

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

65



LANCIA FULVIA COUPÉ 1.3 S II SERIE -1970



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 1670651

HACHETTE

Inatteso cambio di scenario



Dopo l'euforia degli ultimi due anni, tra il 1963 e il 1964 si registrò una brusca frenata. La congiuntura volse al peggio, mentre governo e Banca d'Italia attuarono una politica di forte deflazione.

L'entrata in funzione del nuovissimo stabilimento di Chivasso e il buon successo commerciale della Fulvia autorizzavano a pensare che la Lancia si fosse lasciata alle spalle gli anni difficili e avesse ritrovato la strada del successo, premiando le scelte di Pesenti e dei suoi uomini. Tale clima di fiduciosa attesa rese più amara la realtà che presto ci si trovò a fronteggiare. Negli anni precedenti erano venuti maturando alcuni pericolosi focolai di tensione, nascosti però dal luccichio del "miracolo" che aveva ridisegnato il profilo dell'economia italiana. Se ne erano avute le prime avvisaglie proprio a Torino, dove le manifestazioni legate al rinnovo del contratto degli operai metalmeccanici all'inizio di luglio erano sfociate in violente proteste di piazza. In seguito alla decisione di una parte dei sindacati di firmare un accordo separato con la Fiat, la mattina del 6 luglio gruppi di dimostranti si erano radunati in piazza Statuto davanti alla sede della Uil per protestare contro tale decisione. Ben presto la manifestazione era degenerata, e gli scontri tra manifestanti, fra i quali molti giovani operai, e la polizia si prolungarono per l'intera giornata, proseguendo



Sopra, una Lancia Fulvia Prima serie del 1963.

anche nei due giorni successivi. Il bilancio di quella che fu subito chiamata la "rivolta di piazza Statuto" fu pesante: centinaia di contusi e feriti, 1200 fermati e 90 arrestati. L'episodio era il segnale che una lunga fase di tregua sindacale era finita. Le crescenti rivendicazioni sul fronte salariale rafforzarono le tensioni inflazionistiche in atto, inducendo la Banca d'Italia a una politica restrittiva che, innalzando il costo del denaro, determinò una flessione degli investimenti e un rallentamento delle attività produttive. Una frenata brusca che non mancò di riflettersi negativamente sull'occupazione e di conseguenza sulla domanda che anziché crescere, come sembrava ormai naturale dovesse avvenire, conobbe un'inattesa flessione. Si trattò di una fase congiunturale, rapidamente superata. Sufficiente, tuttavia,



A sinistra, una Lancia Flavia Sport 1500 del 1964.

Sotto, la Flavia 1800. La linea coincideva con quella della 1500, di nuovo c'erano solo lo specchio retrovisore esterno e la scritta 1.8 sul baule.

dati erano eloquenti. Complessivamente nel 1964 erano state immatricolate 124.000 unità in meno rispetto al 1963, e di queste il 9,5% erano Lancia, che però deteneva solo il 3,6% del mercato. Una perdita, quella della Lancia, valutata nell'ordine del 38% rispetto alle immatricolazioni del precedente anno, percentuali decisamente superiori a quelle dei concorrenti italiani, che andavano dal meno 27% dell'Alfa Romeo, al meno 23% dell'Autobianchi, seguita da presso dall'Innocenti (-21%), mentre per la Fiat, che aveva chiuso il bilancio con un meno 2,5%, le cose erano andate assai meglio.

a ingenerare un senso di preoccupazione e incertezza che finirono per accentuare lo strisciante malessere sociale di un paese che si era trasformato troppo in fretta.

Il 1964 fu un anno decisamente negativo anche per il settore dell'automobile, un bene che aveva incarnato il sogno di promozione sociale e benessere di milioni di italiani. Per la prima volta dall'inizio degli anni Cinquanta si registrò una diminuzione del numero di vetture prodotte.

Ma ancor più preoccupante del dato generale, almeno nell'ottica dei dirigenti della casa di Borgo San Paolo, era il fatto che a essere maggiormente penalizzato era risultato il segmento delle medie cilindrate, da 1000 a 1500 cc, nel quale, da sempre, la Lancia si era mossa da protagonista. I

Benché originata in larga misura da fattori esterni, la flessione dei volumi di vendita non avrebbe mancato di incidere pesantemente sull'evoluzione dell'impresa. Tanto più considerando che la Lancia era da tempo impegnata nel difficile tentativo di adeguare i propri impianti e la propria struttura organizzativa alle necessità di un mercato in crescita, ma anche sempre più esposto ai venti della concorrenza nazionale ed estera.

tuale decisamente superiore a quelle dei concorrenti italiani, che andavano dal meno 27% dell'Alfa Romeo, al meno 23% dell'Autobianchi, seguita da presso dall'Innocenti (-21%), mentre per la Fiat, che aveva chiuso il bilancio con un meno 2,5%, le cose erano andate assai meglio.



Aspettando la Stratos

Nel 1973 ancora una volta le gloriose Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF difesero i colori della Lancia nei campionati europeo e italiano Rally. Li vinsero entrambi con Sandro Munari e Amilcare Ballestrieri.

Nel 1973 l'onere e l'onore di difendere i colori della Lancia nei rally toccò ancora una volta alla Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF. La Lancia Stratos, erede designata, aveva dato ottima prova delle sue qualità alla fine del 1972 vin-

cendo un paio di rally che ammettevano i prototipi, ma aveva ancora bisogno di una ulteriore messa a punto e soprattutto non aveva ancora l'omologazione nella categoria Gran Turismo Gruppo 4.

Ecco dunque tre Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF ufficiali alla partenza del Rally di Montecarlo il 19 gennaio con Simo Lampinen/Piero Sodano (n. 6), Sandro Munari/Mario Mannucci (n. 11) e Harry Källström/Claes Billstam (n. 16). Oltre alle Lancia ufficiali ce n'erano una decina private, fra queste le Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF ben preparate dei clienti di riguardo Amilcare Ballestrieri/Silvio Maiga (n. 19) e Orlando Dall'Ava/Sergio Maiga (n. 47). In condizioni meteorologiche simili a quelle dell'anno precedente la prima parte della gara assomigliò molto all'"Montecarlo" del 1972 con Sandro Munari che si alternava a Jean Claude Andruet/"Biche" su Alpine Renault in testa alla classifica provvisoria. Quando la vettura francese iniziò a mostrare segni di cedimento, sembrò che ci fossero tutte le premes-



24 gennaio 1973. Sandro Munari/Mario Mannucci in gara con la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF con la scocca alleggerita prima dell'incidente che pose fine al loro Rally di Montecarlo.

se per un'altra clamorosa vittoria targata Lancia. Invece nella prova speciale di Saint Barthelemy una marcia non entrò in una curva strettissima e la Fulvia n. 11 finì su un cumulo di neve. Qualche curva più indietro il generoso pubblico dei rally avrebbe risolto in un baleno lo sconfinamento oltre la banchina, ma la zona era deserta (erano le 4 del mattino) e non c'era alcuna possibilità di ricevere aiuto. Le ruote girarono a vuoto a dispetto degli sforzi dell'equipaggio per ritornare in carreggiata e l'avventura finì lì. Gli altri lancisti: Lampinen/Sodano e Ballestrieri/Maiga si fermarono per problemi alla trasmissione. La sola Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF ufficiale al traguardo fu quella di Källström/Billstam, che si classificarono ottavi e guadagnarono 3 punti per la Lancia. Fra i privati si misero in luce Franco Perazio/Giorgio Rossi classificandosi al 40° posto



A sinistra, la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF di Harry Källström/Claes Billstam secondi classificati nel Rally di Montecarlo il 26 gennaio 1973. Si notano le righe bianche sul baule tipiche della livrea delle Fulvia ufficiali nel 1973.



A sinistra, 4 marzo 1973, Autodromo di Misano Adriatico. La partenza dello prova speciale in pista del Rally di San Marino. In pole position la Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF di Amilcare Ballestrieri, accanto a quella di Sandro Munari; in seconda fila quello di Mauro Pregliasco fra due Fiat 124 Sport Spider. Sopra, la Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF di Munari/Mannucci in una prova speciale notturna. Alla fine sarà prima nel Rally di San Marino davanti a Ballestrieri/Maiga e Pregliasco/Garzoglio.

nonostante il furto del furgone che trasportava le loro gomme e l'equipaggio femminile Serena Pittoni/Juliette Keefer, che si classificò al 42° posto.

Per febbraio la Lancia programmò di inviare Sandro Munari al Rally Costa Brava valido per il Campionato europeo e Harry Källström al Rally di Svezia per il Mondiale. Il 12 febbraio Munari tornò con il risultato pieno e il ruolo del leader del Campionato. Il 15 febbraio Källström portò alla Lancia 10 punti e il quarto posto. Il 3-4 marzo la Squadra Corse

Lancia HF partecipò al gran completo al Rally di San Marino e fu ripagata dalle spettacolari prestazioni di Munari/Mannucci, Ballestrieri/Maiga e Mauro Pregliasco/Angelo Garzoglio, che si classificarono nell'ordine nei primi tre posti. Nella stessa occasione la Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF dei privati Mario Ambrogetti/Angelo Torriani si impose nel Gruppo 3 e quella di Serena Pittoni fra le donne. Dopo l'en plein nella Repubblica del Titano la Lancia saltò il rally "mondiale" del Portogallo (13-18 marzo). Andò invece al Rally di Sicilia, dove il 25 marzo Munari/Mannucci e Ballestrieri/Maiga misero a segno un'altra doppietta. Al successo contribuirono anche le informazioni sulle condizioni del percorso dettate in tempo reale via radio da una fitta rete di radioamatori appassionati delle Lancia. Il mese successivo si delineò definitivamente la strategia della squadra, che rinunciò al mondiale. Infatti disertò il Safari

Sotto, a sinistra, 25 marzo 1973. Sandro Munari alla partenza del Rally di Sicilia dove ottenne un'altra vittoria con la Fulvia.

Sotto, a destra, la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF di Pregliasco/Garzoglio il 25 marzo 1973 nel Rally di Sicilia.





(19-23 aprile) e iscrisse i suoi piloti al Rally dell'Isola d'Elba (12-14 aprile) valido per il Campionato italiano e al Martha Rally (28-29 aprile) valido per il Campionato europeo.

Nella prova europea il successo delle Lancia fu netto con Ballestrieri/Maiga al primo posto e Pregliasco/Sodano al secondo. Nel rally elbano si rompe un giunto nella Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF di Sandro Munari, altrimenti il "Drago" avrebbe chiuso il discorso sul Campionato italiano. La migliore delle Lancia fu la HF privata di Dall'Ava/Maiga che si classificò quarti assoluti e primi del Gruppo 3 con la vettura ammaccata da tutte le parti, con il parabrezza rotto, le porte che non si chiudevano più e senza la retromarcia fin dall'a partenza.

Con Munari lancia il 12 maggio preferì inviare Ballestrieri al Rally 999 minuti a Stresa per consolidare la sua posizione nel Campionato italiano. Il pilota ripagò la fiducia con il primo posto davanti alla Fiat 124 Sport Spider di Fulvio Bacchelli/Francesco Rossetti. Ballestrieri si ripeté il 12 giugno nel Rally delle 4 Regioni e allungò decisamente le distanze sugli altri contendenti all'alloro tricolore. Munari dal canto suo il 2 giugno fu costretto a rinunciare al Rally Sempert per malattia, ma il secondo posto conquistato il successivo 6 luglio nel Rally Vitava in Bulgaria gli bastò per conservare un discreto margine sugli avversari nell'"europeo".

Il 1° luglio il leader del Campionato italiano Amilcare Balle-

Sotto, 22 luglio 1973. Rally Alpe della Luna. La Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF privata di Mario Ambrogetti/Angelo Torriani. A destra, 22 luglio 1973. I vincitori del Rally Alpe della Luna: Ballestrieri/Maiga e la loro Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF.

Sopra, a sinistra, la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF di Mauro Pregliasco/Angelo Garzoglio in corsa il 12 aprile 1973 nel Rally dell'Isola d'Elba.

Sopra, a destra, 3 giugno 1973. Uno spettacolare passaggio sullo sterrato del Rally 4 Regioni di Ballestrieri/Maiga, che con questa grinta vinsero.

strieri subì una battuta d'arresto al Rally delle Alpi Orientali, ma si prese la rivincita il 22 dello stesso mese vincendo il Rally Alpe della Luna davanti all'altra Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF di Mauro Pregliasco/Angelo Garzoglio.

Una settimana dopo la vittoria di Ballestrieri nel Campionato italiano Munari si classificò terzo in Romania nel Rally del Danubio accumulando un punteggio sufficiente a fargli mantenere la testa del Campionato. Il 30 agosto, i concorrenti dei campionati europeo e italiano confluirono nel Rally di San Martino di Castrozza valido per entrambi. Sulle stradine dolomitiche dove erano ammessi i prototipi, gli organizzatori e gli appassionati avrebbero voluto Sandro Munari con la Lancia Stratos, ma alla fine il pilota scelse la fida Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF ritenendola più adatta alle caratteristiche del percorso. Il risultato gli diede ragione e la sua vittoria davanti alla Fiat 124 Rally Abarth di Raffaele Pinto/Arnaldo Bernacchini gli permise di mettere la definitiva ipoteca sul titolo di campione europeo. Ballestrieri im-





A sinistra, 30 agosto 1973. La Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF telaio n. 2276 con scocca rinforzata, vincitrice del Rally di San Martino di Castrozza con Sandro Munari/Mario Mannucci. Sotto, 30 agosto 1973. Pregliasco/Garzoglio quarti classificati nel Rally di San Martino di Castrozza con la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF telaio n. 2271 con scocca rinforzata.

pegnato nella stessa corsa con il pensiero rivolto al Campionato italiano fu ottimo secondo dietro a Munari per tutta la prima tappa per poi scomparire dalla scena nella seconda. Ballestreri fu più "tattico" il 22-23 settembre nel successivo Rally del Medio Adriatico valido ai soli fini del Campionato italiano e con una gara giudiziosa si accontentò del secondo posto alle spalle dello scatenato Maurizio Verini che fece autentiche pazzie con la sua Fiat 124 Abarth Rally sperimentale con il motore 1850 cc. Ballestreri non fu altrettanto calcolatore nel Rally di Sanremo a metà ottobre: uscì di strada nelle prime battute della gara e si ritirò lasciando a Verini la possibilità di divenire campione italiano qualora si fosse ben piazzato nel 25° Press-on-Regardless Rally in calendario dall'1 ottobre al 4 novembre in Michigan. La Fiat però rinunciò alla trasferta e tanto bastò a Ballestreri per conservare la testa del Campionato. Mercoledì 7 novembre alle 16,15 Mario Mannucci, il navigatore di Munari inviato come osservatore in Belgio telefonò concitato al pilota: "Siamo campioni d'Europa, il Gi-



ro del Belgio non si corre più per il problema dei carburanti che iniziano a scarseggiare" (erano le prime avvisaglie della crisi petrolifera n.d.r.). Con i campionati europeo e italiano all'attivo, la Lancia concluse la stagione agonistica delle Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF ufficiali inviando Ballestreri al Rally delle Valli Imperiesi per dare un aiuto a Giacomo Pelganta nel Trofeo Rally Nazionali. Ballestreri con la sua vittoria sottrasse punti a Pietro Polese che era il diretto avversario di Pelganta, ma il pilota della Alpine Renault sorse reclamo contro il vincitore per la presunta irregolarità delle staffe che fermavano il parabrezza della sua Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF. Così il risultato che avrebbe assegnato a Pelganta il Trofeo Rally Nazionali divenne materia per il Tribunale d'Appello.



A sinistra, 11 novembre 1973. Simo Lampinen/Piero Sodano alla partenza del Rally di Sanremo con la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF, scocca alleggerita. Si classificarono ottavi assoluti. Sotto, Amilcare Ballestreri/Sivio Maiga, settimi assoluti nel Rally di Sanremo davanti alla Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF gemella di Simo Lampinen/Piero Sodano.



Rinnovamento nella continuità

Nel 1970 la Lancia Fulvia Coupé 1,3 S subì una tal serie di modifiche da giustificare la definizione Seconda serie. Gli interventi principali riguardarono la ventilazione, l'assetto, il cambio, i comandi e poche parti decorative della carrozzeria.



A destra, la Lancia Fulvia Coupé 1,3 S Seconda serie del 1970 in un'immagine ufficiale che sottolinea le sue attitudini alla marcia sulla neve.



La Lancia Fulvia Coupé 1,3 S rinnovata nel 1970 rappresentò la logica evoluzione del modello nato cinque anni prima. La Fulvia Coupé del 1965 fece incontrare per la prima volta in una coupé medio-piccola la classe e l'eleganza Lancia con la sportività. La combinazione piacque e il modello diede origine a una fortunata famiglia di coupé alla quale arrisero un gran successo commerciale e molta gloria nello sport.

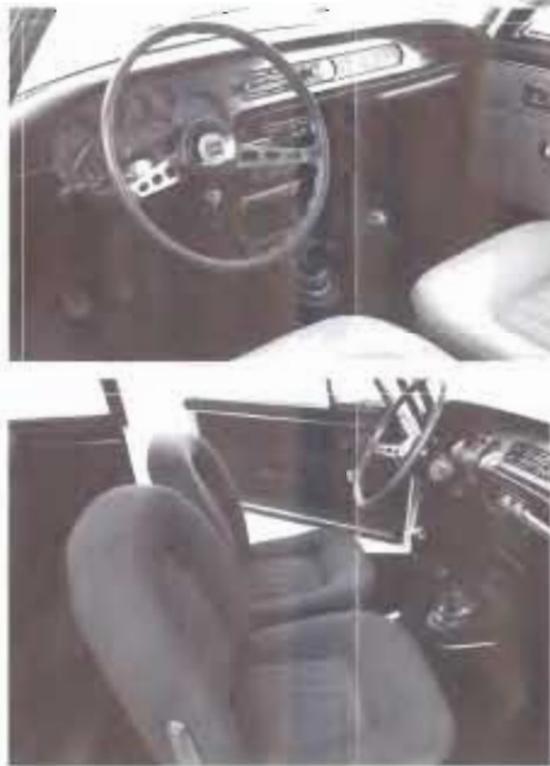
Nel 1966 la versione originaria dotata di un motore V4 di 13° e inclinato a sinistra di 45°, 1216 cc con 80 cv fu affiancata dalla HF con 8 cv in più e un allestimento marcatamente sportivo caratterizzato dalla scocca alleggerita, dall'assenza di accessori come i paraurti e i copri mozzi, da vistose bande

Sotto, la Lancia Fulvia Coupé 1,3 S Seconda serie del 1970 in un fotocolor dell'epoca. Con questo modello debuttò una nuova gamma di colori.



Sopra, la Lancia Fulvia Coupé 1,3 S Seconda serie vista da dietro. Si notano il paraurti con l'inserito in gomma, le luci della targa più piatte e le nuove targhette di identificazione del modello.

longitudinali gialle e blu, i colori di Torino, e dagli stemmi della Squadra Corse sui parafranghi anteriori. Un po' per il prezzo superiore, un po' per la produzione limitata e soprattutto per l'aspetto chiassoso che sconcertava la clientela normale, la clientela della HF rimase circoscritta all'utenza più sportiva, che in effetti la impiegò con successo nelle competizioni, in particolare nei rally. Per la clientela senza velleità agonistiche che avrebbe gradito maggiore potenza in una veste estetica più discreta la Lancia nel 1967 preparò la versione Rallye 1,3 con la cilindrata elevata a 1298 cc, la potenza di 95 cv e le finiture impregiate da un maggior numero



A sinistra, nella plancia si notano il volante di nuovo disegno, la diversa disposizione degli interruttori e di alcuni comandi, gli strumenti con i vetri piatti, la diversa collocazione delle bocchette di ventilazione, la consolle centrale prima assente, la nuova leva del cambio. A sinistra, sotto, nella Seconda serie gli interni coincidono con la serie precedente, tranne che per la predisposizione degli altoparlanti nelle porte. Quattro cinture di sicurezza erano di serie, con un supplemento di prezzo si poteva richiedere l'interno in pelle.

di elementi decorativi. Contemporaneamente anche la versione più sportiva adottò il motore con la cilindrata maggiorata, capace in questo caso di 101 cv e prese la nuova denominazione Rallye 1,3 HF. Nel 1968 la potenza fece un altro balzo in avanti e arrivò a

103 cv nella versione Rallye 1,3 S destinata all'utenza normale e pertanto arricchita da deflettori orientabili sulle portiere, servofreno a depressione con limitatore di frenata e raffinate calotte delle ruote con i marchi riportati. La Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,3 S marcò la sportività incorporando alcune costose dotazioni della 1,3 HF come il radiatore dell'olio e le parti mobili della carrozzeria (cofani e portiere) in peralluman, una leggera lega d'alluminio e una targhetta sulla calandra. Con questo modello il motore 1300 raggiunse un livello di sviluppo eccezionale. Rimase dunque in pratica invariato quando nel 1970 la Fiat, nuova proprietaria della Lancia, decise di

aggiornare il modello al duplice scopo di razionalizzare la produzione e di modernizzare alcuni elementi ormai datati. In omaggio alla riduzione dei costi e alla razionalizzazione produttiva furono soppressi il radiatore dell'olio, le parti della carrozzeria in alluminio e il servofreno. I freni però guadagnarono un impianto Superduplex che li portò a un'efficienza mai raggiunta prima. Un altro deciso passo avanti avvenne nella trasmissione con l'adozione di un cambio a cinque marce comandato da una corta leva arretrata al posto del datato cambio a quattro marce comandato da una anacronistica leva lunga infulcrata sul pavimento. L'impianto elettrico fu rivisto iniziando dall'alternatore

A fianco, la Lancia Fulvia Coupé 1,3 S Seconda serie del 1970 in una immagine dove si distinguono bene i cerchi in lamiera di nuovo disegno e il paraurti anteriore con incorporati gli indicatori di direzione.

A sinistra, la Lancia Fulvia Coupé 1,3 S Seconda serie del 1970 in una inquadratura dall'alto. Da questa prospettiva risalta meno l'assetto rialzato di 3 centimetri che fece perdere alla vettura un po' dell'iniziale sportività.





A destra, una Lancia Fulvia Coupé 1,3 S Seconda serie del 1970 nella versione destinata al mercato inglese dove le norme sulla circolazione imponevano una maggiore altezza da terra degli anabbaglianti.



A sinistra, dettaglio del frontale di una Lancia Fulvia Coupé 1,3 S Seconda serie dotata di fanali per il mercato inglese. La modifica, benché necessaria, scapò un po' la bella estetica della vettura e aggravò i costi di produzione.

che sostituì la dinamo per fornire adeguata energia alle moderne dotazioni elettriche introdotte dal modello, come i fari allo iodio, il tergi a due velocità, la pompa del lavavetro, l'elettroventola per il radiatore e il motorino d'avviamento di maggiore potenza. L'impianto di ventilazione e riscaldamento, una delle parti che più denunciava l'anzianità del progetto, fu completamente rivisto per migliorare la captazione, la portata e la distribuzione dell'aria nell'abitacolo, nonché il controllo della temperatura del riscaldamento. Alcuni interventi in questo comparto ebbero un certo rilievo. Infatti, oltre a modificare la plancia per disporre diversamente le bocchette di ventilazione e i comandi, i tecnici ridisegnarono la paratia fra il motore e l'abitacolo. Gli interventi che come questo riguardano le lamiere hanno costi elevati perché comportano la necessità di metter mano agli stampi

per le enormi presse industriali. Altri ritocchi alle lamiere interessarono quelle del muso che fu oggetto di un riuscito restyling per eliminare il paraurti arcuato verso il basso e la calandra stretta che facevano apparire il frontale più alto e stretto di quanto era in realtà. La soluzione fu di assottigliare e allargare la calandra ponendola in continuità con i fari, che a loro volta furono portati al medesimo livello e disposti in un'unica cornice ellittica, tranne per il mercato inglese dove esistevano norme particolari. Il paraurti, ora dritto, di

sezione simmetrica e dotato di inserti in gomma incorporò i lampeggiatori di direzione, che così lasciarono più "pulite" le teste dei parafranghi, ora con piccoli ripetitori laterali a goccia in linea con le nuove disposizioni internazionali per le segnalazioni luminose. La calandra più sottile diminuì la sezione di passaggio dell'aria per il raffreddamento del motore, fu dunque raddoppiato da quattro a otto il numero delle prese d'aria disposte nella fascia sotto la linea del paraurti. Le rimanenti modifiche estetiche non interessarono i lamierati. Riguardarono la soppressione del profilo cromato sul cofano motore, che lo rese più "piatto"



A sinistra, Il gruppo motopropulsore della Lancia Fulvia Coupé 1,3 S Seconda serie come di consueto ancorato a un telaio supplementare. Il motore è inclinato di 45° a sinistra. Si notano i cerchi di nuovo disegno e la leva del cambio corta con torretta di rinvio.

e in armonia con il muso rinnovato, il paraurti posteriore dotato di protezioni in gomma analoghe a quelle dell'anteriore, le luci di illuminazione della targa più basse e larghe, lo specchio retrovisore spostato sulla porta per potere essere regolato dall'interno, infine la posizione e la grafica delle scritte identificative del modello: un lingottino rettangolare con la scritta 1,3 S sul cofano anteriore e i logotipi Lancia e Fulvia disposti all'altezza dei fanali sullo specchio di poppa rispettivamente a sinistra e a destra della targa. L'aspetto estetico della vettura cambiò anche in conseguenza dell'assetto rialzato di circa 3 centimetri per rendere le sospensioni più confortevoli e dell'adozione dei nuovi cerchi delle ruote con nervature di rinforzo radiali. All'interno il

design degli arredi rimase in pratica invariato, ma cambiarono molti dettagli per rendere più razionale la disposizione dei comandi e dei servizi. Si è già accennato alla leva del cambio corta e alla diversa disposizione dei comandi e delle bocchette dell'impianto di ventilazione, rimane da dire che furono collocati in un'apposita consolle centrale. La palpebra della plancia libera dalle bocchette incorporò la predisposizione per l'altoparlante della radio. Oltre a queste modifiche ricordiamo il piantone dello sterzo non più monolitico, ma articolato in tre pezzi. Questo intervento attuato per rispettare le nuove norme sulla sicurezza divenne l'occasione per modificare tutto ciò che era collegato al piantone. Furono adottati dunque un volante di minor diametro con razze traforate, un nuovo blocchetto della chiave d'accensione spostato dalla plancia al piantone, i comandi del tergicristallo e del lavavetro portati su una leva collegata al piantone. La rassegna delle modifiche agli interni si conclude con i trasparenti degli strumenti piatti invece di convessi e con il contagiri elettronico invece di meccanico. Nei piani della Casa la Lancia Fulvia Coupé 1,3 S Seconda serie doveva essere l'edizione finale, ma le vittorie della Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF con il motore 1600 nei rally tennero vivo l'interesse della clientela. Così la Fulvia Coupé 1,3 S continuò la sua esistenza fino al 1974 affiancata dalla versione speciale 1,3 S Montecarlo che celebrò la vittoria nell'omonimo rally del 1972. Nel 1974, perdurando la richie-

LANCIA FULVIA COUPÉ 1,3 S Seconda Serie (1970-1974)

- Numero cilindri e disposizione:** 4 a V stretto di 13°
- Alesaggio e corsa:** 77 x 69,7 mm
- Cilindrata totale:** 1298,26 cc
- Potenza massima:** 90 cv (Din) a 6000 giri/min
- Rapporto di compressione:** 9,5:1
- Distribuzione:** 2 alberi a camme in testa, bilancieri
- Alimentazione:** 2 carburatori a doppio corpo Solex C 35 PPH 23
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** meccanico a 5 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 11/43
- Tipo di costruzione:** scocca autoportante d'acciaio
- Sospensioni anteriori:** quadrilateri trasversali deformabili, balestra trasversale superiore, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto
- Sospensioni posteriori:** ponte rigido, balestre semiellittiche, barra d'ancoraggio trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** a disco anteriori e posteriori con servotreno
- Ruote:** cerchi 4 1/2 x 14, pneumatici 165 SR 14
- Passo:** 2330 mm
- Carreggiata anteriore:** 1300 mm
- Carreggiata posteriore:** 1280 mm
- Lunghezza:** 3975 mm
- Larghezza:** 1555 mm
- Altezza:** 1320 mm (scarica)
- Peso in ordine di marcia:** 970 kg
- Velocità massima:** 170 km/h
- Consumo:** 8,9 litri/100 km

sta del mercato, la Fulvia Coupé 1,3 S fu sostituita dalla Fulvia 3 caratterizzata dalla calandra nera e da nuovi arredi interni. Anche questa versione ebbe due edizioni speciali: una nuova versione della Montecarlo e la debuttante Safari con

allestimenti semplificati e rivestimenti in tessuto jeans. L'ultima Fulvia Coupé, oggi conservata nella Collezione Storica Lancia uscì dalle catene di montaggio nel 1976 andando ben oltre la data prevista per la cessazione della produzione.



IL MODELLO DA COLLEZIONE