

LANCIA



STORY COLLECTION

cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

63



LANCIA DELTA S4 - 1985



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



Una breve stagione felice

Il 1963, dopo le asprezze e le delusioni degli ultimi anni, sembrava aver finalmente aperto alla Lancia le porte del successo. Una sensazione confortata dai brillanti risultati di vendita della Fulvia.



Superato il tornante del 1962, un anno contrassegnato dalla ripresa delle lotte sindacali all'insegna dello slogan "oggi in Lancia, domani in Fiat" e da uno strisciante rimescolamento delle generazioni e della composizione sociale della manodopera operaia, il 1963 lasciava sperare in una svolta.

Dopo anni di sacrifici, una ristrutturazione dolorosa in termini occupazionali e finanziariamente onerosa, il ritardo accumulato nel rinnovamento della gamma produttiva,

Sopra, la Lancia Flavia 1500 presentata nel 1960 e, sotto, il suo frontale.

pareva finalmente giunta l'ora di raccogliere i frutti del lavoro seminato.

Da alcuni anni Antonio Fessia, indiscusso e temuto autocrate del settore tecnico, aveva impostato la progettazione della Lancia attorno all'idea di vetture a trazione anteriore, che riproponevano lo schema del "gruppo motopropulsore" a quattro cilindri contrapposti, raffreddati ad acqua, di un prototipo messo a punto nell'immediato dopoguerra quando lavorava per il gruppo Caproni Cemsu.

Nel 1960 era stata presentata la Flavia, una 1500 che si fregiava di un duplice primato: prima vettura italiana a trazione anteriore e prima a montare i freni a disco su tutte e quattro le ruote. Grazie a queste caratteristiche innovative, a cui si aggiungeva l'ampio uso di leghe leggere nella parte motore, la Flavia sembrava destinata a rinverdire i fasti della tradizione Lancia.

Una tendenza positiva confermata, tre anni più tardi, dal lancio della Fulvia 1100, l'altra vettura a cui Pesenti e Fessia avevano affidato le speranze di un rilancio dell'impresa.





Come la precedente vettura, di cui riprendeva alcune delle soluzioni tecniche più innovative, anche la Fulvia era a trazione anteriore. Anche in questo caso i fatti sembravano dare ragione alle scelte di Fessia, circondato in quegli anni dall'aura del progettista di genio.

Nel 1962, poi, era stato inaugurato il nuovo stabilimento Lancia di Chivasso, dove venne trasferita la produzione di auto, ad eccezione del solo modello Flaminia che continuerà ad essere prodotta nel vecchio stabilimento di Borgo San Paolo. I primi anni Sessanta furono un momento magico e forse irripetibile per l'industria italiana dell'auto. Naturale che anche in casa Lancia si festeggiasse: con 72 miliardi di fatturato, 44.289 unità prodotte tra autovetture e veicoli pesanti, delle quali oltre 39.000 vendute, la Lancia sembrava aver invertito la rotta, arrivando ad accaparrarsi il 2,9% del mercato nazionale.

Tuttavia, come ricorda lo storico Franco Amatori, la situazione non era del tutto tranquillizzante. A preoccupare non erano tanto le difficoltà segnalate dai documenti interni, che lamentavano la riduzione di protezione dalla concorrenza straniera, i crescenti costi della manodopera e più in generale la mancanza di un'organica politica governativa di sostegno alla diffusione dell'automobile. Il problema vero era piuttosto l'inadeguatezza complessiva dell'azienda di fronte alla sfida della produzione di massa. L'orgoglioso isolamento di Fessia, arroccato alla testa dell'ufficio tecnico, non permetteva il coordinamento funzionale fra i diversi



uffici. Inoltre, per sopperire al deficit direzionale creatosi dopo l'uscita di scena di Fidanza, e a fronte del rifiuto dello stesso Fessia a ricoprire un ruolo imprenatoriale, Pezzenti era stato costretto a farsi carico della direzione di impresa. Tuttavia a causa dei molti impegni e della distanza di Torino dal baricentro dei suoi affari, che restava Bergamo, finiva per occuparsi della Lancia in modo discontinuo. È lui stesso a dirlo: "Io arrivo a Torino quei sabati e quelle domeniche in cui posso andarvi (qualche volta anche i lunedì) e non entro negli uffici, entro nella fabbrica, parlo con uno, parlo con l'altro, domando perché stanno facendo così... perché è successo questo inconveniente... e alla fine sono sufficientemente informato di tutti i settori". La fragilità organizzativa di questo assetto e il peso di una direzione talvolta troppo distratta lo si sarebbe visto pochi mesi più tardi, quando il variare della congiuntura avrebbe messo impietosamente in luce tutti i limiti della gestione della Lancia.



Sopra, una Lancia Fulvia berlina prima serie.

Di questo modello erano tipici il profilo della coda e le luci orizzontali e asimmetriche. I rostri applicati ai paraurti in acciaio inox erano presenti solo sulle prime Fulvia.

A sinistra, la Lancia Fulvia 2C di tre quarti anteriore. Tutto coincide con la Fulvia normale tranne la targhetta 2C sulla griglia, gli anelli cromati sui cerchi e i paraurti senza rostri.

Un vulcano di idee

Michelotti

Giovanni Michelotti disegnò una quantità incredibile di auto. La loro massiccia presenza sulle strade contribuì a definire il gusto di un'epoca, ma raramente le sue realizzazioni recavano la sua firma.

Quando Giovanni Michelotti iniziò a lavorare la motorizzazione di massa non aveva ancora ridotto l'automobile a semplice mezzo di trasporto. Era un mito idealizzato e pieno di significati che alimentava sogni, desideri e passioni come oggi non accade più. La carica creativa di Michelotti era quella di un visionario, capace di dare a ogni meccanica una grandissima personalità. Nei saloni dell'auto ce ne erano decine disegnate da Michelotti, ma nessuno, tranne gli addetti ai lavori, conosceva il suo nome perché erano esposte con i marchi più diversi.

Dalla sua matita uscirono moltissime fuoriserie con i marchi dei più celebri carrozzieri o prodotte in serie dalle grandi



Case. Negli anni Sessanta bastava entrare in una piazza qualsiasi per trovare lo stile di Michelotti in molte delle auto parcheggiate. La forza creativa dello stilista torinese è stata prorompente, tuttavia il suo lavoro è rimasto oscuro, anonimo a causa del suo carattere schivo e soprattutto per la riservatezza che voleva garantire ai suoi committenti. Michelotti è stato un protagonista assoluto dello stile dell'auto dagli anni Quaranta alla soglia degli anni Ottanta.

Iniziò la sua avventura nel mondo dell'auto con i calzoncini corti. Aveva sedici anni nel 1937 quando fu assunto dagli Stabilimenti Farina come garzone. Doveva temperare le matite, stendere i fogli sui tecnigrafi e fare piccole commissioni, ma la sua passione per il disegno lo portò prestissimo al tavolo del capo disegnatore. Nel 1939 occupò il posto di Pietro Frua, licenziato da Attilio Farina

In alto, Giovanni Michelotti al lavoro su un disegno in scala 1:1.

A sinistra, la Lancia Aprilia cabriolet realizzata nel 1946 dalla carrozzeria Balbo su disegno di Giovanni Michelotti.





Sopra, a sinistra, la Lancia Astura Cabriolet carrozzata dagli Stabilimenti Farina su disegno di Michelotti che vinse il primo premio al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 1947. Sopra, lo stand di Bertone al Salone di Torino del 1950. L'ultima a destra è la Lancia Aurelia Vittoria disegnata da Michelotti. A sinistra, primo piano della Lancia Aurelia Vittoria.

prendendo a pretesto un banale litigio. La scelta improvvisa fu una scommessa di Attilio Farina sulle doti del giovanotto. La vinse, poi s'accorse che la sua creatività era esuberante per le necessità dell'azienda, così nel 1947 lo aiutò a mettersi in proprio con l'intesa di continuare a collaborare con gli Stabilimenti Farina.

Michelotti aveva idee chiare sulla carrozzeria. Metteva in primo piano l'equilibrio delle proporzioni, la fattibilità del progetto e la freschezza dell'invenzione. Una volta trovata un'idea non iniziava a girarci attorno per svilupparla fino al logoramento, la superava con un'altra idea più nuova. Os-

Sotto, alcuni disegni di Giovanni Michelotti per la Lancia Aurelia. Sorprendente la varietà degli stili e delle decorazioni che il designer mise in campo per questa vettura.



A destra, una Lancia Aurelia coupé a quattro posti eseguita nel 1951 da Serafino Allemano su disegno di Michelotti.

servando le carrozzerie di Michelotti si assiste a un rinnovamento continuo del mondo già ricchissimo delle sue forme. Era un acuto osservatore di tutto ciò che accadeva intorno a lui. Era un ricercatore infaticabile e sensibilissimo nel percepire le nuove tendenze che interpretava e faceva evolvere nel proprio linguaggio formale. La capacità di rinnovarsi è la caratteristica più notevole dell'intera opera di Michelotti.

Il momento di svolta per l'attività di Michelotti fu l'incontro con i grandi costruttori. Allora il suo stile cessò di essere il fiore all'occhiello degli automobilisti raffinati e arrivò ai consumatori comuni con un impatto di ben diverse proporzioni. Così, all'ombra di diversi costruttori e senza chiasso, Michelotti contribuì a determinare il gusto dei consumatori quando l'automobile da oggetto elitario stava diventando possibilità concreta per molti. I primi incontri del vulcanico designer con la Lancia avvennero con l'intermediazione dei carrozzieri.

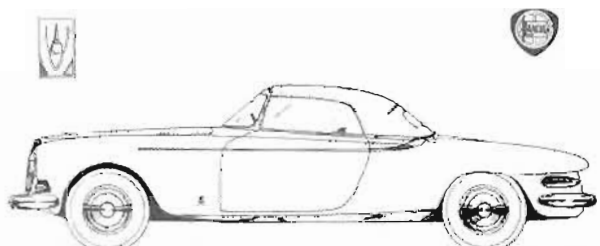




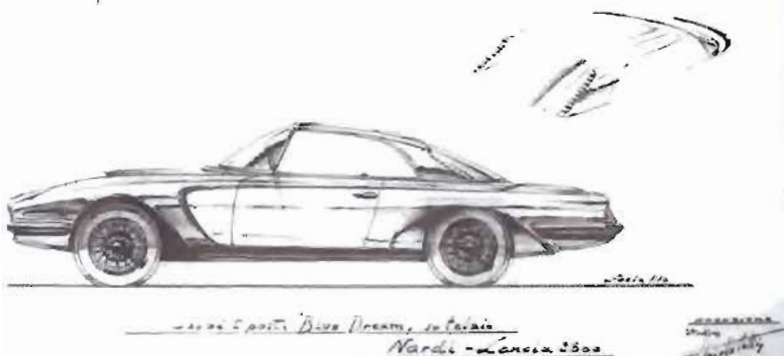
A destra, la Lancia Aurelia berlina a due porte disegnata da Michelotti nel 1951 ed eseguita dagli Stabilimenti Farina.

Fra le sue prime ideazioni ricordiamo una Lancia Aprilia realizzata dalla carrozzeria Balbo nel 1946. L'anno dopo con l'imponente Lancia Astura Cabriolet che disegnò per gli Stabilimenti Farina ottenne il primo grande riconoscimento internazionale, il 1° premio nel Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. Alla soglia degli anni Cinquanta la fama dell'inesauribile vena creativa di Michelotti era nota negli atelier dei più famosi carrozzieri. Il Salone di Torino del 1950 fu il primo in cui le sue creazioni si contavano a decine. Nuccio Bertone espose la Lancia Aurelia berlina a due porte che chiamò Vittoria, poco più in là Balbo, Canta e Vignale esposero altre Aurelia fuoriserie battezzate con nomi di fantasia come usava allora, ma tutte disegnate da Michelotti.

Al Salone di Torino del 1951 le Lancia Aurelia fuoriserie disegnate da Michelotti erano ancora di più. Una buona occasione per confrontarle e scoprire l'incredibile varietà di soluzioni formali diverse messe in campo, per esempio sul-



Cabriolet Aurelia 2000
1952



5 porte Blu Dream, 3800
Nardi - Mancini 3800

Sopra, uno dei bozzetti che Michelotti propose a Enrico Nardi per vestire l'autotelaio Aurelia che egli aveva elaborato. Il nome Blu Dream (sogno blu) suggerito da Michelotti diventò Blu Ray (raggio azzurro) quando la vettura fu realizzata. A destra, la Lancia-Nardi Blu Ray fu magistralmente realizzata da Vignale. Eccola ritratta nelle condizioni in cui si trova oggi.

A sinistra, anche Balbo utilizzò due disegni di Michelotti per realizzare due Aurelia fuoriserie molto simili nell'impianto stilistico. Questa è la versione cabriolet.



le Aurelia di Balbo, di Allemano e degli Stabilimenti Farina. Stupisce anche per la capacità di Michelotti di anticipare soluzioni formali divenute attuali molti anni dopo. Per esempio, la calandra della Aurelia a due porte degli Stabilimenti Farina, fatti i debiti aggiustamenti, è quella orizzontale delle Lancia degli anni Ottanta.

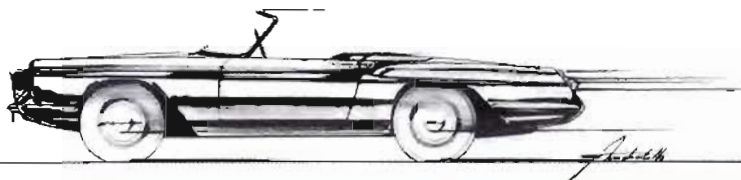
L'autotelaio dell'Aurelia con il suo prestigio e la sua versatilità fu a lungo uno dei preferiti di Giovanni Michelotti. Lo vestì in tutti i modi possibili spaziando dalle berline alle sportive estreme come la Lancia-Nardi Blu Ray, avveniristica coupé magistralmente eseguita da Vignale con i fari integrati nella calandra, le linee tirate all'indietro e il tetto trasparente. Alfredo Vignale, anche lui uscito dagli Stabilimenti Farina dove era il più provetto dei battilastra, ebbe un rapporto speciale con Michelotti grazie alla reciproca stima e all'amicizia nata mentre lavoravano sotto lo stesso tetto. Nel 1956 Vignale fu fra i carrozzieri che la Lancia mise in

A sinistra, il "figurino" della Lancia Aurelia Cabriolet eseguito da Giovanni Michelotti il 1° ottobre 1952.

Sotto, un bozzetto eseguito da Michelotti nel 1956 per la ricerca dello stile della Lancia Appia Convertibile.



Flaminia



Sopra, 1958. Una delle proposte di Giovanni Michelotti per la Lancia Flaminia Convertibile. La Casa preferì la proposta della carrozzeria Touring.



Sopra, due disegni di Michelotti per la versione apribile della Lancia Flavia. In alto la Spider che non fu accettata, sotto la Convertibile che fu prodotta in serie. A sinistra, la Lancia Flavia Convertibile prodotta in piccola serie da Vignale.



la berlina di serie. Michelotti perciò studiò pazientemente tutti i dettagli della berlina, ne comprese fino in fondo la personalità e disegnò la cabriolet

gara fra loro per realizzare le proposte fra le quali avrebbe scelto le Appia derivate da inserire nel listino ufficiale. Vignale chiese a Giovanni Michelotti di disegnargli una berlina a due porte, una coupé e una convertibile. La Lancia apprezzò in particolare la convertibile e iniziò a distribuirla attraverso la propria rete di vendita. Poco dopo accettò anche la berlina a due porte sottoposta a qualche aggiustamento e la pose nel catalogo ufficiale con la denominazione Appia Lusso. Dopo la prima felice esperienza la Lancia incluse Vignale fra i carrozzieri da consultare per le versioni derivate della Flaminia.

Questa volta il duo Vignale-Michelotti fu battuto dalla carrozzeria Touring che si aggiudicò la commessa per la produzione della Flaminia Spider. Ci fu però il tempo per la rivincita quando venne l'ora della Flavia. Michelotti lavorò molto per soddisfare le esigenze del costruttore.

Il suo primo progetto relativo a una gradevole spider rimase allo stadio di modellino in scala a causa dell'abitabilità per due sole persone e per lo stile un po' lontano da quello del-

che poi Vignale produsse in serie per conto della Lancia. Intanto la popolarità dello stilista fra i grandi costruttori cresceva. Iniziò a collaborare con la Triumph (fra l'altro disegnò la Herald, la Spitfire e la TR 4), la BMW (disegnò la 700, la 1800 e le derivate), la Daf (suo il disegno delle 44, 55 e 66) e fu il primo italiano che disegnò modelli giapponesi (la Prince Skyline e la Hino Contessa). Diventato consulente delle grandi Case a tempo pieno, Michelotti non perse il gusto di disegnare modelli esclusivi. Rientrano fra questi la Lancia Beta Mizar presentata nel 1974 con quattro porte ad ala di gabbiano e la Beta Carrera con la carrozzeria spider ispirata dalla Lancia D24 che vinse la Carrera Panamericana nel 1953.

Sotto, a sinistra, la Lancia Beta Mizar, l'interessante fuoriserie con la quale nel 1974 Giovanni Michelotti esplorò la soluzione delle quattro porte apribili ad ala di gabbiano.

Sotto, a destra, la Lancia Beta Carrera disegnata da Michelotti per la svizzera Felber. Le linee retrò e la carrozzeria a barchetta erano un omaggio alla D24 vincitrice della Carrera del 1953.



Una Delta esagerata

La Lancia Delta S4 è la vettura più potente e raffinata che abbia mai corso nei rally. Ai piloti richiedeva una concentrazione sovrumana. Brillò per una sola stagione, poi fu messa al bando per i rischi causati dalle sue incredibili prestazioni.

Per capire cos'era la Lancia Delta S4 bastano le parole dell'ing. Claudio Lombardi a proposito del motore che progettò per questo modello. "Dal punto di vista tecnologico era identico a un motore di Formula 1, ma più leggero". Se non basta, aggiungiamo le dichiarazioni rilasciate dopo il Rally di Monte-



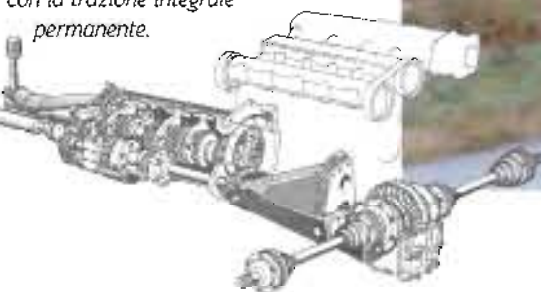
A sinistra, vista frontale di una Lancia Delta S4 in allestimento stradale in prova nel maggio 1987 con un cliente straniero. Sotto, vista posteriore della stessa vettura.



Sotto, vista in trasparenza del motore con 4 cilindri, 16 valvole e doppia sovralimentazione. All'estrema sinistra si distinguono chiaramente il compressore volumetrico a lobi e la turbina KKK.



Sotto, a destra, una Lancia Delta S4 stradale durante una prova. Chi la guidò ne rimase sbalordito. L'incredibile potenza del motore con due compressori abbinata al sistema di trazione la rendeva particolarmente nervosa e brutale nelle reazioni. A sinistra, le grandi "orecchie" disposte sui montanti posteriori contenevano le prese d'aria necessarie al buon funzionamento del motore. Sotto, lo schema della trasmissione con la trazione integrale permanente.



A sinistra, una Lancia Delta S4 stradale. L'alettone sul tetto era un accessorio da corsa disponibile a parte. Sotto, i cofani ad apertura integrale erano studiati per rendere facili e agevoli le operazioni di assistenza nelle corse. In caso di necessità si potevano sfilare dalle cerniere.



Fino allora le quattro ruote motrici erano servite per risolvere problemi di trazione sui terreni con scarsa aderenza. La Delta S4 superò questa concezione puntando a uno sfruttamento più completo della trazione integrale per incrementare le velocità di percorrenza in curva. Le quattro ruote motrici divennero l'ideale compendio della motorizzazione con valori di poten-

za e di coppia mai raggiunti prima nelle auto da rally. Il progetto della Lancia Delta S4 partì nell'aprile 1983 in collaborazione con i tecnici della Abarth. I collaudi iniziarono nel giugno 1984. Le autorità sportive concessero l'omologazione nel 1985 dopo aver accertato l'adempimento della norma regolamentare che imponeva la costruzione di 200 esemplari. Questo livello di produzione rese la vettura disponibile alla clientela sportiva

d'élite disposta a spendere 110.747.000 lire per un'auto formidabile. Procedendo all'esame tecnico troviamo il telaio a traliccio di tubi in acciaio al cromo-molibdeno integrato da pannelli in materiale composito per ottenere una struttura leggera e facile da riparare; il motore centrale di 1759 cc in lega leggera con canne integrali rivestite in materiale ceramico; la trasmissione 4x4 permanente; la carrozzeria in pannelli "honeycomb" di Nomex e Kevlar incollati alla struttura portante per aumentarne la rigidità; i cofani ad apertura integrale (l'anteriore infulcrato alla base del radiatore, il posteriore al tetto) per favorire il rapido accesso agli organi meccanici; le sospensioni a ruote indipendenti (le posteriori con doppi ammortizzatori) montate su "unibal". Tutto ciò racchiuso nella veste estetica di una berlina molto compatta (lunga 3990 mm, larga 1880 e alta 1400, pesante





da 890 a 960 kg a seconda degli allestimenti) caratterizzata da linee che richiamavano la Lancia Delta di normale produzione. Nonostante l'aspetto squadrato, la ricerca aerodinamica presso la galleria del vento del Centro Ricerche Fiat di Orbassano permise un coefficiente adimensionale di forma (Cx) del 12% inferiore a quello della Lancia Rally 037 che la Delta S4 andava a sostituire. La doppia sovralimentazione fu una delle principali innovazioni. Buona parte del lavoro dei tecnici riguardò proprio l'armonizzazione dei due sistemi. In pratica un compressore volumetrico "Volumex" e un turbo KKK soffiavano entrambi in un raccordo a Y all'interno del quale una valvola escludeva il compressore con minor pressione. Fino a 3500 giri/min il Volumex soffiava più forte, quindi prevaleva. Via via che aumentava il regime dei giri, aumentava l'energia dei gas di scarico, quindi la portata del turbo. Fra i 3500 e i 5500 giri entrambi spingevano aria nel motore, finché con un ulteriore aumento del regime di rotazione la valvola escludeva il Volu-

mex in quanto la pressione del turbo era maggiore. Teoricamente sembra semplice, ma l'ing. Lombardi ricorda: "Abbiamo dovuto lavorare molto per armonizzare le tre fasi. Nello sviluppare il sistema, per esempio, ci siamo accorti che era essenziale adottare un doppio stadio di raffreddamento dell'aria proveniente dai compressori così, mentre il progetto iniziale prevedeva un solo intercooler, alla fine ne montammo due". L'esclusivo sistema di sovralimentazione permise un'accelerazione travolgente. Disse Miki Biasion: "L'incredibile progressione del motore nel prendere giri è uno dei grandi vantaggi della Delta S4 nei confronti delle sue avversarie a quattro ruote motrici. E c'è di più: mentre un motore aspirato che abbia la potenza massima a 8000 giri/min, oltre quel regime non è più in tiro, quello della Delta S4 spinge ancora fino a 9500 giri senza cali di potenza. Così, per esempio, tra un tornante e l'altro si può evitare qualche passaggio di marcia e guadagnare tempo". Un'altra area dello sviluppo



che impegnò i progettisti fu quella della trazione integrale. Sentiamo ancora l'ing. Lombardi: "Con la trasmissione della Delta S4 siamo partiti da zero in quanto non avevamo molta esperienza in questo campo. Lo schema prescelto prevedeva tre differenziali autobloccanti, uno centrale per ripartire la coppia fra gli assi e uno per ciascuno degli assi. Per il bloccaggio abbiamo sperimentato il sistema meccanico e quelli più recenti a slittamento viscoso dell'inglese Ferguson e

della tedesca ZF. La scelta è stata di utilizzare la soluzione a slittamento viscoso Ferguson per il differenziale centrale e quella di tipo meccanico per l'anteriore e il posteriore".

Per la ripartizione della coppia fra l'avantreno e il retrotreno si prevede una gamma di regolazioni compresa fra il 25-75% e il 35-65% in relazione alle condizioni del suolo. Nella realtà la possibilità di scelta divenne uno strumento a disposizione dei piloti per personalizzare il comportamento della vettura. Ricorda Biasion: "Quando su un certo percorso i colleghi finlandesi, per esempio, prediligevano una ripartizione accentuata sul retrotreno (25-75%) perché sentivano l'esigenza di intraversare di più la macchina con il sovrasterzo di potenza, io preferivo una guida meno spettacolare, che ritengo più redditizia, e utilizzavo la ripartizione 30-70%". In tutte le maniere la guida della



A sinistra, una Lancia Delta S4 Gruppo B in azione durante alcune prove di routine effettuate prima di una corsa.

Sopra, una Lancia Delta S4 nella versione competizione. A sinistra, la versione competizione, studiata per il regolamento del Gruppo B, correva come un fulmine ma l'evoluzione tecnica fuori da canoni "umani" poneva notevoli problemi per scaricare a terra tutta la potenza disponibile.

LANCIA DELTA S4 (1985)

Fra parentesi i dati della versione corsa

- Numero cilindri e disposizione:** 4 in linea, posteriore-centrale montato longitudinalmente
- Alésaggio e corsa:** 88,5 x 71,5 mm
- Cilindrata totale:** 1759 cc
- Potenza massima:** 250 cv a 6750 giri/min (oltre 400 cv a 8000 giri/min)
- Rapporto di compressione:** 7,6:1
- Distribuzione:** 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro
- Alimentazione:** iniezione elettronica Weber Marelli integrata con l'accensione, compressore vol. Abarth, turbo KKK
- Trazione:** integrale permanente con ripartitore centrale a controllo viscoso Ferguson
- Cambio:** ZF a 5 marce + RM (anche a 6 marce)
- Frizione:** bidisco a secco
- Tipo telaio:** scocca portante più reticoi di tubi
- Sospensioni anteriori:** bracci trasversali, molle a elica, ammortizzatori Bilstein
- Sospensioni posteriori:** bracci trasversali, molle a elica, ammortizzatori Bilstein
- Freni:** dischi autoventilanti, servofreno
- Pneumatici:** 205/55 VR 16 ant. e 225/50 VR 16 post. (versione corsa anche altri)
- Passo:** 2440 mm
- Carreggiata anteriore:** 1500 mm
- Carreggiata posteriore:** 1520 mm
- Lunghezza:** 4005 mm (3990 mm)
- Larghezza:** 1880 mm
- Altezza:** 1400 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1200 kg (circa 890 kg)
- Velocità massima:** 225 km/h (variabile secondo l'allestimento)

Conclusa la stagione delle corse la Delta S4 divenne subito un'auto da alta collezione. Attualmente la quotazione di un buon esemplare parte da 220.000 euro. Le cifre salgono

per gli esemplari con una storia sportiva e per quelli usciti dalla fabbrica in tinte particolari (rare le Delta S4 nere o bianche in una produzione quasi tutta in rosso).



IL MODELLO DA COLLEZIONE