

Ma non chia **Delta!**


Evoluzione Gt



QUESTIONE DI STILE

L'Evoluzione Gt, dream car disegnata e costruita in Puglia, s'ispira alle linee della Lancia Delta. Gli appassionati che l'hanno realizzata vorrebbero ora produrla in serie

chiamatela

L'HANNO BATTEZZATA EVOLUZIONE GT
MA È PALESEMENTE ISPIRATA ALLA LANCIA
DOMINATRICE NEI RALLY E ORMAI DIVENUTA
UNA CULT CAR. ECCO LA BELLA STORIA
DI UN PROGETTO FIGLIO DELLA PASSIONE



di Sergio Remondino

Il tam tam non s'è mai fermato. Anzi. L'abbandono della Delta da parte della Lancia non è andato giù a quegli appassionati, e sono davvero molti - basta andare su Facebook per rendersene conto - che ancora oggi osannano, rimpiangono, commemorano, invocano, la berlina a tre volumi disegnata da Giorgetto Giugiaro per essere un'elegante e tranquilla vettura da famiglia e divenuta una delle auto più vittoriose nella storia dei rally. I sei titoli iridati consecutivi vinti dalle varie versioni Gruppo A dall'87 al '92 sono lì, granitici, a ricordare quel che è stato. E che qualcuno vorrebbe veder tornare. Forse è una semplice illusione ma c'è chi non si rassegna. E mentre da Torino giungono voci di una possibile riedizione della Delta, qualcuno s'è messo al lavoro. Ed è nata l'Evoluzione Gt, disegnata - pensando ad una ipotetica Delta prossima ventura - da un ragazzo che ama le belle auto. E costruita da un sodalizio di appassionati ed imprenditori pugliesi. È una storia tutta italiana, quella che vi raccontiamo. Una di quelle vicende che ancora una volta mostrano quanta voglia di fare, quante risorse e quanta professionalità siamo in grado di esprimere nel Belpaese.

Dalla Puglia con amore

Angelo Granata è un ragazzo di 26 anni nato a Taranto e diplomato in ragioneria. Niente di più lontano dalla sua passione: le belle auto. Tre anni fa, quasi per gioco, Angelo s'è messo a disegnare automobili. «*Ho imparato ad usare un programma Autocad 3D e ho definito le linee di massima della "mia" Lancia Delta, come la vedo io, come la vorrei*» - racconta questo timido appassionato - . Una rivisitazione in chiave moderna. Perché la Delta? Perché è un simbolo. Mi meraviglio che nessuno abbia ancora provveduto».

Quali sono state le linee guida? «*Il mio progetto doveva contenere l'anima della Delta ma rispondere ai canoni delle auto di oggi. Cioè avere linee attuali e squadrate, carreggiate larghe, meccanica di primo piano. E suscitare emozioni. La Delta è sempre stata un mio sogno, la guardavo da piccolo, catturava la gente più delle altre. Mi piace per questo, perché sa colpire il cuore degli appassionati. A quel livello per me c'è solo l'Alfa Gt Anni '60*».

Una "rivisitazione" della Delta, però, a tre porte e non a cinque come l'originale: perché? «*Perché volevo che la mia fosse un misto di tutte le Delta, con tre porte ed i fari grossi come la più cattiva di tutte, la Delta S4. E poi perché l'ho pensata come una muscle car. Quindi, per me, doveva avere tre porte. Ho guardato un po' anche alle americane tipo Chevrolet Camaro e Dodge Challenger*».

Ed appena messi i suoi disegni su internet, è esplosa la... movida: «*In poche ore - racconta Angelo - 120mila visite sul mio sito e su Facebook, più tutti i passaparola possibili ed immaginabili su internet! Tutto è nato così, in rete. Li ha visto il mio disegno Enrico Cerfeda, che mi ha subito contattato*».

E la storia prende forma e si completa, per arrivare al primo prototipo marciante, mostrato al pubblico nel corso di alcuni raduni e car-show in Italia.

MA NON CHIAMATELA DELTA!

Progetto figlio di internet

Dall'idea di Angelo è scaturito infatti un pool d'individualità cui fanno capo Enrico Cerfeda, che del progetto è il responsabile tecnico, e Luigi Renna, che ne è il direttore generale. E qui la cosa diventa interessante. Perché Renna è titolare insieme ai figli di due aziende - Rav Aerospace e Web Composite - che producono parti in carbonio per l'industria aerospaziale ed hanno sede nel brindisino. Nascono in Puglia, insomma, molti elementi in composito destinati ad aerei, droni e via discorrendo. Come si può facilmente intuire, il know-how non manca certo ed è particolarmente utile per realizzare anche le automobili.

Proprio al carbonio, infatti, si pensa per la realizzazione della scocca dell'Evoluzione Gt, se e quando ne verrà avviata una produzione industriale...

«Oggi l'Evoluzione Gt è solo un sogno o poco più - esordisce Luigi Renna - . Noi in famiglia siamo da sempre amanti delle belle auto e cerchiamo di fare qualcosa di speciale. Così abbiamo coinvolto persone davvero speciali. Abbiamo iniziato tre anni fa e il prototipo è stato realizzato in due mesi e mezzo».

A Renna fa eco Cerfeda: «Quando ho visto il disegno di Angelo sul web ho capito che bisognava fare qualcosa - spiega - e l'ho contattato. In tre anni abbiamo aggiustato il tiro, cercando di capire cosa piaceva al pubblico e cosa no, ma soprattutto che cosa mancava. Abbiamo sviluppato idee pensando ad un progetto fattibile. La grande fortuna è stata quella di incontrare Luigi Renna. Lui ha accettato entusiasticamente di entrare a far parte di quest'avventura, ha visto immediatamente che bisognava passare all'engineering se volevamo fare qualcosa, ha messo a disposizione tutte le sue strutture, le sue forze, per un progetto che sfrutta la tecnologia aerospaziale e materiali innovativi».

Idee all'avanguardia

Dire adesso se da questi input, dal primo prototipo marciante, nascerà una vettura vera è forse presto. Ma in Puglia ci stanno credendo.

«La Tecnodesign di Battipaglia - spiega Cerfeda - sta lavorando ad una scocca interamente in composito, con pianale dotato di rinforzi in titanio, ma anche ad un sistema di trazione integrale ottenuta tramite l'abbinamento di due motori elettrici - uno per ruota, al posteriore - al motore termico turbo-compresso. I due motori elettrici hanno un centinaio di cavalli ciascuno e 800 N/m di coppia. Così otteniamo una 4x4 senza nessun albero di trasmissione».

Una vettura ibrida, dunque...

«Esattamente! E con la possibilità di funzionamento solo elettrico per un'autonomia di un centinaio di chilometri, perfetto per l'uso in città. Senza dimenticare che la Tecnodesign studia anche batterie di nuova generazione, che potrebbero consentire di realizzare un'Evoluzione Gt a propulsione solamente elettrica, con un sistema che ricarica le batterie durante la marcia».

E non è finita...

«La Hydro Moving, un'azienda specializzata dell'ingegner Lorenzo Errico, detiene una tecno-



PER ORA E SOLO UN PROTOTIPO

Sopra, l'Evoluzione Gt in mostra e, sotto a destra, in azione sulla pista di kart di Jesolo. Si tratta di un primo prototipo marciante ancora tutto da sviluppare. Sotto, un dettaglio dei bei cerchi che equipaggiano la vettura



GRUPPO DI PUGLIESI DOC

Sotto, Angelo Granata, designer della Evoluzione Gt, e sotto a destra Enrico Cerfeda e Luigi Renna: grazie a loro il disegno di Granata è divenuto realtà



logia brevettata per la produzione di gas ossidrogeno (prodotto dall'acqua distillata, n.d.r.) al momento del bisogno, con iniezione nella camera di scoppio del motore termico. Un sistema in grado di ridurre del 90% le emissioni inquinanti. In questo modo non c'è accumulo di idrogeno, a potenziale rischio di esplosione, perché viene prodotto al momento solo quello che serve, con abbattimento delle emissioni nocive e riduzione dei consumi». Semplici visionari o tecnici che sanno il fatto loro? Propendiamo per la seconda ipotesi, anche se lo capisce pure un bambino che un progetto di tale portata richiede l'intervento di ben altre forze rispetto a quelle che questi pur validi ed esperti appassionati sono oggi in grado di mettere in campo...

«Due sono le strade percorribili - dice Cerfeda - .





La prima è quella di vendere tutto il progetto in blocco, così com'è, con il vincolo per gli acquirenti di avvalersi delle aziende che vi hanno lavorato. La seconda è arrivare a deliberare la vettura e produrla noi stessi, in Puglia, creando un indotto e collaborando con industriali di tutto il mondo interessati». Un'ultima domanda, sempre la stessa da più parti, a Cerfeda: perché la... Delta?

«La nostra non è una Delta - lo ribadisco - è un'Evoluzione Gt. Un nome che riporta al buon gusto italiano. Poi, per avere successo, una vettura deve avere una storia e noi partiamo da quella di un vettura mitica...».

E, tanto per non smentirsi, Cerfeda e gli altri stanno già pensando di chiamare Evoluzione Due il secondo prototipo... ●

Delta **regina** per sempre

UN RADUNO CHE SI TRASFORMA IN HAPPENING. È SUCCESSO A JESOLO. CON MARKKU ALEN E MIKI BIASION A FAR DA GUEST STAR

I titolo la dice lunga: "Regina per sempre". E lei, la Lancia Delta, la regina, sorride ed annuisce. Siamo a Jesolo, ai margini della laguna veneta, e gli esemplari che fanno bella mostra di sé sono circa 150. Li ha radunati il Delta Club Italia di Spresiano, covo di estremisti della gloriosa vettura che ancora oggi suscita rimpianti e fa proseliti. Centocinquanta Delta di tutti i tipi e le fogge. Gruppo A in tutte le salse, S4 Gruppo B, stradali in ogni sfumatura di colore, versione, anno, cerchi, interni. E proprietari illustri, anche. Non

mancano le Hf Evoluzione di Vasco Rossi e Alex Del Piero, né quelle collezionate dagli appassionati più disparati. C'è pure una ventina di piloti amatoriali, tutti che s'inclinano alle due star della giornata: Markku Alen e Miki Biasion. Ce n'è per tutti i gusti ed infatti il pubblico accorre, circa 4500 gli spettatori: «L'obiettivo è stato ampiamente centrato - dice Luca Soso, uno dei quattro organizzatori della manifestazione - . Abbiamo avuto tanto pubblico, tanto colore, tante Delta. Markku Alen non credeva ai suoi occhi. Miki Biasion era praticamente uno di noi. Bello. Così bello che stiamo valutando se far diventare annuale il nostro raduno. Vedremo». ●



fotografie REMONDINO

MITI E DELTA IN PASSERELLA

Erano ben 150 le Delta al raduno "Regina per sempre". Dove a far da padrini c'erano Markku Alen e Miki Biasion, sopra

