

auto

italiana



**REGAZZONI
DALLA
TECNO
ALLA
FERRARI**

CAMPIONATO DI TASMANIA: AMON COMINCIA BENE

LE PROTAGONISTE DEI RALLIES: LANCIA FULVIA HFR

LANCIA FULVIA HFR

a cura di ALDO SEREGNI
disegni di CLAUDIO GUIDI

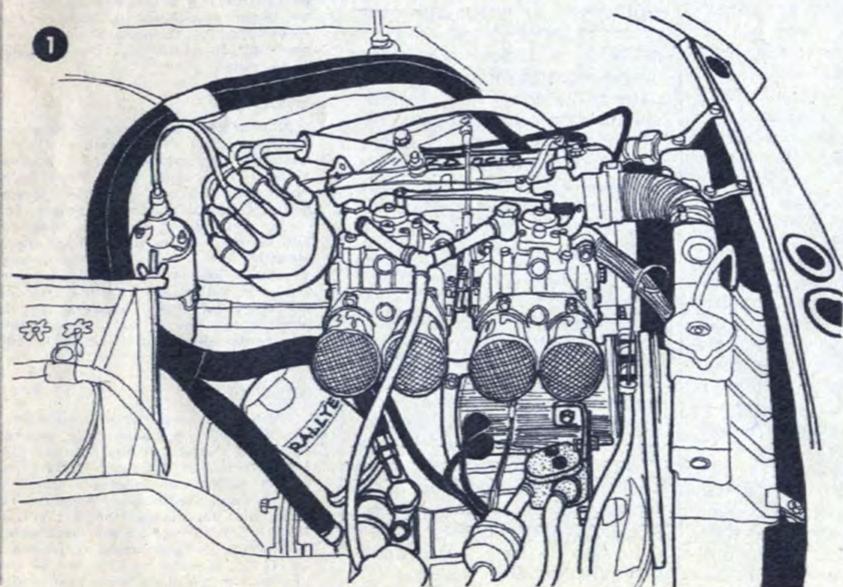


La Lancia è la casa automobilistica italiana che da più anni si dedica ai rallies. E le affermazioni non sono mancate, meno quest'anno. Infatti prima l'incidente di Montecarlo (dove per i Lombardini) e poi la tragica perdita di Leo Cella unita alla lunga convalescenza di Sandro Munari dopo lo stesso incidente di Montecarlo, hanno fatto sì che per la Lancia il 1968 sia risultato un anno "no".

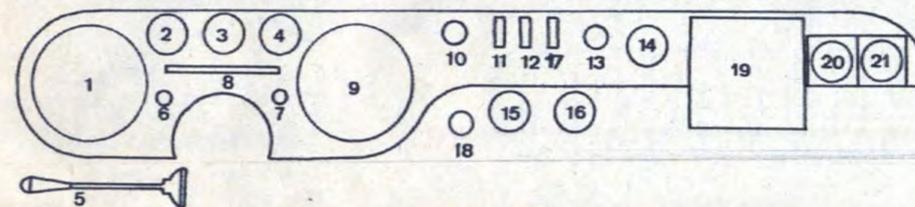
Oltre a queste ragioni è da considerare altresì che le Fulvia HFR di 1300 cc. hanno difettato in potenza contro le più forti avversarie quali la Porsche, la Ford ed



Il frontale della Fulvia HFR con i fari italiani prodotti dalla Carello



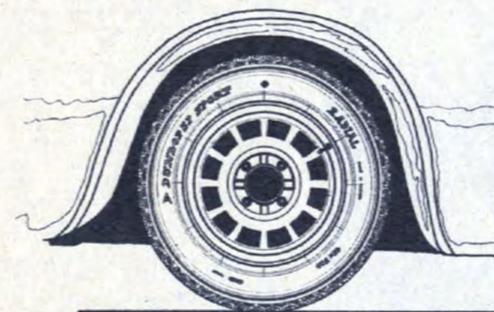
Il motore 1300 cc. visto qui dal lato delle trombette di aspirazione dei due carburatori doppio corpo Weber



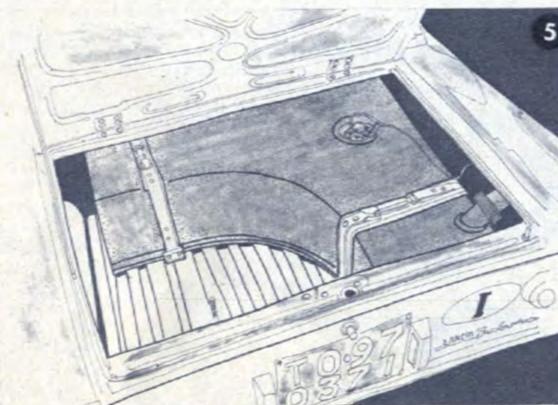
1. Tachimetro; 2. Livello carburante; 3. Termometro acqua; 4. Manometro olio; 5. Commutatore luci principali e indicatore direzione; 6. Azzeratore contachilometri; 7. Luce spia termostato; 8. Spie luminose lampeggiatori direzione, freno a mano e starter; 9. Contagiri; 10. Interruttore fari principali; 11. Interruttore fari supplementari anti-nebbia; 12. Elettroventilatore; 13. Lavavetro; 14. Termometro olio; 15. Amperometro; 16. Termometro acqua supplementare; 17. Tergicristalli; 18. Chiave accensione; 19. Mediometri Halda; 20-21. Cronometri.

anche l'Alpine, che, pur essendo anch'essa una 1300 cc. è apparsa più leggera e maneggevole della nostra vettura. Per questa seconda ragione la Lancia ha fatto debuttare al Tour de Corse le sue nuove HF 1600 cc. che hanno denunciato alcuni inevitabili "mali di gioventù" pur aggiudicandosi il secondo posto assoluto con i fortissimi Aaltonen-Liddon, recenti nuovi acquisti della casa torinese. La stessa 1600 ha poi partecipato al R.A.C. Rally in Inghilterra sfiorando di nuovo il successo sempre con Aaltonen-Liddon. Per questo 1969 i dirigenti della Lancia si aspettano perciò dei buoni risultati dall'ultima nata, che nella sua prima uscita denunciava una potenza di circa 140 CV ma con una fantastica curva di coppia.

La 1300 è (come tutte le Fulvia d'altra parte) una vettura a trazione e motore anteriore, quattro cilindri ad asse a camme in testa, con due carburatori Weber doppio corpo ed in grado di erogare (nelle versioni Rally) 120/125 CV. La Fulvia HFR, predilige i percorsi innevati, ghiacciati o bagnati, o comunque con ridotto coefficiente di aderenza. Anche sulle strade sterrate la Fulvia HFR è fortissima, ma sui tracciati con fondo molto sassoso risulta piuttosto affaticante per il pilota a seconda del tipo di pneumatici impiegato.



Il cerchione in lega leggera Campagnolo



L'ultimo serbatoio "grande" omologato sulle Fulvia HFR

