

Cera soddisfazione sull'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 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 centatura 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-

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.

Sotto, 4 maggio 1969. Claudio Maglioli alla partenza della Targa Florio, primo appuntamento internazionale dell'auto.



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 Florio e subito si mostrarono a loro agio sulle stradine delle Madonie. In gara Sandro Munari e Rauno Aaltonen 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.