

# LANCIA



## TORY COLLECTION

nto anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

25



LANCIA FULVIA 2C - 1964



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



# La Lancia a Bolzano

Accogliendo le sollecitazioni di Mussolini, Vincenzo Lancia decide di impiantare il nuovo stabilimento a Bolzano, usufruendo delle agevolazioni stanziare dal governo.

“Prossimamente, in relazione al desiderio espresso dal Governo nazionale, impianteremo uno stabilimento a Bolzano”: così, nel marzo del 1937, in occasione dell'assemblea della società, viene comunicata la decisione di aprire un nuovo stabilimento, così come a suo tempo stabilito da Vincenzo Lancia. Nella loro concisione, queste parole non lasciavano trapelare quanto tale scelta fosse stata sofferta per un uomo come Lancia, che aveva sempre messo al primo posto le ragioni dell'impresa e del profitto e che ora si trovava a fare i conti con la politica e le sue logiche. Non era il primo imprenditore a doverlo fare, e non sarebbe stato l'ultimo. La scelta di Bolzano non era infatti il naturale sviluppo di iniziative già avviate o il tentativo di avvicinarsi a un mercato in promettente sviluppo. Al contrario, il Sudtirolo, annesso all'Italia dopo la fine della Prima guerra mondiale, a quel momento era un territorio a prevalente vocazione agricola: ben il 65% della popolazione attiva risultava impegnata in agricoltura, mentre solo il 23% lavorava nel commercio, artigianato e piccola industria. Ed era proprio il desiderio di “concorrere allo sviluppo di quella nostra provincia redenta”, insieme alle ben più



Una veduta del Duomo di Bolzano negli anni Cinquanta. Dal 1934 il regime fascista agevolò l'impianto di nuove industrie nel capoluogo altoatesino.

concrete sollecitazioni e agevolazioni governative, ad aver indotto Lancia alla scelta di Bolzano quale sede del nuovo stabilimento.

“Con la zona industriale sorta nella zona di Agruzzo [italianizzazione del toponimo tedesco di am Grutzen] Mussolini ha voluto valorizzare la città che Druso fondò nel 14 a.C. e che Lui, continuatore delle tradizioni di Roma, porterà a radioso avvenire”. Il riferimento alla colonizzazione romana allora corrente, oggi può far sorridere, ma dietro vi erano questioni molto concrete. L'interesse del governo per lo sviluppo dell'area di Bolzano si inseriva in una più generale politica di creazione di nuove aree industriali al di fuori del famoso triangolo Genova-Torino-Milano, ma



aveva anche un più scoperto intendimento politico. Inseguire nuove imprese di grandi dimensioni in un'area agricola avrebbe comportato un sicuro incremento della popolazione attraverso il richiamo di manodopera dalle altre province e questo avrebbe determinato un riequilibrio tra le due componenti etniche della provincia.

### L'italianizzazione dell'Alto Adige

Come ha sottolineato Rolf Petri, in uno studio puntuale della politica del fascismo per lo sviluppo di nuove zone industriali, l'essenza della legge del 1934 e dei successivi decreti attuativi era il contributo pagato agli industriali "per capo di italiano "vero" importato". I contributi alle imprese, infatti, venivano assegnati sulla base della consistenza degli impianti, ma soprattutto in relazione al numero degli operai occupati, e su questo punto la commissione assegnatrice, onde evitare equivoci, aveva precisato che titolo di preferenza dovesse "essere considerato il maggior impiego di manodopera agricola [ossia italiana] e non allogena [sudtirolese]".

In origine il progetto della Lancia, che in considerazione dei circa 400 addetti, in gran parte di origini piemontesi, si era vista assegnare un contributo di 57.000 lire annue per cinque anni, prevedeva la costruzione di un impianto sussidiario rispetto a quello di Torino. Bolzano sareb-

be stata una sorta di appendice esterna dalla quale sarebbero usciti pezzi di ricambio e semilavorati di fonderia, il primo reparto a entrare in funzione nel giugno 1937.

Ben presto fu tuttavia chiaro che la distanza tra i due stabilimenti, 420 chilometri, malgrado incentivi e agevolazioni sui costi di trasporto ferroviario, finiva per risultare economicamente insostenibile. Si imponeva un cambio di rotta. E non sembravano esservi alternative all'idea di rendere lo stabilimento di Bolzano autonomo da quello di Torino e in grado di procedere a tutte le fasi di costruzione degli autoveicoli pesanti.

Nel 1939 vennero avviati i lavori di ampliamento dello stabilimento per dotarlo di impianti di meccanica e montaggio, e vennero presi accordi con la Viberti per la produzione di carrozzerie in legno. I primi autocarri 3Ro con motore diesel a 5 cilindri vennero ultimati nel 1943. A pieno regime, lo stabilimento di Bolzano occupava 2000 addetti, rispetto ai 400 previsti inizialmente. Tuttavia la debolezza originaria, connessa a una localizzazione impropria, avrebbero pesato negativamente sui bilanci dell'Azienda.

*Sopra, 29 novembre 1939, l'inaugurazione della nuova centrale idroelettrica di Bressanone realizzata da una società del gruppo Montecatini.*

*Sotto, una versione autocisterna del Lancia Ro.*



# Tecnologiche trasparenze

Nel 2005 lo Studio Fioravanti propose una diversa interpretazione della Musa. Padiglione semitrasparente in metacrilato/acciaio, finiture interne in legno e assetto alto da terra.

Il nome evoca percorsi accidentati e avventure estreme. In realtà lo spirito *off-road* della Lancia Kandahar è molto smussato, non solo rispetto ai primi bozzetti per la ricerca dello stile, ma in assoluto. In effetti, questa *concept-car* realizzata dallo Studio Fioravanti nel 2005 sulla base di una Lancia Musa non voleva essere una proposta per uno specifico modello da fuoristrada, ma una somma di nuove proposte applicabili anche singolarmente ai modelli di produzione correnti, oppure alle future evoluzioni della Lancia



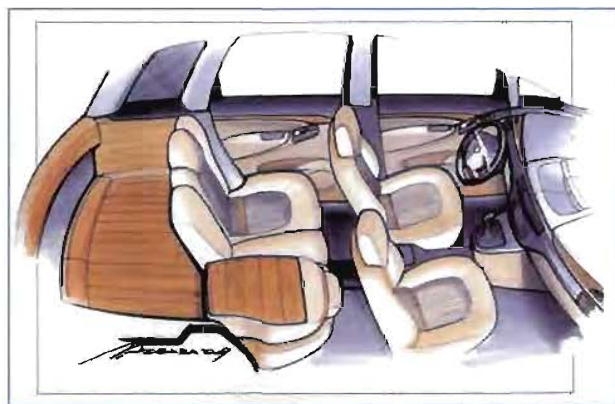
A sinistra, un bozzetto relativo ai primi momenti della progettazione. L'altezza da terra, la "slitta" sul fondo e la stessa ambientazione (erba stilizzata) lasciano prevedere che fosse previsto un impiego *off-road*. Sotto, un altro bozzetto della Kandahar nel quale è evidente lo studio di un tetto trasparente alternativo a quello della Musa di serie.



A sinistra, un'ipotesi di stile leggermente diversa dalle prime due, nella quale tuttavia rimangono le fasce protettive delle fiancate tipiche dei veicoli fuoristrada.



Musa. Esternamente il tratto più particolare della Kandahar è la superficie trasparente che dal parabrezza sale sul tetto e da qui si spande ai lati del padiglione discendendo sulla linea di cintura fino alla soglia del portellone. La vasta continuità di questa superficie è interrotta visivamente solo da un sottile segmento di metallo verniciato in



*Sopra, tre bozzetti di stile molto vicini alla soluzione definitiva, smussata nei toni ma non nella soluzione del vasto tetto trasparente.*

*A destra, un disegno per la ricerca dello stile degli interni. I sedili sono quelli della Lancia Musa, ma l'introduzione del tek nei listelli del bagagliaio e nella spalliera degli schienali posteriori accentua il carattere sportivo della vettura.*

colore carrozzeria, che sembra "galleggiare" sul vetro formando un arco teso dal montante anteriore alla battuta superiore della seconda porta.

Sul tetto e sul terzo finestrino laterale la trasparenza non è completa: da fuori non si vede dentro e da dentro si vede fuori, ma non completamente. C'è quindi luminosità diffusa, ma senza la totale trasparenza: questo crea un'atmosfera del tutto particolare dall'effetto molto rilassante. Dall'esterno il terzo finestrino laterale non si percepisce come tale, così la Kandahar sembra avere due cristalli laterali in sintonia con l'immagine della Lancia, che preferisce questa soluzione, mentre le tre luci laterali connotano di preferenza le Fiat, come mostra la continuità di questa scelta dalla Panda alla Croma.

Lo Studio Fioravanti ha studiato, brevettato e realizzato l'inedita superficie trasparente del padiglione ricorrendo al largo impiego di un nuovo materiale composito formato da strati sovrapposti a sandwich di acciaio preforato e di makron, un materiale plastico della famiglia dei metacrilati. La novità concepita e brevettata da Fioravanti è quindi tecnologica oltre che estetica. L'intera superficie trasparente realizzata dal designer milanese con i suoi collaboratori pesa 21 kg contro i 30 del solo tettuccio trasparente in

vetro "Granluce" offerto dalla Lancia come optional sul modello in produzione corrente. Altro peso si risparmia con l'abolizione della traversa metallica sopra il montante centrale che è indispensabile con il tetto in cristallo, ma non con quello in acciaio/metacrilato della Kandahar che, con le caratteristiche di robustezza del materiale partecipa alla resistenza totale della struttura.

Dal punto di vista tecnico il minor peso del tetto immaginato dallo Studio Fioravanti consente di tenere più basso il baricentro, esigenza molto sentita nelle auto monovolume in generale e, a maggior ragione nella Kandahar che è un po' più alta della Musa a causa degli pneumatici di maggiori dimensioni e dell'assetto rialzato in previsione dell'impiego sui terreni sconnessi o innevati. Pur non essendo una vera e propria *off-road*, la Kandahar è una *all-road*. Con questo termine il carrozziere ha voluto significare che la trazione rimane sempre su due ruote, ma la vettura è in grado di sopportare occasionalmente anche percorsi sterzati o innevati grazie alla maggiore altezza da terra, ai cerchi di 17 pollici e agli pneumatici di dimensioni più generose intagliati per avere più presa. La maggiore altezza da terra rispetto al modello di partenza è un altro dei suggerimenti offerti da Fioravanti con la Kandahar, dalla quale un



*Sotto, particolare del faretto anteriore. All'interno delle calotte trasparenti i "cannoncini" sono disposti sotto una palpebra di lucentezza metallica.*



*Sopra, la Kandahar vista di tre quarti anteriore. L'estensione delle protezioni laterali richiama le vetture da fuoristrada. Il frontale invece rinuncia alla tensione fuoristradistica messa in evidenza nei primi bozzetti.*

*A destra, un'unica superficie trasparente raggruppa il lunotto, i fanali, le luci di retromarcia e il logo del modello, senza interrompere la continuità delle trasparenze del tetto.*



*A sinistra, l'immagine evidenzia la continuità della superficie trasparente sul tetto, sul lunotto e sulle "spalle" del padiglione. A fianco, la coda con la protezione laterale in plastica, il finestrino mascherato e gli pneumatici adatti al fuoristrada leggero.*



giorno potrebbe nascere una Musa a quattro ruote motrici, operazione possibile perché il carrozziere ha già verificato che ci sono gli spazi per realizzarla.

Rispetto al modello in produzione nel 2005, la Kandahar ha uno sbalzo posteriore più lungo di 8 centimetri, un dato apparentemente di scarso rilievo, ma che in realtà già da solo vale per accrescere del 20% la capacità del bagagliaio. Un altro incremento della capacità di trasporto bagagli deriva dalla forma del portellone, che lascia più spazio all'interno. Altri elementi che distinguono la *concept-car* di Fioravanti



*A sinistra, il tetto visto dall'interno. Anche in questo caso la composizione della superficie trasparente è quella di un pannello sandwich composto da metacrilato e acciaio ad alta resistenza perforato.*

*Sotto, particolare del cruscotto. Conserva l'impostazione di quello della Musa, ma presenta inserti in legno sulle fasce laterali.*



*A sinistra, il terzo finestrino laterale e l'ultima porzione del tetto visti dall'interno. Ingegnosa la soluzione adottata per le superfici trasparenti, che sono composte da metacrilato e acciaio.*

dalla Musa di serie sono lo scudo paraurti anteriore più protettivo, la presa d'aria bassa sul muso conformata diversamente, la doppia coppia di fari che ammorbidisce il disegno del frontale raccordandolo alle linee della fiancata e le protezioni antigraffio laterali in plastica. Queste ultime conferiscono una marcata caratterizzazione alla vettura apportando stilemi da 4x4, che suggeriscono l'uso fuoristradistico e donano una certa grinta all'aspetto estetico. Nella coda la Kandahar, oltre a essere effettivamente un po' più lunga, presenta anche un aspetto piuttosto diverso dalla Musa sia per il maggiore sbalzo, sia per il particolare portellone trasparente che non solo ha la soglia di carico abbassata, ma copre e protegge in modo inedito i fanali a LED e integra in modo altrettanto inedito il tergilunotto in un elemento trasparente più chiaro comprendente pure le luci di

retromarcia e lo stemma Lancia. All'interno non c'è nessuna rivoluzione, ma un'attenta cura dei particolari. Apriamo il portellone e iniziamo dal vano di carico: ha una volumetria interna maggiore della Musa e spicca per la finitura in tek, un legno naturale molto resistente ai graffi e a ogni tipo di maltrattamenti. Oltre ad avere un'eccezionale resistenza, questo tipo di legno è anche gradevole esteticamente, specialmente se lavorato con il trattamento a listelli "tipo barca" come in questo caso.

Nella vettura però le giunzioni dei listelli sono attuate con profili di gomma che le mettono in rilievo, non come nelle barche dove al contrario rimangono a vista gli interstizi. Le sporgenze dei profili gommati sono gradevoli da vedersi e hanno inoltre un'utile funzione antiscivolo, così contribuiscono a tenere fermo il carico. Due alette di tek opportunamente sagomate nascondono infine le luci del baule. Il trattamento con inserti in tek è ripetuto con motivazioni estetico-funzionali anche sul retro degli schienali posteriori che sono abbattibili in caso di carico eccezionale e, limitatamente alla sola funzione estetica, listelli decorativi in tek sono applicati alle porte e alle estremità laterali della plancia.

A tre anni di distanza dalla presentazione della Kandahar si è avuta prova della utilità delle *concept-car*. Infatti, la Nuova Musa m.y 2008 ha recepito il suggerimento della soglia di carico più bassa e del bagagliaio posteriore più ampio ottenuto grazie a una diversa forma del portellone.

# Fra acrobazie tecniche e tradizione

La Fulvia berlina è nata nel 1963 da un inedito sviluppo dell'autotelaio della Flavia Coupé unito a una moderna interpretazione del classico motore Lancia V4 e alla trazione anteriore.

Le Lancia Fulvia sono state ben concepite e ben costruite. Sono piaciute alle persone posate e sono state trattate come oggetti di valore. Perciò sono sopravvissute numerose. Oggi questo impedisce che le quotazioni sul mercato d'epoca siano elevate, ma indica l'eccezionale qualità del modello. Signonilità e robustezza non sono da "millecento", categoria merceologica della Fulvia, ma di classe superiore. Infatti, molte parti derivano dalla Flavia 1500. Prima di giungere a questo, l'allora direttore tecnico Antonio Fessia, provò a sviluppare la nuova "millecento" dalla Appia adottando un nuovo avantreno, una nuova carrozzeria e i freni a disco. Il risultato apparve per quello che era, un'Appia carrozzata o poco più. Troppo poco per la proprietà dell'Azienda che voleva innovazione tecnologica,

razionalizzazione costruttiva e articolazione della gamma. I tecnici proposero allora una soluzione mista, con la trazione anteriore della Flavia e il motore derivato dall'Appia Sport. Ling. Fessia e lo storico telaista della Lancia Romeo Romanini definirono velocemente la struttura portante. La ricavarono dalla Flavia berlina accorciando il passo al valore della Flavia Coupé. Questa piattaforma consentì di razionalizzare la produzione con una bella economia di scala. Per il motore l'ing. Fessia sostenne l'idea di un boxer semplificato o, in alternativa di un V4 derivato dall'Appia Sport. Il motorista Ettore Zaccone Mina, depositario della tradizione Lancia, pensò invece a un nuovo V4

con due alberi a camme in testa, che interpretasse modernamente la tradizione della Casa. Gli studi preliminari rivelarono il costo eccessivo del motore boxer, mentre di eccessivo il V4 bialbero evidenziò un ingombro in altezza tale da impedire la collocazione nella piattaforma prescelta. Si valutarono quindi ipotesi di testate più semplici, ma furono scartate per il rendimento



A sinistra, la Lancia Flavia con il passo accorciato che servì per sperimentare la meccanica della Fulvia. La protuberanza sul cofano doveva contenere il maggiore ingombro del motore. A destra, il prototipo somigliante alla Lancia Appia.



A sinistra, la Lancia Fulvia vista di tre quarti anteriore, alla quale Castagnero riuscì a dare una forma garbata.



A destra, lo spazioso interno della Fulvia con i sedili rivestiti con il classico panno Lancia. Sotto, la plancia della Fulvia 2C. Si nota il contagiri accanto al tamburo del tachimetro.



A sinistra, la Lancia Fulvia 2C di tre quarti anteriore. Tutto coincide con la Fulvia normale tranne la targhetta 2C sulla griglia, gli anelli cromati sui cerchi e i paraurti senza rostri. Sotto, il designer alleggerì visivamente la coda alta e squadrata con il segno grafico del profilo cromato.



troppo inferiore. Intanto fu pronto l'autotelaio per le prove nella forma di una Flavia berlina accorciata all'altezza delle porte posteriori. A questo punto arrivò anche l'acrobazia tecnica risolutiva per sistemare il motore V4: inclinarlo di 45°. Per affrettare i collaudi e per verificare le problematiche connesse alla posizione inclinata, i tecnici modificarono un motore Appia e lo montarono sulla scocca sperimentale. Le prove permisero di individuare e risolvere ogni problema della posizione inclinata. Quindi si diede la via alla

definizione del motore V4 bialbero caldeggiato da Zaccone Mina.

Il motore, anche inclinato di 45°, conservò un rispettabile ingombro in altezza. Ciò, unito agli sbalzi accorciati e alle carreggiate larghe ereditate dalla Flavia, condizionò i volumi della carrozzeria: sarebbero stati necessariamente squadriati, a dispetto dell'ing. Fessia, che li voleva arrotondati perché ricordassero l'Appia.

Il designer Pietro Castagnero e il responsabile delle carrozzerie Aldo Castagno cercarono di accontentarlo. Ne uscì un prototipo disarmonico con il padiglione arrotondato e il resto squadriato. L'ingegnere prese atto e concesse maggior libertà a Castagnero e Castagno. Con un nuovo padiglione resero l'aspetto molto più convincente. Poi, prima di avviare la costruzione in serie, riuscirono a strappare all'ingegner Fessia l'ultima concessione: due fari per lato, invece di uno come l'Appia, migliorarono così la composizione del frontale.

La Fulvia si presentò sul mercato nel 1963 con l'aspetto gradevole di un'auto moderna e dotata di una classe sconosciuta per la categoria. Infatti, la scocca con il telaietto anteriore, le sospensioni e i quattro



Sopra, il baule della Fulvia 2C. Tutte le misure sono identiche, rispetto alla Fulvia in più c'è solo il monogramma 2C aggiunto alla scritta cromata del modello. A sinistra, in basso, particolare della scritta distintiva sulla coda della Lancia Fulvia 2C.

dello 1963-1969





freni a disco con doppio circuito erano in pratica quelli della Flavia 1500. Il nuovo motore bialbero inclinato di 45° si mostrò all'altezza della situazione. Con la cilindrata di 1091 cc, sviluppava 58,8 cv a 4000 giri/min, capaci di spingere la vettura a 140 km/h, velocità

al vertice della categoria. Nell'abitacolo eccezionalmente spazioso (le misure trasversali erano le stesse della Flavia) gli elementi classici, come il pannello dei sedili, ben si armonizzavano con gli elementi di modernità, come la plancia lineare con tachimetro a tamburo. La qualità dei materiali e l'elevata cura costruttiva si vedevano

anche nei particolari, come i deflettori con gocciolatoi per aprirli senza inconvenienti anche in caso di pioggia. Riguardo le prestazioni, la Fulvia era allineata o superiore alle migliori "millecento" dell'epoca. La clientela, viste le notevoli potenzialità dell'au-



A sinistra, l'interno di una Lancia Fulvia GT con la leva del cambio sul pavimento.



Sopra, a destra, la Lancia Fulvia GT vista di tre quarti anteriore. A parte le scritte identificative, la carrozzeria è identica a quella della 2C. Nella meccanica cambia la cilindrata: 1231 cc che garantiscono 80 cv. Sopra, la Lancia Fulvia GT vista di fronte. Qualche tempo dopo il lancio il modello fu disponibile anche con il comando del cambio a cloche sul pavimento.



A destra, il frontale di una Lancia Fulvia GTE distinto dall'apposita targhetta identificativa. Rispetto alla GT si notano anche l'aggiunta dello specchio retrovisore esterno. Sopra, la GTE, la più gradevole fra le Lancia Fulvia della prima serie. Si notano le diverse coppe delle ruote e le maniglie delle porte più snelle. Si distingue per la cilindrata di 1290 cc e per il servofreno con limitatore di frenata sulle ruote posteriori.



telaio, lasciò intendere che avrebbe gradito prestazioni più brillanti.

### Versioni più potenti

La risposta si chiamò Fulvia 2C. La sigla significava 2 carburatori che, con nuovi collettori di aspirazione e la compressione aumentata, portarono la potenza a 71 cv.

Altri perfezionamenti meccanici riguardarono il filtro dell'olio, il comando della frizione, la scatola dello sterzo e altro che rese la 2C non solo più brillante, ma anche più gradevole nell'uso e più signorile. Signorilità è essere più che apparire, perciò all'esterno le differenze si limitarono alla targhetta smaltata sulla calandra, alla scritta posteriore e ai paraurti senza rostri. A causa di quest'ultima modifica i catarifrangenti che erano all'interno dei rostri posteriori furono spostati sotto i fanaletti. La soluzione si rivelò felice sul piano estetico e vantaggiosa economicamente, perciò l'eliminazione dei rostri fu estesa alle berline normali. All'interno debuttò l'optional dei rivestimenti in pelle, inoltre cambiarono l'imbottitura del sedile posteriore, il retro degli schienali anteriori, il ventilatore del riscaldamento/

to/aeratore più potente e la scatola dei fusibili in un vano ribaltabile al centro del cruscotto. Anche la Fulvia normale incorporò alcune di queste modifiche, ma non il contagiri che rimase appannaggio esclusivo della 2C.

La Fulvia normale uscì dalla produzione alla fine del 1964. La Fulvia 2C proseguì fino al 1969 affiancata dalla Fulvia GT e quindi dalla GTE. I due modelli risposero alla clientela che, entusiasta delle doti dell'autotelaio, richiedeva sempre maggior potenza.

La Fulvia GT debuttò nel 1967 con il motore di 1216 cc con 79 cv derivato dalla Fulvia Coupé, capace di spingere la vettura a 152 km/h. Anche in questo caso le modifiche estetiche furono minime: targhetta smaltata sulla calandra, scritta posteriore e anelli cromati sui cerchi. All'interno cambiarono lo specchio retrovisore e i comandi del riscaldamento. Fra gli optional debuttò la leva del cambio a cloche. Nell'agosto 1967 la cilindrata della GT fu portata a 1231 cc per ragioni costruttive, non vi fu quindi aumento di potenza. Allo stesso tempo la frizione adottò un disco più grande, un nuovo parastrappi e molle più robuste. La Fulvia GTE arrivò alla fine del 1968 con il motore di 1298 cc con 86 cv della Fulvia Cou-

### LANCIA FULVIA 2C (1964-1969)

- Numero cilindri:** 4 a V stretto di 13°
- Alesaggio e corsa:** 72 x 67 mm
- Cilindrata totale:** 1091,16 cc
- Potenza massima:** 71 cv a 6000 giri/min
- Rapporto di compressione:** 9:1
- Alimentazione:** 2 carburatori Solex C 32 P1111
- Impianto elettrico:** 12V
- Cambio:** 4 marce + RPM con leva al volante
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 9/41
- Tipo di costruzione:** scocca portante in acciaio, telaio supplementare anteriore
- Sospensioni anteriori:** quadrilateri, balestra trasversale, barra antirollio e ammortizzatori idraulici telescopici
- Sospensione posteriore:** asse rigido, balestre longitudinali, barra Panhard, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** a disco, doppio circuito, correttore di frenata, freno a mano sulle ruote posteriori
- Ruote:** cerchi in acciaio 4 1/2 x 14 con pneumatici 155/80X14
- Passo:** 2480 mm
- Carreggiata anteriore:** 1300 mm
- Carreggiata posteriore:** 1280 mm
- Lunghezza:** 4110 mm
- Larghezza:** 1555 mm
- Altezza:** 1400 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1030 kg
- Velocità massima:** 147 km/h
- Consumo:** 8,3 litri/100 km (norme CUNA)

pé Rallye e con il servofreno. Dal punto di vista estetico cambiò poco: le solite scritte, lo specchio retrovisore esterno, le borchie copriuote, l'imbottitura attorno al cruscotto nera opaca invece di grigia e l'ac-

cendisigari. Nel 1970 le Fulvia 2C, GT e GTE furono unificate in un nuovo modello con il motore di 1300 cc e modifiche alla carrozzeria di tale importanza da autorizzare la definizione di "II Serie".



IL MODELLO DA COLLEZIONE