

Mensile - Gennaio / Febbraio 1995
Sped. abb. post. - 50%
Milano c.m.p. 2 - Roserio



Anno XXXV - N. 1 - L. 10.000

LA MANOVELLA

E RUOTE A RAGGI

CACCIA AL TESORO A BOLOGNA :
LE MOTO CHE CIRCOLAVANO NEL 1925
MV E GILERA QUATTRO CILINDRI
I LORO PRIMI TRENT'ANNI:
LANCIA FULVIA COUPÉ
FIAT 500 F



GIORGIO NADA EDITORE

LANCIA FULVIA COUPÉ

di MAURIZIO TABUCCHI

La Casa torinese presenta alla stampa italiana la nuova Fulvia coupé, sportiva molto elegante, che nasce dalla felice intesa del professor Antonio Fessia e dello stilista Piero Castagnero. Una linea tuttora moderna si fonde con una meccanica caratterizzata dalla trazione anteriore. E, grazie alle numerose vittorie ottenute in campo internazionale dalla sorella HF, è rimasta straordinariamente attuale a dispetto dei suoi trent'anni di età



Generalizzando, si può dire che la Lancia Fulvia coupé è, tra le vetture storiche dell'ultima generazione, quella che attualmente riscuote il maggior interesse collezionistico.

Elegante, confortevole, dotata di una linea ancora moderna, ottiene consensi sia che la si utilizzi abitualmente, sia che la si riservi per manifestazioni e raduni.

Non potendo definirla vettura "rara", il suo interesse storico si concentra di conseguenza soprattutto sulle versioni sportive.

È infatti dalle serie HF che deriva una buona parte del fascino che la rende così preziosa. Alle Fulvia coupé 1965 spetta comunque, proprio per la sua primogenitura, un particolare vantaggio storico sulle altre.

Quale sorte sarebbe toccata alla Fulvia coupé se le sorelle altolocate, le HF, non avessero conquistato quella serie incessante di successi? Probabilmente sarebbe stata considerata niente di più di quell'elegante, gradevole e un po' sofisticato coupé che sembra fatto



PROTOTIPO

Qui accanto, il prototipo della Fulvia coupé. Da notare i fanali posteriori invertiti rispetto alla versione di serie. In basso, la prima serie della sportiva torinese viene spesso chiamata col soprannome "leva lunga", un termine che deriva dall'asta del cambio che successivamente sarà accorciata. Nella foto a piede pagina, una parata di coupé sotto il sole.

apposta per le signore, come dicevano gli alfisti, fieri delle loro virili GT.

Invece, con il tempo, la Fulvia coupé li ha sonoramente smentiti, conquistando prestigio e interesse anche tra chi ama le vetture più maschie. Inoltre, essendo rimasta straordinariamente attuale a dispetto dei suoi trent'anni, riesce ad affascinare anche i giovani.

Indiscutibile perciò il suo grande interesse collezionistico, sicuramente tra i più alti attualmente. Meno rilevante, se generalizzato, quello storico, non potendosi distribuire in eguale misura su tutti i modelli prodotti.

Notevole invece se riferito alle serie sportive. Occorre tener infatti sempre presente che l'attitudine alle corse di un modello e ancor più un onorevole palmarès (peraltro straordinario nel caso della Fulvia), è in grado di condizionare profondamente le predilezioni degli appassionati. Il





FELICE CONNUBIO

La Fulvia coupé viene ufficialmente presentata al Salone dell'Automobile di Ginevra del 1965. Viene costruita nello stabilimento di Chivasso, utilizzando le stesse attrezzature della berlina e buona parte dei componenti. Come nel caso della berlina anche il coupé è un risultato del felice accordo fra la razionalità tecnica del professor Antonio Fessia e la fantasia dello stilista Piero Castagnero. Il padiglione è molto luminoso e, a dispetto dell'aspetto sportivo, offre una confortevole abitabilità per due persone, con la possibilità di ospitarne altre due sul divano posteriore. Le sue dimensioni sono piuttosto contenute: rispetto alla quattro porte, il coupé ha un passo ridotto di 150 mm e di conseguenza la lunghezza è scesa di 135 mm. Anche l'altezza era leggermente inferiore, mentre le altre dimensioni sono invariate. Il motore della Fulvia coupé, dato il maggior alesaggio, ha una cilindrata di 1216 cc. Due i carburatori, a doppio corpo; la potenza è di 80 CV a 6000 giri/min e la velocità massima di 160 km/h.

sapore della pista provoca infatti forti sensazioni, una peculiarità che forse più di ogni altra determina oggi l'importanza di una vettura del passato. Ebbene, queste sensazioni, come ben sanno i pubblicitari e gli esperti di marketing, si trasferisce automaticamente anche ai modelli stradali. Per cui anche il coupé Fulvia beneficia, oggi come ieri, di quelle stesse sinergie che in pas-

sato travasarono su di lei grazie agli strepitosi risultati che Sandro Munari riuscì ad ottenere con l'HF. Compresa la prima serie che era nata con ben altra immagine e obiettivi. Il professor Antonio Fessia, il progettista, il fautore del tutto avanti, non l'aveva infatti certo pensata per le corse; la sua innovazione, già lungamente sperimentata sulla Flavia, la trazione anteriore, doveva rappresentare qualcosa di diverso, allo stesso tempo rivoluziona-

rio e razionale, ma non certo un'opportunità per vincere i rally. E la Fulvia coupé di rally non ne avrebbe vinti nemmeno uno con il suo motorino da 80 CV SAE (quelli ottimistici, misurati senza tutti i vari accessori che assorbono potenza) che, sia pure con una leggera maggiorazione di cilindrata, proveniva direttamente dalla ancora più tranquilla 2C. Se mai all'inizio ci fu un confronto "sportivo",

questo fu di ben altro tipo. In un'Italia dove stava esplodendo il miracolo economico, la Fulvia coupé si impone inizialmente come un fatto di costume. Era un mito, la fuoriserie, che diventava finalmente accessibile a molti. E se mai ci fu competizione, questa visse non di duelli ma delle interminabili discussioni fra lancisti e alfisti: i primi quegli educati giovanotti della buona borghesia con i capelli corti



FULVIA COUPÉ SAFARI

Qui accanto, la Safari rappresenta l'ultima discendente delle Fulvia. La sua componentistica è tutto un déjà-vu della produzione del coupé della Casa torinese, eccezion fatta per lo specchietto retrovisore esterno e per la tappezzeria in tessuto denim. Sopra, una vista degli interni della Fulvia coupé Rallye 1.3.



e le sfumature alta, i secondi un po' più scavezzaccolli e anticonformisti, che forse già pensavano al 1968, ma tutti comunque, animati da una passione profonda per l'automobile che forse oggi è decisamente tramontata. Come viene considerata dall'ASI la Fulvia coupé? Poco dopo il compimento dei venti anni, la serie 818.130 (sigla che identifica la prima serie), è stata già inserita nella Lista chiusa, categoria Post Classic, ottenendo lo stato di veicolo di interesse storico e collezionistico.

Successivamente, anche la seconda serie, contraddistinta dalla sigla 818.330, ha acquistato la stessa ufficializzazione.

Per queste vetture non sarà quindi necessario attendere il compimento dei trent'anni per entrare nel novero delle auto da collezione. I trent'anni che oggi la Fulvia coupé festeggia, testimoniano comunque che più passa il tempo, più cresce l'interesse nei suoi confronti. Il che è un ottimo segnale di maggior gradimento anche per il futuro.

**LANCIA
TORINO**

AUTOVETTURA

* Tipo **818.130** se guida a sinistra e tipo **818.131** se guida a destra (LANCIA "FULVIA COUPÉ")

ANNO 1965

Per le serie successive vedi retro

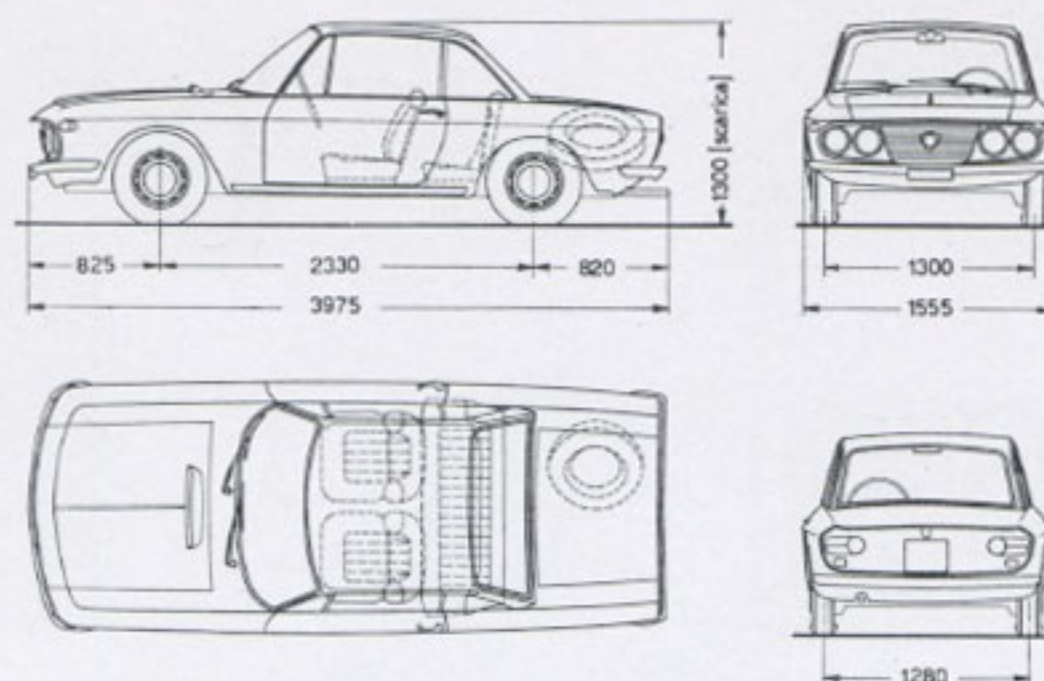
Omologata dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

Ispettorato Generale M.C.T.C.

Certificato n. 4050 OM in data 28 Aprile 1965

E' autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità

(3° comma art. 53 del T.U. - 15-6-1959 n. 393)



PUNZONATURA: ved. pag. 4

* TIPO DELLA STRUTTURA:

Carrozzeria:	scocca portante
Posti	chiusa
sedile anteriore	n. 2
totali	4

DIMENSIONI

Lunghezza max	m	3,975
Larghezza max		1,555
Altezza minima dal suolo (a carico)		0,120
Passo (a carico)		2,330
Diametro minimo di volta		10,500
Carreggiata (a carico)	anteriore	1,300
	posteriore	1,280

PESI

Tara kg 950 + conducente kg 70 =	kg	1020
Peso complessivo		1270
Peso max ammesso su asse	anteriore	720
	posteriore	720

* STERZO:

vettura tipo 818.130, a sinistra

vettura tipo 818.131, a destra

SOSPENSIONI

Anteriore: a ruote indipendenti, a balestra trasversale con barra stabilizzatrice; ammortizzatori idraulici.
Posteriore: a balestre longitudinali con barra di reazione trasversale e barra stabilizzatrice; ammortizzatori idraulici.

RUOTE

motrici:	anteriori
con cerchio	4 1/2 x 14
Pneumatici	anteriori 5,50 - 14 X/145 - 14 X
	posteriori 5,50 - 14 X/145 - 14 X

* FRENI (v. retro).

MOTORE

Posizione	anteriore
Denominazione o Modello	818.130
Funzionamento:	motore Otto

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta una nuova omologazione.

* Tempi	n.	4
* Cilindri		4
* Diametro cilindri	mm	76
* Corsa		67
* Cilindrata totale	cm ³	1216
* Potenza fiscale	Cv	14
Rapporto di compressione		9
* Potenza massima (norme I.G.M.)	Cv	78,6
	a giri/l'	6000
Coppia massima (norme I.G.M.)	kgm	10,4
	a giri/l'	4300

Raffreddamento: ad acqua, con pompa e radiatore

FRIZIONE:

monodisco a secco

CAMBIO DI VELOCITÀ

N. 4 marce in avanti e retromarcia

Marce	Rapporti cambio	* Velocità calcolata a n. giri max potenza			
		Rapporto finale pignone-corona			
		1:3,91			
1*	1:3,69	45			
2*	1:2,18	77			
3*	1:1,42	118			
4*	1:1	168			
RM	1:4,11	41			

* TRASMISSIONE:

meccanica

PRESTAZIONI

1 km	partenza da fermo:	sec	37,3
	lanciato:	sec	22,4

Velocità max effettiva: km/h 160,71

Consumo (norme CUNA): l/100 km 8,5

IMPIANTO ELETTRICO

Dinamo:	Volt 12	Watt 360
Batteria:	Volt 12	Ah 42

Dispositivi illuminazione e segnalamento: regolamentari

SERBATOIO: capacità totale litri 38

SILENZIATORE (v. interno).

TRADIZIONE VINCENTE

La politica commerciale della Lancia attribuisce da sempre una notevole funzione d'immagine alle derivate sportive. E dai primi anni Cinquanta, cioè dall'Aurelia, che la Casa torinese usa affiancare ai modelli turistici le corrispondenti versioni coupé e spider, offerte direttamente attraverso la rete di vendita ufficiale e quindi senza trattative dirette con i carrozzieri. Anche la Fulvia coupé continua questa tradizione ereditando l'ideale testimone lasciatale dalla Appia Sport. La sua linea è caratterizzata dal doppio diedro perimetrale, originato dal muso ed esteso alle fiancate con l'eccezione della coda, secondo il motivo (in questo caso addolcito) che determina la cosiddetta linea "a saponella" della Chevrolet Corvair, della Fiat 1300 e della NSU Prinz. Le dimensioni esterne molto contenute (come possiamo dedurre dalla fiche di omologazione della versione di 1,2 litri che riproduciamo qui accanto) contribuiscono a renderla piacevole e gradevole ad un vasto pubblico, compreso quello femminile. Della versione 1200 ne sono stati costruiti 20.436 esemplari.

LANCIA

TORINO

AUTOVETTURA

*Tipo **818.140** se guida a sinistra e tipo **818.141** se guida a destra (LANCIA "FULVIA COUPE" H.F.)

ANNO 1966

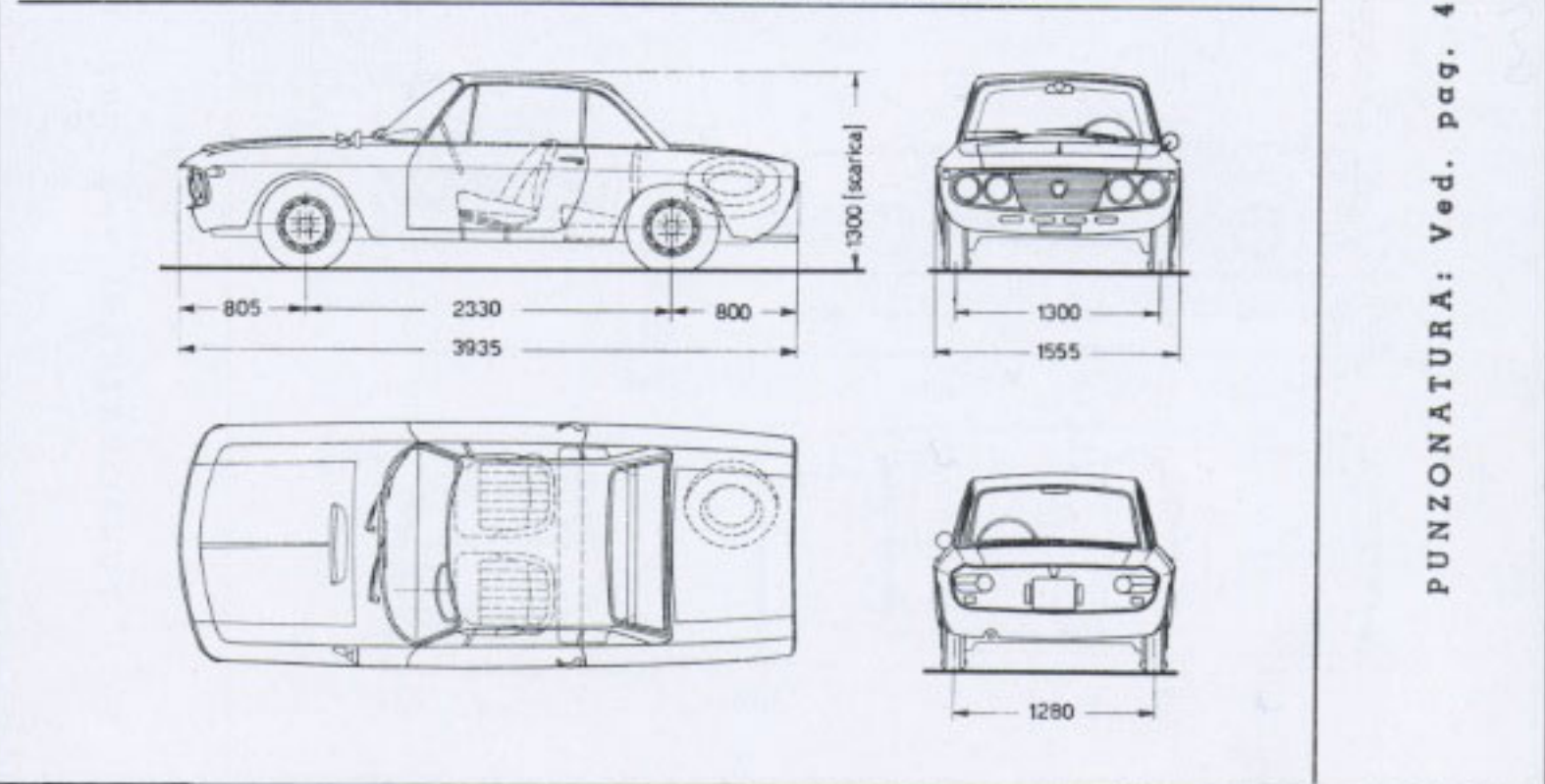
Omologata dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

Ispettorato Generale M.C.T.C.

Certificato n. 4596 OM in data 17 Marzo 1966

E' autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità

(3° comma art. 53 del T.U. - 15-6-1959 n. 393)



*** TIPO DELLA STRUTTURA:** scocca portante

Carrozzeria: chiusa

Posti } sedile anteriore n. 2

 } totali n. 4

 i 2 posti posteriori sono di dimensioni ridotte

DIMENSIONI

Lunghezza max m 3,935

Larghezza max » 1,555

Altezza minima dal suolo (a carico) » 0,120

* Passo (a carico) » 2,330

Diametro minimo di volta » 10,500

* Carreggiata (a carico) } anteriore » 1,300

 } posteriore » 1,280

PESI

Tara kg 825 + conducente kg 70 = kg 895

* Peso complessivo » 1145

* Peso max ammesso su asse } anteriore » 720

 } posteriore » 720

*** STERZO:** } vettura tipo 818.140, a sinistra

 } vettura tipo 818.141, a destra

SOSPENSIONI

Anteriore: a ruote indipendenti, a balestra trasversale con barra stabilizzatrice; ammortizzatori idraulici.

Posteriore: a balestre longitudinali con barra di reazione trasversale e barra stabilizzatrice; ammortizzatori idraulici.

RUOTE } motrici anteriori

 } con cerchio 4 1/2 J x 14

Pneumatici } anteriori 5,50 - 14 X/145 - 14 X

 } posteriori 5,50 - 14 X/145 - 14 X

*** FRENI (ved. pag. 2)**

MOTORE

* Posizione anteriore

* Denominazione o Modello 818.140

* Funzionamento: motore Otto

* Tempi n. 4

* Cilindri n. 4

* Diametro cilindri mm 76

* Corsa » 67

* Cilindrata totale cm³ 1216

* Potenza fiscale Cv 14

Rapporto di compressione 9

* Potenza massima (norme I.G.M.) { Cv 86,7

 } a giri/l' 6200

Coppia massima (norme I.G.M.) { kgm 10,5

 } a giri/l' 5000

Raffreddamento: ad acqua, con pompa e radiatore

FRIZIONE: monodisco a secco

CAMBIO DI VELOCITA

N. 4 marce in avanti e retromarcia

Marce	Rapporti cambio	* Velocità calcolata a n. giri max potenza Rapporto finale pignone-corona			
		1:3,70	1:3,91		
1*	1:3,69	50	47		
2*	1:2,18	84	80		
3*	1:1,42	129	122		
4*	1:1	183	173		
RM	1:4,11	45	42		

*** TRASMISSIONE:** meccanica

PRESTAZIONI } 1 km } partenza da fermo: sec 36

 } lanciato: sec 22,35

 } Velocità max effettiva: km/h 161,07

 } Consumo (norme CUNA): 1/100 km 9,26

IMPIANTO ELETTRICO

Dinamo: Volt 12 Watt 360

Batteria: Volt 12 Ah 42

Dispositivi illuminazione e segnalamento: regolamentari

SERBATOIO: capacità totale litri 38

SILENZIATORE (ved. pag. 3)

Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta una nuova omologazione.



La livrea rosso cupo con strisce giallo-blu, i cerchi delle ruote verniciati in chiaro e privi di coppa, l'assenza di paraurti e soprattutto la vistosa scritta "HF" sulle fiancate sono diventate l'emblema di una stagione felice e il sogno di molti piloti. Con questa vettura la Lancia raggiunge, nel volgere di poco tempo, traguardi che la riportano ai fasti degli anni Cinquanta e avrà un ruolo decisivo nel promuovere il rally fra le specialità più seguite dagli appassionati italiani