

# Facile dire “Fanalone” ad oggi

di Stefano Rigo e Carlo Stella, foto di Paolo Grasso e Stefano Rigo

**La versione stradale e quella da rally. Quali sono le differenze tra i due modelli e dove il genio dei tecnici torinesi ha saputo intervenire per portare Munari al successo nel Montecarlo 1972**

**T**utto il mondo se la ricorda come la “quattordici”, si scrive “14”, la vincitrice indiscussa del Rallye di Montecarlo 1972, ma la Fulvia HF Rallye 1,6 fu molto di più, una macchina unica, speciale, vincente, la cui storia iniziò molto prima di quella notte di fine gennaio '72.

Già con le prime versioni del 1965, grazie all'inventiva di Piero Castagnero ed allo spirito di sacrificio e ostinazione di uno sparuto gruppo di uomini e piloti, la macchina crebbe e disse la sua in innumerevoli gare, fossero di regolarità, rally o velocità. Era nato il fenomeno Fulvia, roba da andar fieri, che si mantenne per ben otto anni una vettura vincente ovunque.

Correva la fine dell'anno 1968 quando la Lancia, vivendo già da tempo la necessità di potenziare la vincente Fulvia HF 1,3 ed insoddisfatta dei motori 1400 cc che davano poche garanzie di affidabilità e solo una manciata di cavalli in più, “partorì” quattro prototipi di HF 1,6. Già a giugno 1968 i quattro motori 1584 cc giravano al banco e tre scocche del 1,3

(002000, 002001, 002002) vennero “sacrificate” per dare un vestito alle nuove vetture.

Nacque così, la 1,6 Rallye, che paradossalmente venne dapprima utilizzata in corsa per poi essere presentata per la produzione di serie.

Infatti, se l'esordio in gara avvenne al Tour de Corse il 9 ottobre '68 con Sandro Munari e Rauno Aaltonen, la presentazione ufficiale del modello “di serie” seguì di un mese l'esordio sportivo, per la precisione al salone dell'Auto di Torino, a novembre '68.

La vettura venne immediatamente rinominata “Fanalone”, per la presenza degli aggressivi fari interni di profondità da 170 mm e presentava importanti dettagli di produzione che nulla avevano a che vedere con tutte le Fulvia precedenti. Molti, quasi tutti, dei pezzi

prodotti per quella macchina portavano impresso il numero 818.540, numero che caratterizzava quel preciso modello: il numero 540 derivava dai fogli S.A.T., dove scopriamo che, posta una immaginaria linea verticale, i gradi risultanti per creare il motore a V sono appunto 5°40'. Il “540” distingueva il numero di telaio, il tipo del motore in tutti i suoi componenti, il cambio, il numero della “culla” motore, dei braccetti delle sospensioni e tutti i particolari della meccanica e della scocca, insomma, la rendeva unica.

Di vetture ne vennero prodotte 1278 tra il 1969 ed il 1970 (dal n° telaio 001001 al 002278 - si partiva dal numero 1000), per il Reparto Corse Lancia, per le scuderie dell'epoca (Jolly Club, 3 Gazzelle, Grifone, ecc.) e per i privati. Per le scuderie e per i privati

**L'occasione è ghiotta: tre amici legati dalla passione per la Lancia Fulvia Rallye 1,6 HF e per la fotografia, che si incontrano nelle campagne del Veneto, per immortalare due macchine, una prettamente stradale e perfettamente conservata, l'altra del Reparto Corse Lancia, guidata in passato da Munari, Lampinen, Ballestrieri e tanti altri campioni. Ne nasce un servizio fotografico interessante e pieno di spunti. In collaborazione con Carlo Stella, Stefano Rigo e Paolo Grasso, due esperti conoscitori di Fulvia.**





Due immagini, in ripresa in uscita di curva e nella notte, che delineano la grintosità statica e dinamica delle HF.

che lo richiedevano, vennero prodotti motori con caratteristiche quasi simili agli originali ma con possibilità di erogare 130 cavalli per gli importanti rinforzi in fusione del cilindro e per l'aumento dei rapporti di compressione. Essi riportavano un numero magico, il 1016, e non costituivano un nuovo tipo di modello, ma solo una raffinata elaborazione del 818.540. Questi motori erano forniti a richiesta dei clienti ma non erano presenti nel listino Lancia o nel catalogo ricambi, perciò molti meccanici e preparatori dell'epoca non ne erano a conoscenza, né allora né tantomeno adesso.

Invece i motori delle vetture destinate al Reparto Corse Lancia, erano tutt'altra cosa ed evidenziavano molti dettagli "da corsa": gli specialisti delle "Esperienze Meccaniche" del Settore Motori Lancia modificavano le testate, le sedi valvole, i collettori, lo scarico, poi i basamenti (la sede dei supporti dell'albero motore ed i cuscinetti della base banco e della puleggia), attraverso delle fusioni e dei rinforzi ben differenti da quelle destinate alla





**Al Reparto Corse Lancia, per la riduzione "estrema" del peso dei gruppi 4, per alleggerire ulteriormente la scocca, venivano addirittura tolti i lamierati alla battuta anteriore della porta, come dalle due immagini.**

produzione, a cui poi seguiva una "sgrezzatura". Il tutto poi passava al Reparto Corse Lancia dove venivano raffinati i pezzi ed assemblati in modo corretto.

Il materiale da corsa "ESPER MECC" è riconoscibile, oltre che per la sigla esterna, per molti dettagli all'interno, quindi impossibile da falsificare se non confrontandolo con pezzi originali.

In queste pagine abbiamo avuto l'occasione di comparare una versione Rallye 1,6 HF stradale prodotta nel 1969 con tutti i dettagli "in regola" e tra le meglio conservate, con la 1,6 Gr. 4 del Reparto Corse Lancia, numero di scocca 1006 (la sesta prodotta), anno di produzione 1968, e con un palmarès che la distingue come la più vincente delle ufficiali del RCL.

Cominciamo dalla carrozzeria: cofani e portiere erano in peraluman per entrambe le vetture, con il baffo in alluminio lucidato che fa bella mostra al centro del cofano. In realtà, le versioni sportive destinate al RCL avevano delle portiere in Peraluman con spessore ri-

dotto a 0,8 mm rispetto allo spessore di 1 mm delle versioni stradali, dettaglio non presente nel catalogo ricambi. Vennero anche prodotti ad uso sportivo dei cofani e portiere in vetroresina, utilizzati nei rally all'inizio della storia sportiva della vettura, ma molto deboli e poi montati solo in alcune gare, molto più spesso in salita ed in pista.

Aperto il cofano motore, sul gocciolatoio interno, lato passeggero, a circa 20 centimetri dal muso, è presente una punzonatura che è comune solo e soltanto ai fanaloni, con le prime 3 cifre ("540") che rappresentano il modello, seguite da un numero che è sempre molto vicino al numero di scocca e si avvicina ad esso con qualche decina di numeri in meno, e a chiudere con il numero "23", che contraddistingueva tutte le scocche dei 1,6 Rallye HF.

Sulla parte anteriore, medialmente ai fari interni, vi erano in entrambi i modelli, dei fori triangolari con cornici cromate (non si sa se fossero più utili per il passaggio dei fili o per ventilazione del radiatore), e lo scudet-



to Lancia prodotto in plastica cromata (non in zama), con 5 attacchi bandiera e con la foggia della prima serie. Il logo HF "originale" presente in entrambi i modelli, presentava i quattro elefantini di color rubino e di fattura madreperlacea, che, per le intemperie e gli anni, si sbriciolavano; anche il blue del fondo si stingeva, cosa che non accade alle grossolane copie attualmente in vendita, più piccole dell'originale e di aspetto più grezzo.

Tipici di entrambi i modelli (stradale e da corsa) erano i codolini dei parafranghi anteriori e posteriori, di colore nero semilucido o, su richiesta, del colore della vettura che nelle vetture da gara, dal '70 in poi, vennero sostituiti con codolini di maggiori dimensioni.

Nella versione stradale il serbatoio da 38 litri era posto a filo di bagagliaio, coperto da un tappetino di plastica nera, al di sopra del quale prendeva posto la gomma di scorta bloccata da una cinghia e la trousse con gli attrezzi. Il bagagliaio era telato nero nella parte divisoria con l'abitacolo e verniciato nero opaco all'interno.

Nella parte posteriore dei Gr. 4 l'intero parafrangente destro veniva stampato senza lo sportellino per il carburante, e sostituito con un foro vicino al montante dx del tetto, per l'uscita del manicotto del serbatoio supplementare a forma di una "L" per accogliere la ruota di scorta.

I cristalli del lunotto anteriore, nei primi 200 esemplari erano sottili e leggeri ma si





Viste posteriormente, le macchine sono identiche, si evidenziano le modifiche di assetto e gli importanti paraspruzzi.



La punzonatura del gocciolatoio del lato passeggero con le identificazioni del modello. In questo caso al numero di telaio 1774° corrispondeva la punzonatura sul gocciolatoio 744 con una congruità di successione, di qualche decina di numeri inferiore.

540 744 73







screpolavano nell'impiego sportivo, così in seguito la Lancia optò per i vetri Saint Gobain, con cornici sia cromate che di gomma nera, più resistenti, meno delicati da montare, ma di peso notevole. In optional venivano offerte a tutta la clientela delle staffe di fissaggio parabrezza, presenti nel modello da gara.

Sedendoci al posto di guida, si può osservare che il cruscotto all'interno della stradale rimase identico alla versione 1,3 HF ma si adeguò al motore 1600, con un tachimetro tarato a 220 Km/h ed il contagiri che arrivava a 10.000 giri, con la possibilità di misurare i "fuori giri" attraverso una lancetta rossa ed al centro del cruscotto compariva il termometro olio.

Nel Gruppo 4 cambiò tutto radicalmente,

a cominciare dalla protezione interna vettura o roll-bar a gabbia, riportato a libretto con la dicitura "centina di sicurezza all'origine". Il volante in legno della stradale, nei primi Gruppo 4 fu sostituito con il volante Fusina, in seguito con il Ferrero, modello "El Cuervo", ribattezzato "Sandro Munari" dopo la vittoria al Monte Carlo '72. Il lampeggio, inizialmente inserito nel tasto centrale del volante stradale in legno, diventava, sullo spartano cruscotto dei Gr. 4, solo un pulsantino da spingere.

Con l'omologazione in Gruppo 4, il cruscotto e la palpebra vennero completamente rivisti, con uno stampo nuovo in vetroresina e alluminio, sui quali erano sistemati tutti gli strumenti, le leve e, in una posizione più sicura, i fusibili. Sul cruscotto delle vetture del

Reparto Corse Lancia, davanti al volante appaiono da sinistra il misuratore del carburante benzina, della temperatura acqua, della pressione olio e il voltaggio dell'alternatore, ma viene a mancare il tachimetro.

Al di sotto, l'interruttore luci di profondità, e le spie delle frecce e delle luci e poi a destra, in bella mostra, il contagiri meccanico a 10.000 giri. Sulla destra altri interruttori (luci, fari supplementari, tergicristallo di competenza al navigatore, ventilatore, luce posteriore), un trip o un Trim della Halda ed uno o due cronometri, posto tutto in un ordine abbastanza disordinato.

Il sedile della Rallye 1,6 HF stradale era il medesimo delle 1,3 HF, con la differenza che al lato guida lo schienale era fisso. Nella ver-







A sinistra la versione stradale ed a destra la corsaiola. Identici i "fanaloni" interni, le cornicette triangolari cromate, il logo HF con i piccoli elefantini costituiti di minuti cristalli color rubino, e lo stemma in plastica a 5 attacchi bandiera. Gli stemmi originali HF sono oramai rarissimi, quelli rifatti hanno una forma leggermente inferiore.

sione sportiva da gara, i sedili erano prevalentemente della marca Ferrero, avvolgibili, ma nei trasferimenti venivano usati due sedili Recaro reclinabili. Alla base lato guida, una pedaliera completamente rivista, con variato l'angolo di incidenza del pedale del freno e della frizione (angolo di pedata), inoltre il pedale della frizione marcato "540", era in ferro e non più alluminio.

Il sedile posteriore delle HF 1,6 Rallye stradale era suddiviso in 5 pezzi, tre pezzi centrali e 2 laterali, con schienale arretrato di 8-10 cm rispetto agli altri modelli Fulvia Coupè di serie, per rendere più "accogliente" la difficile seduta.

Nei Gruppi 4, tra sedile e bagagliaio, veniva interposto un lamierato in Avional per evitare eventuali passaggi di vapori del carburante in abitacolo, ma non veniva tolto lo schienale rigido originale, per apporvi uno speciale porta attrezzi, sempre in skai nero, con tasche di varie dimensioni che servivano per contenere piccoli pezzi di ricambio o chiavi per interventi di fortuna. Molto spesso tali tasche proseguivano anche nelle fiancate. In tutte le vetture, tra roll-bar e sedili anteriori, trovava posto la cassetta porta-caschi.



La scocca nelle versioni Gr. 4, su richiesta, poteva nascere anche con i codolini passaruota rialzati e ampliati rispetto alla versione stradale, con il taglio dei passaruota ribattuto e rialzato fino all'altezza della nervatura longitudinale della vettura. Si osserva anche il camper negativo anteriore, e gli splendidi cerchi Campagnolo.





Passiamo al motore, dove le differenze tra la stradale ed il gruppo 4 sono tantissime e tutte nascoste. Ciò che balza all'occhio è il coperchio motore nelle classiche tinte giallo e blu, colori della città di Torino e con le scritte Lancia esterne leggermente più piccole rispetto al coperchio punterie seconda serie. Dopo il numero di scocca 818.540 002001, i

coperchi furono completamente gialli, e così continuarono nelle 1.6 HF della seconda serie. Tra il gambo dello spinterogeno ed il collettore di aspirazione le testate presentavano una punzonatura particolare di 3 numeri che contraddistingueva il numero di produzione. Inoltre anteriormente, tra testata e collettori di scarico, compariva stampigliata la data

di fabbricazione del motore, giorno, mese, anno.

Vicino ad essa, sul bordo, nelle testate da gara, appariva la scritta 1600/45, che segnalava cilindrata e carburatori da applicare. Si usavano i Weber da 45 ed, in alcuni motori, i Dell'Orto da 48.

I monoblocchi del fanalone, fossero essi



Diverse erano le forme del parafrangente destro, nel gruppo 4 è evidente il tappo carburante "rapido" e l'assenza dello sportellino sul fianco. All'interno del bagagliaio della versione da gara prendeva posto il serbatoio supplementare che poteva essere da 60 o da 90 litri. In questo esemplare il serbatoio è quello più piccolo, da 60 litri.



di serie o da competizione, erano dei "540" e sulla fusione in ghisa presentavano un secondo attacco dell'alternatore, quello che i più smaliziati tuttora definiscono "uno dei due occhi". E' tuttavia vero che alcuni fanaloni del RCL (in particolare i Marlboro del campionato '73) montassero il monoblocco della seconda serie, per rendere più agevole lo spostamento dell'alternatore in basso e permettere l'uso di condotti di aspirazione maggiorati o nelle prove notturne per far fronte alla potenza dei sei fari con alternatori maggiorati.

Il basamento motore, subì negli anni delle trasformazioni importanti, difatti tutta la parte posteriore fu rivista per poter inserire il nuovo motorino d'avviamento e il volante motore modificato, soluzione che venne applicata sulla HF seconda serie. Nei basamenti ESPER MECC. la preparazione fu notevole, con rinforzi un po' ovunque. Ricordiamoci che l'albero motore, rispetto alle versioni 1,3 HF, fu migliorato per l'uso di materiali decisamente di qualità, ma vennero impiegati gli



Lo specchietto retrovisore della Rallye 1600 nei modelli sia da gara che di serie, era il Vitaloni Sebring "versione piccola", in plastica cromata. I collezionisti di oggi usano anche lo specchio cromato rotondo.

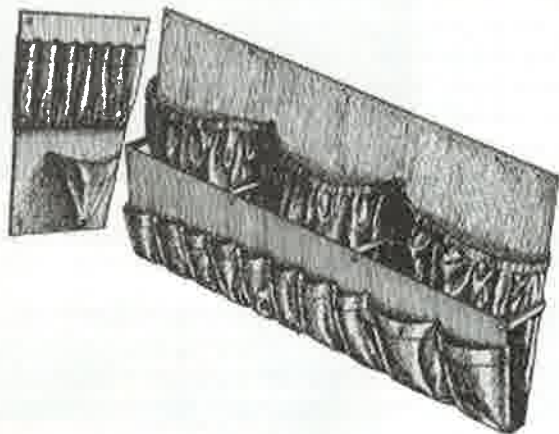


Collettore di scarico nella Fulvia HF 1,6 stradale, e più prominente, quello del gr.4: era necessaria una modifica della lamiera al sottoruota anteriore sinistro che separava i collettori dalla gomma. In queste immagini si nota l'assenza del radiatore dell'olio nella vettura da gara. Interessante la "timbratura" 818.540 sui telaetti motore originali.



Cruscotto stradale con tachimetro con fondo scala di 220 Km/h e contagiri meccanico tarato a 10.000 giri, con lancetta che segnava il numero di giri e poteva essere azzerato. Accanto, il cruscotto corsaiolo, con volante Ferrero, gli strumenti essenziali per il pilota erano distribuiti prevalentemente dal lato navigatore.





Il porta-attrezzi era presente in listino e veniva applicato sullo schienale posteriore.

stessi supporti di banco della versione precedente, costringendo la Lancia a sovradimensionare i cuscinetti di biella.

La coppa dell'olio rimase identica per le due versioni, nella Gruppo 4 fu protetta da tre diversi sottocoppa, uno "leggero", uno "normale" ed uno "pesante", allungato, che copriva anche il cambio, ma con uso destinato solo a certe gare visto il peso importante di 21 Kg.

Il cambio fu pensato dall'inizio proprio per la 1,6 HF ed un suo uso agonistico. Proprio per questa ragione si aggiunse ad esso un

rinvio finale al fine di aggiungere una 5° marcia: questa operazione produsse un cambio davvero pesantissimo, con l'aspetto di un ominide con testa (da qui il termine "testone"), ma affidabile al punto che divenne il punto di forza della HF 1,6 rispetto alle avversarie dirette, le Alpine A110.

Il cambio stradale veniva fornito con una coppia conica 10x37, quello per le competizioni fruiva di molte possibilità di scelta (7X41, 8x41, 9x43, 11x43, 9x41, 10x41, 10x43, 8x43 e 11x39), ed ovviamente anche i rapporti potevano essere ridotti, da rally o da

circuito. Ad oggi, le due vetture sono sempre più apprezzate per la linea e per la proverbiale tenuta di strada e le quotazioni tendono a salire, portando ad un fiorire di "repliche" o, in qualche raro caso, di "falsi".

Ciò che dispiace di più è trovare dei modelli in parte originali che purtroppo nel tempo hanno subito tante sostituzioni con pezzi di ricambio appartenenti ad altre Fulvia meno blasonate o con ricambi non originali o di serie più recenti.

Ma questa è un'altra storia. ■





## SCHEDA TECNICA

	Fulvia Coupè Rallye 1,6 HF di serie N° telaio 001775, n° motore 1760, anno 1969	Fulvia Coupè Rallye 1,6 HF GR 4 Rep. Corse Lancia N° telaio 001006, n° motore 1027, anno 1968
<b>MOTORE</b>		
Tipo	818.540 Anteriore longitudinale - V4 in linea	818.540 - V4 in linea - <b>ESPER MECC Variante 1016</b>
Alésaggio e corsa	82 x 75	82 x 75
Cilindrata	1.584	1.584
Rapp. di compressione	10.51	<b>11.21</b>
Potenza massima	115 CV a 6200 giri	<b>142 CV a 7200 giri alla ruota</b>
Distribuzione	valvole in testa, 2 alberi a cammes	<b>valvole maggiorate, 2 alberi a cammes modificate</b>
Accensione	spinterogeno meccanico	spinterogeno meccanico
Alimentazione	2 carburatori Solex C42 DDHF	<b>2 carburatori Weber C45 DCOE 9</b>
Raffreddamento	ad acqua a circolazione forzata	ad acqua a circolazione forzata
Lubrificazione	a pressione	a pressione
Capacità coppa	5,1 Kg	5,1 Kg
<b>TRASMISSIONE</b>		
Trazione	anteriore	anteriore
Frizione	monodisco a secco	monodisco a secco
Cambio	5 rapporti + RM	5 rapporti + RM
<b>SOSPENSIONI</b>		
	Anteriore a ruote indipendenti, balestra trasversale, quadrilatero trasversale a bracci oscillanti, ammortizzatori idraulici	
	Posteriore assale rigido tubolare, balestre longitudinali, barra di reazione, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici	
<b>STERZO</b>		
	Vite globale a rullo (Scatola guida Gemmer LA5)	Vite globale a rullo (Scatola guida Gemmer LA5)
<b>FRENI</b>		
	A disco sulle quattro ruote a comando idraulico	A disco sulle quattro ruote a comando idraulico
	Freno a mano meccanico sulle ruote posteriori	Freno a mano meccanico sulle ruote posteriori
<b>PNEUMATICI</b>		
Misura	175/13	<b>195/13</b>
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>		
	Batteria da 42 Ah	<b>Batteria da 60 Ah</b>
<b>CARROZZERIA</b>		
Passo	2.330 mm	2.330 mm
Carreggiata ant.	1.390 mm	1.390 mm
Carreggiata post.	1.335 mm	1.335 mm
Lunghezza	3.935 mm	3.935 mm
Larghezza	1.570 mm	1.570 mm
Altezza	1.300 mm	1.300 mm
Peso in ordine marcia	850 Kg	1100 Kg
<b>PRESTAZIONI</b>		
Capacità serbatoio	38 litri	<b>60 litri</b>
Consumo	10,8 lt/100 Km	<b>non precisato</b>
Velocità massima	180 Km/h	<b>a seconda del cambio montato</b>

In azzurro le variazioni della versione Gruppo 4 rispetto alla stradale.





I due motori a confronto, fondamentalmente uguali, ma radicalmente diversi per l'uso di materiali rinforzati dalle Esperienze Meccaniche Lancia, che portavano la vettura da gara a 150 cavalli.



Monoblocco della 1° serie delle Esperienze Meccaniche (ESPER MECC) con in evidenza il 2° occhio



## Palmares

La Fulvia Gruppo 4 targata TO B 51446 appartiene al lotto delle prime quattro vetture preparate al Reparto Corse Lancia con tutte le specifiche del Gruppo 4 in allegato J. Solo citando le gare internazionali sostenute dalla vettura, sederono alla guida **Sandro Munari** (RAC 1969, non classificato), **Harry Kallstrom** (Spagna 1969, 1° assoluto), **Simo Lampinen** (Svezia 1970, non classificato - Portogallo 1970, non classificato - RAC 1970, non classificato - 4 Regioni 1971, 1° assoluto), **Tony Fall** (Montecarlo 1970, non classificato), **Amilcare Ballestrieri** (Sanremo, RAC), **Sergio Barbasio** (Wiesbaden 1970, non classificato - Rally Tulipani 1970, 3° assoluto - Sanremo 1971, 3° assoluto - Semperit - 999 minuti 1971, 3° assoluto), **Alcide Paganelli-Ballestrieri-Ireland** (84 ore del Nurburgring, 1969) e **J. Ireland** (Marathon de la Route 1969). Anche i navigatori che si sederono al fianco del pilota erano i più forti dell'epoca. Tra essi annoveriamo "il maestro" **Mario Mannucci**, **Pierino Sodano**, **John Davenport** e **Gunnar Haggbom**. A fine carriera è stata venduta ad Amilcare Ballestrieri.

