

# GD

Gentlemen Drivers

www.g-d.it

N° 49 Maggio 2009



Rally del Corallo 2009

Anno 6 n° 49 - Maggio 2009 - 6 euro (12 euro con DVD)  
Rivista + DVD monografico 30 euro  
Sped. abb. post. 45% Art. 1 comma 1 legge 46/04 Dv/CPA - N.O. - TORINO

Mirko Molonato

Beppe Volta



## e la Lancia Rally 037

CAMPIONATO  
AUTOSTORICHE  
ITALIANO



24-25 APRILE 2009  
5° RALLY STORICO  
CAMPAGNOLO

ADRIA



11° SALTA AL CASTELLO  
DI RADICONOLI

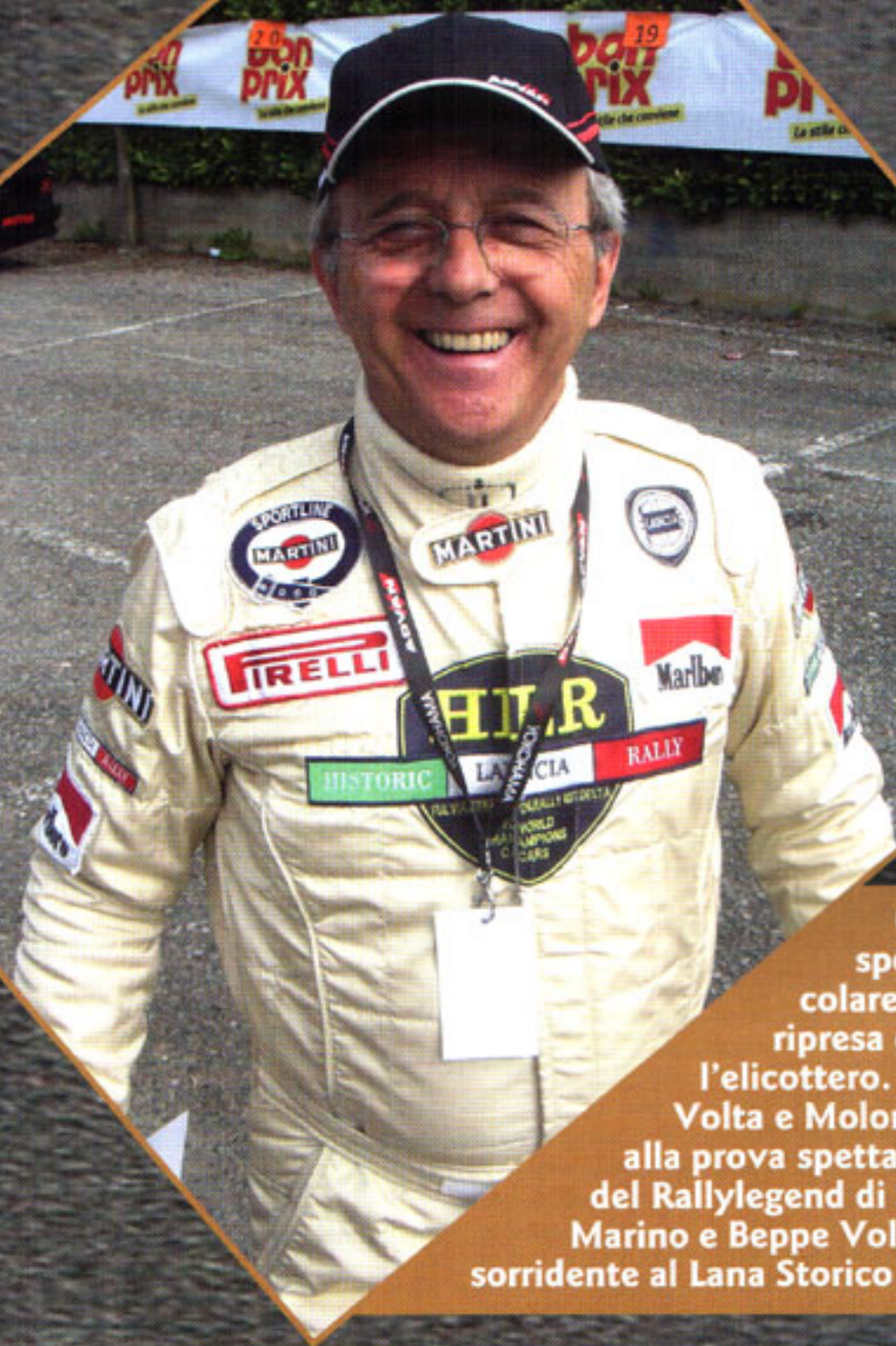
GIORNATA DI VELOCITÀ IN SALITA PER AUTOSTORICHE



# Vincere con



# il sorriso



Una spettacolare foto ripresa dall'elicottero. Sono Volta e Molonato alla prova spettacolo del Rallylegend di San Marino e Beppe Volta sorridente al Lana Storico 2009

**Giuseppe "Beppe" Volta è per tanti di noi un amico, uno di quelli che non mancano mai: dal Friuli alla Sardegna, dalla neve del Trentino all'asfalto rovente della Sicilia, lui c'è sempre, col suo inconfondibile sorriso e quel fare da guascone che lo ha portato, negli ultimi anni, a diventare il beniamino del pubblico dei revival e delle "corse" con le storiche. Il suo "cavallo" è, guarda caso, una Lancia Rally 037: la vettura da corsa a cui Beppe ha legato e lega la propria storia.**

**Che parte da molto, molto lontano...**

Volta è infatti uno di quei personaggi che, durante la propria carriera lavorativa, ha dato tanto al mondo dei rally.

Un uomo davvero incredibile, dotato di estro, fantasia e grandi conoscenze nel campo dei motori e della meccanica applicata alle auto da corsa, virtù oltremodo fonda-

si vede transitare sulle strade comuni una "Rossa" di Maranello. Tutti sanno che si tratta di una Ferrari, anche coloro che di auto non se ne intendono. Ed è così anche per la 037 di Beppe Volta, oggi durante i meeting di rally revivals, così come un tempo quando si correva davvero. Le 037 targate

Per risalire alle origini della sua passione per i motori occorre andare indietro di parecchi anni.

Ferrarese, classe 1946, Volta si avvicina al mondo dei motori un po' come chiunque di noi: guardando una manifestazione ai bordi di una strada. Ha appena tredici anni, quando il rombo delle vetture della mitica Mille Miglia, evento di fama internazionale, gli fa scattare la

**Pasetti-Barban  
con la 131 Abarth  
4 Rombi  
al Valli piacentine  
del 1977**



fatidica "molla" e il fascino per quei bolidi di prestigio segnerà per sempre la sua vita di meccanico preparatore.

Si trasferisce dopo alcuni anni

mentali per essere vincenti.

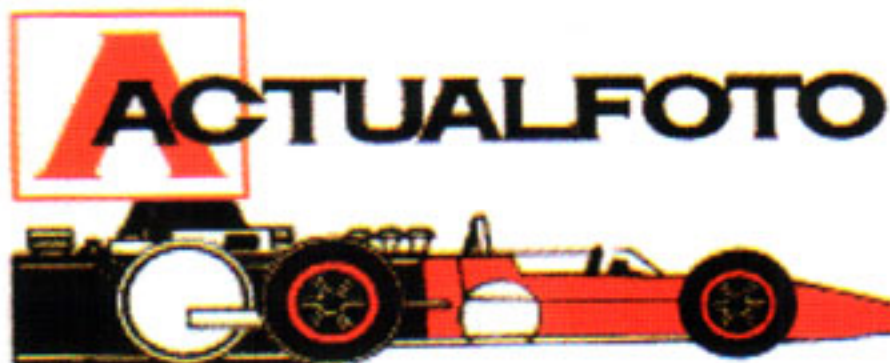
Crediamo che ogni appassionato di rally sappia chi sia Giuseppe Volta.

Il suo nome quasi sempre viene abbinato alla Lancia Rally 037. La scritta bianca sulla griglia del cofano anteriore e su quello posteriore sono una sorta di "marchio di fabbrica". E' un po' come quando

Volta erano sinonimo di "macchine vincenti" e lo sanno bene coloro che spesso hanno incrociato i guanti in incredibili sfide a suon di tempi impossibili durante le prove speciali, quando i rally erano "veri rally".

Ma Beppe Volta alla 037 è arrivato solamente a metà della sua carriera, ovvero agli inizi degli anni '80.

a Torino, dove risiede tuttora, con il desiderio di imparare un solo mestiere: il meccanico. Beppe spesso ama raccontare un fatto curioso sul suo ingresso nel mondo del lavoro. Un episodio che spiega a chiare linee il carattere caparbio di un giovane ragazzo, nel contempo sincero e determinato.



**Via Ranzani, 19/B  
40127 BOLOGNA**

**Tel. 051 240820 - Fax. 051 4222112**

**e-mail: [actualfoto@fastwebnet.it](mailto:actualfoto@fastwebnet.it)**

**[www.actualfoto.it](http://www.actualfoto.it)**

**Partita IVA 00687181206**

"Mi presento alla Officine Fontanel-la sita in Corso Vittorio Emanuele a Torino - racconta Beppe - allora concessionario Ferrari e officina di prestigio, nella quale si allestivano motori preparati per le corse. Chiedo al proprietario di assumermi, ma a lui non interessa un giovane di poca esperienza. Non mi do per vinto e mi ripresento una seconda volta con una busta. All'interno una somma pari a sei mesi di contributi e una lettera di licenziamento. Se non

il 1969. Dopo anni di gavetta Giuseppe dà vita alla "Giuseppe Volta Preparazioni", un'officina in centro a Torino che diventerà entro breve succursale Abarth e concessionario Chevron. Le sport prototipo sono "vere" auto da corsa, che richiedono grande meticolosità e cura nella preparazione e nella gestione. Sono otto anni di successi con piloti come Piero Monticone,

supportata da una serie di concessionari Fiat del Veneto e la preparazione e la gestione delle Fiat 131 Abarth viene affidata al torinese, con il supporto della Abarth, ovvero il reparto corse del gruppo Fiat. Saranno anni di assoluto dominio, con una vettura che, come spesso ama dire Volta, "...mi è rimasta nel cuore" e con piloti come Corradin, Pasetti, Ceccato, e Lucky. Non solo; molti piloti privati affi-

**Bracco-Del Buono all'inversione di Curino durante il Lana del 1983. La 037 è praticamente una delle prime versioni stradali. La loro gara terminerà rovinosamente contro una pianta**



fossi stato all'altezza, il datore di lavoro non avrebbe perso nulla. Fortunatamente le cose

andarono poi bene e io imparai i primi segreti sui motori da corsa accumulando giorno dopo giorno una importante esperienza". Dalla Officine Fontanella alla Osella il passo è breve. Un valido meccanico come Volta non passa inosservato e anche in questa nuova avventura si distingue per capacità e voglia di fare bene. Era

Eris Tondelli e Giorgio Pianta in gare di prestigio come la Garessio - San Bernardo, Vallelunga, Cesana - Sestriere e la mitica Targa Florio, gara molto importante e blasonata nel panorama motoristico internazionale. Alla fine degli Anni '70 la svolta decisiva alla propria carriera. Viene costituita la Scuderia 4 Rombi,

deranno la cura della propria vettura alle sapienti mani di Volta. Uno su tutti Gabriele Noberasco, soprannominato Odeon in virtù degli incredibili traversi che sapeva fare col "31". Sono anni di assoluto dominio nel mondo dei rally del gruppo Fiat, dopo l'era della Fulvia e della Stratos.

**Se cerchi le fotografie del passato nel nostro ARCHIVIO le puoi trovare ARCHIVIO FOTOGRAFICO DAL 1950 AD OGGI TUTTE LE CORSE PIU' IMPORTANTI AL MONDO OLTRE 5 MILIARDI DI IMMAGINI TUTTI GLI ELENCHI ISCRITTI ORIGINALI DELLE GARE CONTROLLA SUL NOSTRO SITO SE TROVI LA GARA O IL PILOTA CHE CERCHI**





La 131 Abarth è vincente su ogni tipo di fondo e Beppe Volta ne è il miglior interprete, soprattutto dal punto di vista della meccanica e dell'affidabilità.

Agli inizi degli Anni '80 le regole dei rally subiranno un drastico cambiamento e con esse anche il modo di concepire la preparazione delle auto

da corsa. I vecchi gruppi 1-2-3-4 lentamente spariranno, per dare vita ai nuovi gruppi A ed N ma soprattutto al rivoluzionario Gruppo B: non più esclusivamente auto da rally derivate dalla grande produzione, ma anche veri prototipi, nei quali l'impiego di materiali innovativi e dei giusti pezzi di ricambio sarà fondamentale per ottenere grandi successi.

Tutto questo Beppe Volta lo sapeva bene, ma quando si ha esperienza nel proprio lavoro, anche le difficoltà si possono superare facilmente. L'arrivo della nuova arma di casa Lancia, la "037" non è una novità per lui, che aveva già seguito i primi passi della "bomba" sulla pista della Mandria alle porte di Torino. La berlinetta "made in Abarth" resterà la sua carta vin-

Due immagini dal mondo delle cronoscalate: Germano Nataloni e Teodoro Perugini. Amici/rivali entrambe con le Lancia Rally 037 curate da Beppe Volta.



cente che lo proietterà negli anni successivi tra i grandi del rallysmo internazionale. Bella, agile, potente, una vettura ideata apposta per le corse e studiata per rendere ogni intervento e sostituzione meccanica semplice e rapido. Qualità necessarie per ottimizzare i tempi di intervento durante le assistenze nei rally.

Volta viene ingaggiato dal Team Eminence, una squadra molto vicina a quella ufficiale del Martini Racing. Con lui correranno piloti del calibro di Darniche, Clarr e Andrea Zanussi, un giovane di belle speranze che diverrà presto un pilota da battere.

gnola e il secondo posto in Coppa Italia a pochi punti dal vincitore, l'aostano Remo Celesia, anch'egli su una 037. Questi successi sono anche frutto di una collaborazione di meccanici attenti e preparati che, con tecnica e passione, hanno saputo mettere

a punto sui campi di gara vetture sempre performanti, come, ad esempio, durante il Rally Team '971, quando sono riusciti a sostituire il cambio della 037 di Barbero in 18 minuti su 20 di sosta, permettendo poi al driver torinese, come già detto, di aggiudicarsi la corsa. Ma non solo.



Qui a fianco Gianni Cappellino e Gualtiero Furia, già vincitori del Campionato Nazionale di Prima Zona 1984 in azione al Città di Torino del 1986 dove giungeranno secondi assoluti davanti a uno scatenato Franco Cunico.

Sotto si lavora freneticamente attorno alla 037 di Chomat-Breton durante il 1000 Pistes Rally del 1985.

Una gara dura e selettiva vinta a mani basse dalla 037 di Volta.



Parallelamente il preparatore torinese saprà costruire una serie infinita di successi attorno alla "037", grazie a un lavoro serio e determinato. Difficile elencarli tutti, ci limiteremo a raccontare quelli più importanti.

"Josi" Barbero, pilota gentleman torinese, si aggiudica il Rally Team '971, il rally di Carma-



Sopra Pierino Beltrandi, compianto Gentlemen Driver saluzzese  
si avvia a vincere il rally di Limone Piemonte del 1987.  
Un successo importante per il Team di Volta  
in quanto ottenuto contro i piloti ufficiali Liatti (Grifone) e Rayneri (Jolly).  
Sotto i due fratelli Boretti, vincitori del CRN – Campionato Nazionale Rallies del 1983





I due "fratelli terribili" di Prato, ovvero Boretti-Boretti, si aggiudicano il CRN-83 in una finale, il Rally di Trieste, al cardiopalma portando la loro berlinetta bianca sul gradino più alto del podio.

Nel 1984 Franco Cunico, con la 037 della Bologna Corse è protagonista nel Campionato Italiano, dopo una incredibile stagione vissuta testa a testa con Adartico Vudafieri, pilota di punta del Jolly Club di Milano. Per Cunico una vittoria all'Elba e due secondi posti (a Piancavallo e al Lana), non saranno sufficienti per vincere il titolo, ma va dato atto di come una piccola scuderia privata riuscì nell'impresa di tenere testa allo squadrone di Angiolini.

Krattiger, Balmer, Everett dominano e vincono con le 037 preparate da Volta. Tra tutti va ricordato il successo di Chomat e Breton, primi assoluti in Francia al Rally 1000 Pistes, una gara durissima e selettiva che si correva interamente su sterrato all'interno di un campo militare...

E poi ancora e ancora...Grossi, Preston Jr, Bettanin, Lampo, Serena, Egizii, Ercolani, Barbarigo, Filippi, Maggi, "Pau", Brandt, Vezza, Lucky sono solo alcuni nomi di piloti che hanno corso e vinto con le 037 di Volta...e ce ne

sono altri ancora, ma occorrerebbe creare un database...

Con la fine dei gruppi B e il definitivo pensionamento della 037 la carriera di Beppe Volta continua senza sosta. Ci sono nuove vetture da preparare e nuovi piloti da far correre. Le nuove macchine da rally, meno performanti, ma ugualmente competitive si chiamano BMW M3, Ford Sierra Cosworth e Lancia Delta Integrale. Sebbene per breve tempo, Volta ha comunque dedicato la stessa passione a queste vetture come in passato alla 037, permettendo a piloti del calibro di Pucci Grossi e Giacomo Bossini di vincere

**Un'immagine del Campionato Svizzero Rally. Roger Krattiger al Criterium Jurassien del 1986 e, sotto, Ninni Runfola e Donatella Poli, palermitani, vincono il Trofeo Italia Centro Sud del 1985**

La 037 di Volta vincerà anche la Targa Florio con Tony Fassina, mentre parallelamente nei rally minori di Coppa Italia i successi si ripeteranno. E il caso di Gianni Capellino, forte pilota piemontese trionfatore nella Coppa Italia di Prima Zona. L'anno seguente è la volta di "Ninni" Runfola, gentleman driver palermitano primo assoluto nel Trofeo Italia Centro Sud. E poi successi anche nelle corse in salita. Nataloni, Peruggini e Di Gioia sono solo alcuni piloti che hanno corso nei vari CIVM con le 037 preparate da Volta.

Ma le vittorie non sembrano mai finire. Nel 1986 è la volta di Pierino Beltrandi, Saluzzese, spesso dominatore sia in prima che in seconda zona e vincitore nel 1987 del Rally di Limone Piemonte davanti agli ufficiali Liatti e Rayneri. Un'apoteosi per Beppe Volta. E poi ancora nei vari campionati d'oltralpe dove i vari Gauthier, Roux, Fossa,





ancora lungo le strade della penisola.

Nel 2003 dopo anni di duro lavoro e con la pensione ormai alle porte, Giuseppe Volta fonda, con un gruppo di appassionati, l'Historic Lancia Rally, un club di modello riconosciuto e autorizzato, costituito per rendere vivo nel tempo il mito delle Lancia da rally vincitrici di undici titoli mondiali. Fulvia, Stratos, 037 e Delta, vetture dall'indiscusso prestigio e dominatrici sulle strade di tutto il



mondo.

Lo scudetto HLR oggi è stampato in evidenza sulla tuta ignifuga e sul cofano della 037 di Beppe. Una sorta di marchio indelebile presente in quasi tutte le manifestazioni di rally revivals che si svolgono in Italia per ricordare a tutti che "il mito Lancia non morirà mai..."

E, per dare più prestigio e visibilità a questo gruppo, Beppe ha costruito da se un grosso Motorhome, dipinto con il tricolore e con la bandiera a scacchi, gli stessi che comparivano sulle auto che un tempo preparava. Una sorta di hospitality-vip home, dotata di ogni confort e di un ufficio semovibile, in grado di traslare verso l'alto per poter caricare sulla parte posteriore la macchina da corsa. Un capolavoro di tecnica al servizio dei propri ospiti.

Da preparatore a Gentleman Driver oggi Beppe ha scoperto di avere una sorta di talento nascosto venuto alla luce anche grazie ai consigli di grossi nomi del calibro di Sandro Munari, Markku Alen, Franco Cunico e Dario Cerrato, forti piloti con i quali ultimamente Beppe ha diviso l'abitacolo. Non solo; durante la settimana, da buon meccanico, spesso si diletta nella sperimentazione di nuove soluzioni tecniche applicate alle sue

**Dall'alto: Cunico-Sghedoni primi assoluti all'Elba e secondi nel Campionato Italiano Rally del 1984; Tony Fassina al termine di una prestigiosa carriera vince il Rally della Targa Florio 1984 con la 037-Volta-Goldie sotto il francese Gautier ha incarnato alla perfezione il detto "donne e motori...". La 037 da lui condotta portava come sponsor un noto locale famoso per le sue...signorine**

vetture che poi testa in gara...

Grandi traversi, grandi derapate, piroette e qualche gomma "bruciata" sono ormai all'ordine del giorno. Poco importa; è lo spettacolo che conta, quello che Beppe sa dare lungo le prove speciali. Quello che gli appassionati invocano, appostati sulle curve e sui tornanti. E lui questo lo sa bene.....

# MOLTO MEGLIO DI STRATOS

"Fantastic. Absolutely fantastic.....Molto meglio di Stratos ...!!!"

Sono queste le prime parole pronunciate da un entusiasta Markku Alen dopo i primi giri di prova sul circuito di prova situato a "La Mandria", un parco immerso nel verde di alberi secolari situato a pochi passi da Venaria, piccolo borgo alle porte di Torino.

Alen, ormai pilota di punta del gruppo Fiat, aveva già "spremuta" a dovere sia la Stratos che la 131 Abarth, due vetture che, sebbene gli avessero dato grandi soddisfazioni, non potevano più reggere il passo con la concorrenza, specialmente nei confronti della trazione integrale e del turbo montati sull'Audi Quattro.

"Io molto scettico prima di test..." spiegava Alen in una sorta di dialetto italo-finlandese, foneticamente molto piacevole. "Io molto preoccupato pensando a trazione integrale di Audi Quattro. Io volere una 037 con motore centrale e quattro ruote motrici, ma quando visto solo due subito pensato: come fare maximum attack....??? Invece quando provato macchina e cominciato a correre io pensato: arrivato grande Natale per me!"

In effetti la nuova "bomba", o "pompa" come la chiama Alen, si presentava già dalle prime uscite molto più performante della 131 Abarth. Più veloce di 2 secondi al chilometro, grazie al nuovo motore, lo stesso del "31" ma con il compressore volumetrico, e soprattutto grazie all'assetto variabile, vero punto di forza della Lancia 037.

Fu intelligentemente studiato in modo da poter variare le geometrie, le regolazioni e le tarature senza grossi interventi meccanici. Dal tradizionale sistema McPherson si era passati a quello a parallelogrammi, con due bracci, uno inferiore sul quale lavora la molla e uno superiore dotato di quattro punti di attacco sul telaio, voluto per modificarne le geometrie. Gli

ammortizzatori a gas di tipo Bilstein erano regolabili per mezzo di una ghiera, in modo da modificarne i carichi in funzione del tipo di terreno da affrontare. I tecnici dell'Abarth, coadiuvati dall'ing. Sergio Limone avevano



**Markku Alen agli esordi con la 037. Nella foto con la primissima versione a carburatori durante il TDC del 1982**

fatto un ottimo lavoro, sebbene la prima versione della Lancia 037 avesse avuto ancora grandi margini di miglioramento.

La prima versione della 037, infatti, era molto simile a quella della versione stradale e, solo dopo le prime uscite nei rally, grazie anche ai suggerimenti dei propri piloti, l'Abarth ebbe modo di approntare quelle modifiche che resero la 037 vincente su ogni tipo di terreno.

Le oltre cento pagine della Fiche

di omologazione sono la riprova di tutto questo, a testimonianza di un serio e costante lavoro di sviluppo nel tempo.

Le modifiche più importanti riguardarono l'alimentazione. Dai carburatori si passò a una iniezione meccanica di tipo Bosh che garantiva più fluidità al motore, più coppia ai bassi regimi oltre a un aumento dei cavalli da 260 a 305. L'iniezione ad acqua si rese necessaria per abbassare la temperatura del compressore volumetrico e nel contempo dare più ossigeno al motore. Vennero utilizzati materiali innovativi per l'epoca, quali il kevlar, in modo tale da abbassare il peso della vettura entro i limiti dei 960 Kg. imposti dalla FISA.

L'Abarth per questo aveva approntato per sé 20 autovetture denominate EVO 1, in aggiunta alle 222 stradali necessariamente costruite per ottenere l'omologazione in gruppo B. L'anno successivo al titolo iridato, furono approntate ulteriori 20 automobili denominate EVO 2, con una serie di accorgimenti tecnici voluti per contrastare lo strapotere Audi e Peugeot nei rally. I problemi riscontrati nelle gare più dure obbligarono i tecnici a nuove soluzioni. Ecco quindi nuove sospensioni, nuovi freni, un motore con la cilindrata portata da 2000 a 2100 cc, un compressore volumetrico maggiorato e una nuova carrozzeria più leggera e aerodinamica sul posteriore. I quasi 350 cv "spremuti" dalle nuove 037 non furono comunque sufficienti per combattere ad armi pari con le rivali nei rally e la 037 non ebbe più modo di trionfare nel Campionato del Mondo Rally, dopo quello vinto nel 1983. C'è da dire però che ogni sacrificio fu comunque ampiamente ripagato e, anche nell'era delle turbo 4x4, ovvero dal 1984 al 1986, la 037 ebbe modo di trionfare sia nelle gare del Campionato Europeo che in quelle dei campionati nazionali di Italia, Francia, Svizzera e Spagna. Dimostrando, in più occasioni di essere ancora la vettura da battere.

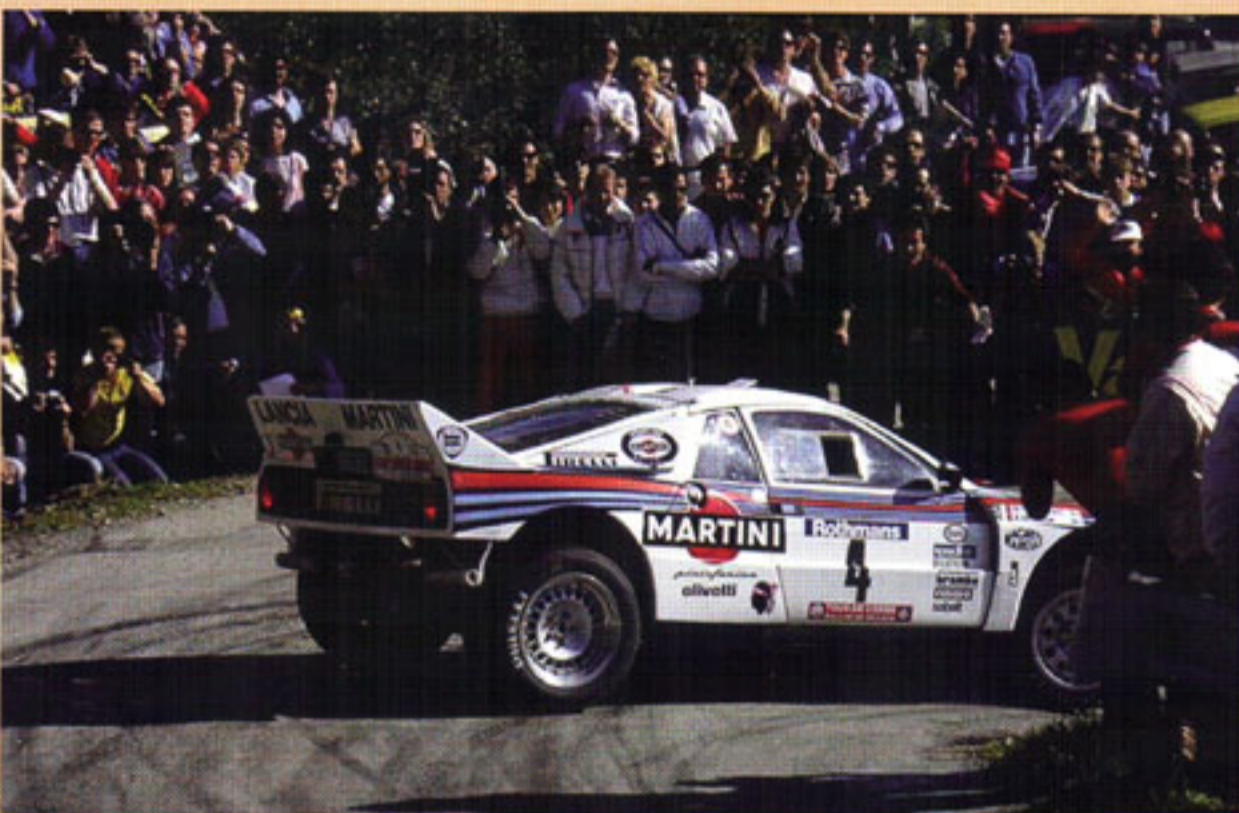
# ATTILIO BETTEGA E LA LANCIA 037

Attilio Bettega era un talento. Un talento vero.

Ci ha lasciati una mattina di maggio mentre stava affrontando una lunga e selettiva prova speciale al Rally Tour de Corse del 1985.

Lo stesso rally che, tre anni prima, lo aveva ancora visto protagonista in negativo.

Una terribile uscita di strada, infatti, lo aveva costretto a restare diversi minuti all'interno dell'abitacolo con le gambe fratturate, in attesa dei soccorsi. Sono cose inspiegabili. Sono segni del destino.



Ma Attilio, da buon trentino, aveva un carattere e un temperamento forte.

Aveva trovato subito la forza di continuare a correre, contribuendo in buona parte allo sviluppo della berlinetta torinese.

Di auto da corsa se ne intendeva davvero.

Aveva iniziato a correre nel 1977 con la piccola A112 nel Trofeo, vincendolo subito e dimostrando grandi doti di guida. Aveva poi strabliato con la Ritmo Abarth, riuscendo addirittura a vincere la mitica prova speciale del Col de Turini, durante il Montecarlo del 1980. Aveva poi proseguito la sua carriera con la Lancia Stratos e con la 131 Abarth, due vetture che lo consacrarono tra i grandi del nostro sport. Poi l'arrivo della 037.

Attilio amava davvero guidare questa vettura. Diceva di lei che aveva una notevole trazione e un'ottima frenata. Insomma, era davvero equilibrata. Sulla

La prima e l'ultima volta di Attilio sulla 037. Tour de Corse 1982 (sotto) e 1985 (sopra).

terra aveva ancora qualche difetto di assetto, specialmente negli inserimenti in curva, ma sull'asfalto era davvero competitiva. Una vettura che richiedeva un certo adattamento alla guida, ma che, se sfruttata al 100% poteva dare grandi soddisfazioni...

Attilio con questa vettura ottenne grandi risultati dopo il disastroso esordio nella terra di Napoleone.

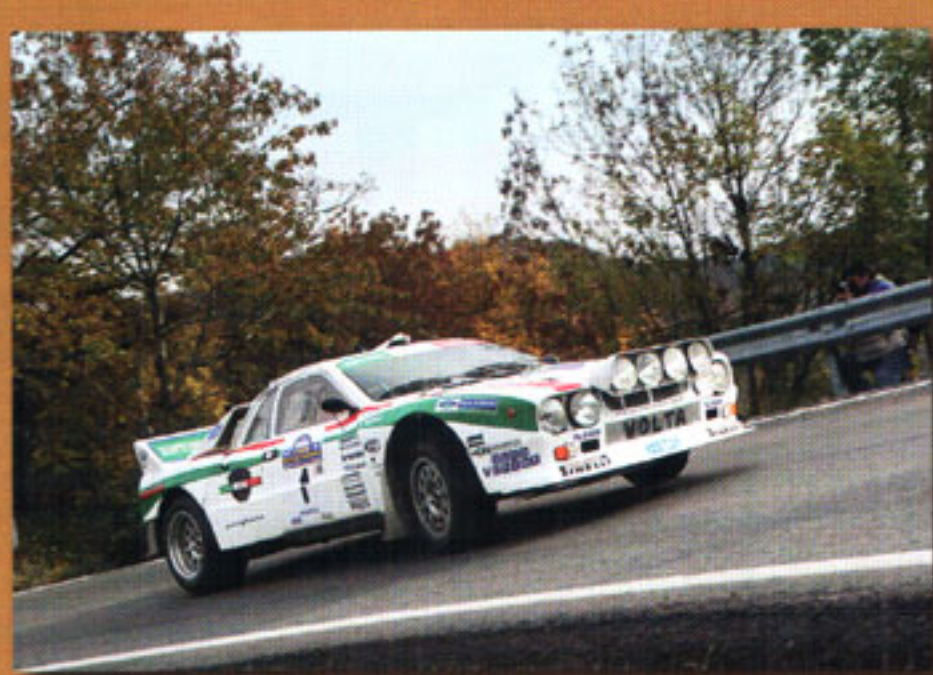
Due terzi posti nel Campionato del Mondo del 1983 in Nuova Zelanda e a Sanremo. Un quinto assoluto all'Acropolis e un quarto posto al Tour de Corse.

L'anno successivo, sempre con i colori ufficiali del Martini Racing, quinto a Montecarlo, settimo al Tour de Corse, quarto all'Acropolis, terzo a San Marino e in Portogallo, secondo a Sanremo e primo assoluto al Rally di Monza. L'ultimo show, Attilio ce lo regalò al Rally di Costa Smeralda del 1985 dove, con la 037 della Tre Gazzelle, arrivò secondo assoluto dietro a Dario Cerrato, poi campione Europeo con il Jolly.

Cosa successe poi in Corsica, tutti lo sappiamo. Fu una fatalità o fu un errore umano? La Lancia 037 era troppo fragile strutturalmente? Sono domande alle quali è difficile rispondere.

Quello che conta è che il beffardo destino, durante una soleggiata mattina di maggio ci ha portato via per sempre un campione vero. Ed è bello, in ogni occasione, ricordare le sue gesta. Perché i veri miti non muoiono mai.





A Fianco: Volta-Molonato sugli sterrati del Rallylegend 2008 con la 037-HLR. Dall'alto: Gianfranco Cunico e Beppe Volta al Valpantena del 2006; Sandro Munari e Beppe Volta al Rally Revival Città di Forlì del 2006; Giuseppe Volta scarica la sua 037 dalla parte posteriore del suo Motorhome. Siamo alla pista de La Mandria per un serie di test su assetto e motore

# La LANCIA RALLY 037

Il 21 aprile del 1982, durante il Salone di Torino, una vettura rossa,

simbolo da sempre delle auto sportive italiane, era oggetto di ammirazione presso lo stand Lancia.

Bella, aggressiva, accattivante e subito oggetto di desiderio di tutti gli appassionati.

Il suo nome molto semplice

era Lancia Rally e il significato di queste due semplici parole non lasciava alcun dubbio su quello che sarebbe stato il suo compito principale. Era un'automobile nata per correre; e per vincere.

Lo sviluppo di questa vettura fu pensato due anni prima. Alla fine degli Anni 70, le vetture di Gruppo 4 erano ormai vicine al pensionamento. Un po' perché la FISA (l'attuale FIA) aveva dettato le basi per un nuovo gruppo nei rally, denominato gruppo B e un po' perché altre case automobilistiche, decisamente agguerrite,

Testo e foto: Mirko Molonato



stavano per debuttare con nuove soluzioni tecniche. L'Audi su tutti, con la nuova Audi Quattro, dotata di motore turbocompresso e di trazione integrale. Una novità per l'epoca che fu vista da molti con scetticismo, ma che fu poi la strada giusta per tutte le case impegnate nel mondiale rally. La Lancia Stratos e la 131 Abarth, che tanto avevano dato sulle strade di tutto il mondo non avevano più margini di sviluppo e, inoltre, il nuovo gruppo B richiedeva soluzioni tecniche oltremodo innovative per questi vecchi modelli.

A Torino, i vertici della Fiat considerarono tre tipi di

vetture: la Fiat Ritmo, vettura a due volumi, la Lancia Delta e la Lancia Beta Montecarlo. La prima fu subito scartata. La nuova arma per i rally avrebbe dovuto essere, per questioni di mercato, griffata Lancia e, nonostante questo, fu scartata anche la Delta, poiché troppo simile alla Ritmo.

Rimase quindi la Beta Montecarlo, vettura dal carattere decisamente sportivo e, a detta dei progettisti Abarth, una buona base per costruire una vettura da Rally.

Lo staff dell'Abarth, capitanato dall'Ingegnere Sergio Limone, iniziò da un foglio di carta bianco a progettare la nuova vettura da rally e dopo sei mesi, nel dicembre del 1980, il progetto SE037 era diventato realtà, con la realizzazione di un prototipo funzionante costruito presso l'atelier di Dallara.

Questo prototipo aveva però un grosso difetto. Era molto "sgraziato" nell'aerodinamica in quanto era una sorta di combinazione tra una Beta Montecarlo e

una Ferrari. Questo modello, fu decisamente bocciato dall'Ing. Fioravanti, allora responsabile del centro Studi della Fiat, e da quel momento il progetto si divise in due strade parallele, per poi convergere verso ciò che oggi possiamo ammirare.

In alto: 1982, presentazione a Sestriere dello Junior Team. In fila le Lancia Rally 037 che affronteranno la stagione 1983 Grifone-Wurth, Tre Gazzelle-F e Jolly Club-Totip.

Qui a fianco: Lancia 037 ladies. Da una cartolina del 1982 l'equipa Mandelli-Borghesi portacolori del Jolly Club Totip.



**totip**

RALLY TEAM

Il motore e la parte meccanica furono affidati all'Abarth, mentre l'aerodinamica al centro studi di Pininfarina. Meccanica e aerodinamica. Due scienze, due filosofie e due importanti materie di studio per rendere vincente una vettura da corsa, applicate con saggia maestria alla Lancia 037.

I tecnici Abarth, come si è detto, partirono da una Beta Montecarlo. Di questa auto utilizzarono solo la parte centrale della scocca, alla quale applicarono una serie di tubi in acciaio a sezione tonda da 25-30 mm per formare una sorta di gabbia anteriore e posteriore, la prima per l'attacco delle sospensioni e dei radiatori di acqua e olio, l'altra per le sospensioni posteriori, i serbatoi e ovviamente il motore. Una struttura decisamente robusta

in grado di resistere a sollecitazioni violentissime, cosa assai normale parlando di una vettura da rally in grado di correre anche su terreni accidentati e di scarsa aderenza. Il fattore di sicurezza non è quindi stato trascurato, anzi molta cura è stata posta nella costruzione di un robusto roll-bar, omologato dalla FISA e rispondente alle severe regole espresse nell'allegato J in materia di schiacciamento, dimensioni e montaggio. Quest'ultimo è stato realizzato con tubi di 35 mm di diametro, a forma di gabbia, con quattro montanti laterali raccordati sul tetto e alla

base da puntoni di collegamento. La funzione di questo importante elemento è ovviamente quella di proteggere l'equipaggio in caso di incidenti, cappottamenti o urti laterali. Numerosi crash-test, inoltre, sono stati eseguiti presso il centro di sicurezza della Fiat a conferma della bontà del prodotto. I risultati sono stati davvero eccellenti. La capacità di assorbimento d'urto della scocca si è rivelata talmente elevata che, al termine degli im-



**Qui sotto: la prima uscita della 037 versione stradale al campo volo di Corso Marche a Torino.**

**A fianco: un'immagine del prototipo denominato SE037 durante i primi test alla pista de La Mandria alle porte di Torino**



# LA LANCIA RALLY 037 NEL WEB

Si chiama [www.lanciarally037.com](http://www.lanciarally037.com) il sito web interamente dedicato alla vettura campione del mondo rally 1983.

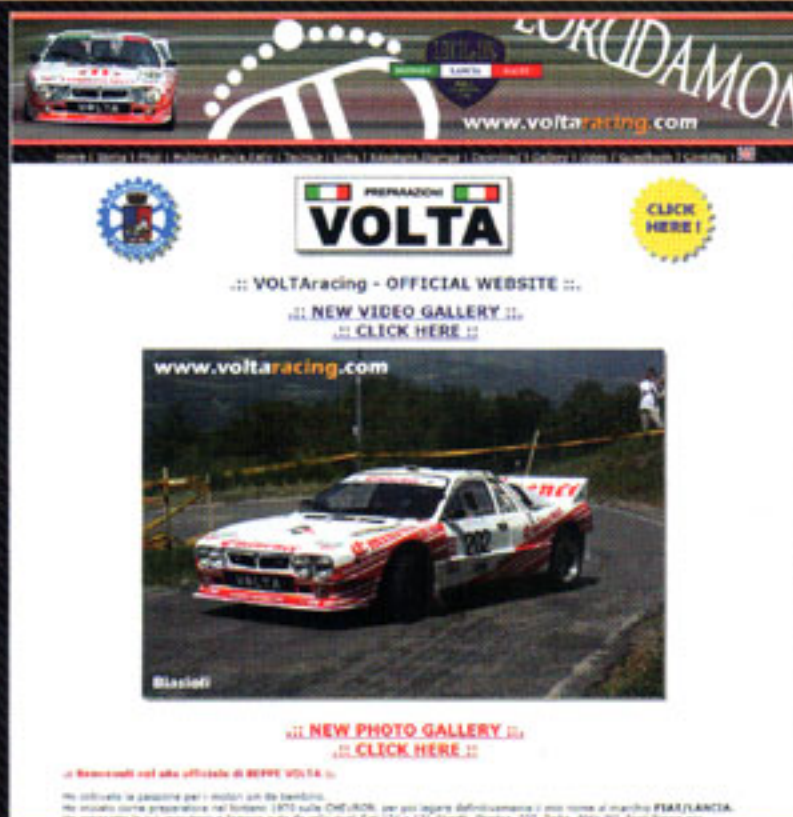
Realizzato da Mirko Molonato, da sempre grande appassionato di rally, racchiude tra le pagine un'analisi completa ed esaustiva sulla storia della berlinetta torinese.

Si parte dal progetto, con la descrizione delle varie fasi di costruzione: dai primi disegni su carta al primo prototipo, dai test sul circuito di La Mandria all'industrializzazione. Tutto completato da disegni tecnici ed immagini inedite.

Il sito poi spazia a 360° con dati tecnici, prova su strada e analisi tecnica sia della versione stradale che di quella da corsa sottolineandone differenze ed analogie. E' possibile anche consultare on-line il libretto di uso e manutenzione, un documento ormai introvabile.

Parlando di 037 non si può non raccontare dei piloti, dei preparatori e delle scuderie che hanno reso vincente questa vettura. All'interno di [www.lanciarally037.com](http://www.lanciarally037.com) moltissime informazioni su tutto questo, nonché aneddoti e racconti del passato. Una finestra sul Rally di Montecarlo del 1983 racconta la vittoria più prestigiosa della stagione nell'anno del titolo mondiale, mentre all'interno di un database si trovano la storia e le immagini dell'era del Gruppo B ed un elenco completo con tutti i risultati conseguiti in sei anni di corse. Due gallery con all'interno oltre trecento immagini, infine, ci fanno vedere la 037 nei rally di ieri e di oggi. Una vera enciclopedia per l'appassionato della Lancia Rally 037. Davvero imperdibile.

Dello stesso autore anche [www.voltaracing.com](http://www.voltaracing.com), un sito nel quale si raccontano la vita e le gesta del mitico preparatore Giuseppe Volta. Di rilievo l'incredibile fotogallery, suddivisa tra immagini del presente e del passato. Dalle Abarth alle Chevron, dalle 131 Abarth alle Lancia 037, tantissime fotografie dall'album dei ricordi di un personaggio che ha fatto la storia dei rally. E, per finire, una videogallery con i cameracar della 037, per vivere le emozioni di una prova speciale a fianco del preparatore-gentleman driver.



Le home Page dei siti [www.lanciarally037.com](http://www.lanciarally037.com) (a sinistra) e [www.voltaracing.com](http://www.voltaracing.com) (a destra)

patti, era ancora possibile aprire le porte. Inoltre l'arretramento del piantone dello sterzo era di soli 20 mm, contro i 127 ammissibili imposti dal regolamento. La Lancia Rally 037 quindi è costituita da una struttura solidissima che unisce leggerezza e robustezza fornendo un livello di sicurezza veramente eccezionale e con ogni particolare studiato per resistere

alle più alte sollecitazioni. Nella scelta del propulsore, nulla fu lasciato al caso. Il propulsore è un classico di casa Fiat, con quattro cilindri in linea di 1995 cc. e quattro valvole per cilindro. Queste soluzioni tecniche, sebbene singolarmente, erano già state adottate in precedenza dal Reparto Corse Fiat con ottimi successi. La testata a quattro valvole

era già stata sperimentata sulle pluri-vittoriose Fiat 131 Abarth e a sua volta derivava da un'evoluzione del motore 1800 cc. adottato dalle Fiat 124 Abarth. La scelta di questo motore, la cui potenza fu incrementata dal compressore volumetrico, fu caldeggiata dall'Ing. Aurelio Lampredi, preparatore tecnico dell'Abarth e forte sostenitore del diverso sistema di sovralimen-



tazione. In quel periodo, le case automobilistiche avevano pareri contrari sull'utilizzo del turbo nei rally. Persino all'interno della stessa Abarth c'erano pareri opposti e dubbi, soprattutto dopo l'esperienza accumulata nella realizzazione della Lancia Stratos Turbo, fortemente voluta da Cesare Fiorio e dall'Ing. Tonti per l'utilizzo della "regina" in pista. Lampredi aveva validi motivi per sostenere l'adozione del Volumex. Prima di tutto ricordava gli ottimi risultati ottenuti in pista dalla Beta Montecarlo, seconda assoluta al giro d'Italia, e dal prototipo 035, una Fiat 131 Abarth modificata nel motore e nell'aerodinamica per correre nella 24 ore di Le Mans. Secondariamente il fatto di utilizzarlo su una macchina da rally poteva essere un buon veicolo promozionale per la

vendita delle Lancia Trevi e Beta HPE, vetture stradali che adottavano tale sistema. Infine, cosa importantissima, i motori turbo, pur fornendo elevate prestazioni, avevano un grosso difetto ai bassi regimi, il cosiddetto "turbo-lag" ovvero il ritardo di risposta. Per un'auto da rally che percorre sovente strade tortuose e tornanti stretti, una immediata accelerazione è fondamentale, pertanto il motore turbo avrebbe portato alla vettura torinese solo un grande handicap. Chiaramente, per ottenere un buon abbinamento motore-telaio-prestazioni, altri aspetti furono presi in seria considerazione. Il carter secco, come nelle auto da pista, il cambio ZF già utilizzato su vetture come la Maserati Bora e la De Tomaso Pantera, i freni a disco autoventilanti e le sospensioni

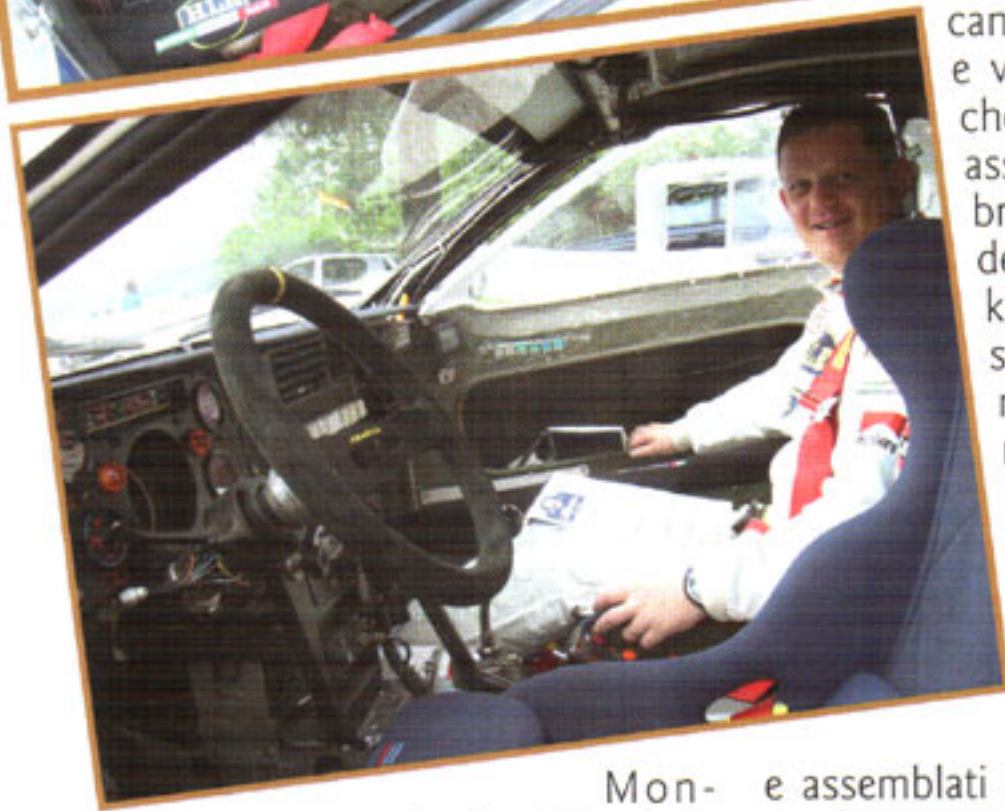
regolabili sono solo alcuni dettagli presenti sulla 037, chiaramente già sperimentati nel mondo delle corse che, perfezionati sulla berlinetta torinese, hanno saputo renderla vincente.

Il lavoro parallelo svolto dal designer Pininfarina rese la linea della "rossa" 037 davvero accattivante rispetto al prototipo iniziale e, nel contempo, di gran classe. Si cercò di creare un profilo in grado di poter sfruttare un carico aerodinamico che evitasse pericolosi alleggerimenti dell'avantreno, tipico delle auto a motore posteriore, e contemporaneamente aumentare la pressione dinamica con opportuni accorgimenti realizzati per far fluire l'aria sia sopra che sotto la scocca.

Il risultato fu veramente notevole. Più larga e lunga rispetto la Beta

**Qui sotto e nella pagina seguente interno e motore della 037 evo due di Beppe Volta. Cura maniacale per ogni piccolo dettaglio, frutto di anni di esperienza nella preparazione di questa vettura.**





rendere la lancia 037 una vettura unica nel suo genere e, ancora oggi, una tra le più belle vetture sportive mai costruite.

Un capolavoro della tecnologia italiana, realizzato in pochissimo tempo, studiato per le corse su strada e per poter effettuare interventi meccanici in modo facile e veloce dal momento che, nei rally, i tempi di assistenza erano molto brevi. Oggi potremmo definire la "037" una kit-car, ma allora era semplicemente la massima espressione del gruppo B. Tutti i componenti, così come studiati, vennero inviati nello stabilimento Lancia di Borgo San Paolo a Torino

Montecarlo, la 037 si distingueva per il cofano bombato, la griglia anteriore con i doppi fari, l'ampio parabrezza posteriore e il lunotto che metteva in mostra il motore posteriore, caratteristica questa appartenuta in passato solo a vere vetture da corsa Abarth, Alfa Romeo e Ferrari. E poi ancora il tettuccio rimovibile con due bombature, necessarie per evitare che la testa del pilota toccasse il soffitto, e ancora due grandi prese d'aria laterali denominate "orecchie" per fornire sempre aria fresca al motore e un vistoso alettone posteriore sono solo alcune delle caratteristiche che hanno saputo

e assemblati in una piccola catena di montaggio. Ogni esemplare dei 222 costruiti veniva montato a mano, poi smontato per la verniciatura e infine riassembleto. Ogni singolo pezzo era sottoposto a severi collaudi, impensabili per una grande produzione ma fondamentali trattandosi di un numero esiguo di vetture pronte per l'utilizzo nei rally. Solo l'occhio esperto era in grado di valutare e apprezzare ogni piccolo dettaglio di una vettura costruita con cura maniacale. Al termine di questa fase ogni 037 veniva provata e debitamente messa a punto da Giorgio Pianta, responsabile della qualità dell'Abarth e, solamente dopo il suo

benessere, l'auto arrivava al concessionario.

Linee morbide ma aggressive, telaio leggero ma robusto, motore elastico ma cattivo, freni potenti e modulabili, assetto variabile, eccellente tenuta di strada e prestazioni da vera sportiva. Questo è il look della Lancia Rally 037 capace ancora, nel terzo millennio, di affascinare migliaia di appassionati. Negli anni successivi la tradizione delle sportive italiane è continuata e, ancora oggi, è un simbolo e un mito. La Lancia Delta S4 era rossa, così come la Delta Integrale, ultima auto a difendere i colori italiani nei rally. E poi naturalmente ci sono le Ferrari, vetture uniche nel loro genere e vincitrici degli ultimi tre titoli mondiali di Formula 1. Ci auguriamo, da sportivi ed appassionati, che, una volta finito il ciclo delle rosse da pista, possa aprirsi un nuovo nei rally, con una rossa italiana nuovamente sul tetto del mondo.

#### "CARNEADE...CHI ERA COSTUI?"

Come il Don Abbondio manzoniano, giunti alla fine di questa bella e lunga storia molti di voi, abituati a vedere in copertina i volti dei campioni che hanno fatto la storia dell'automobilismo, si saranno chiesti: "Ma chi è questo Molonato?!?".

L'amico Mirko (nella foto), oltre che essere l'autore dei servizi dedicati alla Lancia Rally 037 e a Beppe Volta, è soprattutto e senza dubbio il più grande appassionato al Mondo della berlinetta di Chivasso. Questa passione lo ha portato, unico nella quinquennale storia di GD, a meritarsi la copertina pur senza mai aver messo di traverso in gara una 037...

www.norigomme.it  
info@norigomme.it

**NORI**  
GOMME  
Competizioni

**NORI Elio**

di Nori Massimo & C. sas  
Viale Vicenza, 152/D - 36061  
BASSANO DEL GRAPPA (VI)  
C.F. e P.IVA 02291960249

Tel. 0424 502162

Fax 0424 502163

la storia si ripete...

in anteprima per voi i nuovi cerchi Nori



LICENZA COSTRUTTORE CSAI  
N. 116106

DISTRIBUTORE UFFICIALE PER L'ITALIA HISTORIC RACING:



scopriteli sul nostro sito web