

FALSI D'AUTORE ICSUNONOVE DALLARA REPLICA

UN SOGNO CHIAMATO *Dallara*



L'originale destinata alla competizioni fu prodotta in un numero di esemplari davvero esiguo per poter soddisfare la passione dei suoi tanti cultori. Documentandosi bene e con molta pazienza è possibile ricreare da una normale X1/9 un autentico mito per un effetto davvero spettacolare

Se la Fiat X1/9 nel 1972 aveva destato scalpore per la sua modernissima linea a cuneo, creata all'interno del Centro Stile Bertone da Marcello Gandini, la "Icsunonove" dell'ingegner Dallara - alla sua apparizione al Salone di Parigi avvenuta tre anni dopo - aveva letteralmente scioccato sia il grande pubblico che gli addetti ai lavori. L'agile e snella berlinetta biposto della casa torinese, che pure aveva suscitato lusinghieri commenti da campioni del calibro di Emerson Fittipaldi per le sue prestazioni e la sua maneggevolezza, si era trasformata in un'autentica belva da competizione.

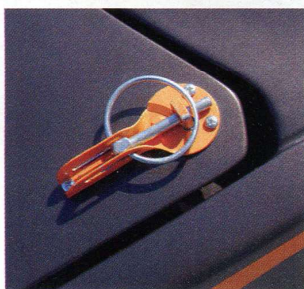
Il motore da 1290 cm³ e 75 cavalli aveva mantenuto invariata la sua cilindrata, ma sotto le cure di Dallara era in grado di sviluppare ben 192 cavalli a 9700 giri/minuto. Facendo tesoro dell'esperienza maturata come progettista presso la scuderia elvetica Filipinetti - purtroppo dissoltasi con la scomparsa del suo fondatore nel 1973 - l'ingegner Dallara

riproponeva in versione riveduta e corretta la sua elaborazione con testata a quattro valvole per cilindro, carter secco ed iniezione meccanica Kugelfischer. Con l'adozione di una frizione bidisco, il cambio a cinque marce con innesti frontali era realizzato dallo specialista Colotti ed abbinato ad un differenziale autobloccante. Destinata alle gare del Campionato Mondiale Marche Gruppo5 "Silhouette", la "Icsunonove" raggiungeva i 230 km/h e della vettura d'origine manteneva invariata solamente la parte centrale della scocca e l'impostazione stilistica.

Una linea unica

Ampiamente modificate, come consentito dal regolamento sportivo, la sezione anteriore e quella posteriore della carrozzeria - realizzata in vetroresina sempre da Bertone - con passaruota generosamente allargati e raccordati alle fiancate per ospitare cerchi in lega scomponi- >>





bili da 13" con canale da 9" sull'asse anteriore e ben 11" al retrotreno, dove era installato a sbalzo un grande alettone regolabile con lo scopo principale di raccordare il flusso d'aria nella sezione posteriore, più che ottenere un effetto deportante. Nella vista frontale si poteva notare invece uno spoiler di ampie dimensioni che oltre alla deportanza sull'avantreno migliorava il flusso d'aria diretto al radiatore. Proiettori fissi di forma rettangolare di derivazione Fiat 127 sostituivano inoltre quelli a scomparsa della vettura d'origine. Insieme alle pompe dei freni e della frizione, il serbatoio carburante era riposizionato nel vano bagagli anteriore come rivelavano i due bocchettoni di rifornimento rapido visibili attraverso le specifiche feritoie realizzate nel cofano. Ad un parabrezza di minore spessore si accompagnavano poi finestrini laterali e lunotto realizzati in plexiglas, con gli specchi retrovisori laterali posizionati direttamente sui deflettori anziché sulle portiere. Particolare era anche il rivestimento dell'abitacolo e dei sedili, realizzato in tessuto igni-

fugo F.P.T., lo stesso usato per le tute dei piloti di Formula 1. Per la meccanica Gian Paolo Dallara aveva fatto ampio ricorso alle leghe leggere al punto che i montanti superiori delle sospensioni - con bracci ridisegnati ed alleggeriti - erano realizzati in magnesio. La Icsunonove risultava così, rispetto alla X1/9 di serie, alleggerita di oltre 200 chilogrammi.

Bella e impossibile

Fino al 1978 furono costruiti altri esemplari anche con motore di 1580 cm³ che ben figurarono in gara nella loro classe. La produzione totale si arrestò intorno ad una ventina di unità, alcune delle quali ripristinate più volte nella scocca e nella meccanica. Con questi numeri di produzione, è naturale che trovare una "Icsunonove" originale ed ancor più qualcuno disposto a privarsene sia spesso una pia illusione. Così come utilizzare su strada un simile bolide con un motore da competizione talmente esasperato nell'elaborazione da essere anch'esso oggetto di collezionismo. Ed è per questo che la disponibilità a



prezzi accettabili di normali X1/9 insieme a quella degli specifici particolari in resina della carrozzeria come passaruota e cofani stile Dallara, rende la realizzazione di una replica piuttosto appetibile. Ed il risultato, prestando un po' di attenzione ai dettagli, è di sicuro effetto. Tra gli anni Ottanta e Novanta almeno una trentina di "repliche" erano infatti state già allestite a fini "corsaioli" per realizzare grintose X1/9 destinate a gare in pista, salita, ma particolarmente slalom, sfruttando le brillanti doti di maneggevolezza della berlinetta torinese.

Una replica riuscita

Non tutti i kit in commercio ricalcano però adeguatamente le linee della "Icsunonove" Dallara. Per realizzare la replica protagonista del nostro servizio, partendo da una X1/9 "Five Speed", è stato utilizzato un kit allestito appositamente dalla Tutto Stampi di Fossano (CN), che specialmente nei passaruota posteriori, risulta tra i più fedeli all'esecuzione originale. Considerato l'utilizzo stradale dell'auto, le pannellature sono state eseguite con uno spessore di 6 millimetri invece dei poco più di tre del kit utilizzato nelle gare. Ne risulta un insieme più rigido ed in grado di sopportare nel tempo le sollecitazioni stradali senza bisogno di continue "visite" in carrozzeria. Sempre per assicurare la robustezza del-

l'insieme, i parafanghi originali in lamiera non sono stati rimossi completamente, ma tagliati per l'intero perimetro avendo cura di lasciare una porzione di circa trenta millimetri su cui sono stati successivamente rivettati i passaruota allargati in vetroresina. In questo modo si è poi riusciti a compensare ancora più efficacemente la leggera differenza nella misura del passo (circa un centimetro) tra la vettura originale e la sua moderna reinterpretazione. Sostituiti da più leggeri elementi in resina anche i pannelli porta ed i cofani di entrambi i vani bagagli. Quello anteriore ha avuto bisogno di un adattamento nella forma per poter assicurare la sua apertura utilizzando le cerniere originali della X1/9 e sposarsi perfettamente con il profilo della scocca. Il frontale vede l'adozione di proiettori Fiat a disegno rettangolare, inseriti nella scalfatura centrale come nella "Icsunonove" al posto di quelli retrattili, con l'aggiunta però degli indicatori di direzione (sono quelli delle Fiat 127 e 128 seconda serie) per consentire l'utilizzo su strada. Invariata, onde evitare eccessive complicazioni costruttive e mantenere il vano bagagli anteriore, la posizione del serbatoio carburante situato a ridosso del posto di guida. Ai fini conoscitori del modello non sfuggiranno comunque altre lievi differenze rispetto alla Icsunonove originale, come per esempio il cofa- >>



I cerchi in lega leggera Bonacini sono del tipo scomponibile e calzano pneumatici caratterizzati da un moderno disegno a freccia nella dimensione 195/45 VR15 su entrambi gli assi





no posteriore "Five Speed" che tradisce la derivazione di questa replica da un esemplare di produzione successiva rispetto a quelli utilizzati all'epoca dall'ingegner Dallara.

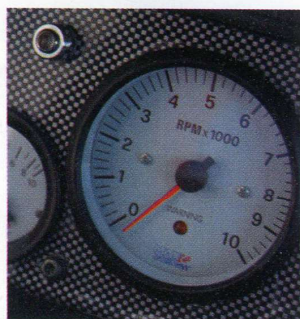
Fascino immutato

Esaltata dalla riuscita riproduzione della colorazione originale ad effetto satinato, ottenuta con la tonalità 81351.50 su base opaca della Glasurit con l'applicazione di trasparente semilucido, la vista d'insieme è davvero eccellente. Eseguiti con cura anche gli inserti in contrasto realizzati in una tonalità di arancio molto simile a quella scelta all'epoca da Bertone (RAL 2003 su base lucida). Differiscono leggermente nella grafica le scritte laterali, un peccato veniale che sulle portiere le rende maggiormente spaziate rispetto all'originale.

Per quanto riguarda gli interni, la scarsa disponibilità di immagini ufficiali a disposizione e la particolarità del tessuto ignifugo utilizzato sulla "Icsunonove", hanno suggerito di reinterpretarli in similpelle nera con inserti arancione a richiamare la livrea della carrozzeria esterna. I sedili sono di fabbricazione Deser e richiamano la forma dei Fusina del tempo, con cinture Sabelt a 4 punti ancorate al roll-bar. L'aspetto del volante, un Momo Prototipo ormai fuori produzione, si avvicina invece all'originale, così come il pomello del cambio, realizzato artigianalmen-

te in alluminio su disegno specifico. La plancia della Five Speed, con l'aggiunta di strumenti a fondo bianco ed il rivestimento della console centrale in alluminio satinato, richiama sufficientemente quella del prototipo originale garantendo al contempo il comfort necessario per un utilizzo stradale anziché sportivo dell'auto. La meccanica di serie è stata comunque rivisitata per garantire prestazioni più consone alla "Silhouette". Alimentata adesso da due carburatori doppio corpo e dotata di un albero a camme con profilo sportivo, l'unità motrice di 1498 cm³ che equipaggiava le versioni a cinque marce della X1/9 è stata oggetto di un'accurata cura dimagrante ottenuta mediante l'alleggerimento e la successiva equilibratura di bielle, pistoni, volano ed albero motore. Il quattro cilindri Fiat può così raggiungere il limite degli 8000 giri/minuto e grazie ad un impianto di scarico più libero del tipo "quattro in uno" il proprietario stima che sia in grado di sviluppare circa 120 cavalli. Gli aggiornamenti hanno interessato anche la trasmissione che pur mantenendo il gruppo differenziale originale, utilizza diversi particolari di derivazione Fiat Tempra per ottenere una migliore spaziatura dei rapporti.

Per riempire i generosi passaruota evitando di modificare i bracci della sospensione posteriore sono stati invece adottati cerchi scomponibili da 15" firmati Bonacini, con canale da 7" e offset positivo anteriormen-





La realizzazione di specifiche maschere di verniciatura è stata determinante per riprodurre con estrema fedeltà lo schema cromatico dell'originale Icsunonove ed evitare l'uso di decalcolmanie adesive per le diverse scritte identificative

te e da 7,5" con offset negativo sul retrotreno, abbinati a distanziali da 12 millimetri e pneumatici 195/45 su entrambi gli assi. Ammortizzatori regolabili realizzati artigianalmente dalla Delta Car di Catania ed un impianto frenante potenziato, che utilizza dischi autoventilanti e pinze di provenienza Punto GT all'avantreno insieme a dischi baffati e forati sull'asse posteriore, completano il quadro delle modifiche meccaniche.

Stregato dalla "ics"

"Era il mio sogno nel cassetto..." ci dice Ottavio Privitera, attuale presidente del Club Nazionale X1/9. Ed inizia a raccontare: "La prima volta che ho sentito parlare della Icsunonove Dallara è stato nel 1997. Da circa un anno ero socio del Club e come è facile supporre la passione per la ICS mi portava ad interessarmi a tutto ciò che la riguardava." Dopo aver allestito un modello in scala 1/8, Ottavio decise che la Five Speed un po' malridotta, che aveva comprato poco tempo prima per pochi euro, sarebbe stata un'ottima base di partenza per coronare il suo sogno di riprodurre stavolta a grandezza reale una Dallara da poter

utilizzare tutti i giorni. Siamo nel gennaio 2005 quando la malconcia "Five Speed" arriva alla "Carrozzeria Fratelli Ingrassia" di Catania. Si inizia così con il risanamento della scocca prima di poter procedere al montaggio dei componenti in resina della carrozzeria che ha richiesto una cura davvero certosina per ottenere una finitura impeccabile e far combaciare in maniera perfetta i parafanghi allargati con la sezione frontale. Con l'aiuto di altri appassionati che hanno fornito informazioni e suggerimenti, e la tenacia dimostrata dal suo proprietario, il sogno si è avverato nel marzo 2008, quando la vecchia "Five Speed" si è trasformata finalmente in "Icsunonove"!

"Il costo... non ha importanza!" ci dice Ottavio, ampiamente soddisfatto della sua "creatura" che solo di componenti in vetroresina, veniamo a sapere, è costata più di quattromila euro. La "Icsunonove" è un vero kart stradale che si guida con l'acceleratore e ti fa stare sempre al centro dell'attenzione, riscuotendo ammirazione ai raduni. E non potrebbe essere diversamente vista la sua bellezza ancora immutata a più di trent'anni dalla sua presentazione.

Fabio Roberti

SCHEDA TECNICA Icsunonove Dallara Replica (2008)

Motore
Posteriore trasversale
Quattro cilindri in linea
Alesaggio 86,4 mm
Corsa 63,9 mm
Cilindrata 1498 cm³
Rapporto di compressione 10:1
Potenza massima 120 CV
a 8000 giri/min.
Coppia massima 10,8 kgm
tra 2500 e 3000 giri/min.
Distribuzione monoalbero a
cammie in testa, due valvole
per cilindro, comando a
cinghia dentata
Alimentazione a due
carburatori invertiti doppio
corpo Weber
Raffreddamento a liquido

Trasmissione
Trazione posteriore
Cambio manuale a cinque
rapporti sincronizzati

Corpo vettura
Berlinetta roadster con scocca
autoportante in acciaio e
carrozzeria in acciaio e
vetroresina
2 porte, 2 posti

Sospensioni
Avantreno a ruote indipendenti
con montanti telescopici
schema McPherson e bracci
oscillanti, ammortizzatori
idraulici regolabili e molle
elicoideali
Retroreno a ruote indipendenti
con montanti telescopici
schema McPherson e bracci
oscillanti trasversali,
ammortizzatori idraulici
regolabili e molle elicoideali
Pneumatici 195/45 VR15

Freni
Anteriori a disco autoventilanti
Posteriori a disco
Comando idraulico

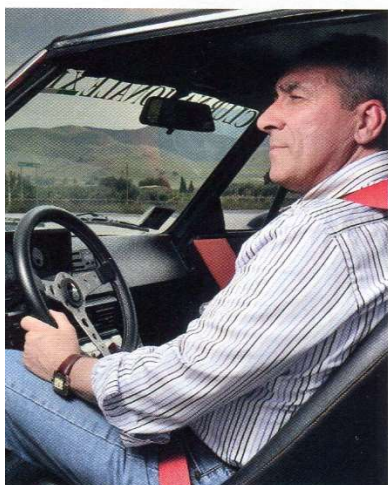
Dimensioni e massa
Massa 880 kg
in ordine di marcia
Capacità serbatoio 48 litri

Prestazioni dichiarate
Velocità massima 200 km/h





LA VOGLIO MAGGIORATA



Tre anni di lavoro, dopo altri di studio e documentazione. Poi Ottavio Privitera, ex ferroviere di Catenanuova (EN), ha potuto sedersi al volante di una perfetta replica della sua beniamina

di Giuseppe Valerio, foto di Giuseppe Barone

Ottavio Privitera, oggi ferroviere in pensione, ha una passione nata molti anni addietro e mai sopita per una vettura simbolo della sua generazione, la Dallara "Icsunonove", la Gran Turismo Gruppo 5 da competizione che lo studio capeggiato dall'ing. Dallara aveva ricavato dalla Fiat "X1/9" stradale negli anni tra il 1974 e il 1978.

Nella natia Catenanuova (EN) Ottavio circolava al volante di una normale "X1/9" bicolore del 1985, acquistata di seconda mano, ma in perfette condizioni; il suo chiodo fisso, però, era quello di mettersi al volante di una Dallara. Impresa molto difficile, perché i pochi esemplari esistenti sono nelle mani di gelosi collezionisti "E poi - aggiunge Privitera - io avrei voluto anche circolare liberamente, non tenerla in garage per tirarla fuori solo in occasioni particolari». Ottavio, siamo nel 1996, aderisce al club na-

zionale degli estimatori della "X1/9" e della Dallara "Icsunonove" (oggi ne è il presidente) e in lui si fa strada l'idea di realizzare una replica esatta della sua auto preferita. "Cominciai a visionare materiale di ogni tipo, libri, pubblicazioni, foto; per sfogare la mia passione iniziai anche a realizzare un modellino in resina, in scala 1/8, della 'Icsunonove". Poi arriva l'occasione giusta: "Nel 2004 acquistai una Fiat 'X1/9' per pochi soldi; era malconcia e anche malamente modificata. Pensai potesse essere un'ottima base per la mia replica".

Privitera si getta a capofitto nell'operazione. Grazie alle conoscenze acquisite in anni di studi "matti e disperatissimi", l'ex ferroviere ennese trova in breve tempo gli artigiani e i fornitori migliori per le sue necessità. La vettura viene completamente smontata e inizia una laboriosa procedura di trasformazione. Viene rifatto tutto: risanata la struttura metallica della scocca; vengono tagliate

Identica all'originale

Dall'alto. Il marchio Dallara campeggia al centro del cofano della Fiat "X1/9" che Ottavio Privitera, qui sopra al volante della sua creatura, ha trasformato in una perfetta replica della vettura da competizione realizzata tra il 1974 e il 1978 dall'ingegnere parmense. Privitera è il presidente del Club Nazionale X1/9.

Cura dei particolari

Sotto. Gli interni sono stati riprodotti con rigoroso rispetto della realtà storica. I sedili, realizzati dalla Deser di Torino, sono rivestiti in robusta finta pelle con inserti a contrasto. A destra. In evidenza la forma dello spoiler inferiore e i fanali incassati nel muso. È questa la parte della vettura che ha richiesto maggiore tempo per essere adattata anche all'utilizzo stradale.





Cerchi e ruote

A sinistra. Privera ha montato cerchi scomponibili Bonacini da 15" con canale da 7" e offset positivo sull'anteriore. Al posteriore, per evitare la sostituzione dei bracci della sospensione, sono da 7,5" con offset negativo. Gli pneumatici sono 195/45 su entrambi gli assi.



Abitacolo racing

Sotto. L'abitacolo replica esattamente l'originale. La messa in moto avviene tramite pulsante mentre la chiave serve solo a dare il contatto. Volante e pomello del cambio non sono ancora quelli "giusti", ma sono molto simili.

le parti di carrozzeria superflue da sostituire con le nuove parti stampate in resina; viene realizzata ex novo tutta la selleria, rifatto l'abitacolo, rifatto pure l'impianto elettrico e aggiornato il motore partendo dal 4 cilindri di 1498 cm³ originale; un'operazione che dura tre anni: "Da parte mia non avevo alcuna fretta e solo tre richieste imprescindibili: che la vettura fosse identica ad una 'Icsunorove' da competizione originale, che la macchina fosse omologabile per la normale circolazione stradale e che l'operazione non costasse una fortuna". Obiettivi quasi tutti centrati: la sua replica praticamente perfetta, è regolarmente omologata per la circolazione stradale e per quanto riguarda il costo complessivo... "Non ha importanza. Ho perso una cifra in verità nemmeno altissima: diamo tanto quanto se mi fossi comprato una bella vettura sportiva nuova a rate. Ma ho realizzato il mio scopo e ne è valsa la pena".



Me ne andavo a 200 all'ora

La vettura in frenata al termine di un rettilineo. La velocità massima Privera non la dichiara, limitandosi ad affermare che "Supera abbondantemente i 200 km/h".