



Lancia Fulvia HF

Il coronamento sportivo di una leggenda



CENNI STORICI

Vincenzo Lancia nacque il 24 agosto 1881 a Fobello, in Val Sesia. Figlio del cavalier Giuseppe Lancia, che aveva fatto fortuna nell'industria dei cibi conservati, condusse una giovinezza agiata tra Torino, nello stabile di proprietà in Corso Vittorio Emanuele 9, e la villa di campagna. La famiglia, che lo chiamava affettuosamente Censin, aveva programmato per lui un futuro da avvocato, ma il suo scarso rendimento a scuola indusse il padre ad indirizzarlo verso il collegio e il diploma di ragioniere. I piani furono però guastati dall'officina meccanica aperta dai fratelli Ceirano nel cortile di casa; produceva biciclette con il marchio Welleyes. Vincenzo ne fu così affascinato che abbandonò la scuola e chiese ai genitori il permesso di lavorarvi. Fu assunto con la qualifica di contabile (carica che il cavalier Lancia, sembra, ritenne meno disdicevole di semplice «meccanico»).

Le origini del mito ► Nel 1899 la Welleyes, che aveva prodotto una vetturina di buon successo e che non era quindi in grado di soddisfare le ordinazioni, venne rilevata. L'acquirente degli impianti e dei progetti, per 30mila lire, fu Giovanni Agnelli; il primo luglio 1899 nacque così la Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT) nella quale Vincenzo Lancia, ormai 18enne, fu ammesso come collaudatore. Le sue attese furono però disilluse, convinto che il nascente mondo dell'auto avesse bisogno di una visione più lungimirante in termini di ricerca e sviluppo. Ciò non si tradusse, però, in una completa rottura con la Fiat, per la quale assicurò la sua collaborazione come pilota. Nel 1906 decise tuttavia di diventare egli stesso un costruttore e, assieme all'amico Claudio Fogolin, il 27 novembre fondò la Lancia. Il capitale iniziale era di modesta entità (100mila lire) e i due soci vi parteciparono con una quota del 50%. La neonata società affittò gli stabili all'angolo tra via Ormea e via Donizetti a Torino.

La produzione ► Nel settembre del 1907 venne realizzato il primo prototipo (il quale, pare, ebbe qualche difficoltà ad uscire dagli stretti portoni dell'officina, che dovettero essere allargati in fretta e furia a colpi di piccone). L'attività vera e propria iniziò nel 1908, anno in cui il primo chassis Lancia fu esposto all'ottavo Salone dell'automobile di Torino. Si chiamava 12HP, poi ribattezzato Alfa quando, nel 1919, il fratello di Vincenzo, lo studioso di lingue classiche Giovanni, suggerì di utilizzare l'alfabeto greco per contraddistinguere i vari modelli. Gli intenti innovatori di Lancia furono chiari

dall'inizio; come si poteva prevedere la 12 HP presentava già alcune soluzioni futuriste, con un telaio piuttosto basso e leggero, la trasmissione a cardano e un motore quattro cilindri bi-blocco da 2'545 cc che spingeva la macchina ad una ragguardevole velocità di 90 chilometri orari. ► La rivista inglese *Autocar*, dopo aver effettuato una sorta di «prova su strada» della vettura nell'autunno del 1907, la definì silenziosa, elastica, ben progettata e superbamente rifinita. Nell'estate del 1908 alla 12 HP fu affiancata la 18/24 HP (tipo 53, *Dialfa*), una vettura ancora più ardita della sorella minore, azionata da un motore 6 cilindri che la portava fino ai 110 chilometri orari. ► Con un'attività industriale ben avviata, i locali che avevano ospitato gli albori della Lancia risultarono insufficienti e, dapprima, venne affittato un secondo edificio e poi, nel 1911, la sede fu definitivamente trasferita in via Monginevro (Borgo San Paolo). L'area occupata era di quasi 27mila metri quadrati. Intanto, la produzione delle vetture si aggiornava anno dopo anno, con la 15/20 HP (Tipo 54, poi *Beta*, caratterizzata dall'adozione del motore monoblocco), la 20 HP (tipo 55, *Gamma*) e la 20/30 HP (tipo 56 e 57, *Delta*). ► Seguirono, inoltre, il nuovo modello della 20/30 HP (tipo 58, *Epsilon*, nel 1911-12), la 35/50 HP (tipo 60, *Eta*, 1911-13) e la 12/15HP (tipo 59, *Zeta*, 1912-14). Ma il primo esemplare Lancia di vero, inconfutabile successo internazionale, la 25/35 HP (tipo 61, *Theta*), venne lanciata nel 1913 ed era destinata a sopravvivere alla prima guerra mondiale restando in produzione fino al 1918.



Il periodo bellico ► Il successo imprenditoriale di Lancia fu cesellato anche dalla realizzazione di mezzi destinati al Regio Esercito. Dal 1912 la Casa torinese costruì il suo primo autocarro militare, l'1Z (in 91 esemplari), impiegato soprattutto nella campagna di Libia. Nel 1915 s'aggiunsero poi due nuovi veicoli, lo *Jota* e il *Diota*. Questo impegno determinò un conseguente potenziamento degli impianti industriali: nel 1919 l'area occupata dagli stabilimenti di Borgo San Paolo raggiungeva i 60mila metri quadri. Nell'agosto 1918, intanto, il socio di Vincenzo Lancia, Claudio Fogolin, si ritirò (pare a causa di un dramma familiare) consolidando peraltro un consistente capitale.

Tra le due guerre ► Intorno agli anni Venti si definì chiaramente la direttrice che l'azienda avrebbe dovuto seguire: realizzare vetture esclusive e con soluzioni tecniche d'avanguardia. In pratica, Lancia s'ispirò all'automobilismo inglese e, per l'azienda, il mercato d'Oltremarica diventò una delle piazze principali. ► Dopo il primo conflitto mondiale vi fu un lento ritorno alla normalità con una progressiva riconversione alla dimensione civile. Il primo modello di vettura che segnò il cambiamento fu la Kappa, immessa sul mercato nel 1919. Portò la Casa torinese a superare per la prima volta, nel 1920, la soglia dei mille autoveicoli costruiti nell'arco di 12 mesi. I due anni successivi, malgrado l'uscita della Dikappa, nel 1921, e della Trikappa, nel 1922, furono quasi di transizione: fu poi la rivoluzionaria Lambda, venduta a partire dal 1923, a rilanciare definitivamente il marchio. Essa, assieme all'Aprilia del 1936, fu il primo dei due capolavori firmati da Vincenzo Lancia. La caratteristica più rivoluzionaria era determinata dalla soppressione del telaio convenzionale a longheroni, sostituito da una membratura portante in lamiera, disposta in maniera tale da far lavorare la scocca della vettura come una trave unica. Parecchie Lambda vennero impiegate nelle competizioni. ► Quell'epoca segnò, oltre ad una forte espansione sul territorio italiano, il tentativo di sbarco sul mercato Nordamericano (in particolare con la Dilambda) che però fu imbavagliato tra mille difficoltà.

Nel 1932 seguirono la Astura e la piccola Ardena. ► Più interessante fu l'attività svolta in Francia dalla *Lancia automobiles*, costituita a Parigi il primo ottobre del 1931, che fece esordire, rispettivamente nel 1932 e nel 1936, l'Augusta e l'Aprilia. Quest'ultima rappresentò una sorta di eredità spirituale per Vincenzo Lancia, che non ebbe più nemmeno il tempo di vederla uscire dalla catena di montaggio. All'alba del 15 febbraio 1937, non ancora 56enne, morì improvvisamente per un infarto. Alla sua scomparsa l'azienda passò nelle mani della moglie, Adele Miglietti, che assunse la carica di presidente. Fu l'inizio di un periodo, gli anni Quaranta, di vorticosi mutamenti e continui cambi di ruolo ai vertici. Nel 1944 la funzione di direttore generale venne affidata ad Arturo Lancia (un cugino di Vincenzo) che però morì di lì a poco. Finalmente, nel 1947, entrò alla Lancia il figlio di Vincenzo, l'ingegner Gianni, che prese le redini della ditta e ne sancì l'ingresso trionfale nell'agone sportivo (e persino nella Formula Uno).

Il secondo conflitto ► Il 1939 volgeva al termine tra i primi bagliori della guerra, quando la Casa torinese produsse la rivoluzionaria Ardea. Nell'autunno del 1942 gli stabilimenti di Torino vennero gravemente danneggiati da un furioso bombardamento. Iniziò un massiccio decentramento verso Bolzano, luogo in cui la Lancia aveva acquisito grandi spazi. Ma in breve le bombe iniziarono a cadere anche lì e così gli anni 1943 e 1944 furono costellati da arresti, violenza e lutti. La ripresa, faticosa, lenta ma costante, iniziò il 3 maggio 1945.

Il dopoguerra ► Nel 1950, all'Aprilia seguì un altro modello mitico, la Aurelia. Per rimpiazzare l'Ardea venne invece costruita la Appia. In quel decennio Lancia si affacciò con successo, come detto, al mondo delle corse in campo internazionale, soprattutto con la D24. Aspetto che, però, non riuscì ad incentivare le vendite ormai in stallo. Gianni Lancia, già alle prese con le problematiche legate alla D50 di Formula Uno, cominciò a pensare seriamente all'ipotesi di cedere le proprie azioni. La goccia che

fece traboccare il vaso fu la morte del pilota di punta Alberto Ascari; perse la vita a bordo di una Ferrari che aveva voluto inaspettatamente provare sul circuito di Monza. L'annuncio che seguì, seppur scarno, anticipava tutto ciò che stava accadendo al marchio. «La scuderia, in seguito alla morte del suo capitano, Alberto Ascari, ha deciso di sospendere la sua attività agonistica». Di lì a poco Gianni Lancia lasciò le redini della creatura imprenditoriale di famiglia che fu rilevata, nel 1958, dalla famiglia lombarda Pesenti (proprietaria anche dell'Italcementi).

Le tre «F»: Flaminia, Flavia e Fulvia ► Nel mese di aprile del 1963 uscì la Fulvia, una vettura destinata, assieme alla Flaminia, ad un futuro glorioso (sostituivano le progenitrici Aurelia ed Appia). Una Flaminia fuoriserie nera è ancora oggi la vettura da parata della presidenza della Repubblica italiana, mentre la Fulvia ebbe una bellissima variante coupé portata sul gradino più alto del podio in molti rally memorabili. Alla fine del 1960 nacque invece la Flavia, la prima vettura italiana di serie a trazione anteriore.

Ingresso nella galassia FIAT ► Nel 1969 la famiglia Pesenti cedette la marca ad un prezzo simbolico al gigante torinese Fiat che, in quello stesso anno, comprò pure Autobianchi e Ferrari. I primi modelli forgiati sotto l'egida Fiat furono la Beta-Trevi e la Gamma.

La nostra vettura ► Si tratta di una splendida, filante, Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF. Era parte integrante di un lotto composto da quattro vetture destinate alla Scuderia 3 Gazzelle di Novara, ordinato nel gennaio del 1969 alla locale concessionaria. Le vetture furono preparate direttamente dalla Lancia per il Gr. 3 rallye; presentavano un motore bilanciato e leggermente potenziato, nonché un assetto da sterrato (più alto di 3 centimetri) come si usava per i terreni di gara dell'epoca. Le auto, attribuite a quattro piloti affiliati alla squadra, furono però consegnate solo agli inizi di settembre del 1969 (con molto ritardo rispetto agli accordi presi) ed uno di essi la rifiutò avendo già optato per una Alpine Renault A110. ► La Fulvia



1,6 HF telaio no.001238 rimase quindi in vendita presso la concessionaria Lancia di Novara, dove fu in seguito acquistata da un gentlemen driver che la utilizzò in una decina di gare, in Italia, tra il 1970 ed il 1973. Di queste partecipazioni ralistiche rimangono alcune testimonianze fotografiche (una Milano-San Remo, il 4-5 aprile 1970 e il rallye di Monterosso, in Liguria, il 4-5 luglio 1970). Fu poi adoperata, per breve tempo e saltuariamente, come auto ad uso stradale. In seguito, il suo destino fu però condizionato da molti anni d'abbandono, anche se al coperto in un capannone. Rimase sempre al medesimo proprietario, persona che l'attuale possessore conobbe in ambito professionale e da cui acquistò la Lancia il 17. 10.1986 (con 57'589 chilometri effettivi).

Caratteristiche tecniche ► La carrozzeria della Fulvia è stata totalmente smontata per un restauro conservativo, avvenuto tra l'ottobre del 1986 ed il luglio del 1987. La riverniciatura ne ha mantenute intatte le caratteristiche cromatiche (con un rosso corsa Lancia 851/123). Sono

poi stati apportati aggiornamenti e modifiche secondo la Fiche d'omologazione FIA 3006 (Gr.3-Gr.4). ► Sul piano squisitamente meccanico s'è compiuta una completa messa a punto del motore originario e la vettura è stata dotata di un nuovo assetto (meno 5 centimetri), più idoneo all'attuale utilizzo. Sostituiti pure i dischi dei freni anteriori, passati da uno spessore previsto dal costruttore di 9 millimetri a 12 (nessun intervento, invece, su quelli posteriori). Cambiati anche i tubi dei freni, con condotti tipo avio omologati. I due carburatori Solex 42 DDHF sono stati invece rimpiazzati da una coppia di più performanti Weber 45 DCOE d'epoca opportunamente modificati, alimentati da una pompa benzina elettrica Bendix e collegati ad un collettore d'aspirazione in alluminio realizzato, a quel tempo, dall'ex preparatore di Fulvia HF Aldo Faccioli. ► Lo spinnerogeno ha subito qualche adattamento e, per maggior praticità e sicurezza, è stata spostata la posizione del tappo del serbatoio benzina, sono stati applicati due fari di profondità supplementari Bosch halogen 180 e un interruttore generale interno ed esterno per scollegare la batteria. Nell'abitacolo è stato installato un roll-bar a gabbia omologato (non ancora obbligatorio all'epoca) e due nuovi sedili anatomici Miraflores-Recaro.

Sensazioni di guida ► Le modifiche meccaniche apportate hanno consentito un ulteriore aumento della potenza e un miglioramento del regime di coppia. ► L'accelerazione, gestita da un cambio ben rapportato (rimasto totalmente originale), è istantanea grazie anche ad un peso contenuto determinato da più fattori: porte e cofani in alluminio, vetri laterali e lunotto in plexiglas, assenza di protezioni tipo antirombo nella sottoscocca e adozione di rivestimenti sottili nell'abitacolo. Con l'attuale configurazione dei rapporti la velocità massima è di circa 190 chilometri orari. ► La Fulvia 1,6 HF è agile e leggera, ha uno sterzo preciso ed un assetto con poco rollio. Le ruote posteriori sono ben aderenti all'asfalto e l'anteriore interna alla curva tende ad alzarsi lievemente nell'uso pret-

SCHEDA TECNICA

Telaio nr. 001238
Motore nr. 818 540
Data costruzione del motore 31.01.1969
Cilindrata 1'584 cm³
Potenza massima circa 140 cv
Regime di rotazione massimo 7000 giri/min
Cambio Lancia a 5 marce
Dimensioni della vettura lunghezza 3,94 m, larghezza 1,61 m, altezza 1,28 m
Peso 850 kg
Velocità massima 190 km/h
Prima immatricolazione 3.09.1969
Classificazione «Veicolo d'epoca» dal 1999, Passaporto FIVA dal 2000

tamente velocistico. Pur mantenendo una guidabilità tipicamente un po' nervosa ed impegnativa nei percorsi misto-veloci, la si conduce con facilità, senza avvertire reazioni inaspettate (se l'avantreno protende ad allargare, basta una piccola correzione con il volante e un delicato alleggerimento sul gas per riprendere la giusta traiettoria). In definitiva, rimane un'auto piacevolmente sportiva e corsaiola, per veri appassionati del genere.

Trofei e ricorrenze ► La Lancia Fulvia 1,6 HF celebra nel 2012 il quarantesimo anniversario dalla mitica vittoria al Rallye di Montecarlo del 1972. Era pilotata dalla coppia Sandro Munari-Mario Mannucci che, con una lunga serie di risultati utili, permisero quell'anno alla Lancia di aggiudicarsi il suo primo Campionato del mondo. ► «Oggi la mia Fulvia 1,6 HF conta (solo) 67'600 chilometri effettivi», afferma l'attuale proprietario, Aldo Cavadini. «Ogni anno partecipiamo a qualche rallye di regolarità e di certo non disdegno qualche giro a velocità sostenuta, tanto per non far perdere alla Fulvia il bel ritmo acquisito dalla nascita ed affinato col tempo. Una macchina che è stata l'emblema di un'epoca agonistica straordinaria e indimenticabile».

a cura di
Aldo Cavadini ed Elias Bertini
 foto di Aldo Cavadini



28 gennaio 1972
Rally Montecarlo vinto
da Sandro Munari
e Mario Mannucci
sulla mitica
Lancia Fulvia HF 1.6