

A Lancia sztori folytatódik: Lancia Delta S4

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 15:44 - Módosítás: 2018. február 10. szombat, 18:42



A Fiat az 1984-es éves sajtókonferenciáján leleplezte a Lancia legújabb „ralifegyverét”, a Delta S4-et. A Delta S4 a Lancia raliautókat érintő legdrágább beruházása volt, a géppel a rali világbajnokságon kívántak részt venni, leváltva a sokat próbált Rally 037-est.



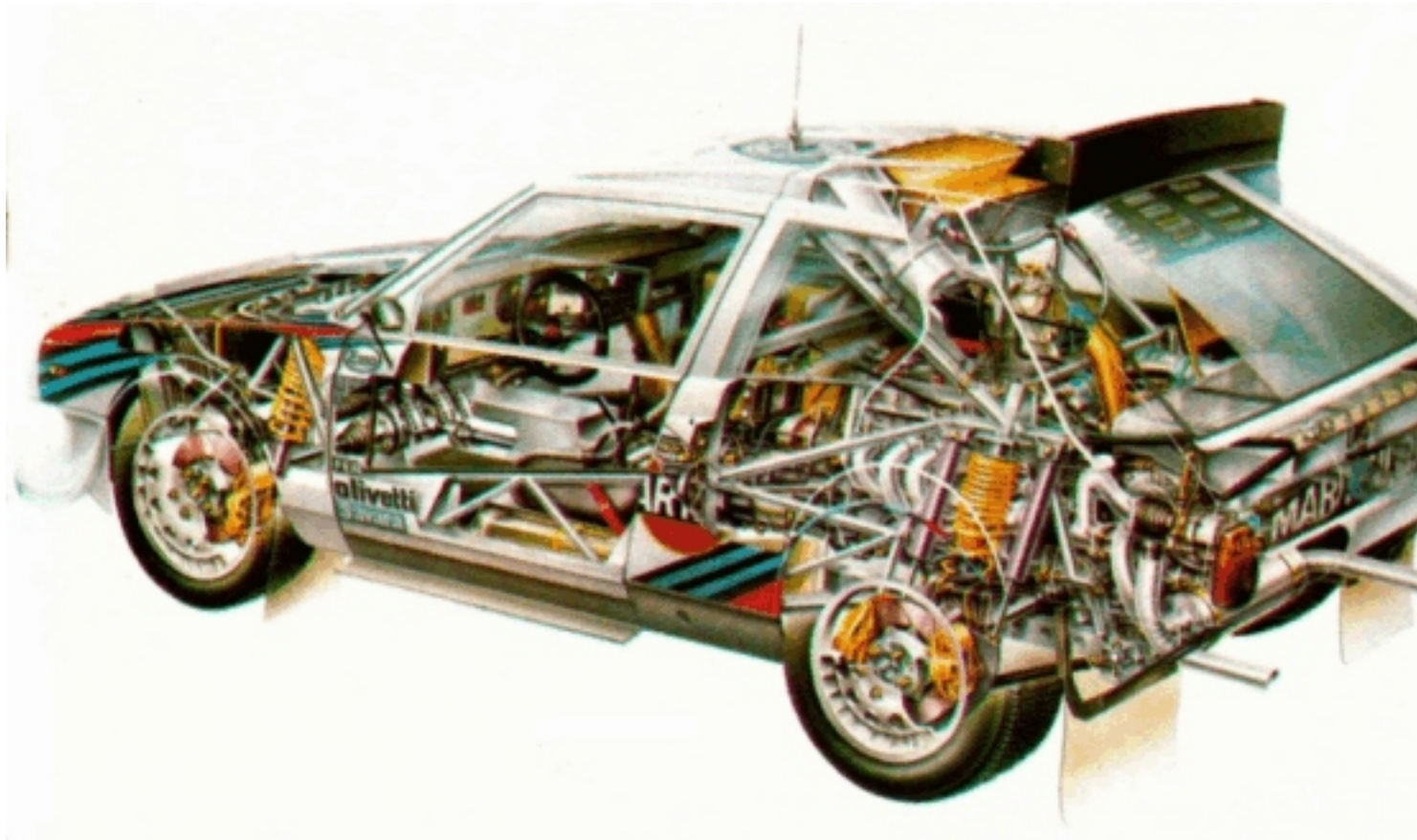
A Fiat az 1984-es éves sajtókonferenciáján leleplezte a Lancia legújabb „ralifegyverét”, a Delta S4-et. A Delta S4 a Lancia raliautókat érintő legdrágább beruházása volt, a géppel a rali világbajnokságon kívántak részt venni, leváltva a sokat próbált Rally 037-est.

A Lancia sztori folytatódik: Lancia Delta S4

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 15:44 - Módosítás: 2018. február 10. szombat, 18:42

A mérnökök kihasználták a B csoportra vonatkozó összes lehetőséget, az autó igencsak korszerűnek ígérkezett. Összerékhajtást kapott, a középen elhelyezett 1759 ccm-es négyhengeres turbómotort kompresszor is segítette, hogy alacsony fordulatszámon se okozzon problémát a turbólyuk. Az 1000 kg-os autó hivatalos adatai 550 lóerőről számoltak be, a 0-ról 100 km/óra-ra történő gyorsulás murvás talajon mindössze 2,5 másodpercet vett igénybe nem hivatalos állítások szerint.



Ahogy a Peugeot 205 T16, úgy a Lancia Delta S4 is csak nevében és a karosszéria formájában egyezik az utcai változattal, aminek természetesen marketing okai voltak. Az elsőkerékhajtású utcai Delta és az S4-es változat között semmilyen konstrukciós hasonlóság nincsen. A kocsi tervezését 1983-ban kezdték meg, az egy króm-molibdén acélcsövekből készült térhálós vázra épült. A kétüléses kabint borító karosszériaelemek zöme szénszálas kompozitból készült, így az S4 tömege éppen 1 tonna volt. Mindkét tengelyen kettős keresztlengőkaros felfüggesztéshez csatlakoztak a kerekek, hátul oldalanként 2 Bilstein lengéscsillapító tapasztotta az úthoz azokat.

Az 1759 köbcentiméteres erőforrást az ülések mögé, hosszában építették be a mérnökök, arra kompresszort és turbófeltöltőt is szereltek. A mechanikusan vezérelt kompresszor és a kipufogógáz által működtetett turbófeltöltő összehangolása bonyolult kihívás volt a fejlesztők számára. Az eredmények később azt mutatták, ezt sikerült jól megoldani a Fiat-Lancia-Abarth mérnökeinek. A töltőlevegő hűtővel is felszerelt motorban a kompresszor és a turbó közötti váltásra az egység 5000 és 6000 percenkénti fordulata között került sor. Az elektromos periféria, a gyújtás és a befecskendezés a Marelli-Webertől származott.

Az ötsebességes váltómű a motor mögött kapott helyet, ahhoz egy Ferguson rendszerű, korlátozott zárású központi differenciál kapcsolódott, mely a nyomatékot 30:70 arányban osztotta szét az első és a hátsó tengely között. A két hátsó kerék között szintén egy korlátozott zárású egység dolgozott.

1985: Csúszik a bemutatkozás

Úgy tervezték, hogy az új autót az augusztus végi finn versenyen vetik be, addig a Martini 037 Rally-t használják. A homologizációhoz szükséges 200 darab legyártása azonban csak ősszel valósult meg. A Delta S4 végül az évad utolsó versenyén a RAC Rally-n debütált. Sokan kételkedtek, azt gondolták, a bonyolult technika nem lesz életképes, de a késlekedés, a fejlesztőmunkával eltelt hónapok meghozták gyümölcsüket: a Lancia kettős győzelmet aratott, Henri Toivonen ért célba elsőként Markku Alén előtt.

1986: Toivonen tragédiája és botrány

A Lanciának ebben az évben is az Audi és a Peugeot a legfőbb ellenfele a rali világ bajnokságban. A csapat gumiszállítója a Pirelli.

A gyár a Markku Alén/Ilkka Kivimaki, a Henri Toivonen/Sergio Cresto és a Miki Biasion/Tiziano Siviero párosokkal vágott neki az idénynek.

A Lancia sztori folytatódik: Lancia Delta S4

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 15:44 - Módosítás: 2018. február 10. szombat, 18:42

A hagyományos monte-carlói idénnyitón Alén motorhiba, Biasion baleset miatt kiesett, viszont Toivonen folytatta az előző évben Angliában megkezdett sorozatot, és győzött a hercegségben.



Svédországban Toivonen kiesik egy hibás szelep miatt. Alén szenved a motorerő hiánya miatt, négyszer cserélnék kompresszort, de csak egy új turbóval éled fel az autó az utolsó napra, végül a langaléta finn a második helyre jön be.

A portugál versenyen Joaquim Santos elvesztette uralmát Ford RS200-a felett, a nézők közé rohant, hárman meghaltak, több mint harmincan megsérültek. A gyári csapatok autói visszaléptek a futam folytatásától.

A Safari Rally-ra nem a Delta S4-gyel, hanem a strapabíró 037-tel nevezett az olasz gyár. Toivonen nem indul, Biasion kiesik motorhiba miatt, Alén egy viszontagságos verseny végén harmadik hellyel búcsúztatja a 037-est.

A Korzika Rally-n újabb halálos baleset történt, ami teljes mértékben meghatározta a ralizás jövőjét. Toivonen és navigátora, Sergio Cresto a verseny második napján, a 18. gyorsasági szakaszon érthetetlen módon elvétett egy szűk balos hajtűkanyart és szakadékba zuhant. A vezetőülés alatt elhelyezett alumínium üzemanyagtartály megrepedt a borulás következtében, majd felrobbant. Toivonennek és Crestónak nem volt ideje kimászni a kocsiból, bennégtek. Az autóból csak néhány felismerhetetlen darab maradt. Az esetnek nem volt szemtanúja.

A mai napig csak találgatni lehet, mi okozhatta a balesetet. Az biztos, hogy Toivonen a verseny alatt komoly influenzával küzdött és lázas is volt, az autóba saját felelősségére ült be. A máskor mindig aktív és ideges pilóta akkor nagyon furcsán viselkedett, tompa volt és letargikus, viszont majdnem az összes gyorsot megnyerte. Sem a nézők, sem a kollégák nem értették, hogyan képes ilyen teljesítményre. A legszörnyűbb az egész balesetben az volt, hogy senki sem sejtette, hogy az megtörtént. Kicsit furcsállották, hogy a Lancia nem érkezett be a célba, de mindenki technikai hibára gondolt először.

Mikor aztán a soron következő autó beért, és közölte a bírókkal, hogy hatalmas tüzet és füstöt látott a pálya szélén a hetedik kilométernél, mindenki számára világos lett, hogy Toivonen autója lehetett az. Mire a mentők a helyszínre értek, már a környező fák is lángban álltak.

A FISA (Federation Internationale du Sport Automobile - az FIA által létrehozott, a nemzetközi autósportot felügyelő független szervezet) Jean-Marie Balestre vezetésével az utolsó néhány hónapban, az új generációs raliautókkal történt sok baleset miatt (Bettega, Vatanen, Surer, Santos, Toivonen) azonnali hatállyal betiltotta a B csoportos autók fejlesztését és megtiltotta azok használatát az 1987-es évadtól kezdődően. Az Audi már korábban, a Ford ezután a baleset után vonult ki a világbajnokságról, a többi csapat viszont folytatta a szezont.

Az Akropolisz Rally következett, Biasion a második helyen végzett, Alén két szakasszal a vége előtt, a 44. gyorsaságin esett ki motorhiba miatt. A Toivonen pótlására igazolt Mikael Ericsson sem fejezte be a görög futamot, futóműhiba miatt kellett kiállnia.

A Lancia sztori folytatódik: Lancia Delta S4

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 15:44 - Módosítás: 2018. február 10. szombat, 18:42



A Lancia sztori folytatódik: Lancia Delta S4

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 15:44 - Módosítás: 2018. február 10. szombat, 18:42



A Lancia Delta S4 a 1980-as évek egyik legismertebb rallyautója. A képen látható a 1984-es WRC-esztendőn részt vevő versenyautó, amely a Lancia Sport Team által üzemeltetett. A képen látható a 1984-es WRC-esztendőn részt vevő versenyautó, amely a Lancia Sport Team által üzemeltetett.

A Lancia sztori folytatódik: Lancia Delta S4

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 15:44 - Módosítás: 2018. február 10. szombat, 18:42



A Lancia Delta S4 a 1987-es szezonban 5000 példányban készült, ami a Lancia Delta S4 a