

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

37



LANCIA APPIA COUPÉ - 1957



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Finalmente centomila

Nel 1950 l'industria italiana raggiunge un traguardo storico: la produzione di oltre 100.000 auto. Non era mai accaduto prima, e il risultato dà ragione a quanti avevano scommesso sulla crescita del paese.

All'aprirsi degli anni Cinquanta per molte famiglie, al Sud come al Nord, sbarcare il lunario era ancora un problema drammatico, come segnalava l'alto numero di lavoratori italiani costretti a emigrare all'estero, in Svizzera, Belgio, Germania. Tuttavia è difficile negare che, sottotraccia, il Paese avesse imboccato la strada che avrebbe portato, di lì a qualche anno, al cosiddetto miracolo economico. Un anno prima, nel 1949, il governo aveva varato il piano Ina Casa nel tentativo di ridurre la carenza di alloggi popolari, una vera emergenza nelle grandi città. A consigliare quella scelta non era stata però solo l'emergenza abitativa. Vi aveva contribuito anche la convinzione che "quando il muratore lavora, lavorano tutti". Nelle fasi espansive, il settore edilizio sollecita le produzioni di cemento, acciaio, impianti elettrici, mobili e apparecchi domestici.

Un altro settore che si sarebbe rivelato un formidabile volano per la crescita dell'industria è quello dell'automobile, se è vero, come è stato detto, che "per ogni aumento di 1000 lire della produzione globale dell'industria automobilistica, l'economia del Paese ne riceveva complessivamente 1975".



Sopra, una Lancia Aurelia B10 del 1950. Fu la vettura simbolo del rilancio dell'Azienda nell'immediato dopoguerra.

Proprio nel 1950 era stato raggiunto un traguardo che fino a non molti anni prima era sembrato precluso a un Paese come l'Italia, quello delle 100.000 autovetture prodotte. Un risultato che sembrava dare ragione all'ostinazione con la quale Vittorio Valletta aveva sempre difeso la scelta di puntare sulla produzione di massa, facendo tesoro del basso costo della manodopera e della possibilità di acquisire a condizioni vantaggiose, grazie al piano di aiuti predisposto dal governo americano, tecnologie e macchinari. Prefigurando quelle che sarebbero state le scelte dell'Azienda, fin dal 1945 aveva detto: "Io ho prospettato agli americani l'opportunità che noi facciamo le piccole vetture, le 500 e le 600 nonché tutto quello che possiamo far pagare di



Ricostruzione edilizia a Milano nel dopoguerra. A sinistra, il caffè Cova completamente distrutto dai bombardamenti aerei del 1943 e, sotto, il nuovo edificio sorto all'angolo fra le vie Manzoni e Verdi.

meno". In questo segmento di mercato vi erano ampie possibilità di crescita. I fatti gli avrebbero dato ragione.

Il 1950, per il mondo dell'automobile, fu un anno importante anche sotto un altro profilo: al Salone di Torino le maggiori case costruttrici italiane presentarono i loro nuovi modelli. Erano i primi dalla fine della guerra, e anche questo era un segnale importante.

In particolare la Fiat presentò la 1400, la sua prima automobile a struttura portante, realizzata sulle nuove linee di montaggio di Mirafiori; mentre l'Alfa Romeo si confermava al contempo protagonista assoluta della fascia alta di gamma, con una macchina a 4 cilindri e quasi 1900 di cilindrata in grado di arrivare a una velocità di 150 chilometri orari. Dal canto suo la Lancia, con l'Aurelia, si poneva in continuità con i suoi più fortunati modelli d'anteguerra, la Lambda e l'Aprilia, rinnovando la capacità di ritagliarsi una robusta nicchia di mercato. Nel complesso si trattava di tre modelli destinati a un buon successo di vendita. Tuttavia nella loro configurazione e nelle caratteristiche progettuali si ponevano in continuità con i successi del passato piuttosto che prefigurare una motorizzazione di massa, caratterizzata dai grandi numeri e dalla standardizzazione dei processi. I primi a rendersene conto erano gli stessi produttori, consapevoli che ormai non vi fosse più spazio per un'impostazione di alto artigianato mecca-

nico come quello a cui era ancora improntata larga parte della produzione di auto in Italia. Il futuro sarebbe stato delle piccole cilindrata e di chi per primo fosse stato capace di interpretare la domanda di mobilità individuale della popolazione italiana, che il travolgente sviluppo di scooter e motociclette mostrava essere in rapida crescita.

È una consapevolezza che emerge bene dal commento di Rodolfo Biscaretti sulle novità del Salone, pubblicato su "Motor Italia" nell'estate del 1950. Dopo aver ricordato come in Italia la diffusione dell'automobile fosse ancora largamente inferiore rispetto a Francia e Gran Bretagna, dichiarava infatti: "Fiat 1400; Lancia Aurelia; Alfa Romeo 1900: superbe macchine adatte a tre differenti 'stati' di utenti. Ma per il 'quarto stato' cosa c'è di bello e di nuovo al Salone di Torino? [...] Non sarebbe augurabile che fra la prodigiosa Topolino e la 1400 qualche altra macchina fosse allineata per rispondere alle esigenze del 'quarto stato'?"



Lancia Stratos: ufficiali a riposo

Dopo tre stagioni trionfali, il Gruppo Fiat ridusse il programma delle Lancia Stratos nel Campionato 1977.

Nonostante tutto Sandro Munari vinse il titolo mondiale piloti e Darniche quello europeo.

Dopo avere dominato i rally mondiali nei tre anni precedenti, la Lancia Stratos si presentò all'appuntamento del 1977 più in forma che mai, ma con il pesante obbligo... di non vincere troppo. Infatti

prese pieno vigore la decisione manifestata l'anno prima dalla dirigenza del Gruppo Fiat di suddividere le partecipazioni ai rally delle vetture Fiat e delle vetture Lancia nei vari Paesi secondo gli interessi di ciascuna marca nei vari mercati internazionali. Stante che la Fiat aveva interessi



Sopra, 29 gennaio 1977 La Lancia Stratos telaio n. 001683 fra Sandro Munari (a destra) e Silvio Maiga (a sinistra) durante la premiazione del primo assoluto al Rally di Montecarlo. Sotto, 22-29 gennaio 1977, La Lancia Stratos di Sandro Munari/Silvio Maiga in uno spettacolare contrastozero sulla neve del Rally di Montecarlo.



commerciali in più Paesi della Lancia, è ovvio che le Stratos corsero con un programma ridotto. In pratica disputarono cinque gare del Campionato mondiale contro le dieci della Fiat 131. Nella strategia del Gruppo la Stratos ebbe in ogni modo un ruolo importante sia per sottrarre punti all'avversaria Ford, che aveva messo a punto una piccola "bomba" derivata dalla serie per contrastare la Fiat 131, sia perché affidò alla Lancia il compito di difendere i colori del Gruppo nel Campionato europeo Piloti.



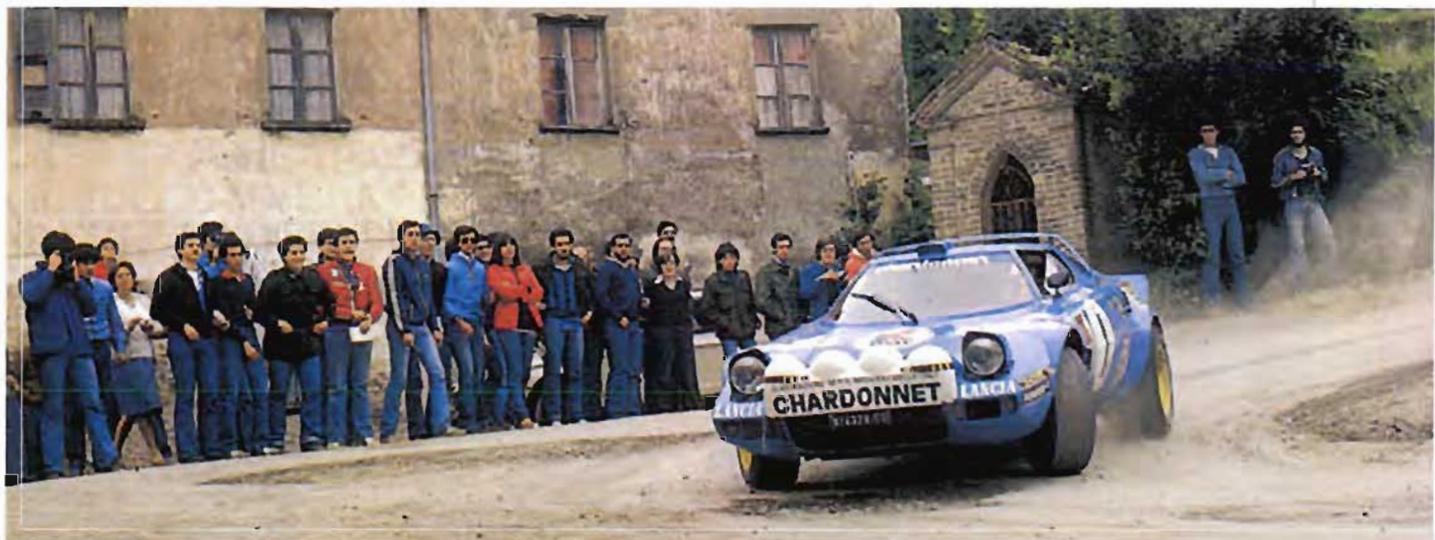
A sinistra, 22-29 gennaio 1977. La Lancia Stratos di Christine Dacremont/Colette Galli che si classificarono seste assolute e prime nella Coppa delle Dame. Sotto, 22-29 gennaio 1977. La Lancia Stratos di Raffaele Pinto/Arnaldo Bernacchini in azione a Montecarlo prima del ritiro.



Il primo appuntamento per le Stratos fu il Rally di Montecarlo, che si svolse dal 22 al 29 gennaio 1977. Oltre alle due Stratos-Alitalia ufficiali di Sandro Munari/Silvio Maiga e Raffaele Pinto/Arnaldo Bernacchini, un'altra fu iscritta dall'importatore francese Chardonnet per Bernard Darniche/Alain Mahé. A queste si aggiunsero le due iscritte dalla Aseptogyl per Christine Dacremont/Colette Galli e Marianne Hoepfner/Danièle Delaunay e quella iscritta dal Jolly Club per Leo Pittoni/Giampiero Bertocci. Questi ultimi furono esclusi per non avere rispettato uno stop in un trasferimento, ma uscirono di scena anche Darniche/Mahé per un incidente stradale, Pinto/Bernacchini per un problema al motore e Hoepfner/Delaunay per un'uscita di strada. Per Sandro Munari tutto filò liscio fino alla Turbie, prima del passaggio notturno nel Principato, quando si presentò al

punto di assistenza con una gomma bucata. Per fortuna non era successo in una prova speciale, così ripartì senza penalizzazioni. Subito dopo però le luci iniziarono a fare le bizze per poi lasciarlo completamente al buio. Via radio Munari comunicò il problema al punto di assistenza successivo, che subito cercò di organizzare il soccorso. Dato il pochissimo tempo a disposizione, i meccanici rimediarono parzialmente facendo funzionare solo le mezze luci. In queste condizioni Munari proseguì come un forsennato per giungere in anticipo al controllo orario successivo, dove intanto si portava Antonio Giannelli, il fantastico elettrauto della squadra Lancia. Munari arrivò al controllo di Moulinier con due minuti di anticipo, che bastarono a "Scintilla" Giannelli per individuare il guasto e sostituire il pezzo difettoso. Tornata la luce, Munari ripartì a razzo e fece poker a Montecarlo con la sua quarta vittoria nel Principato con una Lancia, la terza consecutiva con una Stratos. Christine Dacremont/Colette Galli piazzarono la loro Stratos al sesto posto assoluto conquistando anche la

Sotto, la Lancia Stratos di Bernard Darniche/Alain Mahé in un passaggio del Rally delle 4 Regioni, dove il 5 giugno 1977 colsero un'altra vittoria e il punteggio valido per il Campionato europeo Conduttori



Sotto, Tony Carello/Maurizio Perissinot in una fase del Rally Campagnolo, dove il 3 luglio 1977 si classificarono primi assoluti. A destra, 3 luglio 1977, Rally Campagnolo. La Lancia Stratos di Vudafieri/"Bonaga", che si classicheranno secondi assoluti.



Coppa delle Dame. Aldilà del successo delle Stratos, il Rally di Montecarlo fu un trionfo per il Gruppo Fiat, che piazzò al secondo posto assoluto la Fiat 131 Abarth Rally di Jean Claude Andruet/"Biche" e al terzo e al quarto posto le Seat 124 D Special 1800 (all'epoca la spagnola Seat era affiliata alla Fiat) di Antonio Zanini/Juan Petisco e Salvador Cañellas/Daniel Ferrater. Dopo la sbornia di Montecarlo le Stratos-Alitalia ufficiali dovettero aspettare fino ad aprile per tornare nella mischia.

Il 7 aprile presero il via in tre nel Safari Rally: due nella versione "4 valvole" per Sandro Munari/Piero Sodano e Simo Lampinen/Sölve Andreasson, più la "2 valvole" di Robin Ulyate/Ian Street. In previsione della polvere sulle vetture erano stati montati grossi filtri dell'aria. Il maltempo però si prese beffa di questa precauzione e due settimane di pioggia trasformarono le piste africane in un ininterrotto pantano. Poco dopo l'inizio della seconda tappa, la Kisumu-Nakuru di 1408 chilometri da percorrersi in 798 minuti alla media di 105,9 km/h, si verificò un episodio che non promise nulla di buono. La Stratos di Munari rimase intrappolata in una larga buca piena di fango. Sodano scese dall'auto e iniziò a spingerla per aiutarla a uscire dal pantano. Subito

un gruppetto di spettatori locali si precipitò ad aiutarlo. La macchina, liberata dalla morsa del fango, percorse alcuni metri e Sodano cercò in fretta di salire per non perdere l'abbrivio. Gli spettatori, pensando che volesse svignarsela senza dare loro un compenso per l'aiuto, lo agguantarono per un braccio. Sodano si frugò nelle tasche. Non aveva nulla, perciò si avviò alla macchina per prenderne. I suoi "angeli custodi" diventarono minacciosi e, alla fine videro il suo orologio da polso e decisero di servirsi da soli: con un colpo di coltello tagliarono il bracciale e si diedero alla fuga. Nelle tappe successive la Stratos di Munari, nonostante la ridotta altezza dal suolo, riuscì a superare altri pantani e a guardare gli improvvisi torrenti formati con le piogge. Lampinen e Ulyate non ebbero la stessa fortuna. Il fango ostruì i radiatori e prese d'aria e i motori delle loro Stratos andarono arrosto. Munari si classificò terzo assoluto, troppo poco per uno che da anni inseguiva la vittoria nel

Sotto, a sinistra, la Lancia Stratos di Altoè/Fornari in controsterzo nel Rally Colline di Romagna il 6 agosto 1977. Sotto, a destra, la Lancia Stratos di Mauro Pregliasco/Vittorio Reisoli in una prova speciale notturna del Rally di San Martino di Castrozza, dove si classificarono secondi assoluti.





Safari Rally, l'unica perla che mancava nella sua splendida collana di successi.

Il terzo appuntamento delle Stratos col Campionato mondiale arrivò dopo sei mesi con il rally di Sanremo. Intanto però le formidabili berlinette della Lancia si erano fatte onore in molti altri rally internazionali. Damiche/Mahé il 27 febbraio avevano vinto la Ronde de la Giraglia e si erano poi ripetuti nel Rally di Sicilia (27 marzo), nel Rally dell'Isola d'Elba (23 aprile), nel Criterium Alpin (8 maggio), nel Criterium Lucien Bianchi (15 maggio), nel Rally delle 4 Regioni (5 giugno), nella 24 Ore di Ypres (25 giugno), nel Rally de la Chataigne (16 settembre), nel Tour de France (22 settembre). Il forte pilota francese guadagnò così il titolo di campione europeo.

Il 5 ottobre da Sanremo partirono quattro Stratos-Alitalia ufficiali tutte nella versione "4 valvole" per Munari/Sodano, Pinto/Bernacchini, Carello/Perissinot e Pregliasco/Reisoli.

A destra, 6 novembre 1977. La Lancia Stratos di Pinto/Bernacchini, secondi assoluti nel Tour de Corse, rally non valido per il Campionato mondiale.

Sopra, a sinistra, la Lancia Stratos di Tony Carello/Maurizio Perissinot in una prova speciale del Rally di Sanremo, dove il 7 ottobre 1977 erano in testa prima di uscire di strada. Sopra, a destra, 7 ottobre 1977. La Lancia Stratos di Mauro Pregliasco/Vittorio Reisoli in una prova speciale notturna del Rally di Sanremo, dove si classificarono quarti assoluti.

Le cose si misero subito male per Munari, che abbandonò per un'avarìa mentre era in testa. Passò a condurre Carello, ma uscì di strada. Poco dopo si fermò Pinto per un guasto. L'unico superstite della squadra fu Pregliasco, che portò la sua Stratos al quarto posto assoluto con il risultato di tenere le Ford lontane dal podio e di acquisire punti per il Campionato italiano Conduttori, che poi conquistò la Fiat. L'ultima apparizione di una Stratos ufficiale in un rally mondiale del 1977 avvenne il 18 novembre nel Lombard Rac Rally con la coppia Munari/Sodano che si trovò più volte impantanata e alla fine concluse con il 25° posto assoluto.



Sopra, un trattore estrae dal fango la Lancia Stratos di Munari/Sodano in una fase del Lombard Rac Rally nel novembre 1977. A destra, i bravi meccanici della Squadra Lancia mentre cercano di mondare dal fango gli organi meccanici della Stratos. I due riusciranno a concludere il Lombard Rac Rally in 25ª posizione.

Una personalità inconfondibile

La Lancia Appia Coupé aveva classe da vendere, buone prestazioni in rapporto alla cilindrata e un padiglione originalissimo che la rendeva singolare nel panorama delle piccole sportive.

La Lancia Appia Coupé è nata in collaborazione con Pinin Farina, uno dei più tradizionali partner della Lancia in fatto di carrozzerie fuorisere. Nel 1956 egli fu fra i primi a ricevere dalla Casa uno dei tredici autotelaio Appia ap-



Sotto, la prima proposta di Pinin Farina fu una voluminosa coupé a 4 posti un po' lontana dalle idee della Casa, troppo pesante e troppo costosa da produrre. A sinistra, due viste della seconda proposta di Pinin Farina, una coupé 2+2 di dimensioni compatte che con poche modifiche arrivò poi alla produzione in piccola serie.



prontati per stimolare i carrozzieri a proporre le versioni speciali da inserire nel listino. La prima proposta del Maestro

fu un'autorevole coupé a 4 posti, che in pratica era una copia in miniatura della Florida, realizzata dallo stesso carrozziere qualche tempo prima su un autotelaio Lancia Aurelia B 55 S. All'epoca la Lancia stava sviluppando per la produzione in serie la grande berlina Flaminia, che riprendeva appunto lo stile della Florida. Così è lecito pensare che con la sua coupé a 4 posti Pinin volesse suggerire alla Casa di cambiare stile anche per l'Appia. L'Appia fuoriserie di Pinin Farina era una vettura bella,

ma piuttosto pesante e costosa da produrre. Visto l'esito negativo della prima proposta, Pinin Farina ne realizzò immediatamente un'altra. Questa volta utilizzò un autotelaio Appia tipo 812.01 più adatto a una coupé sportiva in quanto dotato di un motore potenziato e del comando del cambio sul pavimento. La nuova coupé seguì la formula 2+2, che all'epoca era in voga: in pratica due posti comodi davanti più due posti dietro su un

sediletto adatto a ospitare solo due bambini. La nuova formula dell'abitabilità favorì volumi più compatti. Il carrozziere li vestì con uno stile sobrio e convenzionale sotto la linea di cintura, al quale fece contrasto il disegno del padiglione e di alcuni elementi accessori. Il frontale ripropose l'impostazione della Flaminia, caratterizzata dal cofano "affondato" fra i parafranghi e dall'ampia calandra orizzontale. La fiancata serena e lineare presentò una caduta di gusto nella parte finale, dove un elemento lucido a forma di cono gelato carenava i fanalotti. La parte più originale

era il padiglione. In questo, il taglio del lunotto era una novità solo parziale perché qualcosa di somigliante s'era visto su un'Aurelia B50 fuoriserie realizzata nel 1952 da Boneschi, sull'americana Studebaker Commander Regal Starliner del 1953 e sull'inglese Hillman Husky più o meno dello stesso anno. La vera novità nel

padiglione dell'Appia Coupé fu che Pinin Farina diede la stessa angolazione (circa 60°) ai tagli del lunotto, del montante e della parte dietro del finestrino. In questo modo non solo ottenne una gradevole armonia geometrica, ma anche l'inserimento della parte metallica nella superficie trasparente con una V dalla base sottilissima che dava

Sotto, una delle prime Lancia Appia Coupé: le bandierine sul cofano furono eliminate dopo gli esemplari pre-serie, invece le luci sopra il paraurti rimasero. Nella maggioranza degli esemplari costruiti il coperchio del baule fu realizzato in vetroresina.



Sopra, l'attrice Sylva Koscina e la sua Lancia Appia Coupé del 1957 priva di copri cerchi in alluminio, scritte sui parafranghi e ripetitori laterali degli indicatori di direzione.



Sopra, il posto di guida della Appia Coupé. Sulla plancia realizzata in alluminio e verniciata in nero raggrinzante sono allineati tre strumenti. La leva del cambio è sul pavimento, non al volante come nella berlina.



l'impressione di un tetto che "galleggiasse" sulla massa vetrata. Questa seconda coupé ottenne l'approvazione della Lancia, ma per la produzione richiese alcuni ritocchi.

La versione pressoché definitiva debuttò al Salone di Ginevra del 1957. Le principali differenze rispetto al prototipo riguardarono la calandra più aggettante, l'arrotondamento delle creste dei parafranghi posteriori, la soppressione dello "scalino" sul baule e la sostituzione dei "coni gelato" posteriori con una doppia coppia di fanaletti, una a filo con la carrozzeria sulle pinne, l'altra disposta in orizzontale sotto la linea del coperchio del baule. Quest'ultimo era realizzato in vetroresina, una vera novità tecnologica all'epoca in Italia. Alla base di questa scelta vi fu probabilmente la necessità di contenere il peso, infatti, il carrozziere realizzò anche la plancia con un materiale leggero, l'alluminio. La caratteristica e gradevole verniciatura della plancia in nero raggrinzante fu conseguenza della scelta dell'alluminio, un

Sopra, un gruppo di Lancia Appia Coupé sulle linee di montaggio della Pinin Farina.

Si notano anche alcune Fiat 1200 Coupé e Convertibile.

Sopra, a destra, la plancia di una delle ultime Lancia Appia Coupé.

Negli ultimi esemplari costruiti la plancia fu realizzata in vetroresina e non in alluminio.

materiale difficile da trattare con le vernici normali.

Poco dopo la presentazione di Ginevra Pinin Farina iniziò la produzione in piccola serie e la vettura fu inserita nel listino Lancia con il nome Appia Coupé al prezzo di 1.750.000 lire al netto delle spese per la messa su strada. Dopo i primi esemplari, che potremmo definire di pre-serie, furono soppressi lo stemma con le bandierine incrociate sul cofano posteriore e le scritte "pininfarina" sui para-



franghi anteriori, dove però rimasero gli stemmini smaltati con la "F" del carrozziere. Successivamente furono eliminati dai montanti posteriori i ripetitori laterali degli indicatori di direzione e i copri cerchi in metallo satinato. Gli autotelai nudi erano forniti con i cerchi neri opachi e, dopo la soppressione dei copri cerchi, il carrozziere normalmente li riverniciava in tono col colore del tetto.

Nel 1959 in concomitanza con la presentazione della Lancia

In alto, a destra, un esemplare del 1959 nel quale si notano i cerchi di colore scuro e dotati di anelli cromati sul canale. Il costruttore forniva gli autotelai con i cerchi color nero opaco, Pinin Farina li verniciava poi in tinte generalmente intonate al colore del tetto

Sopra, immagine d'epoca dell'ultima versione della Lancia Appia Coupé.



Appia berlina III serie anche la Coupé fu soggetta a un aggiornamento. La modifica meccanica più importante fu il leggero potenziamento del motore che passò da 53 a 54 cv. Dal punto di vista estetico le modifiche riguardarono i doppi fanaletti posteriori riuniti in uno posto all'estremità delle pinne, il profilo più dritto delle pinne stesse e la scritta "appia" sul muso invece della scritta "appia 2s". Alla fine del 1959 altre modifiche riguardarono l'impianto frenante a doppio circuito, la luce della targa, l'adozione dei ripetitori laterali degli indicatori di direzione sui parafranghi anteriori e la soppressione del comando dell'acceleratore a mano.

Nella primavera del 1960 una nuova testata, nuovi condotti di alimentazione separati, un nuovo carburatore e una diver-

A sinistra, una Lancia Appia Coupé fotografata a Ferrara nel 2002 nel corso di una gara di regolarità per auto storiche.

sa regolazione della fase portarono la potenza a 60 cv con un conseguente miglioramento delle prestazioni. In concomitanza con il periodo di avviamento del nuovo stabilimento Pinin Farina a Grugliasco la produzione della Appia Coupé fu delegata alla carrozzeria Viotti, la quale tuttavia non cambiò nulla. Anche le coupé carrozzate da Viotti avevano gli stemmi smaltati con la "F" di Pinin Farina sui fianchi, benché si conoscano alcuni esemplari privi di tali stemmi.

Un'altra anomalia compatibile con la produzione in piccola serie è la verniciatura del cruscotto in blu scuro raggrinzante, che apparentemente non ha spiegazione. Altre differenze, come rostri sui paraurti e specchi retrovisori esterni, dipendono dai mercati di destinazione previsti in origine, anche se poi non era raro che rimanesse in Italia, per esempio un esemplare con specchio esterno destinato alla Germania dove questa dotazione era obbligatoria. Vi sono poi alcune varianti, come il cruscotto in vetroresina invece che in alluminio degli ultimi esemplari costruiti, e l'autotelaio irrobustito in diversi punti. Si tratta, in realtà, dell'autotelaio tipo 801.04 che ha equipaggiato le ultime Appia Coupé, quelle con i numeri di telaio compresi fra 4934 e 5662. La Lancia Appia Coupé uscì

LANCIA APPIA COUPÉ (1957-1962)

Fra parentesi i dati della versione potenziata nel 1961

Numero cilindri e posizione: 4 a V di 10°14'

Alesaggio e corsa: 68 x 75 mm

Cilindrata totale: 1089 cc

Potenza massima: 53 cv a 5200 giri/min (60 cv a 5400 giri/min)

Rapporto di compressione: 8:1 (8,8:1)

Distribuzione: valvole in testa, due alberi a camme laterali, aste e bilancieri

Alimentazione: un carburatore doppio corpo Weber 36 DCLD

Impianto elettrico: 12 V

Trazione: sulle ruote posteriori

Cambio: 4 marce + RM

Frizione: monodisco a secco

Rapporto al ponte: 10/39 (11/46)

Autotelaio: solidale con la scocca

Sospensione anteriore: indipendenti tipo Lancia con canotti scorrevoli, ammortizzatori idraulici regolabili

Sospensione posteriore: asse rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici

Freni: a tamburo, freno a mano sulle ruote posteriori

Pneumatici: 155 x 15 radiali

Passo: 2510 mm

Carreggiata anteriore: 1178 mm

Carreggiata posteriore: 1182 mm

Lunghezza: 4150 mm

Larghezza: 1510 mm

Altezza: 1300 mm

Peso in ordine di marcia: 950 kg

Velocità massima: 145 km/h

dalla produzione nel 1962 dopo essersi ritagliata con la classe, l'eleganza e le prestazioni la sua parte di successo in un mercato non del tutto facile, nel quale erano presenti con prezzi e cilindrata superiore le Giulietta

Sprint nelle varie versioni, oppure con prezzi inferiori e pari cilindrata le Fiat 1200 Coupé 2+2 e 4 posti carrozzate da Pinin Farina e distribuite ufficialmente dall'organizzazione di vendita Fiat.



IL MODELLO DA COLLEZIONE