



Anno 8 Numero 77

Aprile 2020



Prezzo: € 0

Magazine indipendente pseudo storico, pseudo sportivo, pseudo sociologico, pseudo tecnico... pseudo insomma!



Sommario

- 2 La lancia Delta S4
- 5 Rubrica le Favorite
- 8 Un po' di pagine storiche
- 12 Il mistero della Bugatti in fondo al lago
- 14 Classifica Piloti
- 15 I record VISLOT
- 16 Calendario maggio 2020

Irresponsabile unico, del tutto: Renzosan



Autorama

Lancia Delta S4

Nel 1985 il mondiale *rally* era dominato dalla Peugeot 205 Turbo 16 gruppo B a quattro ruote motrici al tempo ai vertici.

In casa Lancia-Abarth la Rally 037 a trazione posteriore, utilizzata fino ad allora nelle gare, nonché ultima vettura a 2 ruote motrici a fare suo il titolo, appariva ormai superata e non più competitiva.

Per questi motivi il reparto corse torinese condotto dall'ingegner Claudio Lombardi, diede vita alla **Delta S4** (*S per sovralimentata e 4 per le quattro ruote motrici*), con l'obiettivo di vincere i rally internazionali del Gruppo B.

Quest'auto fu l'unica Delta prodotta solo per le competizioni e non aveva in pratica nulla da spartire col modello di serie.



Il propulsore di questa vettura era un 4 cilindri in linea con una cilindrata di 1759 cm³. Il motore, posto centralmente, aveva un basamento in lega di magnesio con testata in lega leggera di alluminio, inoltre le canne dei cilindri erano rivestite superficialmente con un raffinato e tecnologico trattamento a base di materiale ceramico, chiamato Cer-metal.



Vi era un sistema di doppia sovralimentazione: un turbocompressore KKK k27 con in più un compressore volumetrico Volumex, brevettato dalla Abarth.

La Delta S4 in versione stradale aveva 250 CV, (bisognava produrne almeno 200 esemplari per avere l'omologazione) la versione da gara al debutto nel 1985 ne aveva 480, mentre l'ultima evoluzione schierata nel campio-

nato mondiale 1986 poteva sviluppare per brevi tratti anche 650 CV tramite un overboost regolabile dall'abitacolo.



Il debutto mondiale della Delta S4 avvenne nel rally RAC del 1985, e fu un successo: primi due posti con le coppie Toivonen-Wilson e Alen-Kivimaki.

La Delta S4 si dimostrò ben presto un'auto vincente.

Ma il dramma era alle porte: nel maggio 1986 al *Tour de Corse*, Toivonen ed il suo copilota Cresto, fino a quel momento in testa al rally, uscirono di strada e perirono nell'incidente.

Il mondiale andò comunque avanti ed era già virtualmente vinto dalla coppia Alen-Kivimaki su Lancia Delta S4, grazie anche all'epilogo del Rally di Sanremo durante il quale accadde un fatto determinante per la corsa al titolo 1986: per aver maggior effetto suolo la Peugeot aveva montato le minigonne sulle fiancate delle 205 T16 e le tre vetture furono squalificate. Il Sanremo fu dominato dalle Lancia.



La Delta S4 dopo soli 13 mesi concluse il suo breve ma intenso ciclo, senza vincere alcun titolo mondiale costruttori, dimostrandosi comunque una delle più competitive vetture di Gruppo B. L'esperienza maturata con la S4 permise alla Lancia di presentare dopo pochi mesi la

nuova Delta 4WD Gruppo A, autovettura che avrebbe poi vinto per 6 volte il mondiale costruttori.

Tutti gli avvenimenti, più o meno tragici, accaduti durante i campionati 1985 e 1986 fecero comunque prendere alla federazione internazionale la decisione di sospendere l'attività nel Campionato Mondiale Rally delle auto di Gruppo B (ritenute troppo pericolose per le elevatissime prestazioni raggiunte) a favore di auto con caratteristiche più vicine a quelle di serie (Gruppo A).





La scheda tecnica

| | |
|-----------------------------|--|
| GARA D'ESORDIO | RALLY 1000 PISTES |
| 1°GARA MONDIALE | RAC RALLY 1985 |
| MOTORE | CENTRALE LONGIUTUDINALE, 4 CILINDRI IN LINEA BASAMENTO IN ALLUMINIO |
| DISTRIBUZIONE | - 2 ALBERI A CAMME IN TESTA |
| | - 4 VALVOLE PER CILINDRO |
| RAPPORTO COMPRESIONE | 7,5:1 |
| POTENZA MASSIMA | 500 CV a 8400 GIRI/MIN (1985) |
| | 600 CV a 8800 GIRI/MIN (1986) |
| ALIMENTAZIONE | - INIEZIONE IAW MARELLI |
| | - VOLUMENTRICO VOLUMEX ABARTH (R18) + |
| | - TURBOCOMPRESSORE KKK (K27) CON 2 INTERCOOLER |
| TELAIO | STRUTTURA TUBOLARE - CARROZZERIA VETRORESINA E FIBRA DI CARBONIO |
| AMMORTIZZATORI | BLISTEIN IDRAULICI TELESCOPICI POST.DOPPI |
| SOSPENSIONI | INDIPENDENTI A QUADRILATERI |
| FRENI | - 4 DISCHI AUTOVENTILANTI DA 300mm BREMBO |
| | - 6 PINZE BREMBO A 4 POMPANTI (due pinze aggiuntive al posteriore per il freno a mano idraulico) |
| | - RIPARTITORE REGOLABILE (manualmente) |
| STERZO | CREMAGLIERA CON SERVOSTERZO PNEUMATICO |
| TRAZIONE | - 4 RUOTE MOTRICI PERMANENTI |
| | -RIPARTIZIONE TRAZIONE 60% ANT. 40% POST. |
| | -BLOCCO MANUALE DIFFERENZIALE CENTRALE |
| CAMBIO | 5 RAPPORTI INNESTI FRONTALI ABARTH-HAWLAND |
| DIFFERENZIALI | - AUTOBLOCCANTI A LAMELLE TIPO ZF |
| SERBATOIO | 90 LITRI |
| PESO | 970 Kg |
| VELOCITA MASSIMA | 206.2 Km/h |
| DIMENSIONI | LUNGHEZZA: 4.00m |
| | LARGHEZZA: 1.80m |
| | PASSO: 2.44 m |
| | CARREGGIATA ANTERIORE 1.50 m |
| | CARREGGIATA POSTERIORE 1.52 m |



Rubrica dedicata ai piloti e alle loro macchine preferite

Non potevano che essere la LANCIA le preferite di Alessandro



Da un ABARTHISTA come Alessandro era inevitabile che la sua preferita fosse questa bellissima Abarth



Il giovane pilota Filippo invece è ispirato dalla velocità di questa magnifica Corvette C6





Renzo resta invece fedele al classico romanticismo delle americane e non resiste a questa meravigliosa Chevrolet Bel Air



Per Massimo la Porsche 911 resta una delle macchine più affascinanti di ogni tempo. Ottima scelta!



Steve e le sue Ferrari, a fatica ha scelto la P4, ma voleva proporle tutte, lo capisco sono tutte bellissime!



Franco sceglie una auto storica la Bugatti, una delle macchine più innovative di quel periodo storico.





Una Classic vincitrice di Le Mans per Giuseppe. La sua bellissima Matra Simca



Gianmaria va sul rally nazionale con la sua bella Fiat Ritmo



Mirco è decisamente il nostro artista e ha un debole speciale per la livrea **Jägermeister**



Stirling Moss a Montecarlo.....

E sul pistino in soffitta (una rarità)



Guardate cosa
ho scovato in
internet



***Piccoli bolidi da
corsa in miniatura
che corrono elettric-
amente su speciali
piste comandate da un
pulsante tenuto ner-
vosamente nella
mano; ecco l'hobby
del momento.***

Sulla scorta dei successi conseguiti oltre oceano, è arrivata anche da noi; ed era fatale che finisse così. Alludiamo alla « follia del pulsante », follia che sta invadendo con l'Italia tutte le principali città e nazioni europee.

Per la verità il fenomeno era già in incubazione da anni, e infatti molti di noi possiedono già la loro brava pista Scalextric casalinga corredata dalle relative auto in miniatura scala 1/32 guidate dal fatidico pulsante. Pur avendo da qualche tempo la Scalextric stessa organizzato gare che attraverso varie selezioni portano fino al campionato mondiale della specialità, il gioco era pur sempre rimasto di tipo casalingo e alla portata dei più fortunati che avevano la possibilità di comprarsi pista e relativi accessori. Le cose probabil-

726

LIA DEL PULSANTE



mente sarebbero andate avanti così ancora per degli anni se un gruppo di persone, dotate di coraggio e iniziativa, non avessero pensato d'investire ingenti somme di capitali nella costruzione di piste dalle caratteristiche molto simili ai vari circuiti automobilistici.

Dette piste vennero successivamente installate nelle principali città e, una volta organizzata una buona propaganda atta ad avvicinare e a sensibilizzare i giovani, (e non più...) il gioco poteva dirsi quasi fatto. L'ultimo colpo di spugna lo hanno poi dato le industrie specializzate nel campo degli automodelli sfornando macchine e accessori sempre più attraenti e sempre più perfetti. Naturalmente allo scopo di accaparrarsi i numerosi simpatizzanti delle corse automobilistiche, l'industria automodellistica cercò di camminare di pari passo

con la maggiorenne industria delle auto da corsa dalla quale prese e tradusse fedelmente in scala i modelli di maggior successo. Le piste vennero sistemate in locali capaci di creare l'atmosfera da circuito automobilistico resa ancor più reale sistemando sulle pareti gigantografie raffiguranti scene tratte dai circuiti più famosi quali Monza o Indianapolis. Alle sale corsa vennero affiancati servizi vari per cui oggi quasi tutte hanno il loro bravo supermarket nel quale si possono trovare tutte le novità riguardanti il settore automodellistico. In alcuni casi nei centri corsa si può addirittura trovare uno specializzato servizio assistenza.

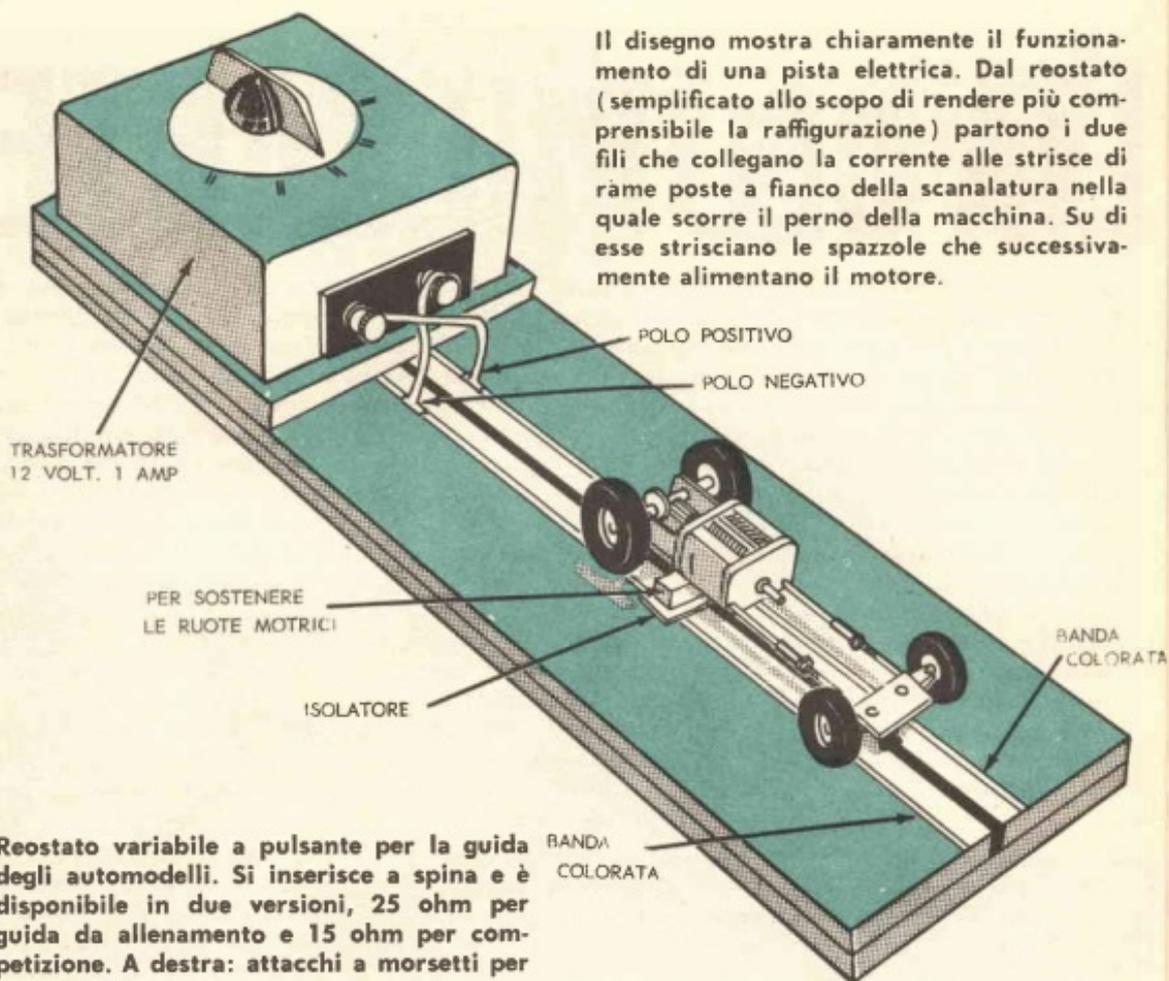
Sfruttando abilmente questa nuova espressione della tecnica modellistica, il grosso pubblico ne decretò ben presto il successo e non

Un moderno Centro corse equipaggiato con più piste. Un'ora di corsa su queste piste costa sulle 1500 lire compreso il noleggio del pulsante di guida e del modello. L'industria americana sforna continuamente modelli e accessori. (A destra) Ecco un telaio sciolto con trasmissione a mezzo coppia conica. A fianco una confezione nella quale fa bella mostra un rotore studiato per essere sostituito ai normali di serie allo scopo di ottenere dai motori prestazioni più elevate.



Materiale di libera divulgazione
tratto da una rivista del 1966

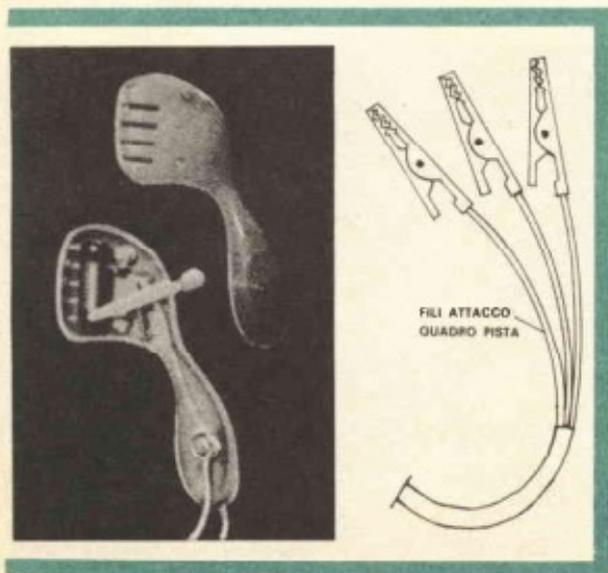




Il disegno mostra chiaramente il funzionamento di una pista elettrica. Dal reostato (semplificato allo scopo di rendere più comprensibile la raffigurazione) partono i due fili che collegano la corrente alle strisce di rame poste a fianco della scanalatura nella quale scorre il perno della macchina. Su di esse strisciano le spazzole che successivamente alimentano il motore.

Reostato variabile a pulsante per la guida degli automodelli. Si inserisce a spina e è disponibile in due versioni, 25 ohm per guida da allenamento e 15 ohm per competizione. A destra: attacchi a morsetti per piste giganti.

BANDA COLORATA



poteva essere altrimenti visto che ora basta possedere un automodello, o addirittura lo stesso si può noleggiare presso i «Center», per darsi a questa nuova appassionante attività modellistica. Di piste poi ora ne stanno sorgendo ovunque dalle città ai centri di villeggiatura.

Naturalmente quello che prima era un gioco, espandendosi ha acquistato tutte le caratteristiche dell'hobby modellistico. La maggior parte dei frequentatori dei Center provvede infatti personalmente al montaggio e alle finiture dei piccoli bolidi, utilizzando i materiali delle scatole di montaggio. Sulla scorta di tutte queste considerazioni più che di follia del pulsante è più giusto parlare del miglior sistema di guida atto a sfruttare al massimo le capacità tecniche delle moderne piste e dei moderni automodelli. Con l'organizzazione delle prime



gare locali l'hobby divenne anche agonistico per cui ora sempre più intensamente si sente parlare di sport delle corse di automodelli su piste elettriche o « slot-racing-cars ». Presto magari si arriverà addirittura alle scommesse. A questo punto il gioco può dirsi veramente fatto: e tutto questo per appagare quell'insaziabile frenesia che ognuno di noi si porta addosso e che il ritmo folle del mondo attuale accentua sempre di più. Probabilmente però proprio in questa follia sta il segreto del successo che sta arridendo al nuovo hobby. Per rendersene conto basta fare una capatina in un centro corse e osservare i volti e le espressioni tirate dei piloti impegnati nella teleguida dei piccoli saettanti bolidi. A prima vista riesce piuttosto difficile intravedere in questa attività ricreativa i salutarî benefici, distensivi, propri della pratica hobbystica. Eppure le statistiche e le indagini compiute allo scopo di individuare l'indice di gradimento che incontra lo slot-cars parlano tutte di grande successo. Evidentemente col progresso tecnico anche gli hobbies si trasformano.

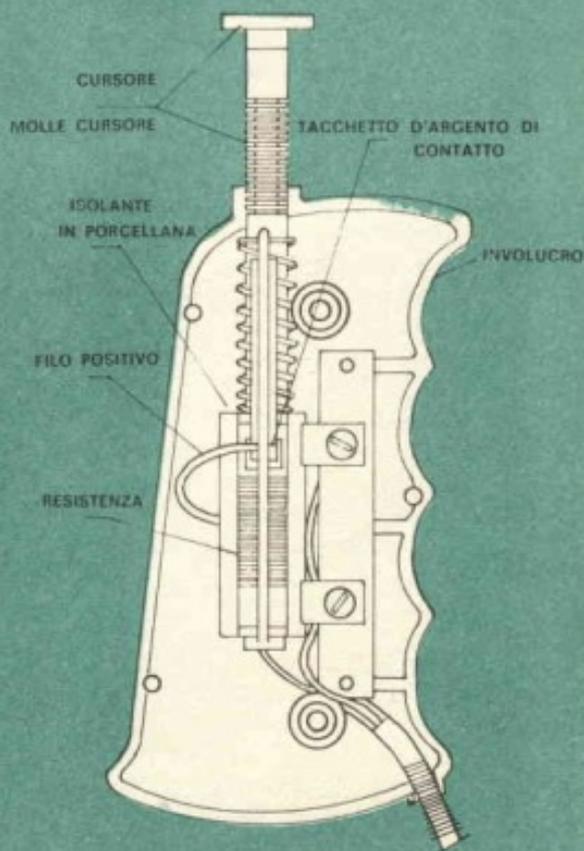
COME SONO LE PISTE DEI « CENTER »

Ogni centro corse dispone di più piste che si differiscono per lunghezza (anche fino a 68 m.) e per la sinuosità del tracciato di gara. Ad esse si accede pagando una quota di noleggio.

Tra le caratteristiche principali che una buona pista deve possedere, vi è l'assoluta uguaglianza, sia in lunghezza che in difficoltà, delle corsie di gara. Esse normalmente sono in numero di otto e sono costituite da scanalature a T rovesciato ricavato sul manto stradale genericamente fabbricato con un impasto di legno e resine sintetiche per cui ne risulta un prodotto insensibile agli sbalzi di temperatura e dell'umidità dell'ambiente. Ciò è di grande importanza in quanto eventuali gobbe o buche che si presentassero sulle corsie in corrispondenza dei punti di giunzione dei tavolati che costituiscono la pista, causerebbero l'immediata uscita di pista del modellino. Le curve paraboliche o sopraelevate (fino a 60°) sono poi studiate in modo che l'aderenza del modello alla pista sia sempre assicurata anche alle massime velocità.

La corrente di alimentazione arriva ai motorini delle macchine per mezzo di strisce di rame incollate ai lati delle scanalature a T

Un reostato a pulsante tenuto correttamente nella mano di un concorrente. Sotto: Lo spaccato del pulsante COX, uno dei più adoperati.



Bugatti Type 22 Brescia Roadster



Dati tecnici

La Bugatti Type 22 Brescia presentata nel 1920 montava un nuovo propulsore 4 cilindri da 1368 cm con distribuzione mono albero. Tale motore erogava una potenza massima di 40 CV e poteva spingere la piccola sportiva ad una velocità massima di 120 Km/h

Alcuni esemplari furono utilizzati anche nelle competizioni con propulsore che arrivava ad una potenza massima di 50CV grazie all'adozione di una testata bialbero a quattro valvole per cilindro che garantiva una velocità massima di 130 Km/h

La scelta di adottare il nome della città Lombarda per identificare le versioni più grintose dei propri modelli nasce l'8 settembre 1921 quando la prima edizione del "Gran Premio delle Vetture d'Italia" a Brescia (vinta dal Francese Ernest Friderich) viene dominata dalla Bugatti con quattro Type 22 nelle prime quattro posizioni

La Bugatti Type 22 Brescia puntava tutto sull'eccellente rapporto tre peso (inferiore ai 500 Kg) e potenza (50 CV)

Due storie e una Bugatti Type 22

Storia di piloti, playboy, gioco, tasse, omicidi e sommozzati

La storia di una delle 2500 Bugatti Type 22 Roadster (telaio nr. 2461), questa rara Roadster del 1925 apparteneva al pilota francese Renè Dreyfus che nel 1936 la perse disgraziatamente giocando a poker contro il playboy svizzero Adalbert Bodè.

Bodè nuovo proprietario della Bugatti non fu in grado, al suo rientro in Svizzera, di pagare i dazi doganali e decise di abbandonare l'auto appena vinta nel piazzale della dogana.

I doganieri svizzeri avevano l'obbligo di distruggere il veicolo, decisero di liberarsi dell'auto lasciandola inabissare, fino ad una profondità di circa 53 metri, nel lago Maggiore, ai tempi una Bugatti con 11 anni di vita non era considerata di valore ma, al contrario, una fonte di spesa per l'onerosa manutenzione, ma i locali di Ascona sulle rive del lago di Maggiore raccontano una storia diversa... , ma come aveva fatto a finire una Bugatti laggiù?



Dalla Francia alla Svizzera

Il numero di telaio 2461 è stato registrato a Nancy l'11 aprile 1925 a nome di Georges Paiva, mentre la targa francese, in parte illeggibile, è stata registrata a Parigi fra maggio e giugno del 1930. Che l'auto fosse transitata da Parigi si suppone anche da una targhetta trovata a bordo, che reca l'indicazione "Georges Nielly, 48 Rue Nollet, Paris", quindi è probabile che Mr. Nielly l'abbia comprata da Mr. Paiva.

L'ultimo proprietario pare invece che fosse l'architetto Marco Schmuklerski, ben conosciuto ad Ascona dove si trasferì per lavoro dal '33 al '36

Probabile dunque che l'architetto abbia acquistato l'auto da Mr. Nielly.

Schmuklerski nel 1936 decise di liberarsi della Bugatti Type 22 dopo le ingiunzioni di pagamento dei dazi doganali da parte delle autorità elvetiche, dal momento che dopo 11 anni di uso ed in condizioni non impeccabili (carrozzeria e diversi componenti pare che non siano quelli di origine) le tasse arretrate ne avrebbero superato l'effettivo valore. Decise allora di tuffarla nel lago legandola ad una catena.

L'auto finì sotto 53 metri di acqua dolce e nessuno ne ebbe più notizie fino al 1967. In quei anni la tecnologia e la tecnica per le immersioni raggiunse un livello tale per affrontare le difficoltà di certe profondità, e quindi di avvistare il relitto della Bugatti. Da allora la leggenda e la sagoma della Type 22 Brescia è diventata meta fissa di arrivo per centinaia di sub.



Il ritrovamento



Il mistero si infittisce e rivelerà sempre più cose strane ed interessanti. La vicenda della Bugatti misteriosa continua nel prossimo numero.

L'articolo, fornito da **Alessandro Rasotto**, noto subacqueo vicentino e appassionato di auto storiche, continuerà nei prossimi numeri, svelando tanti particolari su questo particolare ritrovamento.





CAMPIONATO SOCIALE

2019-2020

| GARA | | 33 |
|------|--------------------|-----|
| 1 | Franco Potoni | 691 |
| 2 | Ilario Rorato | 647 |
| 3 | Filippo Rasotto | 556 |
| 4 | Lorenzo Sanavio | 539 |
| 5 | Massimo Zaccaria | 482 |
| 6 | Alessandro Rasotto | 453 |
| 7 | Mirco Parolin | 415 |
| 8 | Stefano Michelin | 406 |
| 9 | Mario Gasparotto | 394 |
| 10 | Massimo Rorato | 363 |
| 11 | Carlo Carli | 334 |
| 12 | Francesco Lovison | 255 |
| 13 | Manuel Spolverato | 209 |
| 14 | Giuseppe Cantone | 169 |
| 15 | Alessandro Zuletti | 121 |
| 16 | Dario Gallo | 117 |
| 17 | Gianmaria Toniolo | 19 |
| 18 | Luigi Bonelli Fux | 10 |





Migliori tempi in qualifica



| Categoria | Tempo | Auto | Data | Pilota |
|--------------|--------|-------------|----------|-----------------|
| Gruppo C | 11,863 | Nissan | 17/1/20 | Ilario Rorato |
| Classic | 11,100 | McLaren Th. | 20/9/19 | Carlo Carli |
| Gt3 NSR | 10.986 | Corvette C6 | 24/1/20 | Filippo Rasotto |
| LMP-GT | 11,540 | Audi | 10/12/19 | Franco Potoni |
| Piloti Ninco | 12,581 | GT3 | 20/12/19 | Filippo Rasotto |
| Piloti Legno | 11,111 | GT2 | 15/11/19 | Ilario Rorato |
| Gruppo 2 | 11,971 | Abarth | 11/11/19 | Carlo Carli |
| Scaleauto | 9,309 | Viper | 21/2/20 | Carlo Carli |
| Gruppo 5 | 9,903 | Ford Capri | 6/3/20 | Ilario Rorato |



Migliori tempi in gara



| Categoria | Tempo | Auto | Data | Pilota |
|--------------|--------|-------------|-----------|------------------|
| Gruppo C | 11,717 | Nissan | 10/9/19 | Giuseppe Cantone |
| Classic | 10,965 | McLaren Th. | 20/9/19 | Carlo Carli |
| Gt3 NSR | 10,988 | Corvette | 28/1/2020 | Giuseppe Cantone |
| LMP-GT | 11,272 | Audi | 18/10/19 | Carlo Carli |
| Piloti Ninco | 12,449 | GT3 | 13/9/19 | Giuseppe Cantone |
| Piloti Legno | 10,658 | GT2 | 15/11/19 | Ilario Rorato |
| Gruppo 2 | 11,770 | Abarth | 11/11/19 | Carlo Carli |
| Scaleauto | 9,230 | Viper | 22/10/19 | Carlo Carli |
| Gruppo 5 | 9,612 | Ford Capri | 6/3/20 | Ilario Rorato |

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA NINCO

| | Categoria | Tempo | Data | |
|----------|----------------|--------|---------|-------------|
| Mc Laren | Classic Thunde | 10,965 | 20/9/19 | Carlo Carli |

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA IN LEGNO

| | Categoria | Tempo | Data | |
|-------|-----------|-------|----------|-------------|
| Viper | GT3 | 9,230 | 22/10/19 | Carlo Carli |



CALENDARIO MAGGIO 2020

Il calendario era programmato, ma...

Spero che al più presto si ritrovi la normalità e la serenità e che veramente si possa riprendere il nostro bellissimo hobby.

Io comunque penso sempre positivo!

E continuo a riprogrammare le nostre gare sempre in base alle varie ordinanze.

Nel frattempo portiamo ancora un po' di pazienza ...



Al prossimo numero

Renzo

