



1963-72

Fulvia

Il fascino discreto

della borghesia

di Massimo Condolo

► I PROTOTIPI

Per sperimentare la meccanica della "Fulvia" si utilizzarono due "Flavia" con motore "Appia" modificato (la seconda aveva una presa d'aria sul cofano), quindi un prototipo "Fulvia" monofaro. All'estrema destra, la versione definitiva.



Erede dell'"Appia", è stata la tipica berlina della classe media italiana, dall'affidabilità leggendaria. Tranquilla all'apparenza, si è dimostrata anche veloce e competitiva, soprattutto nei rally. Insomma, ha sempre offerto molto senza ostentarlo. Come auto da collezione è sottovalutata; invece è ideale per cominciare



► UNA STRADA ANCHE PER LEI

La "Fulvia" fu il primo modello prodotto nel nuovo stabilimento di Chivasso, sorto a pochi chilometri da Torino. Il nome "Fulvia" le deriva, come tradizione della Casa in quegli anni, da una strada consolare romana, che attraversava l'attuale Piemonte.



Fulvia

Poca forma, molta sostanza



LA PORTARONO IN CAPO AL MONDO

Per dimostrare l'affidabilità della "Fulvia", la Lancia organizzò, a Natale 1966, un raid da Milano a Capo Nord (Norvegia). Nella foto, l'equipaggio ha appena raggiunto la meta. Il piazzale d'arrivo era molto più desolato di oggi.

Innovativa al limite dell'audacia, ma anche capace di costruire vetture tradizionali ottimamente rifinite: la Lancia è sempre stata così, praticamente dai tempi della sua fondazione. La sua produzione dei primi anni Sessanta ne è la conferma: chi voleva una media cilindrata, poteva scegliere tra l'"Appia", una "millecento" raffinata e tradizionalissima, e la "Flavia", una "millecinque" che aveva stupito gli automobilisti europei tanto era all'avanguardia. Tradizione e innovazione, non più contrapposti, bensì fusi in un unico progetto, trovarono invece realizzazione nella "Fulvia", il nuovo modello scelto per sostituire l'"Appia". L'impresa si presentava molto difficile: la piccola

"Appia" era stata un successo (oltre centomila gli esemplari venduti), ma oramai era troppo obsoleta per fronteggiare la concorrenza. Serviva piuttosto una "Flavia" in formato ridotto, un'auto sempre di 1100 cm³, ma con un corpo vettura più spazioso e una linea più moderna. Quella della "Fulvia" nacque squadrata che più non si poteva. I detrattori dissero che ricordava due scatole sovrapposte. Ai lancisti la cosa non importò molto: alle linee anticonformiste erano abituati dai tempi della "Lambda", ma non avrebbero certo rinunciato per questo alle molte peculiarità della loro Casa preferita. La "Fulvia" non li deluse. Ottimamente costruita, affidabilissima, perfino grintosa nelle versioni dalla "2C" in avanti, fu, come l'"Appia", un successo. In un suo articolo, il giornalista Michele Serra, parlando degli automobilisti di cui non ci si deve fidare, scriveva di temere quelli di mezz'età con il cappello in testa... soprattutto se al volante di una "Fulvia", perché "guidano una delle macchine più toste della storia dell'automobilismo". Battute a parte, la nuova berlina della Lancia ebbe subito un'ottima accoglienza. Piacque per la sua discrezione soprattutto alla media borghesia, ai medici, agli avvocati e agli imprenditori. Dal 1963 al 1972 ne furono costruite 192.097, di cui 3360 in una delle poche linee di assemblaggio allestite all'estero, in Grecia. Peccato soltanto che gli ottimi risultati commerciali non riuscirono a salvare la Lancia (all'epoca di proprietà del finanziere bergamasco Pesenti) dal tracollo finanziario. Schiacciata dagli elevati costi di produzione, fu assorbita dalla Fiat proprio nel momento del passaggio dalla prima alla seconda serie della "Fulvia".

LE CORSE

Tenne a battesimo la Scuderia HF

Per la Lancia la consacrazione nei rally arrivò con la "Fulvia HF", ma l'inizio dell'attività sportiva risaliva già a qualche anno prima che entrasse in scena la coupé pigliatutto. Alcuni piloti privati avevano iniziato a correre con "Flaminia", "Flavia" (coupé in particolare) e "Fulvia" berlina già all'inizio degli anni Sessanta. Con la "Fulvia 2C", una delle "1100" più veloci sul mercato, queste partecipazioni saltuarie confluirono tutte nella

Scuderia HF (sigla che sta per "High Fidelity"), una struttura che diventò negli anni successivi il team ufficiale della Lancia. All'interno della squadra HF furono leggendarie le imprese di Sandro Munari. Nel palmarès della "2C", citiamo il "Montecarlo" del '64, il Rally dei Fiori del '65 (tre vetture, giunte prima, quinta e decima assoluta) e il "San Martino di Castrozza" del '66 (quarta dietro tre "Fulvia Coupé").



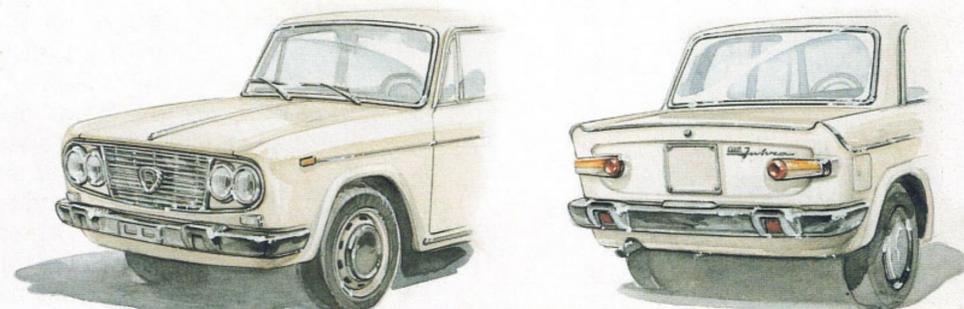
Due facce, cinque versioni

Nei dieci anni di produzione, la "Fulvia" è rimasta in pratica sempre uguale a se stessa. Due comunque le serie, facilmente riconoscibili; più simili fra loro i vari modelli, distinguibili per le diverse motorizzazioni utilizzate

1963

1^a Serie PAG. 96

La "Fulvia" monocarburatore ha i fari di uguale diametro e i rostri ai paraurti, che scompariranno sugli ultimi esemplari prodotti. Posteriormente non c'è alcuna dicitura supplementare; sul cruscotto, tachimetro a tamburo e niente contagiri. Il cambio è al volante e i fusibili si trovano nel vano motore.



1964

2C PAG. 98

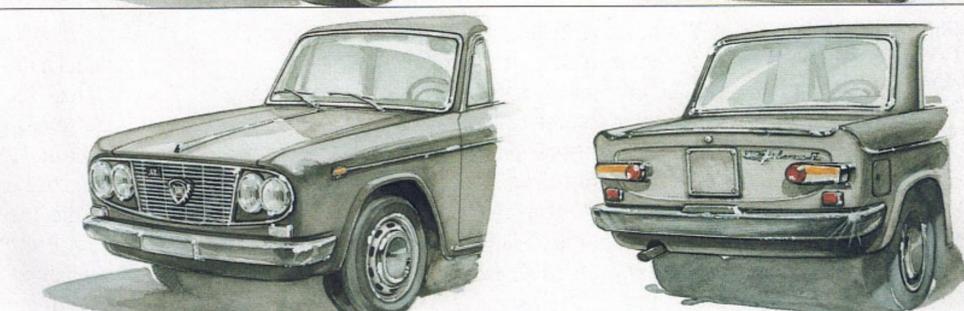
Le differenze dalla "1091" normale sono minime: i rostri sono scomparsi, sulla calandra c'è una placchetta a fondo blu con la dicitura "2C", sulla coda la stessa dicitura è realizzata con una sigla cromata aggiunta al fregio. Dentro, c'è il contagiri e il cassetto dei fusibili è sistemato sotto il cruscotto.



1967

GT PAG. 100

Praticamente identica alla "2C"; anche grafica e disposizione di targhette e fregio posteriore, che riportano la dicitura "GT", sono analoghe a quelle della progenitrice. Dentro, retrovisore interno maggiorato e una diversa forma delle bocchette di aerazione. Il cambio sul pavimento è optional.



1968

GTE PAG. 101

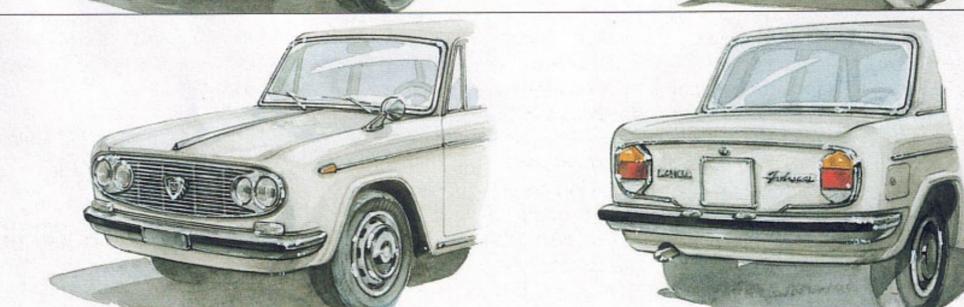
Retrovisore conico di serie, nuove coppe delle ruote, tergicristalli antiriflesso, placchetta "GTE" anteriore (non più smaltata ma verniciata), maniglie porta di nuovo disegno e dicitura posteriore sul lato sinistro caratterizzano la massima evoluzione della prima serie. Il cambio a cloche è di serie.



1969

2^a serie PAG. 102

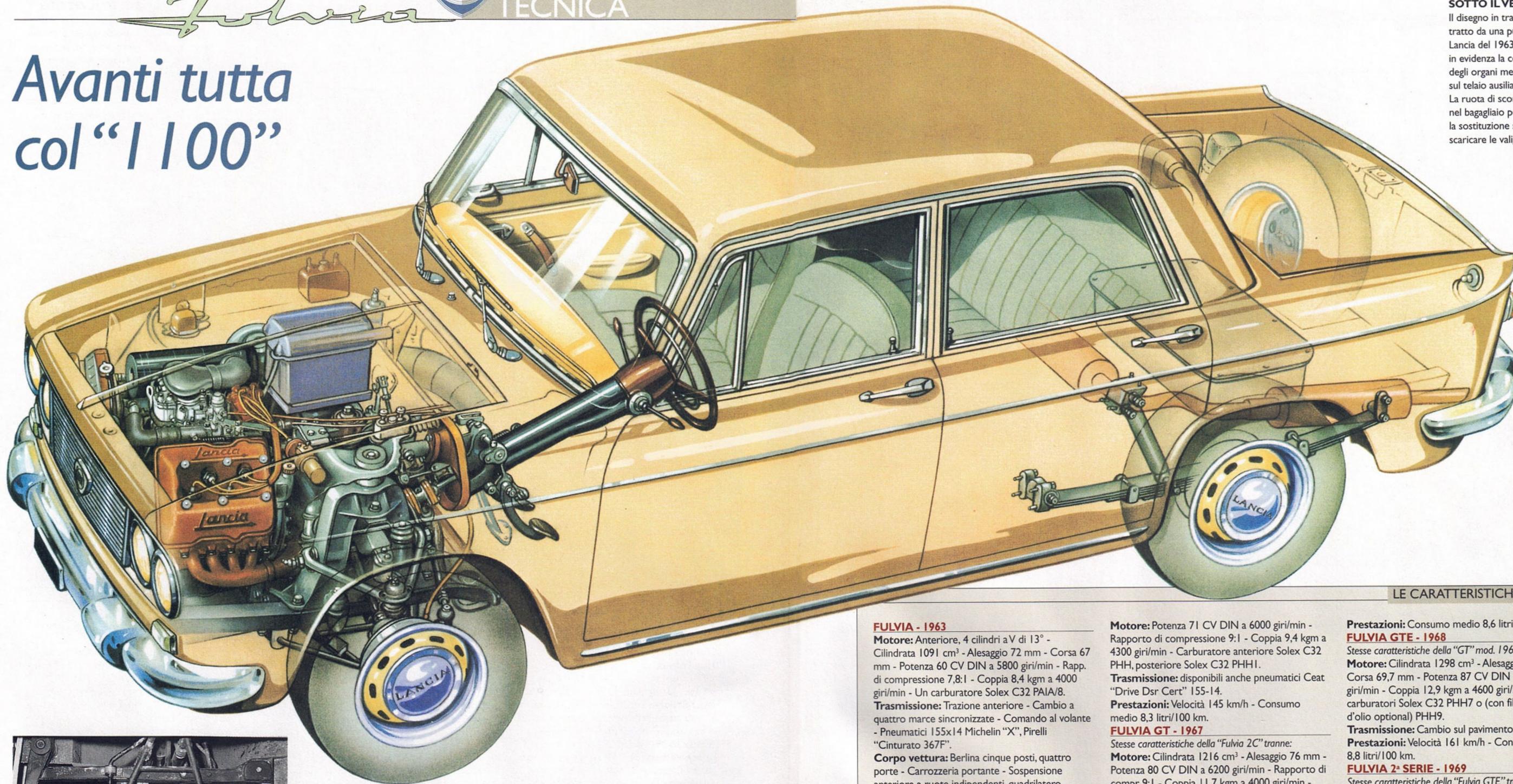
Cambiano lamierati della coda, calandra, fari e fanali posteriori; i paraurti hanno un inserto in gomma. Le prime, a 4 marce, hanno il retrovisore conico sul parafrangente; quelle post-1970, a 5 marce, lo hanno rotondo e piatto sulla portiera. Dentro, nuovo cruscotto con tachimetro e contagiri circolari e cambio al pavimento.



Disegni di Gabriella Piccatto



Avanti tutta col "1100"



SOTTO IL VESTITO
Il disegno in trasparenza, tratto da una pubblicazione Lancia del 1963, mette in evidenza la concentrazione degli organi meccanici sul telaio ausiliario anteriore. La ruota di scorta verticale nel bagagliaio permette la sostituzione senza dover scaricare le valigie.

LE CARATTERISTICHE

FULVIA - 1963

Motore: Anteriore, 4 cilindri a V di 13° - Cilindrata 1091 cm³ - Alesaggio 72 mm - Corsa 67 mm - Potenza 60 CV DIN a 5800 giri/min - Rapp. di compressione 7,8:1 - Coppia 8,4 kgm a 4000 giri/min - Un carburatore Solex C32 PAIA/8.

Trasmissione: Trazione anteriore - Cambio a quattro marce sincronizzate - Comando al volante - Pneumatici 155x14 Michelin "X", Pirelli "Cinturato 367F".

Corpo vettura: Berlina cinque posti, quattro porte - Carrozzeria portante - Sospensione anteriore a ruote indipendenti, quadrilatero trasversale, bracci oscillanti superiori e posteriori, ammortizzatori telescopici - Sospensione posteriore ad assale rigido, balestre e ammortizzatori telescopici - Freni a disco sulle quattro ruote - Sterzo a vite globoidale e rullo.

Dimensioni e peso: Passo 2480 mm - Carreggiata ant. 1300 mm - Carregg. post. 1280 mm - Lunghezza 4140 mm - Larghezza 1550 mm - Altezza 1400 mm - Peso a vuoto 995 kg.

Prestazioni: Velocità 138 km/h - Consumo medio 9,2 litri/100 km.

FULVIA 2C - 1964

Stesse caratteristiche della "Fulvia" tranne:

Motore: Potenza 71 CV DIN a 6000 giri/min - Rapporto di compressione 9:1 - Coppia 9,4 kgm a 4300 giri/min - Carburatore anteriore Solex C32 PHH, posteriore Solex C32 PHH1.

Trasmissione: disponibili anche pneumatici Ceat "Drive Dsr Cert" 155-14.

Prestazioni: Velocità 145 km/h - Consumo medio 8,3 litri/100 km.

FULVIA GT - 1967

Stesse caratteristiche della "Fulvia 2C" tranne:

Motore: Cilindrata 1216 cm³ - Alesaggio 76 mm - Potenza 80 CV DIN a 6200 giri/min - Rapporto di compr. 9:1 - Coppia 11,7 kgm a 4000 giri/min - Due carburatori Solex C32 PHH12 o (con filtro a bagno d'olio) PHH13.

Trasmissione: Comando cambio di serie al volante, a richiesta sul pavimento.

Prestazioni: Velocità 152 km/h - Consumo medio 8,6 l/100 km.

FULVIA GT - 1968

Stesse caratteristiche della "GT" mod. 1967 tranne:

Motore: Cilindr. 1231 cm³ - Ales. 75 mm - Corsa 69,7 mm - Potenza 80 CV DIN a 5800 g./min.

FULVIA (Grecia) - 1968

Stesse caratteristiche della "Fulvia GT" tranne:

Motore: Cilindr. 1199 cm³ - Alesaggio 74 mm.

Prestazioni: Consumo medio 8,6 litri/100 km.

FULVIA GTE - 1968

Stesse caratteristiche della "GT" mod. 1968 tranne:

Motore: Cilindrata 1298 cm³ - Alesaggio 77 mm - Corsa 69,7 mm - Potenza 87 CV DIN a 6200 giri/min - Coppia 12,9 kgm a 4600 giri/min - Due carburatori Solex C32 PHH7 o (con filtro a bagno d'olio optional) PHH9.

Trasmissione: Cambio sul pavimento di serie.

Prestazioni: Velocità 161 km/h - Consumo medio 8,8 litri/100 km.

FULVIA 2ª SERIE - 1969

Stesse caratteristiche della "Fulvia GTE" tranne:

Motore: Due carburatori Solex C35 PHH18 o (con filtro a bagno d'olio optional) C35 PHH20.

Dimensioni e peso: Passo 2500 mm.

FULVIA 2ª SERIE (Grecia) - 1969

Stesse caratteristiche della "Fulvia" (Grecia) tranne:

Motore: Carburatore anteriore Solex C32 PHH12, posteriore Solex C32 PHH14.

FULVIA 2ª SERIE 5 MARCE (1970)

Stesse caratteristiche della "Fulvia 2ª serie" tranne:

Trasmissione: Cambio a 5 marce sincr.

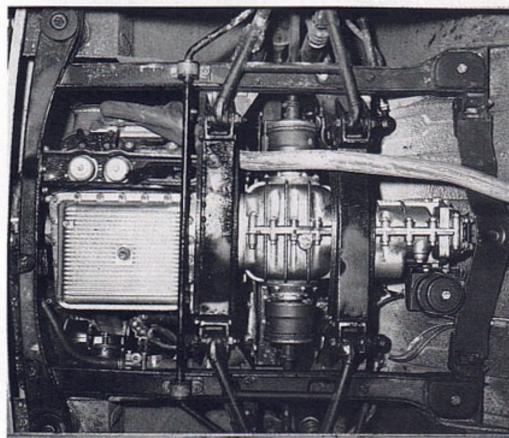
FULVIA 2ª SERIE 5 M. (Grecia) (1970)

Stesse caratteristiche della "2ª serie" (Grecia) tranne:

Trasmissione: Cambio a 5 marce sincr.

La struttura della "Fulvia" è autoportante, composta di 456 parti di lamiera stampata, realizzate in parte a Torino e in parte a Chivasso e poi assemblate in quest'ultimo stabilimento. Come nella "Flavia", di cui riprende lo schema di base, tutta la meccanica (motore, cambio, frizione, differenziale Gleason "Hypoid", radiatore, sospensione anteriore, piantone e tiranteria dello sterzo) è raccolta su un telaio ausiliario (a sinistra, la vista dal basso), collegato alla carrozzeria tramite

sei appoggi dotati di silentblock. Il motore è inclinato sulla sinistra di 45° per ridurre l'ingombro in altezza pur mantenendo condotti di aspirazione di lunghezza adeguata. Lo schema a V stretto riprende quello dell'"Appia", ma la distribuzione prevede ora due alberi a camme in testa. La sospensione anteriore è a ruote indipendenti con quadrilatero trasversale e ammortizzatori telescopici. Quella posteriore è ad assale rigido con balestre semiellittiche e ammortizzatori telescopici.





Fulvia



La più lenta è la più rara

▲ TAVOLOZZA FUORISERIE

All'inizio degli anni Sessanta, la Lancia aveva presentato a un convegno sugli effetti psicologici dei colori delle auto sei "Fulvia" dalle tinte sgargianti, non inserite tra quelle di serie. Fino agli anni Ottanta, tutte le Lancia potevano essere ordinate con verniciatura fuoriserie a campione.

Oggi la chiamano un po' in tutti i modi: chi "IC", chi "1090", ma il suo nome è semplicemente "Fulvia". Il disegno uscì dalla matita di Piero Castagnero che ne fece una berlina raffinata, comoda e sicura. Le macchine veloci, però, erano un'altra cosa. Il professor Antonio Fessia, direttore tecnico e promotore del progetto, non voleva che le Lancia fossero considerate vetture sportive: l'aveva già dimostrato con la "Flavia" ma, evidentemente, non si era reso conto di come le vetture sottopotenziate incontrassero poi difficoltà sul mercato. La "Fulvia" ripeté lo stesso errore, che costò assai caro alla Casa: le vendite del primo anno (anche a causa del prezzo elevato, 1.395.000 lire nel 1963) furono decisamente inferiori alle aspettative. Durante la produzione vennero

allora apportate alcune correzioni, fra cui la modifica del getto dei carburatori per migliorare la risposta ai bassi regimi e contenere lievemente i consumi. La scarsa potenza, comunque, era l'unico vero difetto della vettura. Per il resto, il salto generazionale rispetto all'"Appia" fu evidentissimo, e non soltanto per l'abbandono della trazione posteriore. A beneficiare delle innovazioni furono soprattutto i passeggeri, che trovarono una vettura confortevole, con un'abitabilità interna eccezionale, un grande bagagliaio e cinque veri posti. Alla base della decisione di costruire una "media" così larga c'erano in realtà anche ragioni tecniche, che risiedevano nell'utilizzo di componenti dell'avantreno comuni alla "Flavia". La dotazione di serie comprendeva

SI PIEGA MA NON MOLLA

Flaviano Moscarini, vicedirettore di Quattroruote, provò la "Fulvia" nel 1963. Portata al limite, mostrava un pronunciato rollio ma manteneva la traiettoria senza problemi. La 1^a serie vale oggi 1800 euro.

IN ANTICIPO SUI TEMPI

Due carrozzieri proposero la giardinetta, che non arrivò mai sul mercato

In anni in cui la familiare non era un'auto da tempo libero ma un veicolo da lavoro, la Lancia non avrebbe mai pensato di inserire in catalogo una siffatta versione della "Fulvia", eppure almeno due tentativi in questo senso furono fatti da carrozzieri

esterni. Il più famoso è quello di Touring, nella foto sotto a sinistra, che aveva aggiunto un inconsueto montante triangolare e un finestrino laterale trapezoidale, mentre sul portellone era stato montato un lunotto con angoli retti. Le luci posteriori erano

quelle originali, girate in verticale. Un altro carrozziere, rimasto ignoto e del quale l'unica testimonianza è la foto sotto a destra, aveva invece creato un prolungamento del padiglione più armonioso e montato i fanali posteriori della "Flavia".



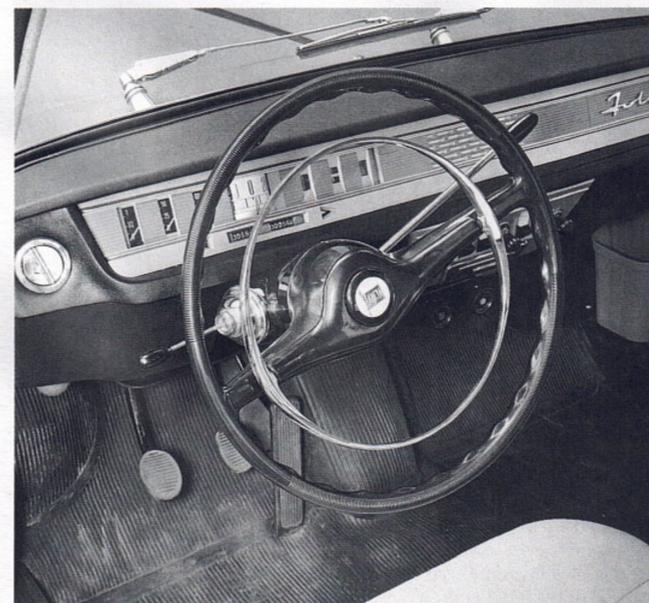
sedili rivestiti in panno (skai o pelle a richiesta) e alcune raffinatezze come i deflettori con gocciolatoio e l'accendisigari; sul cruscotto mancava il contagiri. Uscita presto di produzione (anche se rimase in listino per un po' di tempo ancora a causa dei grandi stock invenduti), questa prima "Fulvia" è oggi il modello più difficile da trovare tra le berline, anche perché molte sono state cannibalizzate per restaurare versioni più pregiate. La produzione raggiunse comunque volumi interessanti: 32.200 esemplari.

▼ SAPEVA ANCHE STUPIRE

L'anello al centro (definito dalla Lancia "servocomando") consentiva di suonare il clacson senza staccare le mani dal volante. Il tachimetro era a tamburo rotante.

► SUPERÒ L'ESAME DI QUATTRORUOTE

Un'altra immagine della prova di Quattroruote. La berlina torinese si rivelò sicura e confortevole anche sui fondi sconnessi come questo acciottolato.



▲ **NON INDURRE INTENTAZIONE**
Il cliente-tipo della "Fulvia" era più un coscienzioso e morigerato padre di famiglia che non

un playboy, eppure l'espressione della modella, l'abbondante imbottitura dei sedili e il grande spazio libero possono suggerire pensieri maliziosi.



2C

1964



Due carburatori e sfiora i 150

▲ LA GRINTA C'È MA NON SIVEDE

Soltanto un occhio attento distingueva la veloce "2C" dalla prima versione: tanto davanti quanto dietro i segni distintivi erano solo la sigla "2C" e i paraurti privi di rostri. Quotazione di 2300 euro.

Un anno dopo la presentazione della prima versione, la Lancia corresse il tiro presentando la versione "2C", sigla che sta per "due carburatori". Grazie ai due Weber, la "Fulvia" si trasformò in una "1100" da quasi 150 all'ora: un fatto eccezionale per l'epoca. Come se non bastasse, la nuova versione consumava sensibilmente meno della precedente; ovviamente aveva anche cancellato il vuoto di potenza ai bassi regimi che l'altra denunciava. Come si conviene a una vettura di classe, esteriormente comunicava le sue peculiarità solo all'occhio di chi le conosceva e le cercava: niente più rostri (dietro, i catadiottri trovano posto sulla carrozzeria, sotto i gruppi ottici) e una piccola mostrina sulla calandra. Colori, materiali e

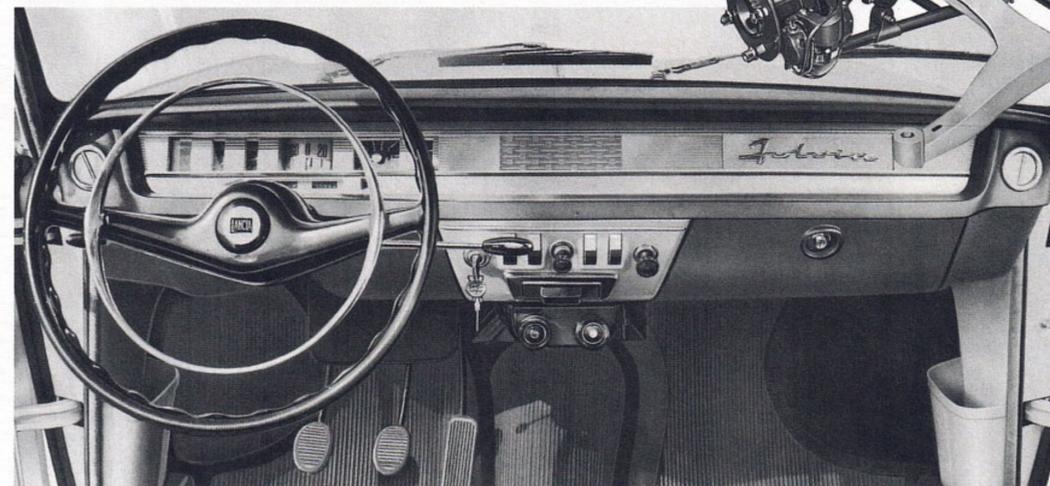
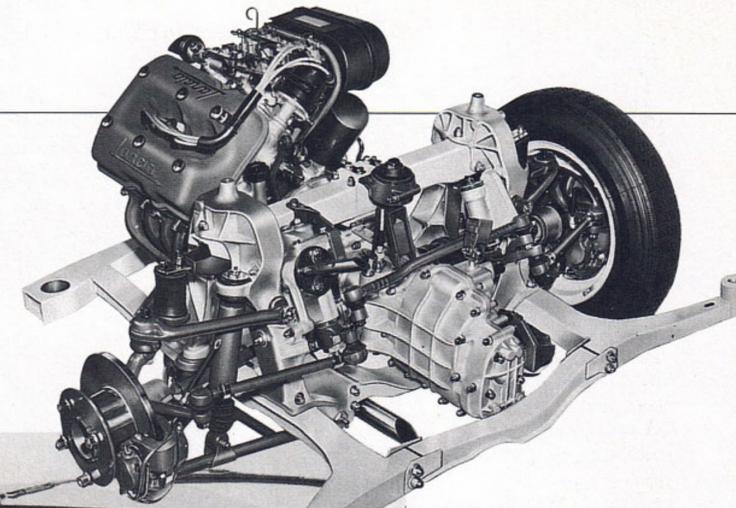
dotazioni erano praticamente gli stessi della monocarburatore, mentre l'interno presentava solo qualche miglioria: il sedile posteriore era più ampio e i suoi passeggeri avevano più spazio grazie alla nuova forma degli schienali anteriori. L'impianto di riscaldamento disponeva di condotti più grandi e ventilatore più potente. Le velleità sportive erano testimoniate dal contagiri, posto in una finestrella quadrata a destra del tachimetro, mentre il cambio era rimasto al volante. Lo sterzo diventava più diretto grazie a una demoltiplicazione minore, le boccole dell'avantreno impiegavano componenti flessibili e, naturalmente, l'impianto frenante era stato adeguato alle prestazioni superiori con una nuova pompa

▼ NON SI DAVA ARIE DA SPORTIVA

Come il pubblico sportivo esigeva, sul cruscotto c'era il contagiri. L'impostazione della plancia, però, aveva ben poco di corsaiolo. In compenso, pulizia e razionalità del disegno erano esemplari.

► MOTORE INCLINATO

Il gruppo motopropulsore della "2C" visto dal lato posteriore sinistro: soltanto i due carburatori e il filtro dell'aria lo distinguevano da quello della versione d'origine.



▼ PIÙ SQUADRATA NON SI PUÒ

Una "2C" in velocità durante un test di durata di Quattroruote. L'inquadratura laterale mette in risalto il disegno molto personale ma privo di qualsiasi concessione all'aerodinamica.

dell'olio. La "2C" sostituì di fatto la prima versione e dal 1965 al 1967 rimase l'unica berlina in catalogo. Il successo commerciale non tardò: il prezzo risultava ancora elevato (1.365.000 lire nel 1964), ma sino al 1969 vennero vendute 48.266 vetture. Se con la sua uscita di scena la "Fulvia" lasciò molti rimpianti tra gli automobilisti (era sorprendentemente ancora tra le dieci vetture usate più vendute alla fine degli anni Ottanta), buona parte del merito fu proprio della "2C", anche oggi preferita dagli appassionati nonostante la disponibilità di versioni ancor più aggiornate e brillanti. Per molto tempo, in virtù della breve carriera sportiva cui accenniamo a pagina 92 e alla conseguente ammissione alle rievocazioni storiche, le sue quotazioni si sono mantenute più elevate di quelle di "GT" e "GTE".



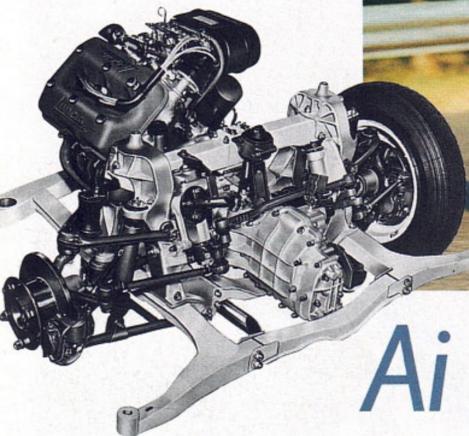


GT

1967

AGGREDIVA LE CURVE

A lato, una "GT" durante una prova di Quattroruote. Se non si leggevano i due stemmi su calandra e coda, peraltro identici nella grafica a quelli della "2C", nulla indicava che la vettura montava il motore "1200". La trazione anteriore garantiva un'ottima motricità anche sulla neve. Oggi la "GT" vale 2500 euro.



Ai piloti offrì la cloche

▲ SCHEMA VINCENTE NON SI CAMBIA

Sopra, il telaio di supporto degli organi meccanici. Tutto era rimasto immutato rispetto alla "2C"; il filtro dell'aria, a richiesta, poteva essere a bagno d'olio anziché avere la normale cartuccia filtrante, come quello della foto.

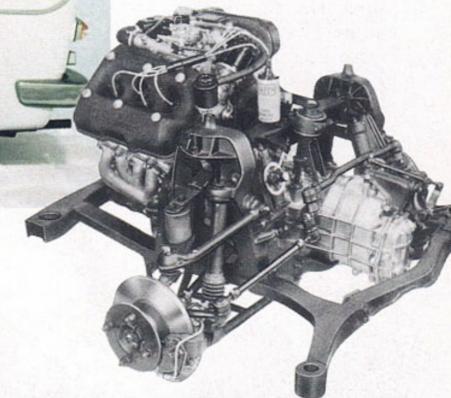
A fine anni Sessanta la Lancia pubblicizzò "le 'Fulvia' maggiorate": la berlina "GT", la coupé, la coupé "HF" e la "Sport". Esteriormente identica alla "2C" (tanto fuori, ad eccezione degli anelli cromati sui cerchi, quanto dentro, tranne per il retrovisore interno di dimensioni maggiorate), la "Fulvia GT" aveva il motore da 1216 cm³ della coupé. L'anno successivo, per montare i pistoni del motore della "GTE", vennero variati alesaggio e corsa; la cilindrata salì a 1231 cm³, senza che potenza o coppia massima cambiassero. Ci fu anche un terzo modello, assemblato in Grecia, che montava un motore da 1199 cm³, perché la legislazione ellenica penalizzava fiscalmente le vetture oltre i 1200 cm³. Al cambio al volante, la Lancia aggiunse anche quello a cloche, molto

apprezzato. Formalmente era un optional; in realtà con la sua installazione variavano omologazione e sigla di fabbrica della vettura. Considerate anche la guida a destra o a sinistra, alla sigla "GT" corrisposero dieci varianti di base: un bel pasticcio, insomma, per una versione destinata a rimanere in produzione due soli anni. Alla clientela, comunque, la cosa interessò poco: gradi a tal punto questa versione "maggiorata", che se ne produssero ben 33.779 unità. I greci ne acquistarono 656 esemplari, che furono la base per il successo delle successive versioni specifiche per il loro mercato. Oggi la "GT" è una vettura non molto facile da reperire sul mercato, anche perché spesso è stata utilizzata come fonte di ricambi meccanici per le coupé.



GTE

1968



La più potente

Nel 1968, quando il restyling era ormai alle porte, la prima serie approda alla sua massima evoluzione. La "GTE" (Gran Turismo Europeo) adotta il motore da 1298 cm³ della coupé, nella versione meno spinta da 87 CV. Come da tradizione, pochi particolari sottolineano il motore più potente: una placchetta davanti e una scritta dietro, un po' più visibile delle precedenti, essendo stata montata a sinistra della targa anziché in coda alla sigla "Fulvia". Il principale intervento sulla meccanica riguarda i freni: ci sono il servofreno e il limitatore di frenata per il retrotreno; qualche particolare della carrozzeria (maniglie, retrovisore, cerchioni) anticipa la seconda serie. All'interno la parte inferiore centrale della plancia è nera anziché chiara e il cambio a cloche è l'unico disponibile. Rimasta in listino poco più di un anno, soffrì della concorrenza delle versioni "1100" e "1200", che le tennero compagnia sino a fine produzione. Il successo minore di quello di altre versioni (anche se 10.386 unità in poco più di un anno di produzione restano un risultato di tutto rispetto), sembra dare ragione alle teorie di Fessia: una macchina troppo veloce spaventa i clienti. E la "GTE" veloce lo era davvero: oltre 160 all'ora, per una "1300" del '68, sono proprio tanti. Oggi è una mosca bianca: più difficile da trovare è soltanto la prima versione monocarburatore; a ben vedere, però, sarebbe proprio questa la "Fulvia" da mettere in garage.

▲ PREANNUNCIA LA SECONDA SERIE

Lo specchietto conico (comune alla "Flavia" seconda serie) e il nuovo disegno di coppe ruota e maniglie rendevano il profilo della "GTE" quasi uguale a quello della seconda serie; i lamierati della coda, però, permettevano di distinguerla subito. Valore di 2700 euro.

▼ ARIA DI FAMIGLIA

La plancia è rimasta sostanzialmente immutata dal 1964, tanto che con il passaggio del cambio dal piantone dello sterzo al pavimento il blocchetto d'avviamento è ancora al centro vicino al quadro comandi (che su questa versione era nero).



▲ TARGA MILIONARIA

Una "GTE" nelle foto ufficiali; insolitamente non era una delle vetture di preserie (che erano prive di retrovisore), ma risaliva invece alla seconda metà del 1968, come testimonia la targa di Torino superiore al milione.