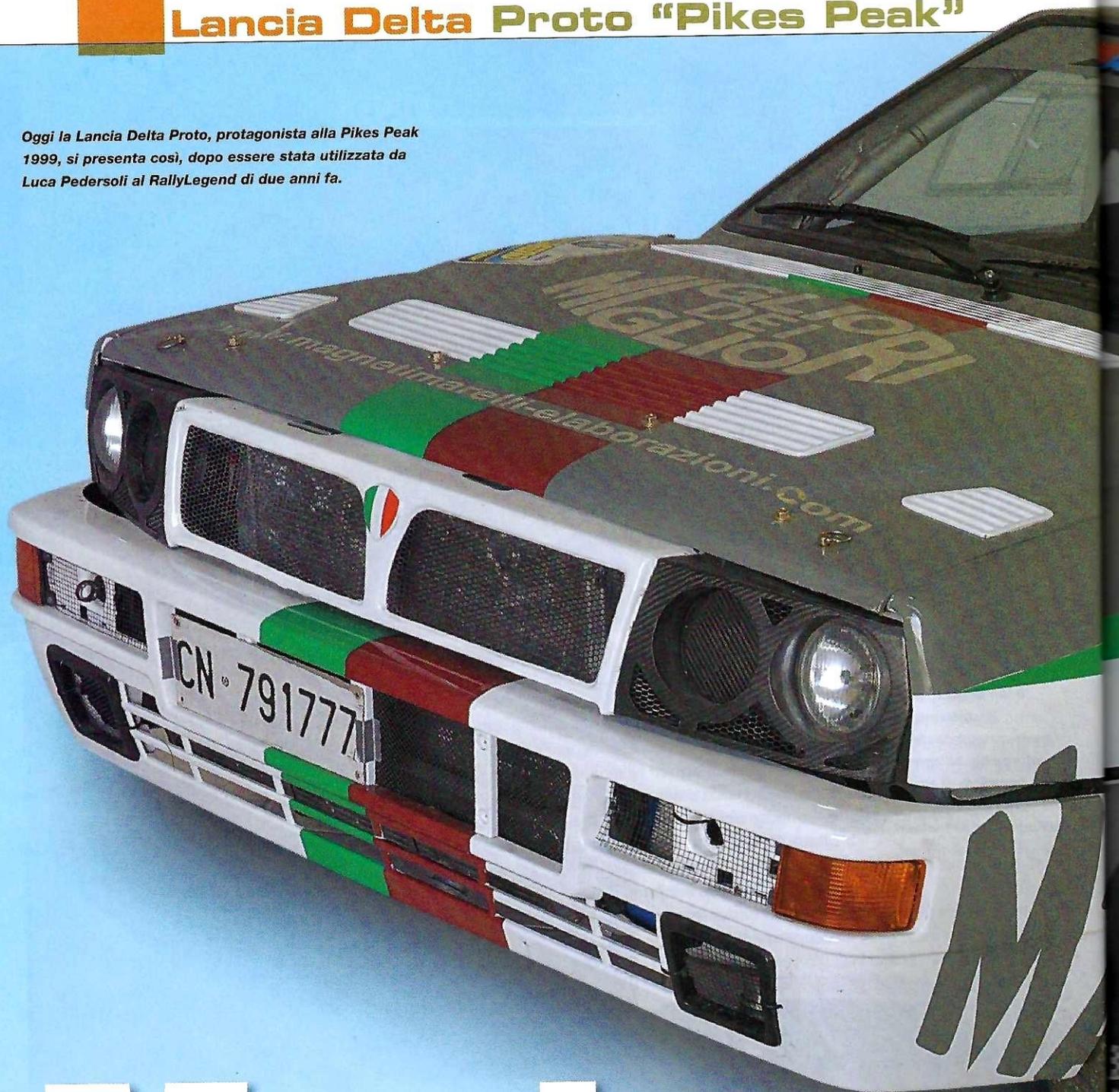


Lancia Delta Proto "Pikes Peak"

Oggi la Lancia Delta Proto, protagonista alla Pikes Peak 1999, si presenta così, dopo essere stata utilizzata da Luca Pedersoli al RallyLegend di due anni fa.



Mostro tra le **nuvo**



Il prototipo realizzato dall'Astra Racing nel 1999 con quasi 500 CV sotto il cofano vinse la propria categoria nella cronoscalata americana. Fu il monegasco Richelmi a portarla al successo ad oltre 4.300 metri d'altezza.

DI GIAN DOMENICO LORENZET FOTOGRAFIE GREMO

■ Che la Delta fosse una vettura "nata bene" è cosa nota a tutti, così come la sua poliedricità e la sua lunga competitività. Un esempio potrebbero essere le due vetture che il francese Jean-Louis Schlesser e lo spagnolo Salvador Servi condussero con poca fortuna alla Dakar 1994. Ma ancora di più è l'esemplare che nelle mani del gentleman driver Jean-Pierre

Richelmi, tre volte campione francese su terra, ha corso la Pikes Peak, la famosa cronoscalata americana, permettendo al monegasco di aggiudicarsi, nel 1999, la categoria Open ed il premio per il Rookie of the year, ovvero il miglior debuttante di quell'edizione. Una belva capace, in un test, di impiegare 2"98 per andare da 0 a 100 chilometri orari...

le



Motore da pista

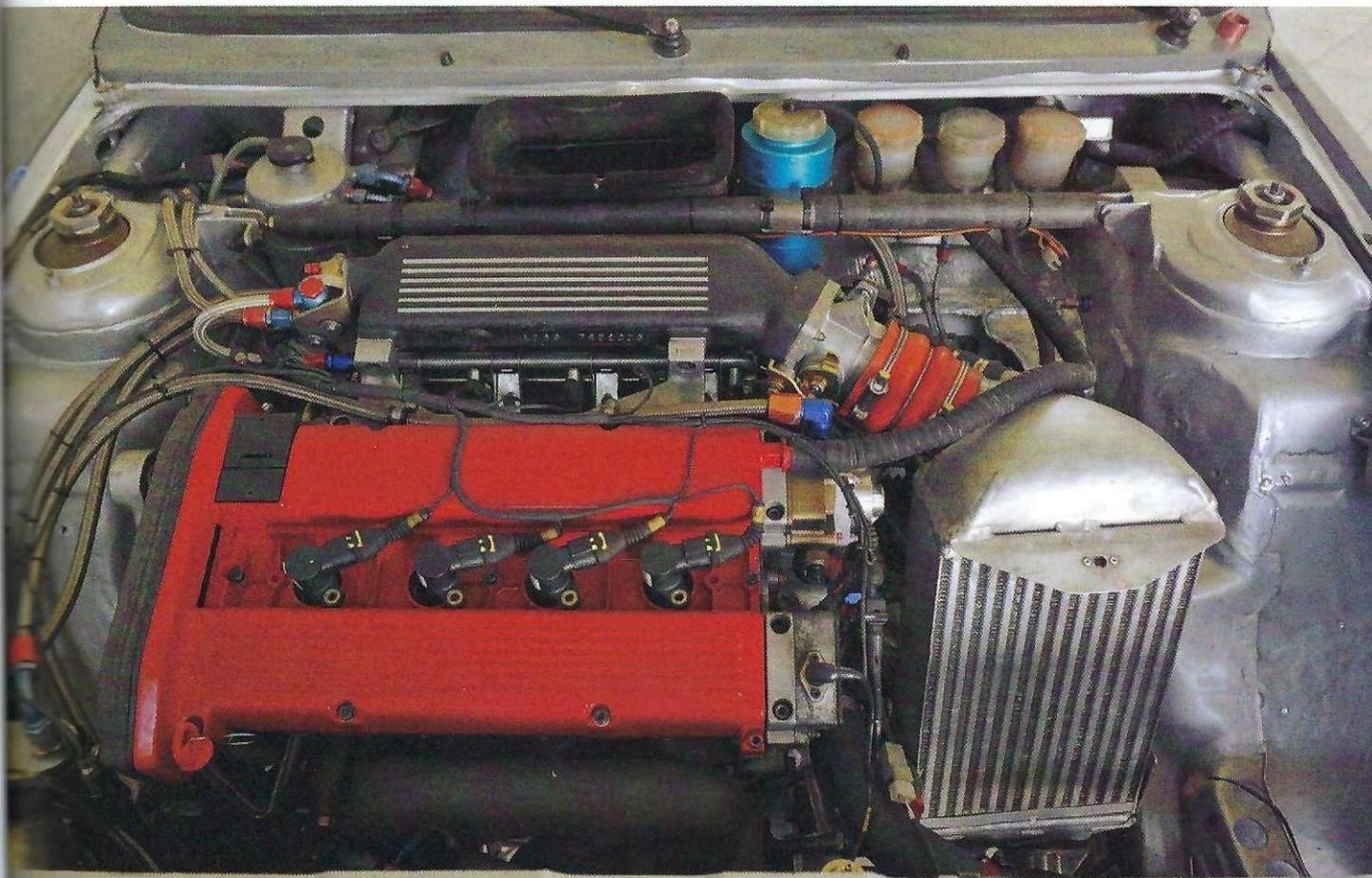
Mauro Pregliasco ed i tecnici dell'Astra Racing sono partiti dalla base della Lancia Delta proto utilizzata da Gustavo Trelles nel Campionato spagnolo su terra che venne profondamente rivista sia nella meccanica sia nel telaio per adattarla alle condizioni della gara statunitense. Innanzitutto si montò il motore utilizzato sulle Alfa Romeo 155 GTA impegnate in pista nel Campionato Super-turismo. Il propulsore, quattro cilindri e doppio albero a camme in testa, deriva da quello della Delta da rally ma è stato rivisto dai tecnici Alfa nel circuito aria: cambia il collettore di scarico (che è a quattro condotti che confluiscono in uno solo), l'intercooler ed il collettore d'aspirazione. Sulla vettura al posto della turbina Garrett T3 si è potuto montare una T4, quindi un turbo di maggiori dimensioni, che lavora alla pressione

di 1,7 bar e che può arrivare fino a 2,8 bar. La "Pikes Peak" ha una flangia da 34 mm. Dell'Alfa 155 il prototipo mantiene anche gli alberi a camme mentre le valvole sono diverse nel materiale e nel peso (circa il 30% in meno rispetto a quelle utilizzate sulla Gruppo A), speciali anche i pistoni mentre il volano pesa circa la metà di quello originario. Tutto questo, oltre ad altri interventi, ha portato ad una potenza di 480 CV a 6.300 giri, con una fascia di erogazione che va dai 3.500 ai 7.500 giri, punto in cui il motore è ancora in grado di "tirare fuori" 430 CV.

Sopra il vano posteriore della Delta elaborata dai tecnici dell'Astra, sotto una vista di tre quarti della vettura che pesa meno di 1.000 chilogrammi.

Mauro Pregliasco è il titolare dell'Astra Racing che, negli anni post Abarth, è stato il punto di riferimento per le Lancia Delta da corsa.





Il propulsore, sopra, montato sulla Delta "Pikes Peak" deriva da quello utilizzato sulle Alfa Romeo 155 GTA che hanno corso nel Superturismo in pista.



Da Trelles a "Pede"

La Delta Pikes Peak dell'Astra Racing in origine era una Delta Integrale 16V modificata nel 1991 dalla struttura di Mauro Pregliasco su suggerimento del reparto progettazione e sperimentazione dell'Abarth. Innanzitutto si allargarono le carreggiate, poi si provvide all'innalzamento dei duomi delle sospensioni per permettere alle stesse delle escursioni maggiori dato che, soprattutto al posteriore, tendevano ad andare a tampone in compressione mettendo in crisi la tenuta di strada. L'aspetto finale fu molto simile a quello della Deltona presentata l'anno dopo. La vettura debuttò alla salita Nido dell'Aquila 1991 dove vinse con Gustavo Trelles davanti alla Delta 16V di Biasion, nel 1992 con il pilota uruguayano s'aggiudicò il Campionato spagnolo su terra mentre l'anno dopo arrivò seconda. La vettura, ulteriormente modificata, nel 1999 trionfò alla Pikes Peak con Richelmi che la guidò anche l'anno dopo. Nel 2010, con una diversa centralina elettronica, in quanto la Magnet Marelli IAW 90 non è più revisionabile, partecipò al RallyLegend con il bresciano Luca Pedersoli.



Senza retromarcia

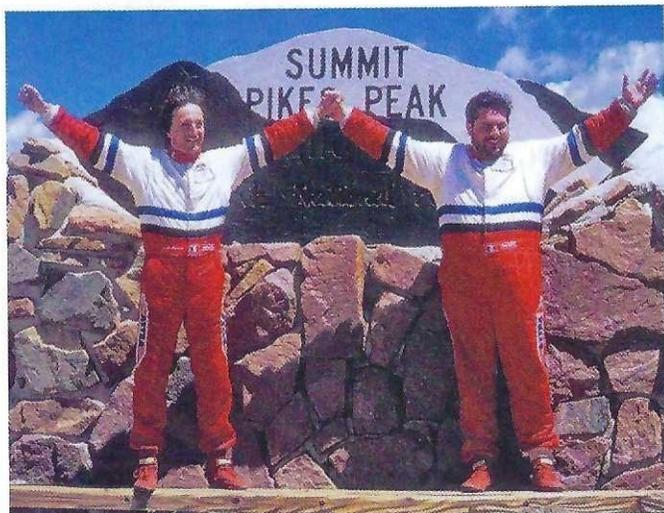
Il cambio non presenta particolari novità: si tratta di quello comunemente utilizzato sulle Delta prodotto dall'Abarth con sei rapporti (il finale è da 206 km/h) ad innesti frontali. Non dispone però della retromarcia: in una gara come la Pikes Peak non serve ed eliminare gli ingranaggi contribuisce a ridurre il peso complessivo. Gli autobloccanti sono ZF, anteriormente la taratura è al 40%, posteriormente al 90% in trazione ed al 40% in rilascio. La Delta Gruppo A monta all'anteriore dei dischi freno da 332 mm di diametro, sul prototipo i tecnici Astra hanno scelto dei dischi da 313 mm per risparmiare peso sulle masse non sospese mentre al posteriore sono stati montati quelli da 282 mm usualmente utilizzati sulla Delta da rally. Le pinze, a quattro pistoncini, sono fornite dalla Brembo. I cerchi sono degli Speedline in magnesio da 17".

Festival del carbonio

Gli interventi non hanno riguardato solo la meccanica ma anche la scocca. Quella originaria era una di



Sopra il cruscotto digitale Magneti Marelli e, sotto, la centralina elettronica che ha sostituito la "mitica" IAW 90. A destra la consolle centrale con la leva del cambio in primo piano. Nell'altra pagina una vista dell'abitacolo.



Gentleman del Principato

Imprenditore monegasco nato il 18 maggio 1957, Jean-Pierre Richelmi è il classico gentleman driver appassionato di qualsiasi cosa abbia un motore. Il suo debutto motoristico avviene nel 1978 e sceglie subito i rally dove corre con un'Opel Ascona. Vanta una manciata di partecipazioni nel Mondiale, miglior risultato il quinto posto in Portogallo nel 1997 con una Ford Escort Cosworth. Nel palmarès anche il successo

al Rally di Cipro 1999 con una Subaru Impreza WRC della Procar e tre campionati francesi su terra (1993, 1995 e 2003). Sul circuito di casa sua, Montecarlo, corre in alcune occasioni nella Porsche Supercup e nel Gran Premio di F1 storiche con una Ensign N175. Per una decina d'anni è uno dei protagonisti del Trophée Andros su ghiaccio e nel 2001 s'aggiudica la serie Irsi, ovvero la Coppa del Mondo su ghiaccio. Alla Pikes Peak



nel 1999 con la Delta è settimo assoluto e primo della categoria Open, successo che bisserà nel 2001 con una Toyota Corolla WRC mentre nel 2000 è vittima di una foratura, sempre con la Delta. Ha partecipato anche alla Parigi-Dakar nel 2005 ma un incidente gli provoca un'incrinatura delle vertebre che lo costringe ad oltre sei mesi di inattività. Suo figlio Stéphane, 22 anni, corre in pista: nel 2010 si è classificato secondo nella Formula 3 italiana mentre quest'anno è impegnato nella GP2.

Nell'altra pagina Jean-Pierre Richelmi e Frederic Roba (con la barba), nell'altra pagina, dopo la Pikes Peak 1999 e qui in azione.





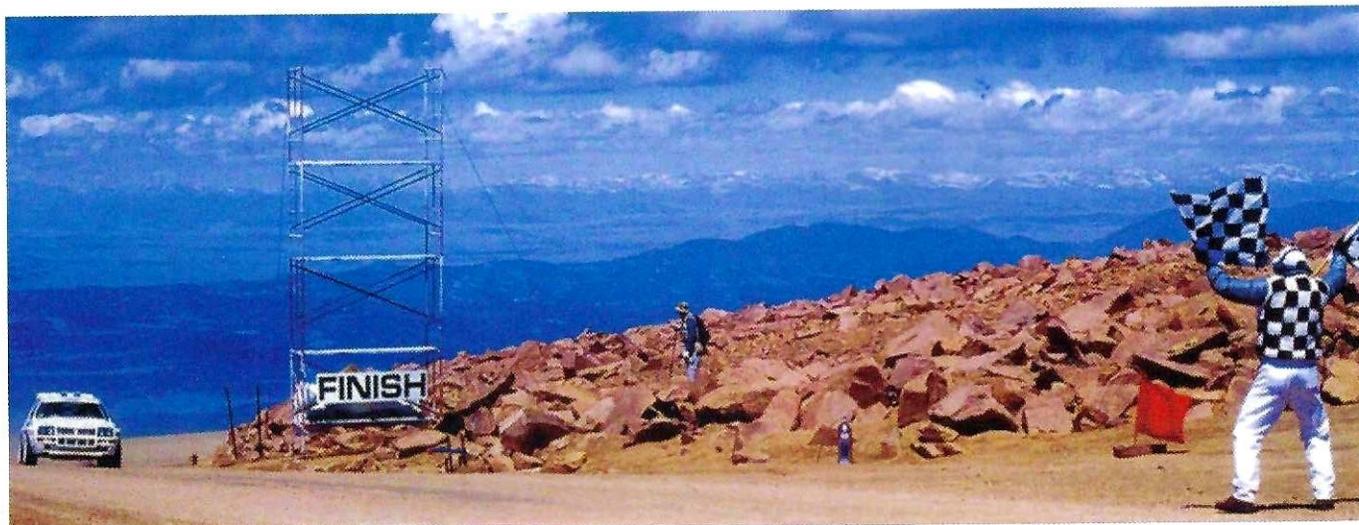
quelle leggere da asfalto con un peso, roll bar compreso, inferiore ai due quintali. All'Astra si è ovviamente fatto largo uso della fibra di carbonio per raggiungere i 970 chilogrammi del prototipo contro gli oltre 1.200 della Gruppo A. Le portiere, il cofano, le minigonne, lo spoiler anteriore e l'intera plancia sono realizzati in fibra di carbonio, i vetri laterali (dotati di apertura scorrevole) e quello posteriore sono in lexan, un policarbonato trasparente il cui peso è ovviamente minore di quello del vetro.

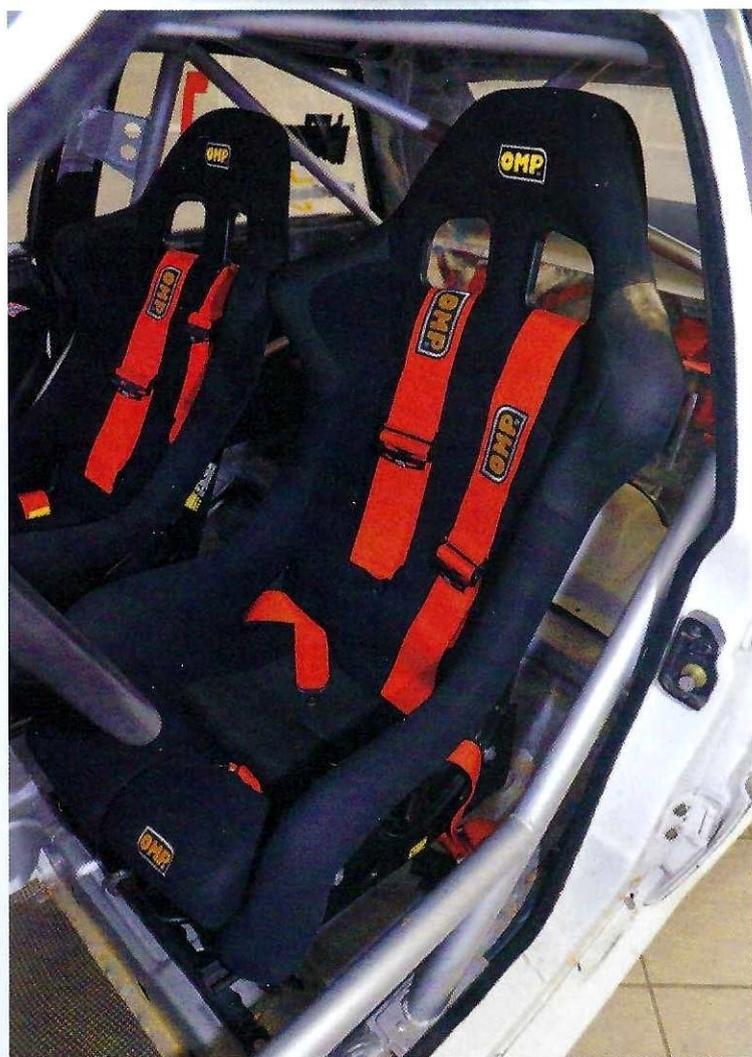
Doppio sedile

Nell'abitacolo, oggi come allora, ci sono due sedili perché, benché sia una cronoscalata, Jean-Pierre Richelmi ha preferito affrontare la Pikes

Peak ascoltando le note dettategli dal navigatore, scelta permessa dal regolamento. Al suo fianco il barbuto e corpulento francese Frederic Roba. La strumentazione della vettura è ridotta al minimo, c'è solo l'indispensabile. Il cruscotto digitale Magneti Marelli è già nella versione "evoluto", sulla sinistra la spia rossa dell'olio. Più a destra il pulsante dello start, gli interruttori dei fari, l'indicatore della temperatura dell'acqua e quello della benzina. Verticalmente, sulla plancia, trovano posto il pulsante della ventola e quello della pompa della benzina, più in basso il ripartitore di frenata e lo staccabatteria. Dalla parte del navigatore c'è il pannello dei fusibili e, in basso, la centralina elettronica che non è più quella originaria.

Sotto Richelmi-Roba all'arrivo della cronoscalata americana. Nella pagina a fianco i sedili anatomici montati sulla vettura, l'alettone posto nella parte posteriore del tetto ed il vetro laterale in policarbonato con la classica apertura scorrevole.





Lancia Delta Proto "Pikes Peak"

Motore	Alfa Romeo 155 GTA Superturismo anteriore trasversale, 4 cilindri in linea di 1.995 cc
Ales. x Corsa	84 x 90 mm
Rapp. di compress.	7,8:1
Potenza max	480 CV a 6.300 giri
Coppia max	71 Kgm a 4.400 giri
Distribuzione	doppio albero a camme in testa azionato da cinghia dentata, testa in alluminio, 4 valvole per cilindro
Alimentazione	sistema digitale integrato Marelli-Weber IAW 90, un turbocompressore Garrett T4 con intercooler
Trasmissione	trazione integrale permanente con tre differenziali, quello centrale di tipo Ferguson, differenziali autobloccanti ZF all'anteriore (taratura 40%) con giunto viscoso Ferguson ed al posteriore (taratura 90% in accelerazione e 40% in rilascio). Cambio Abarth a 6 marce con innesti frontali
Frizione	bidisco Valeo-AP Racing in fibra di carbonio
Sospensioni	anteriori e posteriori a ruote indipendenti, tipo MacPherson, ammortizzatori idraulici Bilstein
Sterzo	a cremagliera con servocomando
Freni	a disco autoventilanti Brembo (ø 313 mm anteriore, ø 278 mm posteriore) con pinze a quattro pistoncini. Freno a mano idraulico
Cerchi	in magnesio Speedline 8x17"
Pneumatici	Pirelli. 225/650-17"
Lunghezza	4.020 mm
Larghezza	1.771 mm
Carreggiata	1.580 mm (anteriore) e 1.520 mm (posteriore)
Passo	2.480 mm
Peso	970 kg
Serbatoio	65 lt.
Velocità max	206 km/h
Da 0 a 100 km/h	2"98