

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

7



LANCIA FLAMINIA COUPÉ - 1958-1967



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Il primo stabilimento di via Ormea

Gli impianti di via Ormea si rivelano presto inadeguati ad assicurare un ordinato sviluppo dell'azienda. Per la Lancia si pone urgentemente il problema di una nuova sede.

Il primo esercizio della società, pur segnato dalle inevitabili difficoltà degli inizi, lasciano ben presto intravedere interessanti possibilità di sviluppo per l'impresa a cui Vincenzo Lancia aveva dato tutto se stesso. In breve, si avverte l'esigenza di nuovi spazi per organizzare più funzionalmente il lavoro dei diversi reparti in cui era diviso lo stabilimento e per ampliare l'attrezzatura meccanica. Nel 1908 viene pertanto preso in affitto un nuovo locale in corso Dante, non lontano dalla sede della Fiat, dove vengono collocati i reparti per la messa a punto e il collaudo dei veicoli. Pur consapevole della necessità di trovare una soluzione meno provvisoria al bisogno di spazio dell'azienda, Lancia preferisce rinviare a tempi migliori una scelta più

impegnativa in considerazione della tempesta finanziaria che aveva investito l'economia italiana e che rendeva incerte le prospettive del settore ponendo una seria ipoteca sulle stesse possibilità di sopravvivenza per un'impresa come la Fiat.

Due anni più tardi la crisi poteva dirsi ormai superata e Vincenzo Lancia decideva di dar corso a un ulteriore ampliamento del suo stabilimento, che sarebbe arrivato a occupare l'intero isolato compreso tra le vie Donizetti-Ormea-Petrarca e Giura.

Malgrado la superficie dell'impianto (circa 3300 metri quadrati) fosse ormai quella di una impresa di medie dimensioni, analizzando l'organizzazione dei reparti è facile accorgersi che la Lancia degli inizi era più simile a una grande bottega artigiana che un moderno stabilimento industriale. I volumi produttivi rimanevano assai modesti

Un quartiere popolare del centro di Torino negli anni Dieci del Novecento.





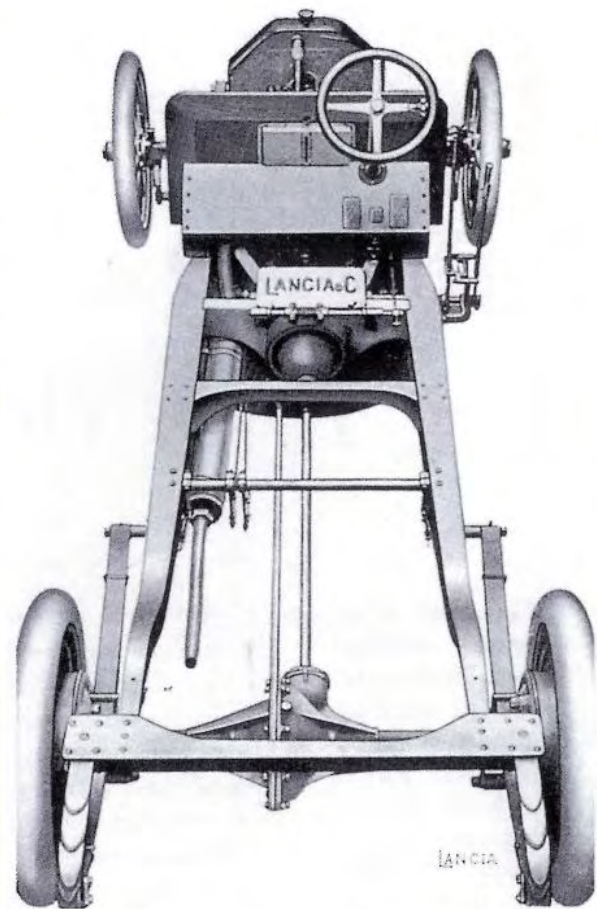
(qualche centinaio di vetture l'anno), così come contenuto appariva il numero delle maestranze, segnate dalla forte prevalenza dei vecchi operai di mestiere, ciascuno caratterizzato da un proprio personale corredo di attrezzi da lavoro. Inoltre lo stabilimento non disponeva ancora né di un reparto fonderia né di quello di carrozzeria, ragion per cui si doveva appoggiare a fornitori esterni.

Più in generale, era la consistenza del macchinario ad apparire modesta, benché non mancassero alcune macchine utensili di nuova generazione (come i torni Hendey-Norton importati direttamente dagli Stati Uniti). Eloquente, in proposito, il confronto con la Fiat nel cui bilancio, nel 1907, la voce macchinario e attrezzi figurava contabilizzata per 3 milioni e mezzo di lire contro un valore di poco più di 200.000 lire della Lancia.

Eccellenza tecnica

Nelle officine di via Ormea, dopo il primo chassis prodotto nel tardo autunno del 1907 e dotato di un motore a quattro cilindri biblocco di 2543 cc (successivamente denominata modello Alpha), verranno realizzati altri tre modelli: la Dialpha, nel 1908, una sei cilindri leggera in grado di raggiungere una velocità di oltre 110 chilometri orari, la Beta, con motore da 3120 cc e infine la Gamma, nel 1910, la più veloce fra le prime vetture costruite dalla Lancia.

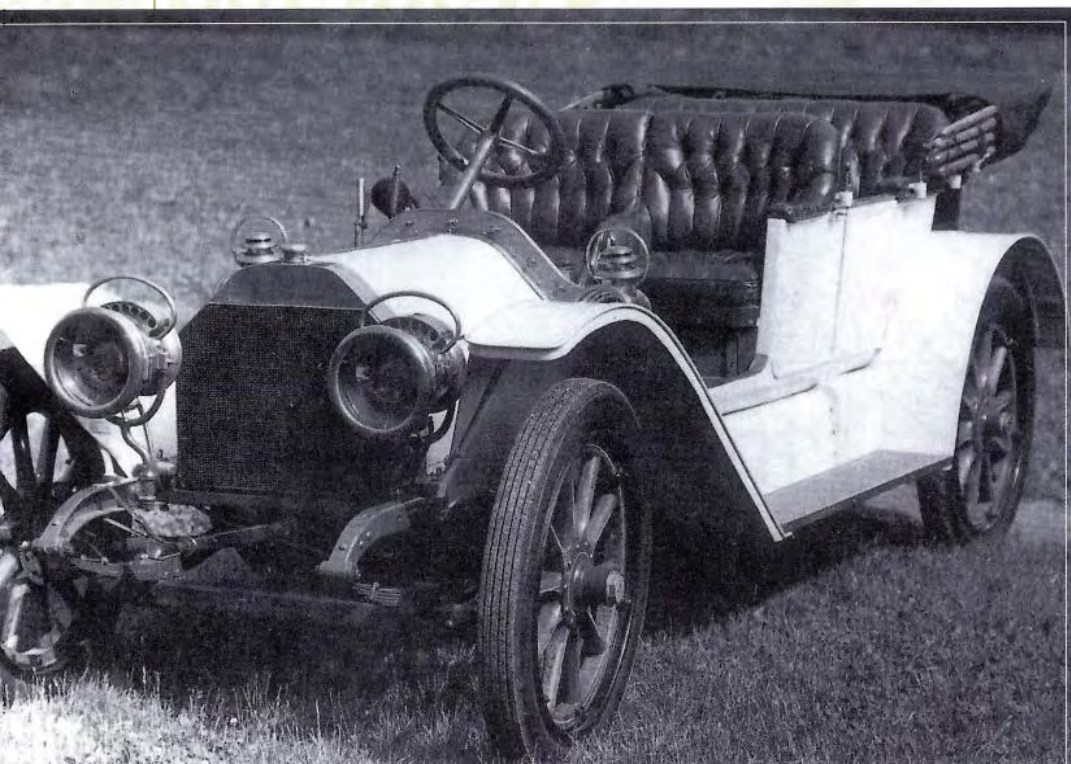
Diversi per caratteristiche e disegno, i modelli prodotti dalla Lancia erano contraddistinti da una comune ispirazione progettuale volta a conciliare l'eleganza delle forme con la leggerezza del mezzo e l'affidabilità delle parti meccaniche. Caratteristiche che gli appassionati mostravano di apprezzare, come non mancavano di rilevare le riviste di settore, richiamando anche il profilo medio-alto della clientela Lan-



cia. Un *target* necessariamente ristretto in un paese povero come l'Italia del tempo, capace tuttavia di assicurare all'impresa una clientela elitaria fedele e affezionata. Dal canto suo Lancia rimase fedele all'originaria ispirazione, riuscendo a dare alle sue vetture un'*allure* particolare che derivava dall'innovazione tecnica e tecnologica.

Col secondo decennio del nuovo secolo, i tempi sembravano maturi per un salto di qualità. Il vecchio impianto di via Ormea aveva fatto il suo corso e urgevano soluzioni capaci di rispondere alle esigenze di una produzione in rapida crescita.

Come già avevano fatto numerose imprese, anche la Lancia scelse di abbandonare il centro cittadino e di portarsi al di fuori della barriera daziaria, nella cintura esterna, dove il costo delle aree era minore. Il nuovo stabilimento sarebbe sorto in borgo San Paolo, approdo naturale di migliaia di lavoratori che dalle vicine campagne affluivano a Torino, attratti dal lavoro nell'industria, che, "piovesse o nevicasse", garantiva un salario fisso.

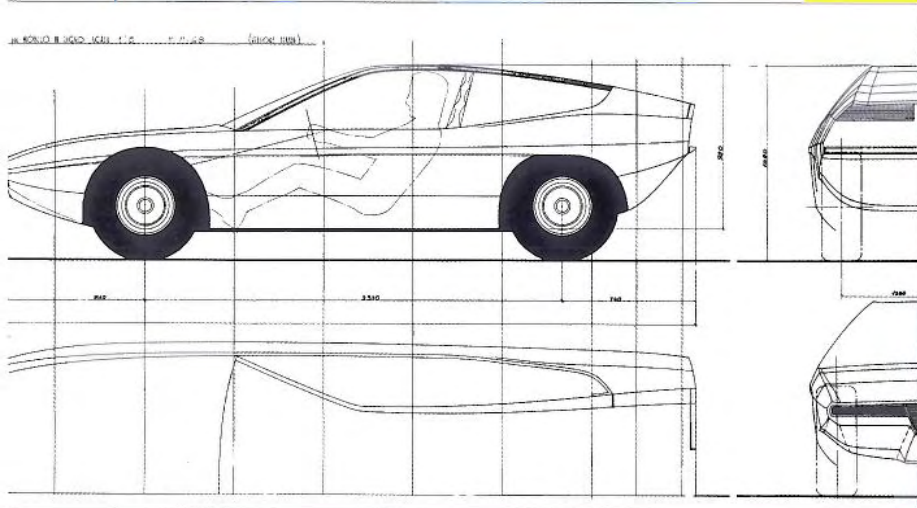
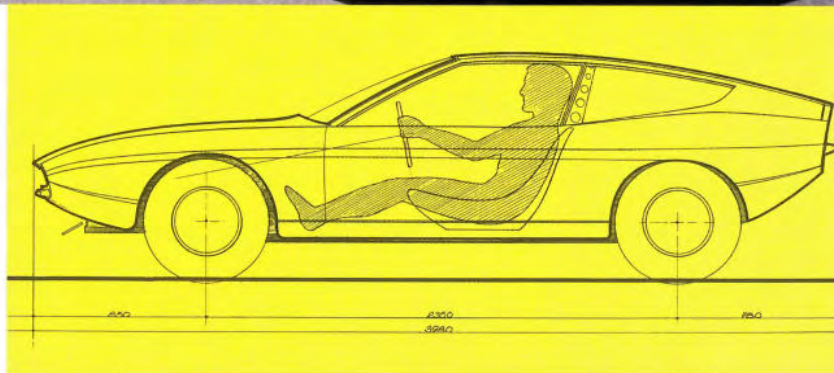
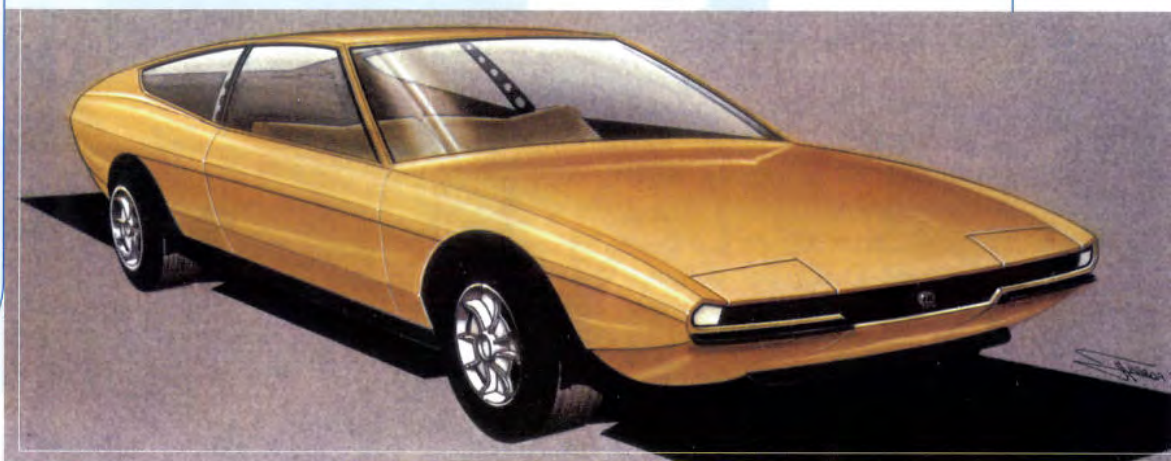


Sopra, il disegno dell'autotelaio della Lancia 12 HP Alpha del 1908. A sinistra, un modello Lancia 15 HP Beta del 1909.

Un esemplare più che raro: unico

La Lancia Fulvia Competizione carrozzata da Ghia nel 1969 non ebbe seguito produttivo, ma stabilì nuovi parametri estetici che poi furono sviluppati su altre vetture.

La Lancia Fulvia Competizione carrozzata da Ghia è un'auto esclusiva. Fu realizzata in un solo esemplare nel 1969 come le grandi fuoriserie degli anni Trenta e Quaranta. La sua unicità può apparire anomala per un'epoca in cui non esisteva più la clientela ricca di denaro e di buon gusto che alimentava il mercato degli esemplari unici. Da molto tempo ormai i carrozzieri avevano abbandonato la politica delle creazioni esclusive per orientarsi verso le piccole serie che consentivano di ripartire i costi su un numero di esemplari sufficienti per abbattere i prezzi e avvicina-



re la nuova clientela non più disposta a spendere follie, ma solo un po' di denaro in più rispetto a un'auto di serie. L'apparente anomalia della Fulvia Competizione, che richiede un investimento di un certo rilievo, si spiega con la strana situazione sia della carrozzeria Ghia sia della Lancia alla fine degli anni Sessanta.

In alto, uno degli schizzi eseguiti dal designer Tom Tjaarda per individuare lo stile della Lancia Fulvia Competizione. Sopra, il "figurino" con le forme definitive. A sinistra, il disegno completo degli assi di riferimento per eseguire il modello in legno.

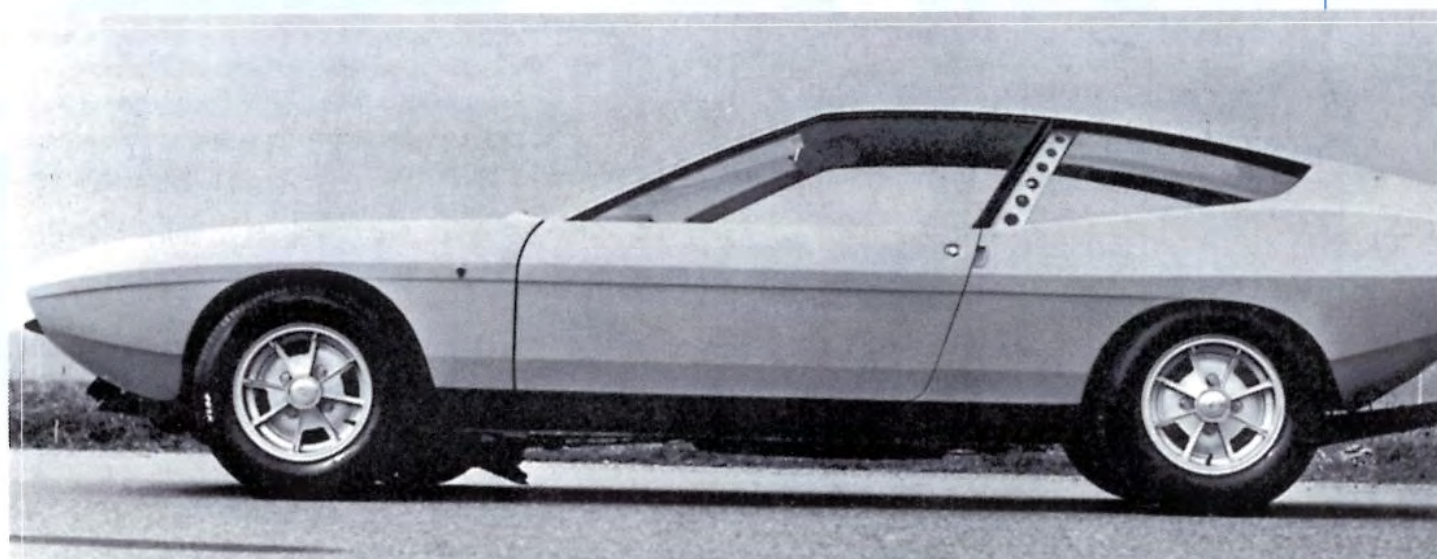


A sinistra, la Lancia Fulvia Competizione vista di tre quarti anteriore. Si notano il muso affilato, il piccolo spoiler sotto la calandra, i fari a scomparsa e la sezione a trapezio delle creste dei parafranghi. Sotto, la vettura vista da dietro. Si nota la sezione a trapezio dei montanti posteriori che riprendono le linee dei parafranghi anteriori e che si concludono nei fanaletti. In basso, nella vista di lato si nota la concentrazione delle masse nella parte posteriore in controtendenza con le altre Fulvia dove l'enfasi è sul davanti.

Nel 1967 l'ex pilota argentino Alessandro De Tomaso, con un'operazione finanziaria dai contorni non del tutto limpidi, aveva acquistato il controllo della carrozzeria Ghia, con la vaga idea di rilanciarla ed eventualmente rivenderla. La Lancia intanto stava attraversando uno dei periodi più bui della sua storia: migliaia di vetture finite ingombravano invendute i piazzali degli stabilimenti torinesi mentre a Bolzano erano gli autocarri che ingombravano lo spazio degli stabilimenti Lancia-Veicoli industriali. Nei primi mesi del 1969, quando parti il progetto della Fulvia Competizione, il futuro della Ghia (che poi fu ceduta alla Ford) e quello della Lancia (che poi entrò nel Gruppo Fiat) non era ancora delineato. Oggi, a quasi quarant'anni di distanza si può ipotizzare che la Fulvia Competizione sia stata concepita come una scorciatoia di De Tomaso per mettere il naso negli affari della Lancia. Ma torniamo alle dichiarazioni rese all'epoca dai progettisti, secondo i quali la Lancia Fulvia Competizione doveva essere allo stesso tempo l'ipotesi di una macchina da corsa evoluta dal con-



cetto Fulvia HF, un manifesto pubblicitario per attirare l'attenzione sul marchio Ghia nei saloni dell'auto infine, l'archetipo di una eventuale produzione in serie. La Fulvia Competizione fu effettivamente costruita seguendo queste linee guida, ma ponendo un particolare accento sulle corse. Proprio pensando alle competizioni, il designer Tom Tjaarda che guidò il progetto, stabilì di usare alluminio leggero per la carrozzeria, riservando l'acciaio ai rinforzi





A sinistra, la coda della Lancia Fulvia Competizione con lo spoiler posteriore regolabile in altezza fissato nella posizione più estesa.

strutturali, come il roll-bar integrato nei montanti centrali. Sempre pensando alle competizioni, il designer decise di applicare alla parte posteriore un alettone, la cui efficacia nelle auto con la trazione anteriore era ancora tutta da verificare. Con l'idea di facilitare la sperimentazione, realizzò un alettone regolabile in altezza, che nella posizione di riposo si integrava perfettamente nella superficie della coda senza interrompere la linea di raccordo con il padiglione.

Dalla motivazione di ridurre i pesi in funzione delle corse derivò pure la decisione di ridurre all'essenziale sia la finitura esterna, sia

quella degli interni per la quale non fu previsto altro rivestimento oltre a quello dei sedili. Dall'idea che la vettura doveva essere un "manifesto pubblicitario" nei saloni dell'auto nacquero alcuni aggiustamenti meccanici tesi a ottenere le peculiarità estetiche delle "show car", cioè linee inedite integrate in un assieme armonioso e stilisticamente piacevole. Tom Tjaarda considerò che il motore e la trasmissione della Fulvia posizionati tutti nella parte anteriore condizionavano negativamente il progetto. Per dare soluzione a questo problema agì nel senso diametralmente opposto a quello di Ercole Spada, il designer che quattro anni prima aveva disegnato la Lancia Fulvia Sport Zagato concentrando le masse nel muso per enfatizzare che la potenza era nella parte anteriore. Tjaarda al contrario cercò un mezzo per aggiustare la meccanica in modo da potere snellire il muso e rastremare lo sbalzo frontale. In questa ricerca lo aiutò Alessandro De Tomaso, il quale convinse i tecnici della Lancia che il motore poteva essere abbassato senza compromettere gli organi a esso collegati o vicini. Il problema fu quindi risolto facendo ruo-



A destra, l'immagine mette in risalto le linee basse dell'auto. Sopra, il tetto e il roll-bar visti dall'interno. Le lamiere d'alluminio e i rivetti lasciati a vista erano tipici della finitura delle auto da competizione. Sotto, il posto di guida da corsa.





tare il gruppo motore-cambio-trasmissione in avanti attorno all'asse del differenziale e abbassando il caratteristico telaio ausiliario della Fulvia di circa 3 centimetri. A questo punto il designer si rese conto che gli organi meccanici sporgevano troppo dal grembiale sotto la vettura, decise perciò di mimetizzare la protuberanza con uno spoiler al quale furono attribuite anche le funzioni di aletta aerodinamica e di convogliatore dell'aria al vano motore. L'intervento sulla meccanica riguardò anche le sospensioni posteriori, dove due bracci oscillanti sostituirono il ponte rigido originale sia per abbassare la vettura, sia per dare spazio a un grande serbatoio del carburante nel vano posteriore.

In effetti, le modifiche meccaniche consentirono di realizzare una coupé molto bassa e filante. Fra le peculiarità del disegno di Tom Tjaarda si fece notare il muso con la calandra sottilissima, che tuttavia richiamava l'immagine della Fulvia con il trapezio delimitato nella parte inferiore dal paraurti diviso in due e nella parte superiore dal bordo dei fari a scomparsa. Nella vista laterale apparvero interessanti i cinque spigoli che percorrevano la fiancata come risultato delle intersezioni di altrettanti piani e soprattutto il montante centrale con funzione di roll-bar che si vedeva all'interno. Questo tipo di costruzione arrivava per la prima volta all'automobile dall'architettura, dove era definita "curtain-wall" e si stava affermando nei grattacieli americani con la struttura resistente nascosta da pannelli esterni di vetro privi di funzione portante.

Nei saloni dell'auto del 1969 la Lancia Fulvia Coupé svolse egregiamente uno dei ruoli che le erano stati assegnati: quello di ambasciatrice della carrozzeria Ghia. Mancò invece il suo ruolo nella produzione in serie e anche nelle competizioni dalle quali aveva preso il nome. Non corse mai perché nell'autunno del 1969 la Lancia entrò a far parte del Gruppo Fiat, che attuò altri programmi sia per le corse, sia per la produzione. Questa bella vettura, comunque, lasciò un'eredità di un certo peso. Le stesse linee caratterizzarono il prototipo Mustela disegnato da Tom Tjaarda per la Ford, che poi lo utilizzò per la revisione stilistica della Capri seconda serie. Alessandro De Tomaso ne applicò poi alcuni elementi stilistici alla sua Pantera.

Sopra, la vettura con la targa di prova per i collaudi su strada. Sotto, la Lancia Fulvia Competizione durante un raduno del Lancia Club alla fine degli anni Novanta. L'auto, oggi, è di proprietà di un importante collezionista.



Fuoriserie di serie

Per l'eleganza della linea e la ricchezza delle finiture la Lancia Flaminia Coupé mostrò tutte le caratteristiche dell'auto esclusiva anche se fu costruita in oltre cinquemila esemplari.

La Flaminia Coupé rimase nel listino Lancia dal 1959 al 1967, otto anni cruciali per lo stile dell'auto. In quell'arco di tempo i soli cambiamenti estetici apportati alla vettura riguardarono la presa d'aria sul cofano diventata più grande

con il motore più potente del 1962, e i fanali aggiornati al Nuovo Codice della Strada. L'assenza di modifiche di rilievo per un periodo di produzione così lungo rivela quanto fosse eccezionale la qualità del design. La Lancia Flaminia Coupé, armoniosa e di pacata bellezza, è una delle automobili più eleganti della sua epoca e ancora oggi presenta le caratteristiche del capolavoro. La linea deriva dai prototipi Florida che Pinin Farina realizzò fra il 1955 e il 1956 su autotelai Aurelia B56. Con queste straordinarie fuoriserie "Pinin" partecipò ai più importanti concorsi d'eleganza e

Brigitte Bardot posa sul cofano della sua Flaminia Coupé.

ai saloni dell'auto. I consensi della critica internazionale superarono le aspettative e quelle linee fissarono un nuovo punto di riferimento per lo stile automobilistico. Dopo avere visto la Lancia Florida non solo i responsabili della Lancia, ma anche quelli della francese Peugeot e del gruppo inglese BMC chiesero a Pinin Farina di applicare quello stile ai loro futuri modelli. Guardando le fuoriserie Florida e la Flaminia sia berlina sia coupé ci si rende conto che il sereno equilibrio dei volumi e la sottile tensione dei diedri che caratterizza le fiancate e, più in generale, la perfezione dell'insieme, non sono un risultato casuale. Si tratta piuttosto di un processo di purificazione e di fluidificazione avven-

nuto per stadi successivi. Rispetto alle Florida, specialmente alla prima, la Flaminia Coupé ha un aspetto meno provocatorio. Pur mantenendo la finezza formale del trattamento della coda e della fiancata, stempera in soluzioni più omogenee alcune scelte che nella prima Florida apparvero un po' forzate. Nella nuova interpretazione fornita con la Flaminia Coupé il decano degli stilisti italiani rese ancora più percettibile la silenziosa rivoluzione con la quale fuse lo spirito classico delle Lancia nelle linee piane e tese del nuovo stile. Sulle fiancate lisce, solide e appena solcate da diedri, le masse sopra la linea di cintura si inseriscono con vigore, affermando la destinazione di classe del model-



A sinistra, Roma, ottobre 1955. Concorso d'Eleganza del Pincio. Sfila la Lancia Aurelia Florida carrozzata da Pinin Farina. Sopra, a sinistra, la Florida II del 1957 realizzata su base meccanica Flaminia.



Sopra, la Lancia Flaminia Coupé in un servizio fotografico realizzato nel 1959 a Portofino. A sinistra, la vettura davanti al nuovo stabilimento Pinin Farina a Grugliasco. Sotto, l'attrice Marisa Del Frate mentre ritira la sua Flaminia Coupé nel nuovo stabilimento: Sergio Farina e Renzo Carli assistono alla consegna col manager della diva. A sinistra, il condizionatore dell'aria della Lancia Flaminia Coupé esposta al salone di Torino del 1959.





A destra, una Lancia Flamini Coupé 3B del 1964. Soltanto i piccoli monogrammi 3B sul cofano e sul baule permettono di identificare la versione a tre carburatori.



quella orizzontale perché la trasmissione della memoria della Casa rappresentava per lui un elemento importante. Tuttavia, si rese conto che trasgredire la tradizione era condizione necessaria per portare la linea del cofano sotto il livello dei parafranghi, come conveniva in un'auto veramente moderna. La calandra della Flamini fissò il "volto" nuovo della Lancia ed esprime la nuova immagine della Casa. Il carrozziere mise in risalto questo elemento compositivo facendovi convergere visivamente le linee e gli spigoli vivi del frontale. Pinin Farina sottolineò poi la compostezza e la sobria "ricchezza" del modello curando anche i dettagli, come gli accessori e l'arredamento interno. Il risultato finale appare ancora oggi di grande qualità e autorevolezza senza ricadute nella banale ricerca dell'effetto.

Sopra, una Flamini Coupé nei pressi del Passo della Raticosa nelle mani di un pilota che la usava per le ricognizioni sui percorsi delle gare in salita. A sinistra, un sorpasso in curva, manovra poco ortodossa per un vero lancista, ma l'agilità della Flamini Coupé facilita l'operazione. Sotto, a sinistra, la Lancia Flamini Coupé 3B esposta nella mostra itinerante Tour Italian Design 2006. Sotto, a destra, la stessa vettura ospite d'onore a Montecarlo per la Monaco Classic Week 2007, manifestazione per imbarcazioni d'epoca. Il motore della Lancia Flamini equipaggiò, infatti, diverse imbarcazioni da corsa.

LAPRODUZIONE

Totale con guida a sinistra: 6.051 esemplari
Totale con guida a destra: 233 esemplari
Totale generale: 6.284 esemplari

stile, potremmo definire la Flamini Coupé una fuoriserie di serie che incorporò i pregi della Florida a un prezzo che, seppur elevato (3.340.000 lire dell'epoca), era pur sempre da vettura di produzione. Grazie alle qualità estetiche, al motore potenziato e al passo corto che conferì una buona agilità alla vettura, la Flamini Coupé ottenne un successo di vendite superiore a quello della berlina. La Flamini Coupé debuttò per la stampa negli ultimi mesi del 1958 come anticipazione della gamma 1959. L'effettiva

produzione del modello iniziò nel 1959. Quasi subito divennero di serie i freni a disco, che nei primissimi esemplari erano forniti a richiesta con supplemento di prezzo. Di serie fin dall'inizio vi fu invece la selleria in pelle (con supplemento di prezzo nella berlina) e il comando del cambio a cloche (al volante nella berlina). Rispetto alla versione "quattro porte" cambiarono pure il rapporto di compressione e altre regolazioni, la potenza arrivò così a 119 cv. Alla fine del 1959 la Lancia presentò una Flamini Coupé equipaggiata con un condizionatore dell'aria di produzione italiana e annunciò che dall'anno successivo sarebbe stato disponibile come optional. Negli ultimi mesi del 1961 aggiornò le fusioni d'alluminio prolungandole all'uscita del motore e all'entrata del gruppo cambio/differenziale per potere impiegare un albero di trasmissione più corto. Nel 1962 presentò la seconda serie distinta dalla sigla Flamini Coupé 3B. Le novità della seconda serie riguardarono il carburatore triplo corpo Solex C35 P3/1 e altri piccoli

LANCIA FLAMINI COUPÉ (1958-1967)

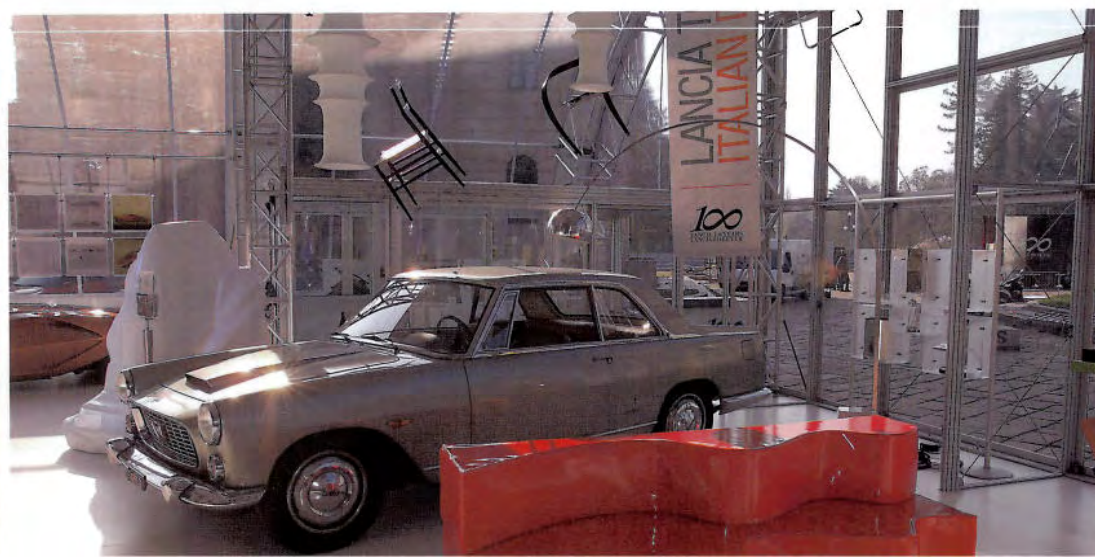
Fra parentesi i dati della Flamini Coupé 3B 2.8 prodotta dal 1963

- Numero cilindri:** 6 a V di 60°
- Alesaggio x corsa:** 80 x 81,5 mm (85 x 81,5 mm)
- Cilindrata totale:** 2458 cc (2775 cc)
- Potenza massima:** 119 cv a 5100 giri/min (140 cv a 5400 giri/min)
- Rapporto di compressione:** 9:1
- Distribuzione:** albero centrale, valvole in testa, aste e bilancieri
- Alimentazione:** carburatore Solex C40 PAAI (tre Solex C35 P3/1)
- Impianto elettrico:** 12 V
- Cambio:** a 4 marce più RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 12/47 (13/49)
- Tipi costruzione:** scocca portante
- Sospensioni anteriori:** ruote indipendenti, bracci trasversali, molle a elica, barra stabilizzatrice
- Sospensione posteriore:** tipo De Dion, balestre longitudinali, ammortizzatori telescopici, barra Panhard
- Sterzo:** a vite e settore
- Freni:** idraulici a disco
- Pneumatici:** 175x400
- Passo:** 2750 mm
- Carreggiata anteriore:** 1368 mm
- Carreggiata posteriore:** 1370 mm
- Lunghezza:** 4680 mm
- Larghezza:** 1740 mm
- Altezza:** 1420 mm
- Peso a secco:** 1440 kg (1470 kg)
- Velocità massima:** 170 km/h (181 km/h)

lo. La parte posteriore del padiglione condensò i risultati di una ricerca formale iniziata nel 1953 con la Ferrari di Ingrid Bergman, caratterizzata dalle pinne caudali che nascevano dal tegolino sopra il lunotto. Nella Flamini le pinne proseguirono fino a dare forma ai

vertici del fanaletti che chiudevano la composizione. Nel frontale della Flamini Coupé il carrozziere confermò la soppressione della classica calandra Lancia a scudo verticale. Il carrozziere non compì a cuor leggero il passaggio dalla classicità della calandra verticale a

Viste le origini e la qualità dello



ritocchi che insieme garantirono la potenza di 128 cv e la velocità massima di 178 km/h. Nell'ottobre 1962 al Salone di Francoforte debuttò l'evoluzione conclusiva con la cilin-

drata maggiorata a 2775 cc. La nuova versione offrì un netto miglioramento di prestazioni con la potenza che salì a 140 cv e la velocità massima che superò i 180 km/h.



IL MODELLO DA COLLEZIONE