

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

15



LANCIA FULVIA SPORT 1,3 S - 1968



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Lancia e i concorrenti: Alfa Romeo

Nome mitico nella storia dell'automobile, a lungo confinata nell'ambito sportivo, nel secondo dopoguerra l'Alfa Romeo trovò la strada del successo commerciale.

È stato detto che tra le due guerre, in Italia, l'evoluzione del settore automobilistico è stata favorevole alle caratteristiche di un'impresa come la Lancia, che aveva puntato tutte le sue carte sulla qualità e l'innovazione del prodotto senza lasciarsi incantare dal sogno di impiantare un'organizzazione di tipo fordista, votata ai grandi numeri e alla produzione di massa. Occorre tuttavia aggiungere che lo stesso valeva per quasi tutte le imprese del settore, ad eccezione della Fiat che aveva precocemente imboccato una strada diversa acquisendo una posizione di indiscussa leadership. E che non tutte le imprese furono capaci di adattarsi alle condizioni del mercato, e di trovare la giusta combinazione di fattori tecnici e imprenditoriali per imboccare la via di un progressivo consolidamento. Emblematico, sotto questo profilo, il caso dell'Alfa Romeo, capace con le sue vetture e i suoi motori di entrare nel mito, ma non di trovare un soddisfacente equilibrio tra eccellenza del prodotto, qualità del design e assetti organizzativi.

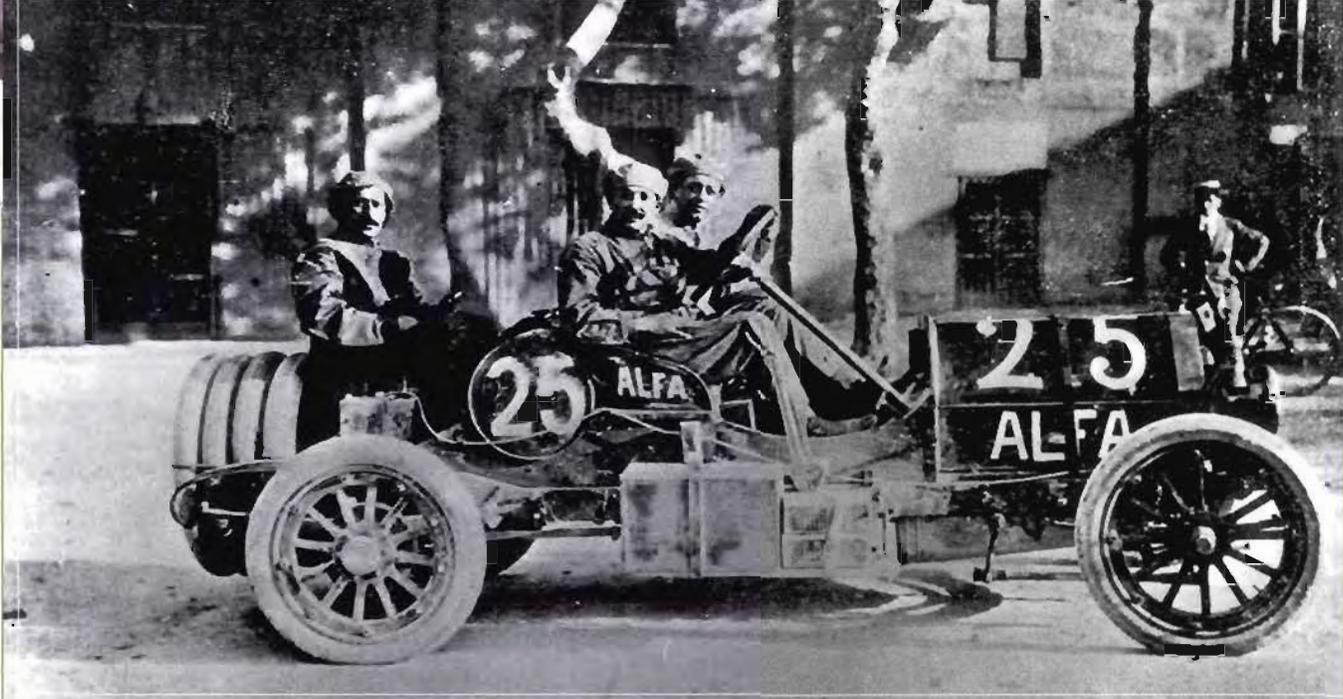
Nata nel 1906 a Milano come Darracq, l'impresa, che dal 1910 si chiamò Alfa, ebbe subito vita difficile: allo scoppio della Prima guerra mondiale, la chiusura dei mercati esteri



La celebre Alfa 24 HP del 1910.

mise in forse la possibilità di continuare l'attività, che nel frattempo si era orientata verso la produzione di vetture sportive a partire dal primo modello 24HP progettato da Giuseppe Merosi, e la ditta venne posta in liquidazione. Rilevata dalla Banca Italiana di Sconto e affidata alle cure dell'ingegner Nicola Romeo, l'Alfa conobbe allora una rapidissima espansione accantonando però la costruzione di autovetture per dedicarsi a quella di armi e munizioni. Furono anni di profitti favolosi, ma le prospettive dell'azienda, nel frattempo giunta ad avere oltre 4000 addetti rimanevano incerte dipendendo esclusivamente dalla domanda bellica.

Al termine del conflitto l'Alfa Romeo, oltre a riprendere l'originaria vocazione automobilistica, si diede alla produzione di trattori e di materiale ferroviario. Stretta tra l'affannosa ricerca di capitali e una conduzione aziendale po-



co attenta a valutare costi e prospettive di mercato, l'Alfa non riuscì a riprendersi dalla crisi seguita alla liquidazione della Banca Italiana di Sconto. Tra la fine del 1922 e il 1923 si ebbe un primo salvataggio dell'azienda, voluto dallo stesso Mussolini, che divise sempre la sua passione per le automobili tra Alfa e Lancia.

L'intervento però non risolse i problemi strutturali di un'impresa che scontava l'avventurosa gestione di Nicola Romeo e dei suoi collaboratori. Malgrado il forte aumento dei volumi produttivi (nel 1925 furono prodotte 1110 unità, una cifra non più raggiunta fino al 1951) e gli esaltanti risultati sportivi della P2 creata da Vittorio Jano, il grande progettista strappato alla Fiat grazie alla mediazione di Enzo Ferrari, e portata al successo da piloti come Antonio Ascari, Giuseppe Campari e lo stesso Enzo Ferrari, l'Alfa Romeo continuava a essere alle prese con problemi di natura finanziaria.

Cambio di gestione

Per questo nel 1926, segnato da una brusca contrazione dei livelli produttivi (311 unità), al profilarsi della necessità di un nuovo salvataggio, venne deciso l'allontanamento dell'ing. Romeo e il passaggio dell'Alfa a un organismo pubblico, l'Istituto di Liquidazione. Di lì a pochi anni l'azienda sarebbe confluita nell'Istituto di Ricostruzione Industriale (IRI), che provvide ad affidarla a un manager collaudato come Ugo Gobbato, che era stato direttore del modernissimo stabilimento della Fiat Lingotto. Sotto la gestione Gobbato l'impresa ritrovò un profilo produttivo coerente imperniato sulle produzioni motoristiche. Considerato il difficile momento dell'economia nazionale Gobbato decise però di affiancare alla produzione di autovetture, autocarri e autobus quella di motori per aerei. In pochi anni, grazie anche alla ripresa delle commesse belliche, l'Alfa Romeo sembrò ritrovare entusiasmo e capacità di competere nel ristretto mercato delle vetture di grande cilindrata con la

6C2500, che sarebbe rimasta in produzione sino al 1953. Tuttavia la guerra danneggiò seriamente gli impianti dell'Alfa di Milano e distrusse quello di Pomigliano d'Arco per le produzioni aeronautiche, inaugurato nel 1939.

Nel dopoguerra, superate le difficoltà della riconversione, l'Alfa Romeo si concentrò sulla produzione di automobili e grazie all'azione di un manager di valore come Giuseppe Luraghi e a modelli di successo come la 1900 e soprattutto la Giulietta, conobbe una fase di grande espansione che l'avrebbe condotta a competere con la Lancia per il titolo di secondo produttore nazionale dopo la Fiat.

Sopra, la 24 HP nel corso della Targa Florio del 1912. Sotto, Benito Mussolini nel 1930, durante una parata a bordo di un'Alfa 2300 Torpedo.

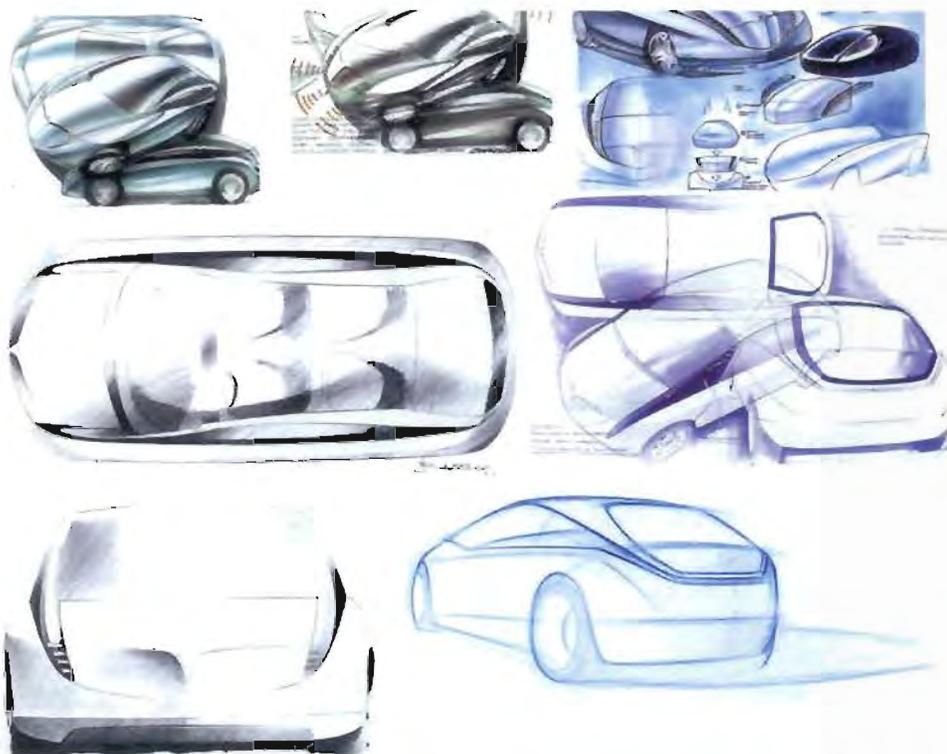


Un involucro telematico

La Lancia Nea rompe le regole e interpreta in modo nuovo lo spazio. Adotta le più sofisticate tecnologie elettroniche per rendere più sicura la guida e più piacevole il viaggio.

Un'auto è parcheggiata sotto il solleone. I cristalli elettrocromici sono oscurati e impediscono che l'abitacolo si surriscaldi. Vi avvicinate. L'auto sente la carta elettronica che avete in tasca, vi riconosce, i vetri tornano limpidi, l'abitacolo s'illumina.

Sfiorate un lembo della carrozzeria e le porte si aprono con movimento a pantografo, il sedile si gira verso di voi, salite e tutto si dispone con le regolazioni che preferite: altezza del sedile, distanza dei comandi, temperatura del climatizzatore, volume della radio. Benvenuti a bordo della Lancia Nea. In questa concept car nata nel 2000 l'elettronica è presen-



Sopra, alcuni bozzetti delle proposte avanzate dai designer del Centro Stile Lancia.

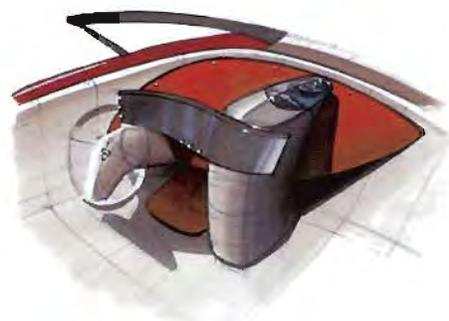
Sotto, a sinistra e al centro, la Lancia Nea in una elaborazione grafica. Per la prima volta il Centro Stile Lancia ha eseguito al proprio interno i lavori di computergrafica.

Sotto, a destra, la Nea in un'immagine virtuale che evidenzia le porte che si aprono con moto rotatorio-translationario.





A destra, due bozzetti di Giancarlo Concilio: l'autore degli interni non ha trascurato l'esterno. Sotto, la Nea in due disegni di Alberto Dilillo che in una fase successiva del progetto è passato ad altro incarico.



Sopra, il disegno della plancia con la fascia in gel silconico che comprende i cinque monitor e l'unità centrale per i servizi. Sotto, l'abitacolo con il pavimento piatto e quattro posti in un disegno di Giancarlo Concilio.



te in dosi massicce, ma è come smaterializzata: non si vede. Con la stessa discrezione che vi ha accolto a bordo, la tecnologia avanzata vi assiste mentre con un dito sfiorate lo schermo "touch-screen" per avviare il motore e per impostare i parametri del viaggio. Radar, telecamere e sensori sorvegliano la vostra guida. In caso d'imprevisto Nea vi richiama con avvertimenti sonori e visivi indicandovi da dove viene il pericolo. Se il pericolo di collisione incombe, Nea vi aiuta nella frenata d'emergenza e nelle manovre per evitarla. I passeggeri sono tranquilli, uno naviga in internet col proprio portatile connesso al computer di bordo, un bambino guarda un film in DVD, un altro chiede a Nea di ascoltare uno dei brani musicali che ha in memoria. Nea è un microcosmo dedicato alle persone che lo abitano.

Si compone di due elementi principali: il "guscio" che avvolge l'abitacolo e l'abitacolo stesso interpretato come un luogo piacevole dove l'uomo ha un rapporto spontaneo e amichevole con i dispositivi che gli rendono gradevole la vita a bordo. Il futuro che è nella Nea ha un cuore antico: "Romperle le regole codificate - ha detto Mike Robinson, allora direttore del Centro Stile Lancia - era una sorta di tradizione per Vincenzo Lancia." I ragazzi del Centro Stile Lancia che hanno disegnato Nea superando le regole codificate, hanno anche tenuto ben presente un altro imperativo del marchio Lancia: offrire automobili di gran prestigio e di gran comfort, che uniscono la classe all'innovazione tecnologica. Nea appartiene al segmento C, quello delle berline medie, e le ridotte dimen-

A destra, la Nea vista di lato. La linea del padiglione degrada come nelle coupé.

La ricerca dello stile si è orientata sulla modellazione dei volumi trascurando completamente l'ornato. Ne sono risultate superfici molto pulite e prive di grafismi.

Sotto, la Nea vista di tre quarti posteriore. Le segnalazioni luminose a fibre ottiche sono inserite in una sottile striscia.



Sopra, la Nea vista di fronte. Le nervature sul cofano evocano la classica calandra Lancia.

sioni non aiutano a creare prestigio. Ma ecco la trovata: l'abitacolo non è inteso come un volume da riempire d'arredi, il pavimento non è ingombro dal tunnel o altro, è piatto come quello del salotto di casa, non ci sono le classiche sovrastrutture di stampo automobilistico, i sedili sembrano sospesi e non c'è la tipica divisione fra l'area per i passeggeri e l'area per i bagagli, non c'è nemmeno la capelliera perché a occultare il bagaglio quando la vettura è parcheggiata bastano i vetri elettrocromici che si oscurano a comando e a piacere grazie alla presenza di un materiale cromogenico sciolto nel vetro, che varia le proprie proprietà ottiche in seguito al variare della corrente elettrica che lo attraversa. Volante a parte, nei comandi c'è poca fisicità perché molti sono vocali e le funzioni sono isolate in pochi elementi densi di elettronica, poco ingombranti perché l'elettronica moderna è miniaturizzata.

L'assenza di ciò che sottrae spazio genera spazio e lo spazio genera la dimensione del lusso. All'idea dello spazio contribuisce l'ampia superficie vetrata che sembra voler ridefinire il rapporto esterno/interno tipico delle automobili. Il montante anteriore si interrompe a metà del parabrezza per tuffarsi sotto il vetro e diventare una struttura nascosta, anzi-

ché un tratto somatico. Nel diventare un elemento dell'interno, il montante lascia spazio al vano che ospita i fari. Così il cofano sembra galleggiare su una superficie di vetro, con un effetto che alleggerisce il profilo monovolume. Nella parte posteriore i montanti formano un anello continuo che incornicia il portellone e lascia un margine vuoto per l'inserimento della sottile striscia semitrasparente che incorpora le segnalazioni luminose. Il risultato finale è un'auto che sembra sfuggire alle classificazioni e che sembra cambiare forma secondo il punto di osservazione.

Vista di fronte si percepisce come una monovolume, spostandosi di lato diventa più sportiva, con il padiglione che degrada con l'elevato fattore di caduta tipico delle coupé. Dietro, la spalla generosa dei montanti e il portellone/lunotto richiamano un po' il concetto delle High Performance Estate introdotto dalla Lancia Beta HPE. È inutile cercare cromature o altri elementi decorativi automobilistici sulla Nea. Non ce ne sono nemmeno sulla calandra. Anzi, non c'è nemmeno la calandra, ma solo la sua impronta come se lo scudo Lancia fosse stato coperto da un foglio di lamiera molto aderente per conservarne l'immagine e assicurare l'osservatore che si tratta proprio di una Lancia.



Il progetto ha preso avvio nei primi mesi del 1999 quando Ermanno Cressoni e Pietro Camardella (chief designer della Nea) hanno iniziato a lavorare sul concetto, integrandovi i sistemi telematici messi a punto dal Centro Ricerche del Gruppo Fiat.

Nell'aprile al gruppo di lavoro, coordinato da Enrico Masala, si sono aggiunti i designer del Centro Stile Lancia Marco Tencone e Alberto Dilillo per gli esterni e Giancarlo Concilio per gli interni. Dopo la prima fase Alberto Dilillo è stato destinato ad altri incarichi e gli è subentrato Andrea Bassi. Le proposte del Centro Stile Lancia si sono concretizzate in tre modellini in scala 1:4. Fra questi è stato scelto quello che materializzava le idee di Marco Tencone. Il modello è stato quindi sviluppato in scala 1:1 per essere sottoposto ai vertici aziendali nella riunione del 24 dicembre 1999. Ottenuta l'approvazione da parte della dirigenza, l'IDEA Institute ha dato inizio alla costruzione del modello statico e del prototipo funzionante. Il risultato finale si è visto nei saloni dell'auto dell'autunno/inverno del 2000. Oggi, a sette anni di distanza da quegli eventi molte delle futuristiche novità anticipate da Nea sono diventate realtà, ma l'alto costo di alcuni dispositivi ne ha limitato l'applicazione a poche automobili d'alta gamma. Il vetro elettrocromico, per esempio, equipaggia il tetto della rara e preziosa Ferrari 575 Superamerica presentata nel 2004.

La Nea ambientata in uno scenario virtuale.

L'assistenza alle frenate d'emergenza è invece ormai diffusa anche sulle automobili medie, proprio come la "smart-card" che in diversi modelli di vari costruttori sostituisce le tradizionali chiavi. Per ora rimane invece riservato a pochi modelli di prestigio il cruise-control adattativo che rallenta la velocità o la riporta al regime stabilito seguendo le dinamiche del traffico. Paradossalmente nessun costruttore ha accolto il suggerimento della Nea più facile da realizzare: il pavimento piatto che aumenta l'idea dello spazio e rende più vivibile l'abitacolo.

Pare che l'applicazione di questo interessante aggiornamento ai volumi interni dell'automobile non sia contrastata da un fattore tecnico, ma dal fattore umano costituito dalle abitudini dei guidatori che distorcendo l'idea di "privacy" desiderano avere a propria disposizione uno spazio riservato, possibilmente separato anche fisicamente da quello dei passeggeri tramite il tunnel che nelle auto a trazione anteriore (oggi la maggioranza) non ha altra ragione di esistere se non quella di separare i passeggeri di un lato da quelli dell'altro e di rendere difficile scendere dal lato opposto se in quello dove ci si trova non si possono aprire le porte per un parcheggio all'ultimo centimetro.



I carrozzieri 2000

Sopra, l'interno con il pavimento piatto come quello del salotto di casa. Un'innovazione intelligente che però contrasta con le abitudini radicate negli automobilisti. A destra, il cruscotto con i cinque schermi inseriti provvisoriamente in un pannello di plexiglas invece che di morbido gel silconico.

La sorella cattiva

Piccola, alleggerita ed estremamente aggressiva, la Sport è la più dinamica della famiglia Fulvia. Per aggiornarla Zagato le aggiornò l'abito cinque volte, la Lancia ritoccò quattro volte il motore. Oltre 7000 gli esemplari costruiti.

Sotto, disegno della carrozzeria Zagato per la Lancia Fulvia Sport.



Nel novembre 1965 la Lancia Fulvia Sport allargò la gamma delle Fulvia estremizzando i concetti della Coupé con una carrozzeria in alluminio e due posti secchi. Il design e lo sviluppo del modello furono affidati a Zagato con la richiesta di una costruzione leggera e profilata che utilizzasse senza modifiche il pianale della Fulvia Coupé con il motore di 1216 cc con 79 cv. Ercole Spada, lo stilista che con Elio Zagato prese in

carico il disegno della carrozzeria, rilevò che la meccanica "tuttoavanti" (motore anteriore a sbalzo e trazione anteriore) impediva di affilare il muso senza usare una quantità di lamiera che avrebbe inciso sul peso in contrasto con la leggerezza richiesta dal committente. Dopo qualche insistenza la Direzione Tecnica Lancia consentì di ridurre l'altezza del radiatore, ma pochi millimetri in meno non bastavano per risolvere un muso che sarebbe ri-

masto comunque alto e squadrato. Perciò il designer decise di non nascondere gli ingombri, ma di dar loro forza e dignità. Creò un muso a parallelepipedo brutalmente smusato e lo assunse come elemento da opporre a una coda sottilissima nata da un padiglione degradante con elevato fattore di caduta. Ne risultò uno stile esclusivo, ma ne soffrì il coefficiente di forma (Cx), che poteva essere migliore con un muso affilato e una coda alta.

Per migliorare la penetrazione aerodinamica Ercole Spada ed Elio Zagato ridussero al massimo l'altezza del tetto e abbassarono i sedili. Però non abbassarono il piantone dello sterzo perché contrario al vincolo di non toccare la meccanica. La posizione di guida assunse così un assetto innaturale con le braccia alzate. Risolse l'incon-

veniente la Direzione Tecnica Lancia che suggerì di rialzare il tetto di due centimetri. Così fu fatto, la posizione di guida migliorò e la sezione resistente all'aria non aumentò di molto. Quindi fu possibile allungare il rapporto al ponte per far raggiungere alla Sport i 170 km/h contro i 160 km/h della Coupé.

A sinistra, una delle primissime Lancia Fulvia Sport prodotte. È riconoscibile dallo specchietto retrovisore interno disposto in alto. Sopra, la Lancia Fulvia Sport vista di tre quarti posteriore con il lunotto, socchiuso, regolabile elettricamente dall'interno. A destra, l'auto vista di tre quarti anteriore.



La Sport piacque subito per il disinvolto rincorrersi delle linee ricordate e degli spigoli che crearono una personalità unica. All'interno era piuttosto spartana nonostante i sedili avessero un'apparenza gonfia: per esempio il rivestimento del cielo era

senza archetti, il meccanismo degli alzavetri aveva un solo braccio e i sedili avevano armature e meccanismi interni ridotti all'osso. Molti accessori della carrozzeria, le maniglie, i pomelli e il cruscotto provenivano dalla Fulvia Coupé per ovvie eco-



Sopra, uno sguardo all'interno della Lancia Fulvia Sport 1.3 S Prima Serie attraverso il lunotto aperto. Sotto, foto ricordo con i dirigenti e i tecnici della carrozzeria Zagato che festeggiano la Lancia Fulvia Sport numero 1000.



Sopra, la coda di questa Lancia Fulvia Sport 1.3 è ancora priva della scritta distintiva.

In alto, la Lancia Fulvia Sport 1.3 vista di tre quarti anteriore. Più tardi fu applicata la scritta distintiva 1.3.



A sinistra, la prima versione della Lancia Fulvia Sport 1.3 S Seconda Serie vista di tre quarti anteriore. A destra, nella vista di tre quarti posteriore spiccano i fanaletti della serie precedente. In alto, la Lancia Fulvia Sport 1.3 S Seconda Serie nell'ultima versione dotata di fanaletti posteriori più grandi.



evidente delle Fulvia Sport 1.3 S arrivò a produzione iniziata quando le borchie copripneu adottarono lo stemma della Casa in rilievo. Il totale è di 1898 esemplari costruiti fino al settembre 1970. Debuttò allora una nuova versione con lo stesso nome, ma con le modifiche delle Fulvia Coupé 1.3 S Seconda Serie. Le Fulvia Sport 1.3 S Seconda Serie sembrano diverse dalle precedenti, ma le modifiche alla carrozzeria sono minime: indicatori di direzione anteriori

A fianco, i fanaletti posteriori grandi evidenziati in una foto pubblicitaria della Seconda Serie. A sinistra, il cruscotto della Lancia Fulvia Sport 1.3 S Seconda Serie dove si nota il volante con le razze forate.



Sopra, il frontale della Lancia Fulvia Sport 1600 riconoscibile dalla scritta e dalle discutibili fasce adesive sul cofano. A sinistra, la Lancia Fulvia Sport 1600 vista di tre quarti posteriore. Si nota il nuovo dispositivo per illuminare la targa. Sotto, a destra, il posto di guida della Lancia Fulvia Sport 1600.



nomie di scala. Per motivi simili i fari anteriori e i posteriori vennero presi da quanto disponibile sul mercato. La carrozzeria, realizzata in lega di alluminio per essere più leggera, era fissata alla scocca in acciaio o rivettata, secondo le posizioni, tranne che nella "pelle" dei parafranghi anteriori, dove era solo sovrapposta agli archi passaruota per ovviare gli inconvenienti alla diversa dilatazione termica del Peralluman e dell'acciaio. Il peso della Fulvia Sport era di 915 kg, un dato che con la migliore aerodinamica e il rapporto al ponte lungo ridusse il consumo dagli 8,5 litri/100 km della Coupé a 8 litri/100 km. Il modello debuttò nel novembre 1965 al Salone di Torino con un prezzo piuttosto alto: 1.890.000 lire. Le carrozzerie in Peralluman non solo costavano molto, ma richiedevano una lavorazione lunga e complicata, perciò nei primi due anni la produzione fu di soli 202 esemplari. Nel 1967 la Lancia annunciò la Fulvia Coupé 1.3 con la cilindrata aumentata a 1298 cc e il motore con il 10% di potenza in più. A questo

punto Elio Zagato pensò di passare alla costruzione in acciaio perché la maggior potenza avrebbe bilanciato il maggior peso. Il passaggio non fu immediato. Le prime 702 Fulvia Sport 1.3 mantennero la carrozzeria in Peralluman. Quando la produzione delle carrozzerie in acciaio andò a regime il peso aumentò a 935 kg, dato trascurabile considerando che la maggior facilità di costruzione consentì di incrementare la produzione. In due anni Zagato allestì 1601 Fulvia Sport 1.3. Nei primi esemplari rimase qualche traccia

delle lamiere in lega di alluminio nei cofani, nelle porte e nel portello posteriore. Le Sport carrozzate a Milano seguirono la dinamica evolutiva delle sorelle torinesi, perciò nel novembre 1968 adottarono la meccanica della Fulvia Coupé Rally 1.3 S con 91 cv. La modifica estetica più

più grandi, specchio retrovisore arretrato e cerchi con nervature radiali. La diversità dipende dalle sospensioni che aumentarono l'altezza dal suolo facendo perdere l'assetto acquattato che conferiva molta grinta alle versioni precedenti. La Fulvia Sport 1.3 S Seconda Serie sembra più borghese anche osservando l'abitacolo con sedili più accoglienti e rivestimenti più curati. Aprendo il cofano si nota che non c'è più il radiatore dell'olio, un'altra nota "da corsa" persa per strada. Queste modifiche erano però in linea con le aspettative della clientela più numerosa alla quale il nuovo modello andava incontro. Non è un caso, infatti, che sia questa la serie delle Sport più numerosa: 2600 esemplari. I primi avevano ancora i fanali posteriori della Nsu Prinz, gli altri adottarono quelli della Peugeot 204. Poi arrivarono le protezioni in gomma nei paraurti, i fari allo iodio, i poggiatesta e fu soppresso lo sportello per il vano della ruota di scorta. Poi cambiarono la forma del paraurti, quella della luce della targa, il senso di apertura del cofano motore e la calandra adottò il trattamento in nero per la griglia e i contorni dei fari. Le Fulvia Sport 1.3 S Seconda Serie uscirono dalla produzione nel 1972 insieme con l'ultima e più potente Sport, la 1600 del 1971. Questa variante, riconoscibile dal-

LANCIA FULVIA SPORT 1.3 S (1968-1972) Dati riferiti alla 1ª serie (1968-1970), fin potentesi i dati relativi alla 2ª serie (1970-1972).

- Numero cilindri: 4 a V stretto di 12° 45' 8"
- Alésaggio e corsa: 77 x 69,7 mm
- Cilindrata totale: 1298 cc
- Potenza massima: 86 cv (91 cv) a 6000 giri/min
- Rapporto di compressione: 9,5:1
- Alimentazione: 2 carburatori Solex C 35 PHH 19 o 23
- Impianto elettrico: 12 V
- Cambio: 4 marce + RM (5 marce + RM)
- Frizione: monodisco a secco
- Rapporto finale: 11/39 (10/37)
- Tipo costruzione: piattaforma in acciaio, telaio ausiliario anteriore
- Sospensioni anteriori: quadrilateri, balestra trasversale, barra antirullo e ammortizzatori telescopici
- Sospensioni posteriori: asse rigido, balestre longitudinali, barra Panhard, barra antirullo, ammortizzatori telescopici
- Sterzo: a vite globoidale e rullo
- Freni a disco, doppio circuito, servofreno, freno a mano sulle ruote posteriori
- Ruote: cerchi in acciaio 4 1/2 J 14 con pneumatici 145 x 14 (165 x 14)
- Passo: 2330 mm
- Pneumatici: 165 x 400
- Carreggiata anteriore: 1300 mm
- Carreggiata posteriore: 1280 mm
- Lunghezza: 4090 mm
- Larghezza: 1570 mm
- Altezza: 1200 mm (1280 mm)
- Peso in ordine di marcia: 915 kg (960)
- Velocità massima: 176 km/h

le strisce adesive sul cofano, dai rostri gommati, dalle maniglie delle porte incassate, dal manometro dell'olio al posto dell'orologio e dagli alzacristalli elettrici, derivò la meccanica dalla Lancia Fulvia Coupé 1600 HF. La vettura toccava 190 km/h, la velocità più elevata di tutte le Fulvia e concluse brillantemente la carriera del modello.



IL MODELLO DA COLLEZIONE