

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

2



LANCIA FULVIA COUPÉ 1.3 S - 1965
NUOVA LANCIA FULVIA COUPÉ - 2003



HACHETTE

Una famiglia valsesiana

Come molti protagonisti della nascente industria italiana, Vincenzo Lancia muove i primi passi spinto da un'autentica passione per la meccanica e per le auto.

Originari di Fobello, in Alta Valsesia, dove il 24 agosto 1881 nacque Vincenzo, i Lancia si erano da tempo trasferiti a Torino. Il padre di Vincenzo, Giuseppe Lancia, infatti, a partire dagli anni Cinquanta si era messo in luce nel settore della conservazione alimentare, brevettan-

do diversi congegni meccanici per la lavorazione della carne e ottenendo importanti riconoscimenti. Trasferitosi in Argentina, alla metà degli anni Cinquanta aveva avviato un'attività commerciale di esportazione di carne destinata al rifornimento dell'esercito del Regno di Sardegna e successivamente uno stabilimento per la produzione di carne in scatola. Consolidata la sua posizione economica, era rientrato in patria continuando a muoversi con alterne fortune nel settore della conservazione degli alimenti, riuscendo ad accumulare un discreto patrimonio, conoscenze



A sinistra, Vincenzo Lancia (nel cerchio) in una foto del 1890 circa, con alcuni compagni di scuola, all'età di nove o dieci anni. Sotto, Vincenzo Lancia davanti all'albergo Posta di Fobello, in Valsesia, paese d'origine della famiglia.

in ambienti altolocati – dal 1860 Lancia si fregiava del titolo di “provveditore del principe Eugenio di Carignano” – e una solida reputazione. Tutti elementi che sarebbero tornati utili al figlio Vincenzo, quando si sarebbe affacciato nel mondo del lavoro. L'eredità forse più importante trasmessa da Giuseppe Lancia al figlio era però una divorante passione per la meccanica.





Ancora adolescente, appena riusciva a liberarsi dagli impegni scolastici – a Torino frequentava senza molto profitto la Scuola Tecnica Giuseppe Lagrange – Vincenzo si rifugiava in un'officina dedita alla produzione di fanali per carrozze esercitandosi con passione a maneggiare lima e martello. Furono anni importanti di apprendistato per un uomo come Lancia formatosi attraverso il contatto diretto con il lavoro e i suoi problemi più che nelle aule scolastiche.

Caso volle, poi, che nel cortile del palazzo di famiglia in corso Vittorio Emanuele 9, a Torino, avesse sede la modesta officina di Giovanni Battista Ceirano, un talentuoso fabbricante di biciclette, che sarebbe divenuto uno dei pionieri dell'industria automobilistica italiana. Nel 1898, con capitale di sole 6000 lire Ceirano diede infatti vita alla Società in Accomandita Ceirano G.B. & C. insieme a Emanuele di Bricherasio, Attilio Calligaris, Pietro Fenoglio e Cesare Gorla Gatti, che l'anno successivo sarebbero stati, con Giovanni Agnelli, tra i fondatori della Fiat, che della Ceirano è in qualche misura erede diretta avendone rilevato gli impianti all'inizio del nuovo secolo.

Dal 1898 Vincenzo Lancia figura tra i dipendenti della Ceirano, in qualità di impiegato, probabilmente, come nota Franco Amatori che alla vicenda di Lancia ha dedicato uno studio (*Impresa e mercato Lancia 1906-1969*, Bologna 1996), per rispetto della sua posizione sociale. In realtà Lancia è soprattutto uomo di officina. A contatto con il gruppo di artigiani e tecnici che lavorava al prototipo di autovettura presentato nel 1899 con il nome di Welleyes, Lancia, ricorda ancora Amatori, "si immerge nell'attività della ditta, dal disegno delle vetture alla costruzione, alla riparazione". Suo mentore, in questa fase decisiva del suo apprendistato di costruttore, è un brillante progettista, Aristide Faccioli, che poi firmerà anche i primi modelli della Fiat.

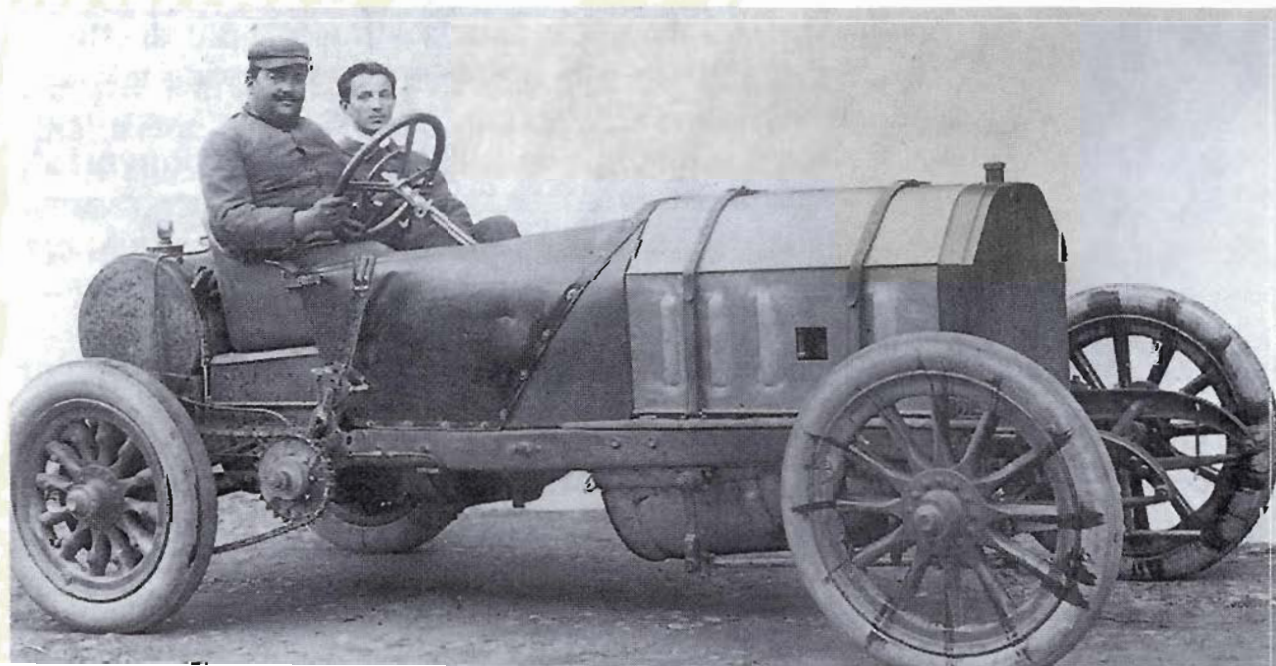
Nel 1900 Lancia segue il destino della Ceirano e inizia a la-



Sopra, il conte Biscaretti di Ruffia, grande amico di Lancia, a bordo della Fiat 3,5 HP derivata dalla Ceirano, alla cui realizzazione partecipò, sotto la guida dell'ingegner Aristide Faccioli, il giovane Vincenzo Lancia.

Sotto, Vincenzo Lancia con il meccanico Pietro Bordino, nel 1907, a bordo della Fiat 130 HP Corsa.

vorare per la Fiat nella nuova sede di corso Dante. Se la precedente esperienza era stata importante per l'acquisizione del mestiere, in Fiat Lancia impara a conoscere l'organizzazione industriale. Una lezione che gli sarà preziosa quando deciderà di giocare in proprio. Nel frattempo affina le sue competenze come collaudatore, una funzione essenziale in una fase in cui la costruzione avveniva attraverso un processo continuo di aggiustamenti e verifiche. Forte della sua esperienza, Lancia fa il suo ingresso nella squadra corse e per otto anni sarà il pilota di punta della scuderia Fiat. Nel 1905 partecipa alla coppa Vanderbilt a Long Island, finendo al quarto posto; prestazione che gli vale la prima pagina del "New York Times" che ne esalta i meriti. Lancia, pur rimanendo legato al mondo delle corse, ha però deciso che il suo destino sarà diverso. Ha ormai ventiquattro anni, dispone di solidi mezzi, è famoso, possiede un invidiabile patrimonio tecnico. È e si sente maturo per avviare un'attività di costruttore in proprio.



Le metamorfosi dell'Aprilia

Il lavoro compiuto dai carrozzieri sul pianale fornito dalla Lancia portò un'incredibile quantità di variazioni. Lo stile a volte fu scontato, altre volte percorse la strada dell'innovazione.

La Lancia Aprilia fu un'auto rivoluzionaria e al confronto molte fuoriserie su quell'autotelaio mostrarono una personalità più scialba. Ciò non deve meravigliare perché la facoltosa clientela dei carrozzieri era piuttosto conservatrice e, spesso, li spinse a creare forme dal gusto consolidato

per esprimere uno stile di vita apparentemente moderno, ma tutto sommato tradizionale. La formula estetica che in quel momento rappresentò meglio questa tendenza fu la cosiddetta "linea Bocca", dal nome del committente di una Aprilia fuoriserie disegnata dal conte Mario Revelli de Beaumont. Nel figurino disegnato dallo stilista per conto degli Stabilimenti Farina si individuano perfettamente le linee guida dello stile Bocca. I parafranghi allungandosi a ogiva prendono volumi e rotondità insoliti pur rimanendo separati dal corpo vettura, lo stesso accade al portello della ruota di scorta. Nel frontale la caratteristica dello stile Bocca diventò la calandra a V, cosiddetta a prua di nave o spartivento. Ne soffrì l'identità di marca: era difficile infatti capire se sotto la pelle di un'auto con la "linea Bocca" ci fosse una Lancia, una Fiat o un'Alfa Romeo perché la prua spartivento sostituiva quella della Casa, alla quale normalmente era affidata l'identità di una marca. Con lo stile Boc-



CABRIOLET 4 POSTI SU LANCIA APRILIA

Sopra, il figurino disegnato dal conte Mario Revelli de Beaumont per conto degli Stabilimenti Farina, nel quale si individuano le linee guida della "linea Bocca". I parafranghi a ogiva, la coda con il portello della ruota di scorta, il frontale con la calandra a V, a prua di nave o spartivento.

Sotto, Una berlina di Pinin Farina che declina lo stile Bocca in modo sereno e misurato. Difficile riconoscere un'Aprilia in questa vettura dal gusto tutto sommato tradizionale. A sinistra, in questa creazione di Ghia l'impiego di placche cromate e il bugnato sui parafranghi non bastano a nascondere la scarsa capacità innovativa.

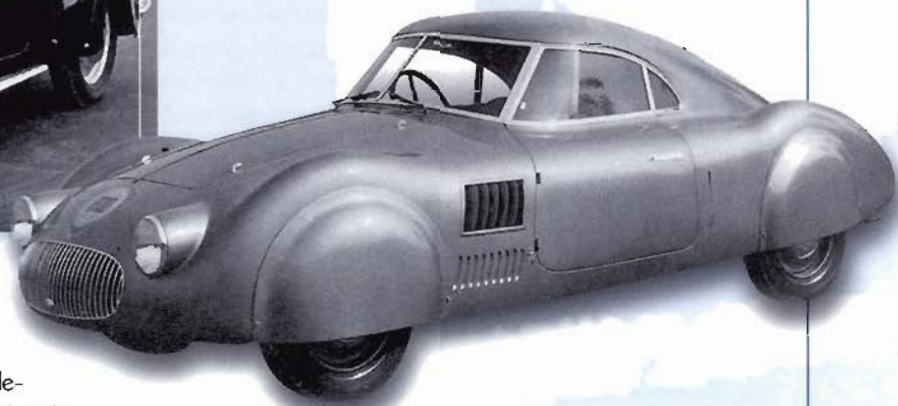




A destra, in questa cabriolet Boneschi non rinunciò al frontale a prua, ma moderò il ricorso all'ornato e introdusse la fascia di colore contrastante. Sotto, la carrozzeria Touring seppe sottrarsi alla moda della calandra spartivento, ma la interpretò personalmente con le alette sulla prua cieca che diventarono oggetto di un brevetto.



Sotto, l'Aprilia aerodinamica di Pinin Farina. Le linee estreme delle auto da record furono adattate alle necessità dell'impiego normale e legittimarono forme fino allora mai viste in auto da strada.



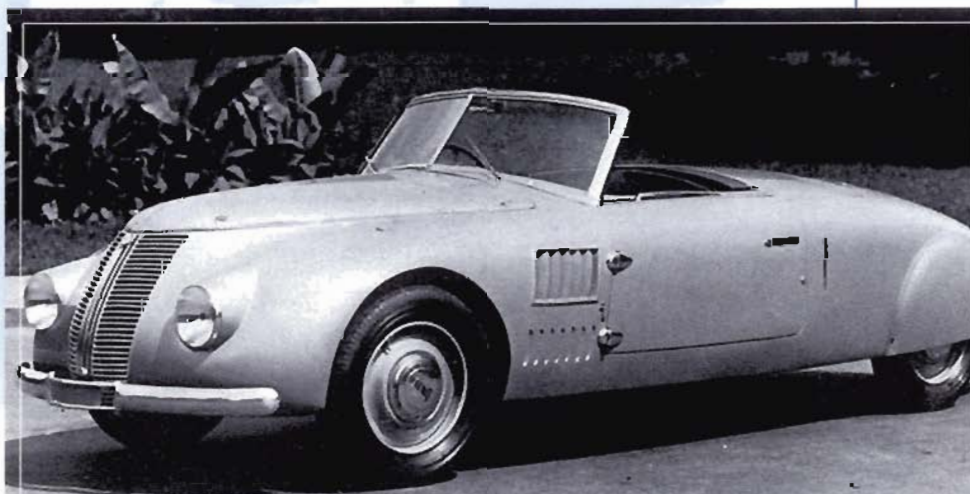
ca, inoltre, la carrozzeria rimase un insieme di elementi funzionali separati, anche se fusi in modo armonico. In generale, l'esecuzione delle Aprilia stile Bocca fu misurata, ma a volte la decorazione pesante tradì l'imbarazzo di un carrozziere incapace di uscire da quello schema.

Il ricorso all'ornato fu esagerato in diverse Aprilia cabriolet di Ghia. L'impiego di placche cromate e il bugnato magistralmente eseguito su alcuni elementi della carrozzeria furono il segno di un tormento creativo incapace di nascondere, con l'opulenza, il cedimento della capacità innovativa. Boneschi fu più moderato nella decorazione, ma non rinunciò al frontale a prua. Nemmeno la carrozzeria Touring seppe sottrarsi alla moda, ma la interpretò personalmente con le alette sulla prua spartivento che diventarono oggetto di un brevetto. La soluzione trovò imitatori, ma si rivelò effimera. Più interessanti, ma il carrozziere non se ne accorse, furono le prese d'aria orizzontali sui parafranghi: bastava congiungerle e il design dell'auto avrebbe compiuto un salto in avanti di dieci anni.

Al contrario di altre Aprilia carrozzate, le sportive brillarono per la ricerca di solu-

zioni innovative. Primo fra tutti Pinin Farina propose cinque Aprilia aerodinamiche nelle quali il design essenziale e le soluzioni estreme delle auto da record furono adattati alle necessità dell'impiego normale, legittimando forme fino allora mai viste nel quotidiano. I parafranghi incorporati, la coda sfuggente e l'aspetto monolitico furono il primo nucleo di idee che avrebbero generato le moderne GT all'italiana. Il primo tentativo di Pinin di applicare ad altre Aprilia gli insegnamenti delle berlinette non produsse un gran risultato. La Spider dello stesso carrozziere non fu affatto aerodinamica. Il ritorno alla calandra spartivento creò una trappola per l'aria, il parabrezza piatto diventò anacronistico e le dimensioni del telaio allungato resero il veicolo poco

A destra, in questa cabriolet di Pinin Farina l'aerodinamica fu solo una moda: il ritorno alla calandra spartivento creò una trappola per l'aria, il parabrezza piatto diventò anacronistico e le dimensioni del telaio allungato resero il veicolo poco maneggevole.





A sinistra, la Coupé di Boneschi vista la dietro. La linea aerodinamica era piuttosto aggraziata; le linee dei parafranghi posteriori si raccoglievano nel volume unitario della coda semplice e riuscita.

A destra, la Spider Sport realizzata da Touring per il pilota Luigi Bellucci utilizzò il "profilo ad ala spessa" che inizialmente fu rifiutato dall'Alfa Romeo nel timore che la modernità disorientasse la clientela.



maneggevole. In tema di Aprilia sportive Boneschi nel 1939 allestì una Coupé Sport che senza le esasperazioni di Pinin Farina fu aerodinamica e piuttosto aggraziata soprattutto nei parafranghi posteriori che si raccoglievano nel volume unitario della coda semplice e riuscita. Pregevoli furono anche le maniglie incassate, i vetri a filo e l'assenza di elementi che potevano creare ostacolo al fluire dell'aria. La disponibilità di un telaio accorciato e l'intelligenza del committente produssero un effetto ancor più piacevole nell'Aprilia Sport che Boneschi realizzò per "Ippocampo" (il pilota Umberto Castiglioni) nel luglio 1940. La carrozzeria Touring, su commissione del pilota Luigi Bellucci, realizzò un'Aprilia da corsa molto aerodinamica. Il carrozziere aveva proposto il profilo ad ala spessa della spider di Bellucci all'Alfa Romeo che però lo scartò temendo che un'auto

così rivoluzionaria avrebbe disorientato la clientela. La ripresa dopo la Seconda guerra mondiale fu un'ottima occasione per i carrozzieri di diventare i protagonisti del nuovo gusto. Il rilancio inizialmente fu prudente e si collegò alle indicazioni provenienti dagli Stati Uniti interpretate con spirito di ricerca. La transizione non fu priva di ri-



Sopra, l'Aprilia Aertlux di Touring con i parafranghi anteriori fusi armonicamente nella portiera e quelli posteriori appena accennati che generarono il volume della coda. A sinistra, subito dopo la guerra i carrozzieri italiani si ispirarono spesso alle auto americane. Questa cabriolet di Boneschi scimmietta la Packard Clipper.



A destra, l'Aprilia Bilux di Pinin Farina interpretò in chiave di berlina la magistrale Cistalia 202 e fu tanto convincente che la Lancia ne tenne conto al momento di impostare l'Aurelia degli anni Cinquanta.





A destra, l'Aprilia Spider realizzata da Ghia su un telaio tubolare Nardi & Danese con proporzioni assolutamente corrette e linea levigata e continua.



A sinistra, l'Aprilia di Pinin Farina realizzata per il campione ciclista Gino Bartali sembra una Jaguar xk 120 in piccolo.

che la Lancia non poté non tenerne conto al momento di impostare l'Aurelia, la nuova berlina degli anni Cinquanta. Nel ribollire di idee che caratterizzò quel periodo vi furono anche Aprilia con linee levigate, ma massicce, che restituirono alle auto le linee aerodinamiche prestate alle radio, ai tostapane, alle lucidatrici e ad altri prodotti del design industriale dell'epoca.

Ghia invece percorse fruttuosamente la strada della ricerca con un'Aprilia Spider che utilizzò un telaio tubolare Nardi & Danese, con proporzioni assolutamente corrette, la linea levigata e continua e l'ornato ridotto al minimo. I carrozzieri non sempre percorsero la strada dell'innovazione, a volte si adagiarono su moduli stilistici scontati: l'Aprilia di Pinin Farina per il campione ciclista Gino Bartali fu una Jaguar in piccolo, l'Aprilia due porte di Boneschi fu una Studebaker in brutto. Quando proseguirono nella strada della ricerca lasciarono capolavori importanti, come la cabriolet realizzata da Pinin Farina con superfici lisce come una scultura, ornata con maestria nei tratti salienti della modellazione e con i lati del parabrezza cromati per ridurre otticamente le dimensioni dei montanti.

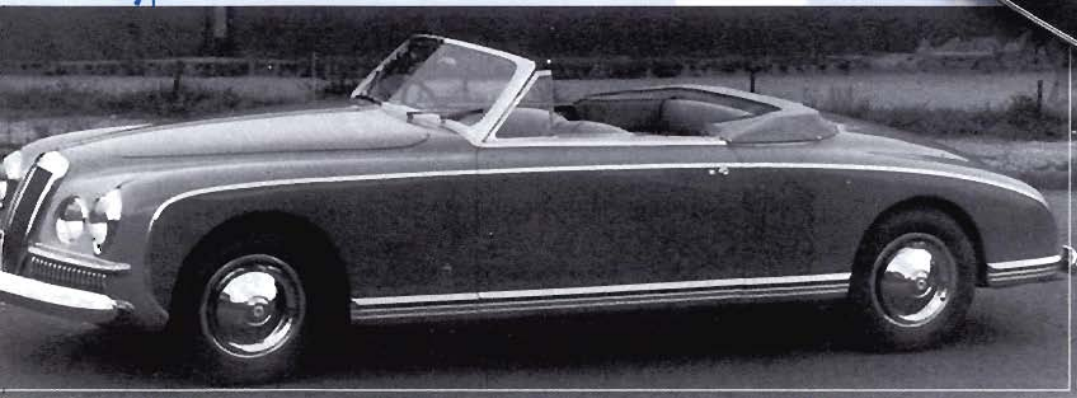
pensamenti: per tutti valgono gli esempi dell'Aprilia Cabriolet Super Cab che Boneschi costruì nel 1948 pensando acriticamente all'americana Packard Clipper.

Con le Aprilia di Touring il tributo alle idee Usa diventò meno evidente e dischiuse per la linea italiana un periodo creativo che avrebbe collocato i nostri carrozzieri al primo posto nel mondo. Nell'Aprilia Aerlux di Touring i parafranghi anteriori si fusero armonicamente nella portiera e quelli posteriori appena accennati generarono il volume della coda. La cosa più sorprendente fu l'eccezionale equilibrio fra le parti e la serenità del profilo privo delle goffaggini dei modelli americani. Lo stesso discorso vale per l'Aprilia De Luxe di Pinin Farina con la quale lo stile italiano recise definitivamente il cordone ombelicale con il design americano. L'Aprilia quattro porte di Pinin interpretò in chiave di berlina la magistrale Cisitalia 202 e fu tanto convincente



A destra, la coupé Gran Gala realizzata da Boneschi ispirandosi allo stile americano si presentò come una Studebaker in brutto.

A sinistra, la stupenda cabriolet di Pinin Farina con superfici lisce come una scultura, ornata con maestria nei tratti salienti della modellazione e con la sottolineatura grafica della dimensione della lunghezza tramite la verniciatura bicolore.



Fare sport allunga la vita

Elegante, sportiva e brillante, la Lancia Fulvia Coupé rimase in produzione dal 1965 al 1976 andando ben oltre i limiti previsti dalla Casa sull'onda di un successo che poi diventò mito.

La Fulvia Coupé nacque dalla tradizione della Lancia di affiancare le versioni sportive alle berline. Per quanto fosse un'ottima automobile, la Lancia Fulvia berlina risentì più delle altre gli effetti della congiuntura economica del 1964, quando per la prima volta dagli anni Cinquanta la vendita delle auto nuove subì un calo. La fascia delle auto fra i 1000 cc e 1500 cc fu la più colpita. Le migliaia di Fulvia invendute giacenti nei piazzali della Lancia per un valore di circa 10 miliardi di lire potevano non essere un problema per aziende grandi come la Fiat o la Volkswagen, ma per la Lancia divennero una grossa preoccupazione. La Fulvia Coupé fu impostata come un modello che da una parte avrebbe allargato il mercato della Casa, dall'altra ne avrebbe rinvigorito l'immagine con le prestazioni sportive.

L'autotelaio della berlina era ampiamente dimensionato e avrebbe sopportato agevolmente una maggiorazione della cilindrata. Mentre i tecnici preparavano il motore potenziato, gli stilisti lavorarono sulla carrozzeria. A questi ultimi furono posti i seguenti vincoli: impiego del maggior numero

possibile di elementi della berlina, lunghezza non superiore ai 4 metri, peso complessivo non superiore ai 900 kg, abitacolo spazioso e confortevole per due persone, possibilità di

A destra, l'elegante plancia e il volante di una Lancia Fulvia Coupé conservata da un collezionista.



A sinistra, la Lancia Fulvia Coupé in una bella immagine che fu utilizzata per la presentazione da diverse riviste dell'epoca. Sopra, la Lancia Fulvia Coupé vista di tre quarti anteriore in una foto ufficiale del 1965.



A sinistra, il disegno rappresenta il punto di partenza del concetto sviluppato da Piero Castagnero: il tracciato del motoscafo (a sinistra) messo allo specchio con il risultato finale, il tracciato della Fulvia Coupé (a destra). Sotto, alcuni schizzi attraverso i quali Piero Castagnero elaborò la soluzione finale.



lista della Casa e Aldo Castagnero, responsabile della progettazione delle carrozzerie. I due agirono con ruoli diversi: il primo fu il "fantasista" che concepì lo stile, il secondo "l'uomo d'officina" che ridusse le utopie del creativo in termini producibili industrialmente. L'idea che accese la creatività di Castagnero fu quella dei motoscafi Riva, vanto italiano nella motonautica. Girando attorno a quest'idea immaginò il frontale a spigolo, le fiancate dritte e la coda convessa. Dopo l'elaborazione di diverse soluzioni arrivò a quella definitiva alla quale poi con Castagnero apportò gli adattamenti che resero possibile la costruzione con le attrezzature della Lancia. La Fulvia Coupé debuttò in pubblico nella primavera del 1965. Il successo commerciale fu immediato grazie alla linea indovinata, alle prestazioni brillanti e al prezzo giusto. Il motore derivato dalla berlina prese la sigla 818.130 con la cilindrata portata da 1091 cc a 1216 cc, due carburatori a doppio corpo e 80 cavalli, sufficienti per una



UN'AUTO DA COLLEZIONE

La Lancia Fulvia Coupé è un'auto che ancora oggi si possono usare tutti i giorni. Sono omologabili ASI. Sono adatte ai raduni; fanno una buona figura nelle manifestazioni di regolarità, nelle sfilate e nei club di marca. Possono anche correre in pista e nei rally storici. Impossibile pretendere di più da auto che per giunta non costano molto, sono affidabili e hanno la classe delle migliori Lancia. Le prime Coupé 1200, le più "storiche" valgono 6000 euro. Il rapporto prezzo/prestazioni è migliore nelle Coupé Rally 1.3 e Coupé Rally 1.3 S che hanno più brio e valutazioni addirittura inferiori di circa 500 euro rispetto alle prime Coupé 1200.

velocità di 160 km/h. Nei primi mesi del 1966 l'imbottitura dei sedili sul perimetro esterno della seduta fu rialzata per un miglior contenimento dei passeggeri nelle curve veloci delle quali la Fulvia era capace. Contemporaneamente furono definiti gli accessori a richiesta: tappeti di moquette 18.000 lire, interno di pelle 100.000 lire, interno di finta pelle 10.000 lire, radio 64.500 lire e fu annunciata la gamma colori dell'anno: bianco, grigio, grigio chiarissimo, grigio medio, blu Lancia, verde scuro, turchese, amaranto, nero. Le eccezionali qualità del telaio spinsero i clienti a chiedere ancora maggior potenza. La Casa percorse quindi la via maestra per ottenere più vigore dal motore: cilindrata maggiorata, carburatori più grandi

Il modello 1965-1976



A sinistra, la Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally in una immagine ufficiale del 1967. Dal punto di vista estetico, rispetto alla 1200 che rimase temporaneamente in catalogo, la 1300 presentò lo specchio retrovisore esterno, i cerchi con anelli cromati.

Sotto, a sinistra, il frontale di un'altra Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally. Nella meccanica l'aggiornamento più importante riguardò la cilindrata portata da 1216 cc a 1298 cc.



mase in produzione in pratica per un solo anno perché nel 1968 fu affiancata dalla Rally 1.3 S che la sostituì nelle preferenze degli appassionati. Rimando quasi immutata esternamente, la 1.3 S divenne più

ta e con la meccanica sostanzialmente invariata salvo l'aggiunta della quinta marcia e la soppressione del radiatore dell'olio. La vita commerciale della Fulvia Coupé fu prolungata dai successi nelle corse che sostennero la domanda anche dopo la presentazione della Lancia Beta Coupé che doveva sostituirla nel 1974.

L'ultima versione

Proprio in quell'anno la Fulvia Coupé subì gli ultimi ritocchi estetici mantenendo però la collaudatissima base meccanica. Queste le ultime modifiche: calandra e cornici dei fari nere anziché cromate, strumenti con quadranti grigi e cifre nere anziché neri con cifre bianche, orologio elettronico al quarzo anziché elettrico, scritte Fulvia con nuova grafica, volante più piccolo e rivestito di poliuretano morbido, schema dell'inserimento delle marce sulla consolle anziché sul pomello del cambio, cuffia in finta pelle per la leva del cambio dotata di un pomello di legno anziché di plastica, leva del freno di stazionamento con impugnatura anatomica, schienali dei sedili anteriori più avvolgenti e muniti di poggiatesta, cinture di sicurezza a 3 punti anteriori anche per il mercato italiano, moquette anziché gomma sui tappeti, lunotto termico, selleria in velluto operato anziché in panno. Con questi allestimenti la Fulvia Coupé denominata 3 andò avanti fino al 1976, ben oltre i piani della Casa che si vide costretta a continuare la produzione per il perdurare del successo che portò la Fulvia Coupé nel mito che dura tuttora.

FULVIA COUPÉ (1965-1967)

Modello 818.130 (guida sinistra) e 818.131 (guida destra), telai dal n. 1001 al n. 21436

- Motore:** tipo 818.130 anteriore longitudinale inclinato di 45° (dal 1967 anche motore tipo 818.202)
- Numero cilindri:** 4 cilindri a V stretto di 13° inclinato di 45°
- Raffreddamento:** ad acqua a circolazione forzata
- Alaggio x corsa:** 76 x 67 mm (dal 1967 anche 75 x 69,7 mm)
- Cilindrata totale:** 1216 cc (dal 1967 anche 1231 cc)
- Rapporto di compressione:** 9:1
- Potenza massima:** 80 cv a 6000 giri/min
- Coppia massima:** 10,6 kgm a 4000 giri/min
- Distribuzione:** valvole in testa con un albero a camme in testa per bancata
- Carburatori:** 2 Solex 32 PHH o Weber DOL 2/3
- Lubrificazione:** forzata con pompa e filtro
- Impianto elettrico:** 12 V, batteria 42 Ah
- Frizione:** monodisco a secco
- Cambio:** a 4 velocità + m tutte sincronizzate
- Trasmissione:** trazione anteriore con coppia conica ipoide
- Rapporto finale:** 9/43
- Autotelaio:** scocca portante con telaietto ausiliario anteriore
- Sospensioni anteriori:** indipendenti con trapezi oscillanti, balestra trasversale, barra antirollio, ammortizzatori telescopici idraulici
- Sospensioni posteriori:** assale rigido con balestre semiellittiche, barra Panhard, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** a disco a doppio circuito, a mano sulle ruote posteriori
- Ruote:** 4 1/2 J 14 con pneumatici 145 SR 14
- Sterzo:** vite e settore
- Passo:** 2330 mm
- Carreggiata:** ant. 1300 mm; post. 1280 mm
- Lunghezza:** 3975 mm
- Larghezza:** 1555 mm
- Altezza:** 1300 mm
- Peso:** 960 kg
- Velocità massima:** 160 km/h



torie nei rally che la versione da corsa stava ottenendo a man bassa. La differenza di prezzo tra la Coupé normale e la Rally 1.3 fu fissata in 85 mila lire, un valore contenuto che orientò la clientela sul nuovo modello e di lì a poco fece scomparire la 1200. La 1.3 Rally riprese le tinte della 1200 con alcune variazioni e l'aggiunta dei metallizzati. La Fulvia Coupé 1.3 Rally ri-

Sopra, una Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally vista di tre quarti posteriore. Tutto appare come nella Coupé 1200 tranne gli anelli cromati sui cerchi e la scritta Rally 1.3 sulla parte sinistra della coda.

Sotto, la coda di una Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally.

potente con il rapporto di compressione elevato da 9:1 a 9,5:1 con diverse tarature dei carburatori e con il regime massimo di rotazione portato da 6000 a 6200 giri/minuto. Con queste cure la potenza salì a 91 cv. Aumentò anche la coppia massima da 12,3 a 13,2 mkg a 4500 giri/min. La velocità massima salì a 173 km/h. Tenendo conto delle maggiori prestazioni, furono aggiunti il radiatore dell'olio e il servofreno a depressione con limitatore di frenata. Tra le modifiche estetiche la più importante riguardò i finestrini con deflettori orientabili, le coppe ruote con il marchio Lancia in rilievo e i tergicristalli uguali a quelli della Fulvia berlina GTE. Con la 1.3 S si concluse la prima serie delle Coupé. La seconda serie iniziò nel 1970 con la versione rinnovata della 1.3 S che si presentò con una veste estetica rimaneggia-



e organi connessi aggiornati in conseguenza. Ed ecco nel marzo 1967 la Fulvia Coupé 1.3 Rally con la cilindrata portata da 1216 cc a 1298 cc. La potenza salì così a 87 cv e la velocità massima a 170 km/h. Il motore 1300 siglato 818.302 non fu la sola novità del modello. Dal punto di vista meccanico ci fu anche l'assale posteriore con le estremità realizzate in alluminio anziché in ghisa per ridurre le masse non

sospese. L'alluminio comparve anche sulle porte e i cofani, facendo scendere il peso da 960 a 925 chili. Altre modifiche riguardarono l'applicazione di uno specchietto retrovisore esterno, l'aumento delle dimensioni di quello interno, il nuovo impianto di aerazione e riscaldamento con il comando a levette per il rubinetto dell'acqua e la scritta sulla coda 1.3 Rally, che oltre a distinguere il modello ricordò le vit-



Il ritorno di un mito

Con il prototipo Lancia Fulvia presentato al Salone di Francoforte nel 2003 i designer del Centro Stile della Casa hanno realizzato un sogno che avevano da tempo nel cassetto.

La Fulvia Coupé esposta al Salone di Francoforte del 2003 appassionò e deluse. Entusiasmò tutti gli appassionati di belle automobili, lasciò senza speranze quelli che erano pronti con il libretto degli assegni per ordinare il loro esemplare. Purtroppo per loro lo straordinario prototipo



rimase un esemplare unico. La Fulvia Coupé del 2003 ripropose in una veste molto "giusta", in altre parole moderna e funzionale, un modello che diventò un'icona degli anni Ses-

santa/Settanta e contribuì a rendere la Lancia ancora più famosa nel mondo: la Fulvia Coupé. La Lancia Fulvia Coupé esprime nell'automobile l'eleganza e l'innovazione portati dal design italiano.

A quarant'anni dalla nascita della prima Fulvia Coupé, fra i creativi del Centro Stile Lancia tornò prepotente la forza evocativa di quell'indimenticabile pezzo di storia della Lancia e del fermento creativo che la

Sopra, la Lancia Fulvia vista di tre quarti posteriore ambientata al computer in una località della Costa Azzurra.



In alto, a sinistra, un bel disegno a carboncino di Alberto Di Lillo che individua i tratti essenziali della Lancia Fulvia del 2003. In alto a destra, disegno della Lancia Fulvia eseguito da Marco Tencone. A destra, bozzetti di ricerca stilistica di Flavio Manzoni per la Fulvia.



produsse. La Fulvia del 2003 nacque quindi dalla passione e dall'entusiasmo dei giovani tecnici della Casa che riscoprivano i contenuti ideali del marchio Lancia. La voglia di sperimentare tornò con forza a farsi sentire e i designer del Centro Stile Lancia lanciarono l'idea di far rinascere il mito con sempre maggiore entusiasmo. L'approccio al progetto fu subito molto chiaro: nessuna indulgenza nostalgica, ma una rilettura del concetto e degli stili originali alla luce delle esigenze, tecnologie e norma-

tive di oggi, meglio se di domani. La freschezza e lo slancio della linea dovevano essere posti in primo piano, senza però tradire le suggestioni trasmesse dalla Fulvia Coupé disegnata nel 1965: un raffinato connubio di eccentricità, eleganza, pulizia estetica e sportività. La meccanica e le dotazioni dovevano essere assolutamente moderne, anzi diventare occasioni per esplorare soluzioni tecnologiche ed estetiche da portare nella futura produzione Lancia.

Nella vista laterale le dimensioni e l'architettura a tre volumi delle Fulvia Coupé del 2003 e del 1965 sono in pratica sovrapponibili, ma nella vista in pianta la più recente ha le carreggiate allargate per dare più stabilità.

L'impianto stilistico trae origine in entrambe dalla stessa idea originaria del motoscafo con la

prua fendente, i volumi dinamici e la coda tronca scavata ad arco. Uno dei motivi stilistici più connotativi del modello del 1965, cioè la fascia obliqua che assottigliava visivamente il muso e poi girava sulle fiancate per "uscire" infine sulla coda, fu interpretato dai giovani del Centro Stile con un andamento meno spigoloso. In questo modo i volumi diventarono un po' più muscolosi. Per non renderli troppo massicci, i designer tracciarono una linea curva di alleggerimento nella parte inferiore della vettura "sfuggente" verso la coda.

Tutto avanti

Il punto della massima tensione fu posto sulla ruota anteriore, dove si voleva concentrare il peso visuale dell'automobile, a sottolineare che con la meccanica "tutto avanti" (motore anteriore e trazione anteriore) anche visivamente il muso doveva "tirare" tutta la vettura. La vista in pianta, con la massima larghezza nella parte anteriore e la coda rastremata, contribuisce a creare questo effetto.

Il trattamento delle masse piuttosto particolare come nella Fulvia Coupé originale: un cofano lungo, un abitacolo di dimensioni contenute e una coda leggera. Il frontale, dall'aspetto aggressivo, è connotato da un ampio cofano un po' meno smussato di quello del 1965. La collocazione dei fari invece è totalmente diversa in ragione delle tecniche costruttive: allora erano i classici proiettori tondi di tutte le auto dell'epoca disposti sotto la linea del cofano, nella Fulvia del 2003 sono moduli hi-tech nei quali l'idea dei fari sotto il profilo del



Sopra, la Lancia Fulvia vista di lato. La fiancata ha una superficie pulita, giocata sul susseguirsi di superfici concave e convesse che danno l'idea della "muscolosità".

A fianco, la vista di tre quarti anteriore evidenzia i fari costituiti da moduli hi-tech. A destra, in basso, il baule con la dotazione di valigie appositamente realizzate da Trussardi. In alto, un particolare della coda.





La coda rappresenta la logica conclusione di quella composizione nella quale non poteva mancare la citazione del famoso "specchio di poppa" convesso così fortemente connotativo della Fulvia disegnata nel 1965. In questo caso la convessità è meno accentuata e i fanali rispettano le norme attuali con dimensioni maggiori che hanno imposto lo sviluppo in verticale. Resta in ogni modo la citazione della composizione grafica dei gruppi ottici originali nei due "occhi" tondi affiancati dalle luci bianche della retro Marcia, queste sì a sviluppo orizzontale. Anche gli elementi che caratterizzano l'arredamento interno sono ispirati dalle Fulvia Coupé



Sopra e in alto a destra, la Lancia Fulvia esposta al Salone di Francoforte. A sinistra, un'ambientazione realizzata al computer. A destra, l'abitacolo della Lancia Fulvia.

del passato. I sedili dal profilo sportivo ed ergonomico richiamano quelli di quarant'anni fa per l'effetto avvolgente dato dalla "fascia" a ferro di cavallo che abbraccia lo schienale offrendo un ampio supporto laterale. Lo stesso vale per la

legno scuro) per il colore perlatato della scala degli strumenti, per la piastra metallica di interfaccia che raccoglie diverse funzioni e il climatizzatore. Il volante contiene l'air bag, che tuttavia è racchiuso in un contenitore cilindrico e permette le tre razze metalliche con la corona di pelle cucita a mano.

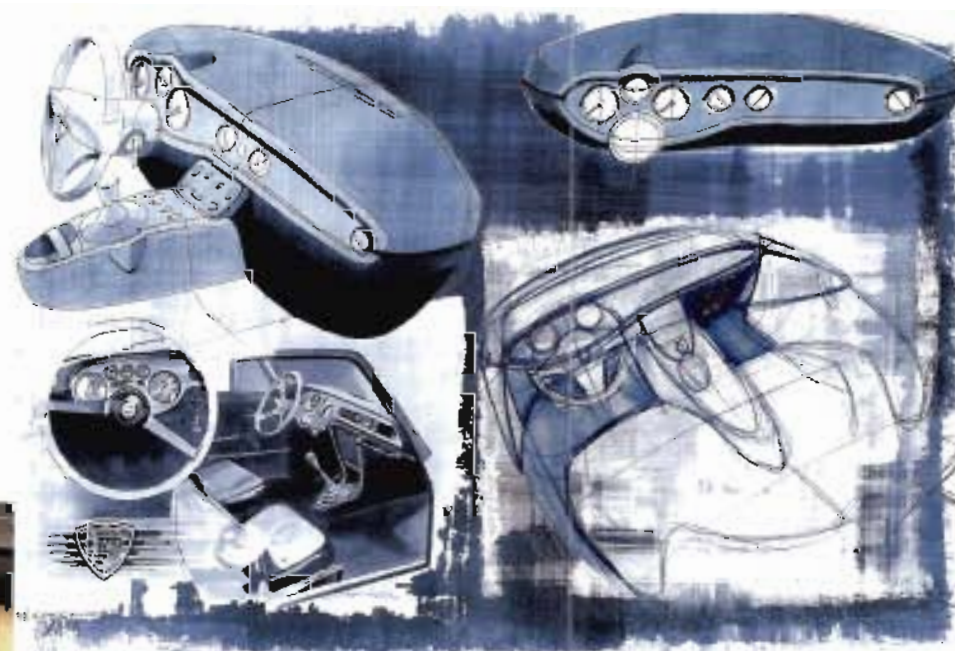
Le prestazioni

L'operazione di stile sulla Fulvia Coupé non è stata un puro esercizio di design. Infatti, tutti i particolari esterni della vettura sono studiati per ottimizzare il coefficiente aerodinamico. Il lavoro svolto è testimoniato dal buon valore della velocità massima 213 km/h, ottenuto partendo da una potenza piuttosto contenuta per il tipo di veicolo: 140 cv (103 kW) a 6400 giri/min. Un aspetto tecnico interessante della carrozzeria è l'impiego dell'alluminio nella costruzione. Il leggero metallo era già presente nelle porte e nei cofani delle Fulvia Coupé HF, ma qui è esteso a tutti i pannelli esterni della carrozzeria. L'attenzione alla leggerezza ha consentito di contenere il peso



cofano è affidata alle "palpebre" che estendono visivamente il profilo del cofano sopra i trasparenti. Sul frontale lo scudo Lancia è piuttosto caratterizzato. Invece la griglia della Fulvia originale era più piatta e creava un gioco di pieni e di vuoti che i designer del 2003 cercarono di ottenere con l'effetto "grafico" della calandra brunita che la mette in negativo sul colore chiaro del corpo vettura. La composizione del

frontale è completata da quattro bocche rettangolari sotto la linea del paraurti che citano le quattro prese d'aria del modello degli anni Settanta. Sulla superficie piana e serena della fiancata si innestano le convessità dei parafranghi, altri elementi che portano una "musclosità" assente nel modello originale e che fanno eco alla "spalla" robusta formata dalla fascia che corre sopra la linea della maniglia della porta.



Sopra, disegni preparatori per gli interni della Lancia Fulvia. In basso a sinistra gli interni della Lancia Fulvia degli anni Settanta che sono serviti da linea guida per lo sviluppo. A sinistra, la plancia formata da due gusci contrapposti di pelle cucita a mano che abbracciano l'inserito in legno è un'altra citazione della Fulvia Coupé in chiave moderna.

plancia formata da due gusci contrapposti che abbracciano l'inserito centrale in legno con tre quadranti analogici. Del tutto nuovi sono invece i materiali (pelle al posto di vinilpelle e legno chiaro al posto di

sotto i 1000 kg, esattamente 990 kg, un valore di rilievo per il tipo di veicolo, che si traduce in accelerazioni brillanti e in consumi ridotti, nel ciclo combinato non superano mai i 7,3 l/100 km. Il prototipo Lancia è equipaggiato con un motore a 4 cilindri in linea 1.8 16v dotato di variatore di fase e adotta una sospensione anteriore McPherson, con montanti telescopici,

molle elicoidali coassiali e bracci inferiori. La sospensione posteriore ha bracci longitudinali con barra antirullo, l'impianto frenante ha 4 dischi con gli anteriori autoventilanti, ovviamente con ABS (le norme sulla circolazione non consentono di farne a meno). Per il resto non c'è un eccessivo concentramento di congegni per non compromettere la purezza dello "style".



IL MODELLO DA COLLEZIONE