

# LANCIA



## STORY COLLECTION

ento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

69



LANCIA TREVI VOLUMEX BIMOTORE - 1984



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



# Un destino ormai segnato

La gelata del 1964, quando in Italia per la prima volta da molti anni si era registrato un calo della produzione di automobili, aveva rivelato la fragilità strutturale di un'azienda: la Lancia.

**M**algrado generose iniezioni di liquidità e qualche segnale positivo, alla metà degli anni Sessanta la Lancia era ancora alle prese con i problemi nei quali si dibatteva ormai da molti, troppi, anni senza che si intravedessero vie di uscita.

Tranne una, più volte rifiutata, ma sempre più vicina, e ormai senza alternative, quella di entrare a far parte della grande galassia Fiat. Un'ipotesi della quale si era di-

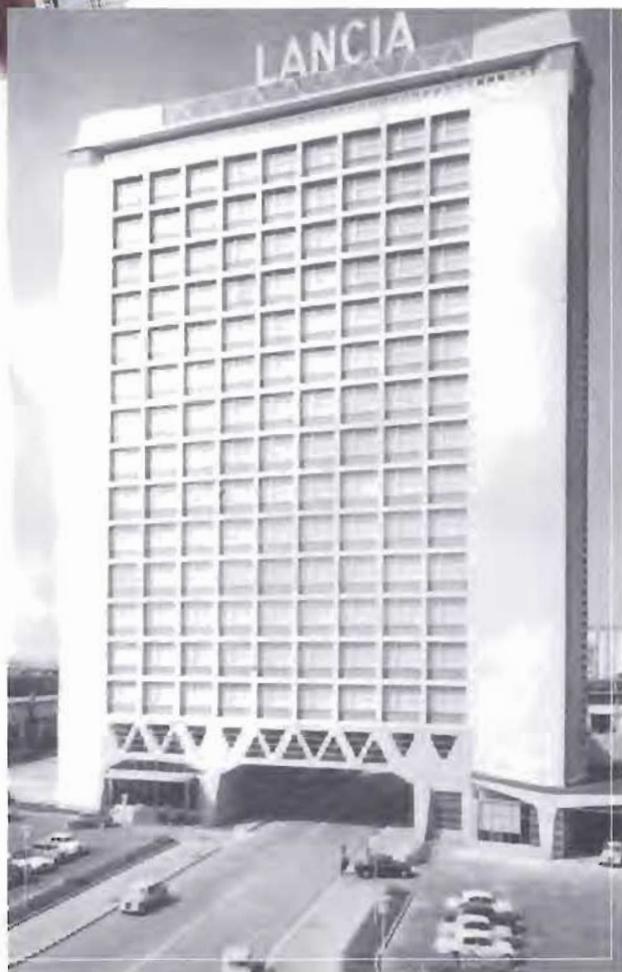
scusso in diverse occasioni anche in passato, ma che era sempre stata orgogliosamente rigettata dalla leadership aziendale in nome di una filosofia progettuale, costruttiva e commerciale che si era venuta definendo in opposizione a quella del più potente vicino.

Tuttavia, alla prova dei fatti, nessuno di quelli che si erano alternati alla guida dell'azienda dopo la morte del suo fondatore, Vincenzo Lancia, nel 1937, era riuscito ad assesta-



*La Lancia entra nel mondo delle competizioni sportive fin dall'inizio della sua produzione. Dal 1964 si concentra soprattutto sui Rally. Sopra, la Lancia Flavia Sport Zagato di Sandro Munari è prima assoluta nella storica gara in salita Pontedecimo-Grovi il 18 settembre 1966.*

re durevolmente i conti e a dare alla Lancia una sicura strategia di crescita. Non Gianni Lancia, subentrato al padre nella Direzione, che aveva bruciato considerevoli ri-



*A sinistra, il "nuovo" Grattacielo Lancia che divenne il simbolo di inizio dell'era Pesenti nella storia della Casa. Sotto, Carlo Donat Cattin.*

Con circa 6000 dipendenti e "senza adeguati apporti collaterali nella componentistica", secondo Valerio Castromovo la Lancia avrebbe potuto ben difficilmente navigare in acque tranquille, alla luce del fatto che ormai da diversi anni i costi risultavano superiori ai proventi derivanti da un'attività d'alta qualità ma inesorabilmente di nicchia. Come ebbe a dire con una nota di amara ironia Pesenti ad Agnelli, "abbiamo dei clienti così fedeli, così fedeli, ma così fedeli che ci mandano in rovina".

In passato, ogniqualvolta si era profilata la possibilità che la Lancia potesse venire assorbita dalla Fiat, l'ipotesi aveva sempre sollevato la netta contrarietà del mondo politico torinese, delle sinistre ma anche dello stesso partito di maggioranza, in nome della libertà di mercato e della lotta al costituirsi di un monopolio in un settore chiave per l'industria italiana come quello dell'auto.

Era stato Carlo Donat Cattin, un sindacalista della Cisl, destinato in seguito a una brillante carriera politica nella file della Democrazia Cristiana, a contrastare all'inizio degli anni Cinquanta i tentativi di Vittorio Valletta di acquisire gli impianti di Borgo San Paolo. Così come non erano mancati appoggi a Pesenti nel momento in cui aveva deciso di rilevare da Gianni Lancia il pacchetto di maggioranza dell'azienda, insieme alle sue passività, in cambio di una decina di miliardi. Alla fine però la realtà era stata più forte delle intenzioni e ora la politica si apprestava a dare la sua benedizione all'imminente cessione dell'azienda ad Agnelli. Anzi ad adoperarsi perché a tale soluzione si arrivasse in tempi brevi.



sorse nel velleitario sogno di fare della Casa torinese una grande protagonista del mondo delle corse, a scapito della produzione ordinaria, e non era riuscito a sfruttare appieno le opportunità di modernizzazione degli impianti offerte dagli aiuti del Piano Marshall. Ma in fondo neppure il nuovo management scelto da Pesenti che, pur vantando un eccellente profilo tecnico, non era riuscito a mettere l'azienda in grado di adeguarsi alle esigenze di un mercato in rapida evoluzione e quando aveva giocato la carta della produzione di massa lo aveva fatto senza la necessaria coerenza tra ambizioni e risorse finanziarie.

Così, da un lato, la decisione di costruire un nuovo grande impianto a Chivasso aveva fatto esplodere l'indebitamento, ma aveva rafforzato solo in parte il profilo complessivo dell'azienda; dall'altro si continuava a scontare la decisione assunta negli anni Trenta su pressione del governo, e di Mussolini in prima persona, di creare uno stabilimento per la produzione di veicoli industriali a Bolzano, che non era mai stato in grado di ripagare adeguatamente l'investimento.

Alla metà degli anni Sessanta era ormai del tutto evidente che i problemi della Lancia non erano provocati, ma semplicemente esasperati, da difficoltà contingenti legate all'andamento fiacco della domanda di auto o al venir meno di un'importante commessa di veicoli militari per la Nato.



# Nessuno ferma l'integrale

La Lancia Delta HF integrale surclassa la concorrenza. Vince il terzo Campionato mondiale Marche consecutivo e consente all'italiano Miki Biasion di aggiudicarsi per la seconda volta il mondiale individuale.



Nel Campionato mondiale Rally 1989 la Lancia Delta HF integrale dovette fare i conti con la consueta concorrenza dei costruttori europei e con l'ingresso in massa dei giapponesi. Infatti, accanto alla "veterana" Mazda scesero in campo la Toyota con la Celica GT Four, la Mitsubishi con la Galant VR4, la Nissan con la 200 SX e la Subaru con la RX Turbo, ben coscienti che eventuali vittorie

Sopra, 27 gennaio 1989. La Lancia Delta HF integrale di Miki Biasion/Tiziano Siviero vincitori del 57° Rally di Montecarlo. Il forte equipaggio italiano vinse 9 prove speciali, andò in testa alla quarta e vi rimase fino alla ventiquattresima e ultima. A sinistra, la Lancia Delta HF integrale di Bruno Saby/Jean Francois Fauchille che con il terzo posto completarono la "tripletta" della Lancia-Martini nel 57° Rally di Montecarlo



si sarebbero tradotte immediatamente in un aumento delle vendite dei modelli commerciali.

Il mondiale iniziò il 6 gennaio con il 39° International Swedish Rally valido però ai soli fini del titolo individuale e pertanto disertato dalla Lancia Martini. In assenza delle Delta HF integrale ufficiali si classificarono al primo posto Ingvar e Per Carlsson con la Mazda 323 4WD ufficiale del Mazda Rally Team Europe, che tuttavia faticarono per tenere a bada la Lancia Delta HF integrale privata di Per Eklund/Dave Whittock giunta seconda con un distacco di soli 1"03.

Per la Lancia il Campionato iniziò veramente il 21 gennaio con il 51° Rally di Montecarlo. Tre le Delta HF integrale



A destra, marzo 1989. Un'altra immagine del 23° Rallye de Portugal Vinho do Porto che dà un'idea delle difficoltà del percorso. La Lancia Delta HF integrale che si muove agilmente nel fondo fangoso è quella di Didier Auriol/Bernard Ocelli.

ufficiali alla partenza: con il n. 4 Miki Biasion/Tiziano Siviero, con il n.1 Bruno Saby/Jean François Fauchille, con il n.6 Didier Auriol/Bernard Ocelli. Dopo una gara dominata vincendo complessivamente 19 prove speciali su 24 si classificarono nell'ordine in una tripletta che ribadì la superiorità delle Lancia. Ben 16 le Lancia Delta HF integrale iscritte al Rally monegasco da scuderie o privati, segno evidente dei consensi suscitati dalla vettura presso gli sportivi praticanti.

Ci si attendeva molto da Alessandro Fiorio/Luigi Pirollo in gara con una vettura in livrea Totip iscritta dal Jolly Club, ma i due incorsero in un tragico incidente che coinvolse due spettatori. La sorpresa venne così da Dario Cerrato/Gianni Vasino che si classificarono settimi assoluti con un'altra Delta HF integrale del Jolly Club. La superiorità della Lancia e l'eccezionale stato di forma di Miki Biasion ebbero una perentoria conferma il 4 maggio all'arrivo del

A sinistra, la Lancia Delta HF integrale di Biasion/Siviero il 3 marzo 1989 in un passaggio del 23° Rallye de Portugal Vinho do Porto, dove ottennero la seconda vittoria stagionale consecutiva.



23° Rallye de Portugal Vinho do Porto quando la Delta HF integrale del pilota veneto tagliò vittoriosa il traguardo precedendo la vettura gemella di Markku Alén/Ilkka Kiivimäki e la Delta HF integrale Jolly Club-Totip di Fiorio/Pirollo. Sempre competitive e assistite dall'organizzazione di una squadra formidabile, le Lancia si dimostrarono anche



A sinistra 25 marzo 1989. Cambiano latitudini e percorsi ma non il risultato. Ecco la Lancia Delta HF integrale n. 2 avviata al successo nel 37° Marlboro Safari Rally, sarà la terza vittoria consecutiva dell'equipaggio italiano Biasion/Siviero.

Sopra, un'altra immagine del 37° Marlboro Safari Rally Safari. La Lancia Delta HF integrale n. 3 ferma a un controllo orario è quella degli argentini Jorge Recalde/Jorge Del Buono.





*A sinistra, 30 maggio 1989. La Lancia Delta HF integrale di Biasion/Siviero mentre aggredisce una pietraia nel 36° Acropolis Rally. Alla fine saranno primi assoluti davanti ai compagni di squadra Auriol/Ocelli e alla Lancia Delta HF integrale Jolly Club Totip di Alex Fiorio/Luigi Pirolo.*

molto affidabili in quel rally massacrante dove solo 38 delle 93 vetture partite arrivarono al traguardo.

Miki Biasion, un pilota ormai entrato nella leggenda per la sua capacità di vincere ovunque, il 27 marzo impose la legge del più forte anche nel micidiale Marlboro Safari Rally, impresa che gli riuscì per il secondo anno consecutivo. La vittoria africana corroborata dal decimo posto di Fiorio/Luigi portò altri punti preziosi alla Lancia ormai a metà strada del cammino per vincere il Campionato costruttori. Nella quinta prova del Campionato il 26 aprile in Corsica la Lancia concesse a Miki un meritato riposo e puntò le sue carte



*Sopra 3 agosto 1989. Gli svedesi Mikael Ericsson/Claes Billstam che si classificarono primi assoluti nel 6° Rally Argentina. Altre due Delta HF integrale completarono il successo della Lancia con Fiorio/Pirolo e con i locali Recalde/Del Buono.*

*A destra, 25 agosto 1989. Meccanici al lavoro sulla Lancia Delta HF integrale di Auriol/Ocelli in un punto di assistenza del 39° Rally 1000 Laghi.*

sugli equipaggi francesi tradizionalmente forti nel Tour de Corse. Arrivò così la vittoria del genio e della sregolatezza di Didier Auriol/Bernard Ocelli, che una volta tanto non pagarono a caro prezzo la propria spericolatezza e ottennero un luminoso successo. Yves Loubet/Jean Marc Andrié per questa occasione in forze nella squadra Lancia Martini si classificarono quarti. Mancò invece all'appello per un guasto alla frizione la Delta HF integrale affidata dalla Lancia France a Bruno Saby/Daniel Grataloup.

Miki Biasion tornò al volante il 27 maggio per il 36° Acropolis Rally e stravinse mettendo in campo l'intelligenza, la costanza e la velocità che avevano fatto di lui un vero campione. La Delta HF integrale fantastica nell'assecondarlo fu generosa anche con Auriol/Ocelli che si classificarono secondi e con Fiorio/Pirolo che chiusero al terzo posto la terza tripletta stagionale della Lancia.

Ormai largamente al comando nella classifica provvisoria del Campionato marche e di quello individuale, la Lancia rinunciò alla costosa trasferta in Nuova Zelanda per il 19° Rothmans Rally of New Zealand. Così, in base alla nota regola che quando il gatto manca i topi ballano, il 18 luglio si impose la Mazda 323 4WD ufficiale di Ingvar e Per Carlsson.

La Lancia ristabilì l'ordine il 5 agosto con una nuova tripletta che vide gli svedesi Mikael Ericsson/Claes Billstam con una vettura ufficiale vincere davanti alla Delta HF integrale Jolly Club-Totip di Fiorio/Pirolo e all'altra ufficiale degli argentini Jorge Recalde/Jorge del Buono. Con questa affermazione la Lancia si assicurò matematicamente il Campionato costruttori. Il successo probabilmente spinse la squadra ad abbassare la guardia, così nel 39° Rally dei 1000 Laghi per la prima volta Miki Biasion si fece precedere da cinque auto giapponesi, una Mitsubishi, due Mazda





A destra, 15 settembre 1989. La Lancia Delta HF integrale di Alén/Kiwimaki irrorata di disinfettante all'uscita di una zona del Commonwealth Bank Rally Australia afflitta da una epidemia zoológica. Il forte equipaggio della Lancia si classificò al terzo posto, al quarto si piazzarono Fiorio/Pirollo. Sotto, la Lancia Delta HF integrale degli austriaci Franz Wittman/Jörg Patterman in gara nel Commonwealth Bank Rally Australia per i colori della Raiffeisen Bank, la stessa banca che aveva sponsorizzato la carriera di Niki Lauda.



riuscì a precedere il formidabile Carlos Sainz al volante di una Toyota molto competitiva.

La vittoria nel Rally di Sanremo incoronò Miki Biasion campione del Mondo Rally per la seconda volta consecutiva e tranquillizzò tutti coloro che avevano temuto il tramonto della Lancia Delta HF integrale. Invece la vettura rinvigorita dagli ultimi aggiornamenti fece capire che a dispetto della ormai rispettabile età era tutt'altro che sul viale del tramonto, si riconfermava al contrario sempre più competitiva e agguerrita nella difesa del titolo di regina dei rally.

Alla fine del Campionato mondiale a questo punto mancavano ancora due prove. La Lancia il 29 ottobre rinunciò al 21° Rallye Côte d'Ivoire che avrebbe comportato una trasferta onerosa e il 16-19 novembre affidò ai privati la difesa dei propri colori nel 28° Lombard Rac Rally che chiuse la stagione rallistica 1989. Così lasciò via libera ai topi giapponesi che ancora una volta ballarono in assenza del gatto.

e due Toyota. Un altro episodio simile si registrò in Australia il 17 settembre quando le Toyota di Juha Kankkunen/Juha Piironen e di Kenneth Eriksson/Staffan Parmander relegarono al terzo e al quarto posto le Delta HF integrale di Alén/Kiwimaki e Fiorio/Pirollo.

Ma la Lancia non subì passivamente gli improvvisi acuti delle giapponesi e il 12 ottobre a Sanremo calò l'asso che avrebbe ristabilito le distanze: la nuova Delta HF integrale 16v. In sostanza si trattava della solita Delta con quattro ruote motrici, però resa ancora più potente con una nuova testata con quattro valvole per cilindro e resa ancora più efficiente con alcuni mirati ritocchi alla "ciclistica". Fedele alla regola che voleva ogni nuova Lancia vincente al debutto, Miki Biasion portò il nuovo modello al successo a Sanremo con una gara fantastica segnata da una gran rimonta che si concluse l'ultima notte di gara. Nella stessa occasione anche Alex Fiorio, che si classificò secondo,

A destra, nel 31° Rally Sanremo-Rally d'Italia Miki Biasion portò al debutto la Lancia Delta HF integrale 16v imponendosi dopo una gara stupenda. Eccolo in una "spazzolata" sulla banchina sassosa davanti al suo pubblico entusiasta.



# Doppia Trevi

Seguendo illustri precedenti, nel 1984 il pilota collaudatore Giorgio Pianta realizzò una Lancia bimotore, allo scopo di valutare i problemi della trazione 4 x 4 che la Casa aveva in progetto per la futura Delta S4.

Sentendo dire bimotore non si pensa a una Lancia, ma agli aerei che con due motori raddoppiano la potenza e aumentano la sicurezza. Per ragioni simili ci sono anche barche con due motori. Nel trasporto su terra ci sono blindati militari bimotore, più raramente auto. Fra le più famose ricordiamo le Alfa Romeo Formula Libera realizzate

dalla Scuderia Ferrari nel 1935 scegliendo la via più breve per raddoppiare la potenza. In quattro mesi Ferrari ne costruì due. Debuttarono nel GP di Tripoli il 12 maggio 1935. Una montava due motori di 3165 cc per complessivi 6330 cc e 540 cv, l'altra due motori di 2905 cc un po' meno potenti. Al secondo giro Tazio Nuvolari con la più potente balzò in

testa. Ma l'entusiasmo degli italiani non durò. "Nivola" si fermò ben 13 volte per cambiare pneumatici. Alle fine si classificò quarto, Chiron quinto. Due settimane dopo sul circuito dell'Avus gli pneumatici si rivelarono di nuovo inadeguati. Nuvolari si classificò nono, Louis Chiron decimo. Il 15 giugno in prova sull'Autostrada Firenze-Mare una nuova versione più potente con due motori di 3822 cc e 660 cv coprì il chilometro a 321,428 km/h di media e il mi-



A sinistra, l'Alfa Romeo bimotore fu costruita in quattro mesi dalla Scuderia Ferrari a Modena con l'approvazione della Direzione della Casa nell'attesa dei nuovi modelli. Con due motori di 3165 cc ognuno disponeva complessivamente di 540 cv. Sopra, due esemplari debuttarono nel GP di Tripoli il 12 maggio 1935 conseguendo il 4° e il 5° posto. Il 26 maggio 1935 il 9° e il 10° posto sul circuito dell'Avus chiusero la carriera agonistica del modello.



Sotto, la Goliath bimotore-bifronte che Carl F.W. Borgward presentò per burla il 1° aprile 1955. Realizzata con due tronchi anteriori di berline GP 700, era meno astrusa di quanto sembra. La soluzione fu ripresa per i veicoli anti-incendio operanti in zone dove è impossibile invertire rapidamente il senso di marcia.



glio lanciato a 323,125 km/h, velocità che danno l'idea di quanto fossero sollecitati gli esili pneumatici 24 x 700. A parte l'eccesso di ottimismo sulla tenuta delle gomme, Ferrari prese sul serio l'avventura bimotore. Non fu così per Carl F.W. Borgward, bontempone per indole e industriale dell'auto per mestiere che fece unire i tronconi anteriori di due Goliath G700 per realizzare un'auto bimotore-bifronte che poteva muoversi in una direzione o in quella opposta bloccando lo sterzo da una parte e guidando dall'altra. Fu la burla di Borgward ai cittadini di Brema per il 1° aprile 1955. Realizzò un'auto simile un tecnico americano unendo i tron-

chi anteriori di due Oldsmobile Toronado. Volle mostrare così l'insolita possibilità che gli offriva la prima auto a trazione anteriore di gran serie costruita negli Usa. La Goliath e la Toronado bifronte erano meno stupide di quanto sembra. Basta pensare al rogo nel tunnel del Monte Bianco che il 24 marzo 1999 costò la vita a 39 persone, fra le quali i pompieri che non riuscirono a invertire la marcia dopo avere dato soccorso. Da quella tragica esperienza è nato il carro bifronte

Bai Janus 400, ma allora l'unico mezzo antincendio bifronte era la Citroën 2 CV realizzata dai pompieri di Cogolin nel Sud della Francia. Nel 1954 un altro francese, tale signor Bonnafous montò un secondo gruppo motore-trasmissione nella sua 2 CV per trasformarla in modo economico in una 4 x 4. Le basse potenze (12 cv ogni motore) semplificarono la messa a punto della vettura che poteva funzionare con un motore, con l'altro o con entrambi. La Ci-

Sopra, la 2CV 4 x 4 Sahara bimotore realizzata dalla Citroën nel 1959. Sotto, la plancia della 2CV Sahara. Si notano le due chiavi di avviamento e le due spie di controllo dei motori. A sinistra, la 2CV Sahara al lavoro in ambiente rurale. A destra, la Mini Cooper bimotore di Jones/Ratcliffe in gara nella Targa Florio il 26 aprile 1964





troën probabilmente sapeva del lavoro di Bonnafeus quando decise di utilizzare lo stesso sistema per una 2 CV per il Sahara algerino, dove la richiesta di piccole 4 x 4 non aveva risposte. Il prototipo debuttò il 7 marzo 1958. La produzione in serie iniziò nel dicembre del 1960 presso la Panhard, che in sei anni ne costruì 694. Anche il progettista dell'inglese BMC Alec Issigonis fu tentato dall'idea di una 4 x 4 bimotores. Nei primi mesi del 1963 modificò una Mini Moke aumentando a 950 cc la cilindrata del motore anteriore e montando un secondo motore di 850 cc sull'asse posteriore. Quando John Cooper la vide pensò subito alle corse e realizzò una Mini Cooper bimotores per la Targa Florio. La vettura corse nell'edizione del 26 aprile 1964, ma si fermò per incidente al terzo giro dopo avere mostrato discrete potenzialità e lo scarso raffreddamento del motore posteriore che disuase Cooper dall'insistere.

Nel 1984 Giorgio Pianta, pilota da corsa e collaudatore della Abarth, ripensando a quei precedenti, in particolare alla Citroën 2 CV 4 x 4 Sahara, ebbe l'idea della Lancia Trevi Volumex bimotores. All'epoca la Lancia aveva già avviato il progetto della Delta S4 con quattro ruote motrici. La Trevi Volumex bimotores di Pianta non va dunque intesa come alternativa al progetto Delta S4, ma piuttosto come un mezzo per saggiare in anticipo le problematiche delle quattro ruote motrici. Giorgio Pianta ottenne il benestare di Cesare Fiorio, direttore sportivo della Squadra Corse HF, e l'aiuto dell'ing. Alberto Pianta, suo fratello e direttore dello stabilimento Lancia di Chivasso. Base di partenza fu una normale Lancia Trevi Volumex nella parte centrale-posteriore della quale Pianta trapiantò l'intero gruppo anteriore di un'altra Trevi Volumex comprendente motore, trasmissione e sospensioni. Potenzio in



modo semplicissimo i due motori con pulegge più piccole sui compressori Volumex che girando più veloci permisero 150 cv per motore invece di 135 cv. Ogni altro intervento servì per adeguare la vettura ai due motori e alle esigenze dei rally.

Pianta e i suoi collaboratori aprirono quindi due prese d'aria sulle porte posteriori e due sui montanti posteriori per il raffreddamento e l'alimentazione del secondo motore, unificarono il comando dei due cambi e delle due frizioni, rad-

*Sopra, la Lancia Trevi Volumex bimotores in una foto del 1984. Il pilota e collaudatore dell'Abarth Giorgio Pianta la realizzò in un mese nello stabilimento Lancia di Chivasso con l'approvazione di Cesare Fiorio e con l'aiuto del direttore dello stabilimento, ing. Alberto Pianta fratello di Giorgio, che fornì il materiale e le conoscenze tecniche necessari. A sinistra, vista frontale della Lancia Trevi Volumex bimotores nelle condizioni in cui si trova oggi nella Collezione Storica Lancia di Torino.*



doppiarono la strumentazione di controllo e cercarono un sistema per ripartire fra i due assi la coppia motrice. A questo scopo realizzarono il comando dell'acceleratore con un sistema "drive by wire" controllato da una centralina elettronica. La Lancia Trevi Volumex bimotores svolse egregiamente il suo compito indicando ai tecnici i problemi di una 4 x 4 con potenze "da corsa" e in quale direzione dovevano lavorare per risolverli. La Trevi Volumex bimotores fu utilissima anche alla Pirelli per sviluppare gli pneumatici della Delta S4. Infine, esaurito il suo compito, entrò nella Collezione Storica Lancia di Torino dove è tuttora. Esaminando la vettura si nota che è verniciata in una tonalità che ricorda l'amaranto Montebello delle gloriose Lancia Fulvia HF, così come le bande gialle e azzurre che rappresentano i colori di Torino. Fra le altre particolarità c'è il contagiri del secondo motore montato dove in origine c'era il tachimetro/contachilometri. Quest'ultimo è sostituito da uno strumento disposto nella bocchetta di aerazione destra,

#### LANCIA TREVI VOLUMEX BIMOTORE (1984)

- Motori:** 2, uno anteriore + uno centrale-posteriore
- Numero cilindri e disposizione:** 8 (4 in linea trasversali anteriori + 4 posteriori)
- Allesaggio e corsa:** 84 x 90 mm
- Cilindrata totale:** 3990 cc (1995 cc motore anteriore, 1995 cc posteriore)
- Potenza massima:** 300 cv (DIN) a 5500 giri/min (150 cv per ogni motore)
- Rapporto di compressione:** 7,5:1
- Distribuzione:** 2 alberi a camme in testa per ogni motore
- Alimentazione:** un carburatore Weber 36 DCA e un compressore volumetrico a lobi per ogni motore
- Trazione:** 4 ruote motrici permanenti
- Cambi:** 5 marce + RM (uno per ogni motore)
- Frizione:** monodisco a secco (una per ogni motore)
- Rapporto finale:** 19/62
- Tipo telaio:** solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori:** schema McPherson, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici
- Sospensioni posteriori:** schema McPherson, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici
- Freni:** a disco, circuito superduplex, con servofreno
- Ruote:** cerchi in lega con pneumatici 195/50 VR 13 cinturato P7
- Passo:** 2540 mm
- Carreggiata anteriore:** 1406 mm
- Carreggiata posteriore:** 1406 mm
- Lunghezza:** 4355 mm
- Larghezza:** 1717 mm
- Altezza:** 1400 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1250 kg
- Velocità massima:** 230 km/h circa

tarato in miglia probabilmente perché non si trovò uno strumento con la scala chilometrica abbastanza piccolo. Un'altra curiosità è il serbatoio del carburante da 130 litri situato nel baule: dotazione necessaria visto che la vettura con una guida "da corsa" consumava un litro di benzina ogni 2,5 km.

Il modello 1984



*Sopra, la Lancia Trevi Volumex bimotores vista da dietro. La scritta "Lancia by Giorgio Pianta" non lascia dubbi sulla paternità del progetto. A destra, la Lancia Trevi Volumex bimotores vista di lato. Si notano i cerchi speciali con pneumatici da corsa, e le "orecchie" delle prese d'aria a metà della porta dietro e sul montante posteriore.*



IL MODELLO DA COLLEZIONE