

Lancia Fulvia HF F&M: nude per vincere

Spogliate di tutto il superfluo, tetto compreso, le Lancia Fulvia HF F&M nel 1969 corsero con successo accanto ai mostri sacri della categoria Prototipi e disputarono anche un rally.

Cera soddisfazione nell'aereo che nel marzo 1969 riportava dagli Stati Uniti la Squadra Corse Lancia. Due Lancia Fulvia Sport Zagato avevano corso la 24 Ore di Daytona e la 12 ore di Sebring imponendosi nella loro classe fra i Prototipi. L'unico inconveniente lamentato dai piloti era stato il caldo eccessivo nell'abitacolo. Per questo Claudio Maglioli, quasi per scherzo, chiese al direttore sportivo Cesare Fiorio una spider per la Targa Florio in Sicilia del 4 maggio, dove avrebbe fatto caldo. Il direttore sportivo ricordò che le macchine a disposizione erano quelle, ma Maglioli tornò all'attacco con una proposta originale. Se la Lancia non aveva una spider, poteva costruirla lui tagliando una Fulvia Coupé HF: così, non solo avrebbe ottenuto un abitacolo più vivibile, ma anche un minor peso. Fiorio apprezzò l'idea, ma, per le scarse possibilità finanziarie della squadra, chiuse la discussione fissando un budget inferiore al milione di lire. Chiunque si sarebbe scoraggiato, ma non Maglioli che, arrivato a casa, studiò i dettagli del progetto e stilò un preventivo di spesa mettendo a proprio carico i costi di progettazione e la manodopera. In pratica lasciò alla squadra i



Sopra, 3 maggio 1969, Targa Florio. Le Lancia Fulvia HF F&M Special di Claudio Maglioli/Raffaele Pinto (n. 232) e di Sandro Munari/Rauno Aaltonen (n. 238) prima delle prove. Sotto, 4 maggio 1969. Claudio Maglioli alla partenza della Targa Florio, primo appuntamento internazionale dell'auto.





A sinistra, 1° giugno 1969, 1000 Chilometri Nürburgring. La Lancia Fulvia HF F&M Special di Claudio Maglioli e Raffaele Pinto precede la Nomad Mk1 BRM di Peter Jackson e Mike Crabtree.

A destra, 1° giugno 1969, 1000 Chilometri Nürburgring. Un passaggio di Sandro Munari e Rauno Aaltolen, primi nella Categoria Prototipi Classe 1600. Sotto, 20 luglio 1969, Circuito del Mugello. La Fulvia HF F&M Special di Claudio Maglioli e Raffaele Pinto in gara. In basso, a destra, il direttore sportivo Cesare Fiorio con Sandro Munari al Tour de Corse, 7-9 novembre 1969.



sterno della curva, ma se il pilota era bravo ciò poteva tradursi in un vantaggio. Al primo esemplare seguì il secondo, che fu ultimato in quindici giorni.

Le due Lancia Fulvia HF F&M Special, dove F significava Fiorio e M Maglioli, parteciparono alle prove della Targa Fiorio e subito si mostrarono a loro agio sulle stradine delle Madonie. In gara Sandro Munari e Rauno Aaltolen ottennero un meraviglioso nono posto assoluto e la vittoria di classe fra i Prototipi. Purtroppo un foglio di giornale alzato dal vento finì davanti al radiatore della vettura di Maglioli/Pinto danneggiando il motore. Maglioli si rifecce tre settimane dopo con l'incredibile vittoria assoluta nella gara in salita Occhieppo-Graglia, che servì per verificare che tutto fosse a posto per la 1000 Chilometri del Nürburgring in programma il 1° giugno. In Germania Munari e Aaltolen partirono con il numero 50, Maglioli e Pinto con il 51 insieme ai migliori prototipi del Campionato Mondiale

costi della scocca da tagliare e il materiale occorrente. Inviò il preventivo e in risposta ricevette la scocca di una vecchia Lancia Fulvia HF Maglioli eliminò il tetto, i vetri, 28 centimetri di coda, una coppia di fari, i rivestimenti, il riscaldamento, il sedile del passeggero e la panchetta posteriore, al posto della quale mise il serbatoio per migliorare la centratura dei pesi. Per compensare la minor rigidità della scocca privata del tetto, rinforzò il pianale. Nonostante gli irrobustimenti, il peso della spider fu di ben 200 kg inferiore a quello della Fulvia Coupé HF. In ragione della leggerezza cambiò la taratura delle sospensioni e da quelle anteriori fu eliminata una foglia della balestra trasversale. Il motore rimase quello delle Fulvia HF 1,6 da corsa con circa 160 cv. Il lavoro fu portato a termine in 40 giorni con la spesa viva di 850.000 lire. Soldi spesi bene perché nella nuova configurazione la Fulvia si rivelò più pronta nell'accelerazione, più immediata nella frenata, meno propensa al rollio, più facile da inserire in curva. Diventò anche po' più "nervosa": in pratica con la coda alleggerita tendeva a scappare all'e-

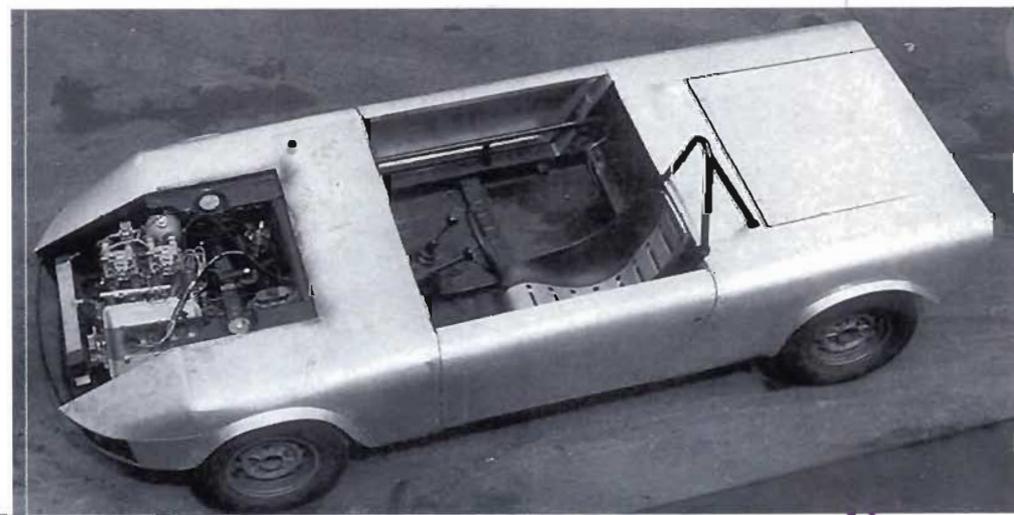




Sopra, a sinistra, novembre 1969, Tour de Corse Timo Makinen volle la sommario protezione di un tettino e, come il compagno Sandro Munari, indossò una muta da sub. Sopra, a destra, nella stessa gara, Sandro Munari in acrobazia sulla Lancia Fulvia HF F&M Special alla quale si sono rotti i freni anteriori. Alla fine si classicherà tredicesimo.

HF F&M Special nei rally e scelse il Tour de Corse, in programma dal 7 al 9 novembre 1969. Purtroppo non mise in bilancio il maltempo. Nonostante la sommario protezione di un parabrezza montato per l'occasione, nelle prove notturne la temperatura scendeva sotto i 4 °C rendendo difficile il lavoro dei piloti. Da Torino inviarono speciali tute simili a mute da sub. Timo Makinen, compagno d'avventura di Munari, chiese e ottenne un sommario tettuccio per proteggersi dalla pioggia. Ogni espediente si rivelò vano e all'infreddolito Munari capitò anche di rimanere senza i freni anteriori in una prova speciale. Il risultato non

Marche: Alfa Romeo 33/TT 2, Chevron B8, Ferrari 312 P, Ford GT 40, Lola T 70 Mk3, Porsche 908/02 e 917. Alla fine Munari/Aaltolen si classificarono primi tra i Prototipi classe 1600 seguiti da Maglioli/Pinto, ventinovesimi assoluti davanti alla Porsche 908 di Gerhard Mitter/Udo Schutz. Il 20 luglio le due Fulvia HF F&M Special affrontarono il circuito stradale del Mugello. Sandro Munari, guidando per tutti i 529 km del percorso, ottenne uno strepitoso quinto posto assoluto, mentre Maglioli/Pinto dovettero accontentarsi del nono posto fra i Prototipi. Viste le prestazioni nelle gare di velocità, Cesare Fiorio pensò di provare le Fulvia



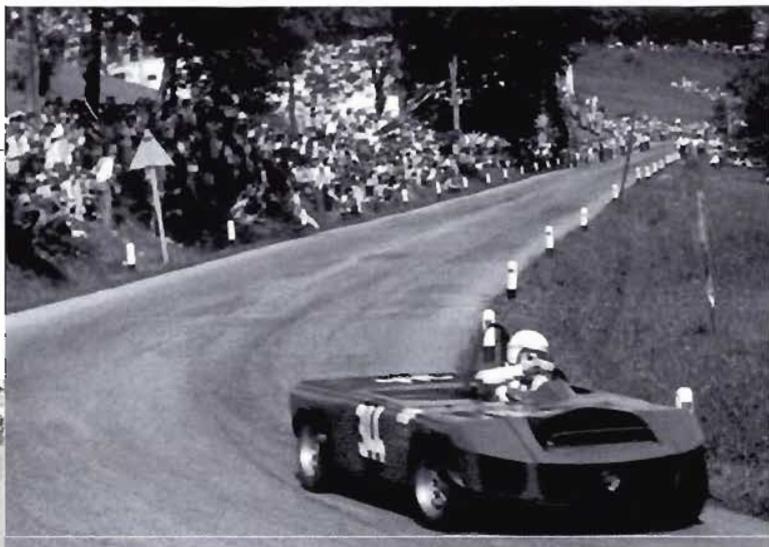
Sotto, e a destra, la seconda versione della Lancia Fulvia HF F&M Special in costruzione nella primavera del 1970. Nella vista dall'alto si notano l'essenzialità dell'abitacolo e la particolare forma del leggerissimo sedile.



corse | 1969-1970



A destra, 21 maggio 1970. Claudio Maglioli porta al debutto la Special 2 nella Corsa al Santuario di Graglia. Sotto, 17 luglio 1970, Circuito del Mugello. La Lancia Fulvia HF F&M Special 2 di Sandro Munari alle prove.



fu lusinghiero: Makinen undicesimo e Munari tredicesimo in una gara che probabilmente avrebbero dominato guidando due normali Fulvia HF Coupé.

In ogni modo il bilancio della stagione poté dirsi positivo. Ciò autorizzò la terza Fulvia HF Spider. Anche questa partì da una vecchia Fulvia Coupé HF consegnata a Claudio Maglioli per le modifiche. Mentre nelle prime due spider Maglioli conservò la parte inferiore della carrozzeria

Sotto, 19 luglio 1970, Circuito del Mugello. La Lancia Fulvia HF F&M Special 2 di Sandro Munari mentre attacca un tornante. Alla fine "Il Drago" si classificherà sesto fra i prototipi. A destra, 19 luglio 1970. La grinta di Sandro Munari è evidente in questa istantanea scattata sul Circuito del Mugello.

delle coupé, per questa costruì in alluminio una carrozzeria ridotta all'osso e risparmiò altri 10 kg. Il nuovo prototipo, battezzato Fulvia HF F&M Special 2, fu collaudato da Maglioli il 25 giugno nella salita Occhieppo-Graglia, dove ottenne il terzo posto assoluto. Il 18 luglio la vettura fu affidata a Sandro Munari per il Circuito del Mugello. Nuovamente il pilota e la vettura si comportarono molto bene classificandosi sesti nella categoria Prototipi. Tuttavia la linea molto dissimile da quella della Fulvia Coupé di serie suggerì alla direzione commerciale di fermare il Prototipo che il pubblico non poteva più identificare con un modello della Lancia.

Nel 1970 la vettura corse altre due gare, con Raffaele Pinto. Nel 1972 la terza spider fu ceduta al pilota siciliano Matteo Sgralata, che la impiegò con successo in diverse gare in salita e quindi la girò all'appassionato pilota napoletano Domenico Lo Bello, che ci corse fino al 1974.

