

Lancia Fulvia Coupè HF

Scritto da Administrator

Lunedì 07 Marzo 2011 15:30 -

La Fulvia Coupè, nasce ufficialmente nel Marzo del 1965, al Salone di Ginevra. Derivata dalla Fulvia berlina, sul mercato da due anni, e frutto della matita di Piero Castagnero, che nel disegnarla parte dall'idea di una piccola imbarcazione da diporto, si caratterizza esternamente per l'abitacolo a torretta, che garantisce un'ottima visibilità. Omologata come 2+2, la nuova berlina Lancia è piuttosto compatta: la lunghezza è di 3,975 metri, la larghezza è di 1,555 metri e l'altezza è di 1,3 metri.



Lancia Fulvia Coupè HF

Scritto da Administrator
Lunedì 07 Marzo 2011 15:30 -

La Fulvia Coupè è una trazione anteriore e condivide con la berlina il motore anteriore longitudinale a quattro cilindri con due carburatori doppio corpo, progettato da Ettore Zaccone Mina e caratterizzato da una particolare architettura a V stretto di 13° e inclinato di 45° per ridurre l'ingombro in altezza, con una sola testata per le due bancate di cilindri. La testata contiene due alberi a camme, che azionano le valvole per mezzo di bilancieri: l'albero posto nella parte della testata più vicina ai carburatori comanda le valvole di aspirazione di tutti e quattro i cilindri, l'altro albero comanda le valvole di scarico. La cilindrata è di 1216 cc, la potenza massima è di 80 CV a 6000 giri/minuto, mentre la coppia massima è di 106 Nm a 4000 giri/minuto. Al motore è associato un cambio manuale a quattro rapporti. Il pianale della Fulvia Coupè è la versione accorciata del pianale della berlina (il passo è ridotto di 15 cm, passando da 2,48 a 2,33 metri), derivato a sua volta da quello della Flavia Coupè. Le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti e quadrilateri deformabili, mentre le posteriori sono ad assale rigido; i freni sono a disco sulle quattro ruote, ma è assente il servofreno. La Fulvia Coupè raggiunge la velocità massima di 160 Km/h, accelera da 0 a 100 Km/h in 14 secondi e consuma mediamente 9 litri/ 100 Km.

Pochi mesi dopo la presentazione, la Fulvia Coupè esordisce nel mondo delle corse, partecipando al Tour de Corse, ove il pilota Leo Cella riesce a piazzarla all'ottavo posto, troppo poco per le ambizioni di vittoria della Lancia. Si decide allora di sottoporre la vettura ad una cura dimagrante, e nel Gennaio 1966 viene presentata la Coupè HF, con carrozzeria alleggerita rispetto alla Coupè. La sigla HF (High Fidelity) è il simbolo della squadra corse Lancia. Il motore è invariato, ma la potenza cresce fino a raggiungere 88 CV a 6000 giri/minuto, mentre la coppia massima cresce arriva a 110 Nm a 5000 giri/minuto. La carrozzeria della HF è resa più leggera dall'adozione di parti mobili (portiere, cofano motore e cofano bagagli) in alluminio e di finestrini in perspex. Sono stati inoltre eliminati i paraurti, mentre il cofano è attraversato da una striscia adesiva gialla e blu. All'interno compaiono inediti sedili tipo corsa. La velocità massima della HF è di 161 Km/h, ma all'incremento di velocità massima corrisponde anche un aumento del consumo, che raggiunge i 9,2 litri/100 Km. La Lancia stavolta non sbaglia e difatti la Coupè HF, guidata da Leo Cella, si aggiudica in quello stesso anno il Rally dei Fiori.

Nel Marzo del 1967, al Salone di Ginevra, l'evoluzione della Coupè continua. Nascono la Rallye 1.3 e la Rallye 1.3 HF, che sostituiscono la 1.2 HF, affiancando nella gamma la Coupè 1.2. Entrambe le nuove versioni adottano il motore di 1298 cc con una nuova testata. La Rallye 1.3, con una potenza massima di 87 CV a 6000 giri/minuto e una coppia massima di 115 Nm a 4500 giri/minuto, raggiunge la velocità massima di 168 Km/h, e consuma mediamente 9,1 litri/100 Km.

La Rallye 1.3 HF si distingue dalla Rallye 1.3 per la banda bicolore giallo-blu sul cofano, la scritta HF sulla fiancata, il differente specchietto esterno, i cerchi ruota senza coprimozzo e l'assenza dei paraurti. La potenza massima della 1.3 HF è di 101 CV a 6400 giri/minuto e la

Lancia Fulvia Coupè HF

Scritto da Administrator
Lunedì 07 Marzo 2011 15:30 -

coppia massima è di 133 Nm a 4750 giri/minuto. La velocità massima ovviamente aumenta e raggiunge i 174 Km/h, mentre il consumo medio si assesta sul valore di 8,9 litri/100 Km. La 1.3 HF in allestimento Corsa (preparata per le gare) è equipaggiata con il nuovo cambio a cinque marce, progettato da Lancia e ZF e caratterizzato dall'aver la prima in basso a sinistra. Pochi mesi più tardi la Fulvia Coupè 1.3 HF vince il Tour de Corse guidata da Sandro Munari.

Nell'Ottobre del 1967 il motore della Coupè 1.2 beneficia di un incremento di cilindrata che passa da 1216 a 1231 cc; la potenza massima tuttavia rimane invariata. Un anno più tardi, nel Novembre del 1968, al Salone di Torino debutta la Rallye 1.3s, con motore a carburatori doppio corpo, sempre di 1298 cc, ma con potenza massima di 90 CV a 6200 giri/minuto e coppia massima di 116 Nm a 5000 giri/minuto. La velocità massima della 1.3s è di 173 Km/h, mentre il consumo medio è ancora di 8,9 litri/100 Km.

Altra interessante novità, presentata alla fine del '68 ma commercializzata l'anno successivo, è la Rallye 1.6 HF. Nata per sostituire la 1.3 HF nelle competizioni, ha motore di 1584 cc, con potenza massima di 115 CV a 6200 giri/minuto e coppia massima di 156 Nm a 4500 giri/minuto. Equipaggiata di serie col nuovo cambio a cinque marce, con fari allo iodio e differenziale autobloccante, si distingue esternamente per i fari abbaglianti di dimensioni maggiori rispetto al passato (da qui è derivato il soprannome di "Fanalone" utilizzato dagli appassionati). Scompaiono le strisce adesive gialle e blu presenti sul cofano della 1.3 HF, ma la dotazione di serie è arricchita dai cerchi in lega con pneumatici maggiorati. Raggiunge la velocità massima di 180 Km/h e consuma mediamente 10,8 litri/100 Km. La versione da gara (Rallye 1.6 HF Corsa) ha invece una potenza massima di 160 CV e supera i 200 Km/h. Nell'anno del debutto la Fulvia 1.6 HF inizia subito a vincere e si aggiudica il Campionato Europeo con Harry Kallstrom.

Ad Ottobre del 1969 termina la produzione della Coupè 1.2 ed un anno più tardi escono di produzione la Rallye 1.3 e la Rallye 1.3 HF. A Novembre del 1970, al Salone di Torino, debutta la seconda serie della Fulvia Coupè, con la presentazione della 1.3s S2, che sostituisce la 1.3s, ed il rinnovamento della 1.6 HF. La 1.3s S2 si distingue esternamente dalla precedente versione per la nuova calandra, in plastica cromata, più bassa e con i fari anteriori integrati, per i paraurti rialzati con profili in gomma, per gli inediti indicatori di direzione laterali e per il nuovo specchietto retrovisore esterno, spostato dal parafrangente anteriore alla portiera. Scompare inoltre il profilo cromato che attraversa il cofano motore della serie precedente ed i cerchi ruota hanno nuovo disegno. All'interno la plancia è arricchita da una piccola console centrale con vano portaoggetti, alcuni comandi secondari sono spostati sulle levette ai lati dello sterzo, che ora ha il piantone di tipo collassabile; i sedili, con gli schienali regolabili e reclinabili, sono in panno Lancia, ma sono disponibili in opzione gli interni in pelle, oltre al lunotto termico ed alla vernice metallizzata. Meccanicamente la 1.3s S2 segna un punto di svolta nella storia della Fulvia Coupè, per l'adozione del cambio a cinque marce (lo stesso già visto sulla 1.6 HF) e del servofreno. La velocità massima dichiarata è di poco inferiore rispetto a quella della 1.3s (ora è di 170 Km/h), mentre il consumo medio resta invariato.

La rinnovata 1.6 HF, sostituisce la precedente "Fanalone" e se ne differenzia esternamente per la nuova calandra (comune alla 1.3s S2) più bassa e che incorpora i fari anteriori e per i fari abbaglianti di dimensioni ridotte, da cui ne è derivata la denominazione "Fanalino". Rispetto alla

Lancia Fulvia Coupè HF

Scritto da Administrator
Lunedì 07 Marzo 2011 15:30 -

1.3s S2, la 1.6 HF ha in più i cerchi in lega, i sedili avvolgenti e i parafanghi maggiorati. Ne vengono prodotte due versioni, la 1.6 HF (anche nota come 1.6 HF Corsa) e la 1.6 HF Lusso. La 1.6 HF differisce dalla Lusso per l'assenza dei paraurti, per gli allestimenti interni, che eredita dalla Fanalino e per le parti mobili (portiere e cofani) in lega d'alluminio Paraluman. La Lusso ha invece nuovi sedili dotati di poggiatesta in materiale schiumato, abitacolo meglio insonorizzato, deflettori apribili e luci di segnalazione sulle portiere, cornici cromate per parabrezza e lunotto, battitacco in acciaio inox, tasche rigide sotto al cruscotto e lo stesso cruscotto della 1.3s S2 (con l'unica differenza rappresentata dal termometro dell'olio che sostituisce l'orologio). Entrambe le 1.6 hanno di serie il lunotto termico con filamenti invisibili. La Fanalino, con potenza massima di 115 CV a 6000 giri/minuto e coppia massima di 156 Nm a 5500 giri/minuto, raggiunge la velocità massima di 180 Km/h, accelera da 0 a 100 Km/h in 8,9 secondi e consuma in media 10,8 litri/100 Km.



Nel 1972 Sandro Munari, alla guida di una 1.6 HF, vince il Rally di Montecarlo. Per festeggiare l'evento la Lancia commercializza una nuova versione della 1.3s S2, la Montecarlo. Esternamente si distingue dalla 1.3s S2 per l'adozione dei parafanghi bombati della 1.6 HF, le targhette del rally di Montecarlo, l'assenza dei paraurti, i fari antinebbia anteriori rettangolari. All'interno è adottato un nuovo volante in pelle a tre razze (al posto del classico volante in legno), mentre i sedili sono gli stessi della 1.6 HF Lusso. E' in vendita soltanto con colore rosso e cofani motore e bagagliaio neri.

Nel 1973 Munari e la 1.6 HF continuano a collezionare successi e si aggiudicano il campionato europeo. A Novembre cessa la produzione della Serie 2, ed il mese successivo la Lancia presenta ufficialmente la Coupè 3, terza serie della fortunata berlinetta sportiva Lancia che, nonostante il debutto della Lancia Beta Coupè, non ne vuol sapere di andarsene in pensione. La Coupè 3 rappresenta l'evoluzione della 1.3s S2, che sostituisce e da cui eredita il motore di 1298 cc. Tra le principali differenze esterne citiamo la griglia del radiatore, nera e non più cromata e la differente foggia della targhetta posteriore. All'interno le modifiche sono più numerose: la plancia ha quadro strumenti con quadrante grigio a cifre nere (in passato era nero a cifre bianche), sparisce il volante in legno, sostituito da un nuovo volante nero, di dimensioni ridotte, il pomello cambio ora è in legno (ma con cuffia in finta pelle), mentre inedita è la leva del freno a mano; i sedili anteriori hanno schienali più avvolgenti, con nuovi poggiatesta, e sono rivestiti con un nuovo tessuto, meno nobile del velluto Lancia che equipaggiava le precedenti versioni; sono di serie le cinture di sicurezza anteriori, il lunotto termico e i tappetini in moquette (la seconda serie li aveva in gomma). A richiesta sono disponibili l'accensione elettronica, i proiettori fendinebbia, il faro retronebbia e i cerchi in lega. Alla Coupè 3 si affianca infine la corrispondente versione speciale Montecarlo, disponibile con un maggior numero di tinte della carrozzeria rispetto alla precedente serie (che era disponibile solo con colore rosso).

Nel 1974 la Fulvia Coupè partecipa al Safari Rally, e per commemorare l'evento la Lancia commercializza un'altra versione speciale della Fulvia 3, la Safari, dall'allestimento molto spartano, fatto che molto probabilmente ne decretò lo scarso successo commerciale. Disponibile in un numero limitato di colori, la Safari è priva dei paraurti, ha la mascherina dei fari, la calandra, la griglia del cofano, i tergicristalli e lo specchietto esterno di color nero opaco; i sedili sono in similpelle, l'allestimento interno è ridotto all'osso.

Nel 1976 cessa definitivamente la produzione della Fulvia Coupè. La Lancia Beta Coupè, sua sostituta, è sul mercato già da due anni; mentre nelle competizioni la Fulvia passa il testimone alla Stratos. In undici anni di carriera il successo di pubblico è stato immediato (nonostante il prezzo elevato) e costante, al punto da sopravvivere per due anni alla berlina e convivere con la Beta Coupè. Una curiosità: la Fulvia Coupè fu molto apprezzata dal pubblico femminile per la linea, la compattezza delle dimensioni, la maneggevolezza e l'eccellente visibilità, dato che deve far riflettere sulle qualità intrinseche di questa campionessa di vendite e di competizioni, se si pensa che le vetture sportive degli anni '60 e '70 erano sprovviste di molti accessori votati al confort ed alla sicurezza comuni nelle più economiche utilitarie di oggi.