



PARTENZA DA ZERO
Così si presenta la Fiat X1/9 di Franco Flamberli dopo il lavoro di preparazione fatto dallo stesso pilota nella sua officina.

La belva MAI ESISTITA

Un appassionato partendo da una vettura stradale ha creato una vera auto da corsa dipingendola con la colorazione Alitalia. Il sogno di tutti gli amanti della spider torinese.

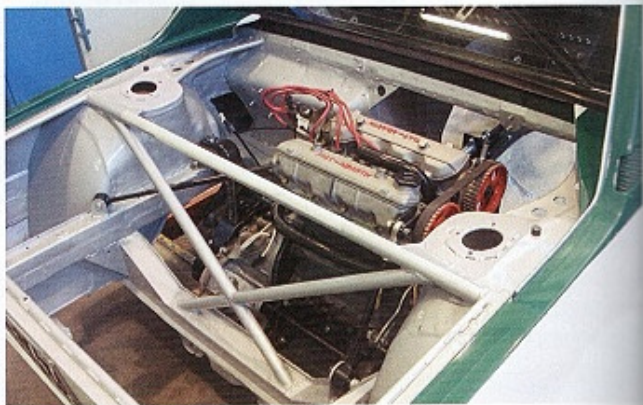
Passione, sogno o follia? Se è inutile cercar di capire cosa spinga a investire tempo e denaro per realizzare una replica, figuriamoci quanto difficile sia capire un appassionato che dedica quattro anni per realizzare



la replica di una vettura... mai esistita! Già, perché Franco FlamBERTI, questo il nome dell'appassionato protagonista di questa storia, sapeva bene cosa voleva realizzare: il sogno (o la follia) era di costruire il Gruppo 4 dell'X1/9 Abarth stradale.

IL MOTORE DI LAMPREDI

Come abbiamo letto nell'articolo precedente, in Abarth ad inizio Anni '70 sono stati realizzati cinque esemplari di X1/9 Prototipo. Quattro di essi hanno regolarmente corso nelle competizioni con i motori di 1.756 cc e di 1.839 cc ma solo il quinto e ultimo realizzato (telajo 23004) ha montato



LAVORO DI FINO

Sopra una vista laterale della due posti torinese con la singolare colorazione Alitalia. Nelle altre immagini alcuni particolari della vettura durante i lavori di allestimento per le competizioni.



il 1.995 cc di Lampredi. Questo esemplare è da tutti definito "stradale". Da qui l'idea di realizzare la vettura competizione di quell'unico esemplare, vettura che con buona probabilità avrebbe potuto competere con ottimi risultati nei rally ma che per ragioni di marketing venne abbandonata per lasciar posto alla Fiat 131 Abarth. L'esperienza maturata in vent'anni di attività nel campo del motorsport internazionale, ha portato Franco FlamBERTI a studiare personalmente alcune soluzioni tecniche. L'auto presentata in queste pagine è stata da lui realizzata presso la carrozzeria Autoelegant in Ghisalba (BG) di cui è titolare.

LA RICERCA

Come è nato il progetto? Dopo aver costruito per anni alcuni telai per correre negli slalom, Fiamberti materializza sempre più l'idea di utilizzare in corsa una vettura Anni '70, particolare, quasi unica. Abbandonato il sogno di una Lancia Stratos, si lancia alla ricerca di una Fiat X1/9. Oltre alle condizioni della scocca, la cosa più importante per lui era che la targa posteriore fosse quadrata come i cinque esemplari costruiti dall'Abarth. Fortuna vuole che si imbatta in una X1/9 di inizio 1973, con la targa quadrata, ferma da quindici anni al coperto. Relativamente sana,

Numero di telaio 900. Era il 2010 e senza saperlo Fiamberti stava iniziando un lavoro che l'avrebbe visto impegnato per quattro lunghi anni.

DOPIO ACQUISTO

Dopo averla smontata integralmente e aver portato a nudo la carrozzeria, liberato il vano motore posteriore e iniziati i lavori di montaggio del kit di vetroresina (i codolini non sono rivettati ma sono integrati nella carrozzeria come sulla Fiat 131 Abarth), inizia una lunga fase di analisi per decidere la meccanica da adottare. Il prototipo stradale realizzato in Abarth montava il bialbero Lampredi di

1.995 cc con la testa 8 valvole e con un carburatore doppio corpo. Per preparare la sua X1/9 replica Fiamberti si trova costretto a comperare anche una Fiat 130 Abarth per utilizzarne il motore ed il cambio. Ovviamente la meccanica viene tutta smontata e il motore preparato. Vengono inoltre montati due carburatori orizzontali doppio corpo Weber 40 IDF.

CAMBIO FAI DA TE

Per il cambio non si seguono le specifiche della fiche Fia Gruppo 4 (al tempo compilata ma mai registrata presso la Fia), ma si cerca di sfruttare il know how acquisito. Fiamberti realizza così

UN CUORE NUOVO

Una vieta posteriore con il caratteristico periscopio al servizio del motore che, in questo caso è il "due litri" pensato da Aurelio Lampredi. Nell'altra pagina uno scorcio dell'abitacolo, dall'impostazione classica.



un suo cambio di velocità, partendo da uno ZF a cinque rapporti. Il differenziale autobloccante a dischi è di derivazione Alfa Romeo ed è tarato al 50%. La geometria delle sospensioni ed i trapezi sono quelli dell'X1/9 originale ma ovviamente le sospensioni sono regolabili e tutti i braccetti sono stati rinforzati pensando ad un utilizzo più corsaiolo della vettura.

SERBATOIO ANTERIORE

L'impianto frenante è servoassistito, con pompa singola, dischi autoventilati all'anteriore e dischi al posteriore. In aggiunta è stato montato un freno a mano idraulico. Per bilanciare il peso, come nelle Abarth Prototipo ufficiali, il serbatoio della benzina è montato nel vano bagagli anteriore. La capacità è di 30 litri. I cerchi da 15", i vetri originali, le porte in lamiera con le maniglie e i pannelli porta e i fari anteriori superiori incassati completano la preparazione.

FACCIA NUOVA

Ad inizio del 2014 Fiamberti è ad un passo dal terminare la sua opera ma è di fronte alla scelta più difficile: quale livrea dare alla vettura? Per poco che possa sembrare, in realtà questa scelta è forse la più importante perché il colore e la livrea di una vettura rappresentano l'immagine che si vuole dare alla propria creatura. Molte volte nelle repliche si riutilizzano le livree esistenti (pensiamo alle Lancia Martini, alle Alpine e Renault Calberson, alle Porsche Rothmans), ma quando si realizza una replica come in questo caso, si deve dare un valore storico a quello che si è inventato. L'esemplare che Fiamberti ha realizzato in questi quattro anni, all'epoca non è mai stato sviluppato perché, come detto, dal 1976 la vettura prescelta per le competizioni è stata la Fiat 131. In quell'anno gli sponsor ufficiali dei due team "Reperto Corse Fiat"

e "IF Squadra Corse Lancia" erano rispettivamente Ollo Fiat per la 131 e Alitalia per la Stratos. La scelta quindi non poteva che ricadere su una delle due sponsorizzazioni disponibili e Fiamberti ha optato per la splendida colorazione Alitalia, la stessa che dal 1978 ha vestito la 131.

PROMESSA MANCATA

Certo che a vedere questa livrea su questa vettura la sensazione è molto forte. Ben presto viene un po' di tristezza perché la nostra mente realizza che l'automobilismo sportivo si è perso una vettura splendida, aggressiva, compatta, competitiva, equilibrata e facile da pilotare. Insomma un bella promessa mancata. La fortuna però questa volta è dalla nostra parte. Grazie a Franco Fiamberti e al Club X1/9 Italia che l'ha adottata come simbolo, abbiamo la possibilità di vivere questa esperienza, seppure con un po' di nostalgia, giusto in tempo per festeggiare il 40° anniversario del modello X1/9 Abarth. Grazie signor Fiamberti (Grazie a Daniele Accornero del Club X1/9 Italia per la collaborazione e le immagini).



IN PRIMA FILA
A fianco Franco Fiamberti in azione con la sua X1/9. Nelle altre immagini alcuni particolari della vettura, in particolare si notano, in alto, i cerchi da 15".