

LANCIA



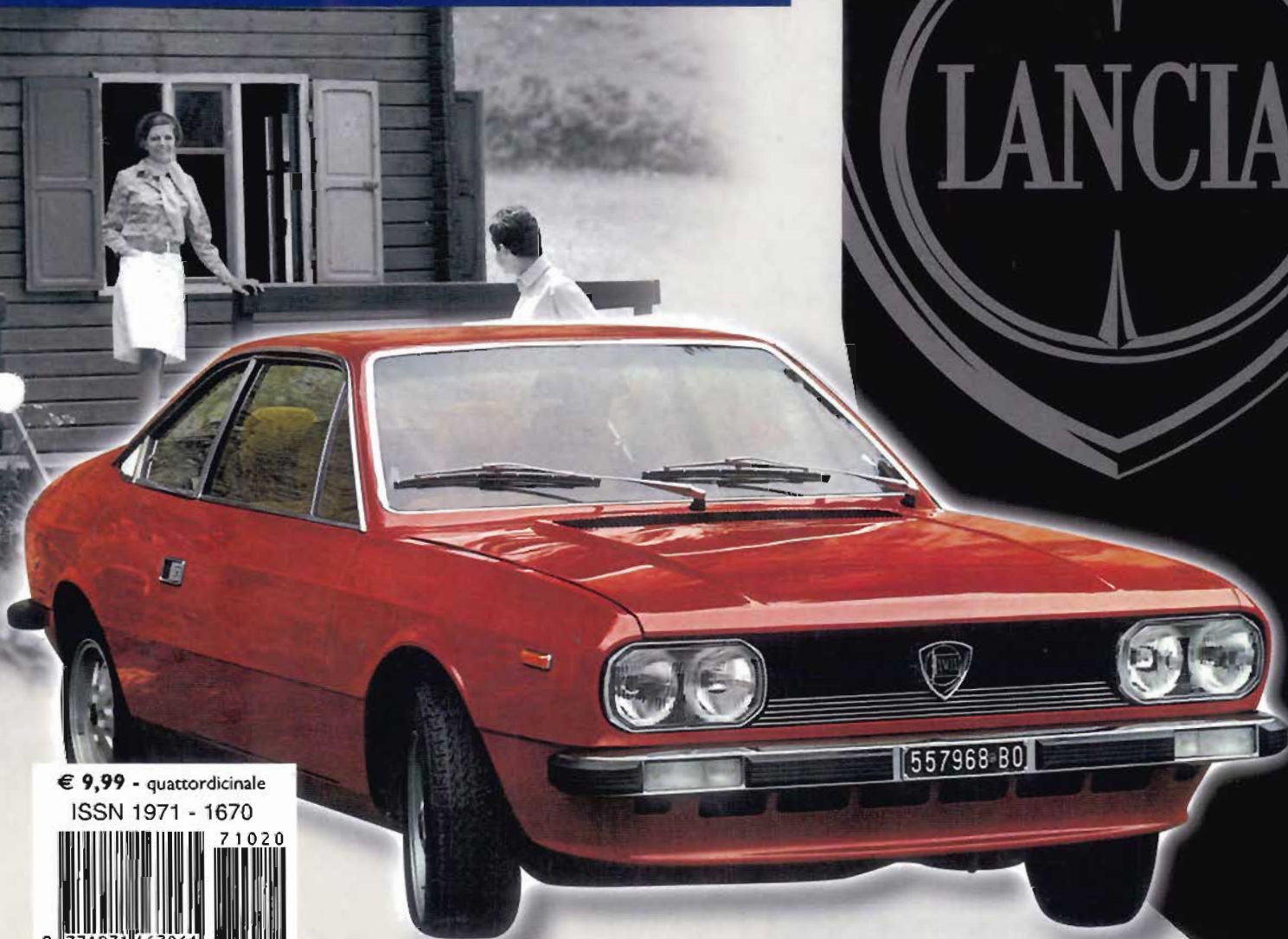
STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

20



LANCIA BETA COUPÉ - 1981



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



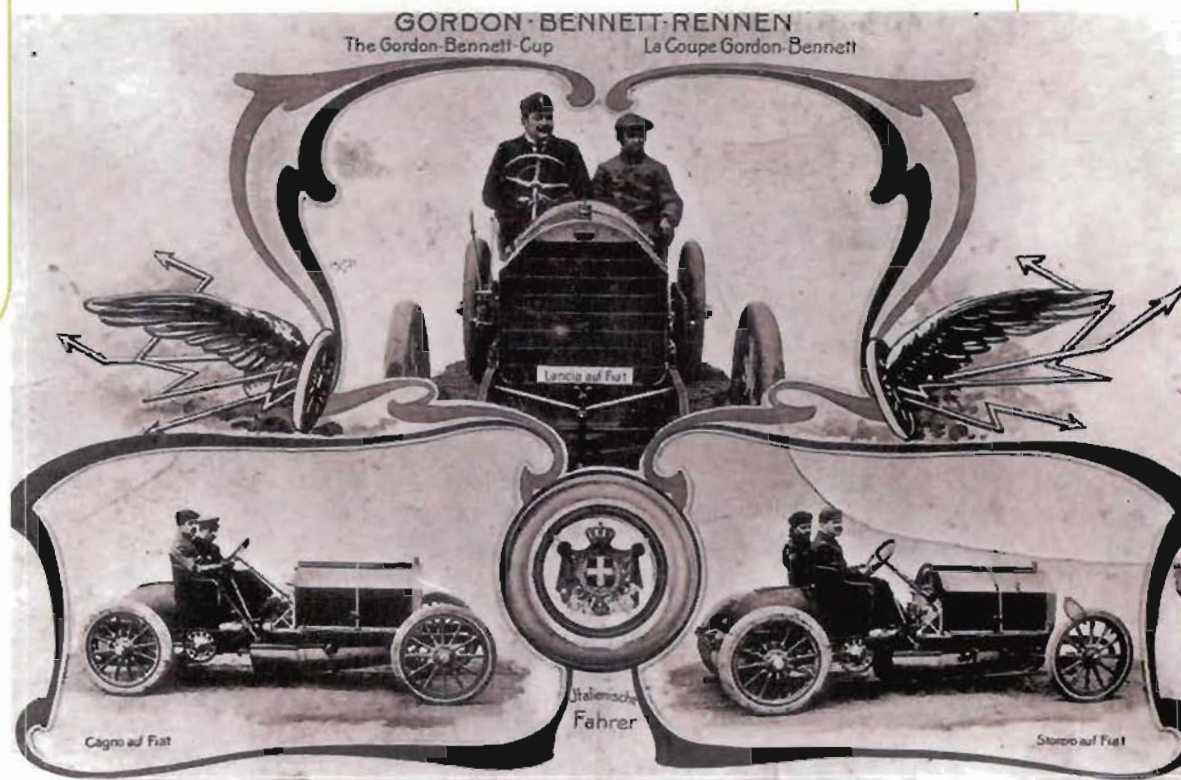
9 771971 167061

HACHETTE

I concorrenti: la Fiat tra le due guerre

In una Torino ormai chiaramente capitale dell'automobile, nel corso degli anni Venti la Fiat rappresentava una delle realtà industriali più avanzate del Paese sotto il profilo tecnico e organizzativo.

Vincenzo Lancia, che alla Fiat si era fatto le ossa come pilota e come meccanico, quando decise di farsi imprenditore insieme all'amico Claudio Fogolin ebbe subito chiara la necessità di ritagliarsi uno spazio di mercato che lo ponesse al riparo della concorrenza dell'ingombrante vicino. Benché a Torino fossero presenti numerose case automobilistiche, dai nomi gloriosi come Ceirano, Spa, Itala, fin da prima della guerra era evidente che la scelta della Fiat di orientarsi verso una produzione in serie era destinata a togliere spazio alla concorrenza. Successivamente, la Prima guerra mondiale, moltiplicando la domanda, imprimeva una spinta formidabile alla crescita dimensionale delle industrie metallurgiche e meccaniche, in particolare di quelle impegnate nelle produzioni belliche. Su questo scenario comune, diverse furono le strategie seguite dalle varie imprese per attrezzarsi ad affrontare da posizioni di forza un dopoguerra che si annunciava difficile. Tra il 1915 e il 1918, la Fiat aumentò il proprio capitale sociale da 25 a 200 milioni e i dipendenti da 4000 a circa 40 mila, passando dal trentesimo al terzo posto nella classifica



La squadra corse della Fiat che partecipò alla Coppa Gordon Bennet del 1904 con i piloti Vincenzo Lancia, (in alto a sinistra), Cagno e Storero.

delle imprese italiane. Tuttavia, a differenza di quanto fecero altre grandi imprese come l'Ansaldo, l'Ilva o, per restare in campo automobilistico, l'Alfa Romeo, la Fiat non disperse gli enormi profitti accumulati in avventurose scalate o in azzardate diversificazioni. Al contrario, preferì concentrare i suoi investimenti in acquisizioni nel settore metallurgico, per aumentare l'integrazione del gruppo, e nella costruzione di una nuova fabbrica: il Lingotto. Un grandioso edificio di 152.000 metri quadrati, che si sviluppava in verticale su cinque piani, progettato per una produzione in serie, che anche nella sua architettura, caratte-



rizzata dalla celebre pista di collaudo sul tetto e da una grande rampa elicoidale a uno dei lati, rimandava un'immagine di modernità, intesa a esaltare la razionalità dell'organizzazione industriale.

Il confronto con gli Stati Uniti

"Fare come Ford" era stato l'obiettivo che aveva guidato le scelte di Giovanni Agnelli e della Direzione della Fiat sin dai primi anni del Novecento, un obiettivo tuttavia ben lontano dall'essere raggiunto. Alla metà degli anni Venti, nonostante l'introduzione delle prime linee di montaggio automatiche, nel grande edificio del Lingotto la produzione scorreva "come un rigagnolo che esca torbido in pianura da una successione di stagni". Così appariva la fabbrica agli ingegneri in confronto allo stabilimento di Highland Park della Ford, a cui ci si era ispirati, e che con una produzione giornaliera di tremila auto superava di oltre dieci volte la Fiat.

A rendere difficile il confronto con l'America erano naturalmente le condizioni della domanda, scarsa e cronicamente insufficiente a garantire alti volumi produttivi, e tale da costringere un'azienda come la Fiat, per crescere, a puntare sui mercati esteri, che arrivavano ad assorbire in quegli anni quasi due terzi della produzione. Una posizione di forza che però subì un forte ridimensionamento, a partire dai tardi anni Venti, a causa della rivalutazione della lira,

Lo stabilimento Fiat del Lingotto nel 1931.

e poi delle politiche protezionistiche con le quali i vari Stati cercarono di difendersi dalle conseguenze della grande crisi del 1929.

Per consolidare le sue posizioni nei primi difficili anni Trenta la Fiat fu costretta a ripensare le proprie strategie commerciali e produttive. Da una parte, per aggirare i vincoli alle esportazioni, aprì numerose filiali in Europa, mentre, dall'altra, cercava di ampliare la domanda interna promuovendo sistemi di vendita a rate, grazie alla creazione della Società anonima vendita autoveicoli (SAVA), e orientando la produzione verso l'offerta di modelli "popolari" come la Balilla (1932) e soprattutto la 500-Topolino.

Scelte e strategie produttive che valsero alla Fiat una copertura di circa l'80% del mercato italiano, lasciando ai più avvertiti fra i suoi competitori, prima la Lancia, la possibilità di crescere puntando su una produzione di gamma superiore. Una produzione rivolta a una clientela più sofisticata ed esigente, per la quale il problema non era la compatibilità tra l'acquisto di un'auto e un bilancio familiare pericolosamente vicino alla linea della sopravvivenza, ma rispecchiarsi in vetture in grado di soddisfare il desiderio di status. Vetture che all'innovazione tecnologica abbinassero come le Lancia qualità estetiche e di eleganza di elite.



Lancia affusolate come missili

Le Lancia Fulvia Sport erano sostanzialmente auto di serie, ma corsero con successo nel Campionato mondiale prototipi. Si imposero pure nel Campionato europeo femminile rally.

Nella carriera agonistica della Fulvia Sport brilla il primo posto fra i Prototipi nella 24 Ore di Daytona il 2 febbraio 1969. Rosso San Siro il colore della protagonista della storica impresa. 001911 il numero del telaio, 97 il numero di

gara. Claudio Maglioli e Raffaele Pinto i giovani piloti che la condussero al successo. Poco dopo nella 12 Ore di Sebring, il 22 marzo, lo stesso equipaggio e la stessa n. 001911 con il motore di appena 1500 cc si classificarono al 4° posto fra i prototipi di 2000 cc subito dopo una Ferrari e due Porsche con il motore di 2 litri.

Non furono le sole affermazioni "mondiali" della Lancia Fulvia Sport. Il modello iniziò a correre nel 1968 destando sensazione per il settimo posto di Sandro Munari/Raffaele Pinto fra i Prototipi 2000 cc nella 52ª Targa Florio con la Fulvia Sport telaio n. 001911 dotata di un motore di 1401 cc. Nella stessa corsa fu fenomenale anche il 14° posto assoluto e primo della classe GT 1300 della Fulvia Sport telaio n. 001902 di Giuseppe Giacomini/Sergio Barbasio. Ricordando che nelle gare del Campionato del mondo prototipi si sfidavano al massimo livello la Ferrari, la Porsche e la Ford con vetture di ben maggiore cilindrata, stupisce anche il 1° posto di classe ottenuto il 25 aprile 1969 nella du-



5 febbraio 1968. La Lancia Fulvia Sport telaio n. 1911 del Reparto Corse Lancia in gara con Claudio Maglioli/Giancarlo Baghetti nella 24 Ore di Daytona, prova valida per il Campionato mondiale sport prototipi.

rissima 1000 Km di Monza da Luigi Cabella/Giovanni Manni e il 1° posto di classe nella 53ª Targa Florio, conquistato il 4 maggio 1969 dalla stessa auto che era di proprietà della scuderia Jolly Club e per l'occasione affidata all'equipaggio anglo-spagnolo Tony Fall/Ruiz Jimenez. Le Fulvia Sport corsero diverse gare del Campionato europeo rally ottenendo alcune vittorie di classe e imponendosi nel Campionato europeo femminile del 1968 e 1969 con Claudine Bouchet al volante. La luminosa parentesi internazionale delle Fulvia Sport non deve fare dimenticare la densa storia agonistica nazionale degli esemplari alleggeriti per le competizioni dalla carrozzeria Zagato su commessa del Reparto Corse della Lancia o di alcune scuderie e piloti privati. Il carrozziere perseguì la riduzione del



peso innanzitutto utilizzando le scocche in alluminio delle Lancia Fulvia Sport Prima serie. Negli esemplari destinati a correre nella categoria GT l'intervento riguardò anche l'eliminazione o la semplificazione di alcuni accessori inutili per le corse, come l'impianto di riscaldamento, i paraurti, le macchinette alzavetri, il motorino alza lunotto e così via. Negli esemplari preparati per la categoria Prototipi l'alleggerimento comprese pure una fitta serie di fori con diametri variabili dai 12 millimetri ai 6 centimetri sulle parti interne della carrozzeria, sulla scocca e perfino sull'involucro del piantone dello sterzo.

L'avventura delle Fulvia Sport "da corsa" iniziò dall'esemplare con il telaio n. 002290, allestito per il Reparto Corse Lancia nella primavera del 1967. Questa scocca servì da laboratorio e adottò in successione motori di 1216 cc, 1248 cc, 1298 cc e 1401 cc. Superate felicemente tutte le prove, la Lancia autorizzò Zagato ad allestire un piccolo lotto di Fulvia Sport con gli alleggerimenti da corsa: in tutto 22 vetture. A questi vanno aggiunti altri esemplari "da corsa"



alleggeriti dal carrozziere o dai preparatori su specifica richiesta di clienti speciali e di piloti privati. Fra queste Fulvia Sport piuttosto particolari ricordiamo quella col telaio n. 002362 che ebbe una vita agonistica ricca di successi. Inizialmente fu preparata dal lucchese Falorni per "Berman" (Manlio Bergamini), quindi fu acquistata da Antonio Runfofolà che la fece preparare a Palermo da Salvatore Ferracane e infine si rivolse al fiorentino Mauro Ciucchi, noto come "Giani" e continuò a mietere successi. Lo stesso "Giani" preparò anche la plurivittoriosa n. 001380 di Odoacre Chieli. Nel 1975 la vettura fu ceduta ad Antonello Palmas, il quale vinse otto gare in salita su otto disputate aggiudicandosi così il Campionato italiano della



Sopra, 5 maggio 1968. La Lancia Fulvia Sport telaio n. 1902 del Jolly Club, qui affidata a Giuseppe Giacomini/Sergio Barbasio che si classificarono quattordicesimi assoluti e primi della classe 1300 GT nella 52ª Targa Florio. Sotto, 21 luglio 1968. "Carioca" (Luigi Cabella) in gara nella Salita Cesana-Sestriere con la Lancia Fulvia Sport telaio n. 1901 preparata dai fratelli Facetti. A sinistra, 15 settembre 1968, 500 km di Imola. La Lancia Fulvia Sport di "Poker" (D. Cedrati)/Angelo Galimberti.

Le corse | 1968-1975





In alto, a sinistra. 20 aprile 1969, 1000 Km di Monza. La Lancia Fulvia Sport di Luigi Cobella/Giovanni Marini. Si classificarono primi di classe.

In alto, a destra. 13 luglio 1969, Salita Trento-Bondone. Giampaolo Benedini con la Lancia Fulvia Sport preparata da Claudio Maglioli. Si classificò primo di classe.

Sopra, la Lancia Fulvia Sport del conte Girolamo Capra che il 1° giugno 1969 corse la 1000 Km del Nürburgring in coppia con Angelino Lepri.

A destra, 20 luglio 1969, Gran Premio del Mugello. Germano Nataloni e Danilo Morelli, primi di classe.

mani dei vicentini Girolamo Capra, Angelino Lepri (capo meccanico di Trivellato) e Giuseppe Rossi.

Passiamo ora alle 22 Fulvia Sport con la numerazione dei telai in sequenza. Alcune non corsero mai. Una, la n. 001911 fu trattenuta dalla Lancia insieme con la n. 002290 per la propria Squadra Corse ufficiale e fu affidata di volta in volta ai migliori piloti del momento, gente come Sandro Munari, Raffaele Pinto, Marco Crosina, Ger-

montagna 1975. La n. 002332 ottenne diverse vittorie con l'ex kartista Ettore Crippa dal 1968 al 1970, quindi riportò un'impressionante numero di affermazioni quando la rilevò Erasmo Bologna, che la fece preparare dai fratelli Facetti, e si impose nei Campionati della Montagna GT del 1972 e del 1974 dopo epiche battaglie con le Alpine Renault. I Facetti prepararono anche la n. 001287 del milanese Aldo Frisani, mentre il pilota torinese Fiorenzo Genta fece preparare dal concittadino Almo Bosato la n. 001289 con la quale gareggiò nei rally, in salita e in pista ottenendo una mezza dozzina di sonanti vittorie. Il vicentino Jacopo Trivellato preparò la n. 001340 che corse con successo nelle





mano Nataloni e Claudine Bouchet. È questo l'esemplare che vinse fra i Prototipi a Daytona e conquistò il Campionato europeo femminile dei Rally. Le n. 001901 e 001902 furono cedute alla scuderia Jolly Club di Milano. La n. 001902 fu affidata di volta in volta a diversi piloti di talento, come Giuseppe Giacomini, Sergio Barbasio, Fiorenzo Genta, Ugo Locatelli, Tony Fall e Raffaele Restivo, infine fu ceduta a Efisio D'Aquila che vinse tutte le gare disputate nella nativa Sardegna e ottenne prestazioni di prestigio in altre gare del Campionato italiano della montagna. La n. 001901 del Jolly Club corse invece quasi esclusivamente con "Canioca" (Luigi Cabella) e Giovanni Marini, che disputarono insieme alcune gare di durata e singolarmente parteciparono a molte gare in salita l'uno al Nord l'altro al Sud. Marini nel 1968 vinse il Campionato della montagna GT con nove primi posti e tre secondi. L'anno successivo divenne campionessa della montagna la n. 001890 preparata dai Facetti per Ugo Locatelli, anch'egli della scuderia Jolly Club. La stessa vettura nel 1969 fu ceduta a Gian Paolo Benedini, quindi a Franco Zordan, a Luigi Pellanda e infine a Edy Moretto e gareggiò fino al 1975 completando un già ricchissimo palmarès.

Fra le Fulvia Sport più ricche di successi in corsa ricordiamo

anche la n. 001903 preparata dai Facetti per Guido Caffi, la n. 001905 che nel 1968 corse con il siciliano "Radec" (Angelo Rizzo) e quindi con Emanuele Parnello, la n. 001906 del siciliano Matteo Sgralata e la n. 001907 preparata dal romano "Gigetto" Gilardi per Germano Nataloni e quindi da Maciocca per Bruno Ripani, la n. 818.332-001908 del siciliano Franco Lisitano e la n. 818.332-001910 che ottenne significativi risultati con diversi piloti come i sei primi posti di classe di "Amphicar" (Eugenio Renna) e i due primi posti del nobiluomo Luigi Chiaramonte Bordonaro, definito "l'ultimo Gattopardo". Ricordiamo infine che corsero con le Fulvia Sport i lancisti Enrico Romanini e Cesare Poretti oltre al medico Italo Cantera e "Poker" (Domenico Cedrati), che per questo modello lasciarono le Mini Cooper.

Sopra, 6 settembre 1970. Monza, Coppa Intereuropa. Aldo Frisani, secondo di classe con la Lancia Fulvia Sport telaio n. 1287 preparato dai fratelli Facetti.

Sotto, a sinistra, 16 maggio 1971. Targa Florio. Raffaele Restivo/ "Apache" (Alfonso Merendino) si classificarono diciottesimi assoluti e primi della classe 1300 GT.

Sotto, a destra, 2 luglio 1972, Salita Cesana-Sestriere. Erasmo Bologna in gara con la Lancia Fulvia Sport.



Bella, briosa e aristocratica

Elegante, svelta e molto affidabile, la Lancia Beta Coupé adottò il pianale accorciato della berlina. Nel mercato giocò in modo ben calibrato le carte dell'eleganza, delle prestazioni e del costo ragionevole.

La Beta Coupé presentata nel giugno del 1973 e commercializzata nella primavera del 1974, è la prima sportiva, ad alta tiratura, del nuovo corso Lancia aperto dall'acquisizione del Marchio da parte della Fiat nell'autunno del 1969. Le economie di scala consigliarono di unificare molte componenti con altri modelli del Gruppo, mantenendo delle esclusive come le inedite sospensioni posteriori

realizzate dall'ingegner Sergio Camuffo, capo della Direzione tecnica Lancia e con lo specifico incarico di sviluppare il prodotto Lancia. La Beta Coupé conservò una inconfondibile personalità Lancia. Ciò fu possibile grazie all'appassionato lavoro dei tecnici "storici" della Casa, che la Fiat con lungimiranza pregò di rimanere al loro posto. Fra questi ricordiamo gli ingegneri Aldo Castagno (strutture e car-

rozzerie), Romanini (telai) ed Ettore Zaccone Mina (motori), il designer Pietro Castagnero e il collaudatore Giuseppe Gillo. Dalla più recente tradizione Lancia la Beta Coupé prese la trazione anteriore e il telaio ausiliario per il gruppo motore/cambio/sospensioni. L'antica tradizione di innovare portò invece le semplici ed efficaci sospensioni posteriori costituite da due bracci trasversali paralleli, uno dei quali facilmente regolabile, e da un gruppo molla-ammortizzatore per parte. I motori, sebbene derivati dal bialbero progettato dall'ing. Aurelio Lampredi per



A sinistra, la prima proposta di Pietro Castagnero per la carrozzeria della Lancia Beta Coupé. Sopra, una Lancia Beta Coupé 1800 pre serie. La vettura fu presentata al Salone di Francoforte nel 1973. A destra, una Lancia Beta Coupé 1800 Prima serie. Il bel design della carrozzeria rimase immutato nel tempo, cambiarono solo i particolari della finitura. Sotto, la Lancia Beta 1800 vista di tre quarti posteriore.



Sopra, il cruscotto della Lancia Beta Coupé delle prime due serie. A fianco, l'arredamento interno delle prime due serie della Lancia Beta era caratterizzato da tinte calde e vivaci. A sinistra, la copertina del depliant della Beta Coupé 1600 Seconda Serie.



Lancia Beta Coupé



Sotto, a dispetto delle dimensioni contenute, la Beta Coupé aveva un capace bagagliaio.



la Fiat, furono modificati dai tecnici della Lancia in diverse parti per ottenere più potenza e un funzionamento più omogeneo. Il passo della Beta Coupé fu accorciato di 190 mm rispetto a quello della berlina (da 2540 a 2350 mm). Ciò consentì al designer Pietro Castagnero di realizzare una carrozzeria compatta e di sobria eleganza. Il prototipo adottò il lunotto spiovente, la soluzione definitiva puntò su una linea a tre volumi piuttosto squadrati raccordati da linee curve. L'abitacolo mostrò un design un po' ricercato, ma sostanzial-

mente sportivo, arredato con materiali di qualità e finiture di buon livello. La plancia nei toni dei colori, nel rivestimento in legno della consolle, nella forma classica dei pomelli e dell'orologio richiamò la tradizione. Per contrasto la forma stilizzata del volante e il fondo colorato degli strumenti portarono un tocco di eccentrica modernità. Moderna, ma più razionale, la forma brevettata dei sedili avvolgenti, frutto di studi attenti di carattere ergonomico per garantire stabilità del bacino e buona mobilità degli arti. Con occhio attento alla sicurezza, tutti i sedili, anche i posteriori, furono dotati di appoggiatesta di serie. Le tinte vivaci dei rivestimenti in-

terni fecero discutere non meno del bizzarro volante e del fondo degli strumenti, ma la clientela apprezzò il lavoro dei designer e dei tecnici per creare un ambiente originale ma all'altezza del marchio. La Lancia Beta Coupé debuttò per il grande pubblico al Salone di Francoforte del 1973. Piace ai lancisti di lunga data e conquistò subito i favori di una clientela nuova, più giovane, attratta dall'indiscutibile personalità e dalle prestazioni. Le cifre parlano chiaro: nel 1975 la Lancia produsse 18.659 Beta Coupé contro 14.458 berlina. I clienti più sportivi non esitarono a portare in gara il nuovo modello. All'epoca la Squadra Corse Lancia era giustamente



A sinistra, la novità della Seconda serie: la Beta 2000 con i fari gemellati, i profili cromati nella parte bassa della calandra, il cofano rialzato e la presa d'aria unica.



Lancia 1300 Coupé

Sopra, la Lancia Coupé 1300 e la Fulvia Coupé nel dpliant della Casa. A sinistra, sopra, l'interno della Lancia Beta Coupé Terza serie. Sotto, la Lancia Beta Coupé Terza serie del 1978 vista di tre quarti anteriore.



steme caratterizzarono la Seconda Serie, ma la 2000 adottò il cofano motore rialzato e una nuova calandra con quattro profili lucidi orizzontali. Nel 1978 i modelli 1300, 1600 e 2000 furono unificati nell'al-

Sotto, la versione VX dotata di compressore volumetrico. La si riconosceva all'esterno dallo spoiler sotto il paraurti e dai rigonfiamenti sul cofano.



A sinistra, la coda della Lancia Beta Coupé Quarta serie. Si notano lo spoiler applicato all'estremità del coperchio del baule, i paraurti più avvolgenti e le cornici dei fari nere anziché cromate.

Nel luglio del 1980 la Lancia sondò le reazioni della clientela con la versione speciale Laser proposta con meccanica 1300 e 1600. La caratteristica principale di questa serie limitata prodotta in 2000 esemplari fu il trattamento in nero opaco delle superfici cromate e l'aggiunta di alcuni accessori. Il trattamento in nero degli elementi caratteristici della Quarta serie che debuttò nella primavera 1981. Le altre modifiche estetiche riguardarono la nuova calandra con lo scudo Lancia stilizzato (introdotta per la prima volta nel 1979 con la Delta), i paraurti e le fiancate ora con profili protettivi in gomma. Nella coda debuttò uno spoiler nero; lo stesso colore caratterizzò pure i fascioni sottoporta. All'interno cambiarono i rivestimenti rimanendo nel buon gusto espresso dalla Terza serie. La plancia cambiò nei dettagli, come la scritta sul cassetto porta guanti e la grafica degli strumenti. Il volante adottò sette barrette verticali sul pulsante del clacson. Le modifiche meccaniche riguardarono in particolare la 2000 che adottò l'iniezione elettronica e l'accensione elettronica digitale, raggiungendo così la potenza di 122 cv. L'accen-

to, ebbe una forma più convenzionale e scomparvero le tinte vivaci dal fondo degli strumenti. Le tinte vivaci sparirono pure dai sedili, che impiegarono un panno di pregio con disegno spigato. All'esterno tutte le versioni adottarono la calandra con 4 profili prima riservata alla sola 2000.

LANCIA BETA COUPÉ 1600 IV Serie (1981-1984)

- Numero cilindri: 4 in linea trasversale
- Alesaggio e corsa: 84 x 71,5 mm
- Cilindrata totale: 1585 cc
- Potenza massima: 102 cv a 5800 giri/min
- Rapporto di compressione: 9,4:1
- Alimentazione: carburatore Weber 34 DAT 1/200
- Impianto elettrico: 12 V
- Trazione: anteriore
- Cambio: 5 marce + RM
- Frizione: monodisco a secco
- Rapporto finale: 14/55
- Tipo costruzione: solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori: schema Mc Pherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici
- Sospensioni posteriori: indipendenti, bracci trasversali paralleli e montanti tipo Mc Pherson, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, telescopici e concentrici
- Freni: a disco, circuito superduplex, con servofreno
- Passo: 2350 mm
- Ruote: cerchi in lega leggera con pneumatici 175/70 SR 14 (a richiesta 185/65 HR 14)
- Carreggiata anteriore: 1406 mm
- Carreggiata posteriore: 1392 mm
- Lunghezza: 3995 mm
- Larghezza: 1650 mm
- Altezza: 1285 mm
- Peso: 1000 kg
- Velocità massima: 175 km/h
- Consumo medio: 7,7 litri/100 km

sione elettronica fu montata anche sulle 1600 e 1300. Quest'ultima subì un leggero aumento della cilindrata da 1297 a 1301 cc. Nella tarda primavera del 1983

debuttò la Beta Coupé 2000 Volumex dotata di un compressore volumetrico che aumentò la potenza da 122 a 135 cv. L'avventura delle Lancia Beta Coupé finì nel 1985.



IL MODELLO DA COLLEZIONE

concentrata sulla Stratos e i suoi successi oscurarono la Beta Coupé, che in ogni modo corse anche ufficialmente mostrando notevoli potenzialità. Il terzo posto della Beta Coupé di Simo Lampinen/John Davenport ottenuto il 30 ottobre 1974 nel Rally Press On Regardless fu determinante per la Lancia per la conquista del Campionato mondiale rally 1974.

Nuove versioni

La Beta Coupé non mandò subito in pensione la Fulvia Coupé 1300. La sostituzione avvenne nel 1976 quando sulla Beta Coupé si montò il motore 1300 cc della famiglia dei bialbero Fiat-Lancia. Stranamente questo modello perse il nome Beta: si chiamò Lancia Coupé 1300 e basta fino al 1978, quando il nome Beta tornò anche per la 1300. La Coupé 1300 fu destinata ai giovani come modello d'ingresso, ma offrì dotazioni di serie di buon livello. Rispetto alle sorelle di maggior cilindrata presentò la griglia anteriore semplificata, la

finitura in nero anziché cromata di alcuni particolari, l'assenza dell'orologio e il sedile posteriore senza poggiatesta. Eccezionali gli accessori a richiesta, come l'aria condizionata, i rivestimenti in pelle e gli alzacristalli elettrici, che all'epoca erano rari.

Il lancio della Coupé 1300 seguì a breve distanza di tempo quello della Seconda serie della Beta Coupé, rinnovata soprattutto per rispettare le nuove norme antinquinamento. La cilindrata del 1600 fu ridotta da 1592 a 1585 cc per unificare la corsa dei pistoni del motore 2000 che sostituì il 1800. La potenza del 1600 diminuì leggermente a causa dei dispositivi anti inquinamento, ma le prestazioni non ne risentirono. La potenza della Beta Coupé 2000 rimase sostanzialmente quella del 1800, infatti i tecnici utilizzarono l'aumento della cilindrata per migliorare l'elasticità di marcia e la ripresa. Con la 2000 debuttò il servosterzo, che rese la guida più agevole. Poche differenze e-

