LANCIA «DELTA 2.0 i.e. TURBO 16V HF INTEGRALE»

DAVVERO SUPERSTAR

Protagonista sinora imbattuta nei campionati mondiali Rallyes e nelle gare più importanti sullo sterrato, la vettura torinese si presenta con un nuovo motore turbo rinvigorito dalle 4 valvole per cilindro (144 kW/196 CV CEE) e può essere dotata, finalmente, dell'impianto frenante antibloccaggio che aumenta ulteriormente la sua straordinaria sicurezza di guida. In breve tempo è diventata una prim'attrice anche nel ristretto mercato delle «top car» sportive. Garantisce prestazioni e soprattutto una tenuta di strada molto elevate a un prezzo, tutto sommato, non proibitivo per chi vuole il meglio, di 39 milioni di lire.

La «Delta» a quattro ruote motrici è giunta alla terza edizione e i successi commerciali e sportivi dal giugno 1986, quando venne presentata la «Delta HF 4WD», hanno registrato un continuo crescendo. Lo scorso anno, per ricordare un dato significativo, la «Delta HF Integrale» è stata venduta sul mercato europeo in oltre 7600 esemplari, rispetto ai 4400 del 1987.

In Italia questa vettura ha raggiunto una situazione di monopolio nel settore delle integrali a elevate prestazioni, mentre anche in Europa è diventata la beniamina degli utenti di berlinette sportive conquistando nel 1988 il 31% di tale mercato, rispetto al 27% raggiunto nel 1987 e all'11% nel 1986. Indubbiamente al conseguimento di questi positivi risultati commerciali hanno contribuito gli eccezionali successi nei rallyes culminati con la conquista dei titoli mondiali nel 1987 e 1988.

La Lancia «Delta Integrale» testimonia, se ancora ve ne fosse bisogno, quanto siano importanti le vittorie

(segue a pag. 122)

PREGI
- OTTIMA TENUTA SU OGNI FONDO
- PRESTAZIONI BRILLANTI
- FRENATA MOLTO BUONA CON ABS

DIFETTI
- RIPRESA POCO ELASTICA
- CONSUMO ELEVATO
- CLIMATIZZAZIONE SCARSA

DAVVERO SUPERSTAR

(segue da pag. 120)

sportive per mantenere vivace l'andamento delle vendite di un modello di grande serie, in questo caso, fra l'altro, caratterizzato da un progetto non proprio recente (la «Delta» fu presentata, nelle versioni 1.3 e 1.5, nel 1979).

Del resto le eccellenti prestazioni del motore e del telaio della «HF Integrale» sono in grado di far dimenticare agli automobilisti più sportivi una aerodinamica sorpassata e un'abitabilità non eccezionale. Non per nulla questa versione sportiva costituisce da sola quasi il 20% della produzione dell'intera gamma. In Europa l'espansione delle vendite ha interessato tutte le vetture integrali, passate da 65.000 a 350.000 unità nel giro di 10 anni, ma va sottolineato che il boom del mercato ha riguardato soprattutto i modelli a elevate prestazioni.

Del resto a questo c'è una precisa giustificazione tecnica: le quattro ruote motrici sono la soluzione più valida per trasmettere a terra le potenze sempre più elevate dei motori mantenendo ai massimi livelli la tenuta di strada e la facilità di guida.

Anche il fenomeno «moda» non è estraneo a questo successo. Sono poche le vetture moderne prodotte industrialmente e vendute a un prezzo ragionevole in grado di interessare gli automobilisti più esigenti, e la Lancia «Delta HF Integrale 16V», come le due versioni precedenti, è fra queste. L'immagine del modello è quella di una vettura vincente e, al di là delle indubbie qualità di eccezionale stradi-

HF VECCHIA E NUOVA. L'integrale 16 valvole mantiene in pratica il comportamento e le prestazioni della precedente versione anche con l'aumento di potenza.

sta, questa Lancia ha saputo catturare anche l'interesse degli utenti più sensibili al fascino della vettura un po' snob ed esclusiva. Non per nulla la «Delta Integrale» è ormai considerata uno «status symbol» che si pone come alternativa sportiva all'acquisto della solita «GTI» o di qualcuna delle più recenti fuoristrada.

A distanza di 25 anni si ripete quindi quanto accadde alla Morris «Mini Cooper» che, sulla spinta dei successi sportivi (in particolare con le vittorie nei rallies di Montecarlo), divenne anche una vettura che piaceva alla gente «bene», spingendo così al successo anche le tranquille versioni «850» e «1000», per la verità accolte agli inizi abbastanza tiepidamente dal grande pubblico. In casa Lancia, un simile successo sportivo e commerciale non si ripeteva dall'epoca della leggendaria «Fulvia coupé HF».

Di solito non accade che le eccezionali qualità delle vetture vincenti nelle corse si estendano agli allestimenti delle versioni commerciali. Il più delle volte, sotto una carrozzeria quasi identica, modelli sportivi e modelli da turismo sono radicalmente diversi nella struttura e nelle parti meccaniche. Tuttavia, nel caso della Lancia «Delta HF Integrale», il divario fra auto di serie e auto da competizione è ridotto e la bontà della versione di base è testimoniata anche dalla conquista del Campionato Mondiale Rally 1987 nel «gruppo N» (riservato a vetture praticamente di serie). Fra l'altro il nuovo regolamento sportivo della FISA (Federazione Internazionale dello Sport Automobilistico), istituito nel 1986, li-

mita la partecipazione alle gare rallistiche alle sole vetture costruite in almeno 5000 esemplari l'anno e non consente eccessive modifiche tecniche, per cui gli acquirenti delle versioni «normali» che servono come base per l'elaborazione si avvalgono dei continui aggiornamenti apportati dalla Casa alle versioni da corsa.

Sono quindi numerose le modifiche apportate alla «Delta HF Integrale 16V» rispetto alla 8 valvole e sono ovviamente tutte tese a rendere ancora più sportivo e «agonistico» il comportamento della vettura. In questa ottica si spiegano le novità che riguardano motore e trasmissione, non certo studiate per apportare vantaggi all'automobilista medio che utilizza la vettura sulle strade normali e per il quale la «vecchia» 8 valvole era già una macchina ottima e facilmente guidabile.

Va comunque detto che la Lancia ha pensato anche agli utenti normali, offrendo finalmente, a richiesta, l'eccellente impianto frenante antibloccaggio realizzato appositamente dalla Bosch. Questo ABS è particolarmente interessante perché è in grado di risolvere i complessi problemi di funzionamento delle più raffinate integrali permanenti, equipaggiate con sistemi automatici di bloccaggio dei differenziali. Tali vetture hanno infatti avantreno e retrotreno, nonché le ruote dell'assale posteriore, collegati in pratica rigidamente.

Simili legami meccanici (differenziale posteriore autobloccante Torsen) e viscosi (bloccaggio del differenziale centrale tramite giunto Ferguson) rendono difficile il compito dell'ABS, che è quello di controllare separatamente il freno di ogni ruota in modo da evitarne il bloccaggio.

ABS senza problemi

In particolare tali meccanismi fanno sì che, durante le frenate su fondi con differente aderenza sotto i pneumatici del lato destro e del lato sinistro, la vettura abbia un'elevata tendenza ad «avvitarsi» attorno all'asse verticale che passa per il baricentro (movimento definito come «imbardata»). Inoltre, quando si rilascia l'acceleratore, soprattutto mentre si procede con le marce basse su fondi scivolosi, l'effetto frenante del motore, che agisce anche sul retrotreno, fa sì che le ruote posteriori tendano a bloccarsi.

Per risolvere questi inconvenienti l'ABS della «Delta HF Integrale 16V» è stato dotato di un dispositivo per il minimo veloce e di sei sensori: oltre ai quattro normalmente presenti sulle ruote, vi è infatti un accelerometro sensibile alle sollecitazioni trasversali (che si hanno in curva) e un altro che rileva le accelerazioni longitudinali (che si manifestano durante le frenate e le accelerazioni). Se i sensori rilevano che la velocità della vettura è molto elevata o che il fondo stradale ha una aderenza omogenea sotto le ruote del lato destro e di quello sinistro, la centralina è programmata in modo da ottenere i minimi spazi di arresto. Nelle altre condizioni di funzionamento, l'ABS sceglie invece una logica che favorisce la stabilità di marcia anche a costo di allungare gli spazi di frenata: infatti, nel caso avvengano bloccaggi dei pneumatici, la centralina comanda la «sfrenatura» non solo delle ruote del lato che si trova sul terreno più scivoloso ma anche di quelle collocate sul lato opposto, in modo da avere una coppia frenante uniforme che eviti le violente «imbardate».

Nulla è stato lasciato al caso e, per evitare l'instabilità dell'assale posteriore causata da un eccessivo effetto frenante del motore durante le rapide decelerazioni, la centralina dell'ABS Bosch invia un segnale alla centralina «IAW» Weber-Marelli che gestisce l'iniezione e l'accensione del motore, in modo da incrementarne momentaneamente il regime del minimo.

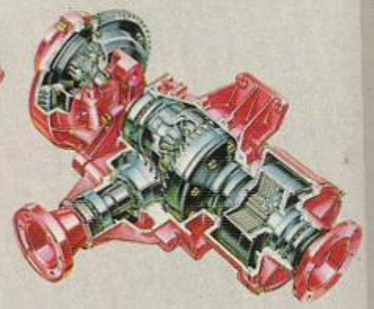
Rispetto alla precedente versione, la novità più evidente è l'utilizzo del propulsore di 1995 cm³ direttamente

DAVVERO SUPERSTAR

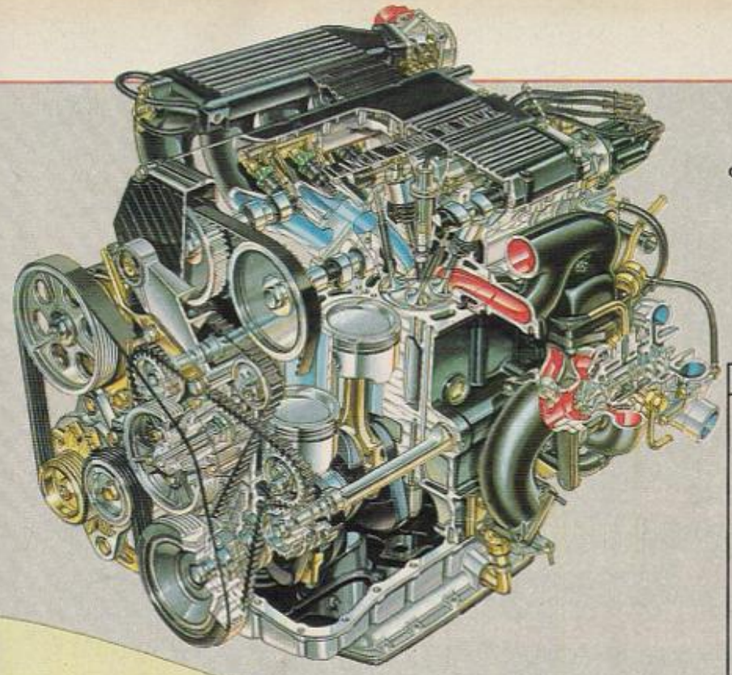
derivato da quello della «Thema» turbo con 16 valvole e che sviluppa 200 CV-144 kW a 5500 giri al minuto invece dei 185 CV-136 kW a 5300 giri della versione 8 valvole. La distribuzione comprende due alberi a camme in testa e, nonostante l'assorbimento di qualche cavallo di potenza, anche due contralberi di equilibratura delle vibrazioni. Il turbocompressore Garrett «T 3» è raffreddato ad acqua. La turbina ha un diametro leggermente minore rispetto a quello della precedente «HF Integrale» per compensare la minore attitudine del 16 valvole ad accelerare rapidamente ai bassi e medi regimi di rotazione. La centralina elettronica «IAW» della Weber-Marelli, nel gestire iniezione e accensione, tiene conto anche dei segnali provenienti dal sensore di detonazione, tanto che il motore può funzionare regolarmente anche con benzina senza piombo con numero di ottano 95. Ancora disponibile l'overboost, che aumenta per qualche secondo la pressione di sovralimentazione, mentre è nuovo il sistema elettronico di regolazione della valvola waste-gate del turbo. Normalmente questa valvola taglia la sovrapressione del turbo a un valore prefissato al momento della progettazione, mentre sulla «Integrale 16 V» la pressione di sovralimentazione è adeguata continuamente in funzione della temperatura dell'aria, dei giri, della posizione dell'acceleratore, e così via.

Interessanti novità anche nella trasmissione. Tra queste, l'adozione della frizione a comando idraulico che richiede un minore sforzo al pedale e trasmette meno rumori e vibrazioni rispetto a quella azionata da un cavo metallico, e l'adozione di un cambio ZF rinforzato e derivato da quello della «Thema 8.32». La trazione integrale utilizza sempre tre differenziali: quello anteriore è normale, il posteriore è un autobloccante Torsen e il ripartitore centrale è un ruotismo epicicloidale che ripartisce in modo asimmetrico la coppia fra avantreno e retrotreno e viene bloccato automaticamente in caso di necessità tramite un giunto viscoso Ferguson. Nuova è però la ripartizione della potenza. Infatti nella 16 valvole è maggiore al retrotreno (53%), mentre nella 8 valvole era del 44%. Il che dovrebbe consentire una maggiore agilità della vettura, riducendo il sottosterzo soprattutto durante le fasi di inserimento nelle curve. Tale nuova ripartizione, unitamente alla maggiore potenza del motore, hanno comportato sia la modifica della geometria delle ruote sia molle e ammortizzatori che rendono la vettura più bassa di 20 mm, sia, infine, cerchi in lega più larghi (7 pollici invece di 6) con pneumatici 205/50 VR 15.

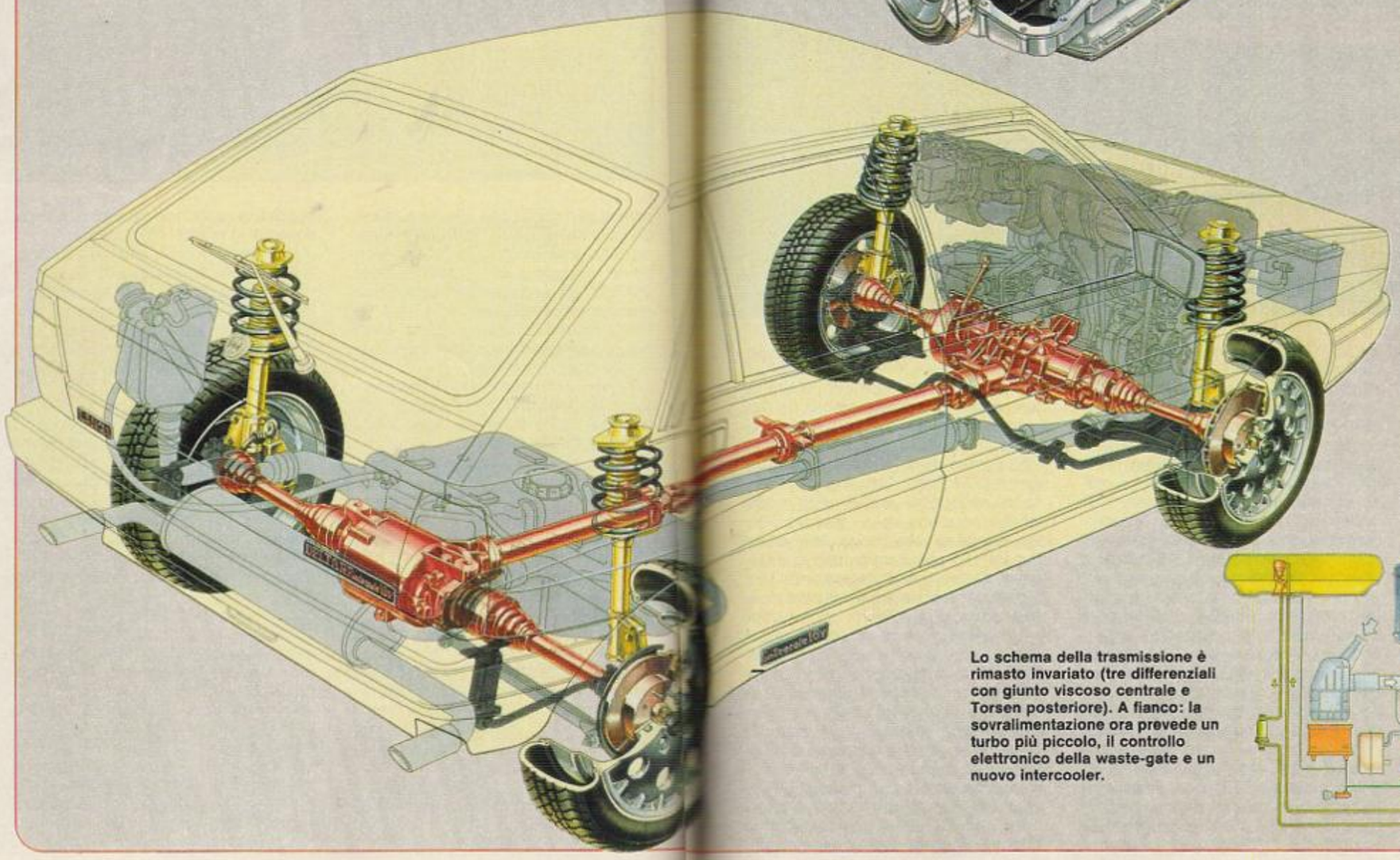
Il differenziale posteriore utilizza un autobloccante Torsen che può anche trasmettere tutta la coppia su una ruota sola.



Il differenziale anteriore con il rotismo epicicloidale ripartitore di potenza (a destra) e il giunto viscoso tipo Ferguson che provvede al bloccaggio (a sinistra).



Il motore è la parte più modificata. Ha distribuzione con quattro valvole per cilindro e contralberi di equilibratura. Strutturalmente è lo stesso della «Thema turbo 16 V». La potenza, 144 kW-196 CV, è aumentata di circa l'8%.



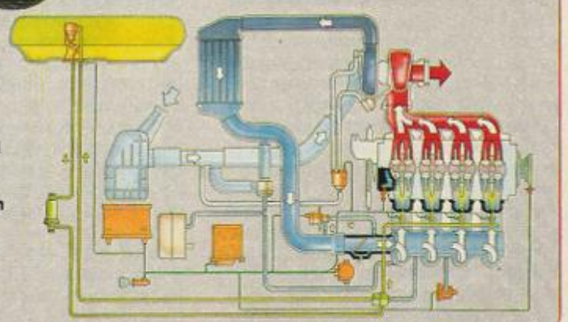
PRINCIPALI CARATTERISTICHE

Motore: anteriore trasversale a sbalzo - 4 cilindri in linea - Alesaggio 84 mm - Corsa 90 mm - Cilindrata 1995 cm³ - Rapporto di compressione 8:1 - Potenza max 144 kW (196 CV) a 5500 giri/min - Coppia max 298 Nm (30,4 kgm) a 3000 giri/min - Potenza specifica 72,2 kW/l (98,2 CV/l) - Valori secondo norme CEE - 4 valvole per cilindro - Due assi a camme in testa (cinghia dentata) - Lubrificazione forzata, con radiatore olio - Capacità circuito 5,9 litri - Alimentazione a iniezione elettronica (multipoint) Weber Marelli I.A.W. Turbocompressore Garrett T3, intercooler aria/aria e dispositivo «overboost» per l'aumento della pressione di sovralimentazione - Pompa carburante elettrica rotativa - Filtro aria a secco, cartuccia - Accensione elettronica (integrata con l'alimentazione) con sensore di detonazione - Candele Marelli F 8 LCR - Raffreddamento a liquido, circolazione forzata e circuito sigillato - Capacità circuito 6,2 l - Impianto elettrico 12 V - Alternatore 65 A - Batteria 45 Ah.

Trasmissione: trazione integrale permanente con ripartizione della coppia 47% anteriore e 53% posteriore - Frizione monodisco a secco, comando idraulico - Cambio a 5 rapporti: I) 3,500:1; II) 2,176:1; III) 1,523:1; IV) 1,156:1; V) 0,916:1; RM) 3,545:1 - Riduzione finale (al differenziale) a coppia cilindrica elicoidale con rapporto 3,111:1 (18/56) e 2,263:1 (19/43) - Differenziale centrale epicicloidale con giunto viscoso (Ferguson) e posteriore antislittamento (Torsen) - Pneumatici: 205/50 R 15 - Cerchi ruota in lega leggera 7J 15.

Corpo vettura: berlina 2 volumi, 5 porte, 5 posti - Scocca portante con telaietto ausiliario posteriore - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale; retrotreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico e biella longitudinale (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice anteriore e posteriore - Ammortizzatori: oleopneumatici - Freni: anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco con pinze flottanti, dispositivo antibloccaggio ABS a richiesta - Scatola guida a cremagliera, servocomando idraulico - Capacità serbatoio carburante 57 l.

Dimensioni e massa: Passo 2,480 m - Carreggiata anteriore 1,448 m - Carreggiata posteriore 1,440 m - Lunghezza 3,900 m - Larghezza 1,685 m - Altezza 1,365 m - Altezza minima da terra 12,5 cm - Diametro di sterzata 10,4 m - Massa veicolo: 1250 kg in ordine di marcia - Capacità bagagliaio da 200 dm³ a 940 dm³.



Lo schema della trasmissione è rimasto invariato (tre differenziali con giunto viscoso centrale e Torsen posteriore). A fianco: la sovralimentazione ora prevede un turbo più piccolo, il controllo elettronico della waste-gate e un nuovo intercooler.

SEMPRE AL VERTICE DELLA SICUREZZA

Nessuno dubitava che anche questa nuova versione della «Delta Integrale» avesse tutte le qualità per inserirsi nel ristretto novero delle «Top sportive». Le sue eccellenti qualità di tenuta di strada, stabilità e potenza le hanno consentito, oltre che di guadagnarsi il rispetto e la stima di tutti i guidatori sportivi, anche di vincere ben tre titoli mondiali rallyes consecutivi, un vero record del settore. La nuova versione, ancora più potente della precedente, ne mantiene ovviamente tutte le qualità: il suo quattro cilindri sovralimentato 2 litri con le 16 valvole è diventato ancor più grintoso. Ha una potenza veramente impressionante ma, una volta di più, evidenzia anche i limiti di elasticità del turbo. In particolare il nuovo motore Lancia mette addirittura in soggezione anche un pilota esperto per la rapidità con la quale, agli alti regimi, risponde ai comandi. Oltre i 4000 giri/min poche altre vetture stanno alla pari di questa Lancia e solo sportive famose più grosse e potenti come le Ferrari o le Porsche riescono a staccarla. Tale sportività ha però un suo prezzo poiché la «Delta Integrale» sotto i 3500 giri/min è meno «trattabile» ed elastica della precedente. Le nostre rilevazioni confermano la grinta ma anche la scarsa disposizione del motore a 16 valvole a marciare lentamente. La nuova versione percorre il chilometro con partenza da fermo in 27,1 sec, neppure un centesimo meno rispetto alla precedente «Integrale» con 15 CV in meno. Solo da 0 a 180 km/h il nuovo modello riesce a guadagnare un secondo nei confronti del precedente. Anche l'effimero valore della velocità massima parla a favore della nuova versione che, raggiungendo i 220,33 km/h, supera di 5 km/h il limite precedente. Il consumo rimane praticamente invariato, cioè decisamente alto dato che a 130 all'ora si percorrono solo 7,8 km con un litro. Molto interessante il comportamento dell'impianto frenante (ora con ABS a richiesta) che vanta spazi d'arresto tra i più contenuti: a 140 km/h si ferma in meno di 78 metri. Tuttavia il pedale risulta «spugnoso», quindi poco modulabile e, qualche volta, anche piuttosto sensibile alla fatica, mancanze queste che non consentono di assegnare alla vettura il massimo dei voti. Il cambio non risulta all'altezza della situazione: un po' lento, con qualche leggera impuntatura nei cambi veloci, spesso non riesce a seguire adeguatamente il comportamento e il ritmo del motore. I rapporti comunque rimangono tipicamente sportivi, ravvicinati e con una quinta di potenza che a 1000 giri/min consente di viaggiare a poco più di 37 km/h. Il servosterzo, leggero e ben manovrabile, si apprezza soprattutto nella marcia di tutti i giorni. Nella guida sportiva invece potrebbe migliorare perché mostra qualche imprecisione nelle curve veloci che richiedono piccoli movimenti del volante ed esigono un po' attenzione soprattutto nel «ritorno», rapido e a volte anche deciso: su una vettura da 200 CV si dovrebbe poter disporre di un comando più preciso e sportivo. Quando si costruisce una vettura come la «Delta Integrale», pensata soprattutto per le corse, non si possono fare troppi compromessi con il confort e perciò le sospensioni a ruote indipendenti sono regolate soprattutto per tenere bene la strada. Anche sulle piccole sconnessioni del fondo la vettura si irrigidisce perché il sistema elastico non è in grado di assorbire completamente gli ostacoli, ma è un comportamento che gli sportivi sopportano di buon grado. Il rumore secco, tipicamente sportivo, ha una tonalità che non disturba troppo anche quando occorre «tirare» il motore al massimo. A 130 all'ora, i decibel registrati sono gli stessi che nella Porsche «Carrera 4» e un paio di più rispetto alla «Dedra», assicurando così lunghi viaggi senza eccessivi disagi. La «Delta» però mostra le sue vere qualità quando occorre sfruttarne a fondo la meccanica, mantenendo un comportamento simile a quello del vecchio modello. All'inizio della curva, in accelerazione, manifesta una spiccata tendenza ad allargare le traiettorie: molto però dipende dallo stile di guida e dal modo con cui il pilota riesce a sfruttare l'elevata potenza disponibile soprattutto agli alti regimi. È proprio questa potenza, unita naturalmente alla trazione integrale, che consente di dominare le traiettorie e di controllare ogni tipo di curva. Se poi il fondo offre scarsa aderenza, la «Delta» non ha rivali e ben poche sportive possono garantire un grado di sicurezza così elevato. Sul bagnato o sullo sterrato più difficile l'«Integrale» Lancia mantiene un assetto neutro e un'ammirevole fedeltà alle traiettorie previste, con ampie possibilità di correzione (può stringere o allargare le traiettorie a seconda delle necessità). L'aderenza è sempre ottima ma la guida risulta un po' meno fluida di prima data la lenta risposta del turbo sotto i 3500 giri/min che condiziona il comportamento e, sui percorsi tortuosi, costringe il pilota a sfruttare continuamente il cambio per ottenere prestazioni adeguate. In definitiva la guida, ottima sin che si vuole, è diventata ancor più corsaiola di prima e, tra l'altro, dipende molto dal tipo di pneumatici adottati (meglio, per quanto riguarda la precisione di guida e la stabilità, i Michelin «MXX» dei Pirelli «P 700Z»). Pure in condizioni d'emergenza l'«Integrale» si comporta sempre correttamente anche se il passaggio dalla trazione integrale (con motore in tiro) alla «non trazione» (quando si rilascia l'acceleratore in curva) pone qualche problema più o meno evidente a seconda dei pneumatici. Gomme larghe e trazione integrale non favoriscono la scorrevolezza, decisamente inferiore a quella di vetture a trazione tradizionale: a 100 all'ora consuma 23,6 CV (17,4 kW), 4-5 in più di una media tradizionale. □

LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

VELOCITÀ MASSIMA

Dichiarata: 220 km/h
Effettiva: 220,331 km/h (in V)

CONSUMO in quinta

Velocità in km/h	litri/100 km	km/litro
60	5,7	17,6
70	6,3	15,8
80	7,1	14,1
90	8,0	12,5
100	9,0	11,2
110	10,1	9,9
120	11,4	8,8
130	12,8	7,8
140	14,3	7,0
150	16,0	6,3
160	17,8	5,6
170	19,7	5,1
180	21,8	4,6

VALORI DICHIARATI:
a 90 km/h
7,9 l/100 km
a 120 km/h
10,5 l/100 km

RUMOROSITÀ

Rilevata all'interno della vettura, ai sedili anteriori e posteriori, su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio velocità nel rapporto superiore.

Velocità in km/h	dB (A) ant.	dB (A) post.
60	64,5	63,8
70	66,1	67,1
80	68,1	67,8
90	68,0	69,4
100	69,5	70,7
110	70,7	71,3
120	72,7	73,0
130	72,8	73,5
140	74,9	75,6
150	78,6	79,3

RESISTENZA AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h: 17,4 kW (23,6 CV)
Rendimento energetico a 100 km/h: 21,7%

DIAMETRO DI STERZATA

11,57 m a destra; 11,55 m a sinistra

ACCELERAZIONE E RIPRESA

1 CHILOMETRO con partenza da fermo:
Tempo impiegato:
27,1 s media **133,1** km/h
velocità d'uscita **189,1** km/h
400 METRI con partenza da fermo: **14,5** s
velocità d'uscita: **151,2** km/h
RIPRESA sul chilometro da 40 km/h in V
Tempo impiegato: **37,2** s
velocità d'uscita **165,7** km/h

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 40	1,6
0 - 60	2,6
0 - 80	4,3
0 - 100	6,1
0 - 120	9,4
0 - 140	12,3
0 - 160	17,6
0 - 180	23,2

RIPRESA in quinta

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70 - 80	3,4
70 - 100	8,8
70 - 120	12,7
70 - 140	17,1
70 - 160	22,5
70 - 180	29,2

FRENATA

con ABS

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	14,3
80	25,4
100	39,7
120	57,2
140	77,8
160	101,7

CONDIZIONI DELLA PROVA

I dati vengono rilevati con il solo pilota e le apparecchiature; serbatoio carburante a circa 2/3. Le velocità superiori ai limiti ammessi sono accertate.
Massa della vettura in prova: 1393 kg.
Temperatura 23 °C - Pressione atmosferica 1023 millibar.
Umidità relativa 51% - Vento 0-2,1 m/s.
Peso specifico carburante: 734 g/l.

IL TEST DI IVAN CAPELLI

DUECENTO CAVALLI FACILI

Anche la «Delta Integrale», come tutte le altre «top car» sportive, è stata sottoposta a un test sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino (Varese) dal nostro supercollaudatore Ivan Capelli. Ecco le sue impressioni.

La personalità della «Delta» è molto cambiata?

Direi che è rimasta sostanzialmente invariata. Il comportamento è sicuro in tutte le condizione con un limite di aderenza molto elevato. È diventata anche più sportiva di prima.

Come si comporta in pista?

Le integrali non mi sembrano molto adatte alle piste perché evidenziano una tendenza sottosterzante che complica un po' la guida: la vettura all'inizio allarga la curva con il muso e non è facile correggerla. Anche la Porsche «Carrera 4» (vedi fascicolo di giugno) si comportava più o meno allo stesso modo. L'inserimento in traiettoria è la fase più impegnativa, specie se la curva è stretta. Superata questa prima fase tutto diventa molto facile e non c'è imprevisto che possa mettere in difficoltà l'«Integrale».

Che cosa pensi del «16 valvole»?

Si apprezza di più su pista che su strada perché lo si può spingere ai limiti, proprio nella zona dove i turbo e le 16 valvole esprimono le loro doti. Oltre i 4000 giri è un fenomeno di rapidità, ma «sotto» è poco disponibile e se non si sfruttano a fondo le marce basse non si hanno risultati apprezzabili. Comunque è un motore che gioca una parte importante.

In che senso?

Per poter sfruttare vantaggiosamente le quattro ruote motrici occorre avere sempre a disposizione la potenza nel minor tempo possibile. Senza trazione alle ruote anche un'integrale

si comporta quasi come un'auto normale. Ecco perché il pilota della «Delta» deve usare a fondo il cambio per mantenere il motore oltre i 4000 giri e sfruttarne la prontezza. Per tale motivo ho detto che la nuova «Integrale» è diventata «più corsaiola».

Secondo noi lo sterzo potrebbe essere migliorato...

Anche per me. Ha un comportamento particolare: nelle curve strette quasi non si «sente» e l'avantreno sembra insensibile ai comandi, in quelle più veloci ogni suo minimo movimento fa variare decisamente le traiettorie il che richiede una certa attenzione.

Il cambio è abbastanza sportivo?

Mi sembra piuttosto lento e un po' impreciso specie ai regimi più elevati. Ritengo che la leva non abbia gli innesti adatti a una sportiva del genere, un neo non del tutto trascurabile su una turbo come l'«Integrale» che richiede l'uso intenso del cambio.

E i freni come si comportano?

Sono ottimi all'inizio e l'impianto ABS dà grandissimi vantaggi soprattutto in situazioni d'emergenza, però in pista potrebbero essere migliori. Dopo un paio di giri il pedale è diventato piuttosto «molle»... poco modulabile e gli spazi d'arresto si sono allungati.

Parlaci ancora di tenuta di strada...

Conosco bene le «Delta 4x4» perché posseggo una «prima serie». I miglioramenti sono stati notevoli e le nuove regolazioni delle sospensioni hanno ottimizzato soprattutto il comportamento in curva. Su strada è quasi perfetta: stabile, facile da guidare, quasi sospinge il pilota verso limiti sempre più elevati. Su pista risente parecchio dei trasferimenti di carico, della potenza alle ruote. In definitiva una «granturismo» ideale, imbattibile sul bagnato, pur con gli inevitabili piccoli nei delle integrali con motore turbo. □

Ivan Capelli al volante dell'«Integrale» sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino.

La nostra pagella

ESTERNO	★	★	★			*La carrozzeria, nata dieci anni fa, si è un po' appesantita soprattutto a causa della «gobba» sul cofano motore. Ora ha quasi la grinta di un'auto da corsa.*
ABITABILITÀ	★	★	★			*Lo spazio è limitato, soprattutto dietro, date anche le dimensioni piuttosto contenute del corpo vettura. Nel complesso però è accettabile per le prestazioni così elevate. Accessibilità buona grazie alle quattro portiere.*
POSTO GUIDA	★	★	★	★		*Buono pur con alcune limitazioni (pedaliera piccola). È possibile ottenere un buon assetto grazie alle numerose regolazioni del volante e del sedile sportivo.*
PLANCIA E COMANDI	★	★	★			*Sempre gradevoli nonostante il disegno non sia dei più moderni. Alcuni comandi, come quelli degli alzacristalli elettrici, sono decisamente scomodi.*
STRUMENTAZIONE	★	★	★	★		*Ricca e ben leggibile malgrado le ridotte dimensioni degli strumenti. C'è il termometro olio ma l'orologio digitale sul padiglione è quasi invisibile.*
CLIMATIZZAZIONE	★	★				*Risente troppo dell'età. Molto semplice, ha il blocco centralizzato delle varie bocchette ma non prevede il ricircolo dell'aria. Non previsto il condizionatore.*
VISIBILITÀ	★	★	★			*Buona solo davanti. Dietro viene limitata dai massicci montanti posteriori e dal lunotto piccolo e alto. Fari potenti, tergicristalli normali.*
FINITURA	★	★	★			*È normale dato il prezzo. Si è cercato di conciliare classe e sportività. Carrozzeria non molto curata all'esterno. Più riuscito, anche se un po' vistoso, l'interno rivestito di panno di buona qualità. Componentistica come nelle altre «Delta».*
ACCESSORI	★	★	★			*Equipaggiamento non eccezionale (oltre all'ABS disponibili a richiesta tettuccio apribile, sedili speciali e vernice metallizzata) ma occorre tenere presente la collocazione supersportiva della vettura.*
DOTAZIONE DI SICUREZZA	★	★	★			*Finalmente ora c'è l'ABS, sia pure a richiesta. Alcuni comandi non sono disposti razionalmente (vedi cinture di sicurezza). Mancano alcune spie.*
BAGAGLIAIO	★	★				*Sufficiente solo perché lo schienale posteriore è ribaltabile singolarmente. Ruotino di scorta verticale e ingombrante che limita lo spazio a disposizione.*

★ INSUFFICIENTE ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO

MOTORE	★	★	★	★		*Potente, sportivo e molto brillante sopra i 3500 giri. L'effetto turbo è notevole per cui ai bassi regimi la vettura tende a sedersi un po'.*
ACCELERAZIONE	★	★	★	★	★	*Progressioni veramente notevoli. La maggior potenza del 16 valvole si apprezza ai regimi più elevati. Tempi sui 400 e 1000 metri quasi invariati.*
RIPRESA	★	★				*Qualche mancanza ai bassi regimi. È necessario sfruttare a fondo il cambio per apprezzare la maggior potenza, che arriva decisa dopo i 4000 giri.*
FRENI	★	★	★	★		*C'è finalmente l'ABS (L. 2.807.000), indispensabile in emergenza. Ottimi spazi d'arresto. Pedale freno un po' spugnoso e resistenza alla fatica non eccezionale.*
CAMBIO	★	★	★			*Assai sfruttato date le caratteristiche del turbo 16 V. Innesti imprecisi e un po' lenti soprattutto nella guida sportiva. Quinta di potenza e rapporti inferiori ravvicinati.*
STERZO	★	★	★	★		*Un servo soddisfacente, abbastanza leggero a bassa velocità, sensibile a quelle più elevate, però poco progressivo. Risente dei pneumatici montati.*
CONSUMO	★					*Elevato come nella precedente versione. Sale parecchio anche nel normale impiego su percorsi misti data la scarsa sfruttabilità del motore ai bassi regimi.*
CONFORT	★	★	★			*Curata soprattutto la sicurezza di guida e quindi il molleggio è decisamente rigido per gli utenti non sportivi. Rumorosità non fastidiosa per il tipo di vettura.*
TENUTA DI STRADA	★	★	★	★	★	*Di livello superiore, specie con scarsa aderenza. Con pneumatici adeguati, garantisce un ampio margine di sicurezza anche ai meno esperti su ogni tipo di fondo. Comportamento un po' sensibile ai movimenti dell'acceleratore.*
STABILITÀ	★	★	★	★		*Sicura e controllabile anche in situazioni d'emergenza, risente del tipo di pneumatico. Avverte in una certa misura il rilascio dell'acceleratore in curva.*
EFFICIENZA AERODIN.	★	★				*Consuma molto, come tutte le integrali. Per avanzare a 100 km/h le occorrono 23,7 CV (17,4 kW). È tuttavia un po' più scorrevole della vecchia versione.*
VELOCITÀ						*Raggiunge quanto dichiarato, oltre 220 km/h in quinta a 5900 giri (5 km/h più della versione precedente). Nessun problema nei lunghi spostamenti veloci.*

ALLA VELOCITÀ NON VIENE ASSEGNATO IL VOTO