

# *Lancia Fulvia Sport Zagato, rinata per correre!*

Restaurare un'automobile non è mai facile, sia che la si voglia riportare allo stato d'origine (restauro conservativo), sia che la si voglia trasformare, come nel caso qui descritto, in una vettura da competizione, nella fattispecie in una Gruppo 4 come previsto nell'allegato J del codice sportivo FIA. La decisione dev'essere soppesata con cura, redigendo una flow-chart ove sono dettagliate le varie fasi e, infine, valutando i pro e i contro dell'operazione, avendo ben chiaro in mente che il budget iniziale potrebbe essere superato, ed anche più che raddoppiato, come conseguenza dei "vizi nascosti" dell'esemplare in lavorazione e delle varianti in corso d'opera che saranno deliberate.

La vettura di cui vi scriviamo è una Lancia Fulvia Sport Zagato 1,3 S (tipo 818.650) telaio 002422. È una "seconda serie" con scocca in acciaio, costruita nel 1971 e immatricolata a Pisa per la prima volta il 22 febbraio 1972.

► Al momento dell'acquisto, nel mese di novembre 2015, in previsione della partecipazione al Monte Carlo Historique 2016, la vettura aveva trascorso alcuni anni presso un commerciante di Cremona e denotava alcune modifiche effettuate dal proprietario per partecipare a gare di regolarità e slalom storici: complessivamente si presentava bene per cui si è proceduto nel poco tempo a disposizione all'installazione del roll-bar, rifacimento del motore di serie con

pistoni ad alta compressione, revisione di cambio, scatola guida, impianto frenante, elettrico, raffreddamento e serbatoio, oltre alla verniciatura di tanti elementi presenti nel vano motore che non apparivano "freschissimi".

► Poi, partenza per il "Monte Carlo". Quindi, tutto a posto? Neppure per sogno! Durante il massacrante Rallye è successo di tutto. Smaltita la rabbia ci si è trovati di fronte al dubbio amletico se lasciare, oppure "raddoppiare". È stata scelta la seconda risposta che ha comportato quasi due anni di "sudore, sangue e lacrime", ma anche tante soddisfazioni nel vedere rinascere il mezzo, affidato nel progetto di restauro e trasformazione a Gianni Tonti, direttore





tecnico della Squadra Corse Lancia già al tempo della elaborazione delle Fulvia da gara, dal 1967 in avanti.

Nessuno come Gianni Tonti conosce i dettagli della trasformazione della Fulvia di serie in una Gruppo 4 da rally: accettata la sfida, Tonti suggerisce di affidarsi all'Officina Ratto di Savona che vanta notevole esperienza nella preparazione delle Fulvia da gara, una per tutte quella che ha partecipato nel recente passato alla rievocazione della "Pechino-Parigi": 13mila chilometri percorsi senza inconvenienti maggiori, frutto evidente di una maniacale cura del dettaglio.

► Dice Tonti: «Il processo di lavorazione si svolge con una cura dei particolari che non potevo pretendere dai miei uomini dato che il tempo per i rialzi tra una gara e l'altra era limitato e le vetture da curare erano molte». L'istrionico Roberto Ratto si impegna con entusiasmo e distribuisce i compiti al suo network di fiducia, tra i quali citiamo la Carrozzeria

ADM di Saliceto e Max Audiotecnica di Carcare per l'impianto elettrico.

La carrozzeria è stata totalmente smontata con la rimozione completa di tutto l'abbigliamento e dell'intera meccanica per essere sottoposta alla sverniciatura ad acqua ad alta pressione: qui sono cominciate le prime sorprese che hanno mostrato senza pietà la corrosione di tanti lamierati che in realtà erano "a stucco portante". Chi voglia procedere a un risanamento non pensi che dopo cinquant'anni senza interventi documentati possa trovarsi di fronte ad una scocca "sana", anche se tale appare a prima vista.

► Il lavoro di risanamento, ricostruzione e trasformazione è stato effettuato con competenza e passione dai carrozzieri che si sono trasformati in autentici "battilastra" per poter ricreare i pezzi ammalorati. Inoltre Tonti, con l'ausilio dei suoi appunti dell'epoca, i famosi quaderni, ha disposto rinforzi e alleggerimenti dove necessario, oltre ad alcune modifiche come il nuovo tappo del serbatoio "tipo corsa" sul montante posteriore destro, le sedi per i doppi fari tondi e il cofano incernierato sul lato destro per facilitare la manutenzione del motore, inclinato sulla sinistra.

Terminata la lavorazione, la scocca nuda è stata completata con antiruggine, mano di fondo e preparata per la verniciatura: conformemente alle Fulvia Sport da corsa è stato scelto il "Rosso San Siro" per esterno e vano motore, mentre l'abitacolo è stato verniciato in nero opaco, ma senza antirombo: iniezione di cera liquida negli scatolati e protezione in gomma dei parafanghi po-





steriori hanno completato l'opera. ► Dopo l'allestimento dell'impianto elettrico con materiali moderni e degni di una Gruppo C, si è proceduto all'abbigliamento degli interni, incluso il nuovo cruscotto: uniche concessioni al comfort sono state il rivestimento del padiglione con un vellutino nero incollato e il riscaldamento (con ventola ausiliaria) indirizzato soltanto verso il parabrezza.

► Neppure una "protesta sindacale" di pilota e navigatore hanno convinto Ratto a indirizzare una parte del flusso verso i piedi ("mettetevi le doppie calze di lana" è stata la risposta): a meno quindici sul Mont Ventoux eravamo in ipotermia, ma alla prima speciale stavamo bene...

► La meccanica ha subito lo stesso trattamento radicale: il motore è stato rico-

struito con pistoni specialmente concepiti, le bielle e tutti i manovellismi sono stati trattati "racing" ed equilibrati, il cambio ha ricevuto rapporti corti con ingranaggi a denti dritti dal caratteristico sibilo, la leva totalmente modificata ad escursione corta e la frizione di tipo sintetizzato.

► Due carburatori Weber DCOE 40, distributore d'accensione "moderno", alternatore alleggerito, batteria leggera "Racing" (posizionata nell'abitacolo dietro al passaruota anteriore destro), impianto d'estinzione e la linea di scarico libera sono gli altri dettagli che rendono la Zagato sicura e affidabile.

► Il sottotelaio che sopporta il moto propulsore è stato anch'esso oggetto di attenzioni particolari da parte di Ratto:

a prima vista sembra uguale ma in realtà ha subito una serie di lavorazioni e di rinforzi che sono degni di un allestimento "Safari".

► Stesso discorso per i bracci delle sospensioni (allungati e rinforzati) con i relativi attacchi ed elementi elastici (con tamponi a rulli) e le leve dello sterzo, anch'esse allungate.

Il ponte posteriore è stato totalmente ripensato nella geometria, negli attacchi e nella concezione delle balestre longitudinali. Quattro ammortizzatori "Racing" artigianali completano il collegamento alla strada.

► L'impianto frenante prevede un unico circuito (con tubazioni in rame e snodi flessibili di tipo aeronautico), ripartitore di frenata regolabile ed è composto da quattro dischi pieni, pinze e pastiglie specifiche. L'allestimento interno prevede sedili a guscio, volante specifico e cinture a sei punti. In conclusione, un lavoro monumentale caratterizza attualmente questa Zagato, che oltre al Passaporto Tecnico FIA ha ricevuto la certificazione di Gianni Tonti, stampigliata con orgoglio sul lato sinistro della plancia.

**Guido M. Pedone**



#### SCHEDA TECNICA

Telaio: 002422 - 818.650

Motore: 4 cilindri a V - 818.303

Cilindrata: 1'298 cm<sup>3</sup>

Alésaggio x corsa: 77 x 69.7

Rapporto di compressione: 9.5:1

Potenza massima: 110 CV Din a 7'000 giri/min

Alimentazione: 2 carburatori doppio corpo Weber DCOE 40

Distribuzione: 2 alberi a camme in testa (DOHC)

Cambio: 5 marce + retro

Freni: 4 freni a disco

Ruote motrici: anteriori

Velocità massima: 140 km/h

Passo: 2'330 mm

Carreggiata: ant. 1'300 mm - post. 1'280 mm

Lunghezza: 4'090 mm

Larghezza: 1'570 mm

Altezza: 1'200 mm