

AUTOMIN[®]

DIC/GEN 1993 N. 31
L. 10.000

VOGUE

BUGATTI 54: COSTRUITA
IN 13 GIORNI PER VARZI

MERCEDES 600 SEC,
BAGHETTI PROVA
IL SUPERCOUPE


GRANDI D'AMERICA ANNI '50
PACKARD PREDICTOR
E PANTHER

LE BELLE SPIDER
FERRARI: 365 GTS



IL LOUVRE DELL'AUTO.
LA PIÙ IMPORTANTE COLLEZIONE D'EUROPA



A red Lancia Fulvia HF Coupé is shown from a front-three-quarter view. The car features a prominent chrome grille with the Lancia logo and 'HF' badge, four round headlights, and a license plate that reads '583 EAX 75'. The background consists of a dark wooden structure, possibly a truck or a building, with some vertical posts and a license plate partially visible on the right.

Fu presentata al Salone di Torino del 1965 e le sue linee semplici e moderne, disegnate dallo stilista della Lancia Piero Castagnero, consentirono alla piccola coupé di ottenere un successo ininterrotto per undici anni. I segreti per scoprire i modelli originali. I trionfi nei rally più prestigiosi come quello di Montecarlo e le versioni speciali costruite da Zagato.

di Wim H. J. Oude Weernink
Foto di Alberto Martínez

La coupé Lancia e la serie HF

FEDELISSIMA FULVIA



Al gran ballo delle debuttanti, nel Salone torinese del 1965, la più notata fu quella piccoletta snella, vivace ed elegante. Non apparteneva alla razza delle splendide creature di lusso, eteree e diafane, che ai comuni mortali sembrano irraggiungibili, ma non le mancava un portamento aristocratico e faceva intuire una certa propensione alla mondanità. Il suo nome era Fulvia Coupé, lo stesso della sorella maggiore entrata in società due anni prima in occasione del Salone di Ginevra. Alla metà dei favolosi anni Sessanta, le due ultime rampolle dell'illustre casato Lancia avevano molto in comune, ma anche evidenti differenze. La maggiore era una berlina dall'aria bene educata. Le dimensioni compatte non le impedivano di avere un'aria fuori dal comune e un temperamento dinamico. All'interno, uno stile e un'atmosfera gradevolissimi, in grado di far sentire sempre a proprio agio. Non suggeriva di sbattere le porte, ma di accostarle con dolcezza. Anche il quattro cilindri a V pareva fare le fusa come un gatto da esibizione, girando tranquillo su un ritmo che sembrava potesse durare all'infinito. Non

una banale berlina, come poteva apparire al primo sguardo di occhi incompetenti, ma una puledra di razza, capace di comportarsi da atleta su percorsi difficili. Non a caso Carlo Pesenti e Antonio Fessa, rispettivamente proprietario e direttore tecnico della Lancia, pensarono subito di ricavarne un coupé sportivo tipo 2+2, soluzione che del resto rientrava nel solco della tradizione di fami-



glia, oltre a rispondere a precise richieste del mercato. Il compito non era però dei più facili, anche per via delle basi tecniche obbligate, a partire dalla trazione anteriore. Soprattutto, però, era tramontato il tempo degli stilisti indipendenti che allestivano una manciata di carrozzerie su ordinazione, ad uso e consumo di pochi eletti. Pesenti decise così di far disegnare, mettere a punto e produrre sulle linee di Chivasso un nuovo coupé interamente di fabbrica, in quan-

tità superiore a qualsiasi modello mai prodotto dalla Casa. Aprirsi alle novità degli anni Sessanta, insomma, significava spalancare le braccia a un pubblico più vasto senza scadere nell'ordinario, preservando un'immagine e un gusto elevati. Il coupé Fulvia conservò così l'impostazione meccanica della berlina. Davanti al cambio longitudinale a quattro rapporti, estremamente dolce, ebbe in dote il

piccolo quattro cilindri a V di soli 12°, con una cilindrata contenuta in 1216 cc. e una potenza di 80 cavalli. Il propulsore, collocato in un solido telaio ausiliario, manifestava un'insolita abilità nell'evitare di trasmettere rumori e vibrazioni alla monoscocca. Se i freni a disco sulle quat-

tro ruote non erano assistiti e la scatola guida era brutalmente a vite e rullo, compariva la sorpresa di una balestra trasversale semiellittica a esaltare, all'avantreno, il lavoro delle sospensioni a ruote indipendenti con bracci a trapezio e ammortizzatori telescopici. Una barra Panhard completava il retrotreno ad assale rigido con balestre semiellittiche. Nell'abitacolo, una plancia asimmetrica si faceva caratterizzare dalla grande strumentazione circolare. A differen-



ziare maggiormente il coupé dalla berlina era l'impostazione stilistica: il designer della Casa, Piero Castagnero, ideò linee più snelle e raffinate. Costruito su un pianale accorciato di 15 centimetri, con sbalzi ridotti sui 233 cm di passo, il coupé presentava un frontale geometrico e il caratteristico taglio dello scudo posteriore, una linea di cintura molto bassa e un abitacolo luminoso. Un aspet-

to indovinato, che lo destinò a oltre un decennio di produzione senza una ruga, fino all'onorato capolinea della carriera raggiunto nel giugno 1976. Le principali innovazioni applicate in quegli undici anni, infatti, furono nascoste sotto il cofano, dove dagli onesti 80 cavalli si passò fino ai ruggenti 148 cavalli di potenza dei modelli da competizione, realizzati senza compromettere l'eleganza particolare del

coupé di serie. Fu così che la Fulvia poté conseguire risultati di tutto rilievo, come la vittoria nel Tour de Corse del 1968, nel Rally del Portogallo del 1969, nella maratona della strada dello stesso anno; per due volte conquistò il Rally del R.A.C. (1969 e 1970) e infine vinse il Rally di Montecarlo nel 1972.

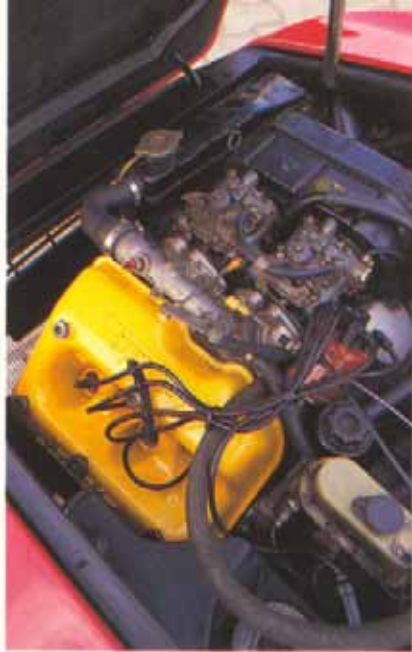
Alla Lancia era bastato meno di un anno per rendersi conto del potenziale sportivo della Fulvia e derivarne una versione HF (High Fidelity). Per le competizioni fu schierato un coupé HF non troppo spinto, con un motore passato a 88 cavalli, un interno spogliato di ogni orpello e alcuni pannelli di alluminio che ne ridussero il peso da 900 a 825 chili. Nello stesso

In queste pagine, la Fulvia Sport, nome ufficiale della Fulvia Zagato. La base meccanica era la stessa del coupé standard, dal 1.2 litri (80 CV) al 1600 Sport, ma con qualche raffinatezza in più come i sedili di cuoio (qui sopra) e, per le prime 912, la carrozzeria di alluminio. Per Gianni ed Elio Zagato — la Fulvia è finora il modello di più ampia produzione.



1966 fu realizzato un nuovo propulsore da 1231 cc. erogante solo 80 cavalli, ma di dimensioni appunto più generose, al fine di fornire la base per un 1298 cc. da 87 cavalli (90 dal 1968), destinato a essere il fulcro di tutta la gamma dei coupé Fulvia fino alla serie 3 del 1976. La 1.3 Rally S del 1968, riconoscibile dai deflettori anteriori, rappresentò una ulteriore evoluzione: il suo motore raggiunse i 101 cavalli e fu montato su 822 esemplari, mentre comparvero i freni servoassistiti e (sulla serie 2 del 1970) il cambio a cinque marce con la quinta in presa diretta.

Come le 1.2, anche le 1.3 parteciparono a numerosi rally con prestazioni così convincenti da indurre gli ingegneri della Lancia e i tecnici della Squadra Corse a rispolverare vecchi trucchi per ricavarne rendimenti superiori: grazie a carburatori più grossi, tassi di compressione più elevati e alberi a camme sofisticati, riuscirono a tirar fuori 101 cavalli a 7000 giri dal 1.2 e 122 cavalli a 7500 giri dal 1.3 sulle vetture riservate alla Casa. I clienti con la passione per lo sport potevano procurarsi uno specifico kit di trasformazione, ma dovevano accontentarsi



di 112 cavalli, a meno di non passare al nuovo 1.6 del 1969. Con la sua V molto chiusa (solo 11°), quest'ultimo sviluppava 115 cavalli a 6000 giri già nella versione stradale: l'equivalente di una Alfa Romeo 1600 GTA. Contrariamente alla GTA, però, non disponeva della doppia accensione, ma di una accensione singola con strane candele di 12 mm che facevano disperare per la loro facilità a sporcarsi, specialmen-

te in caso di ingorghi stradali. Si riscattava bene grazie alla sua capacità di dare grandi soddisfazioni corsaioliche: nonostante il suo aspetto «di serie», la Fulvia 1.6 era in realtà costruita per le competizioni. Accantonato il prototipo di 1401 cc. della stagione 1968, la Lancia adottò infatti un più brillante 1584 cc. (82 x 75) per equipaggiare la 1.6 HF, soprannominata ben presto «Fanalone» per via dei due grandi fari posti a dominio della calandra. Il cambio a cinque marce, inizialmente offerto come optional per l'omologazione, venne in seguito montato di serie su tutte le Fulvia, berline comprese. Il «Fanalone» si riconosceva facilmente anche per i parafranghi allargati con rivettatura (adottati per far posto ai nuovi cerchi da 13 pollici, più piccoli ma più larghi), e dal largo avantreno a campanatura negativa. Per riconoscere le vere versioni sportive di quegli anni, comunque, gli intenditori preferiscono alzare il cofano e osservare il colore dei copribilancieri: un'autentica HF li deve avere blu con una larga fascia gialla, se è una 1.3; tutti gialli se è una 1.6. Mentre era in produzione il «Fanalone» (di cui furono costruiti 1280



esemplari), la Lancia propose per le competizioni un «pack» speciale 1.6 da 132 cavalli, con carburatore Solex doppio corpo di 45 mm al posto del 42 mm di serie, albero a camme più «caldo» e pistoni più alti. Un certo numero di queste vetture battezzate ufficialmente HFS, probabilmente non più di un centinaio, uscì direttamente dalla fabbrica. Nel frattempo la Casa di Chivasso aprì un programma di ulteriore sviluppo, che approderà ai 148 cavalli delle ultime versioni rally, e alla vittoria più prestigiosa, con la coppia Munari-Manucci, a Montecarlo nel 1972.

Grazie ad enormi carburatori Dell'Orto di 48 mm, la Squadra Corse giunse ad elaborare persino un motore da 158 cavalli, che fu montato su una delle tre Fulvia F & M, senza tetto, preparata per le piste. Venne provato persino un cambio a sette rapporti e due leve! Dalle prime prove nei rally del 1968 al trionfo di Montecarlo, la generazione HF della famiglia Lancia, sotto la guida di Cesare Fiorio, tenne banco per sei anni, senza contare poi le gare secondarie in cui i privati continuarono ad allineare la piccola 2+2. In totale,

la Squadra Corse preparò ben 80 coupé HF. Quando entrò in scena la Fulvia serie 2 nel 1970, la Lancia continuò a produrre la 1.6 HF, con il nome di 1600 HF Lusso, superando persino le cifre della prima serie con 3690 esemplari. Scomparsi i grossi fari e i pannelli in alluminio, dotata finalmente di paraurti, la 1600 HF Lusso, con i suoi 115 cavalli e la larga carreggiata anteriore, rimase una serissima rivale per molte auto teoricamente più dotate, specie su impegnativi percorsi misti e su fondi sconnessi. I continui miglioramenti fecero della Fulvia Coupé un'auto sempre più veloce, ma anche sempre più fragile, nonostante i rinforzi apportati alla scocca. Tutti quelli che temevano la delicatezza della vettura, e però le chiedevano il massimo, si rivolsero a Gianni ed Elio Zagato. Dai capannoni di Terrazzano di Rho uscirono numerose serie e versioni, denominate Fulvia Sport, assai affidabili e persino un po' stravaganti, anche se teoricamente disponevano della stessa base meccanica del coupé standard, dal 1.2 di 80 cavalli al 1600 Sport.

Dai primi esemplari con carrozzeria

in alluminio, alle versioni sportive «leggere» e «speciali» per le piste, vennero prodotte ben 7012 Fulvia Zagato, sulle 143.000 unità totali: un record per l'esclusiva carrozzeria lombarda.

Le Sport firmate Zagato ebbero momenti di gloria nelle prove di durata, tra le quali spicca la vittoria di categoria nella 12 Ore di Sebring del 1968. E negli anni successivi incontrarono sempre l'affetto e la predilezione degli appassionati, rimasti sentimentalmente legati a quel coupé dall'aspro nome femminile così mediterraneo. ■

Presentata al Salone di Torino del 1965, la Lancia Fulvia ottenne un successo immediato. Dopo meno di un anno la Casa si rese conto del potenziale sportivo di questo coupé e lanciò la versione HF (High Fidelity), subito schierata nelle competizioni da Cesare Fiorio. Per riconoscere le sportive originali, gli intenditori alzano il cofano: nelle vere HF 1.6 i copribilancieri sono gialli (nella pagina a fianco, in alto).



INDIRIZZI UTILI



1



4



7



2



5



8



3



6



9

CLUB

Lancia Club Italia c/o Pubbliche Relazioni
Lancia, via Vincenzo Lancia 27,
10141 Torino. Tel. (011) 6851111.

RICAMBISTI SPECIALIZZATI

Autoricambi Cavalitto,
via Piffetti 30, 10143 Torino.
Tel. (011) 7492869.

Aurea Ricambi, corso Ciro Menotti 4, 10138
Torino. Tel. (011) 4474476.

Basso Luciano, Borgata Villar 47,
10040 Cumiana (To). Tel. (011) 9058622.

Cassetta Roberto, via Reiss Romoli
64/10, 10155 Torino. Tel. (011) 4056508.

Duzzi Osvaldo, corso Francia 141 bis, 10138
Torino. Tel. (011) 7412356.

Generalricambi, via Tolmino 50,
10141 Torino. Tel. (011) 3855864.

M.A.R.A. Ricambi, corso Sempione 82,
20154 Milano. Tel. (02) 3311747-3453057.

Nicolò Riolo,
viale delle Magnolie 23,
90144 Palermo. Tel. (091) 229663.

Righini Mario, via Emilia 49, 40011 Anzola
dell'Emilia (Bo). Tel. (051) 733169.

Ruote in Pista, Ricambi Sportivi,
via Bologna 21, 10152 Torino.
Tel. (011) 857788.

San Silvestro, Servizio Lancia,
via Benevagienna 8, 10136 Torino.
Tel. (011) 364505.

RESTAURATORI

Basso Luciano, Borgata Villar 47,
10040 Cumiana (To). Tel. (011) 9058622.

Casella Giulio, via Salassa 13, 10155 Torino.
Tel. (011) 2422280.

Cassetta Roberto, via Reiss Romoli
64/10, 10155 Torino. Tel. (011) 4056508.

Novaira Giuseppe, via Frichieri 9, 10041
Carignano (To). Tel. (011) 9690047.

Spotorno, via Spotorno 27,
10126 Torino. Tel. (011) 636405.

OFFICINE MECCANICHE - RIPARAZIONI - PREPARAZIONI

Barone Giuvé, via Barge 10/d,
10139 Torino. Tel. (011) 4472216.

Mantuan C., via Rossini 7,
10093 Collegno (To). Tel. (011) 4053115.

NOTIZIE UTILI

Autoselleria C. Mittello,
via Cavour 11/a, 10019 Strambino (To).
Tel. (0125) 713258.

Ditta Trincherò, via Aosta 6, 10078 Venaria
(To). Tel. (011) 4241747-4241673.

*Presso le sopra citate ditte è possibile reperire
materiali per selleria come pelle, panno,
finta pelle, per auto d'epoca Lancia.
Formulazioni System Lechler,
tel. (031) 586333.*

*Presso la ditta Lechler è possibile
trovare tutte le tinte originali Lancia.*

LA BERLINA

1. La Fulvia berlina prima serie del 1963.

LE FULVIA COUPÉ

2. La prima Coupé presentata al Salone di
Ginevra del 1965.

3. La Fulvia Rally 1.3 del febbraio '67.

4. La Fulvia HF fece il debutto nel
gennaio '66.

5. La Fulvia Rally 1.6 HF del 1969.

6. La Fulvia 1.3 S 2ª Serie presentata nel
settembre del 1970.

7. La Fulvia 1.6 HF 2ª Serie del 1970.

LE FULVIA SPORT

8. La prima Fulvia Sport presentata al
Salone di Torino del 1965.

9. La Sport 1.3 del 1967.

10. La Sport 1600 presentata al Salone di
Parigi del 1971.

LE SPECIALI

11. Holiday: la Fulvia secondo la Touring,
presentata al Salone di Parigi del 1964.

12. La Fulvia Spider di Zagato del 1968.

13. La Lancia Fulvia 1600 Competizione
della Ghia. È il 1969.

14. Nel 1970 Bertone presenta la Stratos
con meccanica 1600 HF.

15. La Dunja HF 1600 disegnata da Aldo
Sessano e carrozzata da Coggiola nel
1971.



12



10



13



11

14



15



| | Modello | Cilindrata cc. | Potenza CV | N. motore | N. Telaio (guida destra) | Produzione totale | Esemplari prodotti x modello | Anni di produzione | |
|--------------|----------------------|----------------|------------|-----------|--------------------------|------------------------|------------------------------|--------------------|-----------|
| COUPÉ | | 1216 | 80/6200 | 818.130 | 818.130 (131) | 1001/21436 | 20.436 | 1965/1966 | |
| | | 1231 | 87/6200 | 818.202 | | | | 1967/1969 | |
| | | 1.3 S 2ª serie | 1298 | 90/6200 | 818.303 | 818.630 (631) | 1001/50657 | 45.216 | 1970/1974 |
| | | Monte-Carlo | 1298 | 90/6200 | 818.303 | 818.630 (631) | | 4440 | 1972/1974 |
| | | Coupé 3 | 1298 | 90/6200 | 818.303 | 818.630 (631) | 50658/79922 | 25.334 | 1974/1976 |
| | | Monte-Carlo 3 | 1298 | 90/6200 | 818.303 | 818.630 (631) | | 2529 | 1974/1976 |
| | | Safari | 1298 | 90/6200 | 818.303 | 818.630 (631) | | 900 | 1974/1976 |
| | | Rallye 1.3 | 1298 | 87/6200 | 818.202 | 818.330 (331) | 1001/18850 | 17.850 | 1967/1969 |
| | Rallye 1.3 S | 1298 | 90/6200 | 818.303 | 818.360 (361) | 1001/17827 | 16.827 | 1968/1970 | |
| HF | HF | 1216 | 88/6200 | 818.140 | 818.140 (141) | 1001/1490 | 435 | 1966/1967 | |
| | Rallye 1.3 HF | 1298 | 101/6400 | 818.342 | 818.340 (341) | 1100/1295 1404/2089 | 882 | 1967/1969 | |
| | 1.6 HF 1ª serie | 1584 | 115/6500 | 818.540 | 818.540 (541) | 1001/2258 | 1258 | 1969/1970 | |
| | 1.6 HF 2ª serie | 1584 | 115/6500 | 818.540 | 818.740 (741) | 1001/4690 | 3690 | 1970/1973 | |
| FULVIA SPORT | Sport | 1216 | 80/6200 | 818.130 | 818.132 (133) | 1001/1202 | 202 | 1965/1967 | |
| | Sport 1.3 | 1298 | 87/6200 | 818.302 | 818.332 (333) | 1203/2804 | 1602 | 1967/1969 | |
| | Sport 1.3 S | 1298 | 90/6200 | 818.303 | 818.362 (362) | 1001/2898 | 1898 | 1968/1970 | |
| | Sport 1.3 S 2ª serie | 1298 | 90/6200 | 818.303 | 818.650 (651) | 1001/3600 | 2600 | 1970/1972 | |
| | Sport 1.6 | 1584 | 114/6000 | 818.750 | 818.750 (751) | 1001/1800 | 800 | 1971/1972 | |