

# LANCIA



## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

5



LANCIA FLAVIA COUPÉ - 1961



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

### HACHETTE



# Torino, città laboratorio

**L'impresa di Vincenzo Lancia trova, nella città piemontese, un eccezionale clima favorevole, grazie anche alla presenza di altri pionieri: Ceirano, Fiat, Diatto, Scat, Spa, Itala e Chiribiri.**

**A**ncora oggi in Italia quando si parla di automobili viene subito in mente Torino, e in particolare la Fiat. Come in gran parte del mondo, infatti, nella sua fase matura il settore si è strutturato attorno a pochi grandi marchi. Un approdo imposto dalla necessità di sfruttare l'economia di scala per ridurre i costi di produzione in un mercato dove la competizione fra le diverse case è stata sempre serrata.

Ben diverse erano state però le condizioni di partenza del settore. All'inizio del Novecento passione per la meccanica, curiosità per un prodotto nuovo di cui si intuivano le grandi potenzialità, spirito di avventura avevano indotto molti a cimentarsi nella costruzione di autovetture.

Una sfida tanto più appassionante quanto più le prospettive si presentavano incerte in un paese dove mancavano le condizioni economiche e sociali di base per lo sviluppo di una produzione di largo consumo. Inevitabilmente

**LANCIA**

La 25/55 HP è la prima Automobile moderna che fu costruita in Europa completa di:

MESSA IN MOTO ELETTRICA AZIONATA DA UN PEDALE  
ILLUMINAZIONE E SIRENA ELETTRICA CON COMANDO SUL VOLANO DI GUIDA  
MUNITA DI TUTTI GLI ALTRI ACCESSORI D'USO

SPEDER CABRIOLET APERTO. GUIDA INTERNA

AGENZIA COMMERCIALE dell' "AUTOMOBILE" E. MINETTI.

ROMA  
Piazza Venezia 6 - TEL. 35 00

FIRENZE  
Viale Platerino 33 - TEL. 31 33

MILANO  
Piazza Castello 6 - TEL. 4124

BOLOGNA  
Via Battisasso 3 - TEL. 1729

PNEUS = MICHELIN

Vetture di gran lusso sempre pronte

*Una delle prime pubblicità dell'azienda, fatta realizzare da E. Minetti, uno dei principali agenti commerciali della Casa in Italia e in molti paesi esteri (USA).*

molti di questi tentativi pionieristici ebbero esistenza effimera.

Ad altri, e fra questi certamente Vincenzo Lancia, arrise maggior fortuna. Sotto questo profilo Torino rappresentò uno straordinario laboratorio.

Nel 1911 il settore metalmeccanico costituiva ormai uno dei pilastri dell'economia cittadina. I 9000 addetti registrati a fine Ottocento erano divenuti 30.000 e di questi circa un terzo erano impegnati nella produzione di automobili e di accessori. Accanto alla Fiat, assurta rapida-

mente a una posizione dominante, erano presenti numerose imprese destinate a scrivere pagine importanti nella storia dell'automobile. A Torino aveva mosso i suoi primi passi Giovanni Battista Ceirano, uno dei primi a tentare con successo la via della costruzione di automobili, la cui officina nel 1900 sarebbe stata rilevata per 30.000 lire dalla Fiat che intendeva avvalersi degli impianti e dei tecnici – particolarmente dell'ingegner Aristide Faccioli – della piccola società per avviare, su ben altra scala, la sua attività.





A destra, Vincenzo Frascini, fondatore della Isotta-Fraschini, in una foto del 1903.

Sotto, pubblicità della Scat per l'Esposizione di Torino del 1911.

**SCAT**

**SOCIETÀ CEIRANO AUTOMOBILI - TORINO**

**Società Anonima** **Sede in Torino**

Capitale Sociale L. 700.000 - Emesso e Versato L. 650.000

Telefono Interprovinciale: 24-53 Telegrammi: SCAT - Torino



Chassis 15 x 25 HP e 25 x 35 HP, tipo oro, muniti di avviamento automatico brevettato garantito dalla Fabbrica

Prima di scegliere una marca, visitate e provate le Vetture "SCAT", e consultatene il prezzo

*Agente Generale per l'Italia:*  
**POLITANO FEDERICO - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - TORINO**



Debolezza finanziaria, continuo ricambio dei modelli senza attenzione ai costi di produzione, eccessiva diversificazione nella speranza di scongiurare così il rischio di crisi sono i tratti che accomunano la storia di molte imprese fondate dai pionieri della produzione di automobili.

Li si ritrovano, per esempio, nelle vicende di uno dei marchi più prestigiosi dell'industria automobilistica italiana, l'Isotta Fraschini, fondata a Milano il 27 gennaio 1900, che nel primo quindicennio del secolo arrivò a mettere in commercio ben 42 modelli, cimentandosi anche con la produzione di motori per l'industria aeronautica e per la marina militare. E traiettorie non troppo dissimili seguirono numerose altre imprese come la Diatto e la Scat di Torino, la Züst, costituita a Intra nel 1904 e poi trasferitasi a Milano, e la stessa Alfa, fondata nel 1910 a Milano e successivamente acquisita dall'ingegnere napoletano Nicola Romeo.

### Difficile crescita

Non a caso tutte queste imprese finirono travolte o furono drammaticamente ridimensionate dalla crisi del primo Dopoguerra quando il venir meno delle commesse pubbliche legate alla domanda bellica rese insostenibile la loro posizione debitoria.

A differenza di molti altri pionieri dell'automobile, in Vincenzo Lancia la passione per la meccanica e la ricerca di soluzioni estetiche e progettuali di avanguardia non andava disgiunta da una forte attenzione per le condizioni del mercato e dalla ricerca di un assetto produttivo economicamente sostenibile. Fu appunto l'esigenza di dare una più solida base industriale alla sua attività che lo indusse a compiere un passo decisivo sulla via della crescita aziendale; il trasferimento, nel 1911, della produzione nel più ampio stabilimento di via Monginevro. Da quel momento la storia della Lancia si sarebbe identificata con quella del suo moderno stabilimento di Borgo San Paolo.



Un ritratto di Nicola Romeo.

### I fratelli Ceirano

Le vicende dei fratelli Ceirano sono una eloquente testimonianza delle difficoltà di dare vita a strutture societarie stabili in un settore segnato da una grande vulnerabilità. Ceduta alla Fiat la loro vecchia officina, i Ceirano diedero vita infatti a diverse nuove combinazioni, senza però trovare una stabile configurazione societaria. Fu così per l'Italia, fondata dal vulcanico Matteo Ceirano nel 1904, che dopo aver raggiunto una notorietà internazionale nel 1907 con il celebre raid Parigi-Pechino, le cui avvincenti tappe vennero consegnate alla storia dalla penna di un grande giornalista come Luigi Barzini, disperse i suoi talenti, finendo in breve sotto il controllo di un avventuroso finanziere genovese. Un destino che avrebbe condiviso con la SPA (Società Piemontese Automobili Ansaldo-Ceirano), un'altra creatura promossa da Matteo Ceirano, finita nell'orbita della Banca italiana di sconto e travolta dalla sua crisi.



# Stratos Turbo Gr. 5 Silhouette

La Stratos fu concepita per i rally, ma si esplorò anche il suo potenziale in pista. I risultati furono incoraggianti, ma avversati dalla sfortuna.

La superiorità della Stratos nei rally era tale che i concorrenti spinsero le autorità sportive a cambiare i regolamenti. Quando le nuove norme furono annunciate gli uomini della Lancia iniziarono a esplorare programmi alternativi. Sebbene la Stratos fosse un'auto da rally, decisero di adattarla al Campionato Mondiale Marche 1976 riservato alle Silhouette del Gruppo 5. L'applicazione del turbocompressore fu giudicata la via più breve per ottenere la potenza necessaria. La sovralimentazione non era del tutto nuova in casa Lancia. Ricorda il pilota Sandro Munari: "Per gare come il Tour de France, dove si correva molto in pista, avevamo bisogno di molta potenza. Perciò l'ing. Gianni Tonti e l'ing. Mike Parkes già nel 1974 prepararono un motore con il turbo KKK, che era però molto grande e dava problemi, non soltanto di affidabilità ma soprattutto di guida: quando toglievi il piede dall'acceleratore la turbina continuava a girare, quando davi gas rispondeva



A destra, la pagina di "Autosprint" racconta il debutto della Lancia Stratos Gr.5 Silhouette nelle prove della 6 Ore del Mugello 1976. Sopra, la vettura ai box di Vallelunga durante le prove del 6 aprile 1976.

Le prove al MUGELLO domenica **SPRINT**

**A fuoco il turbo torinese e rompe lo sterzo MERZARIO col CAMARO**

## Bruciati subito i sogni STRATOS

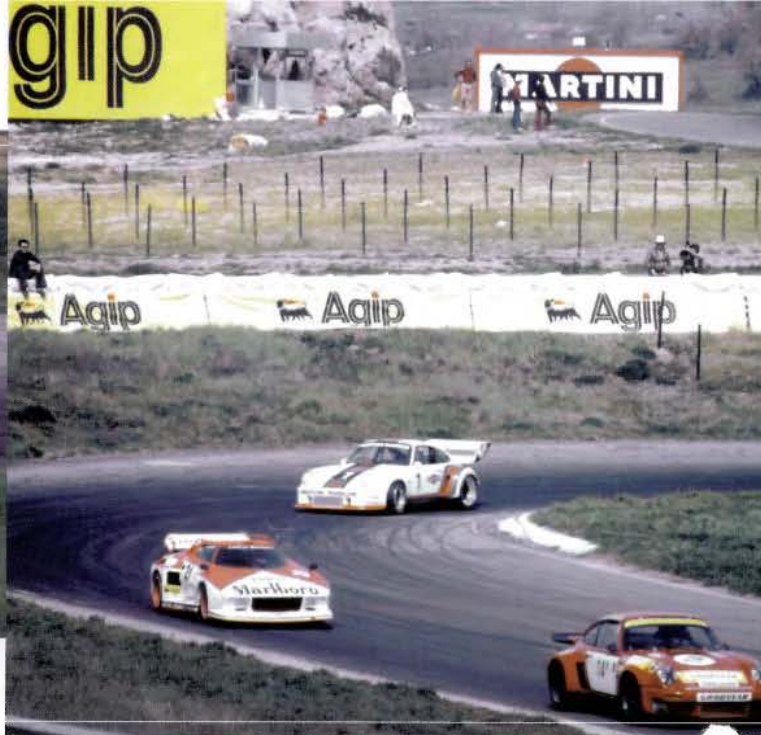
SCARPERIA - Inizio di stagione accesa qualche giorno prima Brambilla e Carlo Facetti con il motore turbo, ottenendo un piccolo problema di lubrificazione che faceva scioccare il pilota appena ricominciato a girare che lasciava una preoccupante box, ma quando ha visto anche il primo ad accorgersene è stata chiusa in fiamme con un estintore scaricati sulla macchina già in l'impianto elettrico e parte del per la Turbosov: un vero pochi giri, si poteva veramente



Carlo Facetti in prove libere, al Mugello, con la bellissima Lancia Stratos Marlboro sovralimentata, che è purtroppo andata distrutta, il giovedì, da un incendio innescato da un ritorno di fiamma

Le corse 1976-1977





7 aprile 1976, 6 Ore di Vallelunga. A destra, la Lancia Stratos Gr.5 Silhouette di Facetti/Brambilla fra due Porsche. Sopra, Carlo Facetti all'uscita della curva chiamata "Tornantino".

con ritardo, quindi bisognava frenare prima e accelerare prima". Tuttavia la Stratos Turbo vinse il Giro d'Italia 1974 con Jean Claude Andruet/"Biche" e il Tour de France 1975 con Bernard Darniche/Alain Mahè. Lo sviluppo delle Stratos Turbo Gr. 5 prese due direzioni: una a Torino presso la Lancia, l'altra a Bresso, vicino Milano, in collaborazione con i preparatori Carlo e Giuliano Facetti. Si ebbe notizia della Stratos Turbo Gr. 5 all'inizio del 1976, quando i Facetti rivelarono che due Stratos Silhouette avrebbero disputato il Campionato Mondiale Marche con lo sponsor Marlboro e gli equipaggi Carlo Facetti/Vittorio Brambilla e Claude Haldi/Renzo Zorzi. Per il loro motore turbo i Facetti svilupparono una testata a quattro valvole per cilindro fornita dalla Lancia; mantennero la corsa di serie, ma aumentarono l'alesaggio a 93,4 mm per ottenere la cilindrata di 2465 cc più vicina al limite di equivalenza con un motore aspirato di 3500 cc. Per quanto riguarda il telaio, Parkes e i Facetti allungarono il passo di 150 mm, modificarono le sospensioni e, in collaborazione con Bertone, studiarono un muso e una coda con maggiore efficienza aerodinami-

ca. Solo una Stratos Turbo Gr. 5 fu pronta per la prima gara del Campionato Mondiale Marche: la 6 Ore del Mugello il 21 marzo 1976. Carlo Facetti e Vittorio Brambilla arrivarono la mattina di giovedì 18 marzo e si alternarono in prova ottenendo tempi lusinghieri. A un certo momento Brambilla vide nello specchietto una preoccupante scia di fumo; provò a raggiungere i box, ma il fumo diventò fuoco prima. Gianfranco Ricci, pilota di una Stratos Gr. 4 prepa-



7 aprile 1976, 6 Ore di Vallelunga. Sopra, Vittorio Brambilla all'uscita della curva chiamata "Tornantino". A sinistra, Vittorio Brambilla ai box durante le prove. Sotto, dopo un bell'inizio la gara è finita con il cambio rotto.





A destra, la pagina di "Autosprint" che riporta la notizia dell'incendio di Zeltweg.



**IL DUBBIO** Ma perché vanno così facilmente a fuoco i turbo-Lancia Stratos? Per la cronaca l'immagine viene da Zeltweg, è della scorsa settimana. Le parti mancanti della vettura erano state però smontate da alcuni meccanici-kamikaze mentre l'incendio divampava. I pezzi salvati non basteranno però a salvare quel che resta del programma Lancia-Silhouette. Tanto che Brambilla, libero, è tornato a riorfarsi all'Alfa, per le corse della TS (col turbo?) in settembre.



Giro d'Italia 1976. Sopra, la partenza da Torino. La vettura davanti è la Lancia Stratos di Raffaele Pinto/Arnaldo Bernacchini. Fra le due vetture con la tuta bianca si vede Piero Sodano, copilota di Carlo Facetti (di spalle). A sinistra, la vettura di Carlo Facetti/Piero Sodano in una prova speciale su strada.

Sotto, due foto della partenza delle due Lancia Stratos Gr. 5 Silhouette nella prova in pista di Imola. Con il n. 599 Pinto/Bernacchini, con il 598 Facetti/Sodano.

rata dai Facetti, vide la scena e corse verso la macchina in fiamme con un estintore portatile. Il debutto fu rimandato alla gara successiva, a Vallelunga, il 7 aprile 1976. Qui la "regina dei rally" in prova con Brambilla stabilì un ottimo tempo; ma in gara si fermò per un grippaggio del cambio. Per mettere a posto gli inconvenienti rivelatisi a Vallelunga ci volle del tempo e la Stratos saltò la gara del 9 maggio a Silverstone. Facetti e Brambilla si recarono in anticipo all'appuntamento successivo: la 1000 km Martha sul circui-

to austriaco di Zeltweg, in calendario domenica 27 giugno. Volendo provare il venerdì, Facetti firmò una liberatoria che sollevava gli organizzatori dalle responsabilità per il servizio antincendio, che non era assicurato. Purtroppo poco dopo essere entrata in pista la Stratos Turbo s'incendiò e non fu possibile spegnerla. L'incendio dell'unica Stratos Turbo Gr. 5 costrinse al prematuro abbandono del programma del Campionato Mondiale Marche. In ogni modo Cesare Fiorio consegnò a Carlo Facetti una nuova scoc-







A sinistra, la Lancia Stratos Gr.5 Silhouette di Carlo Facetti in pista durante la prova di Imola. Sotto, Mike Parkes (con il cappellino) e Carlo Facetti conversano prima della partenza.

ca, con l'intesa che la completasse per il Giro d'Italia Automobilistico. Per la nuova scocca Facetti e Parkes svilupparono un motore con più di 500 cv e collaudarono ogni nuova soluzione con cura. Facetti ricorda: "Parkes era instancabile, provammo a lungo anche i più piccoli particolari. Come risultato ottenemmo una vettura molto affidabile, oltre che veloce". Il 17 ottobre 1976 al via del Giro d'Italia, accanto alla Lancia Stratos Turbo di Carlo Facetti/Piero Sodano con il numero di gara 598 c'era l'auto di Raffaele Pinto/Arnaldo Bernacchini n. 599: era la macchina preparata dalla Lancia con la direzione di Gianni Tonti e la consulenza di Claudio Maglioli. Le differenze principali con quella sviluppata dai Facetti erano i carburatori al posto dell'iniezione, la testata con due valvole per cilindro invece di quattro e la forma degli alettoni. In gara la Stratos Turbo di Pinto/Bernacchini si ritirò per un incidento,



te, quella dei Facetti non ebbe problemi e vinse con facilità. Si potrebbe dire che la storia delle Stratos Silhouette si sia conclusa qui, infatti, alla fine dell'anno la Fiat decise di cessare le attività sportive del modello Stratos, sia nei rally, sia in pista. Ma la Silhouette Gruppo 5 dei Facetti si rivide in gara nel 1977 all'appuntamento del Giro d'Italia, con Sandro Munari/Piero Sodano. Purtroppo un inconveniente la fermò nei pressi di Modena. Gianni Tonti ricorda: "Questa vettura ci ha insegnato molto e ci ha consentito, qualche anno dopo, di costruire la Montecarlo Turbo Gr.5 che vinse per due volte il Campionato Mondiale Marche".



Giro d'Italia 1977. Sopra, Munari/Mannucci in gara sul circuito di Casale Monferrato. A sinistra, due immagini della Lancia Stratos Gr.5 Silhouette di Munari/ Mannucci alla partenza del Giro d'Italia 1977.

976-1977



# La Flavia del "maestro"

**Nel 1961 Lancia affidò ai carrozzieri esterni lo studio e la realizzazione delle versioni derivate della sua nuova 1500. Pininfarina interpretò magistralmente la Coupé in equilibrio fra sportività ed eleganza.**

**L**a Lancia Flavia berlina fu presentata nel 1960; nel contempo la Casa aveva affidato ad alcuni carrozzieri esterni le versioni Coupé, Convertibile e Sport. I maestri dello stile avrebbero lavorato su un autotelaio reso più sportivo da alcune modifiche: il passo accorciato, il motore potenziato da 78 cv a 90 cv

con due carburatori invece di uno e la leva del cambio a cloche anziché al volante. Pininfarina terminò per primo il compito che gli era stato assegnato: la versione Coupé 2+2. Fu pronto al Salone di Torino nel novembre 1961, vale a dire appena un mese dopo che alcune riviste specializzate avevano diffuso le prime

foto del prototipo "rubate" durante i collaudi. Disegnando la Flavia Coupé, Pininfarina rese un gran tributo alla Ferrari 250 GT 2+2, che egli stesso aveva disegnato poco tempo prima per il "Mago" di Maranello. Molti tratti stilistici erano identici: come la fiancata senza sbalzi eccessivi, semplice e tesa da una

nervatura a tre quarti della sua altezza, i cofani più bassi dei parafranghi e soprattutto l'inserimento nella coda del padiglione spiovente da GT "all'italiana". Questo riuscitissimo espediente permise non solo di dare slancio all'insieme, ma di ottenere una linea che consentì una buona abitabilità e un ottimo rapporto fra le parti in lamiera e le superfici vetrate. Di diverso dalla Ferrari c'erano la calandra, i fari doppi e le "pinne" sulla coda arrotondate. La notevole classe della vettura si esprime anche in un interno che accoglieva i passeggeri nel caldo abbraccio dei sedili rivestiti del famoso panno di lana Lancia oppure, a richiesta, in pelle di qualità. Il livello delle finiture e de-



*A sinistra, la Lancia Flavia Coupé in una foto ambientata che ne mette in evidenza la classe. Sotto, una pagina pubblicitaria della Lancia per la Flavia Coupé. L'assenza delle catene sulle ruote rimarca le superiori qualità della vettura nella marcia sulla neve.*

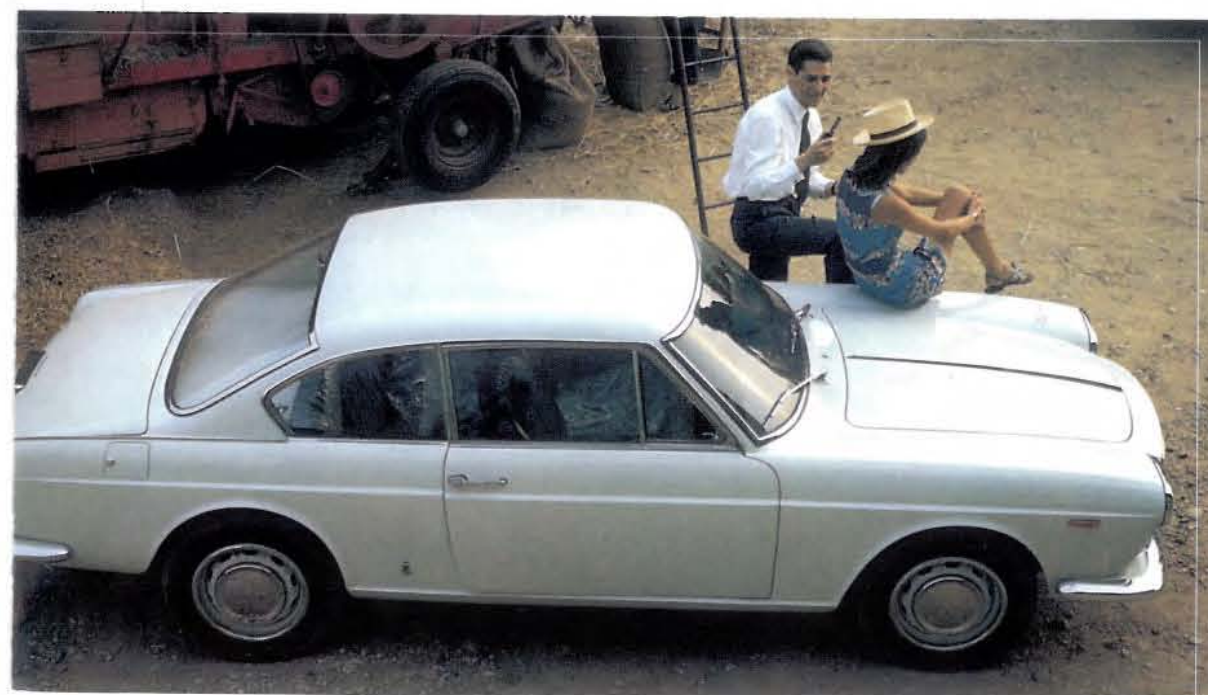


*A sinistra, il prototipo definitivo della Lancia Flavia Coupé. Sotto, la coda della Lancia Flavia Coupé.*



*A sinistra, la Lancia Flavia Coupé 1.8 a iniezione in una curiosa foto ufficiale dell'epoca. Sotto, il cruscotto di una Lancia Flavia Coupé preserie con il volante Nardi che per la produzione sarà sostituito da un altro di forma più coerente con lo stile Lancia.*

**QUANTE NE HANNO FATTE**  
Lancia Flavia Coupé: 3725 dal 1961 al 1964.  
Lancia Flavia Coupé 1800: 13.418 dal 1963 al 1968.  
Lancia Flavia Coupé 1800 iniezione: 2150 dal 1965 al 1968.







A sinistra e a destra, una delle prime Lancia Flavia Coupé in passerella al concorso d'eleganza di Rimini nell'agosto 1962.

Sotto, l'esemplare targato TO 560648 fu dato in prova a diversi giornalisti della stampa specializzata. Nella foto, la vettura mentre era in prova nelle colline bolognesi con i giornalisti di "Autosprint". Sotto, particolare del baule.



gli accessori era elevato, ma senza scadere nell'eccessiva ricercatezza.

Il comfort era quello delle vere Gran Turismo fatto di atmosfere ovattate e di oscillazioni morbide, piuttosto che quello chiasoso e di movimenti bruschi di certe sportive. Lo stesso vale per il comportamento stradale, che era adatto più ai lunghi viaggi a medie elevate che ai brevi tragitti corsi tutti d'un fiato.

La Flavia Coupé piacque incondizionatamente alla clientela alla quale era destinata. Non accadde la stessa cosa alla berlina alla quale fu rimproverato un motore poco potente in relazione al peso. La Casa pose rimedio a questo pro-

blema al salone di Francoforte del 1963, quando offrì alla clientela la possibilità di scegliere un motore a 1800 cc dai 1500 cc originali. Contemporaneamente l'opzione fu estesa anche alla clientela della Coupé. La Flavia Coupé 1,8 prima affiancò poi sostituì la 1500 conservando più o meno la stessa potenza (92 cv invece di 90) ma aumentando la piacevolezza di marcia grazie alla maggior coppia motrice e migliorando pure i consumi grazie al ritorno alla soluzione monocarburatore della berlina.

Due anni dopo al Salone di Torino la Lancia presentò un'altra graditissima novità: il motore 1800 alimentato a iniezione. L'impianto della tedesca Fag-Kugelfischer trovò facile applicazione nel motore della Flavia perché i cilindri contrapposti lasciarono ampio spazio per disporre sopra di loro l'insieme delle tubazioni e degli iniettori nella posizione migliore

per ottenere il massimo rendimento volumetrico a tutti i regimi di rotazione. Grazie all'alimentazione a iniezione, la potenza massima compì un bel balzo da 92 a 102 cv mentre contemporaneamente la coppia motrice si fece più vigorosa a tutti i regimi. Il supplemento di prezzo richiesto dalla Casa per l'alimentazione a iniezione fu fissato

in 250.000 lire, poca cosa in confronto al mezzo milione di lire richiesto dalla Mercedes per fornire lo stesso dispositivo sulla 220 SE. Le Flavia con il motore a iniezione erano riconoscibili da due soli particolari: una targhetta con la lettera "I" sulla calandra e la scritta "iniezione" in corsivo minuscolo sopra la cornice porta targa. Infatti, le altre modifiche del modello a iniezione debuttarono anche nella versione a carburatori. Si trattò di piccole modifiche di allestimento come la plancia con il rivestimento in legno, la strumentazione circolare, l'orologio e un nuovo dispositivo per disappannare il vetro posteriore. Queste modifiche portarono un leggero aumento al prezzo della 1800 a carburatori, che costò 25.000 lire in più. L'avvento dell'alimentazione a iniezione accentuò nel modello quell'equilibrio fra sportività ed eleganza che lo rese celebre e affascinò la fascia più nobile della clientela sportiva. Anche sul mercato d'epoca la Flavia Coupé è una scelta da veri signori. Come si sa, ne sono rimasti pochi e tanto basta per tenere la doman-



### LANCIA FLAVIA COUPÉ (1962-1968)

Fra parentesi i dati della versione 1800

- Numero cilindri e disposizione:** 4 boxer, anteriore a sbalzo
- Alesaggio e corsa:** 82 x 71 mm (88 x 74 mm)
- Cilindrata:** 1500 cc (1800 cc)
- Rapporto compressione:** 9,3:1 (9:1)
- Potenza massima:** 90 cv a 5800 giri/min (92 a 5200 giri/min)
- Distribuzione:** due alberi a camme nel basamento, aste e bilancieri, valvole in testa
- Alimentazione:** due carburatori Solex C35 PII-2 (un carburatore Solex C32 PAIA 8)
- Trazione:** anteriore
- Frizione:** monodisco a secco
- Cambio:** 4 marce + RM
- Rapporto al ponte:** 11/43
- Accensione:** bobina e spinterogeno
- Raffreddamento:** ad acqua con pompa centrifuga
- Tipo telaio:** solidale con la scocca
- Tipo carrozzeria:** coupé o spider a due posti
- Sospensioni anteriori:** bracci trasversali, balestra longitudinale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
- Sospensioni posteriori:** asse rigido, balestre longitudinali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** a disco sulle 4 ruote
- Passo:** 2480 mm
- Carreggiata anteriore:** 1300 mm
- Carreggiata posteriore:** 1280 mm
- Lunghezza:** 4485 mm
- Larghezza:** 1610 mm
- Altezza:** 1350 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1160 kg
- Velocità massima:** 170 km/h (173 km/h)
- Consumo:** 10,2 litri/100 km (9,6 litri/100 km)

da un po' sotto tono, con valutazioni in conseguenza mai elevate. Fra i motivi che scoraggiano eventuali acquirenti ci sono anche la

meccanica raffinata che richiede conoscenze specifiche e la scarsa reperibilità di alcuni ricambi della carrozzeria.



IL MODELLO DA COLLEZIONE

