

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

19



LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT - 1964



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

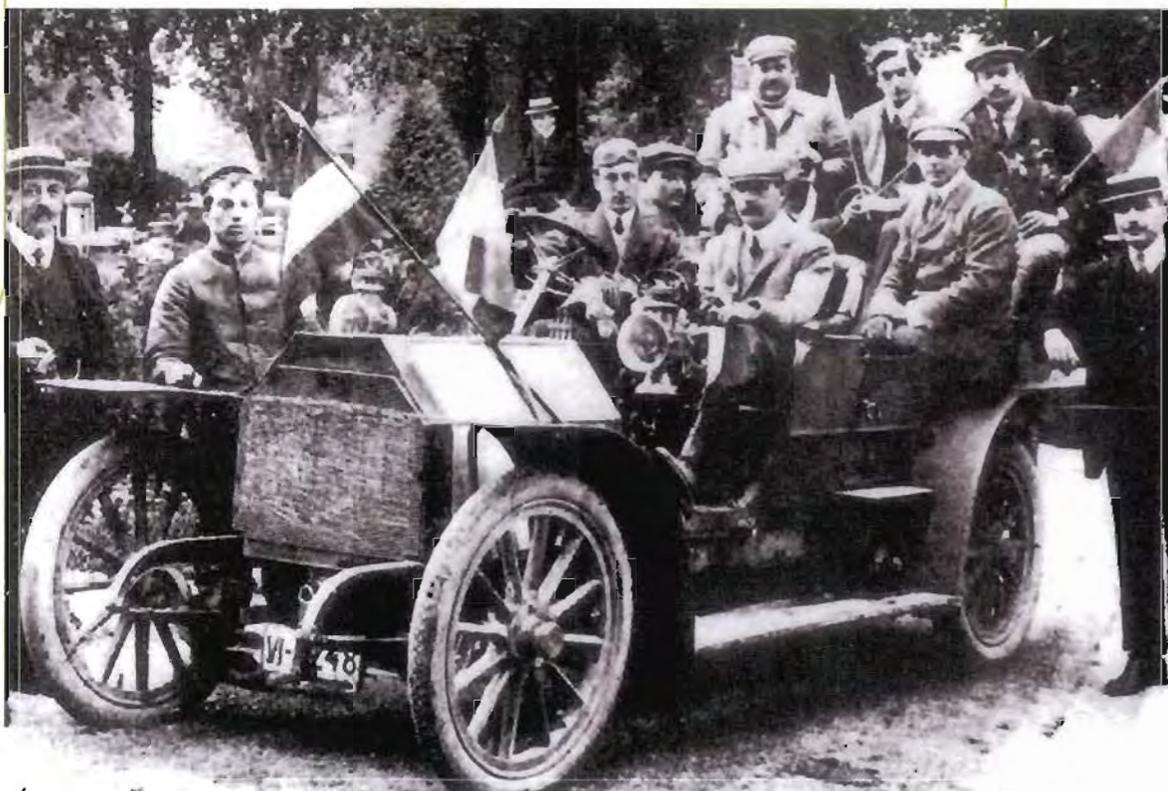
HACHETTE

Vincenzo Lancia e le corse

Non ritenendo vantaggioso impegnarsi nella costruzione di vetture da corsa, Lancia prese parte solo a gare su strada come la Mille Miglia e la Targa Florio con vetture di serie o da queste derivate.

Negli anni ruggenti dell'automobilismo le maggiori case costruttrici italiane ed europee mostrarono di tenere in attenta considerazione il settore delle corse, considerato un veicolo promozionale di grandissimo valore. Vincenzo Lancia no. La ferma volontà di tenere la sua azienda lontana dalle competizioni e di non sviluppare modelli da gara può apparire strana in un uomo che nelle gare si era cimentato con successo come pilota della Fiat e che poi aveva lavorato, sempre alla Fiat, proprio al reparto di costruzione di auto da corsa. E così è stata talvolta interpretata, non cogliendo le ragioni profonde che avevano indotto Vincenzo Lancia a tale scelta.

Era stata la conoscenza diretta del mondo delle corse a indurre Lancia a tenersene lontano. Attrezzare una scuderia avrebbe comportato un impegno finanziario esorbitante per le dimensioni della sua impresa. Vi era poi anche un'altra ragione. In quegli anni si era creato uno iato tra la progettazione di auto da corsa e l'esigenza di crescente semplificazione e uniformità della produzione di vetture di serie. Per questa ragione, di natura essenzialmente tecnica, Vin-



Vincenzo Lancia fu un pioniere delle corse automobilistiche. Qui lo si vede, in piedi, il 14 giugno 1907 in occasione della vittoria della Fiat sul circuito del Taunus.

cenzo Lancia ritenne che non vi fosse alcuna utilità a partecipare a gare di velocità con vetture appositamente costruite: in assenza di ricadute sulla produzione di serie ai costi elevatissimi di una squadra corse non corrispondevano adeguati ritorni sul piano commerciale.

Diverso era il caso delle competizioni su strada che potevano essere affrontate con vetture di serie, magari appositamente preparate per le gare. Si correva dappertutto, ricorda Daniele Marchesini nel suo bel libro dedicato alla storia della Mille Miglia, e i circuiti si moltiplicavano, ma erano soprattutto le gare su strada ad appassionare sportivi e amanti della velocità. In Italia le manifestazioni più no-

LA STAMPA SPORTIVA



te in questo campo erano la Targa Florio e la Mille Miglia: seguite da un pubblico numeroso e partecipe, consacravano la fama dei piloti e delle auto che riuscivano a portare a termine il percorso, rivelandosi uno straordinario veicolo pubblicitario.

Enzo Ferrari ebbe a dire che "nessun'altra prova in pista poteva essere paragonata al responso della Mille Miglia su strada", una gara di circa 1600 chilometri che si dipanava tra Brescia e Roma, e intorno, portando un fiume di vetture (77 alla prima edizione del 1927, oltre 500 in seguito) ad attraversare città, paesi e campagne di un'Italia ancora rurale ma desiderosa di modernità. Il fascino di quella che i giornali definivano "la più bella gara del mondo" era immenso, così come leggendarie erano la tenacia e il coraggio dei piloti, professionisti e dilettanti che vi prendevano parte. Per questo una vittoria o un buon piazzamento alla Mille Miglia avevano immediate ricadute commerciali.

A sinistra, Vincenzo Lancia, ancora nei panni di pilota Fiat, sulla copertina di un settimanale sportivo del 16 luglio 1906 (al centro della foto)

Sotto, i meccanici impegnati su una Lancia Dikappa durante la Coppa delle Alpi del 1920.

Il mito della Mille Miglia

Affermava ancora Ferrari: è la Mille Miglia ad aver creato "le nostre automobili e l'automobilismo italiano: la Mille Miglia ci ha consentito di creare quello che noi oggi vendiamo in tutto il mondo. [...] La Mille Miglia ha dimostrato che le corse su strada fanno segnare passi decisivi nel progresso tecnico, che è progresso umano. [...] Nessun pilota poteva dirsi completo se nel suo palmarès non figurava anche una vittoria a Brescia".

Vincenzo Lancia, che aveva respirato l'aria delle corse, intuì subito la magia della Mille Miglia e decise di parteciparvi fin dalla prima edizione del 1927 con alcune Lambda, cogliendo un lusinghiero quarto posto. L'anno successivo preparò un secondo gruppo di Lambda, ridotte nel peso e potenziate nel motore. Le auto erano guidate da privati tranne una, affidata al collaudatore ufficiale Vigin Gismondo che lottò a lungo con l'Alfa Romeo di Campari fino a che fu costretta al ritiro da un guasto. La Lancia ottenne comunque un terzo posto con la vettura condotta dalla coppia Strazza e Varallo, due clienti "ufficializzati". In seguito l'azienda continuò a prendere parte alla manifestazione, ma lo fece in maniera indiretta limitandosi a offrire assistenza tecnica a quanti partecipavano in forma privata al volante di una Lancia, alla cui immagine di auto solide, veloci e affidabili queste imprese molto giovavano.



Synthesis: cuore di Flavia

Nel 1971 il designer Tom Tjaarda e l'ing. Peter Giacobbi utilizzarono in modo ingegnoso la meccanica boxer 2000 per costruire la Synthesis, una veloce berlinetta con il motore centrale.

La Lancia Flavia con le sue soluzioni meccaniche ori-

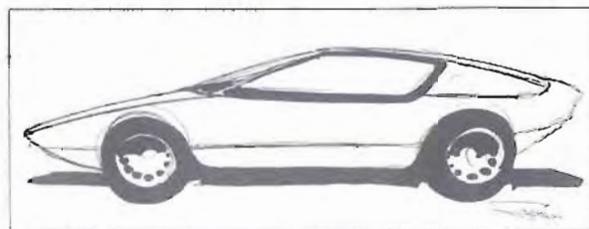
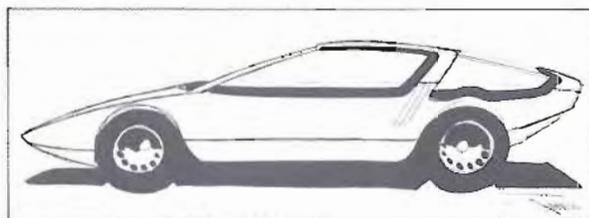
ginali e raffinate ha sempre affascinato i tecnici. Qualcuno addirittura pensò che la sua meccanica fosse ideale per un'auto sportiva con il motore centrale e la trazione posteriore. Apparentemente può sembrare un'idea balzana perché in contrasto con la disposizione meccanica della Lancia Flavia caratterizzata dal motore a sbalzo e dalla trazione anteriore. Ma non è così. Prima di tutto il motore boxer della Flavia è molto compatto in altezza e consente di abbassare il centro di gravità come conviene a una vera auto sportiva. Secondo, il motore ha il blocco tutto in alluminio ed è molto leggero e la leggerezza, si sa, è gradita nelle auto sportive. Terzo, la sequenza motore-cambio-differenziale è ideale per montare in gruppo motopropulsore al centro di un'automobile sportiva con un'ottima distribuzione dei pesi e senza dover effettuare alcuna modifica. Infine, nella Lancia Flavia il gruppo motore-trasmissione è supportato da un telaio ausiliario fissato alla scocca portante tramite viti con l'interposizione di sei silent-block, quindi si può facilmente rimuovere e fargli assolvere la stessa funzione in combinazione con un'altra struttura.

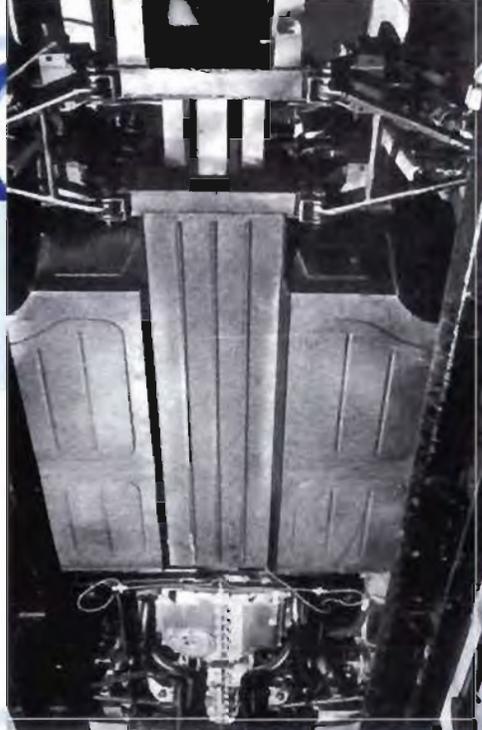
Diversi tecnici si cimentarono in costruzioni sportive di questo tipo. Ma quasi tutti per un motivo o un altro abbandonarono prima della conclusione. I modenesi Giorgio Neri e Luciano Bonacini nel 1966 arrivarono molto vicini a sviluppare fino alla commercializzazione il loro progetto



Sopra, la berlinetta Nembo-Lancia realizzata dai modenesi Giorgio Neri e Luciano Bonacini.

Sotto, alcuni bozzetti del designer Tom Tjaarda.



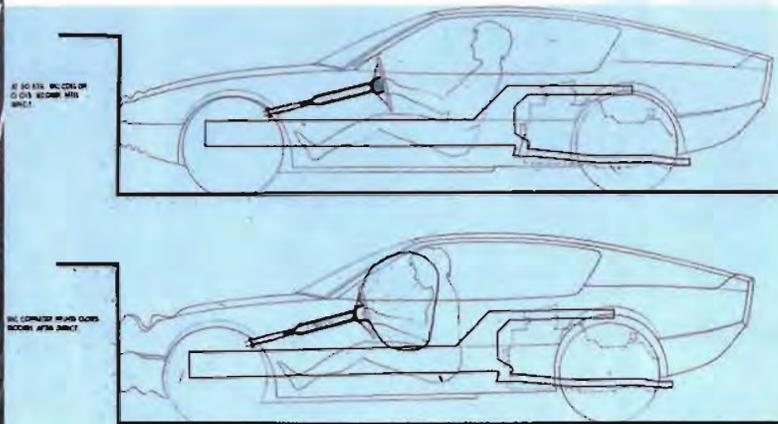


Sopra, la Synthesis vista da sotto. La forma liscia e regolare del telaio favorisce l'aerodinamica.

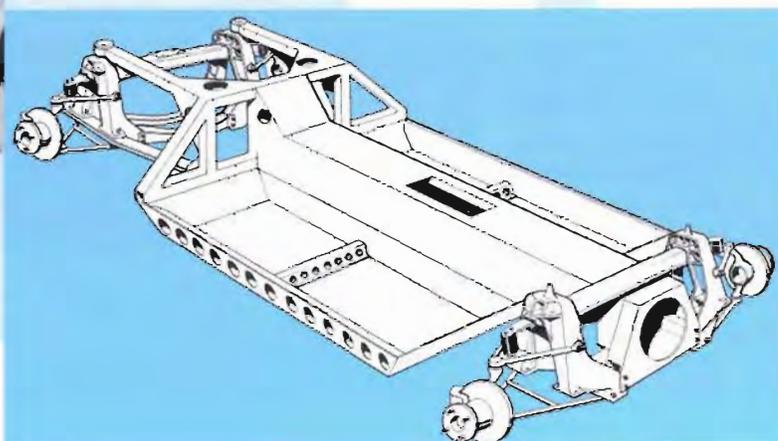
A destra, l'interessante telaio costituito da una trave centrale a sezione quadrata con longheroni e traverse perimetrali.

Sotto, la Synthesis in costruzione.

La lastratura e l'assemblaggio furono eseguiti dalla Carrozzeria Cellino di Grugliasco.



Sopra, lo schema di funzionamento dei "cuscini d'aria", una novità assoluta in un'automobile del 1971.



della berline Nemo-Lancia con la meccanica della Flavia 1800, un telaio a vasca con il tunnel centrale avente funzione di irrigidimento e una bassa carrozzeria in alluminio realizzata dal modenese Anselmo Gentilini. Quando la Nemo-Lancia con la carrozzeria grezza stava effettuando i primi collaudi su strada, Luciano Bonacini accettò l'offerta di andare a dirigere l'officina del costruttore Alessandro De Tomaso. Neri rimase solo e nel 1967 per portare a termine la Nemo-Lancia si mise in società con il giovane industriale della ceramica Pier Giorgio Marazzi, che allo scopo fondò la MVM. Tuttavia la società non divenne mai realmente operativa e l'interessante progetto non ebbe un seguito produttivo.

Nel 1970 la possibilità di impiegare la meccanica della Lancia Flavia per una berline sportiva affascinò i due giovani americani Tom Tjaarda e Peter Giacobbi, entrambi residenti in Italia e attivi nel mondo dell'auto. Tjaarda come designer di carrozzerie e Giacobbi come direttore generale della divisione Auto-Cepton della multinazionale Eaton Livia. Dopo un attento esame delle meccaniche automobilistiche disponibili sul mercato italiano, scelsero quella della

Lancia Flavia 2000 perché leggera, compatta, di ridotto ingombro verticale, molto adatta per ottenere una ripartizione dei pesi ottimale (50% sull'anteriore e 50% sul posteriore a pieno carico) in una vettura con il motore centrale e infine molto agevole da estrarre dal corpo vettura per la grossa manutenzione (sempre complicata nelle auto con motore centrale) grazie alla possibilità di rimuoverlo





In alto, la forma bassa e allungata della Synthesis risalta particolarmente nella vista di lato. Sopra, la Synthesis vista di tre quarti posteriore. La coda è tronca, i montanti sono ampi, il lunotto è fisso per evitare complicazioni costruttive. A sinistra, la Synthesis vista di tre quarti anteriore. Il muso affilato è dotato di fari a scomparsa.



facilmente insieme con il telaio ausiliario dopo avere svitato i sei silent-block. Peter Giacobbi studiò un telaio formato da una trave centrale e completato da longheroni e traverse perimetrali, nel quale la trave centrale serviva anche come condotto d'aerazione del vano motore. Agli estremi di questa struttura collegò due telaietti ausiliari della Flavia. Posteriormente ne impiegò uno completo con il motore, la trasmissione, le sospensioni, i freni e i bracci dello sterzo fissati in modo da essere paralleli a quelli delle sospensioni. Davanti utilizzò un telaio, ovviamente privo del motore, ma completo con lo sterzo, i freni e le sospensioni private di una foglia nella balestra. La scelta di conservare i gruppi di contatto a terra della Flavia impose di mantenere i valori delle carreggiate della berlina di serie e ciò determinò la scelta di un interasse piuttosto corto, 2370 mm, per non compromettere la maneggevolezza e la tenuta di strada.

Tom Tjaarda disegnò la carrozzeria rimpiangendo di non avere qualche centimetro in più nel passo per ottenere una buona posizione di guida, ma facendo di necessità virtù ottenne lo stesso effetto alzando di 3 centimetri il tetto e ponendo il pilota in posizione più eretta. La costruzione della

carrozzeria partì da alcune esercitazioni di stile condotte in libertà. Poi il designer consolidò la concezione formale definitiva raffinando lo stile e togliendo quelle che egli definì le "eccedenze velleitarie", in altre parole i richiami alle show-car, che sono obsolete subito dopo avere esercitato la loro funzione di attirare gli sguardi nei saloni dell'automobile. Disegnando le linee definitive Tjaarda cercò uno stile che non invecchiasse rapidamente e curò ogni dettaglio con buon gusto e sobrietà.

Un capitolo a parte nella progettazione della Synthesis fu la massima attenzione dedicata al tema della sicurezza. Le ottime caratteristiche della Lancia Flavia aiutarono i progettisti nel perseguire la sicurezza attiva, cioè quella che deriva dalla tenuta di strada, dalla stabilità, dalla frenata e così via. Per quanto riguarda la sicurezza passiva, il telaio a trave centrale con longheroni perimetrali garantì un'elevata indeformabilità dell'abitacolo in caso di urti frontali e laterali, mentre in caso di tamponamento la sola alta resistenza alla compressione della trave centrale bastò a garantire che il motore non penetrasse nell'abitacolo.

Ma la vera chicca dal punto di vista della sicurezza fu il "cuscino d'aria". Così fu chiamato uno dei primi prototipi

Figlia d'arte

Ben finita, bassa, filante, con la coda raccolta e con un fantastico motore V6, la Flaminia Sport confermò la tradizione che le Lancia non rinunciano alla classe nemmeno nei modelli più sportivi.

Nel marzo 1961 una Flaminia Sport guidata dal gentleman driver Giulio Cabianca percorse il tratto autostradale Milano-Firenze alla velocità media di 187 km/h. Al ritorno, sul tratto Bologna-Milano fu ancora più veloce e volò a 218 km/h di media. Quei record rimarranno tali per sempre perché le attuali condizioni del traffico impedirebbero imprese del genere, senza contare che il solo provarci porterebbe a una severa sanzione per eccesso di velocità. Ma allora il clima era diverso. La Flaminia Sport di Cabianca levò un grido di euforia nel co-



Sopra, un esemplare preserie della Flaminia Sport costruito dalla carrozzeria Zagato nel 1958. Rispetto alla versione definitiva mancano i rostri dei paraurti anteriori e sono diversi i fanaletti posteriori. A sinistra, la Lancia Flaminia Sport nella sua veste definitiva presentata nel 1958. Si notano i fari racchiusi in cupolette di plexiglas che saranno poi soppresse.

ro entusiastico degli italiani per l'Autostrada del Sole che prometteva collegamenti mai prima d'allora così veloci. In una Penisola che si scopriva più dinamica e moderna grazie all'autostrada, la velocità costituiva un ammirato aspetto del progresso, non un'idea da reprimere.

A questo proposito fa piacere ricordare la campagna pubblicitaria "Lancia cavalleria", nel corso della quale la Casa diffuse una vetrofanìa da applicare al lunotto posteriore e un galeteo del guidatore con il quale

codificava che la velocità per il vero gentiluomo era possibile solo in rapporto alle condizioni del pilota, alla conformazione della strada, alla situazione del traffico e alle caratteristiche della macchina. Queste condizioni erano tutte all'optimum al momento dei record di Cabianca: lui era un campione in forma smagliante, la strada era quanto di più moderno si potesse immaginare, il traffico era in pratica assente perché erano i giorni precedenti l'inaugurazione della tratta autostradale Bologna-Firenze. Infine la macchina era una signora macchina.

Per una coincidenza non del tutto casuale la Flaminia Sport era nata proprio in autostrada. Infatti il carrozziere Elio Zagato, autore della carrozzeria per conto della Lancia, non disponeva di una galleria del vento e si arrangiò provando e riprovando i prototipi in autostrada. Le prove funzionavano così: Zagato, affermato pilota da corsa, spingeva la vettura al massimo mentre il passeggero

A sinistra, disegno eseguito presso la carrozzeria Zagato per la Lancia Flaminia Sport priva delle carenature sui fari. Sopra, l'interno della Lancia Flaminia Sport arredato con la semplicità tipica delle auto sportive e l'eleganza delle Lancia.



Sopra, la carrozzeria di una Flaminia Sport in allestimento nello stabilimento Zagato, che ne curava la costruzione per conto della Lancia. Sulla destra spunta la coda di una Lancia Appia Sport.



Sopra, la coda della Lancia Flaminia Sport aggiornata al Nuovo Codice della Strada: gli indicatori di direzione sono color arancio. Si notano inoltre le gemme catarifrangenti e il faro della retromarcia bianco.



La prima Lancia Flaminia Sport con i fari non carenati, ma ancora priva dei ripetitori laterali degli indicatori di direzione.



LANCIA FLAMINIA SPORT



cronometrava e annotava le velocità raggiunte. Un altro metodo era di lanciare la vettura per poi mettere il cambio in folle e verificare la distanza percorsa con l'abbrivio. Infine vi era il sistema più costoso, e perciò praticato con parsimonia, di applicare filetti di lana alla carrozzeria e di filmare il loro andamento da una vettura in corsa accanto a quella in esame. La linea tesa e levigata della Flaminia Sport è figlia di quei metodi di lavoro che si attuavano per forza di cose sulle autostrade nelle ore di minor traffico.

Una Sport elegante

Il vento suggerì un disegno semplice e razionale con molti punti comuni all'Appia Sport, che lo stesso carrozziere già costruiva per la Lancia. Ma il prestigio dell'autotelaio, le proporzioni più equilibrate, la serenità delle superfici e la raffinatezza dell'esecuzione, resero la Flaminia Sport ancora più bella. Nonostante la forma aerodinamica da auto da corsa, la "Sport" ha le connotazioni dell'auto signorile. In altre parole, in questo modello la classe delle Lancia si sposa alla perfezione con le particolarità dinamiche tipiche delle "carrozze Zagato". Solo le prese d'aria interrompono la levigata continuità delle linee, ma la calandra in puro stile Lancia conferisce forza



LA VERSIONE ZAGATO DALLA PROFILATURA AERODINAMICA PER PRESTAZIONI

espressiva e autorevolezza al frontale, oltre che permettere il "respiro" del potente motore V6, che di serie erogava 119 cv, ma che con alcuni semplici ritocchi arrivava a 140 cv.

Nella parte posteriore il compito di conferire autorevolezza, oltre al naturale slancio, fu affidato alla elaborata cornice porta targa in metallo lucido e ai fanali tondi, insolitamente grandi per l'epoca, e per questo innovativi dal punto di vista stilistico e funzionale.

All'interno i sedili rivestiti di pelle non solo conferirono un carattere signorile all'abitacolo, ma rivelarono l'esperienza di pilota da corsa di Zagato, che sapeva come dare loro la forma giusta per trattenere il guidatore nelle curve veloci, senza per questo renderli costrittivi. Molti particolari della finitura

sono in alluminio, lo stesso materiale è impiegato per gran parte della carrozzeria; per questo e per la compattezza delle dimensioni la Flaminia Sport pesa 300 kg meno della

Sotto, l'interno della Lancia Flaminia Super Sport ulteriormente perfezionato rispetto a quello della Sport.



A sinistra, la copertina del depliant della Lancia Flaminia Sport 3C ne esalta la sportività paragonandola a un atleta olimpico. Sotto, una Lancia Flaminia Sport 3C, ovvero la versione dotata di tre carburatori. Esteticamente questa serie è riconoscibile dalle maniglie delle porte non incassate.



berlina. Oltre ai consensi dei piloti da corsa e delle celebrità dello spettacolo, la Sport trovò una calda accoglienza anche presso la clientela più danarosa. Nel 1959 la Lancia Flaminia Sport si presentò come l'auto di serie più veloce prodotta in Italia, escludendo ovviamente le inarrivabili Ferrari e Maserati. Per mantenere la supremazia, la più veloce fra le Flaminie fu sottoposta nel tempo a una serie di aggiornamenti che ne migliorarono l'estetica e le prestazioni. Il primo intervento riguardò la soppressione delle calotte traspa-

renti sui fari per adeguarsi al Codice della Strada del 1960. Il primo intervento meccanico di rilievo avvenne nel 1962 e riguardò l'adozione in serie di tre carburatori al posto di uno, che consentirono di elevare la potenza a 140 cv. La versione con tre carburatori prese la sigla 3C e divenne riconoscibile all'esterno per la targhetta applicata sul cofano motore.

Nel 1963 la Flaminia 3C Sport con il motore di 2,5 litri fu affiancata dalla versione con la



Sopra, la Lancia Flaminia Super Sport vista di tre quarti anteriore. A destra, sopra, il frontale della Lancia Flaminia Super Sport, ultima e più veloce evoluzione del modello, dotata del motore di 2.8 litri. A destra, vista di tre quarti posteriore. A sinistra, l'attore Marcello Mastroianni fotografato accanto alla sua Flaminia Super Sport.



LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT (1964-1967)

- Numero cilindri: 6 a V di 60°
- Alesaggio e corsa: 85 x 81,5 mm
- Cilindrata totale: 2775 cc
- Potenza massima: 152 cv a 5600 giri/min
- Rapporto di compressione: 9:1
- Distribuzione: albero centrale, valvole in testa, aste e bilancieri
- Alimentazione: 3 carburatori Weber 40 DCN 12
- Impianto elettrico: 12 V
- Trazione: posteriore
- Cambio: 4 marce + RM, comando a leva centrale
- Frizione: monodisco a secco
- Rapporto finale: 13/45 (3,46:1)
- Tipo di costruzione: scocca autoportante
- Sospensioni anteriori: ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori: tipo De Dion, balestre longitudinali, ammortizzatori telescopici, barra Panhard
- Sterzo: a vite e rullo
- Freni: disco, doppio circuito, servofreno
- Passo: 2520 mm
- Pneumatici: 165 x 400
- Carreggiata anteriore: 1368 mm
- Carreggiata posteriore: 1370 mm
- Lunghezza: 4495 mm
- Peso: 1260 kg
- Velocità massima: 210 km/h

cilindrata maggiorata a 2775 cc, che si chiamò Flaminia 3C 2.8 Sport. In questa nuova variante la potenza massima aumentò di soli 6 cv, ma la maggior cilindrata portò un sensibile beneficio nella ripresa e nel comfort di guida.

L'ultima e più completa Flaminia Sport aggiunse il termine Super alla sigla e debuttò nel 1964 con la meccanica 3C 2.8 potenziata a 152 cv e con una carrozzeria nuova nelle nicchie dei fari anteriori, nelle superfici vetrate più ampie, nella coda tronca, nei lamierati e nelle finiture interne.



IL MODELLO DA COLLEZIONE

IL MODELLO 1974

