

NUMERO STRAORDINARIO Supplemento al nº 10 Primavera 1963

NEL SEGNO DELLA TRADIZIONE LANCIA

PERIODICO DI INFORMAZIONE Edito dalla LANCIA & C. S. p. A. TORINO

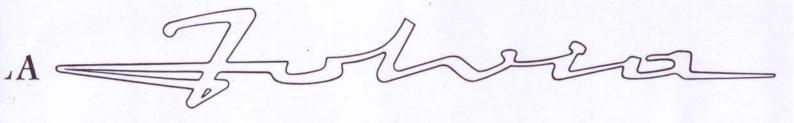
DISTRIBUZIONE IN OMAGGIO (Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV)

Sommario

Nel segno della tradizione Lancia:
la Fulvia
Sintesi della Lancia Fulvia
vettura europea
Fisionomia della Fulvia: la meccanica
la carrozzeria
Libro bianco della Fulvia
Come è stata provata
Come viene costruita
La parola all'organizzazione
commerciale: serena fiducia
Lancia Cavalleria
La Lancia ha dato il meglio di sé
con la Fulvia

Responsabile: SANDRO FIORIO Realizzato da: SERVIZIO STAMPA LANCIA Impaginazione e stampa a cura di Organizzazione Sanguineti





Ogni volta che nasce un nuovo modello, i tecnici, i venditori, i clienti, tutti coloro che in qualche modo sono interessati od operano nel mondo dell'automobile, pongono qualche « perché ». Anche chi ha determinate responsabilità nel settore della produzione automobilistica, quando decide di procedere nella preparazione di una nuova vettura deve preventivamente rispondere a una serie di domande, pure davanti alla propria coscienza. Queste, per esempio: «è necessario un nuovo modello cosí e cosí?»; « quale area di mercato dovrà coprire? »; « sarà bene accetto alla clientela? », e avanti di questo passo.

I dubbi, le speranze, i timori, le certezze si accavallano, e talvolta si annullano, le difficoltà si affacciano da qualsiasi parte si affronti la questione. Poi, pian piano, ogni aspetto del problema si chiarisce, e viene la decisione. Perché la Fulvia, dunque? La sostituzione di un modello come l'Appia, che tante soddisfazioni ha dato a noi che l'abbiamo costruita e agli oltre 100 mila clienti italiani e stranieri che ad essa si sono rivolti da dieci anni a questa parte, con crescente simpatia e fiducia, è stato appunto uno dei dubbi piú tenaci con cui abbiamo dovuto batterci nel periodo delle decisioni.

Ma la piena confidenza nel valore dei tecnici della Lancia, i programmi di potenziamento produttivo della fabbrica - avviati con la costruzione del nuovo stabilimento di Chivasso e con l'ammodernamento delle officine di Torino -, le nuove esigenze dei mercati che con sempre maggiore chiarezza si andavano delineando, e, in ultima analisi, la tranquilla consapevolezza di tener fede alle luminose tradizioni della Lancia con un prodotto di alta qualità, ci fe-

cero convinti di poter prendere con serenità la grossa decisione.

E passiamo ad altri « perché ». Cominciando dalla scelta della cilindrata della nuova vettura. Che è di 1100 cmc non soltanto per la sua identità con quella dell'Appia - di cui la Fulvia costituisce la naturale evoluzione - ma essenzialmente perché in tale cilindrata è espresso un preciso orientamento della clientela europea: la categoria « medio-leggera », da cui tuttavia la Fulvia si vuole differenziare (come già l'Appia) con una raffinatezza costruttiva e di finizioni oseremmo dire senza confronti, e che, comunque, la fanno catalogare sotto questo aspetto in una classe superiore.

Per quanto si riferisce alla scelta delle soluzioni costruttive, potranno rispondere più compiutamente le descrizioni delle pagine che seguono. Mi limiterò a dire come lo schema a trazione anteriore, cosí favorevolmente e senza riserve accolto dalla clientela della Flavia, significa la conferma di un indirizzo tecnico che la Lancia ha scelto con assoluta fiducia, certa di offrire agli automobilisti un reale concreto progresso, specialmente sulla questione della sicurezza, che ancora una volta ha formato oggetto della più attenta preoccupazione dei nostri tecnici.

Adesso, il giudizio spetta ai clienti. Lo attendo con fiducia, perché tutti abbiamo cercato di fare della Fulvia la

degna erede dell'Appia, termine di raffronto assai impegnativo, e per questo tanto piú valido.

Presidente del Consiglio di Amministrazione della Lancia

SINTESI

DELLA







Motore - Tipo 818,000 - Inclinato di 45° sulla sinistra - 4 cilindri a V stretto. Diametro e corsa mm 72 x 67, Cilindrata cmc 1091. Rapporto di compressione 7,8:1. Potenza massima CV 60 (DIN) a 5800 giri/minuto. Regime massimo 6200 giri/minuto. Coppia massima Kgm 8,4 a 4000 giri/minuto. Potenza fiscale (Italia) CV 13.

Alberi distribuzione in testa con comando a catena. Angolo delle valvole 60°. Blocco cilindri in ghisa. Testata in alluminio. Albero motore su 3 supporti. Carburatore tipo composito Solex C 32 PAIA/8 con pompetta d'accelerazione.

Trasmissione - Frizione monodisco a secco con comando meccanico. Cambio ad ingranaggi sempre in presa con dentatura elicoidale; 4 velocità tutte sincronizzate più retromarcia. Rapporti: in 1ª velocità 4,305: 1; in 2ª velocità 2,542: 1; in 3ª velocità 1,538: 1; in 4ª velocità 1: 1; in retromarcia 4,798: 1. Propulsore con coppia conica « Gleason Hypoid », rapporto 9/43 (1: 4,78). Alberi di trasmissione alle ruote con giunti omocinetici e scorrimento su sfere.

Sospensione - Anteriore a ruote indipendenti con quadrilatero trasversale e bracci oscillanti superiori e inferiori. Molla a balestra trasversale con articolazioni di estremità in gomma. Ammortizzatori idraulici telescopici e barra stabilizzatrice. Posteriore ad assale tubolare in acciaio. Molle a balestra longitudinali. Ammortizzatori idraulici telescopici.

Freni - Freni di esercizio a disco sulle quattro ruote (tipo Dunlop-Lancia), con comando idraulico a pedale. Freno di soccorso realizzato mediante sezionatura dell'impianto freno di esercizio. Freno di stazionamento agente sulle ruote posteriori con comando meccanico a mano. Diametro dei dischi: ant. cm 25,5; post. cm 26,5.

Guida - Scatola guida a vite globoidale e rullo. Rapporto di demoltiplicazione 18,2 : 1.

Ruote e pneumatici - Cerchio 4½ J x 14 a base allargata. Pneumatici 155 - 14 Michelin X ovvero Pirelli Cinturato 367 F.

Dimensioni, pesi, prestazioni - Passo cm 248; carreggiata ant. cm 130; carreggiata post. cm 128. Lunghezza massima cm 414; larghezza cm 155,5; altezza (vettura scarica) cm 140; altezza minima da terra cm 12. Peso a vuoto Kg 995. Velocità massima Km/h 138. Consumo It 9 di carburante (83 NO) ogni 100 Km (norme CUNA).

Moteur - Type 818.000 - incliné de 45° sur la gauche - 4 cylindres en V étroit; alésage et course: 72 x 67 mm; cylindrée totale: 1091 cm³; rapport volumétrique: 7,8 à 1; puissance maxi.: 60 CV (DIN) à 5800 tr/mn; nombre de tours maxi.: 6200 tr/mn; couple maxi.: 8,4 mkg à 4000 tr/mn;

Arbres à cames en tête, commandés par chaîne; angle des soupapes: 60°; bloc-cylindres en fonte; coulasse en aluminium; vilebrequin sur 3 paliers; carburateur type compound Solex C 32 PAIA/8, avec pompe de reprise.

Transmission Embrayage monodisque à sec, avec commande mécanique; boîte de vitesses: pignons en prise constante avec denture hélicoïdale; 4 vitesses toutes synchronisées et marche AR; rapports: 4,305 à 1 en 1ère, 2,542 à 1 en 2e, 1,538 à 1 en 3e; 1 à 1 en 4e; 4,798 à 1 en marche AR; propulseur: couple conique « GLEASON-HY-POID »; rapport 9/43 (1: 4,78); arbres de transmission commande roues avec joints homocinétiques et coulissement sur billes.

Suspension AV: à roues indépendantes et bras oscillants supérieurs et inférieurs, ressort à lames transversal avec articulations en caoutchouc aux extrémités, amortisseurs hydrauliques télescopiques et barre stabilisatrice.

ÀR: essieu tubulaire en acier, ressorts à lames longitudinaux et amortisseurs hydrauliques téléscopiques.

Freins - Freins de service à disques sur les quatres roues (type Dunlop-Lancia), avec commande hydraulique à pédale.

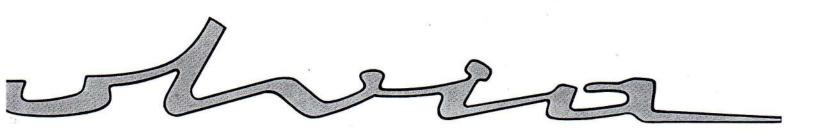
Freins de secours obtenu par sectionnement de l'installation freins de service. Freins de stationnement agissant sur le roues AR, avec commande mécanique à main. Diamètre des disques: AV 25,5 cm; AR 26,5 cm.

Direction - Vis globique et galet; rapport de démultiplication: 18,2 à 1.

Roues et pneus - Jante $4\frac{1}{2}$ J x 14 à base large; pneus: Michelin X 155 - 14 ou Pirelli Cinturato 367 F.

Dimensions, poids, performances. Empattement: 248 cm; voie AV: 130 cm; voie AR: 128 cm; longueur hors tout: 414 cm; largeur hors tout: 155,5 cm; hauteur hors tout (à vide): 140 cm; garde au sol: 12 cm; poids à vide: 995 kg; vitesse maxi.: 138 km/h; consommation aux 100 km (CUNA): 9 lts. de carburant (83 octanes).





VETTURA EUROPEA



Engine - Type 818.000; 45° inclined on the left; 4 cylinders narrow V; bore: 72 mm (2.83 in.); stroke 67 mm (2.63 in.); cubic capacity: 1091 cu. cm. (66.57 cu. in.); compression ratio: 7.8 to 1; brake horse-power: 60 (DIN) at 5,800 r.p.m.; max. r. p. m.: 6200; max torque: 8.4 mkg (61 lb ft.) at 4,000 r. p. m.

Overhead chain-driven camshafts; valve angle: 60°; cast iron cylinder block; aluminium cylinder head; crankshaft running in three main bearings; compound Solex C 32 PAIA/8 carburettor, with accelerator pump.

Transmission - Single dry plate, with mechanical control; gearbox with constant mesh gears having helical teeth; 4 speeds (synchromesh on all forward ratios) and reverse; ratios: 1st 4,305:1; 2nd 2,542:1; 3rd 1,538:1; 4th 1:1; reverse 4.798:1; final drive: « Gleason Hypoid » bevel, ratio 9/43 (1:4,78). Wheel driving shafts constant velocity universal joints sliding on balls.

Suspension - Front: independent, double wishbones, transverse leaf spring with rubber cushion blocks at its ends; hydraulic telescopic dampers and stabilizer bar. Rear: steel dead axle, longitudinal leaf springs and hydraulic telescopic dampers.

Brakes - Service brake: Dunlop - Lancia disc all around, with hydraulic foot-control. Emergency brake obtained by dividing the service brake system into two independent circuits. Parking brake acting on rear wheels only, with mechanical hand-control. Disc diameter: front 25.5 cm (10.0 in), rear 26.5 cm (10.4 in.)

Steering - Worm and roller; reduction ratio: 18.2 to 1.

Wheels and tyres - 4½ J x 14 rim, with wide base; tyres: 155-14 Michelin X or Pirelli Cinturato 367 F.

Dimensions, weights, performances - Wheelbase: 248 cm (97.62 in.); front track: 130 cm (51.18 in.); rear track: 128 cm (50.38 in.); overall length: 414 cm (162.98 in.); overall width: 155.5 cm (61.21 in.); overall height (unladen); 140 cm (55.11 in.); min. ground clearance: 12 cm (4.72 in.) - Dry weight: 995 kg. (2193 lbs). Max speed: 138 k.p.h. (86.m.h.p.). Fuel consumption (CUNA regulations); 9 lts/100 km (31.5 m.p.lmp.g.; 26.3 m.p.USA g.) (83 octane number fuel).



Motor - Typ 818.000 - Vierzylinder-V-Motor, um 45° nach links geneigt, Bohrung und Hub 72 x 67 mm. Hubraum 1091 ccm. Verdichtungsverhältnis 7,8:1. Höchtsleistung 60 CV bei 5800 U/min. Höchstdrehzahl 6200 U/min. Höchstdrehmoment 8,4 mkg bei 4000 U/min.

Oben gelagerte Nockenwellen mit Kettenantrieb. Ventile im Winkel von 60°. Zylinderblock aus Gusseisen, Zylinderkopf aus Leichtmetall. Dreifach gelagerte Kurbelwelle. Compound-Vergaser Solex C 32 PAIA/8 mit Beschleunigungspumpe.

Übertragung – Mechanische Einscheiben-Trockenkupplung. Viergang-Synchrongetriebe mit ständig in Eingriff stehenden. Schrägzahnrädern; Untersetzungen: 1.Gang 4,305:1; 2.Gang 2,542:1; 3.Gang 1,538:1; 4.Gang 1:1; R.Gang 4,798:1. Teller- u.Kegelrad mit Gleason-Hypoid-Verzahnung, Verhältnis 9/43 (1:4,78). Frontantrieb über homokinetische Wellengelenke und Kugelgleitlager.

Aufhängung - Vorn: Einzelradaufhängung über Doppelschwingarme. Gummigelagerte Querblattfeder, hydraul. Teleskop-Stossdämpfer, Querstabilisator.

bilisator. Hinten: Stahlrohrachse, Längsblattfedern, hydraul. Teleskop-Stossdämpfer.

Bremsen - Öldruck-Vierradscheibenbremsen (Typ Dunlop-Lancia) im Zweikreis-System (Betriebsund Notbremse). Mechanische Handbremse auf Hinterräder (Feststellbremse). Bremsscheibendurchmesser vorn 25,5 cm, hinten 26,5 cm.

Lenkung - Lenkgetriebe mit Kugelschnecke und Rolle; Untersetzungsverhältnis 18,2:1.

Räder und Reifen - Breitbasisfelge 4½ J x 14. Reifen 155 - 14 Michelin X oder Pirelli Cinturato 367 F.

Abmessungen, Gewichte, Fahrwerte - Radstand 248 cm; Spurweite vorn 130 cm; Spurweite hinten 128 cm. Länge 414 cm; Breite 155,5 cm; Höhe (leer) 140 cm; Bodenfreiheit 12 cm. Leergewicht 995 kg, Höchstgeschwindigkeit 138 km/h. Kraftstoffverbrauch (OZ 83) 9 Liter/100 km (CUNA).



Motor - Tipo 818.000 - Inclinado de 45º a la izquierda, 4 cilindros en V esrecha. Diámetro y carrera 72 x 67. Cilindrada 1091 cm³. Relación de compresión 7,8:1. Potencia máxima 60 CV (DIN) a 5800 r.p.m. Régimen máximo 6200 r.p.m. Par máximo a 4000 r.p.m. 8,4 Kgm.

Arboles distribución en cabeza mandados mediante cadena. Angulo de las valvulas 60°. Bloque motor de fundición, Culata de aluminio, Cigüeñal sobre tres apoyos, Carburador tipo « compound » Solex C 32 PAIA/8 con bomba de aceleración.

Transmisión - Embrague monodisco en seco con mando mecánico. Cambio de velocidades con piñones de engrane constante a dientes helicoidales; 4 marchas sincronizadas y marcha atrás. Relaciones: en 1a marcha 4,305: 1; en 2a marcha 2,542: 1; en 3a marcha 1,538: 1; en 4a marcha 1: 1; en marcha atrás 4,798: 1. Propulsor con par cónico « Gleason Hypoid », relación 9/43 (1: 4,78). Ajes de transmisión provistos de juntas homocinéticas y deslizamiento sobre bolas.

Suspensión - Anterior con ruedas independientes y brazos oscilantes superiores e inferiores. Muelle de ballesta transversal articulaciones de extremidad de goma, Amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra de estabilización.

Posterior a eje tubular de acero. Muelles de ballesta longitudinales.

Frenos – Frenos de disco en las cuatro ruedas (tipo Dunlop-Lancia), con mando hidráulico a pedal. Freno de socorro realizado por medio de división de la instalación en dos circuitos inderuedas posteriores con mando mecánico a mano. pendientes. Freno de estacionamiento en las ruedas posteriores con mando mecánico a mano. Diámetro de los discos: anteriores 25,5 cm posteriores 26,5.

Dirección - Caja de dirección a tornillo globoidal y rodillo. Relación tornillo-rodillo 18,2:1.

Ruedas y neumaticos - Llanta $4\frac{1}{2}$ J x 14 de base ensanchada, Neumáticos: 155 - 14 Michelin X o bien Pirelli Cinturato 367 F.

Dimensiones, pesos, rendimientos - Paso 248 cm; via anterior 130 cm; via posterior 128 cm. Longitud máxima 414 cm; anchura máxima 155,5 cm; altura máxima (automóvil descargado) 140 cm; altura mínima del suelo 12 cm. Peso 995 Kg. Velocidad máxima 138 Km/h. Consumo por 100 Kms (normas CUNA): 9 It de carburante (83 NO).

FISIONOMIA DELLA FULVIA



Continuando in una tradizione che risale al lontano 1931, anche l'ultimo modello Lancia assume un augurale nome latino: Fulvia. Si tratta, in questo caso, di una via consolare poco nota, di cui — anzi — non si hanno che scarse notizie. Ma il nome è stato scelto non senza un motivo preciso, perchè la via Fulvia era stata tracciata in Piemonte, e precisamente nella regione a sud del Po chiamata in età romana Gallia Cispadana. Sembra che la costruzione della via Fulvia sia stata intrapresa dal console Quinto Fulvio Flacco, attorno al 179 avanti Cristo, durante la campagna contro una tribù dei Liguri, costretta a trasferirsi dai monti in pianura. La strada, secondo alcune fonti, collegava Asti a Dertona (l'attuale Tortona); secondo altre, quest'ultima città a Pollenzo, presso Bra. Altri autori ne sostengono addirittura l'origine alle porte di Augusta Taurinorum — la Torino romano.

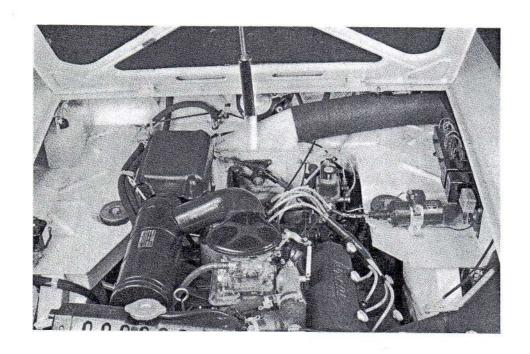
LA MECCANICA

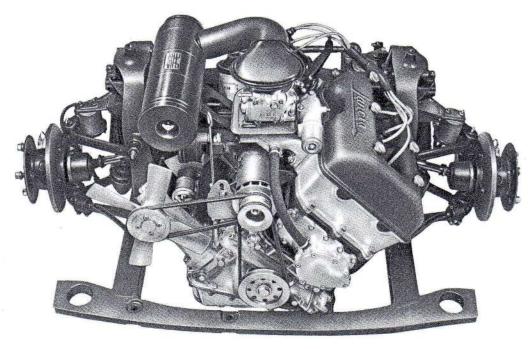
Il motore della Fulvia – contrassegnato in officina dalla siglia 818.000 – è un quattro cilindri a V stretto, a quattro tempi, inclinato di 45° sulla sinistra. Il diametro e la corsa sono di mm 72 × 67, che fanno una cilindrata totale di 1091 cmc. Rapporto di compressione 7.8: 1.

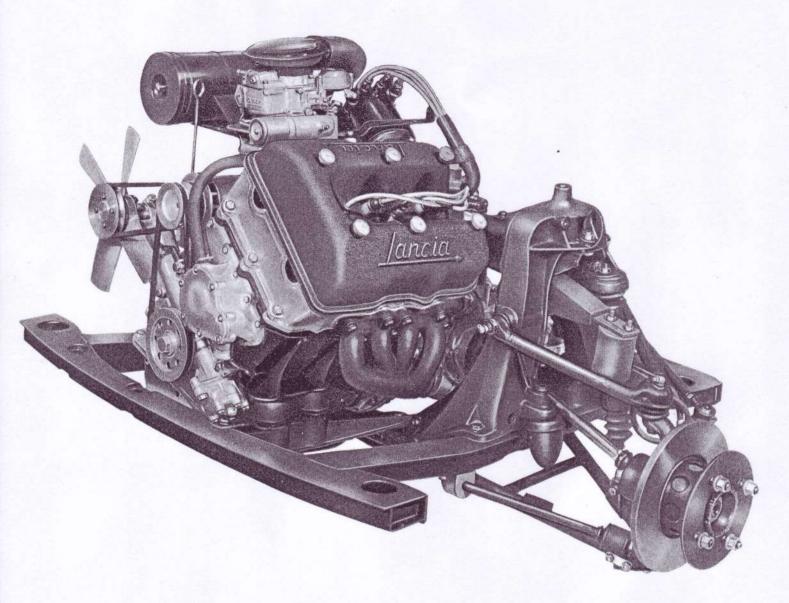
La potenza erogata a 5800 giri/minuto è di 60 CV (DIN), corrispondenti a 55 CV per litro, mentre il regime massimo di rotazione sale a 6200 giri/minuto. La coppia massima risulta di 8,4 kgm a 4000 giri. Potenza fiscale in Italia CV 13.

La distribuzione è ad alberi a camme in testa comandati da catena silenziosa: i tratti piú lunghi sono frazionati da una parte dal tendicatena con pattino in gomma ammortizzante, dall'altra con il pignone per il comando della pompa acqua. La testa è in lega d'alluminio con sedi valvole riportate; pure in alluminio è il basamento, scomposto in tre parti, mentre il gruppo cilindri è in ghisa.

L'albero a gomiti, opportunamente contrappesato, poggia su tre supporti. Accensione a spinterogeno; candele Champion N 5 con sedi 14 × 1,25. Ordine di accensione: 1 · 3 · 2 · 4. Anticipo fisso 5", anticipo automatico 12" in piú di quello fisso. Batteria a 12 Volt

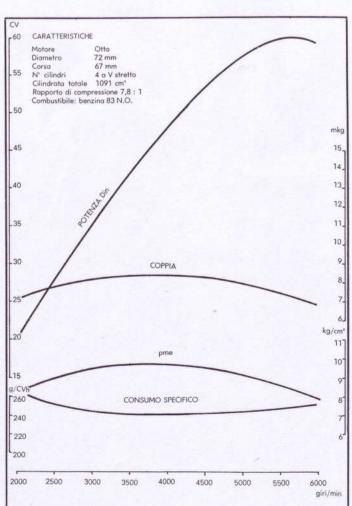






Il motore, la frizione, il cambio, il propulsore, il radiatore, la sospensione anteriore, la scatola guida e la tiranteria dello sterzo sono fissati al telaio ausiliario mobile, collegata elasticamente alla parte anteriore della scocca mediante sei appoggi. A sua volta il gruppo motore cambio propulsole è fissato al telaio ausiliario attraverso tre sostegni elastici. È la stessa tecnica costruttiva adottata con così lusinghieri risultati sulla Flavia.

Il motore della Fulvia — a 4 cilindri a V di circa 13 gradi — ha la cilindrata di 1091 cmc ed è inclinato di 45 gradi sulla sinistra per diminuire l'ingombro verticale e consentire l'installazione di un collettore di aspirazione con condotti di lunghezza appropriata. Le misure di diametro e corsa (mm 72x67) sono « superquadre », per ridurre la velocità media di stantuffo e consentire l'adozione di valvole di grande diametro. Con i suoi 60 CV (DIN) a 5800 giri/minuto, fornisce la potenza di 55 CV per litro.



da 42 Ah, sistemata nel vano motore. Avviamento con motorino elettrico Bosch da 0,5 CV, comandato dalla chiave di avviamento, spinta a fondo. Raffreddamento ad acqua con pompa, radiatore e ventilatore. Il radiatore è piazzato lateralmente al motore, sulla destra, e la relativa ventola, su supporto in alluminio, è comandata da cinghia trapezoidale. La pompa centrifuga è azionata dall'albero motore mediante pignone calettato sulla catena di comando della distribuzione. Il termostato, situato sul lato destro del radiatore, comanda la persiana parzializzatrice dell'entrata dell'aria davanti al radiatore.

Pompa di alimentazione meccanica a membrana. Il serbatoio di carburante ha la capacità di 38 lt (di cui 6/7 in riserva), ed è piazzato posteriormente. L'indicatore di livello con lampadina spia della riserva si trova sul quadro degli strumenti. Carburatore tipo composito Solex C 32 PAIA/8, con pompetta di accelerazione. Filtro aria di particolare silenziosità con elemento filtrante in retex.

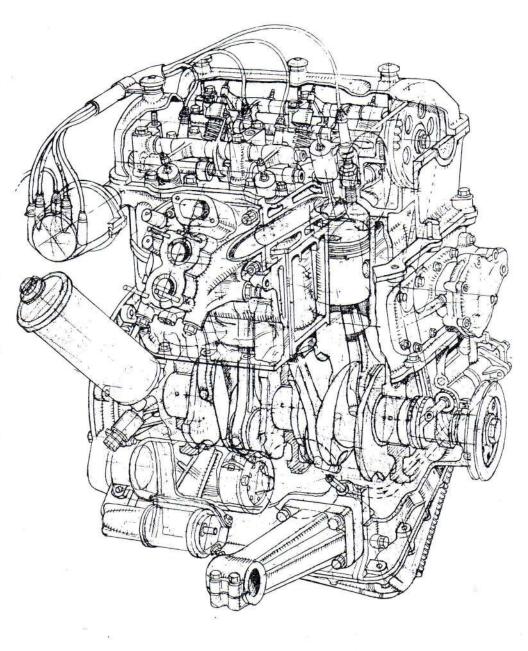
Lubrificazione a pressione mediante pompa a ingranaggi e valvola limitatrice di pressione. Filtraggio integrale dell'olio con filtro FRAM a cartuccia. Manometro olio e lampada spia della pressione sul quadro.

La frizione è del tipo Fichtel & Sachs. KS 180 J 9 K, monodisco a secco. Il disco è provvisto di mozzo elastico brevetto Lancia. Comando meccanico a pedale; registrazione del gioco dall'esterno.

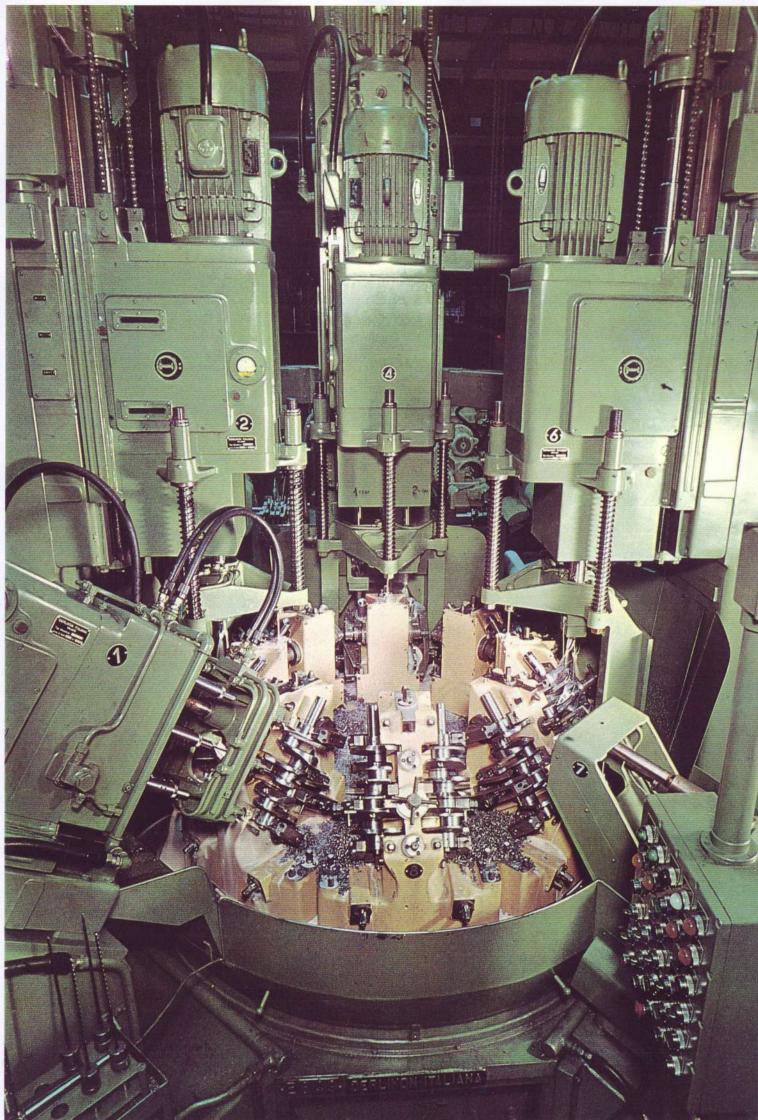
Cambio meccanico ad ingranaggi sempre in presa con dentatura elicoidale. Quattro marce avanti tutte sincronizzate e retromarcia.

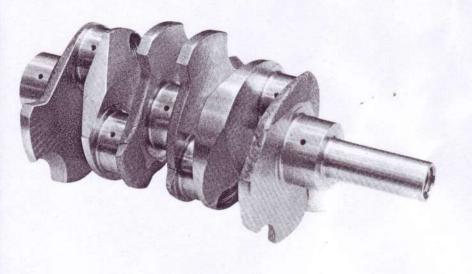
I rapporti sono: 4,305: 1 in I; 2,542: 1 in II; 1,538: 1 in III; 1: 1 in IV; 4,798: 1 in retromarcia. L'albero condotto, coassiale all'albero conduttore, porta sull'estremità anteriore il pignone della coppia conica del propulsore. Comando cambio a leva, sul piantone di guida. Il collegamento fra l'estremità inferiore dell'albero di comando e la scatola cambio avviene tramite un giunto antivibrante in gomma.

Propulsore a coppia conica Gleason – Hypoid con offset sopracentro. Rapporto 9/43 (1: 4,78). Il gruppo cam-

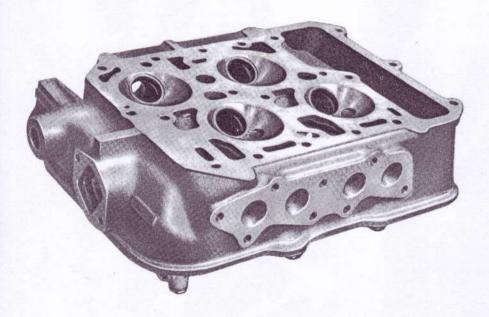


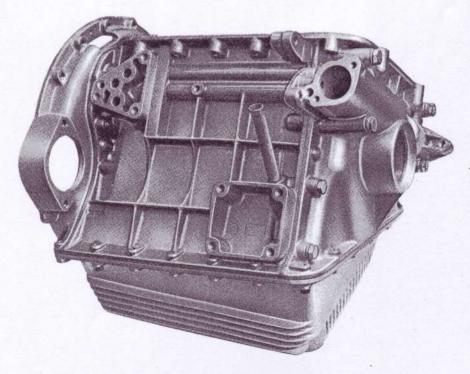
In questa trasparenza del motore Fulvia, dovuta alla matita del disegnatore Dick Ellis della rivista inglese « The Autocar », sono visibili le parti rotanti e quelle dotate di moto alterno: l'albero a gomiti su tre supporti, lo stantuffo e la biella, la distribuzione ad alberi in testa comandati da catena; poi i condotti di aspirazione e i gruppi ausiliari sistemati sulla sinistra del motore, facilmente accessibili. Il braccio sporgente è il supporto del ventilatore.





Dall'alto: l'albero a gomiti contrappesato, con tre supporti di banco; la testata in lega leggera con camere di scoppio emisferiche in cui si affacciano le sedi delle valvole; il basamento scomponibile in tre parti e la coppa dell'olio, entrambi realizzati in alluminio pressofuso.





bio - propulsore è contenuto in una scatola unica, in lega di alluminio, collegata al corpo motore tramite la scatola frizione. L'olio nella camera differenziale è mantenuto a livello costante mediante pompa. I cuscinetti del cambio sono a tenuta stagna con lubrificazione propria.

Il moto alle ruote anteriori è trasmesso da due alberi, con giunti omocinetici alle estremità, che collegano i mozzi delle ruote al propulsore. I giunti dal lato propulsore sono anche scorrevoli su sfere.

La sospensione anteriore è a ruote indipendenti con quadrilatero trasversale a bracci oscillanti superiori ed inferiori. Molla a balestra trasversale con incastro centrale ed articolazioni di estremità in gomma: la sua funzione è limitata a fornire l'elasticità alla sospensione. L'insieme è completato da ammortizzatori idraulici telescopici, da una barra stabilizzatrice e da paracolpi di fine corsa in gomma.

Tutti gli organi della sospensione anteriore sono fissati al telaio ausiliario mobile.

La sospensione posteriore è ad assale tubolare in acciaio collegante i mozzi delle ruote; molle a balestra longitudinali con estremità ancorate alla scocca per mezzo di tasselli antivibranti in gomma. Ammortizzatori idraulici telescopici e paracolpi di fine corsa in gomma.

Freni di esercizio a disco sulle quattro ruote tipo Dunlop - Lancia con impianto di frenatura « duplex », senza servofreno. Comando idraulico a pedale. Diametro dei dischi: anteriori cm 25,5; posteriori cm 26,5.

Freno di soccorso realizzato mediante sezionatura dell'impianto del freno di esercizio. Freno di stazionamento agente sulle ruote posteriori con comando meccanico a mano: la relativa leva è sistemata tra i due sedili anteriori.

La registrazione del gioco tra elementi di attrito e dischi è automatica per l'intera durata degli elementi stessi.

Scatola guida a vite globoidale e rullo con rapporto di demoltiplicazione 18,2: 1;anche questo gruppo è fissato al telaio ausiliario mobile.

Il collegamento tra l'estremità inferio-

re del piantone guida e la scatola, avviene tramite un giunto a disco in gomma, tela ed elementi metallici.

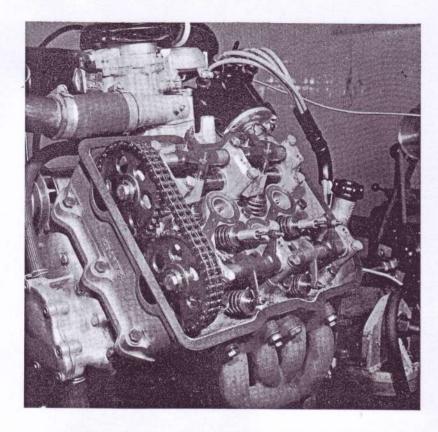
Ruote con cerchio 4,5 J × 14 a base allargata. Pneumatici 155 × 14 Michelin X ovvero Pirelli Cinturato 367 F. Su ciascuno dei mozzi delle ruote anteriori e posteriori è montato un solo cuscinetto uguale per tutte le ruote, a doppia corona di sfere e a tenuta stagna: non vi è pertanto necessità di alcuna manutenzione.

Dimensioni, pesi e prestazioni. La vettura ha il passo di mm 2480; la carreggiata anteriore di mm 1300, quella posteriore di mm 1280.

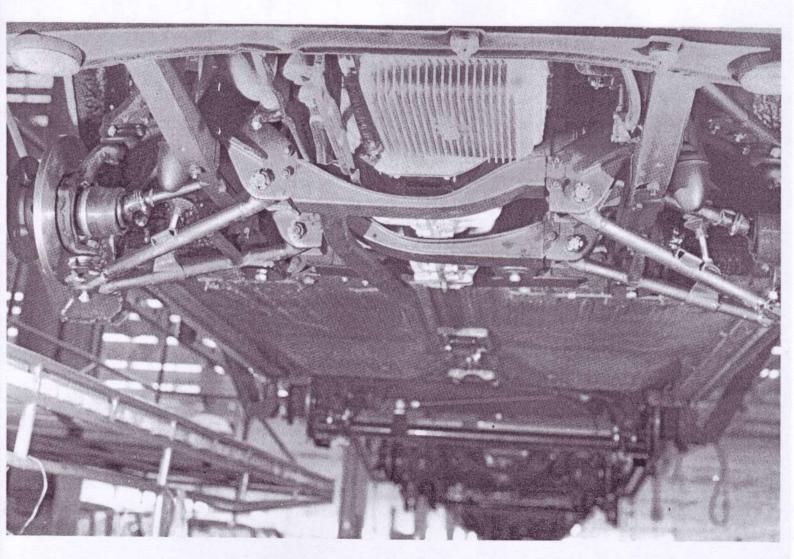
La lunghezza massima è di mm 4140; la larghezza di mm 1555; l'altezza (a vettura scarica) di mm 1400. Altezza minima da terra (a vettura carica) mm 120. Peso a vuoto Kg. 995; peso massimo ammissibile Kg. 1395.

La velocità massima è di 138 Km/h e la pendenza massima superabile in prima velocità del 34%.

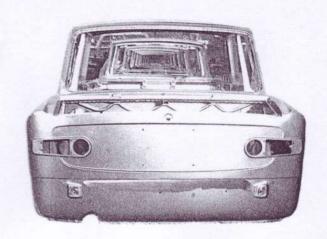
Consumo di lt 9 di carburante 83 NO (R.M.) ogni 100 Km (norme CUNA).



La distribuzione ad alberi in testa con comando a catena;
data la caratteristica disposizione
dei cilindri a V stretto,
i bilancini di comando delle valvole sono incrociati,
e consentono una registrazione micrometrica
del gioco delle punterie.



LA CARROZZERIA



La Fulvia ha una linea molto moderna, tesa, caratterizzata da alcuni motivi estetici che « personalizzano » la vettura rendendone inconfondibile la fisionomia: ad esempio il disegno della parte frontale, la piccola cresta che individua anteriormente e nella parte posteriore la linea della fiancata, ripetendosi, appena accennata, lungo i bordi del tetto.

La scocca è a quattro porte, del tipo a struttura portante in lamiera di acciaio stampata, con telaio ausiliario mobile sulla parte anteriore, esattamente come la Flavia. La scocca stessa è completamente isolata da vibrazioni e rumori, essendo tutti i gruppi meccanici – da cui le vibrazioni stesse potrebbero essere originate – ad essa collegati mediante interposizioni di gomma.

Complessivamente, la scocca della vettura è composta di 456 pezzi di lamiera e di 380 particolari di finizione.

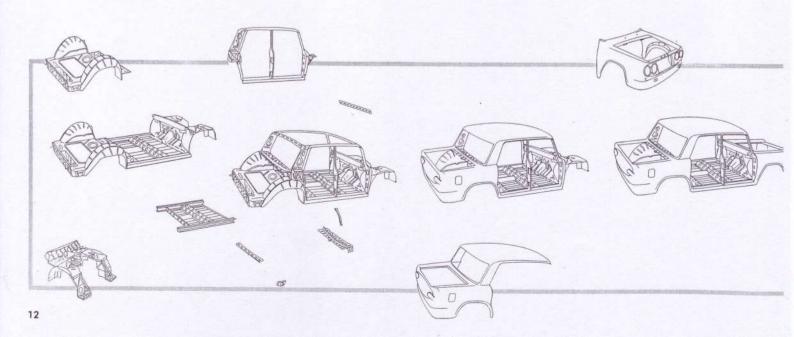
Il telaio ausiliario mobile è una struttura collegata elasticamente alla parte anteriore della scocca mediante sei appoggi. A questa struttura, facilmente sfilabile dalla scocca, sono fissati i gruppi meccanici anteriori, cioè: il motore, la frizione, il cambio, il propulsore, il radiatore, la sospensione con le relative ruote, la scatola guida e la tiranteria dello sterzo.

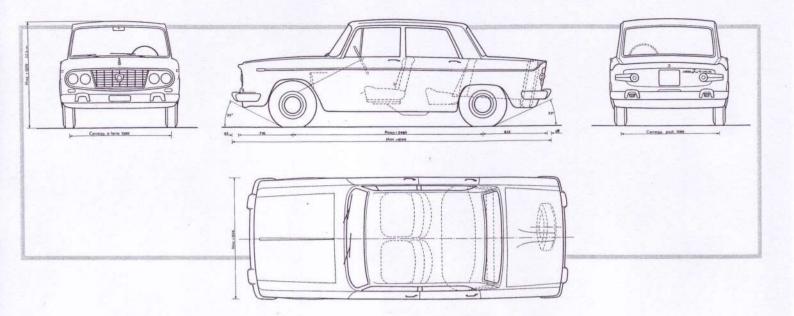
Il gruppo motore - frizione - cambio propulsore è fissato al telaio ausiliario mobile mediante tre appoggi elastici. Il vano porte è con montante centrale, e le quattro porte sono cernierate sui rispettivi bordi anteriori, con apertura nel senso di marcia.

Le maniglie esterne di apertura sono del tipo a pulsante. Pure a pulsante è la chiusura di sicurezza di ciascuna porta, manovrabile dall'interno e soltanto a porta chiusa. Per le porte anteriori tale chiusura è azionabile per mezzo di chiave anche dall'esterno, con funzione di serratura.

Le porte anteriori comportano un finestrino d'aerazione con piccola levetta di bloccaggio. Sul bordo posteriore di ciascuna delle porte di accesso ai posti anteriori è sistemata in basso una luce rossa indicatrice di ingombro a porta aperta, con accensione automatica.

I sedili anteriori sono su poltroncine separate, scorrevoli, con schienale regolabile in inclinazione e completamente ribaltabile. Il sedile posteriore è unico. Il rivestimento dei sedili è in panno; le porte hanno i pannelli interni rivestiti in panno e finta pelle; ciascuna di esse comporta all'interno manigliette di apertura di nuovo tipo, incassate a filo di parete, nonché le maniglie tiraporta e di sostegno, le mano-





velle di azionamento dei cristalli e gli appoggiabraccia.

Sui fianchetti anteriori in basso, sono ricavati due ripostigli rigidi.

Il volante, di tipo « a imbuto » comporta un servocomando circolare dell'avvisatore acustico e, in centro, il pulsante per il lampeggio di luce anabbagliante. Sul piantone, a destra, sotto il volante, è sistemata la leva di comando del cambio.

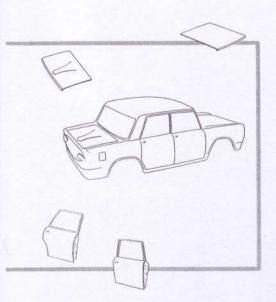
A destra del piantone guida, sotto la tavola porta-apparecchi, si trova la leva di comando dello starter; a sinistra quella di apertura del cofano.

Sul bordo superiore del parabrezza sono sistemati lo specchio retrovisivo, a due posizioni, e due parasoli orientabili anche lateralmente e con incastro di fermo in posizione di riposo.

La plancia portastrumenti è incastrata nel cruscotto rivestito di materiale antiurto ricoperto in finta pelle nera antiriflessi e raggruppa il quadro degli strumenti di fronte al posto di guida; alle due estremità sono sistemati i diffusori per l'aerazione interna, orientabili. Gli strumenti del quadro comportano, da sinistra, il manometro dell'olio, l'indicatore livello benzina, il termometro dell'acqua, l'indicatore di velocità a tamburo rotante, le luci spia della dinamo, dello starter inserito, del freno a mano bloccato e della pressione olio insufficiente.

Sul bordo inferiore, troviamo i ripetitori luminosi di direzione e una finestrella con i contachilometri giornaliero e totalizzatore.

In un centro, sotto il quadretto portastrumenti è sistemata una tavola porta apparecchi con la piastra raggruppante gli interruttori di comando per l'avviamento, luci di bordo, luci di posizione,



La scocca della Fulvia si compone di ben 456 parti di lamiera. In questo disegno schematico è rappresentato il progredire del ciclo di assemblaggio dei principali componenti, dal pianale alle porte. La carrozzeria è interamente prodotta e finita nel modernissimo stabilimento di Chivasso.







e proiettori, tergicristallo, lavaparabrezza, portacenere e condizionatore d'aria. Tale piastra è cernierata nella parte superiore e consente uno spostamento verso l'interno onde facilitare l'ispezione dell'impianto in caso di necessità.

L'impianto di aerazione interna della vettura è costituito da: una presa di aria sul lato anteriore sinistro della calandra, con valvola regolatrice a farfalla; un convogliatore d'aria con motorino elettrico per ventilatore; un corpo riscaldatore fissato al piano superiore del cruscotto, sotto la plancia porta-

strumenti, comprendente: regolazione di aria calda e fredda; radiatore acqua per il riscaldamento dell'aria; presa per mandata dell'aria alle feritoie del cristallo anteriore, all'interno vettura, ai due diffusori della plancia portastrumenti.

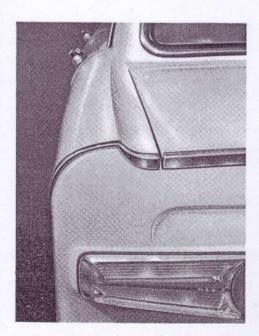
I comandi di condizionamento, situati nel corpo riscaldatore, sono: un pomello di colore blu per il comando della presa d'aria anteriore; un pomello rosso per il comando della portata e regolazione della temperatura aria; la leva di comando del rubinetto acqua calda al riscaldatore; l'interruttore di comando del motorino ventilatore. Gli apparecchi per l'illuminazione e la segnalazione visiva comprendono:

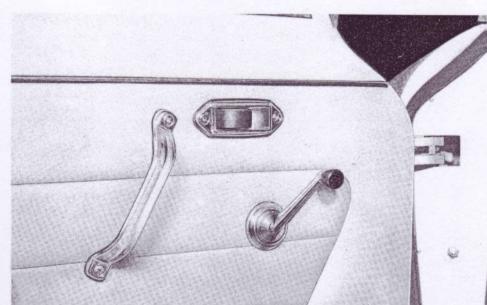
proiettori per luci anabbaglianti esterni; proiettori di profondità interni (abbinati su ciascun lato della maschera anteriore); luci di posizione anteriori (superiori) ed indicatori di direzione (inferiori); indicatori laterali di direzione sui parafanghi anteriori; luci di posizione posteriori, di stop, di retromarcia (questi ultimi a funzionamento automatico, soltanto con leva innestata in posizione di retromarcia) e indicatori di direzione raggruppati a tergo

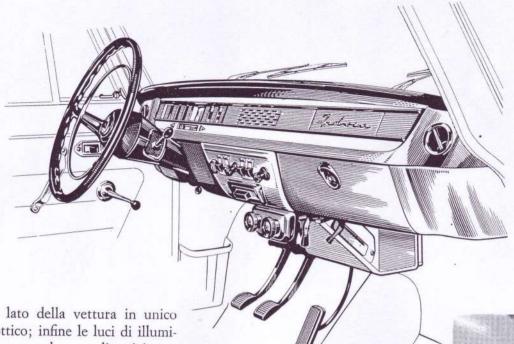










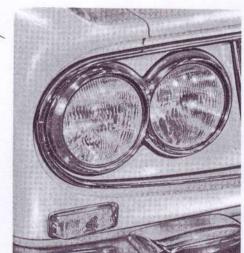


Il nitido disegno
della plancia del cruscotto
con la serie degli strumenti
di fronte al posto di guida,
i diffusori laterali
per l'aerazione interna,
orientabili,
e l'ampio cassetto portaoggetti
sulla destra.

per ogni lato della vettura in unico gruppo ottico; infine le luci di illuminazione targa e due catadiottri incorporati nei rostri del paraurti.

All'interno della vettura sono sistemate due plafoniere nella parte superiore dei montanti porte, ciascuna dotata di interruttore a due posizioni (per l'accensione automatica o per l'accensione a porta chiusa).

Infine il vano motore e il comparto portabagagli sono illuminati da apposite lampadine con accensione automatica sollevando i relativi sportelli, e con luci di posizione inserite.





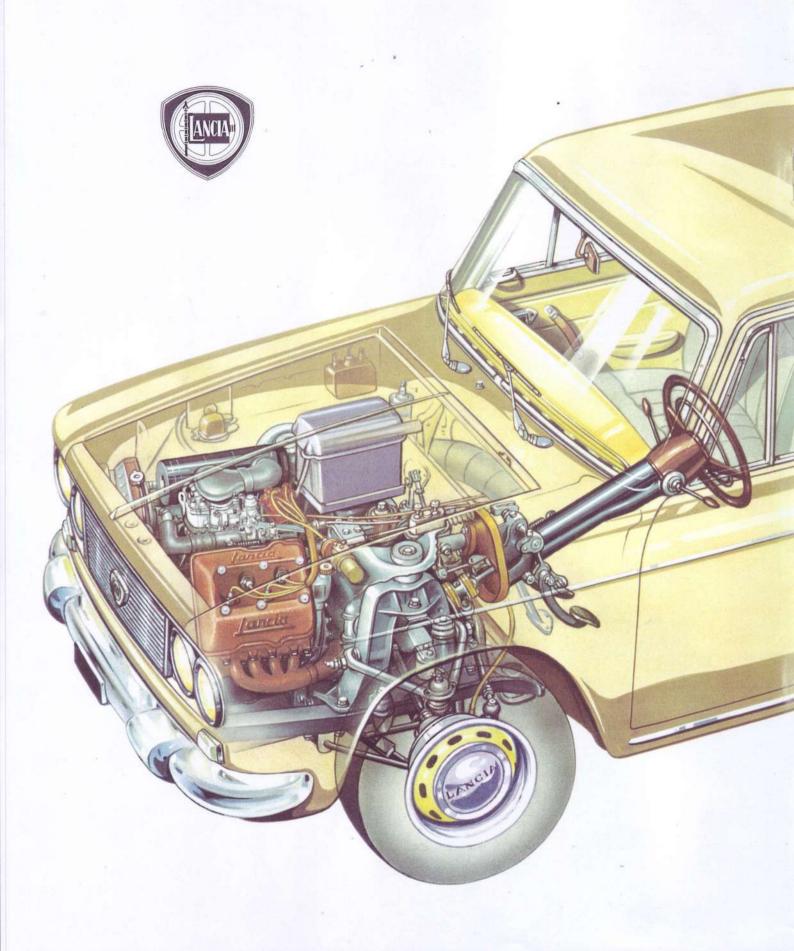




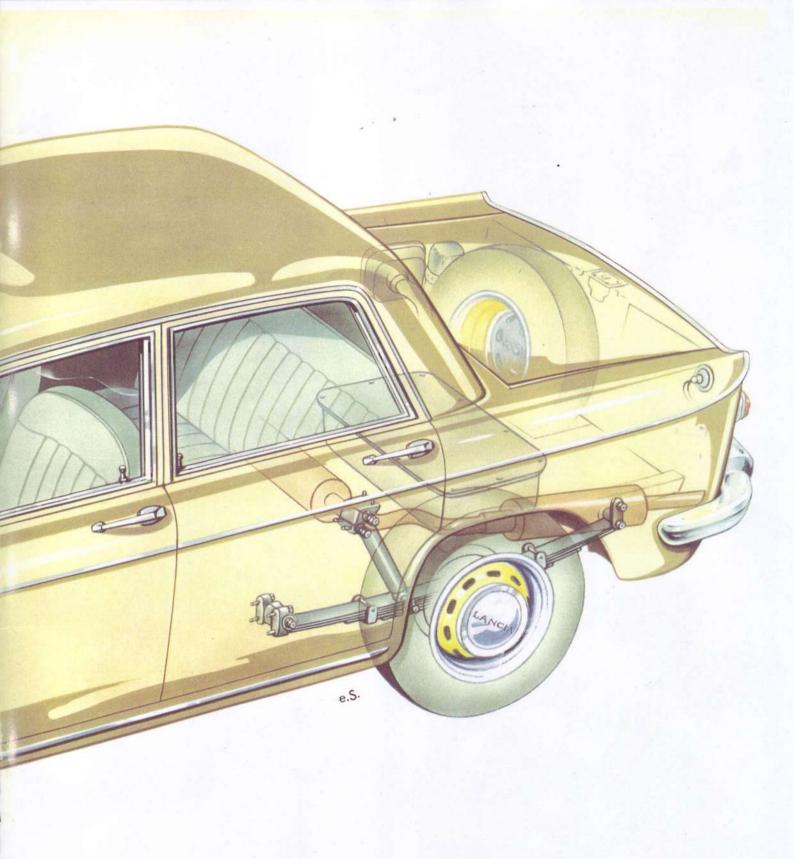








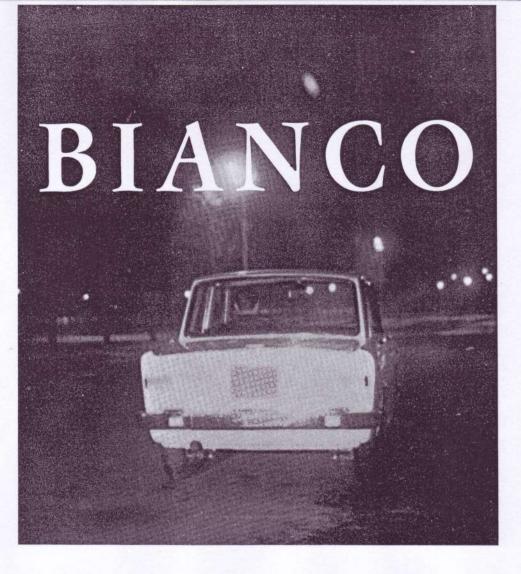
CINQUE POSTI, TRAZIONE ANTERIORE, FRE



NI A DISCO, 60 CV (DIN), VELOCITÀ 138 Km/h

LIBRO





Chi ha progettato la Fulvia? Chi l'ha collaudata, chi la costruisce, chi la vende, chi la seguirà nella sua vita in mano alla clientela? Non si può evidentemente rispondere in modo completo, ché troppi uomini della Lancia (dovremmo dire tutti, dal momento che un organismo produttivo ha bisogno anche dei piú piccoli ingranaggi per muoversi secondo un ritmo armonico) hanno avuto ed hanno in mano le sorti, la piena riuscita del nuovo modello. Ma in ultima analisi c'è pure qualcuno al vertice della responsabilità, nelle rispettive sfere di competenza, qualcuno che meglio degli altri conosce quindi i segreti costruttivi e di produzione della nuova vettura, che si è preparato a far si che questa abbia sui mercati la piú favorevole accoglienza, per le migliori fortune della Lancia, A questi « qualcuno » abbiamo chiesto di sintetizzare le proprie esperienze particolari nella fase di gestazione, prove e nascita della Fulvia, nonché le previsioni dei « commerciali » sull'avvenire di questa macchina che costituirà nei prossimi anni parte cosi importante nella vita dell'azienda. Abbiamo cosí raccolto una documentazione molto interessante, una specie di « libro bianco » che esprime ansie, fatica, speranze, e tanto lavoro passato, presente e futuro. Cominciando dai progettisti e dai tecnici, che sotto il coordinamento e la guida del Direttore centrale tecnico prof. ing. Antonio Fessia hanno creato questo nuovo attesissimo modello Fulvia.

COME E' NATA

DERIVAZIONE DALLA FLAVIA

Come la descrizione generale della Fulvia avrà messo in luce, la nuova vettura è in gran parte derivata dalla Flavia, perché la Flavia ci ha dato e continua a darci tali e tante soddisfazioni che sarebbe stato un errore non servirsene da modello. Pertanto, ad eccezione del motore, tutti i gruppi meccanici sono stati impostati riprendendo gli studi che già facemmo per la Flavia, salvo qualche lieve variante che era giusto introdurre per la diversa destinazione della Fulvia e, ovviamente, per tener conto dell'esperienza acquisita con la sua sorella maggiore di un litro e mezzo.

Per quanto mi riguarda, la Fulvia è quindi una variante della Flavia. Infatti: la frizione è solo un po' piú piccola avendo un diametro ed un carico ridotti data la minor coppia motrice che deve trasmettere – Il gruppo cambio-propulsore è lo stesso, cioè è costituito dalle stesse sca-

tole, dagli stessi alberi, dagli stessi cuscinetti, da un identico differenziale; cambiano unicamente i valori dei rapporti e della coppia conica e questo per tener conto del diverso diametro delle ruote e del diverso andamento della curva di potenza - I due alberi di trasmissione del moto alle ruote sono concettualmente identici a quelli Flavia e cioè costituiscono anch'essi 2 trasmissioni assolutamente omocinetiche, solo dimensionalmente un po' piú piccole per tener conto del diverso peso della vettura e della sua minor potenza - Le ruote sono costituite da cerchi 4 1/2 J su cui sono montati pneumatici 155-14; sono quindi solo di un « pollice » piú piccole di quelle della Flavia e si gonfiano alla stessa pressione di 1,7 kg/cm² - Le sospensioni sono quasi integralmente Flavia; si differenziano perché la sospensione anteriore della Fulvia ha una barra stabilizzatrice di diametro un po' maggiore di quella della Flavia, mentre la sospensione posteriore è senza barra; si è fatto ciò perché si è ottenuto con minor complicazione lo stesso

FULVIA DELLA

risultato - La scatola guida e il quadrilatero di sterzo sono esattamente uguali a quelli della Flavia - I freni sono, naturalmente, a disco su tutte e quattro le ruote e con un impianto di frenatura « duplex » come sulla Flavia; il diametro dei disci è di poco inferiore alla Flavia, identico il diametro dei cilindri delle pinze anteriori; solo di 1,6 mm piú piccolo il diametro dei cilindri delle pinze

Nell'impianto di frenatura c'è però una differenza sostanziale, consentita dal minor peso della vettura, e precisamente l'assenza del servofreno; nessuno pensi però che questa mancanza costituisca un difetto che diminuisce le capacità frenanti e che costringe a dover agire con un carico molto maggiore sul pedale; infatti, aumentando opportunamente sia il rapporto meccanico pedale-pompa maestra, sia il rapporto idraulico pompa maestra-pinze, e mantenendo sotto una pressione costante di circa o,8 kg/cm2 il circuito posteriore, si è ottenuta una piacevole dolcezza e prontezza di frenata unitamente ad una grande semplificazione costruttiva ed a una piena sicurezza; tutto ciò senza aumentare in maniera apprezzabile rispetto alla Flavia né il carico sul pedale per l'azionamento del freno, né la elasticità del sistema.

Rimanendo in tema di frenatura, si può ancora osservare che la leva per il comando del freno a mano è stata sistemata sul pavimento fra i due sedili anteriori in posizione facilmente accessibile e che, potendosi azionare piú comodamente, richiede uno sforzo minore.

In definitiva, sono dell'avviso che la decisione di conservare sulla nuova vettura i gruppi meccanici di trasmissione, sospensione, guida e frenatura della Flavia, con gli aggiornamenti suggeriti dall'esperienza dei favorevolissimi risultati da essa ottenuti e dalla diversa destinazione della Fulvia, costituisca un importante beneficio sotto l'aspetto produttivo e assistenziale e soprattutto una totale garanzia per la nostra clientela.

Romeo Romanini

Dirigente Servizio Aggregati Meccanici

UN MOTORE INEDITO

Una delle novità piú sostanziali della Fulvia è rappresentata dal motore di 1091 cc: struttura, posizione e caratteristiche. Dirò anzitutto che la scelta del 4 cilindri a V stretto (peraltro tradizionale su quasi tutti i motori Lancia del passato) è stata determinata dalla confermata adozione della trasmissione sulle ruote anteriori, cioè dalla necessità di un motore di limitato ingombro longitudinale. Del resto, sul V stretto la Lancia aveva largamente perfezionato la propria esperienza con il motore Appia, raggiungendo risultati di piena soddisfazione.

Tuttavia, nel caso della nuova vettura, si trattava in primo luogo di conseguire, a parità di cilindrata, un rendimento superiore, armonizzando i vari parametri del problema: potenza, ingombro, accessibilità dei gruppi ausiliari, ecc. A questo fine sono state anzitutto scelte, rispetto al-l'Appia, diverse misure di diametro e corsa: mm 72 × 67. Un rapporto corsa/ diametro inferiore all'unità consente di ridurre la velocità media dello stantuffo e parallelamente di realizzare camere di combustione di dimensioni tali da permettere l'alloggiamento di valvole di notevoli dimensioni.

Si può aggiungere che anche l'ingombro sul piano verticale è favorito da una corsa corta, condizione che sulla Fulvia è stata ottenuta sia con questo mezzo sia con un'inclinazione del gruppo di 45° (sulla sinistra). Quest'ultima soluzione ha permesso inoltre di avere a disposizione uno spazio laterale per installare il ventilatore entro l'ingombro longitudinale del motore, oltre a rendere possibile l'impiego di un collettore di ammissione con dei condotti di lunghezza appropriata.

Il motore sviluppa una potenza di 60 CV (DIN) al regime di 5800 giri/minuto, corrispondente a 55 CV/litro, che è da considerarsi una potenza specifica tra le piú elevate oggi disponibili sulle vetture di serie che utilizzano il motore funzionante con benzina normale di 83 NO.

Altra innovazione del motore Fulvia è costituita dal sistema di distribuzione con alberi a camme in testa (diminuendo cosí il numero delle relative masse dotate di moto alterno a vantaggio della velocità di

rotazione raggiungibile). L'assenza di aste di comando e di piattelli-punterie, oltre alle dimensioni ridotte dei bilancieri, ha permesso una notevole riduzione del carico delle molle valvole; la conseguente eliminazione dei passaggi attraverso il monoblocco e la testa del cilindro, ha consentito un'ottima circolazione dell'acqua di raffreddamento, rendendo perfettamente libere ed uniformi le pareti interne delle

Il comando degli alberi di distribuzione è a catena: i tratti piú lunghi sono stati frazionati, da una parte dal tenditore con pattino in gomma ammortizzato, dall'altra con il pignone per il comando diretto della

pompa acqua.

Altre novità rispetto al motore Appia sono l'albero a gomiti, opportunamente contrappesato, che appoggia su tre sopporti (con maggior ripartizione dei carichi e quindi una riduzione delle sollecitazioni sull'albero stesso) e il basamento d'alluminio scomposto in tre parti. La scomposizione di quest'ultimo in un blocco centrale ed in due coperchi d'estremità, oltre a dare la possibilità di lavorare il piano di appoggio cappelli sopporti albero motore, ha permesso la sua realizzazione in pressofusione.

Tutte le altre parti in alluminio del motore sono pure realizzate in pressofusione, ad eccezione della testa cilindro e del collettore di ammissione, che per la loro particolare conformazione non possono esse-

re fusi che in terra.

Nell'apparato di alimentazione è stato introdotto un carburatore doppio corpo « compound » del tipo Flavia, di cui sono noti i pregi: ottima preparazione ed erogazione della miscela aria-combustibile a titolo e quantità rispondenti alle esigenze di una corretta alimentazione, bassi

L'architettura generale del nuovo motore conserva la purezza di disegno tipica dei motori Lancia; la sua silenziosità è rimarchevole, la potenza erogata su tutta la curva di utilizzazione, perfettamente soddisfacente. La Fulvia, posso concludere, ha un cuore generoso, sicuro, sano. E non meno longevo di quello proverbiale del modello che sostituisce.

Ettore Zaccone-Mina

Dirigente Servizio Motori Otto



Il motore della Fulvia al banco prova durante la fase di messa a punto dei prototipi.

Sulla piastra centrale sotto la tavola portastrumenti, facilmente amovibile verso l'interno per permettere di ispezionare l'impianto, sono sistemati gli interruttori di avviamento, delle luci, del tergicristallo, del lavaparabrezza e il portacenere.



DETTAGLI DI GRAN CLASSE

Si è voluto conservare nell'impianto elettrico della Fulvia quanto già sperimentato lungamente sulla vettura Appia, apportando soltanto quelle varianti che avrebbero influito su una migliore illuminazione della strada ed una piú facile manovra dei comandi delle segnalazioni. Fondamentale, quindi, l'adozione dei doppi proiettori di profondità, in relazione alla maggior velocità della vettura in confronto di quella dell'Appia. Sono stati applicati anche due proiettori simmetrici per la luce di retromarcia, che consentono una maggior sicurezza e tranquillità di manovra.

Il nuovo quadro porta-apparecchi, nella sua originale semplicità, consente l'osservazione rapida e sicura degli apparecchi di controllo, nonché la posizione di taluni organi, quali il freno a mano e l'arricchitore, su segnalazione di spia luminosa.

Il tachimetro a tamburo rotante non è un'assoluta novità, essendo già stato tentato in tempi lontani, ma tuttavia, risolto brillantemente il problema funzionale, rappresenta un ardito ritorno al passato in veste moderna.

L'elemento centrale della tavola porta apparecchi, con la piastra che raggruppa gli interruttori di comando per l'avviamento, luci di bordo, luci di posizione e proiettori, riscaldatore e tergicristallo, è incernierato nella parte superiore e consente uno spostamento verso l'interno della vettura, onde facilitare l'ispezione dell'impianto in caso di necessità.

Un quarto interruttore è disponibile per l'uso che il cliente riterrà piú comodo.

Per la commutazione proiettori e comando interruttori di direzione, è stata conservata la levetta sotto il volante. Al centro di quest'ultimo è inserito il pulsante per comando del lampeggio a luce anabbagliante.

Due plafoniere, indipendenti tra loro e situate lateralmente in corrispondenza della parte superiore del montante centrale porte, illuminano confortevolmente l'interno della vettura all'atto dell'apertura della porta anteriore della stessa fiancata. Come per la vettura Flavia, anche sulla Fulvia sono stati applicati sulle porte anteriori i fanalini a luce rossa, ad accensione comandata dall'apertura della porta. Nel vano motore la sistemazione degli apparecchi è stata ottenuta raccogliendo su una piastra unica la scatola porta valvole, l'interruttore elettromagnetico per la commutazione delle luci dei proiettori, quello degli avvisatori elettroacustici e quello per il lampeggio comandato dal volante guida.

Piero Castiglioni

Dirigente dei Servizi di segreteria e Norme e ausiliari

COME E' STATA PROVATA



COLLAUDI SEGRETISSIMI

Il lavoro di messa a punto della Fulvia è stato per noi di Esper/Auto piú difficile di quanto si immagini, perché pur essendo la vettura una derivazione della Flavia per quanto riguarda trasmissione, sospensioni, guida, ecc., si presentò la necessità di eseguire approfondite e severe prove sul motore e sulla relativa installazione, che invece erano del tutto nuovi. Come al solito, si dovette tra l'altro affrontare l'eterno problema dei collaudi e della messa a punto della nuova vettura al riparo da occhi indiscreti, senza che i... cacciatori di notizie avessero la prova che la Lancia stava preparando l'uscita di un nuovo modello mentre ancora l'Appia si trovava in fase di piena produzione.

Il primo accorgimento per aggirare questo ostacolo alla tranquillità del lavoro, è stato di montare i gruppi meccanici su scocche della berlina Flavia. Questa soluzione ci ha cosí permesso di eseguire per circa 18 mesi, su strade varie, tutto il primo ciclo di prove conservando la voluta e necessaria riservatezza lungo tutti

i percorsi effettuati.

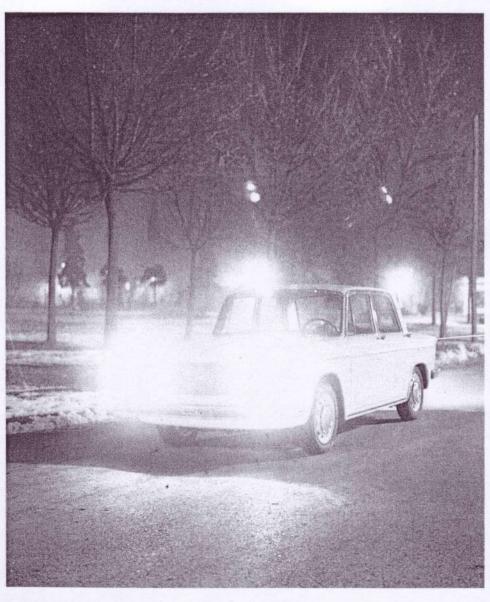
Naturalmente, ad un certo momento delle prove sperimentali, per esigenze facilmente immaginabili, si sono dovute eseguire le necessarie prove su strada con la scocca, in linea di massima, definitiva. Questa seconda fase di collaudo è stata attuata con accorgimenti di assoluta segretezza, trasportando le vetture su veicoli appositamente attrezzati in località decise all'ultimo momento e di volta in volta diverse. La terza fase di collaudo sulla vettura ormai definitiva in tutte le sue parti, anche di dettagli esterni, è stata infine portata a compimento nelle sole ore notturne, durante le quali però, per necessità dovevano essere attraversati centri abitati e illuminati; e quindi essendo notati ad incroci e semafori, piú volte si è dovuto sfuggire all'inseguimento da parte di persone incuriosite dall'incontro con un nuovo tipo di vettura.

La nascita della Fulvia, insomma, pur essendo da parte nostra abituati a tale indiLa successione delle prove su strada dei prototipi è avvenuta inizialmente con il montaggio dei gruppi meccanici sulla scocca Flavia, poi con una vettura « intermedia » e infine sulla definitiva. spensabile forma di segretezza, ci ha impegnati a fondo anche sotto questo aspetto. Ma il problema è stato superato con piena soddisfazione grazie anche all'abnegazione e allo spirito di bandiera dei miei piú diretti collaboratori: ing. Premoli, Bianco, Elia, Vecchiattini.

La positiva conclusione del suddetto ciclo di prove ha consentito tra l'altro di costruire in anticipo sull'inizio della produzione parecchie decine di unità, dandoci cosí modo di estendere piú ampiamente la messa a punto di ogni dettaglio, prima di dare l'avvio definitivo alla produzione. Ho la tranquilla coscienza che Esper/ Auto abbia anche in questa occasione compiuto il proprio dovere senza risparmio di sacrifici e di energie, nella consapevolezza dell'importanza che la Fulvia sarebbe venuta ad assumere per la Lancia, e della non facile impresa di sostituire un modello come l'Appia 3ª serie, le cui qualità hanno costituito durante l'intera fase di prove il termine costante di pa-

Giuseppe Gillio

Dirigente Servizio Eperienze Auto



COME VIENE COSTRUITA

A TORINO

La nascita di un nuovo modello di autovettura impone all'officina di produzione delle parti meccaniche un completo rinnovamento delle attrezzature. Praticamente, poco o nulla è utilizzabile dei mezzi e delle macchine operatrici impiegate nel ciclo produttivo della vettura che si sostituisce.

Questo è tanto piú vero nel caso della Fulvia, che nulla eredita dall'Appia, pur conservando inalterata la qualità e la continuità della perfetta esecuzione del prodotto, come del resto è nella tradizione della Lancia.

Mi limiterò a citare che per la lavorazione delle parti piú importanti relative al nuovo motore e all'autotelaio della Fulvia, sono stati installati nello stabilimento di Torino ben 73 complessi speciali a trasferimento rotativo o a postazione fissa destinati alla lavorazione del basamento motore, realizzato come molte altre parti in alluminio pressofuso, e della testa cilindri; del cilindro, delle bielle e dell'albero a gomiti; dei cappelli motore e per

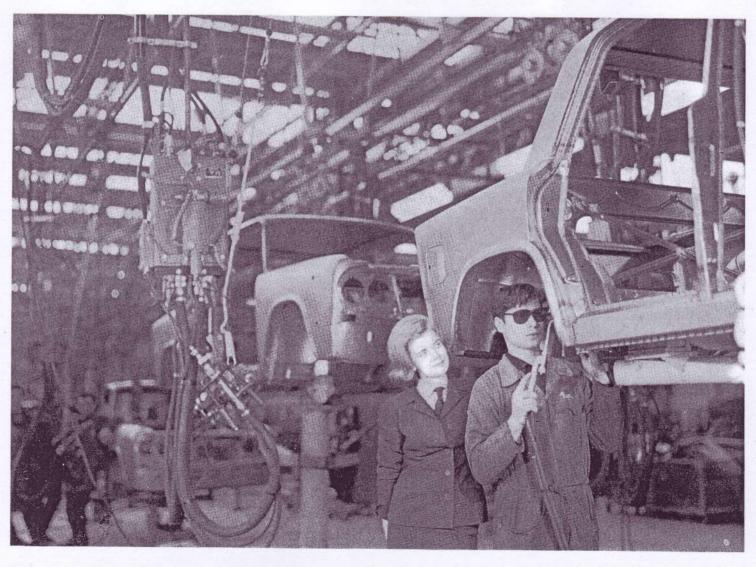
alberi distribuzione; della scatola frizione; delle semiscatole cambio e propulsore; di elementi e particolari vari relativi alle sospensioni anteriore e posteriore; del supporto piantone guida; delle leve sterzo. Sempre per dare un'idea della profonda trasformazione avvenuta nelle officine lavorazione e montaggio complessivi meccanici per preparare la produzione dei gruppi Fulvia, ricorderò ancora la messa in opera di numerose macchine universali a ciclo automatico, tra le quali: 9 dentatrici a creatore con caricamento automatico dei pezzi; 7 torni plurimandrini verticali per la lavorazione dei dischi freno, mozzi, volano motore, elementi della sospensione (con una capacità giornaliera di circa 4000 pezzi); 20 torni plurimandrini orizzontali per lavorazione di ingranaggi e manicotti; 3 rettificatrici automatiche a doppia molla con caricatore per finitura superficie frenante sui dischi; 11 rettificatrici a controllo automatico per le fasi di finitura sull'albero motore, sugli alberi distribuzione e pezzi vari alberati.

Infine, degli altri impianti per completare le lavorazioni, accennerò ancora a una batteria di rettificatrici dopo tempera del profilo evolvente denti ingranaggi cambio; ai forni a ciclo continuo per i trattamenti termici (bonifica e cementazione a gas); ai banchi mobili a trasferimento lineare per il montaggio del gruppo motore, del cambio e propulsore, delle sospensioni.

Anche per le delicatissime, indispensabili operazioni di collaudo è stato provveduto a rinnovare le attrezzature, in primo luogo con apparecchi per il controllo automatico delle tolleranze sui pezzi finiti. E sono stati potenziati la sala metrologica e il laboratorio per il controllo materiali.

Lungo l'intero ciclo di produzione della Fulvia, insomma, l'officina lavorazioni meccaniche dello stabilimento di Torino è stata adeguata alle nuove esigenze, in armonia con i modernissimi impianti che nel volgere di pochi anni hanno dato rinnovato impulso alla Lancia.

Cesare Girella
Direttore dello Stabilimento di Torino



A CHIVASSO

La carrozzeria della Fulvia è nata a Chivasso in ogni sua parte. Tutte le complesse operazioni occorrenti per costruirla hanno avuto luogo, fin dall'inizio, nel nuovo stabilimento. Nell'officina presse, la piú spettacolare dell'intero complesso per le dimensioni del fabbricato e dei macchinari installati, le lamiere sono stampate e imbutite per produrre le decine e decine di elementi che saranno poi riuniti fino a costruire la carrozzeria, la «scocca», per dirla in gergo automobilistico. Le presse sono tra le piú moderne esistenti, studiate in base all'esperienza del passato per assicurare un alto livello di qualità e di uniformità dei singoli elementi stampati o imbutiti, condizione essenziale per l'ottenimento finale di una carrozzeria di classe. Il profano stenta a ravvisare in ciò che esce dall'officina presse l'embrione di quella che sarà una moderna autovettura. La composizione, secondo un ordine logico e preciso dei vari pezzi, ha luogo nella adiacente officina scocche. Qui i procedimenti piú aggiornati di saldatura elettrica trovano vastissimo impiego. Le operazioni sono molteplici: formazione di sottogruppi e gruppi, assemblaggio della scocca, completamento della stessa con l'applicazione di porte, cofano, sportello baule, ecc. La lavorazione avviene a ciclo continuo in una linea sulla quale stazioni di collaudo e revisione si susseguono numerose. L'opera dell'uomo, dello specialista, è talvolta necessaria per affinare e migliorare quanto la macchina ha costruito.

Ecco finalmente la scocca ultimata, con una identità sua propria, rappresentata da un numero impresso sulla lamiera. Un convogliatore aereo la trasporta all'officina verniciatura, dove le operazioni a cui la scocca è sottoposta sono numerose e complesse, piú di quelle attuate in passato nello Stabilimento di Torino. Anche i prodotti impiegati sono diversi e di caratteristiche superiori.

Dopo la fosfatazione, le scocche sono immerse in un bagno protettivo, atto a garantire una efficace resistenza agli agenti atmosferici. Altri prodotti di fondo e l'insonorizzante vengono applicati a spruzzo; dopodiché piú strati di smalto completano il ciclo di verniciatura.

Sempre su convogliatore le carrozzerie pervengono all'officina montaggio, dove sono installati l'impianto elettrico, gli organi meccanici, la selleria, ecc. Anche que-

ste operazioni si svolgono a ciclo continuo. La catena di montaggio, di nuovo tipo, è stata progettata per rendere il piú possibile agevole e razionale il lavoro del personale addetto e nello stesso tempo migliorare i risultati finali.

Le autovetture ultimate sono infine sottoposte a minuziosi controlli su strada e su banchi e poi revisionate in tutte le parti essenziali. La toeletta finale completa l'opera.

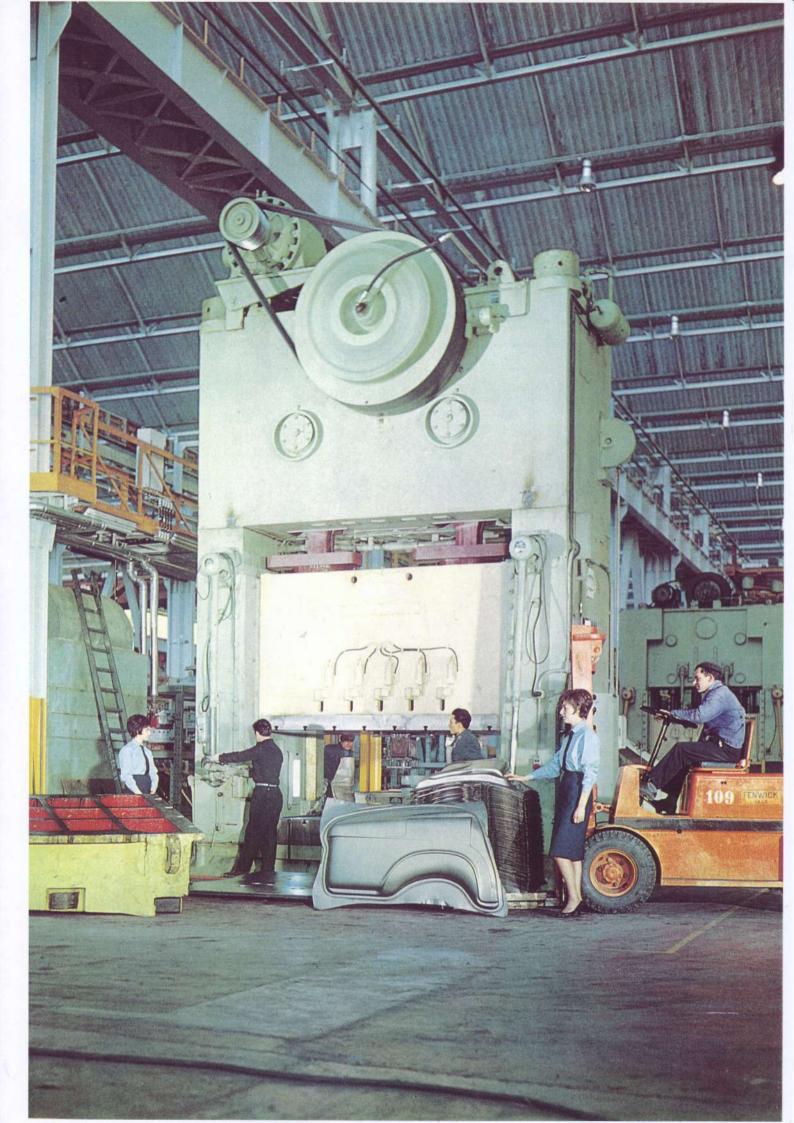
Nella progettazione e nella costruzione della Fulvia sono stati adottati tutti gli accorgimenti suggeriti dalla esperienza, capaci di migliorare ancora quelle doti di compattezza e resistenza che sono state in ogni tempo caratteristiche della produzione Lancia.

L'ultima nata della famiglia Lancia si appresta ad affrontare il giudizio del pubblico. Chi l'ha costruita ha la convinzione che essa rappresenti un netto progresso, nei particolari e nell'insieme, rispetto alle vetture del passato, e che sia in grado di soddisfare anche la clientela piú esigente, alla quale la potenzialità dei nuovi impianti di Chivasso può, tra l'altro, assicurare sollecite consegne.

Luigi Rolando

Direttore dello Stabilimento di Chivasso





OMMERCIAL ALLORGANIZZAZION

SERENA FIDUCIA

È compito della Direzione Commerciale quello di determinare, attraverso la voce della Clientela – opportunamente sfrondata di quella nebulosità che le deriva dalla molteplicità delle fonti – qual è, nell'ambito delle caratteristiche particolari della produzione, il modello di vettura richiesto dal mercato.

Tale determinazione, che si riferisce ad una situazione attuale, deve essere completata e modificata dalla concezione ipotetica delle variazioni che si verificheranno nelle aspirazioni del mercato stesso durante il periodo necessario alla realizzazione del nuovo modello.

Riversate le conclusioni definitive nel grembo della Direzione Tecnica, incomincia il travaglio della progettazione.

È alla Direzione Tecnica che, in questa fase, indubbiamente la piú delicata e la piú conseguenziale, incombe la non facile mansione di completare, e molto probabilmente modificare, i nostri astratti desideri basandosi su tecniche che tendono a sopravanzare quanto è stato o sta per essere da altri acquisito.

L'entrata in fase produttiva costituisce il coronamento di un insieme di studi, di sforzi, di esperimenti, di rifacimenti e di riprove dai quali nasce la vettura definitiva.

Al momento della presentazione del nuovo modello noi siamo investiti della nostra essenziale duplice responsabilità: nei confronti della Clientela e di coloro che hanno consacrato i loro sforzi allo scopo di permetterci di accontentarla.

Volgendoci indietro a guardare il passato, abbiamo la grande soddisfazione di constatare che tutte le aspettative sono state sempre raggiunte.

Nel corso degli ultimi anni, quasi a scherzosamente schernire i miei collaboratori diretti e tutti coloro che si interessano nei vari paesi del mondo alla vendita della nostra produzione, io solevo affermare che «le Lancia non si vendono, si comprano!»

Ho fiducia che questo slogan non mancherà di diventare valevole nei riguardi della Fulvia.

Alfredo Della Seta

Direttore Commerciale della Lancia

UNA VETTURA ATTESA

Dagli elementi in mio possesso sono in grado di affermare che esiste per la Fulvia una grande attesa da parte dei nostri Commissionari e quindi, per estensione, della clientela.

Aggiungo che la cosa non stupisce affatto: attesa significa fiducia, e la fiducia – trattandosi di un modello sia pure di categoria dell'Appia ma di classe analoga a quella della Flavia – discende proprio dalla solidissima fama, dalle intrinseche qualità, dalla perfezione della Flavia.

L'attesa, dunque, è vivissima tra i nostri organizzati: so, per esempio, di lunghi elenchi di nominativi, interessati all'acquisto della Fulvia, che i Commissionari di tutta Italia hanno raccolto per spontanea iniziativa dei clienti in attesa di regolari contratti (le notizie sul nuovo modello sono naturalmente trapelate negli ultimi mesi), e posso dire che la nuova vettura risponde pienamente alle aspettative e alle richieste dei Commissionari che da tempo chiedevano o una quarta serie dell'Appia - la quale non scomparirà subito né completamente dai programmi produttivi della Lancia, assicurando cosí la saldatura tra un modello e l'altro - o un modello inedito ma sempre della stessa categoria. Con la Fulvia, mi pare, siamo andati al di là delle aspettative e credo che venditori e clienti ne saranno pienamente soddisfatti.

Per quanto riguarda il Servizio di cui ho la responsabilità, e considerando quanto ho accennato sopra, nonostante i nuovi

impianti produttivi ed il grande sforzo latto per l'inizio pressoché immediato delle consegne, nei primi mesi ci troveremo di fronte a una certa difficoltà nella distribuzione per fronteggiare la prevedibile forte massa di prenotazioni. Metteremo comunque la maggiore attenzione per far sí che tutti i commissionari, in ogni parte d'Italia, siano messi in grado di accontentare, nel piú breve termine possibile, la comprensibile impazienza della clientela con un flusso costante di consegna. Confido tuttavia nella comprensione di tutti per superare, con reciproca soddisfazione, il periodo iniziale: il previsto volume di produzione della Fulvia normalizzerà rapidamente la situazione.

Francesco Botteri

Dirigente Servizio Vendite Italia

UNA VETTURA EUROPEA

Le vendite di vetture Lancia all'estero segnano negli ultimi anni un andamento crescente. Benché i mercati internazionali tendano a livellarsi per quanto riguarda le preferenze e le pretese della clientela, esiste pur sempre qualche differenziazione tra gli automobilisti italiani e quelli stranieri. Questi ultimi, ad esempio, dànno particolare importanza alla spaziosità interna, alla capacità del bagagliaio, al confort di marcia: tutte doti che, per limitarci ai modelli di cilindrata media, già la Flavia offre ampiamente, giustificando anche in ciò il successo che questo modello ha ottenuto in molti Paesi.

La nuova Fulvia è stata impostata con gli stessi criteri fondamentali della Flavia, e risponde alle citate esigenze anche là dove l'Appia cominciava a mostrare il segno degli anni: pur essendo altrettanto compatta, offre maggiore confort e piú spazio utile; e inoltre beneficia di una potenza superiore – dote altrettanto apprezzata dai clienti italiani come da quelli stranieri. Se aggiungiamo la classe complessiva della Fulvia – degna delle tradizioni Lancia – devo dire che in questa cilindrata non esiste nella produzione mondiale un altro modello che possa stare a confronto.

Tenendo infine conto del potenziamento della rete di concessionari, di agenti e di officine d'assistenza all'estero, nonostante la sempre piú accanita lotta concorrenziale sono fiducioso nel successo della Fulvia sui principali mercati.

E. F. Gutfreund

Dirigente Servizio Esportazioni

NE OCCORRERANNO MOLTE

Quel meraviglioso complesso industriale che è la nuova Fabbrica Lancia Automobili di Chivasso, dà oggi alla luce la sua prima, attesissima realizzazione: la nuova vettura medio-leggera « Fulvia ».

Contemporaneamente si avvia alla fine la produzione della gloriosa Appia della quale peraltro, ne siamo certi, questa nuova creazione, in linea con il progresso tecnico e costruttivo, continuerà degnamente la tradizione, iniziando da oggi il suo cammino verso il conseguimento di sempre maggiori affermazioni e sicuri successi.

A nome dei Commissionari Lancia, la cui Associazione mi onoro di presiedere, nel rivolgere le espressioni del piú vivo compiacimento ai progettisti, ai tecnici, ai realizzatori, alle maestranze tutte, desidero formulare un augurio al quale si accomuna tutta la affezionata e fedelissima clientela della Casa che rappresentiamo: quello cioè di poter contare su di una produzione che riesca a soddisfare con la tempestività dovuta la richiesta che sin da ora è facile prevedere assai intensa.

La realizzazione di questo nostro augurio costituirà il piú gradito tributo che la Lancia potrà offrire alla propria clientela, quale riconoscimento alla fedeltà da que-

sta sempre dimostrata per la nostra Marca, e determinerà infine un sempre maggiore orientamento degli automobilisti verso i nostri colori, provando in tal modo il nostro perseverante lavoro di sviluppo e di incremento delle vendite.

Carlo Ercole

Presidente dei Commissionari Lancia

*

Quand j'ai eu le privilège d'être un des premiers à voir la Fulvia on m'a demandé mes impressions. Avant d'écrire ces quelques lignes j'ai pensé aux facilités qu'a le critique sortant de la Scala de Milan ou le chroniqueur d'art qui vient de voir l'exposition de peinture d'un grand Maitre, d'exprimer la beauté du spectacle. Dans les deux cas cependant, le manque de compétences du grand public l'empêche souvent d'apprécier du premier coup le raffinement d'une belle partition comme la puissance d'expression d'un beau tableau. Mais le temps et surtout les appréciations des connaisseurs finis-



sent toujours par révéler les qualités exceptionnelles. Il en est ainsi de la Fulvia qui trouvera de suite ses premiers clients parmi les vrais connaisseurs toujours à la recherche de la qualité, élément prin-

cipal d'une grande sécurité.

De nombreuses pages de la Revue Lancia, me seraient nécessaires pour décrire la Fulvia et donner un aperçu de sa finition. Ses lignes sobres et classiques peuvent se comparer à certaines oeuvres de grands Maitres qui ne déclanchent pas d'emblé e l'enthousiasme du profane mais dont à la longue la beauté du dessin s'impose, critère d'une parfaite réalisation. Je rappelerai à ce sujet l'exemple de la Flavia dont les traits avaient pû surprendre une clientèle peu avertie et qui non seulement a été trés vite adoptée du public mais qui de plus a influencé de nombreux constructeurs.

N'ayant pu l'essayer je ne puis donner un compte rendu technique, mais sur le papier ses performances me paraissent excellentes, et étant une traction avant réalisée par le Professeur Fessia c'est tout dire... Et si la traction avant n'est pas adoptée par la plupart des constructeurs, c'est que, comme le savent les grands techniciens, c'est une mécanique relativement plus couteuse à réaliser.

Il y a quelque temps Jean Bernardet dans l'Equipe en a décrit les avantages, je me permets de vous rappeler le passage prin-

cipal de cet article:

« Gabriel Voisin, lorsqu'il vint à la traction avant dont il reste un ardent défenseur, reconnaissait qu' " effectivement on avait jamais vu un cheval pousser une voiture". Sur le "glissant" l'équilibre de base est primordial.

« Un centre de gravité trés avancé, un essieu moteur à l'avant qui tire le reste de la voiture, des freins qui utilisent au maximum le poids, adhèrent trés fort à l'avant, précisément par le transfert des masses dû au freinage, voilà les atouts

d'une voiture 1963.

« C'est une notion d'ailleurs acquise par le grand public que celle de l'intérêt de la traction. Quand on pousse du doigt un objet sur une table glissante, il se dérobe sans cesse et il convient de corriger perpétuellement sa trajectoire. Quand on tire le même objet ce problème disparait, la docilité est totale ».

Après 36 ans de pratique et d'expérience automobile dans cette industrie trés complexe, j'ai éprouvé une grande joie à voir la Fulvia, qui j'en suis sûr, comme sa soeur la Flavia, sera appréciée par les amateurs de belle mécanique qui recherchent avant tout la qualité, ce qui assurera son succès.

F. Sannet

Président Soc. Lancia Automobiles France; Directeur Géneral Soc. Roblou, importatrice des automobiles Lancia en France.



ASSISTENZA CAPILLARE

I clienti della Lancia sono tra i più esigenti e raffinati che si conoscano, e per questo la Casa ha sempre riservato un servizio post-vendita improntato alla massima signorilità e cordialità.

La nuova vettura Fulvia che sarà prodotta in quantitativi mai prima d'ora raggiunti dalla fabbrica, ha richiesto lo studio e la impostazione di nuovi programmi di potenziamento dei Servizi assistenziali, al fine di assicurare, anche in funzione delle maggiori necessità che ne deriveranno dalla crescente massa di acquirenti, le tradizionali prestazioni assistenziali.

Sono in corso lavori di potenziamento e perfezionamento degli impianti delle otto attuali Filiali; sono già state attivate le nuove Filiali di Roma e di Londra; è in fase di costruzione la nuova Filiale di Firenze e saranno aperti, a breve scadenza, i cantieri per le nuove Filiali di Torino, Bari, Palermo e Cagliari.

Inoltre, gli studi delle nuove Filiali di Ancona, Bologna, Padova e Verona sono ormai terminati, il che consentirà la loro realizzazione entro il 1964-1965.

In tale attesa, sono stati aumentati gli organizzati e migliorate le attrezzature tecniche di quelli già facenti parte della nostra organizzazione.

I Servizi assistenziali sono in Italia 630 ed all'Estero sono già stati istituiti 150 punti di assistenza; per garantire presso tali officine un servizio post-vendita tec-

nicamente efficiente, sono già state fornite le principali attrezzature, appositamente studiate per la nuova vettura Fulvia, e spediti gli assortimenti di parti di ricambio, per le prime scorte iniziali, che corrispondono ad un investimento complessivo di circa 500 milioni.

Infine, per limitare il tempo di sosta degli automezzi presso le Officine, sono state previste – particolarmente per la vettura Fulvia – serie di complessivi di giro che, a mezzo delle nostre Filiali, saranno posti a disposizione della clientela in casi di urgenza.

Presso la Sede Centrale è stata inaugurata, in concomitanza con il lancio della vettura Fulvia, una nuova Scuola per l'addestramento e la specializzazione del personale delle Filiali, dei Commissionari e dei

Servizi Autorizzati.

Inoltre, sei « Jolly » scuola-officina stanno per iniziare la loro attività sia nel territorio italiano, che nei principali Paesi stranieri; essi consentiranno di trasferire costantemente a tutti i meccanici della nostra organizzazione i progressi tecnici studiati dalla fabbrica per sempre migliorare e ridurre i costi delle riparazioni.

La clientela della Lancia può quindi essere certa che i provvedimenti già disposti e quelli che si realizzeranno a brevissima scadenza, garantiranno un servizio post-vendita, anche per la Fulvia, in armonia con le crescenti esigenze e secondo la proverbiale « assistenza Lancia ».

Michele Bossotti

Dirigente Servizio Assistenza Filiali

ANCIA

Alla nascita della «Fulvia», ultimogenita della grande famiglia LANCIA, si accompagna il ritorno di un'iniziativa, alla quale qualche tempo fa venne dato su queste stesse pagine un notevole risalto: il «Lancia Cavalleria». È stato proprio il desiderio di abbinarlo all'apparizione della «Fulvia», che ha determinato la temporanea battuta d'arresto; ora ricompare, in un certo senso tenendo a battesimo la più recente creazione dei nostri tecnici.

Nei mesi trascorsi, però, la situazione si è meglio chiarita, orientando decisamente verso un nuovo e piú opportuno indirizzo. Il «Lancia Cavalleria» era stato concepito come un concorso, destinato a mettere in rilievo ed insieme a stimolare il corretto comportamento dei *Conducenti Lancia* nella circolazione, urbana come extraurbana: intelligenza, educazione, tatto, queste le positive caratteristiche che il concorso avrebbe dovuto evidenziare ed al tempo stesso eccitare.

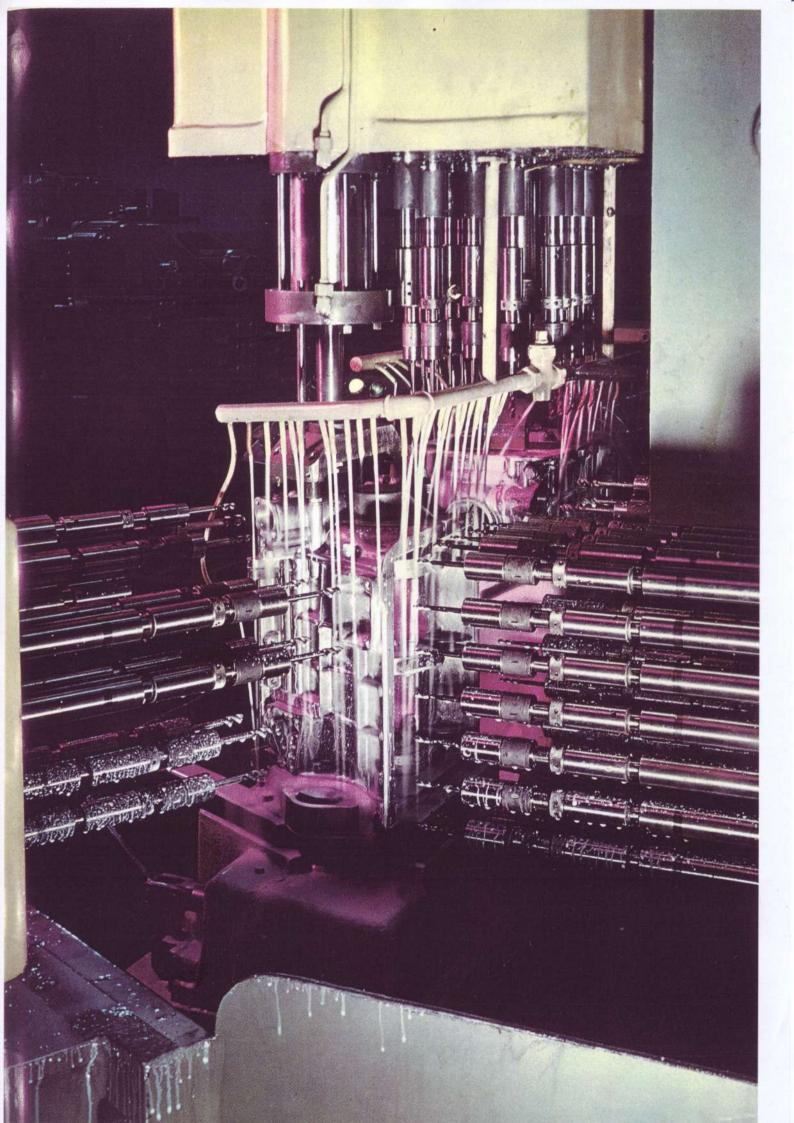
Ma esperienza e statistiche si sono incaricate di dimostrare che un'ulteriore azione stimolatrice non è affatto necessaria: perché il *Conducente Lancia*, perfetto utente della strada, già oggi rispetta ed applica le norme del Codice con quella elasticità mentale e quella signorilità, che sole riescono a « fare di una legge un'arma veramente efficace ».

Un concorso sarebbe dunque impossibile, perché tutti meriterebbero di vincerlo; ed inutile, la sua funzione educatrice non potendo esplicarsi causa... la scienza profonda degli educandi. Scopo fondamentale del concorso era dimostrare che «Lancia significa qualità, non solo della vettura, ma anche del conducente »: appunto quello che non è piú il caso di dimostrare, in quanto già abbondantemente dimostrato dai fatti.

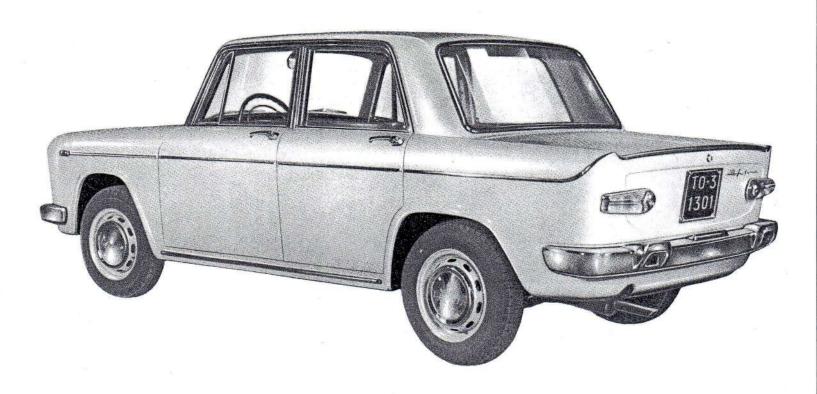
Al « Lancia Cavalleria », comunque, non intendiamo rinunciare. Sarà lo stemma della neonata « Fulvia » e ricorderà a tutti, in specie ai nuovi possessori, a quali principî si attenga il *Conducente Lancia* nella sua partecipazione al traffico di ogni giorno. Resta la dichiarata speranza che simile comportamento costituisca esempio per tutti gli altri protagonisti della circolazione, suscitando un sano spirito di emulazione e quindi dando vita ad una brillante gara a chi nella guida è piú intelligente, educato, cortese.

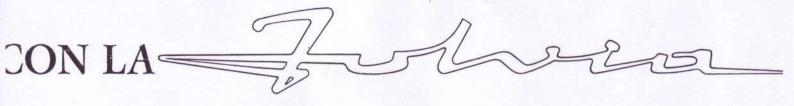
Ci conforta l'assoluta sicurezza che, ancora una volta, i membri dell'Hi. Fi. saranno in prima linea, pronti e decisi a confermare anche in questa occasione le proprie superiori qualità sulle strade di tutto il mondo.





LA LANCIA HA DATO IL MEGLIO DI SI





È una fredda mattina di dicembre, siamo in uno spoglio locale delle « Esperienze »: La Direzione Generale al completo è stata invitata dal Prof. Fessia, Direttore Centrale Tecnico, responsabile della progettazione e della realizzazione dei prototipi, alla presentazione in anteprima assoluta della « Fulvia ».

In ciascuno di noi vi è un senso di ansiosa attesa e, perché no, di sottile commozione, anche in me che pure conosco molti particolari ed ho seguito l'evoluzione estetica della vettura nel lungo e, come sempre, travagliato periodo della sua gestazione.

Eccola! La prima impressione? Ottima: sí, è una Lancia: si riconosce, si distingue subito...

Poi si passa all'esame dei particolari, ci si siede al posto di guida, dietro, si osserva, si confronta, si commenta, si scopre via via il cuore, lo stile della vettura, se ne apprezzano i pregi...

Poi le prove su strada, rapide ma « sostanziose »: ripresa, velocità, tenuta di strada, frenatura e via dicendo.

Il Prof. Fessia ed i suoi collaboratori – l'équipe dei «creatori» – sono silenziosi; dànno soltanto qualche spiegazione se richiesta, sembrano indifferenti, ma in fondo attendono il giudizio di questo particolarissimo «campione» di pubblico.

Ed il giudizio arriva. È spontaneo, unanime, sintetico come si addice a chi – specialmente se piemontese – è piú abituato all'azione che alla parola: bella, convincente, ottime prestazioni; complimenti, siete stati veramente bravi! La riunione è finita. Si ritorna al posto di lavoro, ben consci che la nascita della nuova vettura significa per ciascuno di noi un aumento della responsabilità per l'accrescere dei problemi tecnico-industriali, commerciali, organizzativi che l'incremento produttivo sicuramente comporta.

E poi c'è, inevitabile, l'ansia per il giudizio del pubblico, e noi sappiamo quanto sia severo, talvolta sconcertante, tale giudizio che trae origine da conoscenze, stati d'animo, atteggiamenti i piú disparati: giudizi tecnici, estetici, «sportivi» e persino... sentimentali. Giudizi di giovani, anzi di giovanissimi, e di vecchi, di fedeli della Lancia (e sono i piú esigenti) e di altrettanti fedeli di altre Case, di uomini di ogni classe sociale, di raffinati e di «utilitari», di spericolati e di prudenti, e chi ne ha piú ne metta...

Ma noi attendiamo sereni questo verdetto perché conosciamo il cuore generoso della «Fulvia», la robustezza e la perfezione di tutto il suo organismo e ne valutiamo l'estetica che, nella tradizione, segue e precede al tempo stesso l'indirizzo più moderno.

Noi siamo contemporaneamente responsabili e testimoni del profondo rinnovamento e dello sviluppo dei mezzi tecnici della Lancia, dal nuovo modernissimo stabilimento di Chivasso al quasi completo rammodernamento di quelli di Torino e di Bolzano, al potenziamento delle Filiali, prima fra tutte quella nuova, grandiosa di Roma: da questi impianti, animati e condotti da uomini di tenace volontà, nasce oggi la «Fulvia», degna del prestigio e della tradizione di «alta qualità» delle sue maggiori sorelle. Essa si avvia verso le strade del mondo accompagnata dall'augurio dei 10 000 della Lancia!

Guido Calbiani

Direttore Generale della Lancia

