

RUOTECLASSICHE

PERIODICO MENSILE - Spediz. in abbon. post. - Gruppo III/70

ANNO VI - GENNAIO 1992

L. 8.000

PROVA SU STRADA

**LA SUPERFULVIA
1.6 «DAYTONA»**

FUORISERIE

**LE MAGNIFICHE
FIAT «8 V»**

ALLA GUIDA

**LA «GT 40»
CHE VINSE A
LE MANS**



LA «2 CV» DELLA PREISTORIA

**PROVA
SU STRADA**

ZOOM... ZAGATO



Franco Lini, giornalista ed ex direttore sportivo della Ferrari, racconta come, quasi per caso, è entrato in possesso della Lancia «Fulvia Sport» che nel 1969 si impose nella sua categoria nella 24 Ore di Daytona. Una vettura eccezionale, dunque, capace di prestazioni d'eccellenza





La Lancia «Fulvia Sport 1300» provata da Ruoteclassiche è quella che, nel 1969, prese parte alla 24 Ore di Daytona e che si impose nella sua categoria. La cilindrata del motore era di circa 1,6 litri e la potenza di 154 CV a 7200 giri/minuto. A sinistra, la vettura in piena azione nella gara statunitense.



LANCIA «FULVIA SPORT DAYTONA»

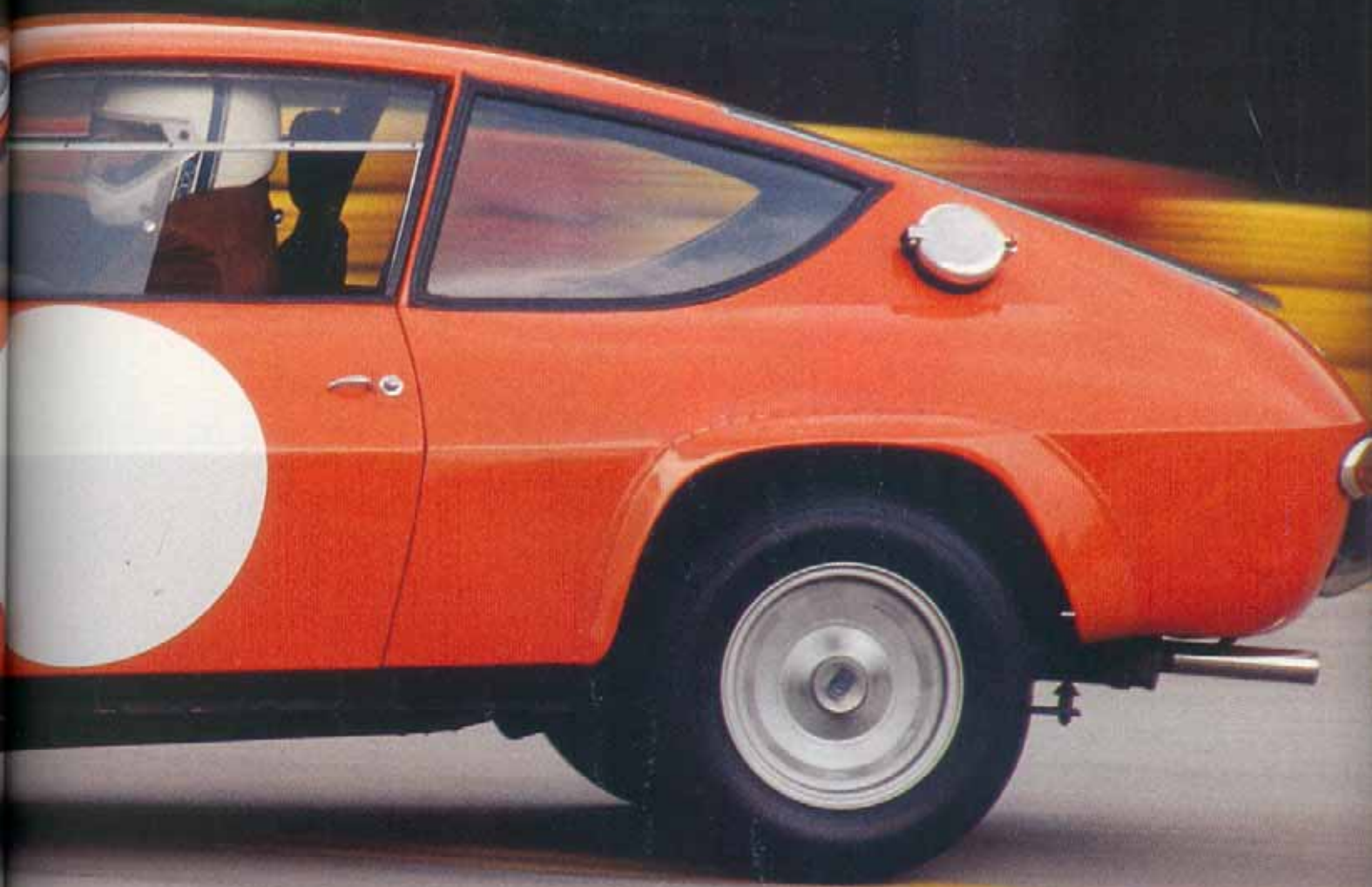
Tutta la storia è cominciata per caso. Alla fine del 1969 avevo seguito, come facevo ormai da decenni, quella grande competizione stradale che era il *Tour de France*, in tutto una decina di giorni e cinquemila chilometri di percorso. L'occasione si era sempre rivelata ideale per effettuare una vera prova su strada completa di un'auto di serie. Quella volta mi era stata assegnata dalla Lancia una «Fulvia Sport Zagato» e alla fine della corsa l'avevo restituita a malincuore, perché ne avevo

tratto molto piacere. In dicembre ero tornato a Torino per un convegno sportivo e, parlando con Sandro Florio, allora capo delle relazioni pubbliche della Lancia, avevo chiesto se per caso non ci fosse una macchina da comprare, a prezzo ragionevole e adeguato alle tasche di un giornalista. Florio ci pensò un poco e poi mi disse che sì, forse c'era una macchina disponibile, ma era un po' spartana e corsaiola, «alleggerita», che si poteva portar via a 1.300.000 lire. Il prezzo della macchina nuova era allora di 1.650.000 lire. La vettura era visibile nell'atrio della sede Lancia e andai a vederla in compagnia di Gianni Cancellieri.

La macchina era effettivamente spartana, con porte che erano in realtà simulacri, finestrature laterali in plexiglas, interni ridotti all'osso. L'insieme, invero, era piacevolmente grintoso, ma avrebbe comportato qualche inconveniente nell'utilizzazione normale. Cancellieri non si espresse. Tornato a Milano, telefonai a Elio Zagato per chiedergli consiglio: valeva la pena di comprarla per poi adattarla all'uso di tutti i giorni? Zagato fu molto chiaro: «Se è davvero un'alleggerita, a quel prezzo comprarla subito. E se poi non la vorrai tenere la ritiro io in cambio di una nuova. L'operazione di alleggerimento richiesta dai clienti è

molto costosa e quella macchina è comunque conveniente». Stipulai il contratto di acquisto telefonicamente, chiedendo che la vettura fosse inviata direttamente alla Zagato di Terrazzano di Rho, in provincia di Milano per essere resa più «civile». Poi, senza neanche vederla, partii per le gare sudamericane di gennaio, in Argentina e Brasile. Al ritorno chiamai subito Zagato per sapere se tutto era a posto. Ed ecco la sorpresa: «Ma cosa hai comprato? Questa non è un'alleggerita, è il prototipo che abbiamo fatto per Daytona, non utilizzabile per le gare GT. Sarà ben difficile renderla adatta all'uso civile, perché ha

una struttura leggerissima». Ma ormai la macchina c'era e bisognava fare qualcosa. Porte normali, sedili normali, lunotto posteriore normale al posto del foglio in plexiglas originale. Insomma: alla Zagato fecero tutte quelle cose che in qualche modo ne rendevano possibile l'uso per la strada. L'equivoco venne poi chiarito con il direttore commerciale della Lancia, il signor Billia, che era sicuramente in buona fede quando mi aveva parlato di «alleggerita», non sapendo che quell'esemplare era del reparto corse ufficiale, restando disponibile per un utilizzo da esposizione in quanto era stata creata nel frattempo quella







LANCIA «FULVIA SPORT DAYTONA»

Gli allestimenti della «Fulvia Sport Zagato» che corse a Daytona sono, naturalmente, spartani. Le finestrature laterali sono in plexiglas e gli interni sono ridotti all'osso in nome del contenimento del peso. Gli originari carburatori Solex sono stati sostituiti da una coppia di Weber doppio corpo 45 VX 387.

barchetta «FM» (una «Fulvia coupé» privata della parte superiore del padiglione) su idea di Cesare Fiorio e Claudio Maglioli, la vettura che aveva corso alla Targa Florio e poi in altre gare fino al Tour de Corse. Il coupé prototipo «Daytona» era stato quindi accantonato e utilizzato per abbellire gli stand Lancia ai saloni dell'automobile. Fatto sta che la macchina era diventata mia. Dopo la gara di Daytona alla Lancia le avevano montato un motore 1300 quasi di serie, solo leggermente più brillante, e alla Zagato l'avevano resa abitabile in modo accettabile. Il bello però

doveva ancora venire. E si tratta di un bello nato da una brutta situazione. Durante un viaggio in autostrada stavo per superare tranquillamente un autotreno, quando l'autista pensò bene di superare a sua volta senza curarsi di guardare nello specchietto. Mi sono così trovato all'improvviso in un rapporto piuttosto ravvicinato col rimorchio e sono stato costretto a frenare bruscamente e a fare un rapido passaggio quinta-terza col cambio. Tutto bene, per fortuna, ma quanti giri aveva «preso» il motore? Tanti, molti più del lecito, tanto che una valvola si mise in sciopero e riuscii a stento a

tornare a Milano viaggiando a tre cilindri. Chiamai la Lancia Corse e Gianni Tonti, allora a capo dei tecnici della squadra (adesso è all'Alfa Corse), mi disse di mandargli la macchina per vedere cosa si poteva fare. Un mese dopo, al rientro dalla solita trasferta di lavoro, mi dissero che purtroppo non c'era stato il tempo di riparare il mio motore, causa gli impegni del Rally dell'Acropoli, ma che la macchina era comunque pronta. «Le ho montato un motore che avevamo in un angolo», mi disse Tonti, «È come nuovo, ma noi non lo usiamo più. Ha abbastanza potenza, molta coppia e un'ecce-

lente utilizzazione. È un po' più rumoroso all'aspirazione, ma vedrà che andrà bene». E infatti! Era un motore eccellente, fantastico nella ripresa e con tanta voglia di spingere anche ai regimi elevati. La macchina era diventata una belvetta scattante, grazie anche ai rapporti ravvicinati del cambio, con una progressione ininterrotta dai 3000 ai 7000 giri, oltre i quali, in verità, non sono mai andato, anche se a questo limite si sente sotto il piede che il motore «ne vuole ancora», come se fosse al regime di coppia. Poco dopo, e ancora una volta per caso, ho scoperto che

LA TECNICA DELLA LANCIA «FULVIA SPORT»

I DATI DELLA VERSIONE «DAYTONA»

MOTORE

Quattro cilindri a V di 12° - Alesaggio 82 mm - Corsa 75 mm - Cilindrata 1584 cm³ - Rapporto di compressione 10:1 - Potenza massima 154 CV a 7200 giri/min - Coppia massima 17 kgm a 6000 giri/min - Valvole in testa, due alberi a camme in testa (catena) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 4 litri - Due carburatori Weber doppio corpo 45 VX 387 - Pompa carburante meccanica - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata, capacità circuito 7 litri - Impianto elettrico a 12 V - Batteria 42 Ah.

TRASMISSIONE

Motore anteriore, trazione anteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a cinque rapporti, tutti sincronizzati + retromarcia - Rapporti di demoltiplicazione I) 3,69:1; II) 2,179:1; III) 1,419:1; IV) 1:1; V) 0,928:1; RM) 4,112:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica ipoide - Rapporto al ponte 4,77:1 (9/43) - Differenziale autobloccante - Pneumatici Goodyear 5,00 - 9,25/13.

CORPO VETTURA

Coupé due posti, due porte (carrozzeria Zagato) - Carrozzeria portante - Sospensione anteriore a ruote indipendenti, trapezi, balestra trasversale superiore, barra stabilizzatrice - Sospensione posteriore ad assale rigido, balestre semiellittiche, barra trasversale Panhard - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Freni idraulici a disco con comando a pedale (doppio circuito) - Freno a mano meccanico sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 90 litri.

DIMENSIONI E PESO

Passo 2330 mm - Carreggiata anteriore 1300 mm - Carreggiata posteriore 1280 mm - Lunghezza 4090 mm - Larghezza 1570 mm - Altezza 1190 mm - Peso 915 chilogrammi.

TUTTE LE «ZAGATO» DA CORSA

Modello	Numero di telaio
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001270
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001271
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001272
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001273
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001274
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001275
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001276
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001277
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001278
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001279
Fulvia Sport 1200 «Alleggerita»	001287
Fulvia Sport 1200 «Alleggerita»	001288
Fulvia Sport 1200 «Alleggerita»	001289
Fulvia Sport 1200 «Alleggerita»	001402
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001891
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001893
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001895
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001897
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001899
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001900
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001904
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001905
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001906
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001907
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001908
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001909
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	001910
Fulvia Sport 1300 «Alleggerita»	001911
Fulvia Sport 1300 «Daytona»	002290
Fulvia Sport 1300 «Daytona»	002300
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	002332
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	002333
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	002362
Fulvia Sport 1300 «Competizione»	002382
Fulvia Sport 1600 «Prototipo»	002450



Grazie anche ai rapporti ravvicinati del cambio, il propulsore della «Fulvia Sport Daytona» offre una progressione ininterrotta tra i 3000 e i 7000 giri.

LE NOSTRE RILEVAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 17,8° C, umidità 61%, vento 0,04 metri/secondo. Peso della vettura durante le rilevazioni (due persone a bordo, apparecchiature di prova, carburante) kg 1024

VELOCITÀ MASSIMA

km/h **195,810** in V marcia a 6775 giri/minuto

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h: CV **17,66 (13,01 KW)**

ACCELERAZIONE

400 METRI con partenza da fermo: **sec. 14,63**
Velocità d'uscita km/h **128,3**

1 CHILOMETRO con partenza da fermo: **sec. 28,15**
Velocità d'uscita km/h **164,7**

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-50	2,36
0-70	4,50
0-90	7,06
0-100	8,41
0-110	10,01
0-130	14,86
0-150	21,31
0-170	30,48

RIPRESA

Nel rapporto più alto (V marcia)

400 METRI con partenza da 70 km/h: **sec. 15,000**
Velocità d'uscita km/h **123,050**

1 CHILOMETRO con partenza da 70 km/h: **sec. 29,055**
Velocità d'uscita km/h **160,750**

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-80	3,25
70-100	8,74
70-130	17,10
70-150	24,56
70-160	29,69

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arr. in metri
10	0,58
30	5,04
50	13,99
70	27,43
80	35,82
100	55,97
120	80,60
140	109,70



Sopra, la Fulvia che seppe recitare un ruolo da protagonista a Daytona viene messa alla prova dalle apparecchiature del Centro Prove di Quattroruote. A sinistra, la vettura è alle prese con la pista bagnata artificialmente per meglio saggiare le doti di tenuta di strada. I pneumatici sono stati riprodotti dalla Goodyear e sono identici a quelli montati in origine.

LANCIA «FULVIA SPORT DAYTONA»

quel motore era il medesimo utilizzato durante la 24 Ore di Daytona del 1969, la gara appunto per la quale la vettura era stata espressamente costruita. Il caso me lo ha fornito uno storico olandese, Wim Oude-Weernink, entrato in possesso delle note tecniche della gara di Daytona (vittoria di categoria della mia «Fulvia»). In esse sta scritto che il motore, di 1,6 litri, ha la flangia di supporto dei carburatori in alluminio, fusa appositamente per ospitare i Weber

anziché i Solex. Grazie all'aumento della cilindrata, ai due Weber doppio corpo 45 VX 387 e a un'opportuna fasatura della distribuzione, la potenza del motore è di 154 CV a 7200 giri/min.

Dopo queste «scoperte» mi sono reso conto che proseguire nell'utilizzo quotidiano della vettura sarebbe stato un po' dissacrante, anche se tanto divertente. Le doti di accelerazione di questo piccolo bolide davano, e danno tuttora, soddisfazioni entusiasmanti, soprattutto sui percorsi tortuosi, sui quali pochissime macchine erano in grado allora di tenere lo stesso

ritmo. E la buona aerodinamica consentiva inoltre velocità di punta notevoli. Ma la dote più rilevante non è comunque la velocità massima, ma il pochissimo tempo che occorre per raggiungerla, grazie anche al cambio che ha una successione di rapporti davvero indovinata. C'è da dire che alla messa a punto di questa macchina ha dato il suo contributo determinante Claudio Maglioli che, in coppia con Raffaele Pinto, l'ha portata al successo di Daytona. Il primo posto assoluto tra i prototipi (undicesimo in classifica generale) nella 24 ore americana, quella del 1969

vinta dalla Lola 5000 di Mark Donohue, è stato un risultato davvero eccezionale, ottenuto grazie all'affidabilità della meccanica e alla regolarità di marcia. Alla fine della corsa, Fiorio, capo della Lancia Corse, aveva così sintetizzato la cronaca: «Benzina, gomme e via», alludendo chiaramente all'assoluta mancanza di imprevisti nella vittoriosa cavalcata della «Fulvia Zagato». A suo tempo avevo avuto la preveggenza di conservare tutte le parti originali che erano state sostituite con quelle «civili», per cui è stato facile riportare le vetture alle condizioni «Daytona» originarie. So-

lo il serbatoio, anziché essere quello da 90 litri utilizzato in gara, è quello normale da 50 litri. I sedili Fusina, ora prodotti dalla Sparco, sono uguali a quelli d'origine, ormai consumati. E per fare misura completa c'è stato anche un «miracolo» della Goodyear che recentemente ha riprodotto appositamente per la vettura un treno di gomme 5,00 - 9,25/13 identiche a quelle dell'epoca. Ora la parola passa agli strumenti del centro prove di Quattroruote. Mi sembra che a distanza di ventidue anni i risultati delle rilevazioni siano più che eloquenti.