

LANCIA



TORY COLLECTION

ento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

24



LANCIA FLAMINIA - 1957



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670

7 1024



9 771973 167063

HACHETTE



Le commesse statali

Nel periodo tra le due guerre, nei momenti di maggiore difficoltà economica, la produzione di camion e veicoli militari gioca un ruolo equilibratore assicurando alla Lancia una crescita graduale.



Nel corso della Prima guerra mondiale la brusca contrazione della domanda di autovetture civili era stata compensata da una crescente richiesta di autocarri ad uso mi-

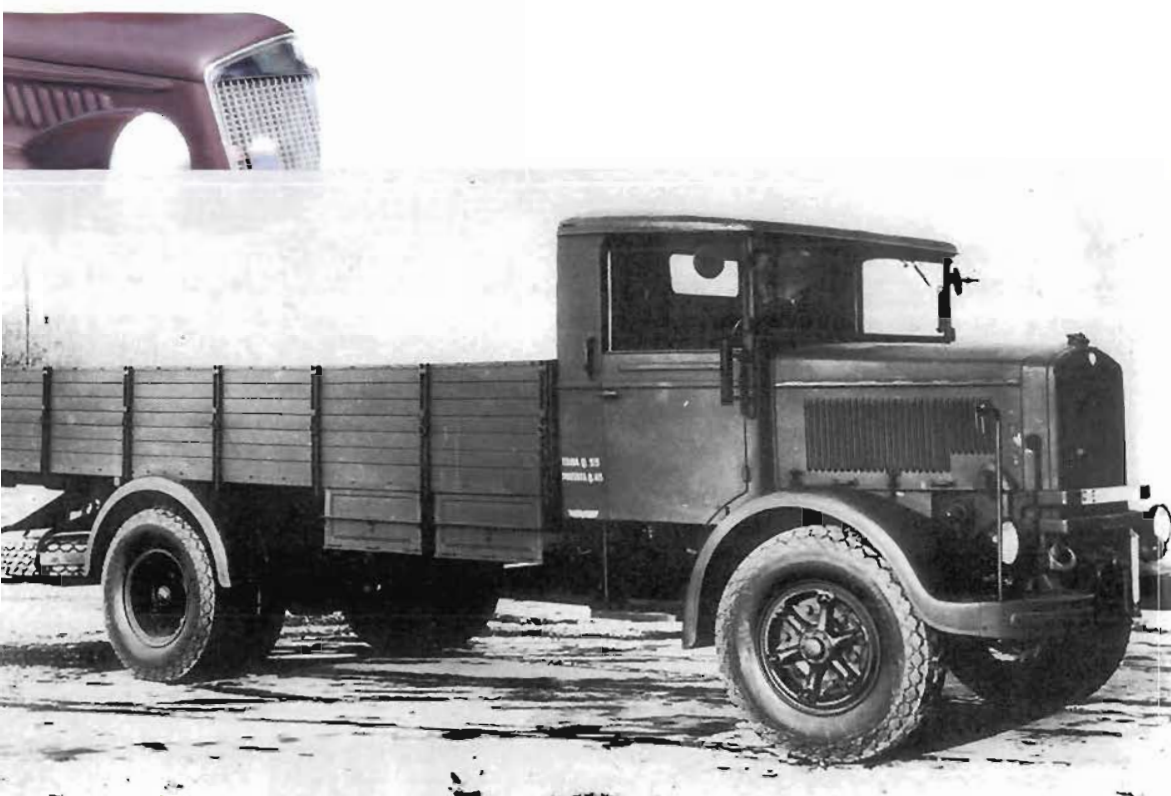
litare e questo aveva consentito a Lancia di rimanere concentrato sul settore degli autoveicoli senza lasciarsi tentare, come molti altri imprenditori, da avventurose combinazioni finanziarie. Finita la guerra l'impresa, che pure aveva ripreso il suo originale profilo legato alla produzione di auto di qualità, continua a dedicarsi con successo anche alla produzione di diversi modelli di autocarri, tutti equipaggiati con lo stesso motore a quattro cilindri di 4940 cc derivato da quello montato sulla Theta e poi sulla Kappa. In pochi anni la Lancia arriverà a detenere il 16 per cento del mercato italiano di camion e autobus. Un lusinghiero andamento che consiglierà a Lancia, nel 1927, di rievare i locali della fabbrica di automobili Chiribiri, in un'area contigua alla sede di via Monginevro, per collocarvi la produzione di camion e veicoli pesanti, incorporandola dallo stabilimento principale.

In quello stesso anno la Lancia firmava con l'azienda tranviaria di Roma, l'Atag, un contratto per la fornitura di autobus Omicron. Non è nota l'entità della commessa, che

Un camion modello Pentajota degli anni Venti, utilizzato soprattutto nelle colonie e venduto a diversi Paesi

fu comunque tale da giustificare la costituzione a Roma di un'apposita società per la manutenzione dei veicoli forniti all'Atag. La scelta di impegnare l'azienda e le sue strutture nella produzione di camion e veicoli pesanti si sarebbe rivelata felice, in particolare nel corso degli anni Trenta. Come già era avvenuto al tempo della Grande Guerra, anche in quei frangenti la domanda privata, scossa per il prolungarsi di una crisi che prosciugava i redditi e sconcertava per l'intensità e la durata dei suoi effetti recessivi, mostrava la tendenza a ristagnare, una tendenza resa più drammatica dal calo progressivo delle esportazioni. Tanto più importante risultava quindi la possibilità di sfruttare la domanda pubblica, sulla scia delle esperienze maturate nella fornitura di Omicron all'Atag di Roma.

Nei verbali dell'assemblea sociale del 30 marzo 1936 si dava conto dell'andamento aziendale, evidenziando come



zione industriale basata sul concetto – vorremmo dire latino – del prodotto di qualità e del giusto sfruttamento della capacità industriale”. Naturalmente la benevolenza del regime, che non avrebbe fatto mancare, il suo appoggio all’azienda in termini di commesse belliche, aveva un costo che Vincenzo Lancia non poté esimersi dal pagare. Nel dicembre 1936 venne data notizia che Vincenzo Lancia era stato ricevuto

nel 1935 l’attività produttiva fosse stata intensa e maggiore che nei due anni precedenti: “Alla ridotta produzione per il commercio nel secondo semestre si sostituì la produzione per bisogni militari, che continua anche nel corrente anno con maggiore intensità”.

Le commesse militari

Il 1935 era stato un anno di ripresa, e non solo per la Lancia, per l’improvvisa crescita delle commesse militari legate alla guerra d’Etiopia e alla politica di riarmo che ne era seguita. Nella seconda metà degli anni Trenta, in effetti, circa il 40 per cento del fatturato della Lancia sarà frutto della vendita di autocarri, in particolare di quelli della nuova serie Ro equipaggiati con motore diesel. In questi anni del resto i rapporti tra Lancia e il regime furono cordiali. La qualità del prodotto Lancia e le dimensioni artigianali dell’azienda esercitavano un forte fascino su Mussolini, preoccupato per il gigantismo assunto da altre imprese come la Fiat. Si era fatto interprete di questo sentimento un articolo apparso nel 1932 su “Il lavoro fascista”, l’organo dei sindacati, in cui si contrapponevano le difficoltà “della produzione standardizzata e in grande serie”, e qui il riferimento era evidentemente alla Fiat, alle capacità di tenuta di una “organizza-

zione industriale basata sul concetto – vorremmo dire latino – del prodotto di qualità e del giusto sfruttamento della capacità industriale”. Naturalmente la benevolenza del regime, che non avrebbe fatto mancare, il suo appoggio all’azienda in termini di commesse belliche, aveva un costo che Vincenzo Lancia non poté esimersi dal pagare. Nel dicembre 1936 venne data notizia che Vincenzo Lancia era stato ricevuto dal Duce, al quale aveva offerto mezzo milione come contributo alla fondazione dell’impero e aveva riferito sull’andamento dei due nuovi stabilimenti di Addis Abeba, un’officina per la riparazione dei camion militari, e di Bolzano per la costruzione di veicoli pesanti. A proposito di quest’ultimo, in realtà, Lancia aveva pensato che il nuovo stabilimento per la produzione di camion sarebbe dovuto sorgere in prossimità degli altri impianti a Torino, ma Mussolini era stato perentorio: “No, non dovete farlo lì, dovettero farlo a Bolzano”. E così alla fine era stato. Le ragioni della politica, in questo caso legate alla necessità di contribuire allo sviluppo “di quella nostra provincia redenta”, come molte volte sarebbe accaduto, avevano avuto la meglio sulla logica imprenditoriale.



Sopra, uno dei mezzi pesanti della Lancia ampiamente impiegato per scopi militari fu il camion 3 Ro. A destra, un gruppo di Lancia Ro durante una parata militare in Libia nel 1937.



Dall'amicizia alle corse

Il logo HF richiama immediatamente le Lancia da corsa che hanno dominato nei rally. È nato nel 1960 dall'amicizia, dalla simpatia, dalla cordialità e dalla fedeltà agli ideali del grande marchio.



Quando si sente dire HF si pensa subito alla più desiderabile fra le Fulvia Coupé e alla leggendaria epopea sportiva della Lancia nei rally. Ma la magica sigla era già nella terminologia della Casa prima che la Fulvia nascesse. La sigla debuttò nel settembre 1960, quando con la grafia Hi. Fi. segnò la nascita del club dei lancisti. Non c'era ancora nulla di sportivo negli intenti dei fondatori: Hi. Fi. significava High Fidelity, una locuzione inglese giunta in Italia con gli impianti stereofonici che, tradotta, significa appunto "alta fedeltà". Per diventare soci era necessario dimostrare di avere mantenuto nel tempo la fedeltà alla Lancia con l'acquisto di almeno sei vetture nuove ed essere mossi dal desiderio di rafforzare i vincoli di simpatia e di cordialità verso la Casa e verso gli altri lancisti. All'atto dell'iscrizione ogni nuovo socio riceveva la tessera di riconoscimento, un distintivo da occhietto e un distintivo da applicare alla calandra della vettura. Su quest'ultimo, che raffigurava il radiatore della mitica Lancia Lambda, si incidevano le iniziali del socio, l'anno dell'acquisto della sua prima Lancia e si applicavano le stellette corrispondenti al numero delle auto Lancia possedute dal socio o dai suoi stretti familiari: ogni stelletta oro valeva cinquanta vetture,

Sopra, 16 maggio 1959. La Lancia Appia Sport Zagato di Giovanni Kershbaumer in gara a Vallerunga. In alto, il distintivo adesivo dei piloti della Squadra HF. Sotto, il distintivo da radiatore di un socio del club Hi.Fi. che dal 1963 a oggi ha acquistato 18 vetture Lancia nuove.

re, una stelletta rossa dieci, una stelletta blu cinque, una stelletta verde tre e infine ogni stelletta bianca una vettura. Una norma dello statuto del club assegnò la carica di presidente al socio che aveva al suo attivo l'acquisto del maggior numero di automobili Lancia. Il primo presidente fu quindi il commendatore Guido Rivetti di Biella, che dimostrò di avere posseduto ben 712 Lancia dal 1912 al 1960. Sorvolando su come egli abbia potuto applicare al distintivo da radiatore le sue 70 stellette rosse e le due blu, passiamo alla prima riunione del club, che si tenne a Biella il 16 ottobre 1960. Quella domenica 525 persone di fede lancista raggiunsero la cittadina piemontese a bordo di 283 automobili Lancia, che un meticoloso cronista suddivise in 191 Flaminia e 92 Appia. In quell'occasione fu creata una commis-





Sopra, la Lancia Flaminia Sport affidata a Giulio Cabianca per il Rally di Montecarlo 1962. Dopo un buon avvio si ritirò per le conseguenze di un incidente. A sinistra, funambolismi di Piero Frescobaldi che si classificò nono assoluto nel Rally di Montecarlo 1962 con una Flavia berlina, un modello non certo nato per le corse ma condotto in gara con grande entusiasmo.

sione di cinque membri con l'incarico di rappresentare altrettante zone della penisola e di studiare le iniziative per rendere attiva la vita sociale. La prima di queste fu la presentazione ai soci in forma privata e in anteprima della Lancia Flavia berlina, che all'epoca era prossima al debutto, e l'estrazione a sorte delle prime 30 assegnazioni di Flavia ai soci che avessero stipulato il contratto nei primi 15 giorni dall'inizio delle prenotazioni. Andando avanti nel tempo il Club si rese protagonista di interessanti iniziative e interloquì fattivamente con la Casa senza rinunciare a qualche costruttiva critica quando se ne presentò il caso. Lasciamo ora i soci ordinari per raggiungere quelli attivi negli sport automobilistici.

Nel nuovo club essi trovarono un'importante occasione per aggregarsi e si riunirono attorno alla figura del giovane e dinamico Cesare Fiorio per avere più forza e per fare udire la propria voce alla Casa. La Direzione non rimase insensibile alle loro richieste di aiuto e, pur non schie-

randosi direttamente nelle competizioni, iniziò a offrire agli sportivi alcune facilitazioni e un po' d'assistenza. Nella prima stagione agonistica del nuovo corso i piloti Lancia del club Hi. Fi. portarono al debutto la Flaminia, che affiancò l'Appia nel segno del successo, e conquistarono due campionati italiani di velocità (nella categoria Gran Turismo classe 2500 con Giulio Cabianca su Lancia Flaminia Sport e nella classe 1150 GT con Cesare Fiorio) e la

A destra, 24 marzo 1963. Enrico Gibelli in gara nel Rally dei Fiori con la sua Lancia Appia III Serie.

Sotto, 7 aprile 1963. La Lancia Flaminia Coupé Pininfarina di Luigi Cabella nella gara in salita Stallavena-Boscochiesanuova.





Sopra, 7 aprile 1963. La Lancia Flavia 1500 Coupé di Leo Cello impegnata nella salita Stallavena-Boscochiesanuova. A sinistra, 7 aprile 1963. Luciano Massoni in gara con la stessa Flaminia Coupé Pininfarina che corse nel Rally di Montecarlo e nella 6 Ore del Nürburgring.



Coppa nazionale della regolarità con Enrico Gibelli che guidò al successo una Lancia Appia III Serie. Fra i successi dell'anno va messa in evidenza la vittoria di classe della Lancia Appia Zagato di Cesare Fiorio nella Coppa Intereuropa a Monza il 10 settembre ottenuta alla media di 145,288 km/h e la vittoria conseguita nella stessa occasione, ma nella classe 2500, dalla Lancia Flaminia Sport di Elio Zagato, che filò alla media di 160,866 km/h. Fra le gare del 1961 bisogna ricordare infine il Rally di Montecarlo, dove la

Lancia Flaminia Sport di Giulio Cabianca si batté con onore fino al ritiro per le conseguenze di un'uscita di strada. L'insuccesso in ogni modo ruppe il ghiaccio e rimanendo in tema di rally è interessante il progresso compiuto dai piloti Lancia nella prova monegasca dell'anno successivo, quando Frescobaldi/De Luca si classificarono noni assoluti con una Flavia 1500 berlina. Certo non si può paragonare quel successo alle vittorie arrivate copiose con le Fulvia HF, le Stratos e le Delta, ma la via era tracciata.

All'inizio del 1963 da una costola del Lancia Club Hi. Fi. nacque la sezione sportiva a lungo sospirata dai corridori. Siccome i piloti hanno sempre fretta, per associarla alla loro scuderia abbreviarono la sigla High Fidelity, facendola diventare HF senza vocali e senza puntini. Oltre a misurarsi nelle gare nazionali, i ragazzi dell'HF affrontarono con grinta il neonato Campionato Europeo Turismo, che si disputò a partire dal 1963 su un ciclo di otto gare in sette Paesi europei. Le cose si misero subito bene sul circuito del Nürburgring dove una gara di sei ore inaugurò la serie. Qui Luigi Cabella e Giorgio Pianta portarono al sesto posto assoluto e secondo di classe la Lancia Flaminia Coupé



Sopra, 26 aprile 1964. La Lancia Flaminia Sport di Angelo Scimone/Luigi Randazzo in una curva della Targa Florio. A destra, primo piano della Lancia Appia Zagato di Enrico Romanini. Sulla fiancata si nota lo stemma della Squadra Corse HF.





A sinistra, 9 maggio 1965, Targa Florio. La Flaminia GT di Mario Raimondo e Gaetano Loiacono e, sotto, la Flavia Sport della squadra corse HF di Morco Crosina e Claudio Maglioli. In basso, a sinistra, 7 settembre 1965. La Lancia Fulvia 2C di Cesare Poretti nel Trofeo Cantoni a Lumezzane. In basso, a destra, 4 novembre 1965. La Flavia Sport di Crosina/Parodi nel Rally dei Jolly Hotel.

del Club HF, che già aveva disputato il Rally di Montecarlo 1962 e una lunga serie di gare il salita e in pista nello stesso anno: una bella dimostrazione di solidità, oltre che di versatilità. Nella seconda gara del Campionato, che si disputò sulla salita francese del Mont Ventoux, la Lancia Flavia Coupé conquistò il primo posto assoluto con Leo Cella. Lo stesso Cella in coppia con Piero Frescobaldi si classificò terzo di classe con la solita Flavia nella prima prova inglese a Brands Hatch il 6 luglio. Poi la Squadra HF saltò la gara di Mallory Park. Si rifece viva il 25 agosto a Zolder, in Belgio, dove Leo Cella e Franco Patria si classificarono primo e secondo di classe e quarti e quinti assoluti. A Zandvoort si mise in luce la Flaminia Coupé di Cabella, terzo di classe, mentre Franco Patria con la sua Flavia Coupé 1500 nulla poté contro la Lotus Cortina di Jack Sears: una vera auto da corsa camuffata da berlina.

Il 15 settembre in Austria, a Timmelsjoch, Cabella e Cella si classificarono entrambi primi nella loro classe e infine nella prova di chiusura a Budapest, il 22 settembre, la Squadra HF conquistò la sua seconda vittoria assoluta con la Flaminia di Luigi Cabella/Carlo Facetti.

Anche l'anno successivo sia nei rally, sia nella velocità mancarono quei lampi di strategia e di scaltrezza che fanno di una squadra un grande squadra. Ma sbagliando si impara. Così dal nucleo degli appassionati che corsero con le Lancia della Squadra HF e di quelli che li aiutarono a correre in quegli anni si svilupparono le basi tecniche e umane



che poi permisero alla Casa il grande balzo vincente che abbiamo conosciuto.

Il ritorno ufficiale della Lancia alle competizioni avvenne nel 1965 quando nacque il Reparto Corse Lancia. Il 1965 servì per affilare le armi, poi, nel 1966, la storia voltò pagina quando a suon di vittorie la Lancia Fulvia HF mostrò l'orgoglio di portare per la prima volta ufficialmente anche nel nome l'insegna di un grande marchio.

Le



Rivoluzione silenziosa

La Flaminia rompe la tradizione della Lancia con una linea tutta nuova e la calandra orizzontale. Il motore e il retrotreno, ridisegnati, conservarono la sofisticata architettura dell'Aurelia.

La linea della lussuosa Flaminia nacque per ispirazione della Lancia, ma all'esterno dell'azienda perché nel corso del processo di trasformazione industriale avvenuto in Italia negli anni Cinquanta, i carrozzieri, Pinin Farina in particolare, furono i più pronti nel recepire la ventata di novità che stava attraversando l'ambiente automobilistico. Questa loro sensibilità li mise in grado di dare suggerimenti anche ai grandi costruttori. Il primo clamoroso colpo messo a segno da un carrozziere in questo contesto fu la Peugeot 403, una berlina media che Pinin Farina confezionò per il costruttore francese, ricavandola da un prototipo da salone. La Peugeot 403 ottenne un ottimo successo di vendite fra le berline europee di classe. Così, quando per la Lancia arrivò il momento di pensare a un nuovo modello



che sostituisse l'ormai anziana Aurelia, sembrò quasi ovvio che la direzione pensasse a Pinin Farina. Non è chiaro se l'i-

dea sia partita quando la Casa era ancora diretta da Gianni Lancia o se tutto sia iniziato sotto la nuova direzione del ca-



A sinistra, una insolita inquadratura posteriore dall'alto che mette in evidenza i tergicristalli posteriori, una dotazione piuttosto insolita per l'epoca. La Casa li abolì nel 1960 quando modificò anche gli indicatori di direzione per uniformarli alle regole dell'allora nuovo Codice della Strada.



A sinistra, la fuoriserie Lancia Florida, realizzata da Pinin Farina sull'autotelaio Lancia Aurelia, fornì le linee guida per lo stile della Lancia Flaminia poi prodotta in serie. Sotto, il prototipo della Lancia Flaminia presentato al Salone di Torino del 1956.



Sopra, la Lancia Flaminia in un fotocolor dell'epoca. A sinistra, la Lancia Flaminia vista di lato. A destra, il frontale caratterizzato dalla calandra orizzontale.

prima come sviluppo dell'originale modello B10 del 1950. Con la Florida, presentata per la prima volta nel 1955 e poi evoluta in altri prototipi, Pinin Farina abbandonò le linee tondeggianti della ormai datata ammiraglia Lancia. Nella nuova interpretazione il decano degli stilisti italiani operò una silenziosa rivoluzione che fuse elementi classici e moderni in linee piatte, tese e molto serene. La fuoriserie Florida fu preludio alla Flaminia nel rilanciare la classicità Lancia in una forma nuova, logica e riproducibile in serie. Sulle fiancate lisce e solide appena solcate da un diedro si innestavano le masse al di sopra della linea di cintura che affermavano con vigore la destinazione di classe del modello. Il parabrezza anteriore "panoramico" all'americana era forse la parte più discutibile e, infatti, fu cambiato più volte nei prototipi di studio. La parte posteriore invece si presentò subito perfetta, condensando i risultati di una ricerca stilistica iniziata da Pinin Farina con la celebre Ferrari 375 MM costruita per Ingrid

Bergman, caratterizzata da un rilievo che dalla parte superiore del lunotto scendeva sui bordi laterali e continuava sui parafranghi avviando in modo originalissimo quella che sarebbe diventata la moda delle pinne caudali. Nel frontale della Florida e quindi della Flaminia scomparve la classica calandra Lancia verticale. Questo era un elemento al quale Pinin dava giustamente grande importanza perché era il primo riferimento visivo che si offriva all'osservatore per fornirgli l'identità della marca, ma pensò che nella Florida prima e nella Flaminia poi doveva liberarsi del vincolo della tradizione della calandra verticale perché solo la trasgressione gli avrebbe consentito di portare la linea del cofano sotto il livello dei parafranghi come si conveniva per un'auto veramente moderna. Nella nuova configurazione del frontale cercò di conferire al modello l'identità di marca



Sopra, una Flaminia 2500 del 1961. Si notano i ripetitori laterali degli indicatori di direzione introdotti nel 1960. A sinistra, vista di tre quarti anteriore di una Flaminia 2500 del 1961. A destra, una Lancia Flaminia 2.8 del 1967. Dal 1963 al 1970 questo modello fu prodotto in 599 esemplari con la guida a sinistra e in 43 con la guida a destra.

con una calandra orizzontale nella quale convergevano otticamente tutte le linee e gli spigoli vivi del frontale. L'operazione riuscì perfettamente e la nuova interpretazione estetica della classicità Lancia da allora in poi diventò il nuovo standard della Casa. I dettagli plastici e grafici delle Florida e Flaminia sottolinearono la compostezza e la sobria "ricchezza" del modello. Il prodotto finale si presentò quindi come un'auto di grande qualità e autorevolezza senza ricadute nella banale ricerca dell'effetto. La Flaminia derivò dalla fuoriserie Florida con poche modifiche, per questo motivo potremmo definir-la una fuoriserie di serie; incorporò infatti tutti i pregi sti-

listici della Florida in un prezzo che, seppur elevato, era pur sempre da vettura di serie. La Flaminia berlina fu costruita in circa 4000 esemplari che si distinsero fra loro per le motorizzazioni via via più potenti e per i dettagli di finitura.

Il debutto

Il modello debuttò allo stato di prototipo al Salone di Torino del 1956 con alcuni particolari non ancora definitivi, come le porte che si aprivano "ad armadio". Il modello definitivo fu presentato al pubblico al Salone di Ginevra del 1957



Sopra, una Lancia Flaminia 2.8 esposta al salone di Francoforte nel 1963, anno in cui fu introdotta la versione 2.8 con la cilindrata del motore portata a 2775 cc. Con 129 cv poteva raggiungere 170 km/h. Sotto, a sinistra, il materassino offerto come accessorio della Casa per la Lancia Flaminia 2.8. A sinistra, il motore della Flaminia 2.8 e, sotto, il volante.



con le porte "a libro", ovvero convenzionali. Se l'abito si presentò del tutto nuovo, la meccanica della Flaminia rivista dall'ing. Antonio Fessia, nuovo direttore tecnico della Lancia, conservò molte cose buone della Aurelia, come l'architettura a sei cilindri a V di 60°

del motore, il retrotreno tipo De Dion e il cambio in blocco con il differenziale.

Tutto nuovo si presentò invece l'avantreno, sia nell'architettura con bracci trapezoidali, sia nel fissaggio a un telaio ausiliario per facilitare il montaggio. Fra le originalità del nuovo modello spiccarono infine alcuni dettagli, come i deflettori posteriori apribili con un sistema pneumatico azionato dal posto di guida e i tergicristalli posteriori situati sia all'esterno del lunotto sia all'interno, contro l'appannamento.

Un anno dopo la presentazione, per la Flaminia divenne disponibile la frizione automatica Saxomat, due anni dopo

furono modificati gli indicatori di direzione per rispettare il nuovo Codice della Strada. Così le plastiche dei lampeggiatori posteriori passarono dal color rosso all'arancione e i ripetitori laterali furono spostati sui parafranghi anteriori, mentre prima erano sui montanti posteriori, dove il loro posto fu preso dagli stemmini smaltati della Casa.

Nel 1961 debuttò la II Serie che esteticamente presentò la sola modifica dei fanali posteriori con le luci della retromarcia. Meccanicamente invece fu aggiornata con un motore leggermente potenziato e con una fusione del blocco frizione-cambio-differenziale allungata verso l'avanti per utilizzare un albero di trasmissione in un solo pezzo, più corto. Infine la Flaminia II Serie si presentò con la plancia arricchita di due bocchette di ventilazione e con il lunotto privo dei tergicristalli, sostituiti da un sistema di sbrinatorio ad aria.

L'ultimo aggiornamento della Flaminia avvenne nel 1963, quando il motore 2800 più potente e brillante, prima affiancò e poi sostituì il 2500.

LANCIA FLAMINIA 2500 (1957-1970)

Fra parentesi i dati della Flaminia 2.8

- Numero cilindri: 6 cilindri a V di 60°
- Alesaggio e corsa: 80 x 81,5 mm (85 x 81,5 mm)
- Cilindrata totale: 2458 cc (2775 cc)
- Potenza: 102 cv a 5000 giri/min; 110 cv dal telaio 5001 (129 cv)
- Rapporto di compressione: 7,8:1; 8,4:1 dal telaio 5001 (9,1:1)
- Distribuzione: valvole in testa, albero a camme centrale
- Alimentazione: carburatore a doppio corpo Solex 35 PAAi; Solex C40 PAAI dal telaio 5001
- Impianto elettrico: 12 V, batteria 46 Ah; 42 Ah dal telaio 5001
- Trazione: posteriore
- Cambio: a 4 marce + RM sincronizzate, comando al volante
- Frizione: monodisco a secco comando meccanico
- Rapporto al ponte: 12/47, coppia conica ipoide
- Autotelaio: scocca portante con telaio anteriore
- Sospensioni anteriori: indipendenti, bracci a trapezio, barra antirollio, molle a elica, ammortizzatori idraulici
- Sospensioni posteriori: assale De Dion, balestre semiellittiche, barra Panhard, ammortizzatori idraulici
- Freni: a tamburo con servofreno; a disco dal telaio 5001
- Ruote: in acciaio con pneumatici 175 x 400
- Passo: 2870 mm
- Carreggiata anteriore: 1368 mm
- Carreggiata posteriore: 1370 mm
- Lunghezza: 4855 mm
- Larghezza: 1750 mm
- Altezza: 1460 mm
- Peso: 1430 kg
- Velocità massima: 160 km/h; 167 km/h dal telaio 5001 (170 km/h)
- Consumo: 12,7 litri/100km

Nessuna modifica estetica interessò la versione di maggior cilindrata, che si poteva riconoscere dalla scritta 2.8 posta sul baule. La produzione della Flaminia proseguì fino al 1970

senza modifiche, condizione che di certo non favorì le vendite. A fronte delle 3333 berline vendute fra il 1957 e il 1963, fra il 1963 e il 1970 ne furono vendute solo 599.



IL MODELLO DA COLLEZIONE