



TATRA T 87



VOLVO 480

Non solo rally

BELLISSIME IERI E OGGI **LANCIA FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB**



ASI L'ORA DELLA VERITA'

FIAT 126
IL PRIMO PASSO
PER UNA COLLEZIONE

TAPPEZZERIA NON
RISCHIATE LA PELLE

TATRA IL PROGETTO
RUBATO DA HITLER

VOLVO 480 LA COUPÉ
DAL CUORE FRANCESE



Numeri da Pista



Della HF furono costruite 8 scocche alleggerite, identificate con **le cifre da 1109 a 1116**. Vi presentiamo la 1116, voluta da Roberto Angiolini per motivi scaramantici, che vide pochissimi sterrati. Oggi, rinfrescata da Giuliano Facetti, è di proprietà di un appassionato figlio d'arte



LIVREA E CERCHI DI SERIE

La Fulvia HF 1.3 in un depliant dell'epoca, con i colori di serie. Li ebbe anche la 1116 prima di passare alla livrea del Jolly Club. Notare i cerchi di acciaio e l'assenza dei codolini sui passaruota.

PER TROVARE UNA LANCIA FULVIA HF COME QUELLA CHE PRESENTIAMO IN QUESTE PAGINE CI VOGLIONO CULTURA, SENSIBILITÀ, COSTANZA E FORTUNA.

Un po' di fortuna può toccare chiunque. Le altre doti sono rare, sono quelle che distinguono il vero appassionato di storia dell'auto dal semplice "mestierante". È il caso dell'attuale proprietario di questa eccezionale Lancia: l'alessandrino Roberto Rollino, chirurgo per professione e pilota nelle gare storiche per passione. Ha ereditato lavoro e passione dal padre Angelo, anche lui chirurgo e ottimo gentleman driver. Nel palmares di Rollino senior ci sono state diverse Mille Miglia (quelle di velocità) e un incredibile numero di vittorie nei rally e nelle gare di regolarità, era il Cané degli anni Sessanta. Rollino junior iniziò ad amare le auto e le corse quando era il primo tifoso del padre. Ora nella sua collezione ci sono diverse auto come quelle che guidava papà, dunque non potevano mancare le Lancia Fulvia Coupé HF: "Mio padre ne ha consumate tante" dice Roberto.

Conoscendo la straordinaria affidabilità delle Fulvia, anche chi non ricorda le imprese di Angelo Rollino può farsi un'idea di quante gare abbia disputato il pilota piemontese. D'altra parte, anche Rollino junior non scherza: appena la professione glielo consente, smette camice e bisturi, prende i cronometri o il casco secondo i casi e s'avventura in una gara di auto storiche. Al

Bassa e filante, ancor oggi la HF "1116" è una belva pronta a scattare. Il lotto di scocche alleggerite (-45 Kg) servì per le foto di presentazione del modello e le ispezioni FIA



LANCIA FULVIA 1.3 HF "ALLEGGERITE"

Telaio 818.340

dal 1009 al 1116

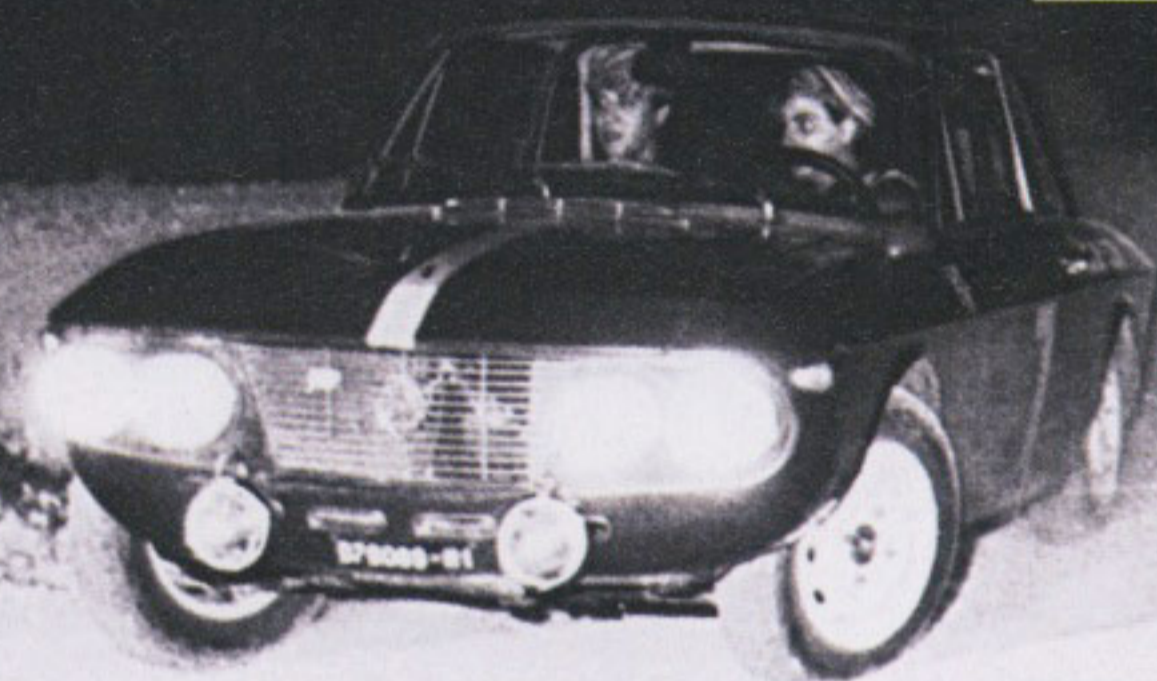
LE VETTURE UTILIZZATE IN CORSA

Telaio	Proprietario
1109	Jolly Club
1110	Squadra Corse Lancia (Tour de Corse 1967; 12 Ore di Sebring 1968)
1111	Squadra Corse Lancia
1112	Squadra Corse Lancia (Rally di Sanremo 1968; East African Safari 1969)
1113	Squadra Corse Lancia (Rally di Sardegna 1967)
1114	Squadra Corse Lancia
1115	Squadra Corse Lancia (Rally di Ginevra 1967)
1116	Jolly Club (curriculum sportivo a fianco)

PASSATO SPORTIVO

Telaio 818.340 - 001116 - Anno 1967 - Piloti: R. Angiolini / G. Facetti

- Rally delle Alpi Orientali (24 giugno 1967) - Angiolini/Mannucci
- Trento-Bondone (9 luglio 1967) - Angiolini 4° Class. Cl. 1300 Cat. Gran Turismo
- VII Cesana-Sestriere (16 luglio 1967) - Angiolini
- VI trofeo Ettore Bettoia (14 ottobre 1967) - Angiolini
- Coppa della Castellana / (22 ottobre 1967) - Angiolini 1° Class. Cl. 1300 Cat. Turismo
- Rally Costa del Sol (9 dicembre 1967) - Angiolini 1° assoluto
- Castione-Baratti-Neviano (12 maggio 1968) - Angiolini
- Corsa al Consiglio (16 giugno 1968) - Angiolini
- 6 Ore del Nurburgring (1968) - Angiolini
- XV GP del Mugello (29 luglio 1968) - Facetti/Angiolini 3° Class. Cl. 1300 Cat. Turismo
- Rally a Las Rias Bajas (1 agosto 1968) - Angiolini/Angiolini 3° assoluto
- Coppa Intereuropa (8 settembre 1968) - Angiolini 7° Class. Cl. 1300
- VI Coppa Città di Volterra (maggio 1969) - Casula 3° Class. Cl. 1300 Cat. Turismo
- 56° Targa Florio (21 maggio 1972) - Fenga 3° di Classe



Questa Fulvia HF ha corso quasi soltanto gare in salita o in pista. Due soltanto le apparizioni in Rally: all'Alpi Orientali del 1967 e a Las Rias Bajas nel 1968

suo attivo ha la vittoria nella Mille Miglia del 1988, guadagnata percorrendo suo malgrado gli ultimi tratti della gara al buio, proprio come accadde a Tazio Nuvolari in una celebre Mille Miglia degli anni Trenta (o almeno così vuole la leggenda). Per la vittoria nella classica gara con partenza e arrivo a Brescia, Roberto guidò la stessa Fiat 1100 S con cui il papà aveva disputato l'edizione del 1949. Un'auto così non è però adatta ai rally: ecco perché Roberto, due volte campione italiano di classe in questa specialità, nel suo parco auto ha anche una Lancia Fulvia HF 1600. Per darle sollievo e rimetterla in forma, dopo ogni gara si rivolge a una qualificata officina di Valenza Po, a fianco della quale se ne trova una ufficiale Lancia dove da un po' di tempo staziona una HF 1300.

Capisce da diversi particolari che si tratta di un esemplare con un bel trascorso sportivo. Più passa il tempo, più osserva quei particolari, più se ne innamora. A quel punto, prova a chiedere al proprietario dell'officina se è in vendita. La risposta è assolutamente negativa, il proprietario la tiene come una reliquia.

PREPARAZIONE CASA

Cattivissime le viste caratteristiche della Fulvia HF Jolly Club, in particolare quella frontale (pagina a fianco). I dettagli peculiari come codolini dei passaruota, sganci cofano, luci in plexiglass, facevano parte della preparazione della Casa. La targa attuale è proprio così: con i numeri 1116 finali!

Inutile anche soltanto provare, il no è assicurato.

Un bel giorno, anzi un brutto giorno, l'officina Lancia di Valenza cessa l'attività. Da quel momento Roberto Rollino non vede più l'oggetto della sua palese ammirazione e del suo segreto desiderio. Passa un po' di tempo e un bel giorno, questo bello davvero, girovagando su Internet trova un annuncio di vendita che descrive una Lancia Fulvia HF con le stesse particolarità che lui ha ormai stampate nella memoria. Non può che essere quella. Corre allora a Casale Monferrato e lì la trova: è proprio quella che vedeva a Valenza.

Ed eccoci ad oggi: il bello di questa HF è che da quando ha smesso di correre, all'inizio degli anni Settanta, non è più stata toccata, rimanendo per lunghissimo tempo invenduta presso un autosalone romano. Ha trovato un nuovo proprietario solo quando è arrivato il momento magico delle auto storiche e i primi appassionati cercavano tesori nascosti da un capo all'altro dell'Italia. Correavano ormai gli anni Ottanta, il nuovo proprietario la portò a Valenza Po, vicino ad Alessandria, e la



ricoverò con gran cura presso la famosa officina dove Roberto la vide la prima volta.

Dopo avere coronato il desiderio di acquistarla, il dottore alessandrino entra anche in possesso della storia sportiva dell'automobile, raccolta con grande cura dal vecchio proprietario grazie alla collaborazione e disponibilità di Roberto Angiolini, patron del Jolly Club. Dall'estratto cronologico la scuderia milanese risultava essere il primo proprietario della macchina. Angiolini aveva fatto dono al precedente proprietario della Fulvia anche di una cospicua documentazione fotografica delle gare dell'epoca.

Il Jolly Club aveva acquistato la vettura nei primi mesi del

DETTAGLI CHE CONTANO

I particolari che fanno la differenza sono molti, a partire dai cerchi Campagnolo in lega leggera (nell'altra pagina). A destra, la Fulvia in azione alla Pista Pirelli di Vizzola Ticino. Notare lo sportellino del serbatoio, più alto rispetto alle HF di serie per velocizzare il rifornimento durante le gare.

dava come risultato 9.

Lo stesso Angiolini fu il primo a usare la #1116 in corsa. La particolarità principale di questi telai dai numeri di serie bas-

1967. Questo esemplare faceva parte di un piccolo lotto di HF speciali, tutte distinte da numeri di telaio molto bassi all'interno della numerazione delle HF 1300, che iniziò dal telaio #1100. La Squadra Lancia utilizzò direttamente gli esemplari con i telai dal #1110 al #1115, mentre i telai #1109 e #1116 furono ceduti al Jolly Club su specifica richiesta dello scaramantico Roberto Angiolini. Il 9 era il suo numero fortunato, perciò scelse il telaio #1109 e il #1116 poiché la somma delle cifre



La Trento-Bondone del 1967 fu la seconda gara nella vita della 1116. Angiolini la condusse sui tornanti della mitica gara fino a un ottimo 4° posto di classe





PISTA O STRADA PER ME PARI SONO

La Fulvia HF 1116 disputò gare in circuito e in salita: sopra, il trofeo Bettoja a Vallelunga nel '67; a destra, la gara Castione-Baratti-Neviano del 1968.

si era la superiore leggerezza rispetto a quelli "normali". Si trattava di una serie limitatissima: 8 scocche per le quali furono impiegate lamiera d'acciaio e d'alluminio più sottili rispetto a quelle utilizzate per le HF di serie. Per questo motivo furono definite "leggere".

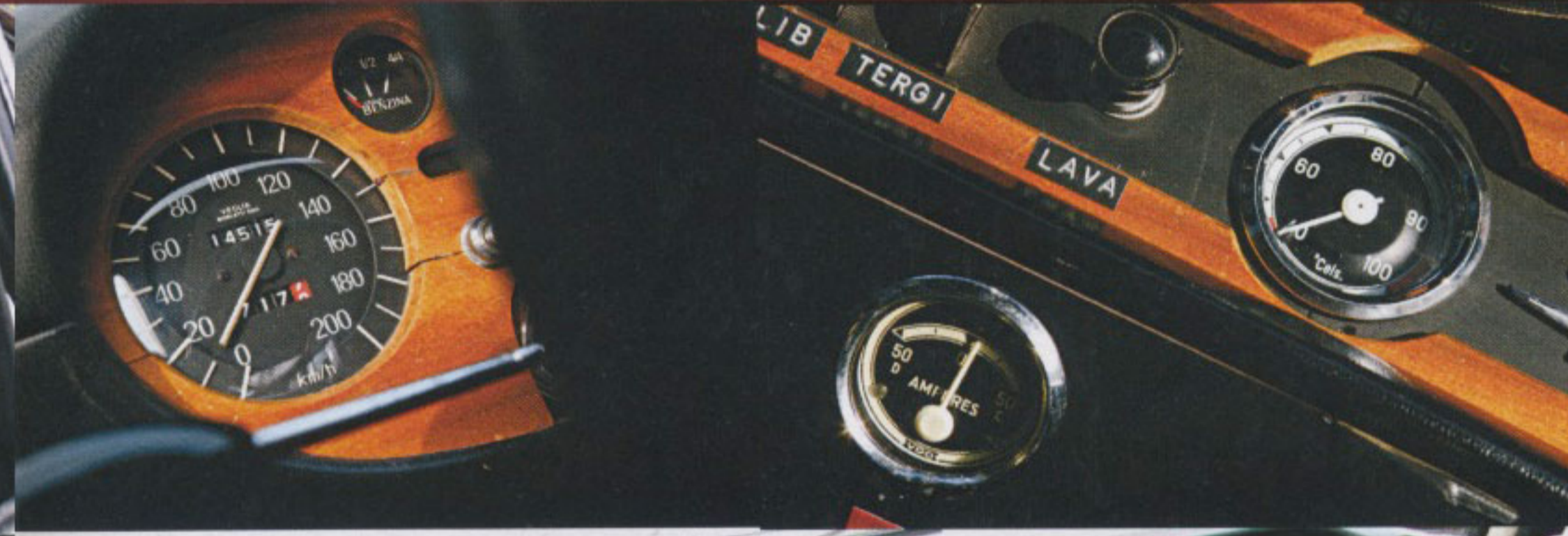
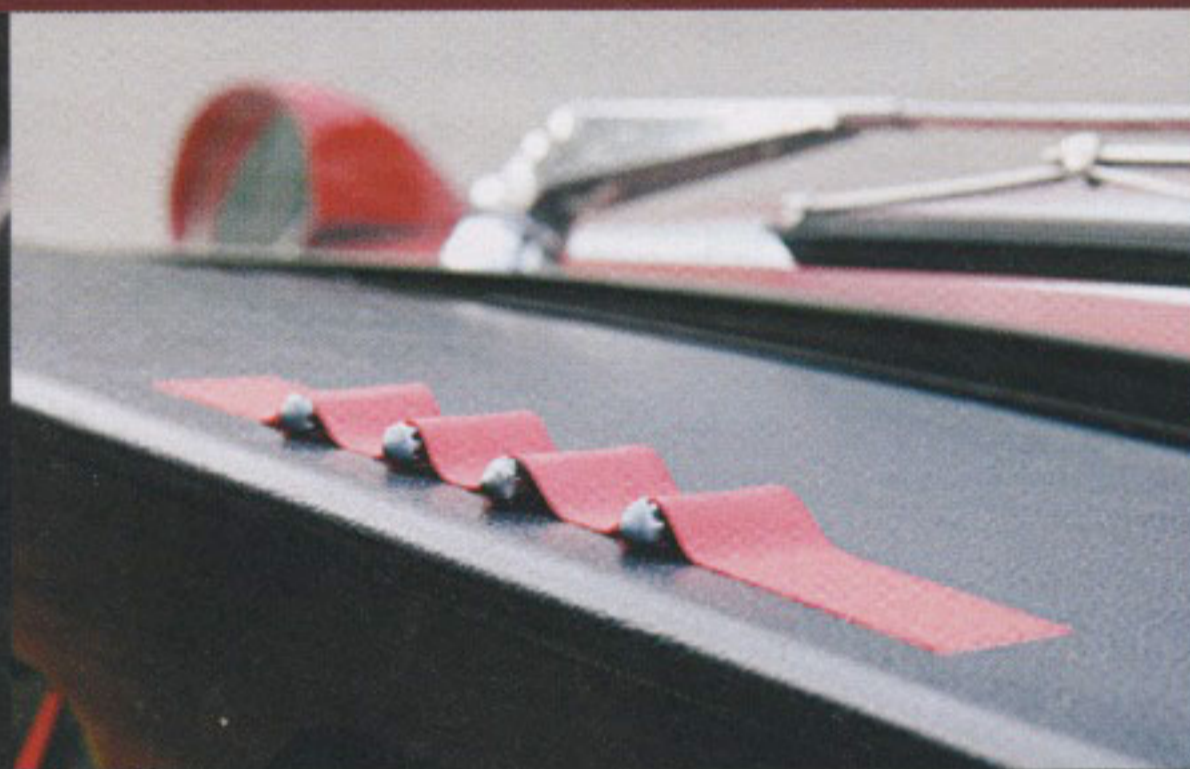
Il lotto di queste HF speciali fu utilizzato dalla Lancia per le foto di presentazione del modello e per le ispezioni che alla fine consentirono la compilazione e il rilascio della fiche di omologazione FIA per le corse. Quando fu consegnata al Jolly Club la #1116 del nostro servizio fotografico era già preparata dalla Casa per le corse, montava quindi 4 codolini in lamierino rivettati sulla parte esterna dei parafranghi (particolari distinti dai numeri di riferimento 1817484, 1817485, 1817486 e 1817487), tutti i trasparenti tranne il pa-

REPARTO CORSE

Il rarissimo volante Fusina; il sedile guida Bordigari; voltmetro e termometro VDO: sono gli elementi esclusivi delle HF ufficiali nel quadro di un abitacolo esaltante, dove le finiture di radica si sposano con dettagli racing. Senza alcuna insonorizzazione.

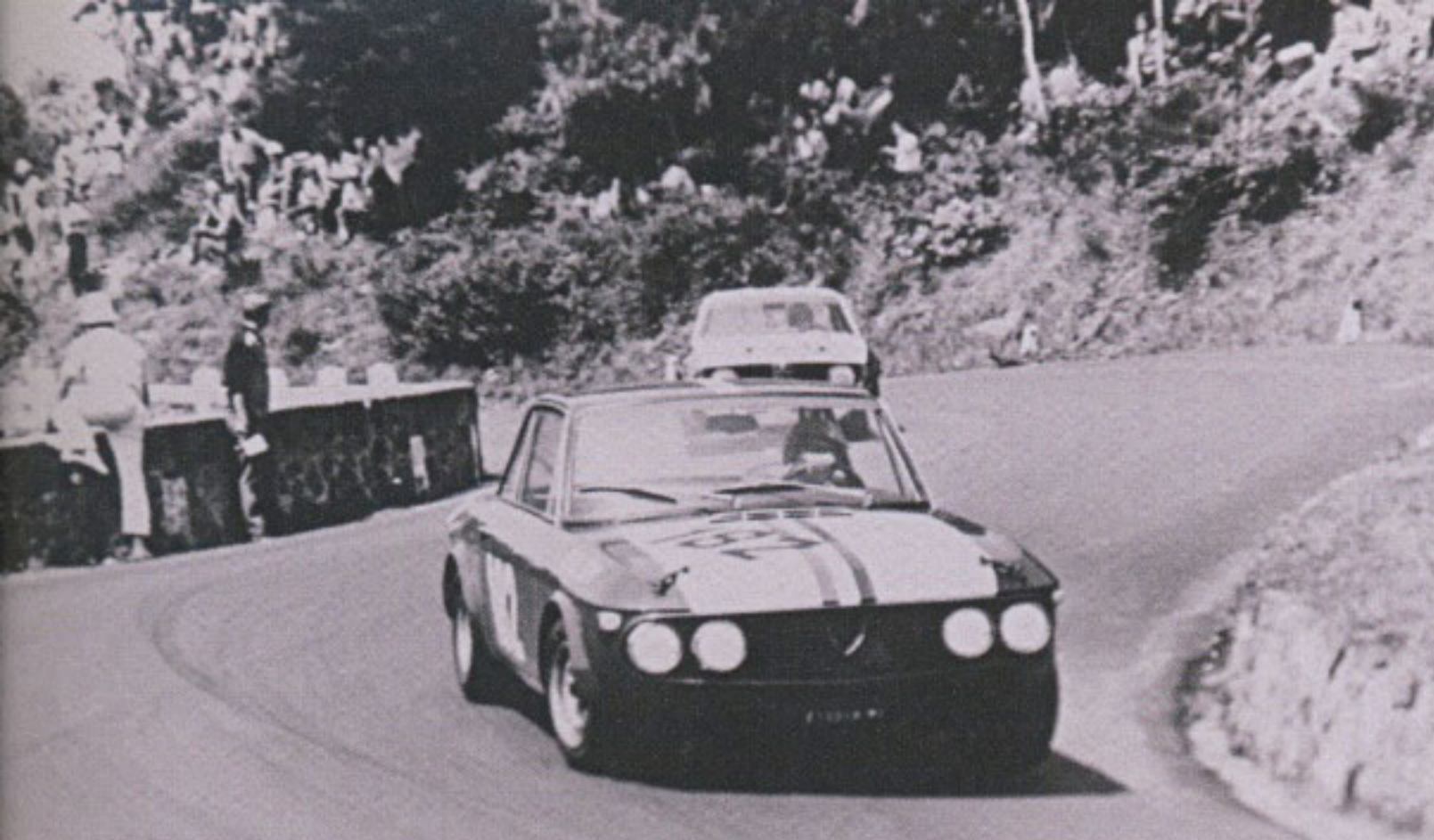
rabrezza in plexiglass anziché di cristallo (particolari 2222285 per il lunotto e da 2221322 a 221327 per 6 pezzi comprendenti i finestrini laterali e i deflettori), la scatola guida diretta (particolare 2250803), i cerchi in lega leggera Campagnolo, lo sgancio cofano dall'esterno (particolare 2258341), l'articolazione della balestra anteriore mediante rullo (particolare 2258325), i quattro bracci delle sospensioni modificati con i particolari da 2256333

a 2256336, il sedile avvolgente marca Bordigari sul lato guida, la plancia con voltmetro e termometro VDO (particolare 2274539) e non aveva alcun rivestimento insonorizzante. In seguito il motore della nostra HF fu ulteriormente elaborato dai fratelli Facetti, arrivando a 130 CV a 7.500 giri. I bravi fratelli milanesi modificarono poi il cambio usando alcune com-



La posizione di guida è moderna, ben raccolta. La leva del cambio corta è prerogativa di questa HF: inventata da Facetti per aiutare il cambio a "tenere" il rapporto





FULVIA DA LEGGERE

LANCIA FULVIA HF E TUTTE LE ALTRE FULVIA: BERLINA, COUPÉ E SPORT - Autore: Enzo Altorio - Giorgio Nada Editore - Ristampa 2004 - Testo in Italiano - Pagine 304 - Foto COL 26, foto B/N 357 - Prezzo 44,80 euro

LANCIA FULVIA HF (Collana Profili Lancia Vol. 1) - Autore Piero Casucci - Editore Domus - Testo in Italiano/Inglese - Pagine 80 - Foto COL 40, foto B/N 26 - Prezzo 19,00 euro



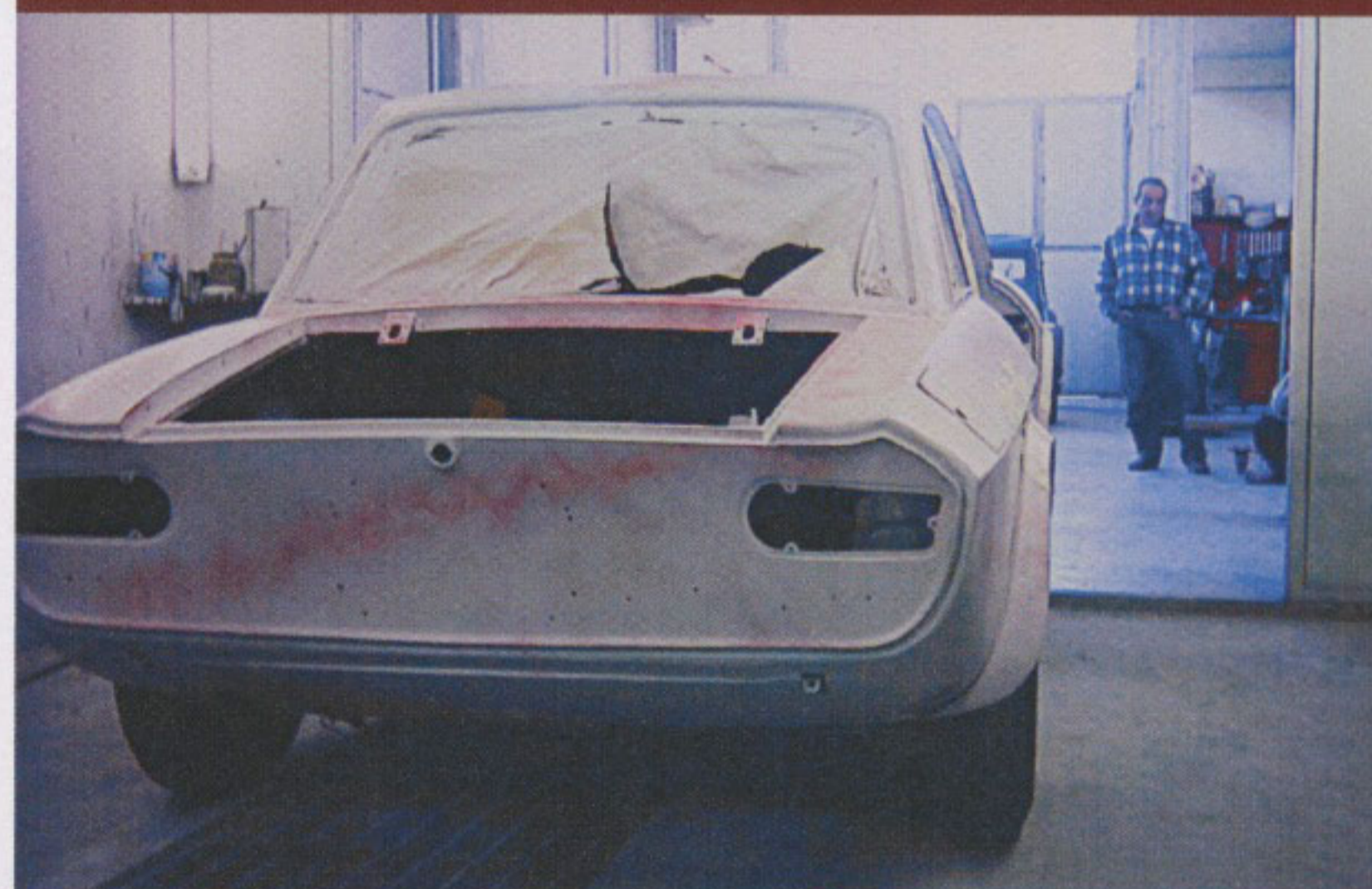
CAMBIO DI COLORI

A fine 1967 la Fulvia HF 1116 disputa, vincendolo, il Rally Costa del Sol (qui a fianco). Ha ancora la livrea delle HF "normali", tutta rossa. Pochi mesi più tardi, nel luglio '68, eccola impegnata sulle strade del GP del Mugello (il circuito era di là da venire) con la livrea Jolly Club. Arrivò terza di Classe (pagina a sinistra).

ponenti presi dalla Lancia Flavia per attuare un'ingegnosa modifica del comando, che divenne a leva corta ed eliminò il fastidioso disinnesto delle marce allora frequente in gara con il cambio normale; inoltre l'uscita dello scarico fu spostata di lato sotto la porta sinistra.

Inizialmente la #1116 corse con la livrea standard di tutte le Lancia Fulvia HF (rosso con banda giallo/azzurra). In seguito il cofano anteriore della vettura servì per sperimentare l'applicazione della fascia tricolore nazionale che caratterizzò da allora in poi molte vetture del Jolly Club. Gli esperimenti cominciarono utilizzando nastro adesivo colorato bianco, rosso e verde. Ma si vide che la ripetizione del rosso sul cofano rosso alterava la percezione della banda tricolore, perciò nel luglio del 1968 si decise di verniciare il cofano di bianco. Dalla felice esperienza compiuta con la #1116 derivò la verniciatura preferibilmente bianca delle auto del Jolly Club, fra le quali ricordiamo la Lancia Stratos di "Tony", le Fiat 131 Abarth Rally di Vudafieri e Mandelli, le Lancia 037 di Capone e Biasion, la Ferrari 308 GTB di Tognana, le Lancia Delta di Fiorio e di Cerrato, le Ford di Cunico e così via.

Tuttavia, se nel 1968 la #1116 trovò la livrea definitiva, non trovò mai un assetto meccanico stabile. Infatti partecipò a una tipologia piuttosto variegata di competizioni che andarono dalle gare in salita ai rally senza scartare i grandi circuiti stradali o la pista. Ovviamente ognuna di queste gare richiese una specifica messa a punto con l'impiego di cerchi, rapporti al cambio e degli altri particolari più idonei ai vari appuntamenti. Immaginate per esempio cosa avrebbe potuto combinare la #1116 in pista con il rapporto finale 7/41 che era ideale per certe salite o per certe prove dei rally, ma permetteva una velocità massima di soli 125 Km/h in presa diretta. Riportiamo



IL CHIRURGO E IL PREPARATORE

La Fulvia 1116 è stata ripristinata nel pieno rispetto del suo passato. Roberto Rollino ha coinvolto addirittura Facetti (sotto, i due con il motore al banco).



La Fulvia è stata rinfrescata a regola d'arte: lo stesso Facetti ha ritrovato il motore che preparò 40 anni fa



BRILLANTE COME ALLORA

Sopra, il terzo e ultimo rally disputato dalla HF 1116: si classificò terza assoluta. Sotto, in piena azione oggi con il tipico assetto: poco rollio, ruote dietro incollate a terra e anteriore destra che tende ad alzarsi.

a parte l'albo d'oro delle principali corse della #1116, dal quale tuttavia si evince solo il risultato, non la bella pagina di storia che a volte si nasconde dietro le aride cifre. Per esempio, nel Gran Premio del Mugello del 1968 la nostra vettura, pilotata dall'equipaggio Facetti/Angiolini, stabili in prova il miglior tempo sul giro della sua classe, poi in gara rimase a lungo in testa alla classifica di classe finché perse il comando per la rottura di una valvola. Terminò in ogni modo la corsa e tagliò il traguardo in terza posizione con il motore che andava a tre cilindri, ma questo nel palmares non c'è scritto. La classifica della 6 Ore del Nürburgring del 1968 non dice che nel corso delle prove per quella gara, valida per il campionato Europeo Turismo, Sandro Munari guidò la 1116 e solo alla fine decise di salire sulla Fulvia gemella di Enrico Pinto. Fra i risultati di maggior prestigio della 1116 c'è la vittoria assoluta nel Rally Costa del Sol in Spagna, davanti alla HF prototipo 1400 della Squadra Corse Lancia. Ottimo anche il terzo posto assoluto conquistato sempre in Spagna nel rally "Las Rias Bajas", guidata da Angiolini con la madre Renata come navigatrice. Dopo avere corso con Angiolini e con altri piloti del Jolly Club, la 1116 disputò alcune gare con il pilota Mario Casula senza però cambiare la targa originale MI E13318.



LE VERITÀ NASCOSTE
Molto interessante la vista del fondo: la vista di alcuni dettagli testimonia la provenienza diretta dalla Casa: scatola guida diretta, articolazione della balestra anteriore mediante rullo e bracci delle sospensioni modificati sono particolari riservati alle "ufficiali".

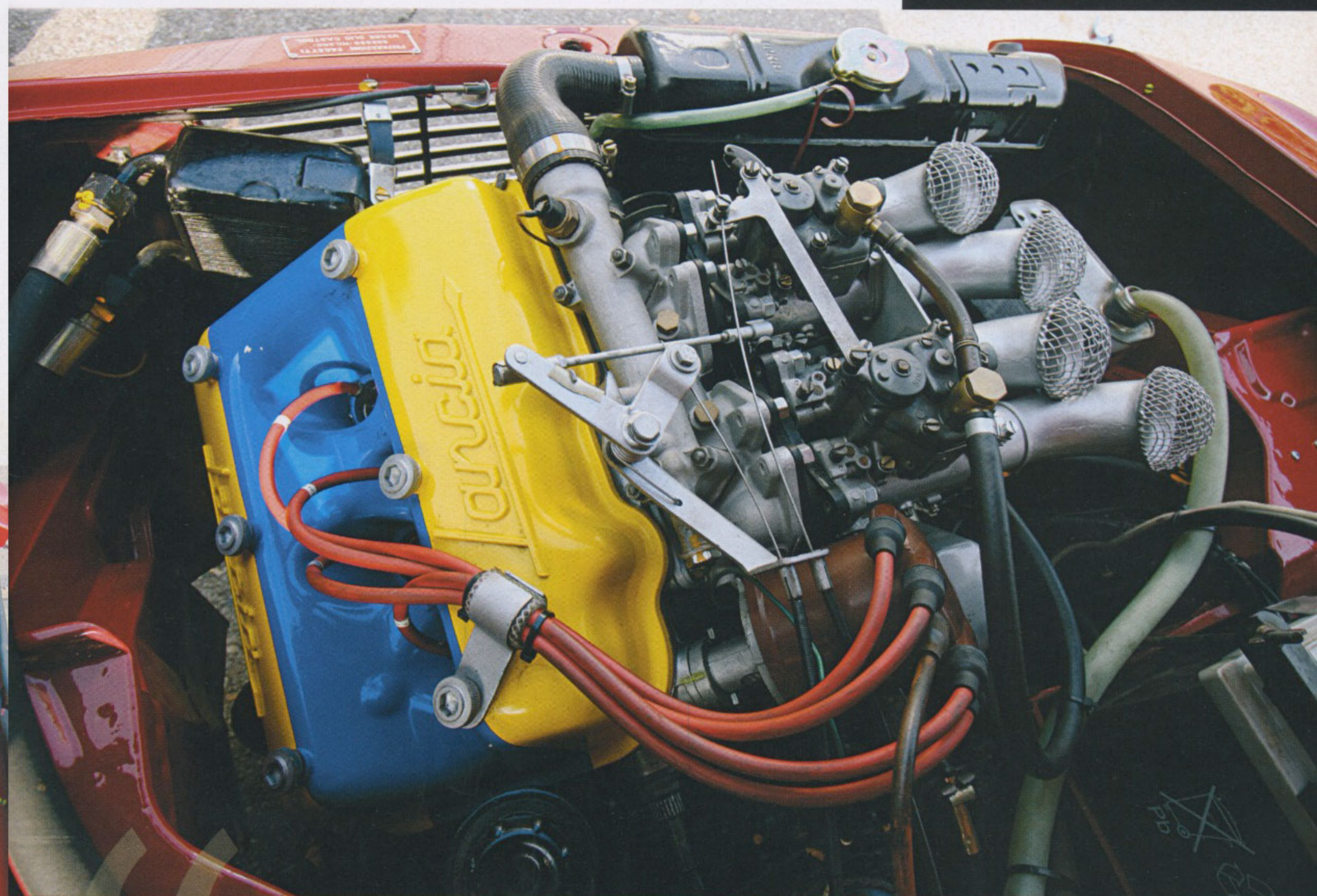
SCHEDA TECNICA

LANCIA FULVIA COUPÈ 1300 HF (FRA PARENTESI I DATI DELLA HF #1116)

Motore	
	Ciclo Otto, anteriore, 4 cilindri a V
Rapporto di compressione:	10,5:1
Distribuzione:	un albero a camme laterale, 2 valvole per cilindro
Alimentazione:	due carburatori a doppio corpo Solex C 35 PHH 19 (due Solex C 40 DDHF)
Potenza massima:	101 CV a 6.400 giri/min (130 CV a 7.500 giri/min)
Cilindrata (alesaggio x corsa)	1.298 cc (77 x 69,7 mm)
Trasmissione	
	Trazione anteriore; cambio meccanico a 4 marce + Rm, frizione monodisco a secco
Autoteleajo	
Scocca:	autoportante d'acciaio
Avantreno:	a ruote indipendenti con quadrilateri deformabili, balestra trasversale superiore, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
Retrotreno:	a ponte rigido, balestre semiellittiche, barra d'ancoraggio trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici
Sterzo:	a vite globoidale e rullo
Freni:	a disco anteriori e posteriori
Pneumatici:	145 x 14 su cerchi d'acciaio (175 x 13 su cerchi in lega)
Dimensioni e peso	
Passo:	2.330 mm
Carreggiate:	anteriore 1.300 mm (1375 mm), posteriore 1.280 mm (1.335 mm)
Lunghezza x larghezza x altezza:	3.935 x 1.570 x 1.300 mm
Peso a vuoto:	kg 825 kg (780 kg)
Prestazioni	
Velocità massima:	174 km/h (da 125 km/h a 206 km/h, secondo rapporto finale)
Consumo:	9,9 litri X 100 km (non dichiarato)



Il suo destino era comunque quello di finire in un'isola. Non la Sardegna di Casula, ma in Sicilia, dove diventò l'auto da corsa di Salvatore "Toti" Fenga. Con il nuovo proprietario partecipò ad alcune competizioni regionali finché il 21 maggio 1972, con un sussulto d'orgoglio, l'ormai anziana # 1116 si presentò di nuovo sul palcoscenico internazionale. Non in una competizione qualsiasi, ma per la mitica Targa Florio, nella quale si classificò terza di classe. Dopodiché fu il lungo oblio, ferma dietro le vetrine del salone romano, finché qualcuno la notò e la portò con sé, per poi proseguire la strada nelle mani dell'attuale proprietario. Che, da vero appassionato, l'ha accompagnata da quello che in un certo senso può essere considerato il suo papà: nel 2004 la nostra Fulvia è stata completamente ricondizionata. Per la meccanica non poteva che essere affidata alle cure di Giuliano Facetti, che con mani sapienti e familiari ha riportato il propulsore a dare tutti i 130 CV della preparazione dell'epoca.



Il 4 cilindri Lancia è tornato allo splendore dei 130 CV originali grazie a un'approfondita ricerca storica



INCONTRIAMOCI AL CLUB

Scuderia HF
Via Guido Rossa 10
47038 Santarcangelo
di Romagna (FO)
Tel. 0541-621986
scuderiahf.com

Lancia Club
Strada della Manta 2
10137 Torino
Tel. 011-6832100/6833800
lanciaclubitalia.com



V STRETTISSIMA
Il bellissimo motore della HF 1300 ha la V di soli 12° 45' 28". E' inclinato di 45° sulla sinistra per contenere l'altezza del frontale. Rarissimi i carburatori Solex da 40 mm. Nell'altra pagina, il serbatoio maggiorato ha due ingressi per accelerare il rifornimento nelle gare in circuito.