



1966-69

4 Le Sportive

Matra Djet 5 S
Lancia Flavia Sport Zagato 1.8 HF
Alfa Romeo Giulia GTA Autodelta
Shelby Mustang GT 350
Lotus Europa
Porsche 911 S
Lancia Fulvia Coupé HF
Renault 8 Gordini
Maserati Mistral 3.7
De Sanctis Formula 850
Matra M 530
Porsche 911 Sportomatic
Opel Kadett LS Rallye 1.9 S
Lamborghini P 400 Miura
Alfa Romeo 33 Stradale
Alfa Romeo 33/2 Daytona
Austin Mini Cooper S Rally
Alfa Romeo Giulia GTA 1300 Junior



RUOTECLASSICHE

auto

italiana

**BUONO
SCONTO (50%)
PER LA MOSTRA
SPORTIVA
DI TORINO**



**QUATTRO
NOVITA'
LANCIA**

**LE FOTO
DELLA
FIAT 124
COUPE'**

**PROVA
SU STRADA
DELLA
FULVIA HF**

Mila Stanic e la Lancia Fulvia HF



LE PROVE
SU STRADA DI
auto
italiana



Le rilevazioni sono state effettuate dall'ISAM, Istituto Sperimentale Auto e Motori S.p.A. con sede in via Valsertiana, 3-b a Roma, che esegue le prove per la consorella "Quattroruote".

LANCIA FULVIA HF



Con questa vettura Claudine Bouchet
ha vinto la Coppa delle Dame
al 9° Critérium Alpin Fleurs et Parfums 1966

Dopo la Lancia Flavia HF proviamo questa volta per i nostri lettori la Fulvia HF, una vettura cioè che dopo i numerosi successi ottenuti nel '66 ha già dato quest'anno una grossa soddisfazione alla Casa torinese nel Rally di Montecarlo. E' questa una vettura decisamente da rally che, pur non avendo punte eccezionali di velocità massima, consente però sotto una abile guida di realizzare, su circuiti tormentati e specialmente se con fondo a basso coefficiente di aderenza, medie veramente rimarchevoli.

La velocità massima da noi riscontrata è superiore a quella registrata nelle prove di omologazione all'Ispettorato della Motorizzazione e riportata nella fiche rilasciata alla Casa; la ripresa ha buoni valori che sareb-

bero senz'altro migliori se fosse possibile affaticare un po' di più la frizione che, almeno nel modello da noi provato, aveva un'eccessiva tendenza a slittare in special modo nei cambi effettuati con rapidità. Contenuto il consumo di carburante. Il motore generoso è molto ben calcolato, si ha quindi la possibilità di una buona utilizzazione anche a regimi non eccessivamente elevati. La tenuta di strada è quella classica delle trazioni anteriori con un carico portato in avanti. Buona la frenata che risente, come d'altro canto è logico, di un po' di leggerezza del retrotreno e lo sforzo al pedale è appropriato per una vettura di caratteristiche sportive. Anche la posizione di guida è decisamente buona ed intonata con le caratteristiche generali

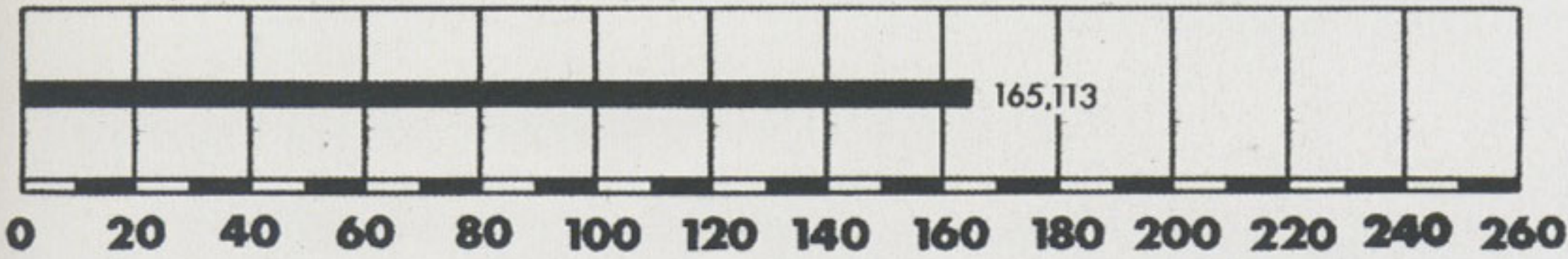
della vettura. Buona la visibilità sia anteriore che laterale grazie alla limitata altezza della linea di cintura ed alle dimensioni dei montanti. Ottima, ben visibile e di rapida lettura la strumentazione che comprende tutti i più importanti strumenti necessari ad una completa conoscenza delle condizioni di funzionamento del motore. Un lieve appunto va fatto allo sterzo che ci sembra troppo demoltiplicato per una vettura sportiva. Comoda la posizione dei vari comandi; cambio ben sincronizzato e di facile manovra.

Nel complesso la Fulvia HF è vettura senz'altro piacevole, capace specie nei circuiti tormentati di dare a chi la guida grosse soddisfazioni grazie alle caratteristiche complessive, che ne facilitano l'inserimento in curva.



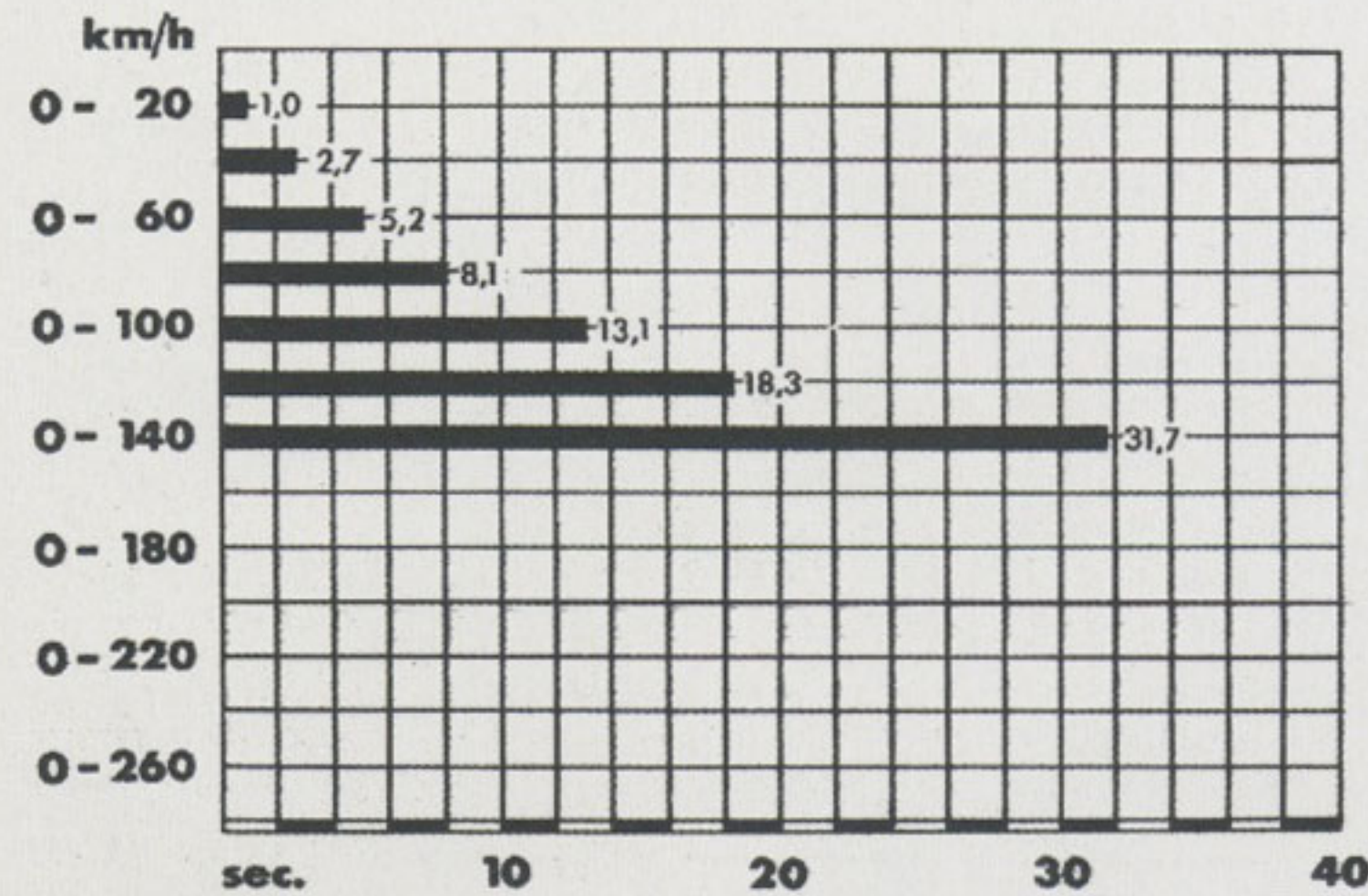
Velocità massima

La velocità massima rilevata su una base di 200 metri con cronometraggio a cellula fotoelettrica, è risultata, nella media dei due passaggi, di 165,113 km/h



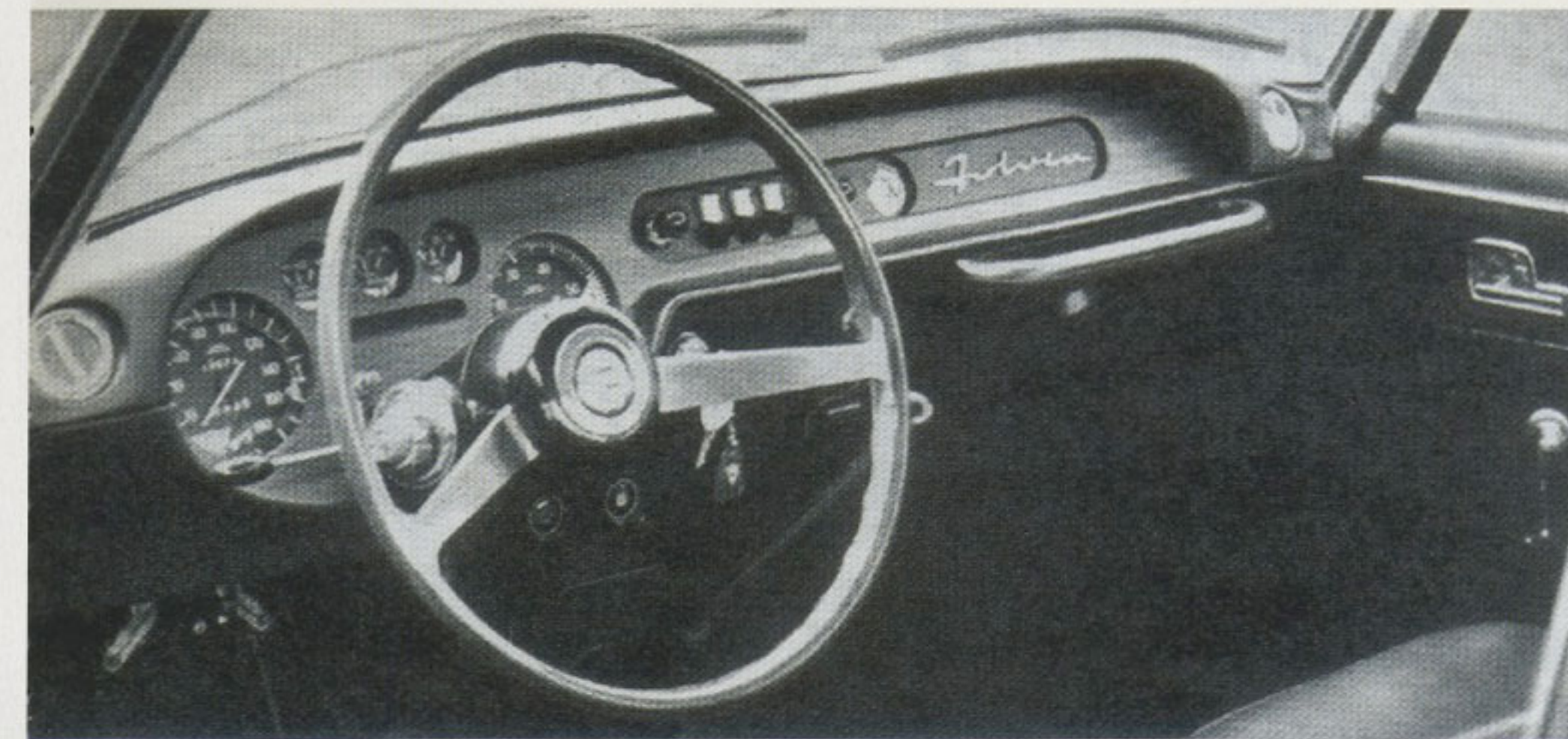
Accelerazione da fermo

Il grafico a lato riporta i tempi necessari alla Lancia Fulvia HF coupé per raggiungere, con l'uso del cambio, le varie velocità. Inoltre la Fulvia HF ha percorso il Km. da fermo, sempre con l'uso del cambio, in 34"675, pari ad una velocità media di 103,821 km/h. Gli ultimi cinque metri del chilometro di base sono stati percorsi dalla Fulvia HF alla velocità di 143,597 km/h.

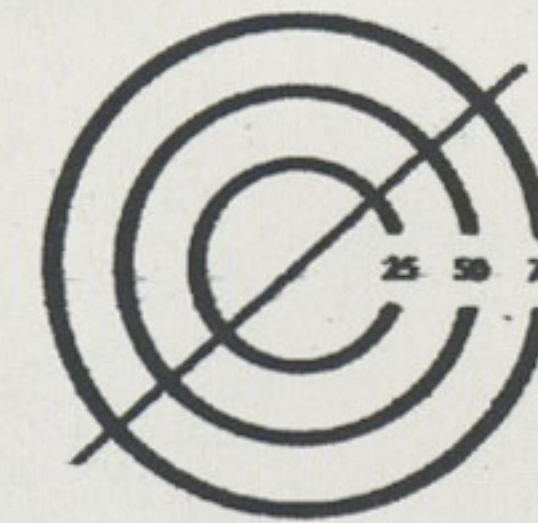


Prova In salita

La prova viene effettuata sulla salita del Tuscolo, nel comune di Grottaferrata, nei pressi di Frascati (Roma). Il percorso misura chilometri 3,200, con un dislivello di 170 metri tra partenza ed arrivo. La Lancia Fulvia coupé HF con fondo stradale in buone condizioni, ha coperto il percorso in 2'23"1, alla media di 80,503 km/h.

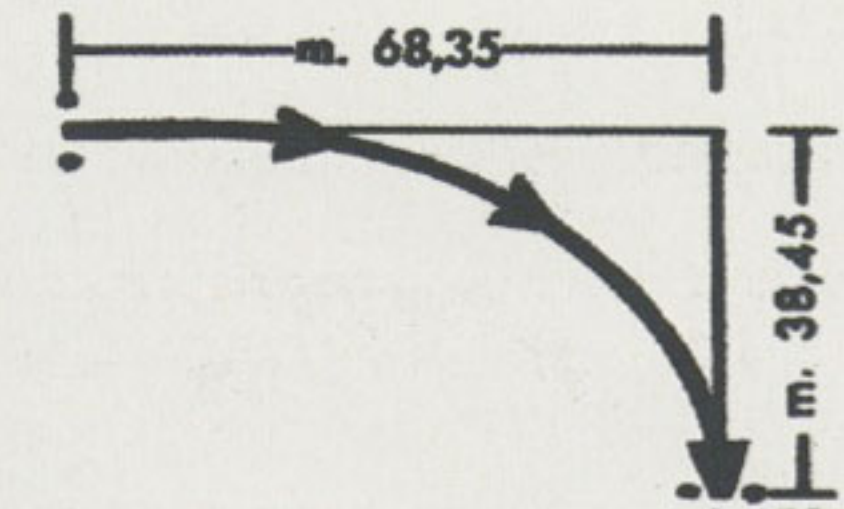


Cerchi



Su una base piana sono tracciati tre cerchi aventi rispettivamente diametro di 25, 50 e 75 metri. I cerchi vengono percorsi nei due sensi, sino al comparire di fenomeni di sbandata. Il tempo viene rilevato mediante apparecchiature scriventi in grado di registrare il decimillesimo di secondo. La Lancia Fulvia coupé HF ha percorso il cerchio da 25 m. in 8"87 alla media di 31,860 km/h., il cerchio da 50 m. in 12"30 alla media di 45,951 km/h. e il cerchio da 75 m. in 15"07 alla media di 56,257 chilometri orari.

Clotoide



Su una base piana è stata tracciata una curva il cui raggio varia con continuità da un valore infinito ad un valore minimo, raccordando due tracciati a 90° tra loro. Con questa prova si determina la velocità massima a cui la vettura in esame consente al guidatore di percorrere il tracciato (delimitato da coni di gomma e con cellule fotoelettriche per il rilevamento della velocità di 10 in 10 metri) senza che intervengano fenomeni di sbandamento. La clotoide viene percorsa in quarta marcia e senza far uso del freno. La clotoide percorsa dalla Lancia Fulvia coupé HF aveva nel traguardo di uscita un raggio minimo di 27,95 m. Il percorso migliore, prima che si manifestassero fenomeni di sbandamento, è stato coperto in 4"58. La velocità di entrata è stata di 73,426 km/h., quella di uscita di 63,691 chilometri orari.

Prova a Vallelunga

Tempo sul giro (1.800 m.): 1'10"9842 media km/h. 91,288

La prova viene effettuata sul circuito di chilometri 1,800 di Vallelunga ed è basata su cinque giri di cui quattro di prova e uno, il migliore, per la rilevazione del tempo. Abbiamo fatto ricorso ad un pilota a suo agio su questo circuito: Natili. Il miglior tempo è stato pari a 1'10"9842, corrispondente ad una media di 91,288 km/h. E' stata inoltre rilevata la velocità massima raggiunta nel tratto più veloce del circuito, e cioè nello spazio di 10 metri prima della staccata della curva Roma. Tale tratto è stato percorso nel tempo di 0,2801, pari a 128,526 chilometri orari.

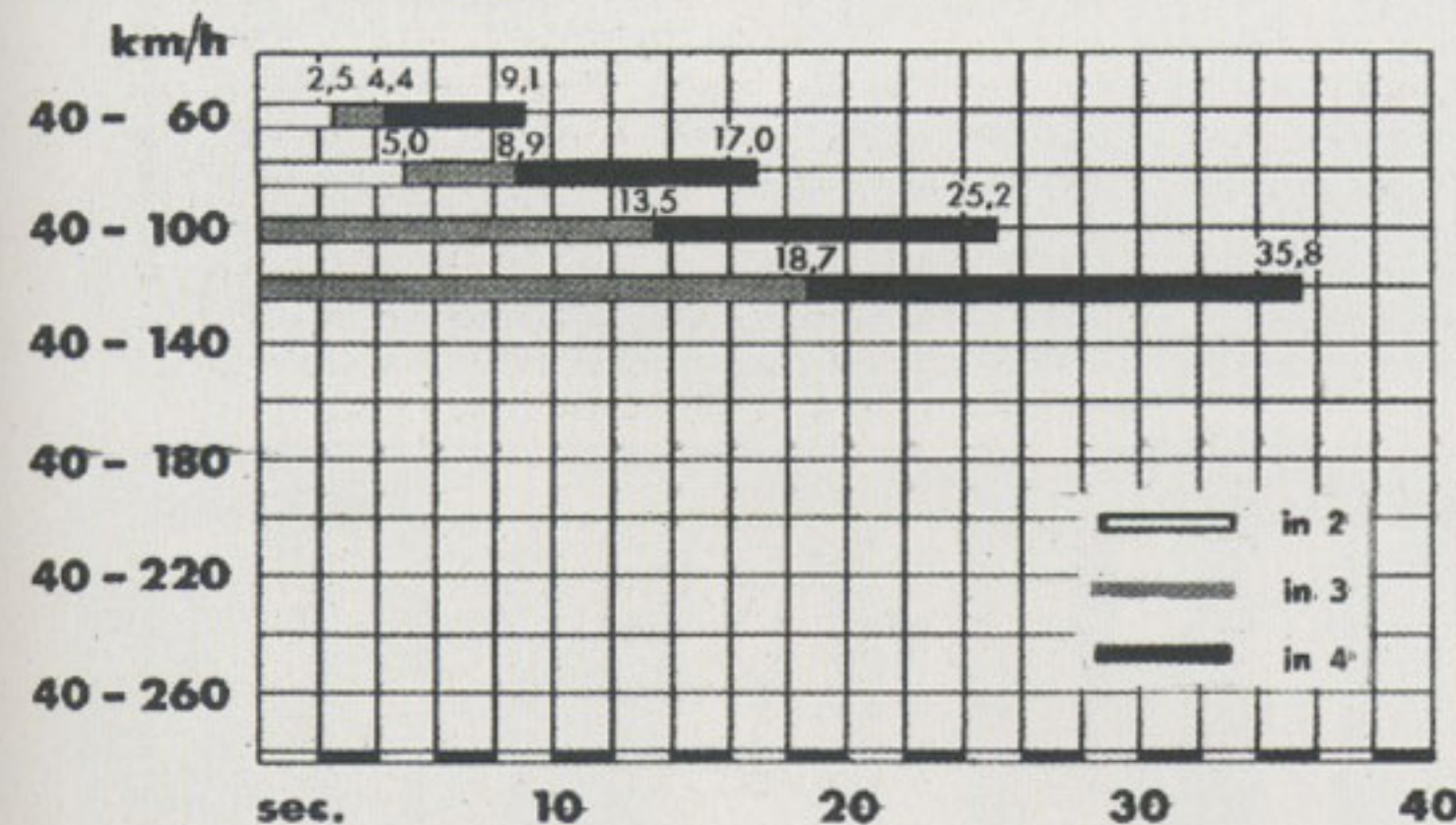


La bandierina indica il tratto prospiciente le tribune, dove è stato effettuato il rilievo della velocità massima

Prove su strada già pubblicate

N. 13-1965 Fiat Abarth 695; n. 18-1965 Asea 1000 GT; n. 22-1965 Fiat Abarth OT 1000; n. 26-1965 R8 Gordini; n. 31-1965 Jaguar E 4-2; n. 34/35-1965 Tecno K 250; n. 44-1965 Porsche 911; n. 49-1965 Bizzarri GT 5300 Strada; n. 2-1966 Brabham F3; n. 8-1966 Giulia GTA; n. 14-1966 Alpine 1300; n. 18-1966 Fiat 124; n. 23-1966 Matra Djet 55; n. 27-1966 Lancia Flavia HF; n. 39-1966 Alfa Romeo GTA Autodelta; n. 41-1966 Alfa Romeo GT 1300 Jr.; n. 46-1966 Ford Mustang GT 350; n. 50-1966 Porsche 911 S; n. 1-1967 Fiat 124 Sport.

Ripresa da 40 Km/h.



Nella ripresa, la Lancia Fulvia coupé HF ha ottenuto le prestazioni riportate in questo grafico, in cui sono indicati i tempi relativi all'uso delle varie marce. La vettura di prova ha coperto il chilometro con partenza da 40 km/h. e cambio in quarta marcia, in 41"315, alla media di 87,135 km/h. La velocità di uscita, misurata sugli ultimi cinque metri della base, è stata di 143,597 chilometri orari.

Consumo

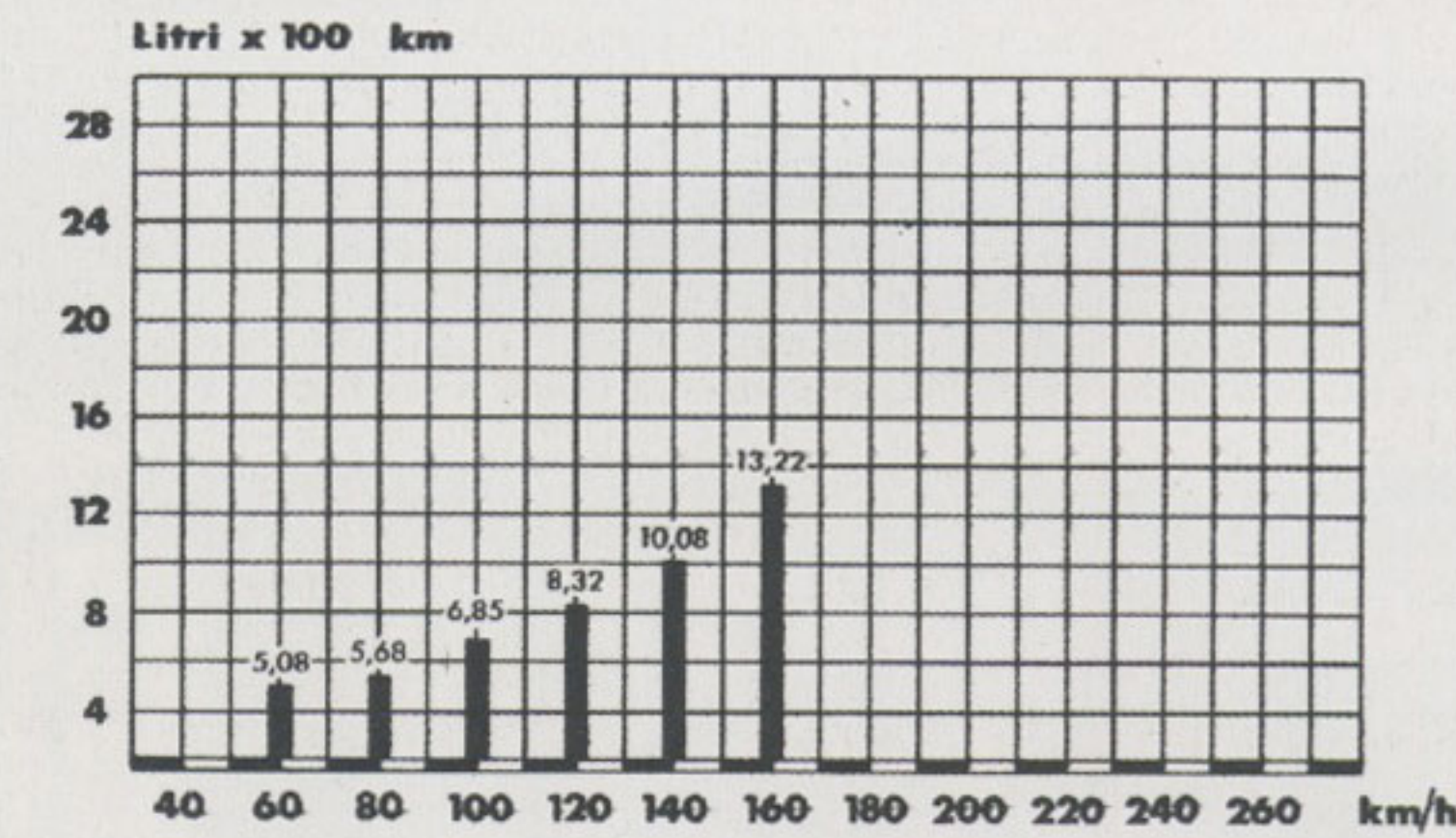
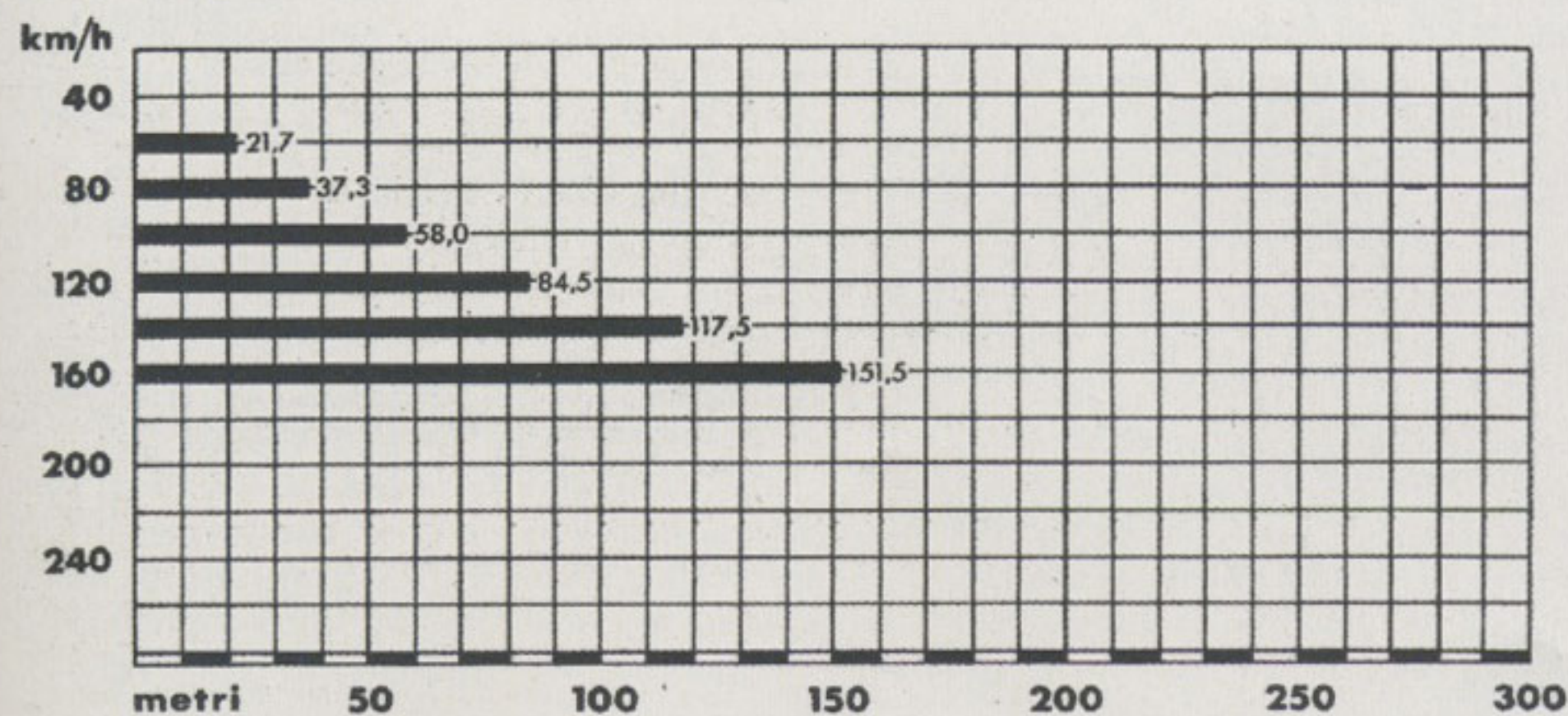


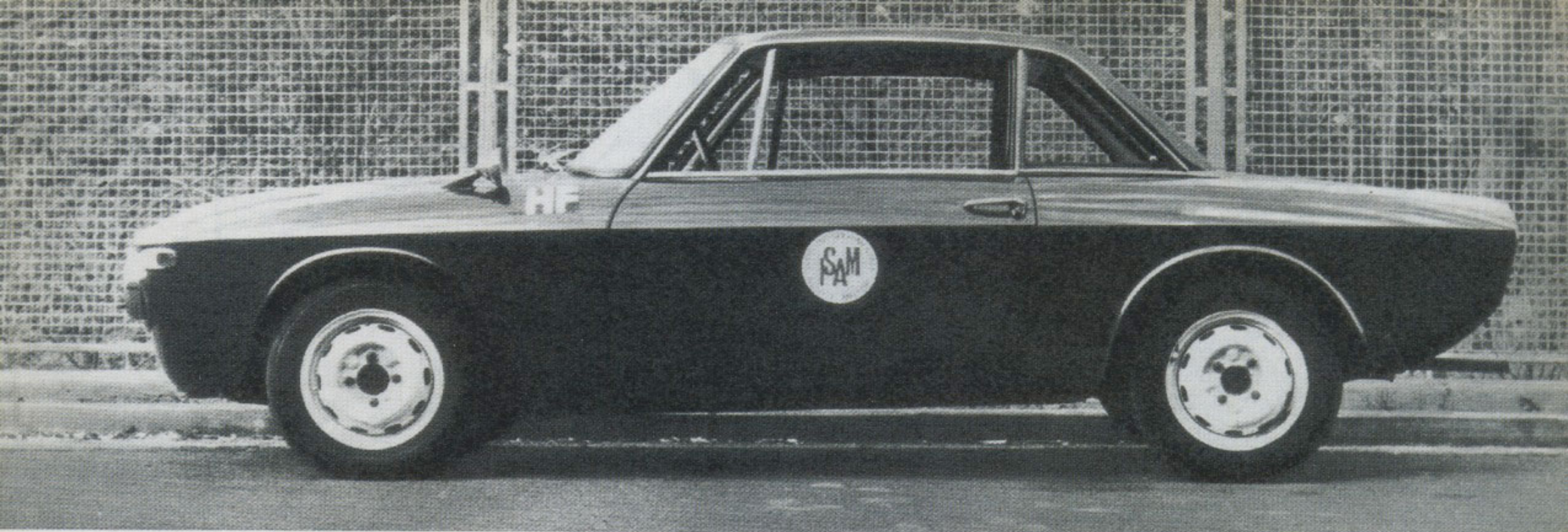
Grafico dei consumi a velocità costante. I valori indicati sono relativi all'uso della quarta marcia

Frenata



La Lancia Fulvia HF nella prova di frenata





Caratteristiche tecniche

Fabbrica: Lancia e C.

Modello: Fulvia Coupé HF

Numero motore: 818.140 * 1067

Numero telaio: 818.140 * 00 1068

MOTORE: posizione anteriore

ciclo: otto

numero tempi: quattro

Cilindri: disposizione e numero a V stretto inclinati di 45° a sinistra - quattro

diametro (mm) x corsa (mm): 76 x 67

C/D: 0,882

area stantuffo (cmq): 45,34

cilindrata unitaria (cmc): 304

cilindrata totale (cmc): 1216

Rapporto di compressione: 9 : 1

Raffreddamento: circolazione forzata di acqua mediante pompa centrifuga - Radiatore, ventilatore e regolazione termostatica

Disposizione valvole: in testa comandate da assi a camme in testa tramite bilancieri

Numero e tipo carburatori: due - Solex doppio corpo C 35 PHH e C 35 PHH-1

Diametro diffusore (mm): 29

Marca e tipo candele: Golden Lodge HL

Potenza massima N (cav): 86,7 IGM

regime corrispondente n (g/m'): 6200

coppia motrice corrispondente M (mKg): 10,0 IGM

Coppia massima M' (mKg): 10,5 IGM

regime corrispondente n' (g/m'): 5000

Indice di elasticità $\frac{M' \times n}{M \times n'}$ 1,302 IGM

Potenza fiscale italiana (cav): 14

Velocità media stantuffo:

$$v = \frac{C \times n}{30.000} \text{ (m/sec) } 13,85$$

Potenza specifica: $N_s = \frac{N}{C}$ (cav/litro) 71,30 IGM

Potenza unitaria: $N_u = \frac{N}{Z}$ (cav/cilindro) 21,68 IGM

Potenza per unità area stantuffo:

$$N_a = \frac{N}{a \times Z} \text{ (cav/cm}^2\text{) } 0,478 \text{ IGM}$$

Pressione media effettiva:

$$P_{me} = \frac{900 \times N_s}{n} \text{ (Kg/cm}^2\text{) } 10,4 \text{ IGM}$$

PESI: peso a vuoto vettura P (Kg) 825

peso a pieno carico P' (Kg) 1145

Peso/potenza $\frac{P}{N}$ (Kg/cav) 9,5 IGM

CAPACITA': numero posti p 4

$$\frac{P}{p} \text{ (Kg/persona) } 206,25$$

$$\frac{N}{p} \text{ (Cav/pesona) } 21,68 \text{ IGM}$$

CONSUMO: valore denunciato (norme CUNA - carburante Super) 9,26 litri/100 Km

VELOCITA': velocità massima denunciata (Km/h) 161,07

ACCELERAZIONE: tempo su un Km con partenza da fermo 36 sec

FRENI: freni di servizio a disco sulle quattro ruote superficie totale frenante S (cmq): 207,2

TRASMISSIONE: ruote motrici anteriori

trasmissione gruppo motopropulsore in blocco all'avantreno - Semiassi muniti di giunti omocinetici

frizione: monodisco a secco

cambio: a 4 rapporti tutti sincronizzati + RM

rapporti:

I: 3,69 - II: 2,18 - III: 1,42 - IV: 1,00 - RM: 4,11

ponte: tipo del rinvio coppia conica ipoidale

rapporto 3,70 : 1 oppure 3,91 : 1

CARROZZERIA: coupé 2 porte a struttura portante con telaio ausiliario mobile nella parte anteriore

SOSPENSIONI: anteriori a ruote indipendenti, a balestra trasversale con barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici

posteriori: assale rigido tubolare con molle a balestra longitudinali con barra di reazione trasversale e barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici

Dimensioni e pressione pneumatici:

5,50x14 / 145x14

Pressioni: ant. e post. 1,8 Kg/cm²

Diametro di sterzata: 10,5 m.

Dimensioni d'ingombro: lunghezza (mm) 3935 - larghezza (mm) 1555 - altezza a vuoto (mm) 1300

Passo (mm): 2330

Carreggiata: anteriore (mm) 1300

posteriore (mm): 1280

Altezza minima dal suolo (mm): 120

Tensione impianto elettrico (volt): 12

Capacità serbatoio carburante (litri): 38