

RUOTECLASSICHE



HONDA
CB 750
FOUR

MOTOCCLASSICHE

TEST A TEST

**Morris «Mini Cooper S»
Lancia «Fulvia HF 1,3»
Porsche «Carrera 2,7 RS/2,8 RSR»**

FUORISERIE

**Le carrozzerie speciali
della Ferrari «250 GT»**



GARECLASSICHE

**Winter Marathon 1994
Preparatori: novità a sorpresa**



Test a test

LANCIA «FULVIA HF» - MORRIS «COOPER S»



Con i rally

nelle vene

Rivali da sempre, sia in pista sia su strada, la «Fulvia HF» e la «Mini Cooper» sono state le progenitrici di una stirpe di vetture sportive di cilindrata contenuta che continua ad avere successo anche ai giorni nostri.

Ruoteclassiche le ha messe a confronto in un'avvincente prova su strada che ne ha posto in evidenza le loro eccellenti qualità rallystiche.

di Alfredo Albertini



Soltanto diecimila lire separavano nel 1967 i prezzi di listino della Lancia «Fulvia coupé Rallye 1,3 HF» e della Morris «Mini Cooper S». Più precisamente, la vettura italiana costava 1.845.000 lire e quella inglese 1.855.000. Logico quindi che per il giovane studente dell'epoca, di famiglia facoltosa, al quale era stata promessa l'auto nuova per la laurea, la scelta si presentasse difficile. La piccola «Mini» era già reduce da alcune vittorie al più celebre dei rally, quello di Montecarlo, mentre la più moderna «Fulvia» era appena agli inizi della sua carriera sportiva. Sul piano delle prestazioni le due rivali erano molto simili (la «Fulvia» era però un po' più veloce) e al semaforo davano dei punti a molti modelli di maggior cilindrata. Ci siamo perciò calati nei panni

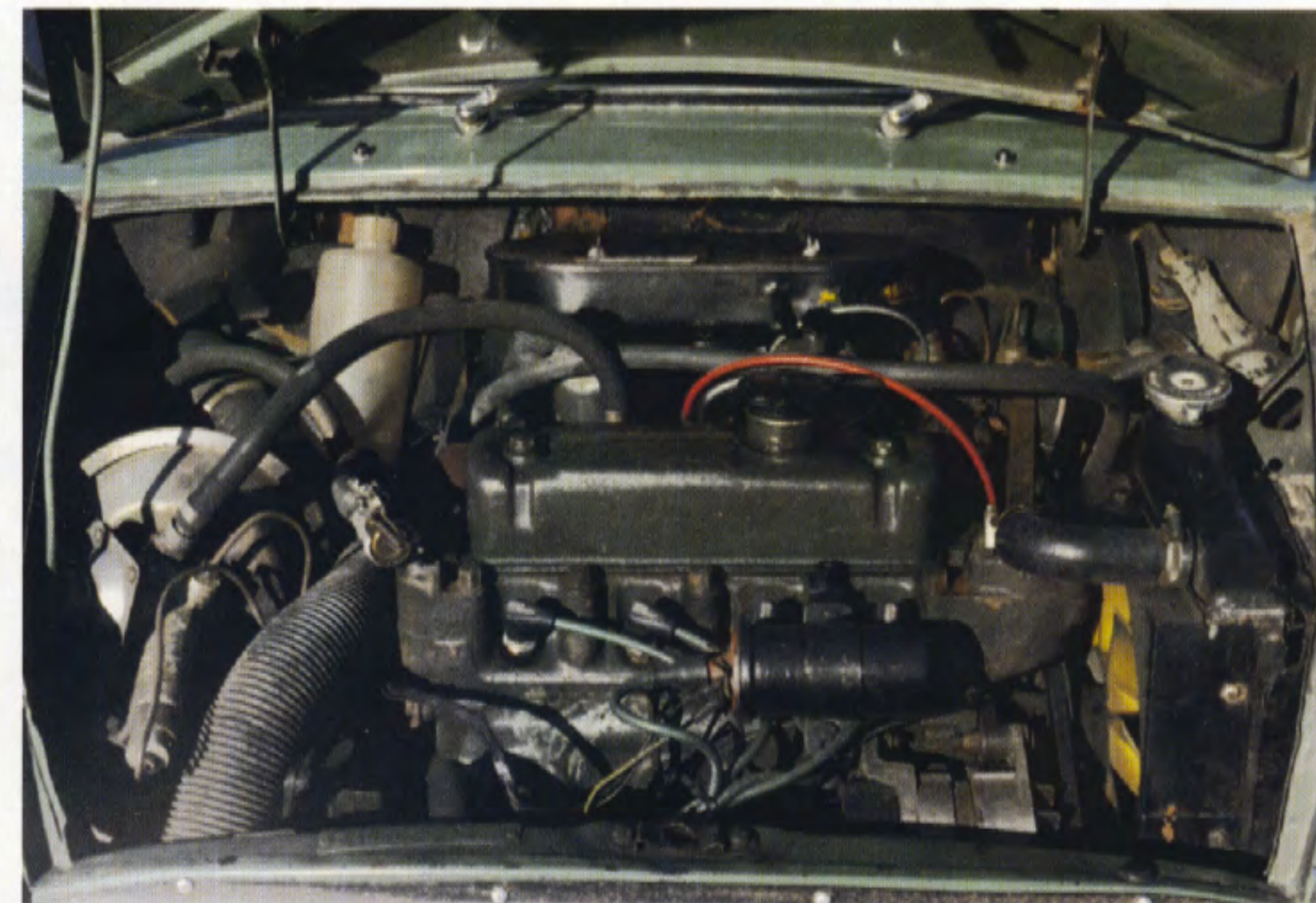


La «Mini Cooper S» ha una tenuta di strada formidabile e si guida soprattutto con l'acceleratore. Il volante è disposto quasi orizzontalmente e la strumentazione è collocata al centro della plancia. Si noti il contagiri d'epoca davanti al pilota.

di un ipotetico acquirente degli anni Sessanta per condiderne le aspirazioni e i dubbi e abbiamo sottoposto la «Cooper» e l'«HF» a una completa prova su strada, guidandole soprattutto sul misto veloce, il terreno ideale per saggiarne pregi e difetti. La «Fulvia HF» (la sigla indica «High Fidelity» e nacque nel 1963 per iniziativa di un gruppo di gentleman driver) venne immessa sul mercato per contrastare altre Case automobilistiche, tra cui Renault, Ford e Alfa Romeo, che disponevano già di versioni sportiveggianti di alcuni modelli di serie. Inizialmente l'«HF» venne proposta (1965) con motore di 1,2 litri e quindi (1967) con cilindrata maggiorata a 1,3 litri. Le due versioni erano praticamente identiche nella carrozzeria. La Lancia, per contenere al massimo i costi dell'elaborazione e al tempo stesso ottenere la

massima riduzione del peso, decise di togliere tutto quello che non era strettamente indispensabile. In questa operazione dimagrante sparirono i paraurti anteriori e posteriori, i profili alla base delle portiere e le calotte copriuota. Il lunotto e i finestrini laterali posteriori furono sostituiti da pannelli di plexiglass e le cornici lucide del parabrezza e del lunotto divennero nere. Internamente il cruscotto rimase quello della «coupé» normale (il manometro dell'olio prese però il posto dell'orologio) e i sedili divennero più avvolgenti, per meglio sostenere il pilota nella guida sportiva. Dal punto di vista meccanico l'«HF» beneficiò di una nuova testata, di valvole di maggiore diametro e di albero a camme modificato. Dal canto suo, la «Mini» era a quel tempo già nota agli appassionati per i suoi numerosi successi sportivi. La versione che abbiamo preso in esame è, per ragioni di equivalenza ana-

Il motore della «Cooper S» è il ben noto tipo «A», disposto trasversalmente e con il radiatore rivolto verso il parafango sinistro. La potenza è di 75 CV a 5800 giri/minuto, ottenuta principalmente con l'adozione di due carburatori SU.



grafica con la «Fulvia», la «Cooper S MK II» introdotta nell'ottobre del 1967. Questo modello è derivato dalla prima «S» del 1963, ma è equipaggiato con il motore di 1275 cm³ in luogo di quello di 1071 cm³. La serie «MK II» si distingue dalla «MK I» per alcune modifiche alla carrozzeria (luci posteriore più grandi, lunotto più ampio) e dalla «Mini» normale soltanto per piccoli particolari, come il doppio serbatoio, la mascherina, i rostri ai paraurti, la verniciatura bicolore. Meccanicamente, la «Cooper» vanta due carburatori SU e freni a disco anteriori con servofreno. Le due «rivali» ci aspettano al casello di Lainate dell'autostrada dei laghi con i rispettivi proprietari, entrambi appassionati di auto storiche dal passato rallystico. Partiamo in direzione di Sesto Calende e osserviamo «Mini» e «Fulvia» dal parabrezza della nostra «Tempra Station Wagon»: l'inglese è incredibilmente piccola rispetto alle altre au-





di poco superato i cento, ma ci sembra di andare molto più forte. L'assetto sportivo, il rumore, e la nostra fantasia ci hanno fatto pensare che la «Fulvia» fosse una piccola bomba, ma è invece appena più brillante della coupé normale. Rimaniamo meno delusi dalla tenuta di strada: la «HF» si inserisce con precisione, ma il sottosterzo si fa sentire e bisogna chiudere la curva sterzando un po' più del necessario e, nei casi estremi, occorre anche rilasciare l'acceleratore per far sì che la coda effettui un leggero sovrasterzo. Il comportamento è in ogni caso sempre sicuro e l'«HF» ha una piacevolezza di guida che difficilmente abbiamo riscontrato su altre vetture. Peccato che il cambio, a sole quattro marce, penalizzi un po' la guida veloce, in quanto la leva è lunga e l'escursione un po' troppo ampia. La successiva «HF 1,6», che adottava un cambio ZF a 5 rapporti con la prima in basso a sinistra, risolse questo problema. Passiamo ora alla «Cooper», che co-

Il propulsore che equipaggia l'«HF 1,3», un quattro cilindri a V di 13° disposto longitudinalmente, si differenzia da quello della coupé normale per la testata, le valvole maggiorate, l'albero a camme modificato e il volano alleggerito. La potenza è di 100 CV a 6000 giri/minuto.



nosciamo già bene per aver guidato recentemente una versione a iniezione catalizzata dell'ultima generazione. Iniziamo dal posto guida, che è quello solito della «Mini». Il proprietario di questo esemplare, alto più di un metro e ottanta, ha effettuato una modifica al sedile, arretrandolo più del solito, e al piantone della sterzo, che è stato abbassato di conseguenza. Davanti al pilota è stato aggiunto un contagiri d'epoca. Gli altri strumenti sono disposti al centro della plancia e sono costituiti dal tachimetro-contachilometri e dai termometri di olio e di acqua.

Al volante ci si trova subito a proprio agio, anche se lo spazio a disposizione non è molto. La leva del cambio è corta e agevole da manovrare, con innesti secchi e precisi. Si parte. La «Cooper» sembra schizzare via come un razzo e il contagiri arriva rapidamente a 6000 giri, ma con un po' di coraggio ci si può spingere anche a 7000. Le prime curve che incontriamo danno subito l'idea di ciò di cui la «Mini» è capace. Con

to che l'affiancano e sembra quasi un modello in scala ridotta. Le minuscole ruote la fanno sobbalzare anche sui minimi avvallamenti e l'immagine del suo pilota che sembra saltare sul sedile ci fa sorridere. Più proporzionata la «Fulvia», anche se il colore «Amaranto Montebello» accoppiato alla vistosa striscia giallo-azzurra la fa sembrare più un'auto da rally durante una tappa di trasferimento che non una coupé sportiveggiante. Non sono pochi gli automobilisti che si voltano a guardarla e sembrano chiedersi se al volante ci sia magari Sandro Munari... A questo proposito, ricordiamo che fu proprio il pilota veneto a portare al trionfo una delle prime «HF 1,3». Al Rally dei 999 Minuti infatti la coppia Munari-Lombardini si piazzò al primo posto assoluto. A questa vittoria ne seguirono altre nei mesi successi-



La foto mette in evidenza il comportamento sottosterzante dell'«HF», che va contrastato sterzando con decisione. Il cruscotto è lo stesso della coupé normale, con il manometro olio al posto dell'orologio. Il volante in pelle è un optional dell'epoca.

vi: il Rally di Sardegna, quello delle Alpi Orientali, il Tour de Corse. Immersi in questi ricordi sportivi arriviamo al casello di Vergiate e saliamo sulla «Fulvia»: l'aspettativa è grande, sia per l'immagine sportiva che abbiamo della «HF», sia per l'aspetto esteriore, che la fa sembrare un'auto pronta per correre. Il posto di guida è raccolto, con un'ottima visibilità assicurata dall'insolito abitacolo a torretta. I comandi sono al posto giusto, il volan-

te si impugna bene e la leva del cambio è a portata di mano. La strumentazione è completa, ma, stranamente, con le indicazioni in inglese. Poco leggibile il manometro dell'olio, posto quasi davanti al passeggero. Contatto, prima e via. Acceleriamo a fondo, passiamo in seconda, in terza e poi in quarta. Guardiamo il contachilometri: abbiamo



uno sterzo preciso e diretto, tanta potenza alle ruote subito disponibile e il passo corto, il divertimento è assicurato. Se si entra troppo forte, basta rilasciare l'acceleratore e la «Cooper» accenna subito a sovrasterzare, un comportamento che diventa predominante sullo sterrato, dove anche a bassa velocità si possono effettuare «numeri» degni di un rallyman. In questa versione (come in tutte quelle prodotte a partire dal settembre del 1964), le sospensioni sono del tipo «Hydrolastic», un particolare sistema idraulico costituito da elementi contenenti gomma e liquido che sostituiscono molle e ammortizzatori e collegano le ruote anteriori e quelle posteriori dello stesso lato. Le «Hydrolastic» sono indubbiamente più confortevoli delle sospensioni convenzionali, ma presentano anche alcuni svantaggi, come l'elevato costo di produzione (le «Mini» più recenti sono infatti tornate a montare elementi elastici in gomma e ammortizzatori telescopici) e un invecchiamento precoce. Sulla «Coo-



La velocità massima dichiarata dal costruttore per la «Fulvia HF» è superiore a quella della «Mini» (174 km/h contro 165 km/h). Nel corso del nostro test i risultati sono stati rispettivamente di 167,452 km/h e di 160,202 km/h. Il confort è decisamente superiore nella vettura italiana, avvantaggiata dal passo più lungo e da una migliore insonorizzazione.



La denominazione «HF» venne coniata nel 1963 da un gruppo di appassionati e significa High Fidelity. Da allora questa sigla ha sempre accompagnato le Lancia sportive.



John Cooper lanciò la prima «Mini Minor» con il suo nome nel 1961: da questa derivò nel 1963 la più potente «S», dotata di servofreno e di un motore maggiorato.



LE RILEVAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 7° C, umidità 30%, vento da 0 a 2 metri/sec.
Peso delle vetture durante le rilevazioni
(pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante):
kg 760 (Cooper S) e kg 980 (HF 1,3)

VELOCITÀ MASSIMA

Cooper S: km/h 160,202 in IV marcia
HF 1,3: km/h 167,452 in IV marcia

ACCELERAZIONE

400 METRI con partenza da fermo:

Cooper S: sec. 17,050 (vel. d'uscita km/h 112,850)

HF 1,3: sec. 18,521 (vel. d'uscita km/h 122,400)

1 KM con partenza da fermo:

Cooper S: sec. 35,2 (vel. d'uscita km/h 145,302)

HF 1,3: sec. 35,3 (vel. d'uscita km/h 148,520)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Cooper S	HF 1,3
0 - 40	2,70	2,94
0 - 50	3,92	3,82
0 - 60	4,85	5,02
0 - 70	6,51	6,83
0 - 80	8,18	8,26
0 - 90	10,23	10,30
0 - 100	12,54	12,17
0 - 110	16,51	15,52
0 - 120	20,19	18,30

RIPRESA

In quarta marcia

400 METRI con partenza da 40 km/h

Cooper S: sec. 18,720 (vel. d'uscita km/h 115,400)

HF 1,3: sec. 18,515 (vel. d'uscita km/h 122,500)

1 KM con partenza da fermo

Cooper S: sec. 35,620 (vel. d'uscita km/h 134,090)

HF 1,3: sec. 39,900 (vel. d'uscita km/h 136,212)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Cooper S	HF 1,3
40 - 60	6,05	8,18
40 - 70	7,85	11,09
40 - 80	10,31	14,40
40 - 90	13,74	17,85
40 - 100	17,62	21,91
40 - 110	21,45	26,18
40 - 120	26,55	31,01

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	Cooper S	HF 1,3
60	25,05	18,20
80	42,40	34,65
100	63,92	55,92
120	85,45	81,10
140	123,50	110,0

I DATI DEL COSTRUTTORE



Morris «Mini Cooper S 1275» (1967)

Motore

4 cilindri in linea disposto trasversalmente - Alesaggio 70,64 mm - Corsa 81,33 mm - Cilindrata 1275 cm³ - Rapporto di compressione 9,75:1 - Potenza 75 CV a 5800 giri/min. - Coppia max. 10,9 mkg a 5800 giri/min. - Valvole in testa, aste e bilancieri - Lubrificazione forzata con radiatore olio - Capacità carter 4,8 litri - Alimentazione con due carburatori SU HS 2 - Filtro aria a secco - Pompa carburante elettrica - Candele Champion UN 12 Y - Impianto elettrico 12 V, dinamo 30 A, batteria 34 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 3,5 litri.

Trasmissione

Motore anteriore, trazione anteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità, II, III e IV sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 2,57:1; II) 1,78:1; III) 1,24:1; IV) 1:1, RM) 3,2:1 - Comando a leva centrale - Rapporto al ponte 3,444:1 - Pneumatici 145-10.

Corpo vettura

Berlina 4 posti - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti e trapezi - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci oscillanti longitudinali - Elementi elastici e ammortizzatori a liquido sistema Hydragas sulle quattro ruote - Freni idraulici a pedale, a disco all'avantreno con servofreno - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante (doppio) 50 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2030 mm - Carreggiata anteriore 1200 mm - Carreggiata posteriore 1160 mm - Lunghezza 3050 mm - Larghezza 1410 mm - Altezza 1350 mm - Altezza minima da terra 160 mm - Diametro di sterzata 8,8 metri - Peso a vuoto 635 kg.

Prestazioni

Velocità massima 165 km/h - Consumo carburante 9,5 litri/100 km.

Lancia «Fulvia Rallye HF 1.3» (1967)

Motore

4 cilindri a V (12°) - Alesaggio 77 mm - Corsa 69,7 mm - Cilindrata 1298 cm³ - Rapporto di compressione 10,5:1 - Potenza 100 CV a 6000 giri/min. - Coppia max. 12,8 mkg a 5100 giri/min. - Valvole in testa - Due alberi a camme in testa (catena) - Lubrificazione forzata con radiatore olio - Capacità carter 4 litri - Alimentazione con due carburatori doppio corpo verticali Solex C35 PHH - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candele Lodge 2HL - Impianto elettrico 12 V, dinamo 30 A, batteria 42 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 6,5 litri.

Trasmissione

Motore anteriore, trazione anteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,69:1; II) 2,18:1; III) 1,42:1; IV) 1:1, RM) 4,11:1 - Comando a leva centrale - Rapporto al ponte 3,7:1 oppure 3,91:1 - Pneumatici 145-14.

Corpo vettura

Coupé 2 posti+2 - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti, balestra trasversale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici - Retrotreno ad assale rigido con molle a balestra longitudinale, barra di reazione trasversale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici - Freni idraulici a pedale, a disco sulle quattro ruote - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 38 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2330 mm - Carreggiata anteriore 1300 mm - Carreggiata posteriore 1280 mm - Lunghezza 3975 mm - Larghezza 1555 mm - Altezza 1300 mm - Altezza minima da terra 120 mm - Diametro di sterzata 10,5 metri - Peso a vuoto 825 kg.

Prestazioni

Velocità massima 174 km/h - Consumo carburante 8,9 litri/100 km.



per» la maggior morbidezza è evidente nelle accelerazioni più brucianti, dove il muso tende a impennarsi. Facendo un paragone tra la «Cooper S» e la sua avversaria italiana, l'impressione che si ricava è di una maggiore brillantezza della piccola inglese rispetto alla «Fulvia», ma si tratta soltanto di una sensazione, perchè osservando le rilevazioni del Centro Prove di Quattroruote si può notare che da fermo a 100 km/h la Lancia impiega 12,5 secondi, 4 decimi in meno rispetto alla Morris. Sono tempi abbastanza prossimi a quelli ottenuti all'epoca dalle riviste specializzate e che, se 27 anni fa facevano sensazione, oggi non sorprendono più di tanto perchè sono paragonabili a quelli di una Fiat «Punto 75». La ripresa favorisce invece la «Mini», che impiega, per esempio, 17,6 secondi per passare da 40 a 100 km/h in quarta contro i 21,9 della rivale. I risultati della frenata sono invece nuovamente favorevoli alla «Fulvia», nonostante quest'ultima adotti un impianto misto (dischi anteriori e tamburi posteriori). In definitiva, la «Mini» è più divertente da guidare perchè più maneggevole e più rapida in ripresa. In città, poi, è imbattibile perchè riesce a conquistare la pole position al semaforo infilandosi di misura tra un'auto e l'altra. La «Fulvia», più veloce e più confortevole, è invece più adatta ai lunghi viaggi per via del confort nettamente superiore. Per contro, ha due soli posti (la panchetta posteriore è puramente simbolica) invece dei quattro della «Mini». Quale preferire? Questione di feeling ... □



La «Fulvia HF» e la «Mini Cooper» sono vetture molto apprezzate dai collezionisti e le loro quotazioni sono notevolmente superiori a quelle dei modelli dai quali derivano. Entrambe valgono infatti più di venti milioni.

