

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

12



LANCIA FLAMINIA PRESIDENZIALE - 1957



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Settembre 1920: la grande paura

In una Torino ormai segnata dalla presenza delle grandi fabbriche la fine della guerra coincide con un forte conflitto sociale, culminato nel settembre del 1920 nell'occupazione delle fabbriche.

Rientrati dal fronte segnati dalla drammatica esperienza della vita di trincea e della guerra, per molti il reinserimento nella vita civile si presentava difficile a causa dell'effetto combinato della crisi delle grandi fabbriche, alle prese con il problema di riconversione alle produzioni di pace, e del carovita che falciava implacabilmente salari e redditi. In questo scenario è inevitabile l'esplosione di una accesa conflittualità tanto nelle campagne quanto, e più, nelle città del triangolo industriale. Nel 1919 si registra in Italia un crescendo di agitazioni e si contano ben 1662 scioperi, con un perdita di oltre un milione di giornate di lavoro. Nei maggiori centri come Milano e Torino, il numero degli scioperanti moltiplicato per le giornate di astensione dal lavoro raggiunge l'impressionante cifra di oltre tre milioni. Solo alla Fiat si contano 800 vertenze. Ciò che colpisce non è solo l'estensione e la durata della protesta, che sul piano salariale coglie obiettivi importanti, anche se subito erosi dall'inflazione, quanto il fatto che il succedersi delle agitazioni vanifica l'idea stessa di una disciplina interna, minacciando la tenuta dell'organizzazione aziendale.

Il punto più alto dello scontro viene raggiunto sul finire dell'estate del 1920. Le richieste di nuovi miglioramenti sala-



Prigionieri di guerra austriaci al lavoro nelle acciaierie di Terni nel primo dopoguerra.

riali e normativi avanzate dal sindacato degli operai meccanici vengono giudicate inaccettabili dalla controparte, determinata a non fare ulteriori concessioni. Ne segue fatalmente un inasprimento della lotta: alla decisione sindacale di rallentare il lavoro attraverso una minuziosa osservanza dei regolamenti di fabbrica e il rifiuto dei cottimi, le aziende rispondono con la serrata. Si muove per prima l'Alfa Romeo, che il 30 agosto decreta la chiusura dello stabilimento, seguita da altre imprese metalmeccaniche. La decisione di procedere alla serrata innesca una risposta non meno estrema da parte delle maestranze che procedono all'occupazione dei luoghi di lavoro. A Torino e nei grandi centri industriali la tensione è altissima. Respinta l'idea di una prova di forza, il governo guidato da Giovanni Giolitti si limita a un'azione di controllo e di prudente attesa del rifluire, inevitabile, del movimento. Lo stesso fronte



imprenditoriale oscilla fra pulsioni oltranziste e consapevolezza della necessità di una soluzione negoziale, che consenta una pacifica conclusione del prolungato braccio di ferro che paralizza l'attività produttiva del Paese. Dopo che il governo, accogliendo le richieste sindacali, si impegna ad approvare una legge sul controllo operaio, che nei fatti non entrerà mai in vigore, gli operai recedono dall'occupazione e la situazione, a partire dai primi giorni di ottobre, può avviarsi lentamente alla normalità.

Tuttavia resistono alcuni focolai di protesta e in alcune fabbriche torinesi come la San Giorgio, la Dubosc e la stessa Lancia l'occupazione continua. Il nodo della vertenza era la definizione del pagamento alle maestranze del lavoro effettuato nei giorni dell'occupazione. Finalmente il 7 ottobre "La Stampa" può annunciare il raggiungimento dell'accordo anche alla Lancia "sulle linee essenziali già concordate con le altre Ditte".

Divisione tra operai e impiegati

La situazione all'interno della fabbrica di Borgo San Paolo, che nei giorni dell'occupazione non aveva conosciuto punte di particolare asprezza, tuttavia è lungi dall'essere tornata tranquilla. Di lì a qualche giorno, lo stesso giornale segnala il verificarsi di nuove tensioni. In seguito alla protesta di alcuni operai nei confronti di "qualche capo", si erano accese piccole scaramucce culminate nel "maltrattamento" di alcuni impiegati. Nulla di grave, ma sufficiente a indurre gli altri impiegati a sospendere il lavoro in segno di solidarietà con i colleghi.

L'episodio, certamente marginale, era un segno eloquente che la grande paura di settembre non aveva solo diviso l'opinione pubblica, portando alla luce una domanda di ordine in polemica con la condotta attendista del vecchio senatore Giolitti e dell'establishment liberale, ma aveva sancito l'esistenza di una frattura all'interno degli stessi lavoratori fra operai e impiegati, che avrebbe segnato a lungo l'evoluzione delle relazioni industriali.

Sopra, Giovanni Giolitti (a destra) ritratto nel 1911 con il ministro degli Esteri Di San Giuliano.
Sotto, operai in sciopero a Reggio Emilia nel 1920.





Flavia Coupé: incredibile metamorfosi

Nata per garantire comfort ed elevate velocità nei viaggi delle famiglie ricche, la Flavia Coupé divenne una vera auto da corsa nelle mani dei gentlemen driver riuniti nella Squadra Corse HF.

I rally degli anni Sessanta non erano come quelli d'oggi dove conta soprattutto la velocità, ma prove impossibili basate su affidabilità e costanza delle prestazioni. Li chiamavano "rally scassa macchine" e nella sostanza erano simili agli attuali percorsi di prova per i fuoristrada. Erano i tempi in cui i gentlemen driver di fede lancista riuniti dal 1963 nella Squadra Corse HF portarono in gara le Flavia Coupé. Si trattava di auto incredibili, robuste come carri armati e versatili come i loro piloti che le impiegavano con identica passione nei rally e nelle gare di velocità in pista e in salita. Le Flavia Coupé erano tanto versatili che per passare da un tipo di competizione all'altro bastava aggiungere o togliere



Sopra, Leo Cella in una delle prime gare affrontate dalla Lancia Flavia Coupé: il durissimo Rally dei Fiori che si svolse il 24 febbraio 1963 nell'entroterra sanremese.

Sotto, la stessa auto impiegata da Leo Cella nel Rally dei Fiori partecipò ad altre corse nel 1963. Eccola il 7 aprile nella gara in salita Stallavena-Boscochiesanuova guidata da Franco Patria.



Le corse | 1963-1966



A sinistra, Paolo Renier ottenne diversi buoni risultati con la Lancia Flavia Coupé. Ecco il 31 maggio 1964 alla partenza della gara in salita Bologna-Passo della Raticosa.

Sotto, 10 aprile 1965. Carlo Fagioli in gara ad Ancona con la Flavia Coupé targata TO 674624 nella salita intitolata al padre Luigi Fagioli, campione automobilistico degli anni Cinquanta. In basso, l'equipaggio femminile Marie Claude Beaumont/Claudine Bouchet alla fine di una tappa del Rally di Montecarlo 1965, accanto alla Flavia Coupé targata TO 674625.

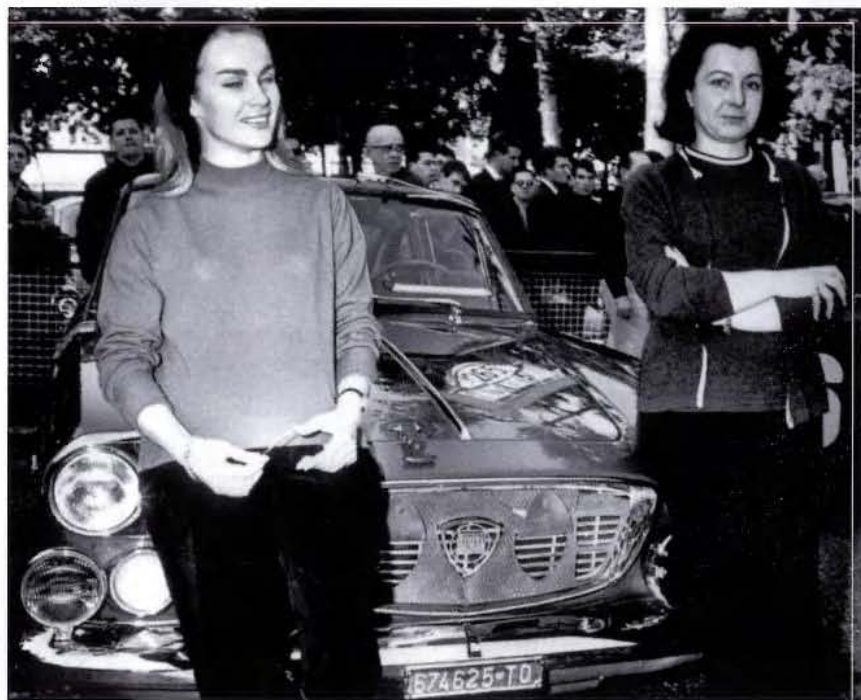


re qualche accessorio come il serbatoio di grande capacità che serviva solo per le lunghe gare in pista del Campionato Europeo Velocità e i fari di profondità che servivano soltanto per i rally. Qualche volta un accessorio rimaneva in sede anche se era inutile o peggio controproducente per un certo tipo di competizione. Era il caso del terzo tergicristallo che era utile solo per i rally, ma si lasciava in sede anche per le gare in pista perché era complicato da smontare.

Il motore delle Flavia Coupé da corsa era la nota "scultura meccanica" molto ben congegnata e molto ben costruita della versione normale con una modesta elaborazione che ne elevava la potenza senza intaccare la leggendaria affidabilità. Tale motore era fantastico nell'uso prolun-

gato, ma non sopportava le elaborazioni oltre un certo limite perché la combinazione dei cilindri orizzontali contrapposti con il carter umido rendeva problematica la circolazione dell'olio oltre i 6500 giri/min. Anche per questo le

Flavia Coupé 1.8 erano meno potenti delle Alfa Romeo GTA e delle Ford Cortina Lotus, tanto per citare due fra le più dirette avversarie. Erano anche più pesanti e più impegnative da guidare: erano sotto-sterzanti nelle curve lente e sovra-sterzanti in quelle veloci, proprio l'opposto di ciò che piace ai piloti. Gli assi nella manica delle Flavia Coupé, oltre l'affidabilità, erano la trazione anteriore e la distribuzione dei pesi che gravava per il 61% sull'avantreno. Ciò garantiva un ottimo inserimento in curva, una insospettabile agilità e una formidabile motricità sui terreni difficili. Inutile riferire che proprio nelle condizioni di gara più difficili le Flavia Coupé della Squadra Corse HF diedero i migliori risultati. Nel 1963, in attesa dell'omologazione della versione





1800, la Squadra Corse HF gareggiò con le Flavia 1500 berlina e Coupé ottenendo un'affermazione strepitosa nel Rally dei Fiori, dove le Coupé di Franco Patria e Leo Cella si classificarono prima e seconda assolute seguite dalla berlina di Piero Frescobaldi e da altre tre Flavia Coupé.

Nello stesso anno e con le stesse vetture Cella si distinse nel Campionato Europeo Turismo, vincendo fra l'altro nella propria categoria al Mont Ventoux davanti alle Alfa Romeo, mentre Patria vinse il Campionato Italiano Velocità Turismo nella classe 1600. La prima grande prova europea delle Flavia Coupé 1.8 appena omologate fu il Rally di Montecarlo 1964. Cinque gli esemplari alla partenza, uno dei quali affidato allo specialista francese René Trautmann. Tutti conclusero la gara. I migliori furono Piero Frescobaldi/Romolo Rossi, tredicesimi assoluti e Franco Patria/Piero Bagnasacco, ventesimi assoluti. Nello stesso anno le Coupé 1800 gareggiarono anche in pista e in salita ottenendo decine di vittorie di classe con i gentlemen driver Leo Cella, Franco Patria, Giorgio Pianta, Claudio Maglioli, Massimo Natili, Marco Crosina, Piero Frescobaldi, Fiorenzo Genta, Armeno degli Innocenti, Cigi Taramazzo e altri. Alcuni di essi corsero anche con le Flavia Sport Zagato nel-

la stessa categoria delle Flavia Coupé, sulle quali avevano un certo vantaggio pesando diverse decine di chili meno.

I successi delle Flavia spinsero la Casa a impegnarsi direttamente nelle competizioni e posero le basi tecniche e umane per il prodigioso balzo avanti nei rally che la Lancia compì con le Fulvia Coupé HF 1.6, le Stratos, le Rally 037 e le Delta a trazione integrale permanente nelle varie versioni.



In alto, la Lancia Flavia Coupé di Marco Crosina e Claudio Maglioli in un passaggio del Rally di San Martino di Castrozza.

Sopra, 3 settembre 1965. Filippi/Piovene alla partenza del Rally di San Martino di Castrozza con la Flavia Coupé ufficiale targata TO 674623. A sinistra, 5 settembre 1965.

Il gentleman driver fiorentino Armeno degli Innocenti in gara nella salita Pieve Santo Stefano-Passo dello Spino.



corse 1963-1966



A destra, Roberto De Villa accanto alla Flavia Coupé con la quale partecipò all'Incontro Italia-Urss che si svolse a Monza il 26 settembre 1965. Sotto, 24 febbraio 1966. La Lancia Flavia Coupé di René Trautmann e Claudine Bouchet in un guado del Rally dei Fiori.

La Lancia decise il grande passo nel 1965 quando dall'esperienza della Squadra Corse HF fece nascere il Reparto Corse Lancia. Il primo atto della nuova realtà ufficiale fu l'allestimento di una mezza dozzina di Flavia 1.8 Coupé destinate al Rally di Montecarlo. In seguito anche questo piccolo lotto di Flavia Coupé "ufficiali", come i precedenti e i successivi, gareggiò infaticabilmente nei rally, nelle piste e nelle salite di ogni angolo d'Europa. Segni distintivi di queste formidabili Lancia: il colore rosso, il motore elaborato, il blando alleggerimento ottenuto abolendo l'antirullo e alcuni elementi di finitura non necessari per le corse, infine le targhe Torino con i numeri generalmente in sequenza.

I motori Lancia tipo 815.300 (quelli della Flavia Coupé Pininfarina) e 815.500 erano indifferentemente impiegati sulle vetture Lancia Flavia Coupé e Lancia Flavia Sport Zagato perché, una volta elaborati secondo i regolamenti vigenti, erano identici e intercambiabili. Il numero stampigliato sul carter serviva solo come riferimento per le revisioni e le prove di banco. L'unificazione si rivelò molto utile perché consentì di revisionare i motori a rotazione in modo razio-



nale e soprattutto veloce per consentire di rimettere rapidamente in efficienza le vetture sottoposte a ritmi di gara intensissimi con appuntamenti molto ravvicinati e impegni in pratica in ogni disciplina dello sport automobilistico.

Nel 1966 la Lancia decise di orientare più decisamente l'attività agonistica verso i rally. Proprio in quell'anno debuttò la Lancia Fulvia Coupé HF, che gradualmente diventò una protagonista assoluta dei rally. Le altre Lancia ufficiali, le Flavia e le Flaminia, a poco a poco, lasciarono la scena con dignità correndo ancora qualche gara con i piloti privati con i quali raccolsero gli ultimi brani di un concreto successo.



Loro maestà le Lancia Flaminia

Nella primavera del 1961 la Lancia realizzò quattro spettacolari auto da parata. Le inaugurò la Regina Elisabetta II in visita per le celebrazioni del Centenario dell'Unità d'Italia.

Sono state battezzate con nomi di cavalli come vuole la tradizione del Quirinale, ma Belfiore, Belmonte, Belsito e Belvedere sono "carrozze a motore" e i cavalli li hanno sotto il cofano: 102 per l'esattezza. È la potenza della Lancia Flaminia prima serie, modello Lancia dal quale il maestro dei carrozzieri italiani, Battista Pinin Farina,



derivò le quattro speciali cabriolet-limousine da parata per la Presidenza della Repubblica. La richiesta di realizzarle arrivò alla Casa torinese alla fine del 1960 da Giovanni Gronchi, terzo presidente della Repubblica italiana, che poco prima era rimasto a piedi per una panne durante una cerimonia ufficiale a bordo di una vecchia cabriolet ministeriale risalente agli anni Trenta. Si trattò del banalissimo malfunzionamento della bobina d'accensione, un guasto rimediabile con poca spesa, ma tanto bastò per allarmare il presidente, che non volle rischiare di ripetere una

simile figuraccia con Elisabetta II, regina d'Inghilterra, che era attesa in visita ufficiale per le imminenti celebrazioni per l'Unità dello Stato italiano. La Lancia mise a punto la meccanica delle Flaminia e

A sinistra, ritratto di Giovanni Battista Pinin Farina, autore della Flaminia Presidenziale nel 1961. A fianco, il presidente della Repubblica Giovanni Gronchi e la regina Elisabetta II a bordo della Lancia Flaminia, Presidenziale nell'estate 1961. A destra, aprile 1962, Milano. Il presidente Gronchi mentre si reca all'inaugurazione della 40ª Fiera Campionaria. (© Milani Benzi/Rcs/Contrasto).



Sopra, davanti all'entrata dello stabilimento Pininfarina a Grugliasco, la Lancia Flaminia Presidenziale con il tetto rigido trasparente inaugurata dal presidente Antonio Segni.



Sopra, una delle quattro Lancia Flaminia 335 ritratta a Torino dopo il completamento nella primavera del 1961. Sui parafranghi anteriori si notano i tappi cromati che chiudono i supporti per le bandiere nazionali. Queste ultime vengono infatti applicate alla vettura solo quando il presidente è a bordo. Sotto, l'interno della Lancia Flaminia Presidenziale arredato secondo i criteri del massimo lusso automobilistico dell'epoca. Davanti al sedile degli augusti ospiti si notano gli strapuntini ripiegabili destinati alla scorta.



girò l'ordine di completarle a Pinin Farina. Il carrozziere impiegò solo sei mesi per passare dal progetto alla costruzione delle quattro cabriolet-limousine presidenziali, nelle quali mise il proprio buon gusto, l'alta professionalità artigianale delle sue maestranze e i migliori materiali disponibili sul mercato. Ovviamente il carrozziere tenne in gran conto anche i desideri e le indicazioni forniti dal presidente Giovanni Gronchi. Ecco perché le quattro specialissime Flaminia montano ciascuna una bobina di scorta per rimpiazzare all'istante quella eventualmente difettosa mediante l'azionamento di un





Sopra, 1993, Roma. Il presidente della Repubblica Italiana Oscar Luigi Scalfaro scende dalla Lancia Flaminia 335 per recarsi al Quirinale. (© Augusto Casasoli/A3/Contrasto).



In alto a destra, 15 maggio 2006, Roma. La Lancia Flaminia 335 "Belvedere" accompagna alla cerimonia del giuramento il nuovo presidente della Repubblica Italiana Giorgio Napolitano. (© Paolo Tre/A3/Contrasto)
Sopra, 18 maggio 1999, Roma. La Lancia Flaminia 335 "Belsito" durante la cerimonia d'insediamento del presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi. (© Alberto Cristofari/A3/Contrasto)

semplice commutatore azionato dall'autista. La meccanica della Flaminia Presidenziale si differenziò da quella di serie per l'aggiunta di una pompa del carburante elettrica di scorta, per il passo allungato da 287 centimetri a 335 centimetri per aumentare l'abitabilità e per il rapporto finale di trasmissione accorciato al fine di consentire la marcia a passo d'uomo nelle parate.

La carrozzeria mantenne l'impianto stilistico della berlina originale ma cambiarono le dimensioni e il peso (545 centimetri di lunghezza contro 485; 20 quintali invece di 14), i dettagli di finitura e gli accessori. Fra questi c'erano la cappotta ad azionamento elettrico e i vetri elettrici comandati da pulsanti, dotazioni rare, che tuttavia iniziavano a diffondersi nelle auto di lusso. Molto più esclusivi erano gli strapuntini per due persone della scorta, la mancanza delle chiavi per le serrature degli sportelli, lo spesso cristallo divisorio fra i passeggeri e l'autista, la doppia autoradio Voxon 801 e l'impianto interfonico Urmet per comunicare fra i due compartimenti.

Le Flaminia speciali denominate Belfiore, Belmonte e Belvedere furono immatricolate a Roma il 27 aprile 1961, intestate al Ministero del Tesoro. Po-

co dopo fu immatricolata anche la Belsito, la sola leggermente diversa dalle altre: infatti il posto dell'autista è coperto da una cappotta in tela permanente, non apribile. È quindi l'unica nella quale è impossibile montare il grande tetto rigido trasparente allestito da Pininfarina per consentire l'uso delle vetture anche in caso di cattivo tempo.

Le quattro Lancia approntate per i capi di Stato affrontarono i primi impieghi ufficiali proprio nell'occasione per la quale erano state previste: la visita della regina Elisabetta II nei luoghi delle celebrazioni del centenario dell'Unità d'Italia. I festeggiamenti compresero una serie di manifestazioni denominate Italia '61, che si svolsero a Torino e mostrarono quanto l'Italia fosse attiva e proiettata verso il futuro. In questo contesto le Lancia Flaminia Presidenziali furono anch'esse ambasciatrici della creatività e della laboriosità italiane.

Il collaudo generale delle vetture

avvenne il 12 maggio 1961 quando il presidente della Repubblica le prese in consegna due sole settimane dopo il completamento e si recò a inaugurare le mostre che presero avvio al Palazzo del Lavoro, costruito per l'occasione. Poco dopo l'esemplare Belmonte, riconoscibile dalla targa Roma 454306, accolse la regina Elisabetta II per i suoi tour. La sovrana apprezzò il superiore comfort e la regale silenziosità della vettura al punto di far nascere la leggenda, ma forse è verità, che per lei sia stato costruito un quinto esemplare, che secondo alcuni si troverebbe ancora oggi nel garage di Corte accanto alle regali Alvis, Bentley, Daimler e Rolls Royce. Le quattro Flaminia rimasero in servizio fino al 1982 sotto la presidenza di

LE FLAMINIA 335

Nome	Numero telaio	Immatricolazione
Belfiore	813.99*1001	Roma 454308
Belmonte	813.99*1002	Roma 454306
Belvedere	813.99*1003	Roma 454307
Belsito	813.99*1004	Roma 474229

LANCIA FLAMINIA PRESIDENZIALE (1961)

- Numero cilindri:** 6 a V di 60°
- Alesaggio e corsa:** 80 x 81,5 mm
- Cilindrata totale:** 2458 cc
- Potenza massima:** 102 cv a 5100 giri/min
- Rapporto di compressione:** 7,8:1
- Distribuzione:** albero centrale, valvole in testa, aste e bilancieri
- Alimentazione:** carburatore Solex C35 PAAI
- Impianto elettrico:** 12 V
- Cambio:** a 4 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 1.51:1
- Tipi di costruzione:** longheroni e traverse
- 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:** 175 x 400
- Passo:** 3350 mm
- Carreggiata anteriore:** 1368 mm
- Carreggiata posteriore:** 1370 mm
- Lunghezza:** 5460 mm
- Velocità massima:** 120 km/h

gio 1999 fu fiero di salire sulla storica Lancia e fu ripreso dalle televisioni di mezzo mondo nella cerimonia del suo insediamento al Quirinale. Al fascino delle vecchie Lancia non si è sottratto nemmeno l'attuale presidente Giorgio Napolitano che le usa con una certa regolarità. Dati i rapporti

corti che non consentono di superare 120 km/h raramente le Flaminia presidenziali effettuano lunghi spostamenti su strada. Solo una volta raggiunsero Napoli percorrendo la via Appia. Altrimenti sono trasportate in treno su un vagone speciale. Per questo hanno percorso pochi chilometri.



IL MODELLO DA COLLEZIONE