

IL FENOMENO FULVIA COUPE'

Festeggia i quarant'anni il modello sportivo della Lancia protagonista dal 1965 al 1976 – Le varie modifiche e trasformazioni nella sua lunga carriera – I successi nei rally internazionali

di Luca Gastaldi

Un gruppetto di persone si aggira intorno a una vettura. Facce sorridenti, osservano, indicano un particolare, si scambiano battute. “Me la ricordo benissimo, ce l’aveva un mio amico e quanto ci siamo divertiti”, dice uno. “Ho fatto carte false per comprarla, proprio uguale a questa – si vanta un altro – poi gli ho montato i cerchi larghi, uno scarico sportivo e qualche ritocco al motore: una bomba”. “Io ero ancora bambino, mio papà l’ha tenuta per tanti anni e non voleva più venderla, tanto si era affezionato”, è la sentenza del più giovane. Più spavaldo il racconto di un fortunato proprietario: “Una sera torno al parcheggio, ma in lontananza vedo tre uomini che guardano un po’ troppo interessati la mia macchina. Adesso li becco, penso io, e un po’ timoroso mi avvicino chiedendo se ci fosse qualche problema. ‘E’ la sua?’ mi chiede uno. Sì, gli rispondo. ‘Complimenti, favolosa, ancora oggi ha una linea unica’ ricambia entusiasta il passante”.

Sono scene che capitano spesso, quando il soggetto a quattro ruote è una Lancia Fulvia Coupé. Potrebbe sembrare un’esagerazione, ma non lo è. La “fulvietta”, come da sempre la chiamano in tanti, è stato e sta diventando tuttora un fenomeno: automobilistico, innanzitutto, ma anche di costume. Forse oggi non si può ancora parlare di moda, ma solo perché non è il termine più appropriato. Il termine moda indica un fenomeno passeggero, o per lo meno ciclico. Probabilmente la “fulvietta” è qualcosa di più, un fenomeno parallelo e duraturo. Quanto scalpore ha fatto la notizia, poi smentita, di una moderna versione di Fulvia? Ma soprattutto quanto era bello il prototipo allestito dalla Lancia un paio di anni fa? Riprendeva in pieno le linee fondamentali del modello originale, dimostrando quanto fossero ancora attuali e gradevoli. Invece niente, un’illusione rimessa nel cassetto scontentando parecchi appassionati, non solo “lancisti”.

Consoliamoci allora – si fa per dire – con l’originale. Buon compleanno innanzitutto, cara “fulvietta”. Quaranta candeline da spegnere tutte d’un fiato, perché la nascita risale al Salone di Ginevra del 1965, due anni dopo la sorella maggiore berlina.

Come è nata la “fulvietta”?

Aurelia e Appia, Flavia e Fulvia. Un doppio ricambio generazionale in casa Lancia che vede due gloriose vetture cedere il passo al “nuovo” che avanza. La



berlina di classe superiore e quella media, questo rappresentano le due coppie di auto, simili nella filosofia commerciale ma assai diverse tecnicamente. Flavia (1960) e Fulvia berlina (1963) introducono nella produzione Lancia la trazione anteriore, una rivoluzione voluta, fortissimamente voluta, dal professor Antonio Fessia, e, prime vetture in Italia, adottano quattro freni a disco. Accanto a Fessia lavora il designer Piero Castagnero, dalla cui matita escono le linee delle due nuove vetture. Ad eccezione del motore, la Fulvia berlina riprende nel complesso la meccanica della Flavia. Discorso diverso per i propulsori. La Flavia monta un "flat-four", quattro cilindri contrapposti da 1.500 cm³, soluzione inizialmente prevista anche per la Fulvia. Invece, per la berlina più piccola, si sceglie lo schema Appia del 4 cilindri a V stretto, modificato nell'angolo (12°53'28" per la Fulvia, 2° in meno rispetto all'Appia) e inclinato di 45° sul fianco sinistro per ridurre l'ingombro in altezza. Bialbero in testa, un carburatore doppio corpo Solex, alesaggio e corsa 72x67 mm con cilindrata totale di 1.091 cm³ e 58 CV di potenza massima a 5800 giri/minuto. Le prestazioni non sono esaltanti e già nel 1964 si provvede ad introdurre la versione "2C", che in questa sigla nasconde la principale caratteristica del motore, data da una nuova coppia di carburatori doppio corpo. A questi si aggiungono diversi profili delle camme ed il rapporto di compressione più elevato. Con questi accorgimenti, la Fulvia berlina 2C raggiunge 71 CV di potenza a 6.000 giri pur mantenendo invariata la cilindrata. La storia della Fulvia berlina prosegue (verranno le successive evoluzioni GT, GTE e 2^a serie), ma a questo punto ci fermiamo per lasciare spazio alla sportiva che sta nascendo.

Tradizione vuole che in casa Lancia, a partire dagli Anni Cinquanta con il modello Aurelia, alle tranquille berline si affianchino le rispettive interpretazioni sportive, con carrozzerie coupé e spider. È successo con l'Aurelia, con l'Appia, con la Flaminia, con la Flavia, e la Fulvia non ha fatto eccezione. Il progetto Fulvia Coupé risale al 1962 e viene completato in soli 27 mesi. Ci siamo fermati alla berlina 2C perché il suo motore fa da base a quello che monterà la neonata sportiva Lancia.

Poche idee ma precise, quelle dettate da Fessia: la coupé deve essere lunga al massimo 4 metri, pesare non più di 900 chili ed avere caratteristiche di abitabilità da vettura 2+2. Per ovvi motivi di costi la meccanica e la maggior parte dei componenti devono arrivare direttamente dalla berlina. Tra questi il pianale (accorciato di 15 cm) e il sottotelaio anteriore che ospita motore e sospensioni.

Il quattro cilindri a V stretto della berlina 2C subisce alcune modifiche. L'alesaggio passa da 72 a 76 mm, portando la cilindrata complessiva a 1.216 cm³; sale il valore di coppia massima da 9,4 a 10,6 kgm a 4.000 giri e la potenza raggiunge gli 80 CV a 6.000 giri al



minuto. I due carburatori doppio corpo rimangono i Solex C 32 PHH o i Weber 32 DOL-2. Queste variazioni (che danno origine al motore tipo 818.130) bastano a rendere la Fulvia Coupé più brillante ed a spingerla sul filo dei 160 orari. Già nel corso del primo anno di produzione, il motore 818.130 cresce, diventa il tipo 818.202 con cilindrata portata a 1.231 cm³ (alesaggio e corsa 75x69,7 mm) e l'angolo a "V" diminuito a 12°45'28". La trazione, naturalmente, è sulle ruote anteriori, coadiuvata da un cambio a quattro velocità con rapporti diversi rispetto alla berlina. Anche le sospensioni sono di derivazione Fulvia berlina e presentano, all'avantreno, ruote indipendenti con quadrilatero trasversale, balestra trasversale unica, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici. Assale rigido tubolare, molle a balestra longitudinali, barra Panhard, barra stabilizzatrice e ammortizzatori idraulici telescopici formano il gruppo delle sospensioni posteriori.

I limiti posti da Fessia vengono rispettati: la Fulvia Coupé è lunga 3,975 metri, pesa poco più di 900 kg ed ospita quattro persone, guidatore, passeggero e due posti di fortuna sulla panchetta posteriore. Anche in questo caso, il vestito della Coupé è opera del designer Piero Castagnero, che lavora al fianco di Aldo Castagno, direttore del reparto Lancia "Servizio Progettazione Carrozzeria Vetture". Il risultato? Gli esemplari venduti, in 11 anni di carriera, sfiorano le 140.000 unità (oltre 12.000 all'anno e circa 100 al giorno), il che sottintende un alto gradimento da parte degli automobilisti. In altre parole: un'auto riuscita, che piace un po' a tutti, anche alle donne.

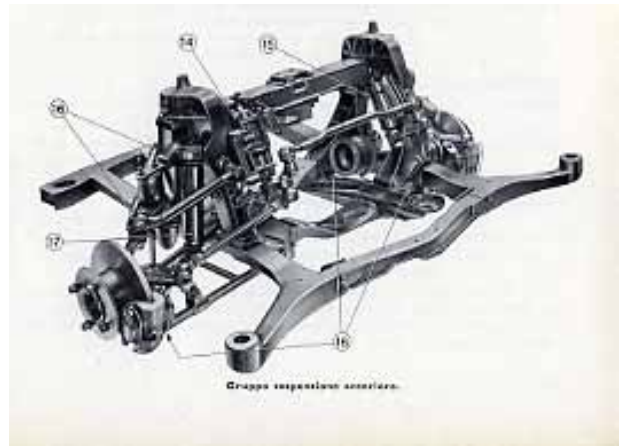
Lo stile della Fulvia Coupé richiama quello di una piccola imbarcazione, con il frontale arrotondato (con paraurti a "V"), la bassa linea di cintura ricurva al di sopra delle ruote, la coda stretta e tronca. E poi l'abitacolo a "torretta", con ampie superfici vetrate che lo rendono luminoso e consentono a guidatore e passeggeri una perfetta visibilità a 360°. In sé la "fulvietta" riassume magicamente tre elementi, che a prima vista sembrerebbero non andare d'accordo: sportività, eleganza e originalità. Il muso aggressivo, con due coppie di fari rotondi, la grande "bocca" della calandra a trapezio, il cofano a "saponetta" rivolto verso il basso con la presa d'aria in rilievo, e la bassa nervatura sulla fiancata, conferiscono alla Fulvia il giusto look corsaiolo. La cura dei particolari, le cromature a volontà e la semplicità di interni ed esterni evidenziano una classe senza tempo. L'originalità, infine, per definizione non ammette imitazioni.

La descrizione degli interni non richiede molte parole. Nell'abitacolo, piccolo, raccolto e senza tanti fronzoli, spiccano le due comode poltrone anteriori (completamente reclinabili) e il divanetto posteriore rivestiti nel classico panno Lancia, nei colori beige, grigio o blu. Sul lineare cruscotto risalta la tavola di legno che si estende su tutta la lunghezza e che di fronte al guidatore ospita la ricca strumentazione



circolare. Di grandi dimensioni il contachilometri e il contagiri alle estremità, con al centro gli indicatori di temperatura acqua, livello carburante e pressione dell'olio posizionati sopra le spie luminose. Una vera chicca è il regolatore della luminosità. Di legno è anche la corona del volante a due razze. Al centro della plancia trovano posto l'interruttore per le luci anabbaglianti, tre pulsanti (tergicristalli, ventola interna ed uno libero), il pomello del lavavetri; davanti al passeggero l'orologio, la scritta cromata "Fuvia", la maniglia e il cassetto porta guanti. Sulla prima versione 1.200 cm³ e sulle successive "HF", "Rallye 1,3" e "Rallye 1,3 S" dal pianale spunta la "leva lunga" del cambio a quattro marce. La posizione di guida è comoda, grazie alla possibilità di stendere le gambe, al volante in posizione quasi verticale e all'efficace imbottitura dei sedili (che però non risultano abbastanza avvolgenti).

Signore e signori, la "fulvietta" è servita.



L'evoluzione dal '65 al '76

Non è difficile districarsi tra le versioni di Fulvia Coupé che sono state prodotte negli undici anni di vita della fortunata vettura Lancia. Per facilitarne ulteriormente l'identificazione, le Fulvia Coupé si possono dividere "ufficiosamente" in tre serie. Della prima fanno parte le Coupé 1,2 e Coupé 1,2 HF, con motore 1.216 e 1.231 cm³ di derivazione berlina 2C, prodotte dal '65 al '69, seguite dalle Rallye 1,3, Rallye 1,3 HF, Rallye 1,3 S (con cilindrata portata a 1.298 cm³) e Rallye 1,6 HF da 1.584 cm³ (1967-1969). Oltre che per le forti somiglianze estetiche (che vedremo più avanti in dettaglio), queste prime versioni, esclusa la 1,6 HF, sono accomunate dal cambio a quattro rapporti detto anche "leva lunga". La seconda serie – in questo caso la definizione è data dalla Casa – include le Coupé 1,3 S, 1,3 S Montecarlo, 1600 HF e HF Lusso (dal 1970 al 1974). Più rilevanti le modifiche di carrozzeria e di abitacolo rispetto alle precedenti, il cambio è a cinque marce su tutti i modelli mentre le rispettive cilindrata rimangono invariate. L'ultima serie riunisce le Coupé 3, 3 Montecarlo e 3 Safari: la "fulvietta" si prepara alla pensione con un leggero restyling per carrozzeria e interni, con poche modifiche tecniche e con la scomparsa delle mitiche corsiole HF e 1.600. Per semplicità, in questo paragrafo tratteremo le versioni "normali", nel successivo le particolari HF.

Pochi mesi dopo il Salone di Ginevra del 1965, la Fulvia Coupé subisce la prima modifica con l'aumento della cilindrata da 1.216 a 1.231 cm³ e la riduzione dell'angolo a "V" dei cilindri da 12°53'28" a 12°45'28". Una variazione che permette la successiva cilindrata di 1.298 cm³ (alesaggio e corsa 77x69,7 mm) adottata per le Rallye 1,3 (1967) e Rallye 1,3 S (1968), poi mantenuta fino all'ultima serie "3". Ma queste non sono le uniche differenze. Sulla Rallye 1,3 ci sono nuove teste cilindri, condotti di aspirazione e scarico allargati, nuovi carburatori (Solex C35) e collettori di scarico. La potenza sale a 87 CV (90 per la Rallye 1,3 S, che monta anche un radiatore dell'olio). Crescono anche le velocità di punta: dai 160 km/h della 1.200 si passa ai 168 della Rallye 1,3 ed ai 173 della Rallye 1,3 S. Esteticamente, le due Rallye non si discostano dalla prima 1.200, a parte lo specchietto retrovisore montato sul parafrangente, gli anelli cromati sui cerchi (le coppe sono le stesse per la Rallye 1,3 mentre sulla "S" sono quelle della berlina GT) e le targhette di identificazione nella parte posteriore e nella calandra. I cofani e le portiere in Peralluman delle Rallye permettono un risparmio di peso nell'ordine di 25 kg. Sulla Rallye 1,3 S i deflettori da fissi diventano apribili. Stesso discorso per gli interni, dove cambiano solo i rivestimenti (ora in pelle o finta pelle) e gli schienali dei sedili anteriori (a "ferro di cavallo" con due fessure ai lati).

Nel 1970, dopo il buon successo già acquisito dalla Fulvia Coupé, la sportiva Lancia si dà una rinfrescata per apparire un po' più giovane e al passo con la concorrenza in fatto di prestazioni e stile. La Coupé 1,3 S seconda serie (la più venduta in assoluto con i suoi 45.216 esemplari) propone un nuovo frontale (fari e calandra più piccoli, diversi indicatori di direzione laterali), paraurti dritti con inserti in gomma, sparisce il listello in inox dal cofano motore, nuovi cerchi ruota senza cromature, retrovisore sulla portiera. Nella meccanica spicca il cambio a cinque marce, l'alternatore sostituisce l'ormai inadeguata dinamo, il ventilatore in presa diretta per il raffreddamento lascia posto a quello elettrico. Nel complesso, le prestazioni rimangono invariate. Nuovo il volante con razze forate; con la leva del cambio più corta si aggiunge una consolle centrale nella parte bassa del cruscotto, sul quale cambiano i comandi della climatizzazione interna. La

selleria è disponibile anche in panno.

Sull'onda dei successi sportivi ottenuti nei rally, nel 1972 esce la versione speciale "Montecarlo", con i cofani verniciati in nero opaco come la livrea ufficiale utilizzata dalla Squadra Corse Lancia, fari supplementari e la soppressione dei paraurti. All'interno si nota il volante in pelle e i poggiatesta anteriori.

La Fulvia Coupé seconda serie rimane in produzione fino al 1974, quando appare la "3". Niente di nuovo nella meccanica per la versione che è un po' il canto del cigno della piccola sportiva Lancia. Calandra e cornice dei fari anteriori perdono le cromature e diventano nere opache. La modernità della plastica si fa spazio nell'abitacolo conquistando il volante. Inedita la grafica della strumentazione ed i sedili anteriori (in panno vellutato o pelle) con poggiatesta. Accanto alla Coupé 3 (disponibile solo con motorizzazione 1.300 cm³) si può scegliere la Coupé 3 Montecarlo (con le stesse caratteristiche della precedente) e la 3 Safari (1974) con carrozzeria di colore giallo, allestimento ridotto al minimo e targhette interne di identificazione. Questa ultimissima Fulvia viene prodotta in soli 900 esemplari.

La saga delle "HF"

Due lettere che hanno fatto la storia. Del tipo che se dite a qualcuno "ho una Fulvia Coupé", la risposta sarà un'altra domanda: "HF?". Insomma, Fulvia sta ad HF come Mini sta a Cooper, come Ford sta a Cosworth, come il cacio sta ai maccheroni. Un binomio che ha fatto fortuna.

Si può affermare che la prima Fulvia Coupé HF nasca al Rally Tour de Corse del 7-8 novembre 1965. La vettura in corsa è una normale 1,2 alla quale la Squadra Corse Lancia ha iniettato una dose di cavalli ed approntato una decisa dieta dimagrante per contenere il peso. Saranno proprio queste soluzioni a gettare le basi per l'HF di serie, nata nel gennaio del 1966. Ecco la Fulvia Coupé 1,2 HF. Dentro e fuori molto cambia dalla 1,2 normale. Sotto il cofano scalpitano 87 CV a 6.200 giri/minuto, merito di nuovi assi a camme e pistoni, condotti lucidati, collettore di scarico "4 in 2" in acciaio, volano alleggerito, carburatori Weber 34 DOL o Solex C35 PHH. Oltre alla potenza, sale anche la coppia massima raggiungendo i 10,5 kgm a 5.000 giri. La sostanziosa perdita di 125 kg fa della 1,2 HF una vettura agile e scattante. L'HF risulta spogliata di tutto il superfluo: dai paraurti alle coppe ruota, dai lamierati alleggeriti (in particolare porte e cofani) all'eliminazione di molte cromature (dal cofano, dai sottoporta, dalla cornice di parabrezza e lunotto, quest'ultimo in plexiglas). Anche l'abitacolo ha perso peso: via il sedile posteriore, nuove poltrone anteriori più avvolgenti, maniglie porta più piccole (quelle della berlina). Sul cruscotto, il manometro della temperatura olio sostituisce l'orologio.

Con l'entrata in produzione della Rallye 1,3 anche l'HF, entrambe presentate Salone di Ginevra del 1967, adotta il propulsore da 1.300 cm³ che, modificato, prende la denominazione 818.343 (818.302 è il tipo della Rallye). Solo sotto il cofano presenta novità rispetto alla 1,2. Cavalleria portata a quota 101 a 6.000 giri/minuto, grazie alla nuova testata, valvole maggiorate, albero a camme modificato e volano alleggerito.

Le Fulvia Coupé HF vengono utilizzate dalla Squadra Corse Lancia nel campionato mondiale rally. I risultati non mancano. I successi aumentano. Ma la concorrenza è agguerrita, con Porsche, Ford e Renault Alpine in prima linea. Il direttore sportivo Cesare Fiorio è consapevole che la "piccola 1.300" Lancia non può fare miracoli e comincia a fare pressione in casa madre per avere una nuova versione con un motore di almeno 1.600 cm³. Fiorio si deve scontrare con Antonio Fessia della direzione tecnica e con il reparto marketing. Da una parte oppongono problemi di costi, dall'altra non vogliono esagerare con la connotazione sportiva della Fulvia Coupé. Ma Fiorio è sempre riuscito ad ottenere quello che voleva. Gli uomini di Fessia, in primis Ettore Zaccone Mina, lavorano al nuovo motore nel tempo libero (come "cordialmente suggerito" dal dirigente) cercando di mantenere la maggior parte dei componenti. Il progetto 818.540 (nome in codice del motore 1.600) prende letteralmente vita nel salotto di Zaccone Mina. Per la terza volta, l'angolo a "V" dei cilindri subisce una diminuzione, passando a 11°20'00", necessaria per raggiungere misure di alesaggio e corsa pari a 82x75 mm che determinano l'ambita cilindrata di 1.584 cm³. Valvole maggiorate, candele a radice piccola e l'alternatore al posto della dinamo completano, in sintesi, l'opera di Mina, che sforna un motore da 114 CV a 6.000 giri al minuto. Il cambio è a cinque marce e molti aggiornamenti riguardano semiassi, scatola dello sterzo, sospensioni e freni (questi ultimi adattati per ospitare i cerchi da 13 pollici). La Fulvia Rallye 1,6 HF segue la strada tracciata dalle precedenti versioni 1.300 e da esse poco si discosta anche a livello estetico. Ma l'ultima nata si riconosce immediatamente per i due grandi proiettori centrali anteriori (allo jodio) che le attribuiscono subito il soprannome "fanalone". Sempre nel frontale, tra i "fanaloni" e la calandra, si inseriscono due nuove piccole fessure con bordo cromato, nate forse per aumentare (sebbene di poco) l'apporto di aria fresca al motore. Sui parafranghi trovano posto i codolini (neri o in tinta carrozzeria), per ospitare le larghe ruote 6Jx13". Alla versione più spartana si affianca, nel '69, quella più "ammaestrata" con paraurti e dettagli del modello normale. Un'ulteriore variante ha motore con diverso albero a camme, rapporto di compressione 11:1 e carburatori Solex C45 DDHS. Insieme alla Rallye 1,3 S, l'HF di terza generazione debutta al Salone di Torino del 1968. "Fiorio & C." sono riusciti nella loro impresa e il risultato

di tanti sforzi sarà la conquista del campionato internazionale rally (non ancora titolo mondiale) nel 1972. L'ultima HF viene prodotta dal 1970 al 1973 seguendo l'evoluzione della Fulvia Coupé seconda serie della quale riprende l'estetica. Fanno eccezione i parafranghi allargati per montare pneumatici 175x14, la mancanza dei paraurti, deflettori fissi e l'eliminazione di molte cromature. Tecnicamente, gli aggiornamenti sono gli stessi che interessano la 1,3 S, mentre il motore è lo stesso 818.540 della precedente Rallye 1,6 HF. Per dare un segno tangibile dell'addio definitivo alle competizioni (in favore della "regina" Stratos), anche le ultimissime HF vengono imborghesite grazie all'allestimento Lusso: tornano i paraurti, le cornici cromate di parabrezza e lunotto, deflettori apribili, interni accessoriati. La Fulvia Coupé HF ha scritto la sua storia.

L'ideale per cominciare

È un'auto di fabbricazione italiana, storica a tutti gli effetti ma di concezione moderna. Linea sportiva, elegante, originale. Il richiamo emotivo è forte. Prestazioni brillanti e ottime soddisfazioni di guida. Prezzo di acquisto abbordabile, si può usare tutti i giorni. Se tutto va bene, i costi di gestione e manutenzione sono quelli di una normale automobile moderna. Può rivelarsi un buon investimento. Se non siete già incalliti appassionati, gli ingredienti sono quelli giusti per fare della "fulvietta" la vostra prima auto d'epoca. Se siete già incalliti appassionati, la "fulvietta" non mancherà di regalare nuove soddisfazioni. Non sono slogan pubblicitari, sono in pochi a pensarla diversamente. E, come anticipato, non si tratta nemmeno di una moda passeggera.

Superfluo dire che le Fulvia Coupé più "appetibili" dal punto di vista collezionistico sono le prime "1,2", le Rallye 1,3 e Rallye 1,3 S, tutte le HF e le meno consuete versioni speciali. Perché? Il modello del debutto ha un elevato valore "storico" proprio perché rappresenta la prima pietra della produzione Fulvia Coupé. Le successive Rallye 1,3 e Rallye 1,3 S sono un perfetto equilibrio tra storicità-prestazioni-estetica. In questi casi l'impegno economico non è dei più importanti, ma le quotazioni salgono di anno in anno assicurando sicura e meritata dignità alle eleganti 2+2 di casa Lancia. Le HF sono un buon investimento grazie ai limitati numeri di produzione (435 esemplari con motore da 1.200 cm³, 882 da 1.300 cm³, 1.258 le prime 1.600 "fanalone" e 3.960 le 1.600 seconda serie), alle caratteristiche tecniche e, non ultimo, perché incarnano tutta la fortunata carriera sportiva che la "fulvietta" ha saputo conquistare. Quel colore Amaranto Montebello, quella striscia centrale gialla e azzurra, quella ricercata eleganza spartana (via paraurti e fronzoli cromati): la Fulvia HF è davvero una chicca. Anche l'occhio vuole la sua parte. In questo caso, ovviamente, il portafoglio subisce un concreto "alleggerimento" e i rischi della fregatura aumentano (meglio documentarsi bene prima dell'acquisto, confrontando innanzitutto numeri di telaio e motore). Le versioni speciali, infine, quali le "1,3 S Montecarlo", le "3 Montecarlo" e "3 Safari", anche se non sono tra le più belle del reame possono contare sulla rarità: pochi gli esemplari prodotti, ancor meno quelli rimasti in circolazione.

Una valida via di mezzo, mantenendo interessanti i rapporti qualità-prezzo e gestione-utilizzo, può essere l'acquisto di una seconda serie. Lo stile è sempre Fulvia, il cambio a cinque marce è molto pratico ed il motore ha quegli accorgimenti più moderni che ne semplificano l'utilizzo.

Caratteristiche tecniche

Lancia Fulvia Coupé 1,2

Motore

tipo 818.130-818.202; 4 cilindri a V (12°53'28"- 12°45'28"), 1.216-1.231 cm³; alesaggio e corsa 76x67-75x69,7 mm; 80 CV a 6.000 giri/minuto; coppia massima 10,4 kgm a 4.300 giri/minuto; valvole in testa, due alberi a camme in testa; 2 carburatori doppio corpo Solex C32 PHH

Trasmissione

trazione anteriore; frizione monodisco a secco; cambio a 4 rapporti + retromarcia

Sterzo

vite globoidale e rullo

Freni

anteriori e posteriori a disco; impianto idraulico

Sospensioni

anteriori: ruote indipendenti, bracci trasversali, balestra trasversale unica, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici idraulici; posteriori: assale rigido, biella trasversale, balestra longitudinale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici idraulici

Ruote

cerchi in lamiera stampata (4,5x14"), pneumatici 145x14"

Dimensioni e pesi

lunghezza massima 3.975 mm; larghezza massima 1.555 mm; altezza 1.300 mm; passo 2.330 mm; carreggiata anteriore 1.300 mm, posteriore 1.280 mm; peso in ordine di marcia 950 kg

Prestazioni

velocità massima 160 km/h

Lancia Fulvia Coupé 1600 HF

Motore

tipo 818.540; 4 cilindri a V (11°20'00"), 1.584 cm³; alesaggio e corsa 82x75 mm; 115 CV a 6.000 giri/minuto; coppia massima 15,8 kgm a 4.500 giri/minuto; valvole in testa, due alberi a camme in testa; 2 carburatori doppio corpo Solex C42 DDHF

Trasmissione

trazione anteriore; frizione monodisco a secco; cambio a 5 rapporti + retromarcia

Sterzo

vite globoidale e rullo

Freni

anteriori e posteriori a disco; impianto idraulico con correttore di frenata

Sospensioni

anteriori: ruote indipendenti, bracci trasversali, balestra trasversale unica, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici idraulici; posteriori: assale rigido, biella trasversale, balestra longitudinale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici idraulici

Ruote

cerchi in lamiera stampata (6x14"), pneumatici 175x14"

Dimensioni e pesi

lunghezza massima 3.935 mm; larghezza massima 1.570 mm; altezza 1.330 mm; passo 2.330 mm; carreggiata anteriore 1.390 mm, posteriore 1.335 mm; peso in ordine di marcia 900 kg

Prestazioni

velocità massima 180 km/h

Tutte le versioni

Anni	Modelli	Esemplari prodotti
1965-1969	Lancia Fulvia Coupé 1,2	20.436
1966-1969	Lancia Fulvia Coupé 1,2 HF	435
1967-1969	Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,3 – Rallye 1,3 HF	17.850 - 882
1968-1969	Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,3 S – Rallye 1,6 HF	16.827 - 1.258
1970-1974	Lancia Fulvia Coupé 1,3 S	45.216
1970-1973	Lancia Fulvia Coupé 1600 HF – 1600 HF Lusso	3.960
1972-1974	Lancia Fulvia Coupé 1,3 S Montecarlo	4.440
1973-1976	Lancia Fulvia Coupé 3 – 3 Montecarlo	25.334 – 2.529
1974	Lancia Fulvia Coupé 3 Safari	900