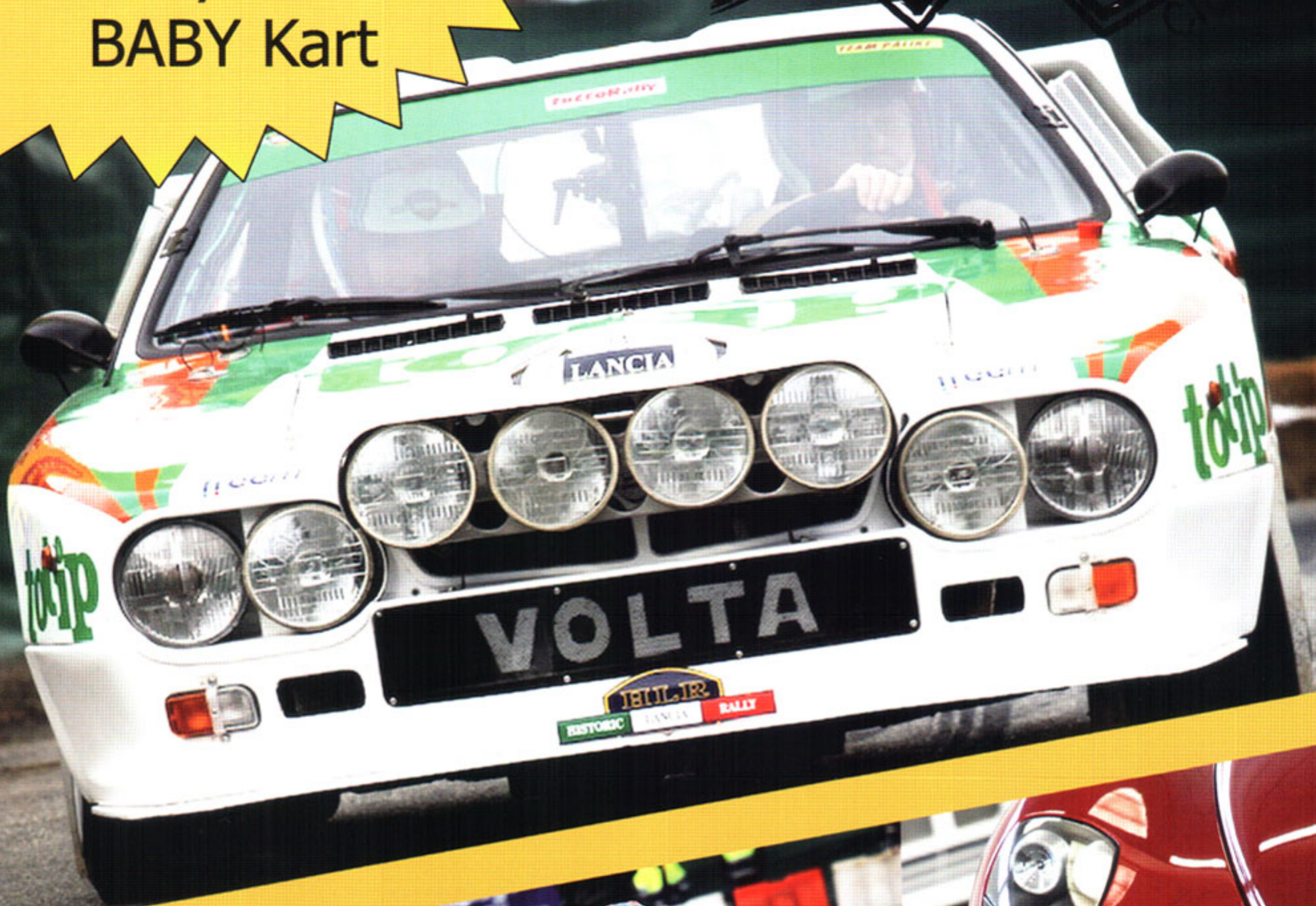
**1° Trofeo  
Rally Event  
BABY Kart**

2<sup>a</sup> edizione

**Rally  
event**

11-12  
dicembre  
2010

&  
Cars



**11-12  
DICEMBRE  
2010**  
Expoblot  
Caresanablot (vc)



[www.rallyevent.it](http://www.rallyevent.it)