

I DOSSIER DI

LANCIA AUTOBIANCHI



- LANCIA**
- Lambda
- Aprilia 1350 - 1500
- Ardea
- Aurelia
- Aurelia B20
- Aurelia B24 Spider
- Appia
- Flaminia
- Flavia
- Fulvia
- Fulvia Coupé
- Fulvia Sport Zagato
- Stratos
- Beta Berlina e Coupé
- Gamma Coupé
- Beta Montecarlo
- Delta Integrale
- Thema
- AUTOBIANCHI**
- Bianchina
- Stellina
- Primula
- A111
- A112



LANCIA AUTOBIANCHI

Autobianchi e Lancia: il primo, un marchio tristemente scomparso; il secondo, un marchio che non deve scomparire. Nasce in questa doppia ottica di memoria e monito la terza raccolta dei "Dossier" di Ruoteclassiche, che segue i fortunati precedenti dedicati a Fiat e Alfa Romeo. Insieme, abbiamo ripercorso la storia di queste due grandi Case automobilistiche e quella della nostra rivista e proponiamo ora ai lettori una raccolta dei servizi che nel tempo abbiamo dedicato ai modelli più importanti usciti dagli stabilimenti di Chivasso e Desio. Per il marchio piemontese ce n'è per tutti i gusti, dai modelli d'anteguerra alle latine "Flaminia" o "Fulvia" degli anni del Miracolo Economico, dalle greche "Beta" e "Gamma" fino alle youngtimers "Thema" e "Delta". Per l'Autobianchi partiamo invece dalla "Bianchina" dell'epopea del Boom per arrivare a quella "A112" che è giunta quasi alle porte degli anni Novanta. Pagina dopo pagina potrete così riscoprire tutta l'avventura tecnica e storica di due autentiche istituzioni dell'automobilismo italiano. Non solo amarcord, quindi, ma anche tante informazioni pratiche per i collezionisti e gli appassionati in un volume che, non occorre neanche dirlo, è da conservare in biblioteca.

SOMMARIO

LANCIA

Lambda	settembre 1988	4
Aprilia 1350 - 1500	luglio/agosto 2001	18
Ardea	ottobre 1994	24
Aurelia	febbraio 1995	32
Aurelia B20	aprile 1992	42
Aurelia B24 Spider	luglio 1990	52
Appia	gennaio 1997	60
Flaminia	giugno 2012	70
Flavia	gennaio 1999	78
Fulvia	dicembre 2003	86
Fulvia Coupé	aprile 2005	100
Fulvia Sport Zagato	febbraio 1994	128
Stratos	ottobre 1994	136
Beta Berlina e Coupé	febbraio 1998	144
Gamma Coupé	febbraio 2000	154
Beta Montecarlo	maggio 1998	162
Delta Integrale	ottobre 1996	172
Thema	luglio 1994	180

AUTOBIANCHI

Bianchina	maggio 2002	188
Stellina	novembre 2012	198
Primula	gennaio 2003	202
A111	ottobre 2013	212
A112	settembre 2009	218



Lancia

1965 - 1976



Dossier

Fulvia Coupé



Elegante e sbarazzina

Definita subito l' "auto che piace alle donne", la "Fulvia Coupé" creò un nuovo genere automobilistico, riunendo eleganza, raffinatezza costruttiva e sportività in un "corpicino" mozzafiato. Entusiasmò anche gli uomini, non appena debuttò in gara.



L'arma *è la* *femminilità*

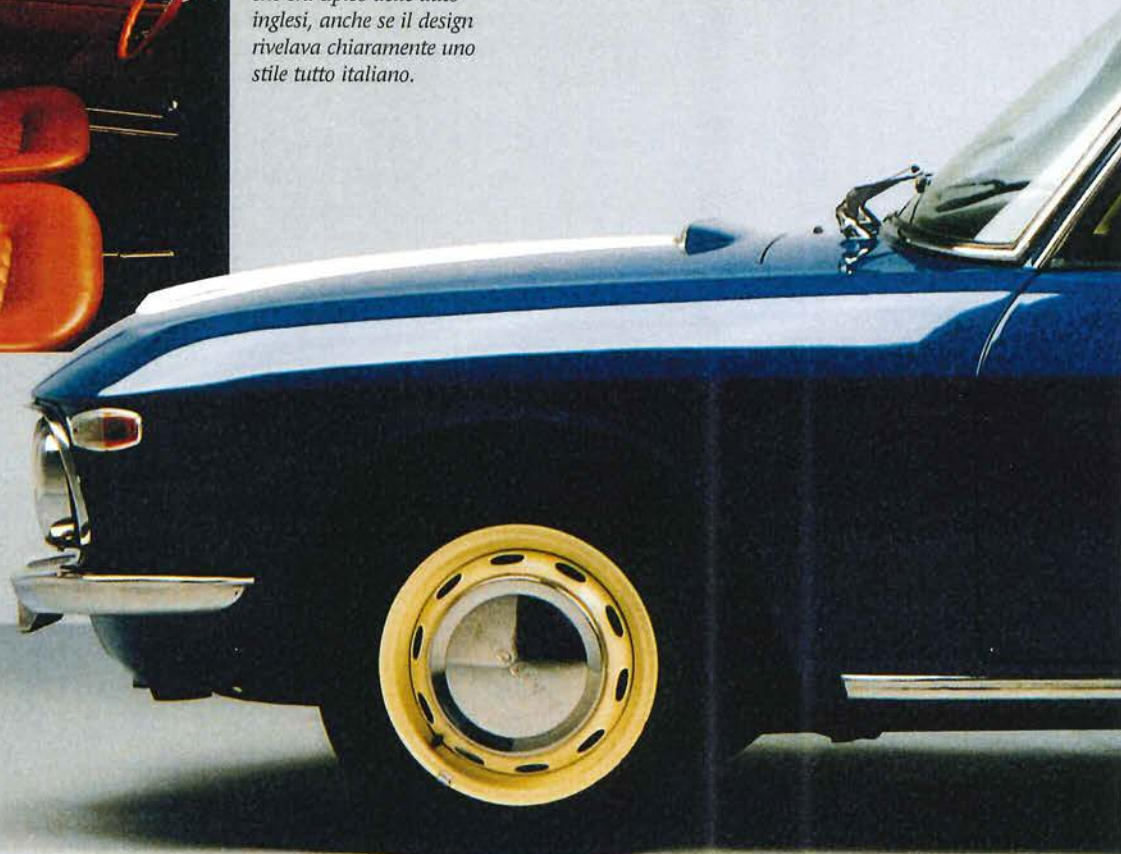
C'era molto di più che un bel "corpo" dietro questa piccola coupé presentata nel 1965 al Salone dell'auto di Ginevra. Gli anni trascorsi, oramai 40, hanno confermato tutto il suo valore, facendola diventare uno dei "pezzi" più apprezzati dai collezionisti. Piaceva e continua a piacere per il suo mix di modernità ed eleganza, mentre entusiasma per le sue sorprendenti qualità sportive





Salottino sportivo

L'utilizzo di vero legno e "pelle" diedero agli interni quel sapore di esclusività che era tipico delle auto inglesi, anche se il design rivelava chiaramente uno stile tutto italiano.



Non ha certo bisogno degli anniversari per essere ricordata; tuttavia la "Fulvia Coupé", giunta al traguardo dei 40 anni, ci offre un'altra buona occasione per tornare a parlare delle molte qualità che le hanno permesso di diventare uno dei "pezzi" più amati dai collezionisti italiani. Questo consenso risale al tempo della presentazione del modello (Salone dell'auto di Ginevra, 1965); è proseguito per tutto l'arco della sua vita (1965-1976) ed è continuato, giungendo fino a noi, senza mai perdere smalto. Verrebbe da dire che la "Fulvia Coupé" è stata l'incontrastata reginetta degli anni 60 e 70 e che continua a esserlo, quarant'anni dopo, anche tra le auto storiche... se non avesse una rivale altrettanto agguerrita, l'Alfa Romeo "Giulia Sprint GT". Curiosamente, oggi, come ieri, tutte e due le vetture continuano a duellare, contendendosi le preferenze degli appassionati: quale è la più bella del reame? Nella loro diversità, molte le qualità comuni: la pregevole meccanica, le prestazioni, la varietà dei modelli, la storia sportiva e la felice linea che rende entrambe le auto ancora oggi "moderne". In più hanno un vantaggio che prima non avevano: il prezzo d'acquisto, ieri alto, oggi contenuto (da 4000 a 15.000 euro). Collezionare una "Fulvia Coupé", come una "Giulia Sprint GT", è infatti un impegno finanziario accettabile, mentre le alternative di produzione inglese (MG e Triumph) o tedesca (Porsche) sono assai più



IL PROTOTIPO

In queste due immagini storiche che ci mostrano un prototipo quasi definitivo della "Fulvia Coupé", si evidenzia già l'originale linea che resterà praticamente immutata, salvo pochi e ininfluenti particolari, per tutti gli anni della sua produzione.

costose e pur disponendo del fascino dell'esotico, nulla danno in più in tema di prestazioni, affidabilità e "look" generale. La "Fulvia Coupé" è tra tutte l'auto più interessante, almeno dal punto di vista socio-culturale. Non avendo in questo tipo di valutazione ruolo prioritario la tecnica, ma predominando gli effetti sul costume, la maggiore importanza le viene dal fatto di rappresentare al meglio l'affacciarsi di un fenomeno automobilistico inedito: la "Fulvia Coupé" è infatti la prima auto sportiva "che piace alle donne", quasi un paradosso in anni in cui tutto veniva ancora declinato al maschile. Siccome la sua femminilità è diventata una specie di etichetta che le si appiccica addosso ogni volta che se ne parla, meriterebbe sapere se a volerla "femmina" fu una precisa scelta di chi la disegnò, una decisione della proprietà (dal 1955 assunta dal cementiere bergamasco Carlo Pesenti) o piuttosto del direttore tecnico, ingegner Antonio Fessia, che aveva già imposto le sue idee innovative introducendo sulla "Flavia" la trazione anteriore e

Luminosa

Grazie al suo profilo snello la piccola sportiva della Lancia ha un aspetto particolarmente agile e scattante. L'abitacolo molto luminoso permette anche una guida sicura, grazie all'ottima visibilità.

**Il suo disegno si ispira
a quello di un piccolo
motoscafo
che plana sul mare**



il motore boxer. Non ci sono documenti o testimonianze che possono sostenere come definitiva una qualsiasi di queste tesi. Probabilmente la "Fulvia Coupé" non fu pensata "al femminile", ma certo conquistò subito anche quel pubblico, che l'acquistò in gran numero. Va comunque detto che essere nata Lancia già predisponne la vettura ad assumere una certa qual caratterizzazione "femminile". Era successo per l'"Aurelia", la "Flaminia" e l'"Appia", vetture che si dichiaravano "donne", almeno nel nome. La "Fulvia Coupé" aggiunse però qualcosa in più. Mentre le altre continuavano a indossare un classico tailleur, lei mise la minigonna. Tanta sfacciataggine, in casa Lancia, non sarebbe stata possibile se prima non ci fosse stato il fenomeno "Flavia" (1960), un'auto laboratorio che fu più di

una svolta, quasi una sbandata, tanto risultò innovativa, e la mezza delusione "Fulvia" berlina (1963), talmente austera da sembrare, al contrario, una specie di marcia indietro. Toccò perciò alla "Fulvia Coupé" (1965) restituire l'equilibrio perduto e rilanciare la strategia del gusto compromesso tra raffinatezza e modernità. Per riuscirci, il nuovo modello dovette mediare le esperienze passate, digerirle e riproporle. Il progetto partì dal pianale accorciato della versione berlina (il passo fu infatti ridotto di 15 cm, passando da 2,48 a 2,33 metri), sfruttò le innovazioni meccaniche proposte da Ettore Zaccone Mina (motore a V stretto, due alberi a camme, 1216 cm³, 80 CV) e infine concretizzò il tutto in forme inedite che ben sposavano una meccanica a trazione anteriore. Autore della linea

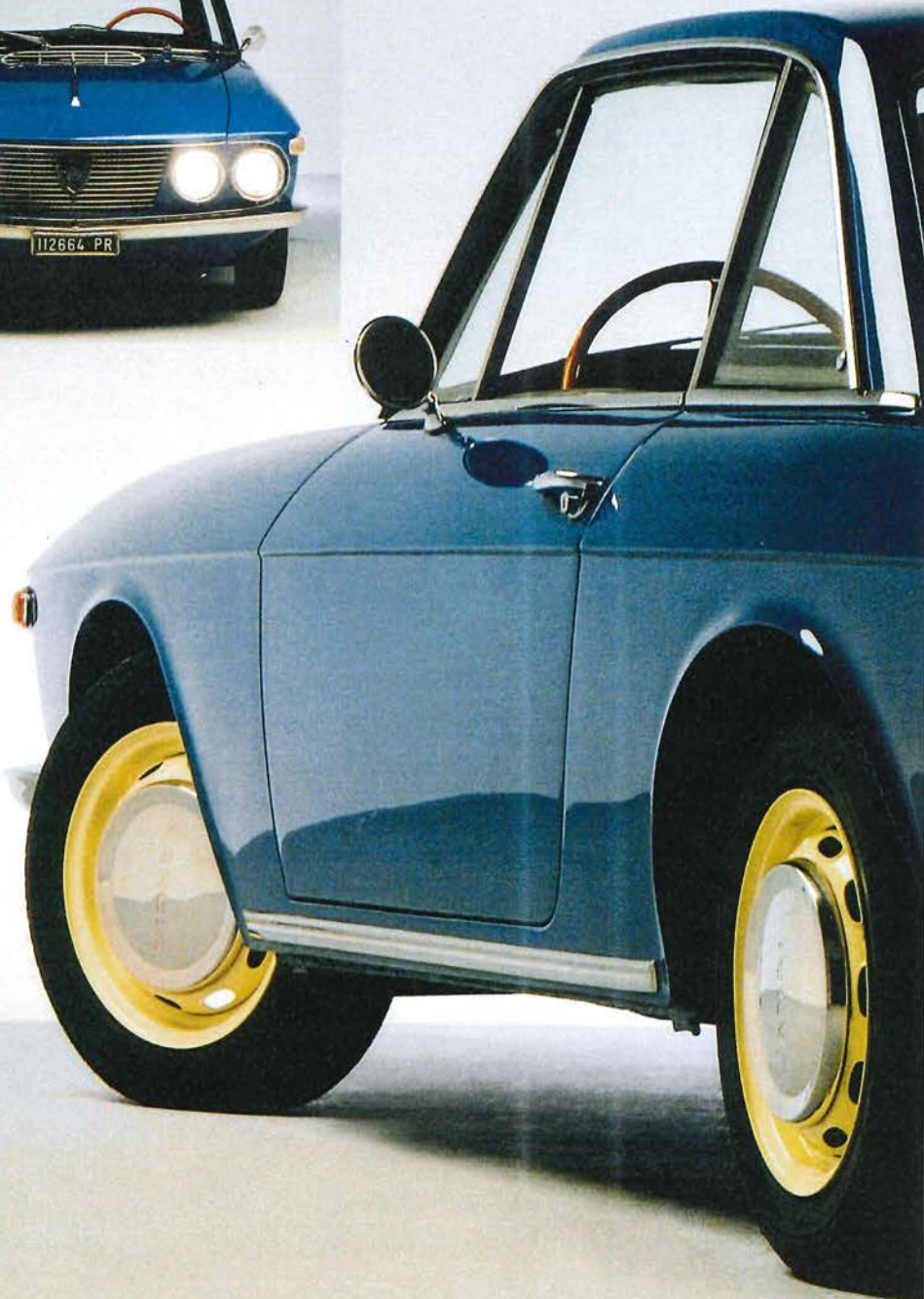
Family feeling

Derivata dalla berlina, la versione coupé ne eredita in parte il disegno del frontale. Il motore, 4 cilindri a V, ebbe invece un aumento di cilindrata, che passò da 1091 cm³ a 1216 cm³.



Progetto di qualità

Nella costruzione la Lancia mise tutto il suo impegno, consapevole che da questo modello sarebbe dipeso il suo rilancio. La qualità è dimostrata dalle vetture oggi conservate: hanno resistito bene agli attacchi del tempo.



fu Piero Castagnero, un designer silenzioso e gentile di cui pochi, ancora oggi, conoscono la storia. Nato a Torino il 10 agosto 1922, Castagnero era entrato diciottenne nell'Ufficio Tecnico Carrozzeria della Fiat al Lingotto, dove era rimasto dal 1940 al 1949. Appreso tutto quello che c'era da sapere, se n'era andato mettendosi in proprio. Tra i suoi primi lavori si ricordano alcune costruzioni per la carrozzeria Casaro e la coupé Pegaso "Z 102", commissionatagli dall'Enasa di Barcellona. Divenuto collaboratore della Lancia nel 1955, firmò il restyling dell'"Appia" seconda e terza serie. Suo è anche il disegno della "Flavia". Altrettanto innovativo ma meglio riuscito è quello della "Fulvia Coupé", il suo capolavoro. La successiva "Beta Coupé" non raggiungerà infatti gli stessi livelli. A chi gli chiedeva cosa lo avesse

ispirato, Castagnero rispondeva che l'idea gliel'aveva data una piccola imbarcazione che aveva visto in Riviera. Lui ne aveva ripetuto la forma e sopra vi aveva aggiunto un abitacolo simile alla tuga dei piccoli yacht, molto luminoso. In effetti non vi si riconoscono altre influenze. Colpisce soprattutto la linea snella e bassa di cintura. Elementi fortemente caratterizzanti sono anche la concavità posteriore della coda tronca e il muso reso penetrante da un piccolo "scivolo" posto tra cofano e calandra. La sua essenzialità la fa sembrare simile alla Olivetti "Lettera 22", capolavoro del design italiano, nel cui gotha merita di entrare anche questa perfetta forma automobilistica che ancora oggi, dopo 40 anni, riesce a suscitare ammirazione e non finisce mai di stupirci.

Forte personalità

Nonostante i suoi 40 anni, la "Fulvia Coupé", grazie alla sua grande originalità, continua ad apparire moderna e attuale. Il suo design è paragonabile per efficacia a quello della Fiat "500".

La coda leggermente concava e tronca è l'elemento più caratteristico dell'intero disegno



Fulvia Coupé Come un'attrice poco trucco e cambia

di Maurizio Schifano

Undici anni sulla breccia, sempre la stessa linea. Si intervenne soltanto su ruote, paraurti, fari, mascherina, livrea e colori. Ciò facilita il gioco dei "tarocicatori"

COUPÉ 1965-67

I cerchi sono di colore avorio e privi degli anelli ornamentali in acciaio inox. I coprimozzo non hanno stemma centrale. Le gomme sono "strette". Sulla coda compare solo la scritta "Lancia Fulvia". Di serie non c'è lo specchietto esterno.



COUPÉ RALLYE 1,3 1967-69

I cerchi hanno gli anelli ornamentali in acciaio inox. La cilindrata maggiore del motore è evidenziata dall'aggiunta della scritta "rallye 1,3" sul lato sinistro della coda. Lo specchietto esterno è di serie ed è montato sul parafrangente.



COUPÉ RALLYE 1,3 S 1968-69

I cerchi sono di colore argento con anelli ornamentali in acciaio inox e nuovi coprimozzo con stemma centrale. Sulla coda c'è la scritta "rallye 1,3 S". I deflettori sulle porte sono apribili e i tergicristalli hanno finitura satinata.



COUPÉ HF - RALLYE 1,3 HF 1966-69

I cerchi sono privi dei coprimozzo. Mancano i paraurti e i lamierati del muso e della coda sono (non sempre) privi dei fori di montaggio. Parabrezza e lunotto non hanno cornici lucide e manca il profilo sottoporta. La "1,3" si distingue per la scritta sulla coda.



COUPÉ RALLYE 1,6 HF 1968-70

Caratteristici i proiettori di profondità di diametro maggiore, dai quali deriva il soprannome "Fanalone", i codolini sui passaruota e i cerchi in lega da 13" con pneumatici allargati. Mancano i paraurti e i lamierati hanno i fori di montaggio a vista.



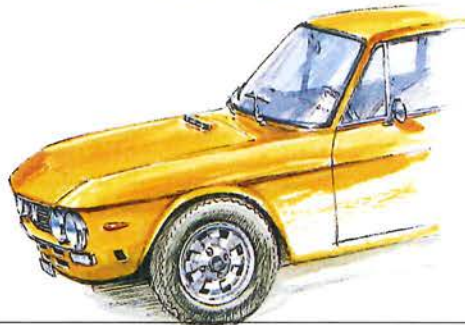
disegni di Giorgio Alisi

COUPÉ 1,3 S 1970-74

Nuovi cerchi con bulloni a vista. Pneumatici di sezione maggiore. Nuovo frontale con mascherina allargata, proiettori gemellati e incorniciati, doppia serie di feritoie e paraurti diritto. Ridisegnati e ricollocati gli indicatori di direzione e il retrovisore, ora sulla porta.

**COUPÉ 1600 HF 1970-73**

I proiettori hanno diametro uguale; per questo il soprannome è "Fanalino". I passaruota sono allargati per alloggiare pneumatici di sezione maggiore, ma su cerchi da 14". Mancano i paraurti e gli indicatori di direzione anteriori sono incassati nella carrozzeria.

**COUPÉ 1600 HF LUSO 1970-73**

Si distingue dalla "HF" per la presenza dei paraurti e delle cornici lucide sul parabrezza e sul lunotto. Inoltre monta i deflettori apribili sulle porte. Le luci di illuminazione della targa posteriore invece sono uguali. I sedili, di nuovo disegno, hanno i poggiatesta.

**COUPÉ 3 1974-76**

La "terza serie" si distingue per la mascherina e le cornici dei proiettori di colore nero opaco. Nuova la grafica delle scritte posteriori: "Lancia" e "Fulvia 3"; nuovo anche il "retrovisore" al centro. I sedili hanno i poggiatesta.

**COUPÉ 1,3 S - COUPÉ 3 MONTECARLO 1972-76**

Versione commemorativa della vittoria di Munari al Rally di Montecarlo. Senza paraurti, ha cofani e "spicchi" sui cerchi neri opachi, un retrovisore carenato sul parafrangente e proiettori supplementari rettangolari.

**COUPÉ 3 SAFARI 1974-76**

Ultima versione, prodotta in serie limitata di 900 esemplari. Esclusivi il retrovisore, sulla porta, e le scritte sui cofani. La scocca è la stessa della "3" normale, ma senza i paraurti. I deflettori sono fissi e gli interni sono rivestiti in Denim.



Coupé - Coupé HF

Esordì con grazia giovanile



Presentata al Salone di Ginevra del 1965, la "Fulvia Coupé" fu la prima "derivata sportiva della Casa", progettata e costruita in serie dalla Lancia. La base meccanica era in pratica quella della berlina "Fulvia 2C"; le uniche varianti erano il passo accorciato di 15 cm, la diversa rapportatura del cambio e dello sterzo, la differente taratura delle sospensioni e, soprattutto, un aumento della cilindrata da 1091 a 1216 cm³, che consentì di incrementare la potenza da 71 a 80 CV DIN e quindi di ottenere prestazioni decisamente più brillanti. Nel 1962, quando furono stabilite le linee guida del progetto, Antonio Fessia, responsabile tecnico della Casa, si limitò a fissare una lunghezza massima di 4 m, un peso massimo di 900 kg e un'abitabilità di 2+2. Lo stile della carrozzeria venne affidato al designer indipendente Piero Castagnero, già autore delle berline "Flavia" e "Fulvia", ma il progetto esecutivo della scocca fu sviluppato in collaborazione con il Servizio Progettazione Carrozzeria Vetture della Casa, diretto da Aldo Castagno. La struttura portante, come quella della berlina, si ispirava a criteri inediti per la Lancia. La sezione anteriore, concepita per accogliere un telaio ausiliario di supporto per il motore e l'avantreno, era adatta a sopportare gli urti in maniera progressiva. L'ossatura dell'abitacolo risultava invece estremamente rigida. Il prototipo, approntato nel dicembre 1963, fu subito approvato dalla direzione. Le prove in galleria del

AVVENENTE

L'immagine d'epoca sottolinea la preferenza accordata a questa coupé dal pubblico femminile. In evidenza il paraurti a "V" adottato fino al 1970. La prima serie oggi vale circa 6000 euro.

Legno di mogano e panno di lana per gli interni. Tanti colori raffinati per la carrozzeria



Viva la leggerezza

La "HF" ha le porte e i cofani in lega leggera; la scocca è in lamiera d'acciaio più sottile rispetto a quella della versione standard. Il peso scende da 950 a 825 kg.

vento, eseguite nei primi mesi del '64 con tutti i componenti dell'abbigliamento già definiti e montati, fecero rilevare un coefficiente di resistenza aerodinamica pari a 0,42 (discreto, date le forme spigolose della carrozzeria); inoltre, grazie alla buona distribuzione dei carichi sugli assi, non si evidenziarono problemi di portanza. Per la realizzazione dell'abitacolo si privilegiò l'uso di materiali naturali, come il legno di mogano per la plancia e il panno di lana per i rivestimenti. La completezza delle dotazioni e la classe degli allestimenti rispettavano i canoni Lancia, conciliandoli con uno spirito sportivo. La fase d'industrializzazione della "Coupé", che doveva essere prodotta sulla stessa linea di montaggio della berlina, fu facilitata da un progetto già in partenza "realistico", sebbene piuttosto complesso. La cadenza media su base annua fu



fissata in 100 pezzi al giorno, per consentire tempi di costruzione quasi artigianali, adatti a una vettura di lusso. La produzione si avviò senza problemi e proseguì con poche modifiche, la più importante delle quali fu l'aumento della cilindrata a 1231 cm³ con una contemporanea riduzione dell'angolo della V tra i cilindri: da 12° 53' a 12° 45'. Nel gennaio del '66 fu presentata la versione "HF" (High Fidelity), dichiaratamente predisposta per gareggiare nel Campionato Rally.

ALTA FEDELITÀ

Caratteristica la livrea Amaranto Montebello con banda gialla e blu (i colori di Torino). Il logo "HF" è quello della Squadra Corse Lancia. I cerchi larghi (sotto) non sono di primo equipaggiamento. Oggi questa versione vale circa 15.000 euro.



Coupé Rallye 1,3 - 1,3 S - 1,3 HF

Ci mise subito la grinta



La gamma completa

Parata di tutte le "Fulvia" dal catalogo 1967. Da sinistra, la berlina "GT", la "Coupé Rallye 1,3 HF", la "Sport 1,3", disegnata e prodotta da Zagato, e la "Coupé Rallye 1,3".

Come già accennato nelle pagine precedenti, il motore della "Coupé" venne "rivisto" quasi subito. La cilindrata fu incrementata da 1216 cm³, con alesaggio e corsa di 76 e 67 mm, a 1231 cm³, con alesaggio e corsa di 75 e 69,7 mm. Contemporaneamente l'angolo di apertura della "V" tra i cilindri fu ridotto da 12° 53' 28" a 12° 45' 28". Tale modifica, tutt'altro che trascurabile, garantì una maggiore robustezza nella zona dell'imbiellaggio e, successivamente, avrebbe consentito, senza troppi problemi, un ulteriore aumento dell'alesaggio per arrivare alla cilindrata di "1300": un valore ormai

divenuto standard per molte Case automobilistiche e quindi assunto come limite di classe dagli organismi sportivi, ma ancora osteggiato dal marketing Lancia, in quanto "meno abbordabile". Un motore sperimentale con questa cilindrata, sviluppato dal reparto esperienze per una possibile applicazione nella produzione di serie, venne montato su un prototipo di "HF" utilizzato al Tour de Corse del 1966. L'ottimo comportamento in gara convinse la direzione (e il marketing) che i tempi erano ormai maturi per lanciare una nuova gamma con motori "1300", che debuttò al Salone di Ginevra

LO DISSE QUATTORRUOTE

Il giudizio finale fu il seguente. PRO: assetto di guida comodo, prestazioni brillanti e ottima tenuta di strada. CONTRO: frizione sottodimensionata, freni inadatti alle prestazioni e rumorosità alle alte velocità.



Coi motori più potenti rispose in pieno alle aspettative del pubblico



del '67: la cilindrata esatta risultò di 1298 cm³, ottenuta aumentando l'alesaggio da 75 a 77 mm. La versione base, denominata "Rallye 1,3", abbinava all'ormai riconosciuta robustezza di tutte le "Fulvia" un prezzo decisamente interessante in rapporto alle prestazioni, che consentivano, anche senza importanti elaborazioni, di misurarsi nelle competizioni a livello amatoriale. Grazie all'adozione degli stessi carburatori Solex e dei collettori di scarico della versione "HF", la potenza salì da 80 a 87 CV: un valore quasi uguale a quello della "HF" con motore "1200". La coppia massima, incrementata

di un buon 10%, veniva ottenuta a un regime superiore. Ciò rendeva la nuova "1300" piacevolmente più grintosa e più "maschia". La trasmissione, con rapporti ripresi dalla "Fulvia Sport" di Zagato, consentiva di raggiungere i 168 km/h. La modifica più importante alla carrozzeria riguardava l'adozione di porte e cofani in "Peralluman", che portò a una riduzione del peso di 25 kg rispetto alla "Coupé". Esteticamente la "Coupé Rallye 1,3" si distingueva dalla versione precedente per lo specchietto retrovisore con corpo conico montato sul parafango sinistro, per gli anelli ornamentali in acciaio inox che rendevano più "lussuosi" i cerchi e per la scritta identificativa aggiunta sulla coda. Prodotta in oltre 17.800 esemplari, essa rimase a listino fino all'inizio del '69 e oggi vale 5500 euro, come la "1231". Al Salone di Torino del '68 venne presentata la "Coupé Rallye 1,3 S", che adottava un motore con cilindrata invariata, ma aggiornato in vari dettagli, che ne miglioravano il funzionamento. Tra l'altro venne aggiunto un radiatore dell'olio. La potenza salì a 90 CV e la velocità massima a 173 km/h. L'impianto frenante fu dotato di un servocomando a depressione, che però non ne migliorò in modo sostanziale l'efficacia. L'unica modifica estetica consistette nell'adozione di nuovi

UN VERO CLASSICO

Con il lusso delle sue finiture e la grinta del suo motore, la "Rallye 1,3 S" riscosse un successo notevole. Oggi sono ancora parecchi gli esemplari sopravvissuti.



Pelle a richiesta

I sedili, a richiesta con rivestimento in finta pelle o in pelle, riprendono lo schema costruttivo di quelli della berlina, ma con un inedito disegno dello schienale. Identiche le cerniere, in esecuzione cromata anziché verniciata.



IL RESTAURO

LA PLANCIA

Legno o plastica

L'elemento dominante del cruscotto è costituito dalla tavola in legno di mogano, estesa a tutta la sua larghezza e di forma asimmetrica per alloggiare meglio la strumentazione. Questa risulta alquanto incassata allo scopo di evidenziare lo spessore del legno, accentuandone la pregevolezza. La tavola in legno, sicuramente soggetta a deformazioni dovute al calore e all'umidità, fu a un certo punto sostituita da un pannello in plastica indeformabile con un'impiallacciatura di mogano, realizzato in modo tanto accurato da ingannare i meno esperti. Entrambi i pezzi non sono più disponibili come ricambi originali. La tavola in legno "massello" però viene riprodotta ed è facilmente reperibile.

QUESTIONE DI FORI

La "Rallye 1,3 HF" adotta, talvolta, i lamierati del muso e della coda con i fori di montaggio dei paraurti, chiusi da tappi inox.

Difficile distinguere la plancia della "HF" da quella della coupé normale



coprिमozzo più "lavorati" con stemma centrale e di cerchi di colore argento. La ventilazione dell'abitacolo si giovava ora di deflettori apribili sulle porte. La "Coupé Rallye 1,3 S" fu prodotta fino al 1970 in oltre 16.800 esemplari. Per questo modello la quotazione attuale si attesta sui 6000 euro. La prima "HF", presentata nel '66, aveva seguito in un certo senso una sua evoluzione indipendente. In particolare il suo motore non aveva mai beneficiato della modifica delle quote di alesaggio e corsa e quindi dell'angolo di apertura della "V". Al contrario dell'unità "standard", questo motore non era stato perciò predisposto per l'aumento di cilindrata. Sviluppato sulla base delle sperimentazioni di Ettore Zaccone Mina, al quale si deve la progettazione di tutti i V4 "Fulvia", il motore della prima "HF" non era stato sottoposto a un'elaborazione molto spinta, anche per

OPTICAL PER ROMINA

Al Salone di Torino del '66 fu presentata la "Coupé OP", un esemplare unico verniciato nello stile "Optical", lanciato a metà degli anni 60. Fu regalata all'attrice Romina Power.



consentire un utilizzo stradale della vettura e quindi assicurarne la massima "vendibilità". Le modifiche si limitavano a una "spianata" della testa e alla sostituzione dei pistoni per innalzare il rapporto di compressione, al montaggio di alberi a camme più "spinti", a una lucidatura dei condotti di aspirazione e scarico, al montaggio di carburatori più grossi, alla sostituzione del collettore di scarico fuso in ghisa con uno in tubi d'acciaio e all'alleggerimento del volante. La potenza risultò maggiore del 10%; la coppia del 7%. Per quanto riguardava il corpo vettura, il sostanzioso "alleggerimento" (125 kg) prevedeva l'uso, dove possibile, di lamierati di minor spessore, il montaggio di porte e cofani in "Peralluman", l'eliminazione dei paraurti, dei coprिमozzo, dei profili inox sottoporta e delle cornici lucide di parabrezza e lunotto, la sostituzione del listello inox a centro cofano con un corto "baffo" (solo sugli ultimi esemplari) e il montaggio di vetri laterali e lunotto in plexiglas da 5 mm (non sempre attuato). Gli interni erano stati resi più adatti all'uso agonistico in base ai consigli di Zagato. La prima "HF" fu prodotta fino al '67 in soli 435 esemplari. Al Salone di Ginevra del '67, insieme alla "Coupé Rallye 1,3" venne presentata la "Coupé Rallye 1,3 HF", formalmente uguale alla serie precedente. Il motore però adottò le stesse dimensioni caratteristiche del "1300" base (alesaggio, corsa e angolo della "V") e molti componenti identici, compresi i carburatori. Gli assi a camme rimasero invece quelli della prima "HF", come i collettori di aspirazione e di scarico. Più accurata, come al solito, la finitura dei condotti di aspirazione e scarico e decisamente più elevato il rapporto di compressione, che arrivò al valore di 10,5:1. Questo propulsore, che si distingueva a prima vista per la verniciatura giallo-azzurra del coperchio delle punterie, erogava 101 CV e spingeva la vettura a 174 km/h. La "Coupé Rallye 1,3 HF" fu prodotta fino al '69 in oltre 880 esemplari. Il suo valore attuale è di 13.000 euro.



Coupé Rallye 1,6 HF

Corse da professionista

La "Coupé HF" si era subito dimostrata competitiva e già nel Campionato mondiale Rally del '67 si era distinta con ottimi risultati. La più grintosa "Coupé Rallye 1,3 HF", dopo un inizio promettente, aveva invece presto mostrato i suoi limiti nei confronti di avversarie ormai più "specializzate". Durante la stagione '68 erano stati sperimentati in gara cambi a cinque marce e sterzi più diretti, oltre a varie modifiche dell'assetto, ma la soluzione "vera" sarebbe stata l'adozione di un motore di maggior cilindrata. Ciò era ben chiaro nella mente del responsabile del reparto corse Cesare Fiorio, il quale reclamava lo sviluppo di una nuova versione che montasse un motore "1600" e adottasse tutte le soluzioni sperimentate in

gara, insieme con la possibilità di usare ruote con cerchi in lega da 13 pollici. Non tutto il management Lancia però era dello stesso parere. La direzione commerciale osteggiava ogni "sperpero", mentre la direzione tecnica era contro ogni progetto finalizzato esclusivamente alle corse. Tecnicamente realizzabile, pur con alcune difficoltà, il progetto di un nuovo motore doveva comunque misurarsi con le limitazioni economiche dovute all'insoddisfacente andamento dell'azienda. L'operazione alla fine andò in porto, grazie a un compromesso fra tutti i settori competenti, ma soprattutto grazie al sacrificio personale di pochi tecnici appassionati, autorizzati dal direttore tecnico Antonio Fessia a dedicarsi a questo progetto solo nel tempo libero,

LA CHIAMANO "FANALONE"

I proiettori interni di diametro maggiore valsero a questo modello il soprannome di "Fanalone". Nella foto, una "Lusso", dotata di paraurti e con guida a destra, destinata al mercato inglese.



Alla Lancia non ci credevano, ma alla fine vinse più di tutte

LA PIÙ PREGIATA

Tipici anche i codolini, a richiesta in tinta con la carrozzeria, e i cerchi in lega da 13". Oggi la "Rallye 1,6 HF" vale 21.000 euro.





RALLY 1965-73

Le belle stagioni

Lo sviluppo della "Fulvia Coupé" forzò la mano della Lancia a impegnarsi di nuovo ufficialmente nell'attività agonistica, abbandonata nel '55. Con questo nuovo modello la Lancia si trovò in mano il mezzo ideale per competere in una specialità relativamente economica: quella dei rally, che a metà degli anni 60 era ancora appannaggio di vetture non troppo dissimili da quelle di normale produzione. Da una blanda preparazione della "Coupé" di base, nel '66 nacque così la prima "HF", che fu portata in gara dal reparto corse della Casa, ma anche da numerosi privati. Il debutto agonistico però avvenne con una normale "Coupé" non ufficiale, affidata all'equipaggio Cella-Gamenara, che il 7-8 novembre 1965 partecipò al Tour de Corse e si classificò all'8° posto. Volendo elencare solo i più importanti risultati sportivi delle vetture ufficiali possiamo cominciare con il secondo posto ottenuto dalla "Coupé HF" di Andersson al Rally di Montecarlo del '67, per proseguire con la vittoria della "Coupé Rallye 1,3 HF" di Sandro Munari al Tour de Corse dello stesso anno. Vittorioso nel '68 furono le "Coupé Rallye 1,3 HF" di Tony Fall (al "Tap") e di Pat Moss (al "Sestrière"). Interessante anche il palmarès della "Coupé Rallye 1,3 HF" telaio n° 1279 condotta da Pat Moss, vittoriosa alla Coupe des Dames e sesta al "Montecarlo" del '69. Sempre in quell'anno Sandro Munari, al volante di una "Coupé Rallye 1,3 HF", si classificò primo al "Sestrière". La successiva "Coupé Rallye 1,6 HF", la nota "Fanalone", infuse nuova energia al reparto corse dimostrandosi ancora più competitiva. Nel '69 arrivò prima alla Marathon de la Route, con Harry Kallstrom, Sergio Barbasio e Tony Fall; prima al Rally di Spagna e al "Rac", ancora con Kallstrom, il quale, a fine stagione, si laureò campione europeo. Nel '70 si susseguirono i successi della coupé torinese, che si impose ad esempio al Rally dei 999 Minuti con Ballestrieri-Audetto. Nel '71 Munari vinse il Rally Sempert e quello di San Martino di Castrozza. Ma l'anno trionfale fu il '72, quando la "Fanalone", grazie a ripetute vittorie, fra le quali il "Montecarlo" (nella foto sopra), consentì alla Lancia di aggiudicarsi il Campionato Internazionale Marche. Con questa vettura nel '73 Munari e Mannucci conquistarono infine il Campionato Europeo Piloti.

magari lavorando a casa. Incitato da Cesare Fiorio, Ettore Zaccone Mina si mise al lavoro sul nuovo motore con due vincoli precisi: esso avrebbe dovuto utilizzare la maggior parte dei componenti preesistenti e corrispondere esattamente al "1300" per quanto riguardava gli ingombri. Se l'aumento della corsa non era particolarmente problematico, l'aumento dell'alesaggio era limitato dall'incrocio dei cilindri, che non consentiva di ridurre troppo lo spessore delle canne. La soluzione venne trovata riducendo l'angolo della "V" a un valore di 11° 20' e fissando un alesaggio e una corsa pari rispettivamente a 82 e 75 mm. La cilindrata risultante fu di 1584 cm³, la potenza di 114 CV. Le altre modifiche riguardarono il maggiore diametro delle valvole, l'uso di candele a "radice piccola" e di carburatori da 42 mm. La dinamo fu sostituita da un alternatore. La frizione fu dotata di una molla a diaframma. Il nuovo cambio a cinque marce fu realizzato in modo artigianale e si sarebbe rivelato fragile. Il progetto venne portato a termine in pochi mesi e il nuovo modello venne presentato al Salone di Torino del '68.

Diversa nel tunnel

L'adozione del cambio a cinque marce aveva richiesto la risagomatura del tunnel rispetto alla versione "1300". Si noti la leva più corta e con una cuffia di forma diversa.





Fulvia

Coupé 1,3 S - 1600 HF

Dette l'addio allo sport

**Minor diametro**

Il nuovo volante, più piccolo e con razze forate, si sposa meglio alla strumentazione sportiva, presente fin dalla prima serie. Si notino i vetri piatti e non più bombati.

**Il famoso panno**

I sedili della "1,3" sono invariati rispetto a quelli della serie precedente. Il rivestimento di serie è in panno. A richiesta può essere in tessuto vinilico elasticizzato o in pelle.

All'inizio degli anni 70 la "Fulvia Coupé", forte della sua immagine sportiva, si vendeva ancora bene. Sotto molti aspetti però essa appariva datata rispetto alle concorrenti più dirette. L'estetica risultava un po' leziosa in alcuni particolari; il cambio era ancora a 4 marce (quello della "Fanalone" era sì a 5 marce, ma non era il massimo in fatto di affidabilità); il servofreno montato sulla "Rallye 1,3 S" si dimostrava poco efficiente; l'impianto elettrico con dinamo (solo la "Fanalone" montava un alternatore) era inadeguato a sopportare accessori ormai indispensabili come fari allo iodio, contagiri elettronico, tergicristalli a due velocità ed



**Abbandonati
i rally,
rinunciò a fare
la sofisticata**

elettroventola; l'impianto di ventilazione dell'abitacolo infine aveva portata e distribuzione insufficienti. La Fiat, che da poco aveva acquisito la Lancia, volle mantenere in vita il piccolo "gioiello" di Chivasso; dette quindi il via libera a una serie di modifiche, peraltro già in parte previste dai tecnici della Casa. Il risultato fu una vettura più votata all'uso stradale. Per i rally ormai, lo ammetteva anche Fiorio, si doveva pensare a una vettura più specializzata (sarebbe stata la "Stratos"). La nuova gamma ("Coupé 1,3 S" e "Coupé 1600 HF"), a ragione definita "seconda serie", venne presentata nel settembre del '70. Le modifiche estetiche furono limitate al frontale. Le porte e i cofani tornarono a essere in acciaio: una soluzione che, a fronte di un aumento di peso di 25 kg, risolse i cronici problemi di "scollamento" che affliggevano i componenti in "Peralluman". Importanti le modifiche all'abitacolo, che compresero la ricollocazione delle bocchette e dei comandi della ventilazione, l'installazione di una console centrale, l'adozione di un volante più piccolo e di vetri piatti per gli strumenti. Gli interruttori "dispersi" sul cruscotto furono sostituiti da leve sul piantone del volante e il blocchetto di accensione fu anch'esso spostato sul piantone. Infine la palpebra del cruscotto fu predisposta con l'alloggiamento per l'altoparlante della radio. Per quanto riguarda la meccanica, vennero adottati un cambio a 5 marce progettato ad hoc, l'alternatore in luogo della dinamo, un



ABITO BORGHESE

La "1600 HF Lusso" monta i paraurti, ha cornici lucide sul parabrezza e il lunotto e interni più rifiniti con sedili più confortevoli. L'abbinamento con i dettagli "racing" è perfetto.

motorino d'avviamento più potente, l'elettroventola al posto della ventola sempre in presa, la frizione con molla a diaframma (come sulla "Fanalone") e un impianto frenante con circuito "Superduplex" (finalmente efficiente). Infine l'assetto della vettura fu rialzato di 3 cm all'avantreno e di 5 cm al retrotreno e vennero adottati pneumatici 165x14 in luogo dei 145x14. Quattroruote giudicò così la "Coupé 1,3 S". PRO: ottima tenuta di strada, buona finitura, frenata sicura. CONTRO: abitabilità posteriore, sterzo troppo demoltiplicato, manovrabilità del cambio migliorabile. La "Coupé 1,3 S" fu prodotta in oltre 45.000 esemplari. Oggi vale 5000 euro. La rinuncia all'attività agonistica portò a una minore sofisticazione costruttiva della versione "HF", che venne adeguata a un uso più ordinario e quotidiano. La scocca era praticamente uguale a quella della "Coupé 1,3 S", però con passaruota allargati per alloggiare pneumatici più grandi. La "Coupé 1600 HF" fu prodotta in oltre 3600 esemplari. Oggi vale, in entrambe le versioni, 10.000 euro.



IN INGHILTERRA SI CAMBIA

La "seconda serie" per il mercato britannico aveva i proiettori anabbaglianti rialzati. Le normative locali infatti prevedevano un'altezza minima di 24", ossia di circa 61 cm.

ANATOMICI

I sedili sportivi montati sulla "Coupé 1600 HF" sono praticamente identici a quelli della prima "Coupé HF".



Fulvia Coupé 3

Un lifting come fan tutte

Al Salone di Londra del 1973 la "Fulvia Coupé" ebbe ancora qualcosa da dire. Per l'ultima volta. I vertici del gruppo Fiat-Lancia, evidentemente, continuavano a credere in questo modello, tanto più che le vendite si mantenevano stabili. Risolto ogni problema tecnico e funzionale con la "seconda serie", i margini di miglioramento erano pressoché nulli, anche perché gli investimenti erano ormai tutti destinati allo sviluppo della nuova "Beta Coupé". Si optò quindi per un blando lifting esterno, accompagnato da un più consistente restyling degli interni. Le uniche varianti esterne riguardarono la mascherina e le cornici dei proiettori verniciate in nero opaco, ritenuto più attuale del metallo lucido; il retronebbia, montato in posizione centrale sotto il paraurti, e le nuove scritte di identificazione sulla coda. Le modifiche agli interni tesero a rendere l'abitacolo più moderno, ma anche più comodo e sicuro. Fu adottato un volante in plastica, più piccolo e con corona imbottita di poliuretano: era brutto, ma s'impugnava meglio e offriva una maggiore sicurezza in caso di urto. La pregevole tavola di mogano sul cruscotto fu sostituita da un pannello di plastica impiallacciata, che aveva un aspetto

Qui migliorava

Tra le novità introdotte con la "3", apprezzati soprattutto i sedili con gli schienali ridisegnati, più comodi e più sicuri, grazie ai poggiatesta e alle cinture di sicurezza.



E qui peggiorava

Poco felice il disegno del volante, in materiale plastico e imbottito di poliuretano espanso. La strumentazione con grafica moderna stonava con il cruscotto, non più in legno massello, ma in plastica impiallacciata.



quasi identico, ma non risentiva della temperatura e dell'umidità e, in caso di urto, non produceva schegge. Poco gradevoli gli strumenti con fondo grigio chiaro, in compenso ben leggibile la grafica. Un preciso orologio elettrico al quarzo sostituì quello a molla, ma che delusione per i lancisti! Belli e comodi invece i nuovi sedili con schienali ridisegnati e muniti di poggiatesta e di cinture di sicurezza (a richiesta). I rivestimenti di serie erano in panno vellutato e operato, come quello usato sulle "Beta", oppure, con sovrapprezzo, in pelle. Il pavimento venne finalmente rivestito di moquette, da tempo richiesta dalla clientela per una vettura sì sportiva, ma anche raffinata. L'abitacolo così risultò più insonorizzato. La "Coupé 3" fu offerta solo nella versione "1300" ed ereditò in toto la meccanica e le prestazioni della "Coupé 1,3 S". Venne costruita fino al maggio del '76 in oltre 25.000 esemplari, a dimostrazione del gradimento ancora alto da parte del pubblico. Oggi questa serie è la meno ricercata e perciò la sua valutazione è modesta: 4000 euro. La produzione della "Fulvia Coupé", in tutte le sue versioni, totalizzò quasi 140.000 esemplari, contro i circa 192.000 della "Fulvia" berlina e i circa 7000 della "Fulvia Sport Zagato". Alla Lancia avevano visto giusto, quando decisero di produrla in serie.

La meccanica era ormai perfetta. Ma ai vecchi lancisti parvero evidenti alcune cadute di stile...



Coupé Montecarlo - 3 Safari

In due occasioni fu speciale



"SAFARI" CON L'"ELEFANTINO"

Sul cofano motore si può notare la targhetta con l'"Elefantino", simbolo della Squadra Corse Lancia. La vettura della foto monta i cerchi optional FPS in lega leggera.



Nella storia della "Fulvia Coupé" meritano una particolare attenzione le due versioni speciali prodotte in serie dalla Casa. Per ricordare la vittoria a Montecarlo della "Coupé Rallye 1,6 HF" ufficiale guidata da Munari e Mannucci, nel marzo del 1972 venne presentata la "Coupé 1,3 S Montecarlo", allestita sulla base meccanica della "seconda serie". Questa versione montava il motore di 1298 cm³ da 91 CV della "Coupé 1,3 S", senza alcuna modifica, mentre la scocca era quella con archi passaruota allargati della "Coupé 1600 HF". La livrea era vagamente ispirata a quella delle "HF" ufficiali, con cofani verniciati in nero opaco, cerchi con "spicchi" neri opachi, retrovisore "racing" sul parafango sinistro, proiettori supplementari rettangolari e, naturalmente, niente paraurti. All'interno, i

sedili anatomici delle "HF" e un esclusivo volante sportivo a tre razze con corona rivestita in pelle.

Questa versione, offerta nei colori Rosso Corsa, Azzurro Corsa, Giallo Corsa e Verde Corsa,

restò a listino fino al '74 e venne prodotta in poco più di 4400 esemplari. L'allestimento "Montecarlo" fu proposto anche per la "Coupé 3", lanciata nel '74. L'unica modifica riguardò la mascherina e le cornici dei proiettori, che furono verniciate in nero opaco, come quelle

della versione standard. La "Coupé 3 Montecarlo" fu prodotta fino al '76 in circa 2500 esemplari. Non particolarmente appetibile, nonostante la tiratura relativamente limitata, questa versione oggi ha un valore di 4500 euro, cioè di poco superiore a quello della "Coupé 3" standard. La stessa quotazione è attribuibile alla "Coupé 3 Safari", presentata al Salone di Torino del 1974, che fu, di fatto, l'ultima versione della "Fulvia Coupé". La scocca, in questo caso, era quella della "Coupé 3" standard, con archi passaruota a filo, ma priva dei paraurti, come la "Coupé 3 Montecarlo". Gli unici particolari esterni esclusivi erano il retrovisore con corpo nero opaco, montato sulla porta, e le targhette con la scritta "Safari" e l'"Elefantino" fissate sui cofani. L'allestimento degli interni, simile a quello della "Montecarlo", prevedeva il volante in pelle e i sedili anatomici, rivestiti in finta pelle e "Denim" (il tessuto dei blue jeans), che strizzava l'occhio al pubblico più giovane. Un tocco decisamente snob era dato dalle targhette fissate sul cruscotto: una riportava il numero di serie e l'altra aveva uno spazio destinato alla stampigliatura del nome del proprietario. In compenso, però, per far posto a queste "chicche", venne eliminato l'orologio. La "Safari" era offerta a listino nella livrea gialla con cerchi in lamiera neri opachi, ma a richiesta erano disponibili anche altre tinte pastello. Questa versione fu prodotta fino al 1976 in circa 900 esemplari.

I sedili in tessuto jeans strizzano l'occhio ai giovani degli anni 70



**"MONTECARLO"
TRUCCO NON RIUSCITO**

Somiglia alla "HF" senza averne le prestazioni. Poco gradevole l'abbinamento degli archi passaruota allargati con gli economici pneumatici stretti della versione standard.



La suggestione dei rally

La motorizzazione "base" garantisce comunque prestazioni e divertimento adeguati. I sedili tipo "HF" e il volante in pelle di intonazione sportiva fanno il resto.

Dentro era complicata

La meccanica era quella della berlina, con un sofisticato motore a V stretto, nella più pura tradizione della Casa di Chivasso, valorizzato da una testata bialbero, e con la trazione anteriore fortemente voluta dal direttore tecnico Antonio Fessia. La scocca aveva una

struttura complessa e per assemblarla occorrevano mani esperte e un ferreo controllo di qualità. I costi di produzione erano alti, ma la tiratura in serie consentì di contenere il prezzo. Fu apprezzata da chi di macchine se ne intendeva davvero, ma non solo.

CARATTERISTICHE

Era ingegnosa, ma costosa da produrre

COUPÉ 1965-67

Motore tipo 818.130 (818.202)

4 cilindri a V di 12° 53' 28" (12° 45' 28") longitudinale, inclinato di 45° a sinistra • Cilindrata 1216 (1231) cm³ • Alesaggio 76 (75) mm • Corsa 67 (69,7) mm • Tre supporti di banco • Rapporto di compressione 9:1 • Valvole in testa, doppio albero a camme in testa con bilancieri, catena • Potenza 80 CV Cuna a 6000 giri/min • Coppia 10,6 kgm Cuna a 4000 giri/min • 2 carburatori doppio corpo Solex C 32 PHH/PHH 1 o Weber 32 DOL-2/-3 • Capacità carter 4,3 kg.

Trasmissione

Trazione anteriore • Frizione monodisco a secco • Cambio a 4 marce sincronizzate, comando a cloche • Freni idraulici a disco • Sterzo a vite e rullo • Pneumatici 145-14.

Corpo vettura

Coupé 2+2 • Scocca portante in acciaio • Sospensioni ant. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale, ammortizzatori oleopneumatici telescopici, barra stabilizzatrice • Sospensioni post. ad assale rigido tubolare, balestre semiellittiche longitudinali, barra di reazione, ammortizzatori oleopneumatici telescopici.

Dimensioni e peso

Passo 2330 mm • Carreggiata ant. 1300 mm • Carreggiata post. 1280 mm • Lunghezza 3975 mm • Larghezza 1555 mm • Altezza 1300 mm • Peso in ordine di marcia 950 kg.

Prestazioni

Velocità 160 km/h • Consumo 9 l/100 km.

Gamma colori

Amaranto Montebello, Avorio Chantilly, Bianco Saratoga, Bleu Lancia, Giada Bettole, Grigio Doncaster, Grigio Tor di Valle, Grigio Vinovo, nero, Verde Ostenda.

COUPÉ HF 1966-67

Caratteristiche della "Coupé" tranne

Motore tipo 818.140

V di 12° 53' 28" • Cilindrata 1216 cm³ • Alesaggio 76 mm • Corsa 67 mm • Potenza 88 CV Cuna a 6000 giri/min • Coppia 11 kgm Cuna a 5000 giri/min • 2 carburatori doppio corpo Weber 34 DOL- 2/-3 oppure Solex C 35 PHH/PHH 1.

Corpo vettura

Scocca portante in acciaio con porte e cofani in Peralluman.

Dimensioni e peso

Lunghezza 3935 mm • Peso in ordine di marcia 825 kg.

Prestazioni

Velocità 161 km/h • Consumo medio 9,2 l/100 km.

Gamma colori

Amaranto Montebello con banda giallo e azzurro.

COUPÉ RALLYE 1,3 1967-69

Caratteristiche della "Coupé" tranne

Motore tipo 818.302

V di 12° 45' 28" • Cilindrata 1298 cm³ • Alesaggio 77 mm • Corsa 69,7 mm • Potenza 87 CV Cuna a 6000 giri/min • Coppia 11,6

kgm Cuna a 4500 giri/min • 2 carburatori doppio corpo Solex C 35 PHH/PHH 1-7.

Corpo vettura

Scocca portante in acciaio con porte e cofani in Peralluman.

Dimensioni e peso

Peso in ordine di marcia 925 kg.

Prestazioni

Velocità 168 km/h • Consumo 9,1 l/100 km.

Gamma colori

Come la "Coupé".

Coupé Rallye 1,3 HF 1968-69

Caratteristiche della "Coupé" tranne

Motore tipo 818.340

V di 12° 45' 28" • Cilindrata 1298 cm³ • Alesaggio 77 mm • Corsa 69,7 mm • Rapporto di compressione 10,5:1 • Potenza 101 CV Cuna a 6400 giri/min • Coppia 13,3 kgm Cuna a 4750 giri/min • 2 carburatori doppio corpo Solex C 35 PHH/PHH 1-3 • Lubrificazione con radiatore a comando termostatico, capacità carter 5,3 kg.

Prestazioni

Velocità 174 km/h • Consumo 8,9 l/100 km.

Coupé Rallye 1,3 S 1968-69

Caratteristiche della "Coupé Rallye 1,3" tranne

Motore tipo 818.303

Rapporto di compressione 9,5:1 • Potenza 90 CV DIN a 6000 giri/min • Coppia 11,6 kgm DIN a 4600 giri/min • 2 carburatori doppio corpo Solex C 35 PHH/PHH 1 • Lubrificazione con radiatore a comando termostatico, capacità carter 5,3 kg.

Dimensioni e peso

Peso in ordine di marcia 930 kg.

Prestazioni

Velocità 173 km/h • Consumo 8,9 l/100 km.

Gamma colori

Come la "Coupé" più Argento Nevada (met.), Bleu Mendoza, Bleu Jamaica (met.), Rosa Mirabello (met.), Turchese Mereveld.

Coupé Rallye 1,6 HF 1969-70

Caratteristiche della "Coupé Rallye 1,3" tranne

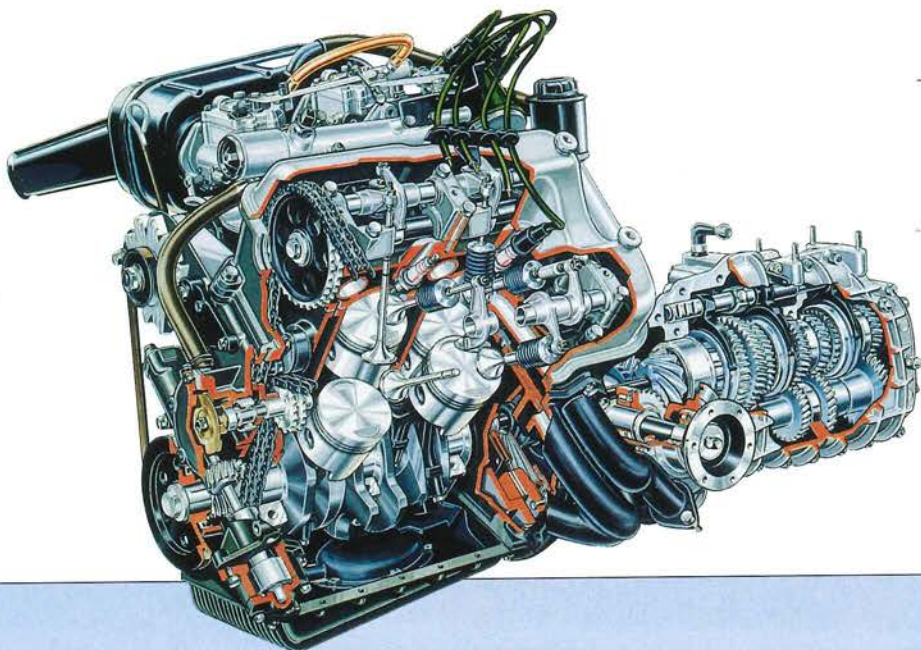
Motore tipo 818.540

V di 11° 20' 00" • Cilindrata 1584 cm³ • Alesaggio 82 mm • Corsa 75 mm • Rapporto di compressione 10,5:1 • Potenza 115 CV DIN a 6200 giri/min • Coppia 15,6 kgm DIN a 4500 giri/min • 2 carburatori doppio corpo Solex C 42 DDHF/DDHF 1 • Lubrificazione con radiatore a comando termostatico, capacità carter 6 kg.



Si trova quasi tutto

Descrizione	Euro (Iva esclusa)
Calandra "Coupé"	180
Coppia paraurti "Coupé"	500
Volante "1,3 S"	260
Volante "Coupé 3"	200
Parabrezza	250
4 cerchi in lega "Coupé 1600 HF"	700
Tavola cruscotto in legno	75
Coppia fanalini post.	160
Indicatore direzione ant. "Coupé"	25
Alberi a camme "Coupé 1,3 S"	500
Dischi freno ant. "Coupé 1600 HF"	120

**Trasmissione**

Cambio a 5 marce sincronizzate • Pneumatici 175-13.

Corpo vettura

Scocca portante in acciaio con porte e cofani in Peralluman e codolini in vetroresina.

Dimensioni e peso

Carreggiata ant. 1390 mm • Carreggiata post. 1335 mm • Larghezza 1570 mm • Peso in ordine di marcia 850 kg.

Prestazioni

Velocità 180 km/h • Consumo 10,8 l/100 km.

Gamma colori

Amaranto Montebello con banda giallo e azzurro*, Bianco Saratoga, Rosso Corsa, Azzurro HF, Giallo HF, Rosso La Plata (met.)**, Grigio Escoli (met.)**, Bleu Jamaica Scuro (met.)**, Bronzo Longchamps (met.)**.

* Solo un particolare lotto di vetture

** Solo per la "Lusso"

Coupé 1,3 S 1970-74

Caratteristiche della "Coupé Rallye 1,3 S" tranne

Motore tipo 818.303

Coppia 11,6 kgm DIN a 5000 giri/min • 2 carburatori doppio corpo Solex C 35 PHH/PHH 1-10 • Lubrificazione senza radiatore, capacità carter 4,3 kg.

Trasmissione

Cambio a 5 marce sincronizzate • Freni idraulici a disco, circuito Superduplex, regolatore al retrotreno e servofreno • Pneumatici 165-14.

Corpo vettura

Scocca portante in acciaio.

Dimensioni e peso

Altezza 1320 mm • Peso in ordine di marcia 970 kg.

Prestazioni

Velocità 170 km/h.

Gamma colori

Beige Mirabello, Bianco Saratoga, Bleu Agnano, Bleu Lancia, Marrone Parioli, nero, Rosso Corsa, Rosso York, Verde Cascine, Bleu Vincennes (met.), Bronzo Ascot (met.), Grigio Escoli (met.). Per la "Montecarlo": Rosso Corsa, Azzurro Corsa, Giallo Corsa, Verde Corsa.

Per la "Coupé 3": Beige Sahara, Bianco Dover, Giallo Bangkok, Bleu Lancia, Marrone Parioli, nero, Rosso Corsa, Rosso York, Verde Dublino, Azzurro Portofino (met.), Bronzo Windsor

(met.), Bleu Antibes (met.).

Coupé 1600 HF 1970-73

Caratteristiche della "Coupé Rallye 1,6 HF" tranne:

Motore tipo 818.540

Potenza 114 CV DIN a 6000 giri/min • Lubrif. senza radiatore, Capacità carter 5,3 kg.

Trasmissione

Freni idraulici a disco, circuito Superduplex, regolatore al retrotreno e servofreno • Pneumatici 175-14.

Corpo vettura

Scocca portante in acciaio.

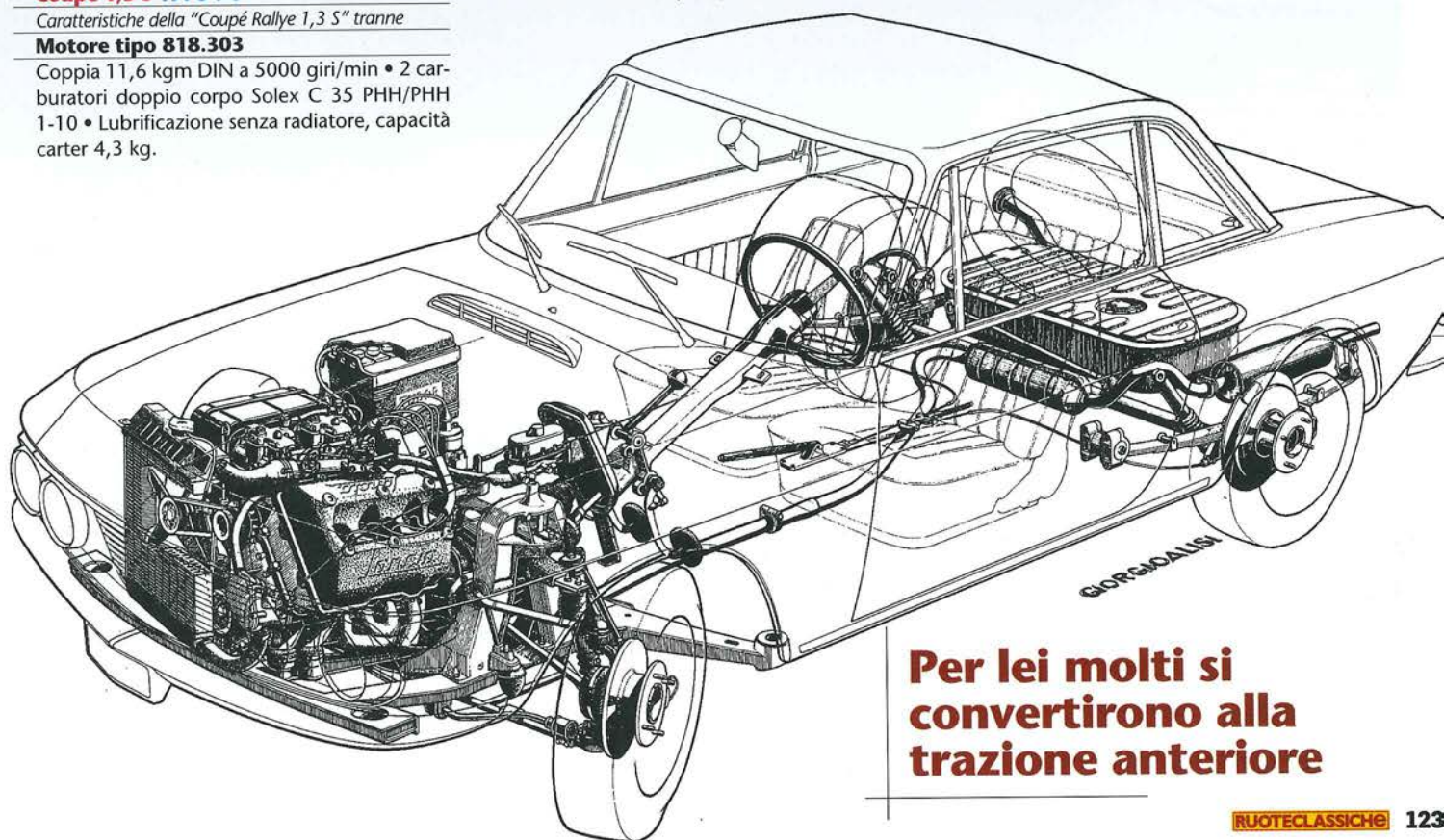
Dimensioni e peso

Peso in ordine di marcia 900 kg.

Gamma colori

Rosso York, Rosso Corsa, Rosso HF, Giallo HF, Grigio HF, Azzurro HF, nero, Marrone Parioli, Beige Mirabello, Bleu Lancia, Verde Ostenda, Grigio Tor di Valle, Bianco Saratoga, Bronzo Longchamps (met.)*, Grigio Escoli (met.)*.

* Solo per la "Lusso"



**Per lei molti si
convertirono alla
trazione anteriore**

Lancia

Fulvia

1976

Coupé 3



L'ultima vergine

Duecento chilometri, la plastica sui pannelli delle porte e il motore senza una macchia di grasso: profuma di nuovo questo esemplare che la Lancia spedì direttamente dalla catena di montaggio al museo. Sulla pista della Mandria non abbiamo osato chiederle troppo

testo e foto di Alfredo Albertini



Miracolosamente sopravvissuta a cambi societari, ad avvicendamenti di dirigenti e alla demolizione dello storico stabilimento di Chivasso, la Lancia "Fulvia 3" classe 1976, numero di telaio 72495 della collezione della Casa torinese è pronta per noi sulla pista della Mandria di Fiat Auto, pochi chilometri a Nord del capoluogo piemontese. Verniciata in Azzurro Portofino metallizzato, ha una caratteristica che la rende davvero unica: non è mai stata immatricolata e ha percorso appena 200 chilometri dal giorno in cui è uscita dalla catena di montaggio, quasi trent'anni fa. Come è infatti abitudine di molte Case automobilistiche, che



accantonano un esemplare nuovo di fabbrica per i posteri, anche alla Lancia, all'epoca, venne deciso di mettere da parte una "Fulvia Coupé" senza nemmeno targarla, lasciando a vista i fori predisposti sul pannello di coda e sul paraurti anteriore. La osserviamo da vicino e ci sembra proprio di tornare indietro nel tempo. Ci sono addirittura le plastiche trasparenti sui pannelli delle porte, come usava una volta, che vengono tolte apposta per noi per scattare le fotografie. Il motore è immacolato, così come gli interni in panno vellutato color giallo-oro. Nel baule, che odora ancora di vernice, ci sono gli attrezzi in dotazione, ovviamente mai usati. Non senza emozione ci mettiamo al volante, che è rivestito



Il preludio della "Beta"
Il nuovo cruscotto della "3" si riconosce per il volante con corona morbida, la strumentazione a fondo chiaro e il pomello di legno, simile a quello della "Beta Coupé".

di poliuretano espanso morbido. La strumentazione, che comprende oltre al tachimetro, al contagiri e all'indicatore del carburante anche il manometro dell'olio, il termometro dell'acqua e l'orologio, ha il fondo chiaro e una grafica più moderna, ma meno bella rispetto alla serie precedente. La leva del cambio non ha più l'indicazione delle marce sul pomello

(ora in legno), che è stata spostata sul mobiletto centrale. Per il resto, a parte piccoli dettagli, ritroviamo lo stesso feeling delle altre "Fulvia Coupé". Ma ora siamo ansiosi di accendere il motore e



200 KM

IN RODAGGIO

Il contachilometri mostra l'effettiva percorrenza della vettura, appena duecento chilometri in poco meno di trent'anni. Si noti in basso il "parziale", che non è stato quasi mai azzerato.

giriamo finalmente la chiave. Il motore, il ben noto quattro cilindri a V di 1,3 litri, è lo stesso della "1,3 S" e dispone di 90 CV DIN. Il suo rumore è ovattato e dà l'impressione di essere ancora legato. E come potrebbe non esserlo, del resto, considerato che fino a oggi ha girato davvero pochissimo. I meccanici Fiat ci assicurano che l'olio è stato cambiato con regolarità e che la batteria viene scollegata quando la vettura rimane ferma. Innestiamo la prima, che è in basso a sinistra essendo il cambio di tipo ZF. L'innesto è gommoso e tutti quelli che hanno avuto la "Fulvia" lo sanno. Passiamo via via alle marce più alte fino alla quinta, gustando il raro piacere di guidare qui, sulla pista della

Mandria, senza traffico e in mezzo al verde dei boschi. Per rispetto al motore cambiamo le marce quando il regime di rotazione è inferiore ai 4000 giri e percorriamo un paio di volte l'intero circuito. La tenuta di strada è quella che ben conosciamo, cioè eccellente: non per niente la "Fulvia Coupé" è stata una delle regine dei rally. Nelle curve più strette è evidente un certo



Un sogno nel cassetto



Al Salone di Francoforte del 2003 venne esposta come show car un'ipotetica futura Lancia "Fulvia". I commenti furono positivi e in molti hanno sperato che la produzione in piccola serie sarebbe stata avviata molto presto, anche perchè la meccanica era quella della Fiat "barchetta", quindi già collaudata. Oggi sappiamo che non è andata così e che questa vettura è destinata a rimanere un esemplare unico. Rispetto alla "Fulvia" dell'epoca, il prototipo ha due soli posti e motore trasversale e non longitudinale. La cilindrata è di 1,8 litri e la potenza di 140 CV con variatore di fase.

sottosterzo, che si può limitare facilmente alleggerendo un po' la pressione del piede sull'acceleratore. Lo sterzo è preciso ma un po' troppo pesante in manovra, una sensazione accentuata dal fatto che, come tutti, siamo un po' troppo viziati dal "servo" delle auto di oggi. Non siamo in grado invece di dare un giudizio sulle prestazioni, perchè non possiamo certo chiedere il massimo a un motore praticamente nuovo. Ricordiamo però che nel corso della prova di Quattroruote

(luglio 1971), la "Coupé 1,3 S" (che, come detto, ha la stessa meccanica della "3") raggiunse una velocità di 165,1 km/h e accelerò da fermo a 100 km/h in 11,2 secondi percorrendo i 400 metri con partenza da fermo in 17 secondi e il chilometro in 33,3 secondi. Dopo aver percorso una decina di chilometri torniamo alla base e restituiamo la "Fulvietta" ai collaudatori della Fiat. Una volta scesi, le giriamo intorno più volte e, anche se la "3" è forse la meno riuscita esteticamente tra le varie serie, concludiamo che un esemplare così lo vorremmo avere volentieri in

garage. Ci dispiacerebbe solo rischiare di danneggiarlo utilizzandolo nel traffico. Difficile invece dare una valutazione commerciale a questo esemplare, anche ammettendo che sia in vendita. Una "3" qualsiasi, in ottime condizioni, è quotata 4000 euro. Azzardiamo un valore di 6-7000 euro, considerando le sue condizioni davvero uniche. E sarebbe sicuramente un ottimo investimento. ■



NEL MOTORE

Carta d'identità

La targhetta di identificazione, posta nel vano motore, mostra tutte le indicazioni sull'origine del veicolo. Il numero di telaio, punzonato sul bordo del cofano, è 72495, mentre la sigla di identificazione è 818 630.



Da immatricolare

Questo esemplare fa parte della collezione di vetture storiche di Fiat Auto. Come si può vedere, non è mai stato immatricolato.

