

LANCIA



TORY COLLECTION

ento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

70



LANCIA FULVIA COUPÉ RALLY 1,6 HF "LUSSO" - 1969



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061



HACHETTE



È il momento della Fiat

Sempre rinviata, ma ormai ineludibile, nell'autunno del 1969 si compie la cessione della Lancia alla Fiat. È la fine di un'impresa che aveva scritto pagine gloriose nella storia dell'automobile, ma non del suo stile.

Nella seconda metà degli anni Sessanta la Lancia sembrava precipitata in una spirale recessiva senza credibili speranze di un'inversione di tendenza. L'andamento delle vendite era infatti ulternormemente peggiorato rispetto agli ultimi anni, tanto che nel 1968 la produzione della Lancia rappresentava solamente il 2,4% di quella nazionale e la casa di Borgo San Paolo era ormai sopravanzata oltre che dall'Alfa Romeo, suo tradizionale competitor, anche dall'Innocenti, dall'Autobianchi e dalla NSU, seguite a poca distanza da Simca e Opel.

Nel contempo, il peso dell'indebitamento, in un intreccio perverso di rate di mutui e rimborsi di operazioni a breve, era divenuto insostenibile per un'azienda che nel triennio 1965-1967 aveva registrato entrate pari a soli 192 miliardi e 318 milioni di lire a fronte di uscite per ben 238 miliardi e 315 milioni.

La Direzione tendeva a ravvisare le origini della gravissima crisi aziendale in un insieme di fattori congiunturali negativi sui quali vi erano però pochi margini di intervento, dal-



Sopra, una Lancia Flaminia Coupé 2.5 Pinin Farina in produzione dal 1958 al 1967.

l'aumento del costo del lavoro alle tensioni sociali determinate dalle ricorrenti agitazioni sindacali, all'apertura dei mercati e alla concorrenza estera.

Una lettura inadeguata ad affrontare una crisi che certo scontava fattori di ordine generale ma era figlia di debolezze strutturali più volte denunciate, a partire, come scrive lo storico Franco Amatori, "dall'evidente inconsistenza economica della fabbrica di Bolzano".

A questo si aggiunge, ad aggravare ulteriormente la situazione, rendendo, nei fatti, inevitabile il passaggio di mano.



Sopra, Antonio Fessia. Sotto, la Lancia Fulvia berlina II serie che debuttò appena poche settimane prima dell'ingresso del capitale Fiat nella Lancia, avvenuto nell'ottobre del 1969.

che la Lancia soffriva della mancanza di una salda guida. La perdita di Fessia, stroncato da un male incurabile, aveva privato l'azienda del suo onnipotente direttore tecnico, proprio nel momento in cui Pesenti era costretto a disinteressarsi della Lancia per difendere il cuore del suo impero, l'Italmobiliare, dagli attacchi di uno spericolato finanziere, Michele Sindona. A quel punto la Lancia, a cui pure Pesenti si era votato con una passione che a taluni era parsa ingenuità, era divenuta un peso di cui liberarsi, presto e a qualunque condizione.

Nell'aprile del 1969, era stato scorporato dalla Lancia lo stabilimento di veicoli industriali di Bolzano, per il quale erano in corso trattative con alcune case tedesche, nell'intento di facilitarne la vendita. Poi, venuta meno la possibilità che l'azienda venisse rilevata dall'Alfa Romeo, crean-

do così un forte polo nel settore delle auto di alta gamma, non restò che arrendersi all'evidenza. Se si voleva preservare il nome Lancia non restava che rassegnarsi a concludere le trattative, discretamente avviate fin da gennaio, con la Fiat.

La valutazione del patrimonio tecnico e degli impianti richiese diversi mesi anche perché fu presto evidente che i valori forniti dall'azienda erano ampiamente sopravvalutati. Alla fine Pesenti, che nel 1956 per le azioni di Gianni Lancia aveva versato una decina di miliardi di lire, e molti altri ne aveva spesi nel tentativo di rilancio dell'impresa, pur di liberarsi della Lancia la cedette per la simbolica cifra di una lira per azione alla Fiat, a fronte dell'impegno da parte di Agnelli di rilevarne i debiti verso il sistema bancario, pari a più di 73 miliardi di lire. L'accordo non poteva che risultare indigesto per Pesenti che infatti, ricorderà in seguito l'avvocato Agnelli, "ci rimase male". Ma non vi erano alternative: oltre al nome e a una tradizione tecnica di eccellenza, la Lancia portava in dote un enorme cumulo di debiti.

Malgrado questo e la non facile sfida di ridare competitività all'azienda, per Fiat l'acquisizione della Lancia era un passo quasi obbligato. Ragioni difensive consigliavano di evitare che la casa di Borgo San Paolo potesse finire in mano a un concorrente nazionale o addirittura diventare la testa di ponte di una grande casa produttrice estera; e poi in un autunno infuocato come quello del 1969 nessuno sarebbe stato in grado di reggere l'impatto di migliaia di licenziamenti. La Lancia rappresentava però anche l'occasione per rafforzare la presenza della Fiat in un promettente segmento di mercato. Una sfida che valeva la pena di essere raccolta.





Quarto titolo per la Delta HF integrale

A dispetto dell'attacco sferrato con larghezza di mezzi dai giapponesi la Lancia non mancò l'obiettivo del Campionato Costruttori, il nono della sua storia, il quarto consecutivo ottenuto con le Delta.

Nella 1990 la supremazia delle Lancia Delta HF integrale fu messa a dura prova dall'attacco in massa dei costruttori giapponesi portato con larghezza di mezzi e ottimo materiale



da corsa. Così ogni gara si trasformò, per la squadra torinese, in un'avvincente battaglia. La preparazione della Lancia agli impegni del 1990 iniziò alla fine del 1989 quando la squadra ufficiale rinunciò a partecipare al Lombard Rac Rally per avviare l'aggiornamento delle Delta HF integrale 16v al nuovo regolamento che dall'anno successivo avrebbe imposto una strozzatura di 40 mm sul collettore di aspirazione per i motori sovralimentati.

Con questo dispositivo le autorità sportive intendevano fermare la rincorsa alle potenze prima che arrivassero ai livelli pericolosamente elevati che nel 1987 avevano decretato la messa al bando delle vetture del Gruppo B.

Il Campionato mondiale iniziò il 19 gennaio con il Rally di Montecarlo in una cornice quasi primaverile che rese superflue le gomme da neve, anzi permise di impiegare le gomme slick da pista. Le perfette condizioni del tempo giocarono un brutto scherzo al nordico Juha Kankkunen, pilota di punta della Lancia, che per mostrare di essere all'altezza dei migliori specialisti dell'asfalto osò tanto da finire contro una roccia nella quinta prova speciale della prima giornata.

22 gennaio 1990. Si rimuovono le coperte termiche dalle gomme slick della Lancia Delta HF integrale 16v di Yves Loubet/Jean Paul Chiaroni prima di una prova speciale. Il bel tempo sulle Alpi Marittime favorì gli "asfaltisti".

Nella stessa prova si fermò per un problema alla trasmissione la Delta HF integrale 16v di Yves Loubet/Jean Paul Chiaroni. Cesi a tener testa alle Toyota, alle Mitsubishi e alle Mazda rimasero i due equipaggi formati da Didier Auriol/Bernard Ocelli e da Massimo "Miki" Biasion/Tiziano Siviero. Biasion vinse due prove speciali, Auriol ne vinse 15 e alla fine si classificò primo assoluto dopo una appassionante battaglia con Carlos Sainz, fortissimo portacolori della Toyota. Biasion/Siviero si classificarono terzi precedendo Dario Cerrato/Giuseppe Cerri su una Delta HF integrale 16v Jolly Club e Bruno Saby/Daniel Grataloup con la Delta HF integrale 16v della Lancia France.

In febbraio il Rally di Svezia fu annullato, perciò la seconda prova del Campionato mondiale partì in Portogallo il 6 marzo. Solo 34 vetture delle 100 che presero il via riuscirono a raggiungere il traguardo, fra queste emersero pre-



Sotto, 24 gennaio 1990. La Lancia Delta HF integrale 16v di Massimo "Miki" Biasion/Tiziano Siviero colta da dietro in un veloce passaggio sull'asfalto asciutto del Rally di Montecarlo. Alla fine l'equipaggio si classificò terzo assoluto. A sinistra, 25 gennaio 1990. La Lancia Delta HF integrale 16v e Didier Auriol/Bernard Ocelli, vincitori del 58° Rally di Montecarlo festeggiano la vittoria sotto lo striscione d'arrivo.



potentemente le Lancia per efficienza e affidabilità. Occuparono le prime cinque posizioni e firmarono un nuovo primato nella storia dei rally mondiali, dove nessun altro costruttore era mai riuscito a tanto. Nelle prime fasi della corsa Carlos Sainz e Armin Schwarz con le Toyota Celica GT Four ufficiali e Ari Vatanen con una Mitsubishi Galant VR-4 altrettanto ufficiale avevano provato a tener testa a "Miki" partito fortissimo con la sua Delta HF integrale, ma alla fine tutti dovettero cedere alla legge del più forte. Secondi e terzi si classificarono i compagni di squadra Auriol/Ocelli e Juha Kankkunen/Juha Piironen precedendo le Delta HF integrale dei privati Dario Cerrato/Giuseppe Cerri e di Carlos Bica/Fernando Prata iscritte rispettivamente dal Jolly Club e dal Dunforte Gigante Team. Piogge incessanti e fango caratterizzarono la terza prova mondiale che partì da Nairobi in Kenya l'11 aprile e vi fece ritorno il giorno 16 dopo 4131 km di piste africane con la

melma sempre in agguato per intrappolare i concorrenti. Gareggiare in queste condizioni fu una lotteria dove contaronono molto l'esperienza a la fortuna. Ne ebbe più di tutti la "vecchia volpe" Björn Waldegaard che alla fine vinse davanti all'unica Lancia superstite di Kankkunen/Piironen. Biasion rimasto in gara fino alle ultime battute a un certo punto balzò in testa prima di arrendersi con il motore messo a dura prova da un ennesimo impantanamento. Chiusa la parentesi africana, la scena si spostò in Corsica con il 34° Tour de Corse-Rallye de France, dove gli spe-



A sinistra, 9 marzo 1990. La Lancia Delta HF integrale 16v di Auriol/Ocelli in volo all'uscita di un dosso nel 24° Rallye de Portugal Vinho do Porto. Si classificarono secondi alle spalle dei compagni di squadra Biasion/Siviero. Sopra, 9 marzo 1990. Il salto della Lancia Delta HF integrale 16v di Carlos Bica/Fernando Prata. Con il quinto posto nel Rallye de Portugal Vinho do Porto completarono la cinquina Lancia.



A destra, 15 aprile 1990. Finalmente in un percorso senza fango la Lancia Delta HF integrale di Juha Kankkunen/Juha Piironen si avvia a conquistare il secondo posto nel 38° Safari Rally.



A sinistra, 9 maggio 1990. Auriol/Ocelli sfrecciano davanti al pubblico amico nel 34° Tour de Corse-Rallye de France che concluderanno al primo posto. Sotto, 9 giugno 1990. Juha Kankkunen/Juha Piironen in un funambolico passaggio dell'Acropolis Rally. Alla fine si classificheranno secondi dopo avere vinto 10 prove speciali.



cialisti francesi Auriol/Ocelli il 6 maggio non si lasciarono sfuggire la seconda vittoria stagionale precedendo nuovamente Sainz. Lo spagnolo con impeto d'orgoglio e classe da campione si rifecce un mese dopo imponendosi nel 37° Acropolis Rally e consegnando alla Toyota altri 20 punti. La Lancia contenne il danno con il secondo e il terzo posto di Kankkunen/Piironen e di Biasion/Siviero, che vinsero rispettivamente 13 e 10 prove speciali sulle 46 in programma. Grazie a questo risultato la Lancia rimase saldamente in testa al Campionato Marche e rinunciò al 20° Rally della Nuova Zelanda valido ai soli fini del Campionato Piloti. La compagine torinese tornò in scena il 24 luglio al 10° Rally d'Argentina dove un fantastico Miki Biasion con una gara capolavoro mantenne la supremazia Lancia nel Campionato per costruttori e Aunol conquistò la terza posizione. Sainz, giunto secondo al traguardo con la vettura sbi-

lenca dopo un cappottamento, aumentò il suo vantaggio nel Campionato individuale grazie anche al ritiro di Kankkunen e ancora più all'aggravarsi dell'ernia al disco accusata da Biasion.

Il forte pilota veneto per forza di cose fu costretto a rimanere a casa per il Rally dei 1000 Laghi, dove dal 23 al 26 agosto la squadra ufficiale Lancia affidò ai soli Kankkunen/Piironen e Auriol/Ocelli le proprie speranze di vittoria. I francesi uscirono subito dalla scena andando a sbattere violentemente contro un albero nei primi metri del percorso, i finnici lottarono come leoni nelle prime posizioni fino all'episodio che segnò la loro gara.

All'arrivo della decima prova speciale Kankkunen si presentò seduto nel vano motore della sua Delta HF integrale. Con una mano teneva aperto il cofano e con l'altra ma-

A sinistra, 28 luglio 1990. Rally d'Argentina. L'equipaggio locale Ernesto Soto/Jorge Del Buono autore di un ottimo quinto posto assoluto nella gara dominata dalla Lancia di "Miki" Biasion.





Sopra, 22 settembre 1990. Kankkunen/Piironen in forma smagliante "pennellano" una delle tante curve sulla terra del Rally d'Australia che si aggiudicheranno davanti a Carlos Sainz.

A destra, 23 settembre 1990. Alex Fiorio/Luigi Pirollo terzi assoluti nel Rally d'Australia.



novrava qualcosa mentre al volante c'era Piironen. La scelta era stata determinata dalla rottura del cavo dell'acceleratore che aveva spinto il pilota a infilarsi nella meccanica per diventare un "acceleratore umano". Il ritardo accumulato dai finnici spianò la strada a Sainz, sempre più vicino al Campionato Piloti, e permise alla Toyota di avvicinarsi alla Lancia nel Campionato Marche.

Le cose tornarono a girare per il verso giusto in Australia il 23 settembre dove la squadra Lancia poté contare su un Kankkunen in forma smagliante che inflisse la bellezza di 1'40" di distacco a Sainz e circa 5 minuti a Alessandro Fiorio/Luigi Pirollo, terzi sulla Delta HF integrale che sarebbe stata di Biasion. Il 18 ottobre nel 32° Rally di Sanremo la delusione per il prematuro ritiro del forte pilota veneto nella gara del rientro fu largamente compensata dalla bella doppietta della Lancia con Auriol/Ocelli primi e Kankku-

nen/Piironen secondi che tranquillizzò chi aveva temuto che la Delta HF integrale fosse ormai giunta al capolinea. Il timore fu fugato anche dal bel quarto posto di Dario Cerrato/Giuseppe Cerri con la Delta HF integrale del Jolly Club e dal quinto posto di quella dei privati Piero Liatti/Luciano Tedeschini. Il successo sanremese consegnò matematicamente alla Lancia il nono titolo mondiale della sua storia e il quarto Campionato consecutivo alla Delta sulla breccia dal 1987, una ragione in più per saltare il Rallye Côte d'Ivoire Bandama e per prendersela comoda al 46° Lombard Rac Rally che il 28 novembre chiuse la stagione rallystica mondiale con il ritrovato Biasion al terzo posto e con Auriol/Ocelli al quinto.

Sotto, 18 ottobre 1990. I sorprendenti Dario Cerrato/Giuseppe Cerri quarti nel 32° Rally di Sanremo che con la vittoria di Auriol/Ocelli consegnò alla Lancia il nono titolo costruttori.

A destra, 18 ottobre 1990. Juha Kankkunen/Juha Piironen autori del secondo posto nel Rally di Sanremo.



A destra, 27 novembre 1990. Biasion/Siviero in un difficile passaggio del Rac Rally dove si classificarono terzi.

La Fulvia Coupé "Fanalone"

La Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF si pose al vertice della gamma delle piccole Lancia. Il motore 1600, il cambio a cinque marce e le sospensioni modificate ne aumentarono la competitività nelle corse.



A sinistra, la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF vista di lato. I parafranghino aggiuntivi potevano essere dello stesso colore della carrozzeria. Sotto, la plancia della Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF.



Destinata soprattutto all'impiego agonistico, la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF (sigla di fabbrica 818.540 con guida a sinistra e 818.541 con guida a destra) debuttò al Salone di Torino nell'autunno del 1968 sostituendo di fatto la Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF. La novità principale fu il motore simile nell'architettura a quello delle altre Fulvia, ma con le misure di alesaggio e corsa portate a 82 x 75 mm per ottenere la cilindrata totale di 1584 cc. L'aumento della cilindrata fu dunque la via prioritariamente scelta dai tecnici

per aumentare la competitività, ma gli interventi migliorativi riguardarono anche altre importanti aree della meccanica. Iniziamo dalla trasmissione che nelle precedenti Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF aveva mostrato alcuni punti deboli sia nella frizione, sia nel cambio con sole 4 marce comandato da una lunga leva obliqua.

Queste caratteristiche erano ormai entrate in conflitto non solo con l'impiego agonistico, ma anche con l'uso stradale. Infatti, il diffondersi delle autostrade stava rendendo ormai obbligatoria la quinta marcia, mentre l'adeguamento ai moderni sistemi di circolazione dell'aria nell'abitacolo richiedeva la creazione di una consolle che sarebbe stata incompatibile con la posizione della lunga leva obliqua.

A sinistra, una delle prime Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF. Risaltano immediatamente i fari interni più grandi di quelli esterni che procurarono alla vettura il nomignolo di "Fanalone". Sotto, rispetto alla precedente Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF il nuovo modello presenta i parafranghino allargati e i cerchi in lega Cromodora 6Jx13.



Sotto, la variante Lusso della Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF. Rispetto alla versione standard aveva in più i paraurti e rifiniture più curate. Sotto, a sinistra, una Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF nella versione Lusso vista di lato. Alcuni dei colori esterni disponibili erano comuni a quelli della normale, altri erano invece esclusivi della versione.

I tecnici del reparto corse capitanati dall'ing. Tonti ebbero via libera nell'affrontare le ingenti spese del cambio a 5 marce perché la modifica era stata deliberata dalla Casa anche per le normali Fulvia Coupé Seconda serie di imminente presentazione. La modifica della frizione fu ancora più semplice perché non solo era prevista per le future Fulvia di normale produzione, ma l'adozione della molla a diaframma oltre a migliorare l'efficienza rese più economica la costruzione. La Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF anticipò altre importanti modifiche programmate per l'avanzamento delle Fulvia Coupé Se-

conda serie. Fra queste ricordiamo lo spostamento del fondo corsa con la conseguente soppressione della mensola sull'incastellatura dell'autoteleio e il riscontro sul triangolo oscillante. Un intervento che riguardò la sola Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF fu invece l'aumento della campanatura delle ruote ottenuto accorciando il braccio superiore della sospensione, sia portando in fuori l'in-

feriore. Tutto ciò unito all'adozione di cerchi in lega leggera 6Jx13 portò un aumento della carreggiata e di conseguenza impose l'adozione di parafranghino aggiuntivi di plastica per rispettare sia i regolamenti sportivi, sia quelli sulla circolazione stradale che imponevano che lo pneumatico non eccedesse in alcun punto la sagoma della carrozzeria. I cerchi in lega e i parafranghino (potevano essere neri, neri opachi o in tinta carrozzeria) determinarono la caratterizzazione estetica della vettura nella vista laterale, che per il resto non presentò differenze rispetto alla Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF.

Nella vista frontale la novità estetica più importante furono i fari di profondità di grande diametro (170 mm) che procurarono alla vettura il nomignolo "Fanalone". Accanto ai nuovi fari debuttò un'altra modifica che ancora oggi fa discutere gli appassionati sulle motivazioni che possono averla generata. Si tratta delle due piccole aperture triangolari incorniciate da profili cromati che si notano in basso fra la calandra e ciascun faro. Alcuni pensano che servissero per far passare i cavi degli eventuali fari aggiuntivi da rally, mentre altri ritengono che servissero per aumentare il flusso dell'aria verso il radiatore. Per varie ragioni nessuna delle due ipotesi appare attendibile, perciò è meglio prendere atto della modifica senza continuare a scervellarsi. Nella coda la Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF rimase del tutto identica alle precedenti 1,3, salva l'ovvia differenza della scritta identificativa



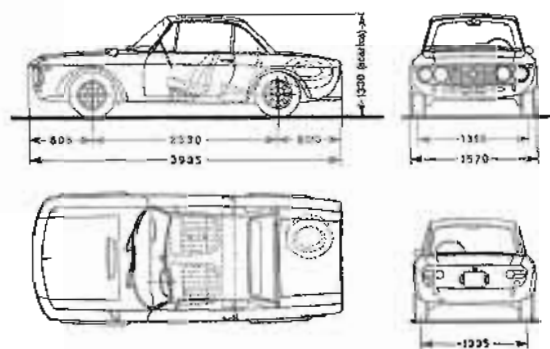


LANCIA
TORINO

AUTOVETTURA

* Tipo 818.540 se guida a sinistra e tipo 818.541 se guida a destra LANCIA ("FULVIA COUPE' RALLYE 1,6 H.F.")

Omologata dal Ministero dei Trasporti e dall'Azienda Civile
Duemila Generale M.C.T.C.
Certificata a 8923 OM in data 28 Giugno 1968
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità
in conformità art. 53 del T.U. - 15-6-1959 n. 3939



con la nuova indicazione della cilindrata. Anche all'interno la Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF rimase sostanzialmente identica alla precedente tranne che nella novità del cambio con leva corta e l'adeguamento della strumentazione alle maggiori prestazioni. Infatti, il fondo scala del tachimetro fu portato a 220 km/h e quello del contagiri a 10.000 giri/min. Un altro segno distintivo comune alle altre Fulvia Coupé HF fu la livrea nel colore rosso

Montebello con fasce longitudinali giallo-azzurre dei primi 450 esemplari prodotti. Per gli esemplari successivi divennero via via disponibili anche il rosso corsa, il rosso San Siro, il giallo HF, il bianco Saratoga e l'azzurro HF. Dal punto di vista meccanico le evoluzioni più importanti del modello riguardarono la trasmissione. Nei primi 1002 dei 1278 esemplari costruiti il cambio a cinque marce impiegò la scatola di quello con

quattro marce allungata con un distanziale per permettere l'alloggiamento del quinto rapporto. Dal telaio 2003 (ricordiamo che la numerazione iniziò da 1001) fu poi introdotta una nuova scatola con la parte aggiuntiva ottenuta direttamente nella fusione. Prima ancora del cambio, vale a dire dal telaio numero 1280 furono modificati i semiassi rendendoli più robusti sia aumentando il diametro, sia utilizzando un materiale migliore.

Nel corso della produzione la versione standard fu affiancata dalla cosiddetta "variante 1016" pensata per le competizioni e perciò potenziata con un albero a camme più "spinto", con il rapporto di compressione elevato a 11:1, con due carburatori Solex C 45 DDHS, con le valvole di maggiori dimensioni e con una accurata lavorazione delle testate, delle bielle ecc. La maggior parte degli esemplari "variante 1016" entrarono

A sinistra, le dimensioni di massima della Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF come apparivano nel figurino contenuto nella scheda di omologazione rilasciata dal Ministero dei Trasporti.

Sopra, a destra, una Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF grigio Escoli perfettamente conservata. Si trova nella collezione privata di un appassionato piemontese.

Sotto, la plancia della Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF Seconda serie. Diverso il trattamento del frontale con i fari di uguale diametro, allargati nella carrozzeria i parafranghi, tondo lo specchio ora sulla portiera.



in servizio presso la Squadra Corse HF e le scuderie, ma diversi esemplari finirono nelle mani della clientela normale che fu ben lieta del bonus che elevava la potenza massima da 113 a 130 cv. Nel 1969 accanto alla versione più spinta ne debuttò un'altra più tranquilla non nella meccanica, ma nell'estetica. Infatti, fra la potenziale clientela del modello c'erano gli appassionati che ne apprezzavano le eccezionali caratteristiche, ma si trovavano a disagio dinanzi alla livrea vistosa e alla mancanza dei parafranghi.

Per costoro la Casa prevede la cosiddetta versione Lusso che debuttò al Salone di Ginevra del 1969. Caratteristiche di questa variante furono la soppressione delle bande colorate longitudinali, la finitura interna con alcuni elementi delle Fulvia Coupé normali, lo specchio retrovisore esterno sempre cromato (nelle altre HF poteva essere del colore carrozzeria), i trasparenti in ogni caso in cristallo (nelle altre HF erano in materiale plastico), quattro nuove tinte metallizzate esclusive, infine i parafranghi. Mentre quello anteriore rimase invariato rispetto alle Fulvia Coupé, il parafranghi posteriore dovette essere modificato sopprimendo i fori per l'alloggiamento delle luci della targa, dato che nelle Fulvia HF gli illuminatori erano fissati direttamente sullo specchio di poppa in verticale accanto alla targa. Nel 1970 la Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF fu sostituita dalla Seconda serie che conservò in pratica invariato il gruppo motore-cambio, ma presentò diverse modifiche alla carrozzeria. Le più immediatamente visibili riguardarono il nuovo frontale con i fari di uguale



Sotto, una Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF Seconda serie. A sinistra, una Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF Seconda serie nella configurazione Lusso, vale a dire dotata di parafranghi.



Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,6 HF "Lusso" (1969-1970)

- Numero cilindri e disposizione: 4 a V di 11° 20'
- Allesaggio e corsa: 82 x 75 mm
- Cilindrata totale: 1584 cc
- Potenza massima: 130 cv (SAE) a 6200 giri/min
- Rapporto di compressione: 10,5:1
- Distribuzione: due alberi a camme in testa, bilancieri tipo C 42 DDHF, posteriore C 42 DDHF/1
- Trazione: anteriore
- Cambio: 5 velocità + RM
- Frizione: monodisco a secco
- Rapporto al ponte: 10/37
- Scocca: autoportante d'acciaio
- Autotelaio: solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori: quadrilateri deformabili, biella trasversale superiore, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
- Sospensioni posteriori: ponte rigido, balestre semiellittiche, barra d'ancoraggio trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni: a disco sulle 4 ruote
- Ruote: cerchi 6x13" in lega con pneumatici Michelin 170-13 X AS
- Passo: 2330 mm
- Carreggiata anteriore: 1390 mm
- Carreggiata posteriore: 1435 mm
- Lunghezza: 3975 mm
- Larghezza: 1570 mm
- Altezza: 1300 mm
- Peso in ordine di marcia: 860 kg
- Velocità massima: 180 km/h
- Consumo: 10,8 litri/100 km

di diametro, i parafranghi allargati direttamente nella lamiera e le ruote con il diametro di 14 pollici. Non erano invece percepibili a occhio le modifiche che abolirono l'alluminio dalle porte e dai cofani e che, con i pannelli fonoassorbenti, la nuova plancia con la consolle e altri affinamenti "borghesi", portarono un aumento di peso di circa 50 kg.



IL MODELLO DA COLLEZIONE