La Lancia Fulvia esposta nell'atrio dell'ospedale
FOTO FILIPPO SARCÌ

Sul mercato dal 1963, dominò la scena sportiva negli anni '70

La storia dell'auto. Il modello che si trova in ospedale è il top di gamma con dotazioni raffinate, motore originale e super potente, cinque marce

MASSIMO GIOGGIA

La casa automobilistica Lancia di Torino mise sul mercato la Fulvia, vettura disegnata da Piero Castagnero, nel 1963, per sostituire l'ormai "anziana" Appia III serie. La prima versione presentata fu la berlina 4 porte, con linea a tre volumi, trazione anteriore e motore (anch'esso anteriore) con 4 cilindri a V di soli 1.091 cc. Nel 1965 alla Berlina venne affiancata la versione Coupé, sempre disegnata (ma con maggiore successo) da Piero Castagnero. Era una coupé dal taglio elegante e sportivo. L'abitacolo era stato disegnato con la formula "2 posti più 2" e aveva un aspetto molto curato, con la plancia rivestita in legno. Era stata realizzata accorciando il pianale della berlina di 150 millimetri e dotata dello stesso motore della berlina, portato a 1.216 cc. con 80 cavalli di potenza, due carburatori e cambio a 4 marce. Pesava solo 950 kg e grazie a un assetto di guida corsaiolo, raggiungeva i 160 km/h.

Visto l'utilizzo sportivo di molti clienti, nel 1966 Lancia introdusse la prima versione HF, con potenza motore di 88 CV e carrozzeria alleggerita con cofani e portiere in Peraluman, una speciale lega d'alluminio e magnesio. Completavano il quadro l'eliminazione dei paraurti, lamiere più sottili nelle parti non strutturali e un allestimento interno semplificato con lunotto posteriore in plexiglas. La prima versione HF era riconoscibile per la verniciatura nel cosiddetto "Amaranto di Montebello", per la banda giallo/blu su cofani e tetto e per l'elefantino sui parafanghi anteriori. Ben presto il motore della normale versione coupé 1.2 venne portato a 1.231 cc. mentre quello della HF, con la versione Rallye 1.3, passò a 1.298 cc. e 87 cc. di potenza. L'anno successivo nacque la prima vera versione studiata per le gare, la Rallye 1,3 HF. Un modello equipaggiato da un motore più potente (101 CV), ottenuto modificando in chiave sportiva pistoni, albero motore, rapporto di compressione e carburatori. Questa vettura, potente e affidabile, ottenne buoni risultati anche se ai tempi c'era chi poteva disporre di propulsori e prestazioni superiori. Nel tentativo di "colmare il gap" alla fine degli anni '60 nacque la versione 1.6 HF, con propulsore ulteriormente potenziato e dotato di radiatore dell'olio e 120 CV. Intuendo le potenzialità di questa versione, il responsabile del reparto Corse Lancia, Cesare Fiorio, ottenne l'autorizzazione a svilupparla ulteriormente.

Nacque così, nel 1969, la Rallye 1,6 HF, la cosiddetta "Fanalone" (perché aveva i fari interni più grandi di quelli esterni), con motore di 1.584 cc., potenza portata a 160 CV (nella versione da gara), peso ridotto a 850 kg, cambio a 5 marce, assetto corsa, sterzo diretto e pneumatici maggiorati. Con questa vettura, Lancia si aggiudicò numerosi rally e il campionato internazionale Marche 1972 (che l'anno dopo divenne il campionato del mondo). A ottobre 1969 però Lancia era stata acquisita da Fiat che, per prima cosa, era intervenuta per ridurre gli elevati costi di produzione dei diversi modelli. La Fulvia berlina fu considerata un modello giunto "a fine carriera" (fu poi tolta di produzione nel 1972, sostituita dalla Beta) ma per la Coupé, che ai tempi vendeva bene e dava molte soddisfazioni sportive, fu scelto di lanciare una nuova versione per ridurre i costi di produzione.

Nacque così la "II serie", riconoscibile per la nuova mascherina anteriore (più sottile della precedente, che aveva sviluppo trapezoidale) e per i paraurti con fascia protettiva in gomma nera. Fu introdotto il cambio a 5 marce di serie (anche sulla Coupé 1.3 S, dotata del motore di 1.298 cc.) e furono migliorati freni e sospensioni. Si puntò al risparmio negli allestimenti interni, usando per la plancia legno impiallacciato su plastica e, per l'esterno, furono eliminate le parti che ancora erano in Peraluman. La "nostra" Lancia Fulvia è proprio un'ormai rara HF 1600 stradale II serie, acquistata nuova, il 13 maggio 1971, alla concessionaria Bocca di Biella. È la cosiddetta "Fanalino" (per distinguerla dalla "Fanalone") ed è perfetta. Ha le dotazioni più raffinate del modello "Lusso" (sedili con poggiatesta, deflettori sulle portiere, insonorizzazione completa) e monta l'originale motore 4 cilindri a V con cilindrata di 1.584 cc., con potenza di 115 cavalli e cambio a cinque marce. E, giusto ricordarlo, è un "unico proprietario".

Per quanto riguarda la storia sportiva della Lancia Fulvia HF 1.6 è il modello che ha portato a pieno titolo Lancia al vertice dei rally: nel 1972 Sandro Munari e Mario Mannucci vinsero "alla grande" il Rallye di Monte-Carlo, nonostante condizioni climatiche proibitive. La Fulvia numero 14 fu imbattibile anche sui tornanti ghiacciati del Colle del Turinì. Fu una vittoria accolta con grande clamore e non certo il "canto del cigno". Tant'è che, visto il successo commerciale della Fulvia Coupé 1.3 S Monte-Carlo (un'edizione speciale voluta per celebrare la vittoria al Rally di Monte-Carlo e che riprendeva il look della "Fulvia numero 14"), fu poi creata e commercializzata, con caratteristiche simili, una "III Serie" che restò in produzione fino al 1976. In quegli anni furono vendute ancora 50mila vetture, a fronte di un complessivo di oltre 140mila, di cui 6.400 HF!

La Lancia Fulvia di Munari-Mannucci in gara

Sempre Munari e Mannucci sulla Fulvia in condizioni proibitive

La Fulvia n° 14 di Munari-Mannucci vincitrice al Montecarlo 1972