

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!



LANCIA FLAMINIA GT - 1959



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

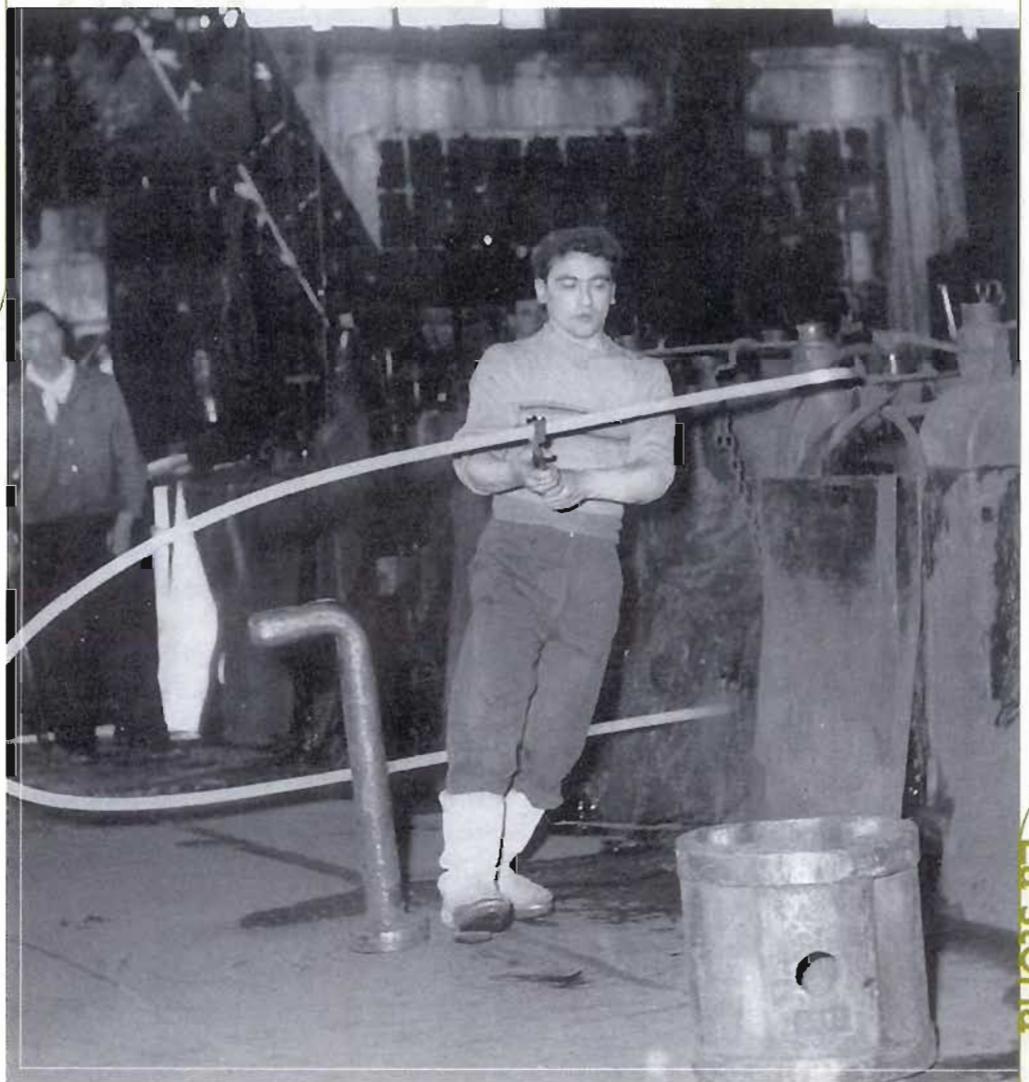
HACHETTE



Anni di ripresa e rinnovamento

Superati gli anni difficili della ricostruzione, la Lancia si prepara a una nuova stagione, imboccando con decisione, grazie agli aiuti americani, la strada del rinnovamento tecnico.

L'adesione dell'Italia all'European Recovery Program (meglio conosciuto come Piano Marshall) diede a molte imprese l'inaspettata occasione di procedere a un rapido rinnovamento della loro attrezzatura tecnica che si sarebbe rivelato decisivo per avviare il Paese lungo la strada dello sviluppo, dopo decenni di lenta crescita, interrotti da periodi di crisi e ristagno della domanda. È in questi anni, a cavallo tra i Quaranta e i Cinquanta, che si pongono le premesse per quell'esplosione dell'industria e dei consumi che avrebbe fatto vivere al Paese la breve e presto rimpiaanta stagione del "miracolo economico". Tra il 1948 e il 1950, nell'ambito del piano di aiuti americani all'Italia, la Lancia ottenne una serie di successivi finanziamenti, complessivamente 3.120.000 dollari, pari a quasi 2 miliardi di lire. Questa iniezione di liquidità le consentì di riorganizzare e ridare slancio alle atti-



Lavorazione manuale in uno stabilimento metallurgico nei primi anni Cinquanta.

vità dello stabilimento di Borgo San Paolo a Torino. I primi finanziamenti furono utilizzati per l'acquisizione di materie prime e acciai speciali (legati e al carbonio, lamiere stampate e laminate a caldo). Una scelta che attestava una preci-



Una fase di lavoro alla catena di montaggio negli anni Sessanta.

sa volontà di riaffermare il nesso inscindibile tra il marchio Lancia e la qualità del prodotto: "La nostra produzione, avendo caratteristiche di qualità, ha sempre richiesto materiale scelto e quindi la nostra Società si è sempre largamente approvvigionata anche di materiale di provenienza estera". Negli anni precedenti, tuttavia, in coincidenza alla chiusura dei mercati internazionali per effetto prima della crisi finanziaria e poi della guerra, si era stati costretti a fare ricorso a materiali "di produzione nazionale seppure di minore qualità". Ma ora che si profilavano importanti prospettive di ripresa l'Azienda intendeva riprendere le antiche abitudini: "Desidera ora, per mantenere alta la classe dei suoi prodotti, anche nei riflessi dell'esportazione, di ritornare per quanto possibile ai materiali pregiati". La riaffermazione di una strategia produttiva volta innanzitutto a soddisfare le esigenze di una selezionata clientela si accompagnava però alla consapevolezza della necessità di procedere a un ammodernamento delle linee produttive mediante l'innesto di nuovi macchinari.

Osservando la destinazione dei fondi ottenuti dalla Lancia si è visto che la parte preponderante dell'acquisto di macchinari è destinata a rinnovare le serie di torni, fresatrici, rettificatrici, dentatrici, alesatrici e trapani ecc. In termini assoluti l'investimento più rilevante fu l'acquisto di quattro grandi presse per lo stampaggio delle lamiere. Come hanno

osservato diversi studiosi, le scelte di questi anni mostrano l'evidente disegno di rafforzare le lavorazioni in serie, una tensione che guiderà, non senza qualche incertezza, la strategia dell'azienda diretta da Gianni Lancia, il figlio del fondatore, chiamato a succedere nell'ottobre del 1948 ad Arturo Lancia, immaturamente scomparso. Tuttavia, come ha osservato Franco Amatori, l'inserimento di nuove macchine e l'ammodernamento delle lavorazioni del reparto carrozzeria non si traducono in una radicale riorganizzazione dell'apparato produttivo aziendale. All'inizio del 1951 più di un terzo (il 36,2%) delle 2793 macchine utensili operanti negli stabilimenti Lancia di Torino (1765) e Bolzano (1028) risaliva agli anni Trenta e un altro 23% addirittura agli anni Venti, un dato che rivela le difficoltà a imboccare con decisione la strada del rinnovamento tecnico e produttivo.

A ben vedere, l'analisi delle scelte compiute dalla Direzione in questi anni mostra come i prestiti americani siano stati utilizzati soprattutto per rilanciare la produzione dello stabilimento torinese e assai meno per quello di Bolzano. Anche questo in fondo un segno del desiderio di voltare pagina e di riallacciarsi alla tradizione che aveva fatto grande il nome di Lancia.

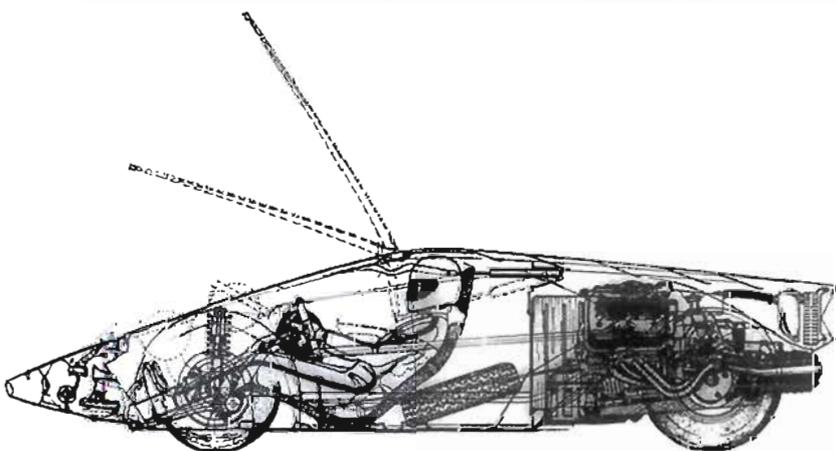
Lancia Stratos: un'auto "spaziale"

La Stratos del 1970 rappresentò una sfida alle convenzioni che scardinò i canoni dell'architettura automobilistica. Un anno dopo, ripensata per le gare, si avviò a divenire un imbattibile bolide da rally.

Un pilota di successo nei rally, Sandro Munari, un direttore sportivo, Cesare Fiorio e i tecnici della mitica Squadra Corse Lancia HF, vedendo ormai prossima alla fine la carriera della Fulvia HF, cominciarono a interrogarsi su quali caratteristiche avrebbe dovuto avere una vera auto da rally, cioè non derivata da un prodotto di serie come la Fulvia, ma concepita espressamente per le gare sulla base degli insegnamenti delle corse. Mentre quel piccolo gruppo di lancisti entusiasti dei rally prendeva in esame le problematiche specifiche di questi tipi di competizioni, si accorge-



Sopra, bozzetto di stile per la Lancia Stratos. Sotto, a sinistra, sezione della vettura che illustra la disposizione generale degli organi meccanici e del pilota. I segni tratteggiati illustrano il parabrezza/porta in varie posizioni di apertura e il piantone dello sterzo reclinato per permettere l'accesso alla vettura. Sotto, Nuccio Bertone consulta un disegno appoggiato alla Stratos rendendo evidentissima la bassezza della vettura che misurava solo 87 centimetri da terra.





Sopra, una linea continua disegna un bassissimo cuneo dal muso alla coda, non ci sono porte laterali e i fianchi fortemente incavati contengono gli esigui finestrini e le prese d'aria per il motore. A destra, in questa vista frontale dall'alto la Stratos appare più simile a un oggetto spaziale che a un'automobile.



va che le soluzioni potevano tradursi in realtà solo a patto di ripensare in modo nuovo l'architettura dell'automobile. Intanto Nuccio Bertone, il carrozziere italiano più portato al sensazionale, seguendo sogni simili a quelli degli uomini della Squadra Corse Lancia HF si gettò a capofitto nell'impresa di esplorare il campo per lui del tutto nuovo dell'auto da rally. Fu il primo, perché fino allora queste competizioni si correvano con normali berline o vetture Gran Turismo adattate a quello specifico impiego. Mancando il riferimento con un'auto esistente, Bertone e il suo designer Marcello Gandini liberarono la loro vena creativa senza alcun vincolo di idee preconcepite. Il primo presupposto del progetto fu di ridurre al minimo il peso e la resistenza aerodinamica. Per questo fissarono l'altezza da terra a una quota identificata con la massima "conicabilità" della posizione di guida.



Sopra e a destra, la Stratos esposta al Salone dell'Automobile di Torino del 1970 fu una delle attrazioni della manifestazione: due modelle mostrano l'apertura del parabrezza/porta. L'accesso all'abitacolo avveniva attraverso il parabrezza che si spalancava verso l'alto. Per salire, anzi per "scendere" in vettura bisognava camminare sul muso posando i piedi su un inserto di gomma antisdrucchiolo.



Parimenti ridussero al minimo l'ingombro trasversale, che doveva tener conto dei vani passaruota e dell'ingombro trasversale dei passeggeri. Ne risultò l'incredibile altezza (meglio dire bassezza) di 84 centimetri e una larghezza di 187 centimetri. Il passo, scelto come miglior compromesso con le altre misure e con i criteri di tenuta di strada, fu stabilito in 222 cm. Fissato ciò, progettaronò un telaio nel quale collocare il motore di una Lancia Fulvia coupé HF 1.6 al centro molto in basso e adattarono le sospensioni, lo sterzo e gli altri organi meccanici in modo che permettessero di realizzare una carrozzeria bassissima. Il risultato fu un "oggetto" monolitico nel quale le quattro ruote erano l'unico riferimento sicuro all'idea corrente di automobile.

Le sue linee avveniristiche da oggetto spaziale rompevano in modo insolente la tradizione dell'architettura automobilistica. Questa specie di sottilissima e affilata astronave terrestre era lunga solo 358 centimetri e pesava 710 chili. La linea a forma di cuneo era continua dal muso alla coda, le fiancate bassissime e senza porte laterali erano fortemente incavate, i finestrini laterali erano esigui e il cofano motore

In alto, la Stratos vista con il cofano motore aperto mette in evidenza il disegno a freccia delle griglie di raffreddamento. Sopra, la Stratos vista di lato. Le ruote sono i soli elementi comuni con le automobili convenzionali. Sopra, a sinistra, la coda della Stratos con le segnalazioni luminose integrate nel bordo esterno dello specchio di poppa: nulla da spartire con i fanali convenzionali.

aveva griglie di ventilazione a freccia. L'accesso all'abitacolo avveniva attraverso il parabrezza che si spalancava verso l'alto come l'immensa bocca di un predatore. Da chiuso il cristallo era quasi orizzontale. La superficie trasparente iniziava davanti all'asse delle ruote per prolungarsi fino a metà tetto, incorporava quindi le superfici che nelle auto convenzionali sono destinate al cofano e parte di quelle destinate al tetto. Per salire, anzi per "scendere" nell'abitacolo bisognava girare la maniglia della porta-finestra occultata dallo stemma Lancia e camminare su una breve pedana di materiale antisdrucchiolevole come si fa su certi motoscafi. La discesa al posto di guida era facilitata dal ribaltamento del piantone dello sterzo, che ruotava in avanti col volante in sincronia con l'apertura della porta.

Una volta a bordo il pilota guidava in posizione semisdraiata a gambe divaricate con i piedi in alto oltre l'avantreno in una posizione simile a quella che si assume sugli

A fianco, l'avveniristico cruscotto della Stratos posto alla sinistra del pilota. Particolarissima la forma del volante di sicurezza.

A sinistra, il piantone dello sterzo ribaltato in avanti con movimento simultaneo all'apertura del parabrezza/porta.





alianti con la cloche fra le gambe. Il cruscotto avveniristico era disposto in un rettangolo alla sinistra del pilota. La visibilità anteriore e laterale (posteriormente era zero) erano migliori di quella immaginabile guardando il veicolo dall'esterno. Il finestrino superiore era addirittura apribile su una guida scorrevole, ma sarebbe stato comunque difficilissimo compiere un'operazione semplice come ritirare il biglietto al casello dell'autostrada. Per compiere un viaggio anche breve era necessario il casco, non tanto per sintonizzarsi col carattere della vettura, ma per proteggersi dalle testate sempre possibili contro il bassissimo tetto a ogni minimo avvallamento dell'asfalto. Al centro il volante aveva la forma insolita di una palla: un accorgimento per la sicurezza, dato che era come una specie di air-bag sempre gonfio. Sulla fiancata che ospitava i piccoli finestrini un motivo a freccia negativo serviva a formare le prese d'aria. Sopra il tetto, immediatamente dietro il parabrezza, iniziava un altro motivo a freccia con il vertice rivolto nel senso di marcia, che provvedeva all'evacuazione dell'aria calda dal vano motore. Questi elementi a freccia, che funzionavano come leit-motiv stilistico erano, insieme con il portellone e con gli striminziti finestrini laterali semina-scosti da griglie, le uniche parti che interrompevano il cuneo della carrozzeria. Questa prima Stratos era bellissima, ma inquietante nei suoi contenuti offensivi da animale nato per la prevaricazione. La rivalità in corsa, mai gentile, qui si evidenziava come desiderio arrogante di supremazia dando luogo a forme per nulla rassicuranti, tanto più se si teneva presente la posizione del pilota sacrificato e scomodo nel ruolo di quasi-accessorio in quel bellicoso strumento di battaglie sportive. Un'auto così era proibita agli alti più di un metro e settantacinque perché avrebbero dovuto guidare con la testa reclinata, ai bassi perché si sarebbero incastrati nei sedili

e ai timidi perché si sarebbero vergognati di un'auto così estroversa. Si pensi quel che si vuole, ma anche con tutte le perplessità che può far nascere, la Stratos era un formidabile esercizio stilistico, uno di quei pezzi di bravura destinati a tenere alto il prestigio del design italiano nel mondo. Un'auto così non sembrava mai completamente ferma, nemmeno quando era sulla pedana di un Salone. Immagine del futuribile, dava più l'impressione di essere un caccia spaziale schizzato dal ventre di una portaerei stellare piuttosto che un veicolo adatto a circolare per le strade. Eppure, e qui sta il fatto sorprendente, la Stratos era perfettamente in grado di circolare, contrariamente a tante altre auto da Salone ridotte all'esibizionismo statico dai loro costruttori per non buttare denaro ed energie in una sostanza meccanica destinata a muovere un'idea priva dei necessari presupposti commerciali. L'atto di coraggio di Bertone arrivò fino a pretendere che tutto funzionasse. La vettura fu quindi richiestissima per realizzare film e filmati commerciali, infine lo stesso carrozziere guidò personalmente il suo prototipo per recarsi presso gli uffici della Lancia, dove era stato convocato dal direttore generale Pier Ugo Gobbato, il quale insieme ai piloti della Squadra Corse HF aveva intuito l'enorme potenziale agonistico di quell'idea. Infatti, nonostante certi suoi eccessi la Stratos dimostrò che realizzare un'auto da rally era possibile. Quanto Bertone e i coraggiosi pionieri della Squadra Corse Lancia HF avessero ragione si vide qualche anno dopo quando una nuova Stratos "addomesticata" e resa più fruibile insegnò a tutti a suon di vittorie come si immagina e come si costruisce una vera auto da rally.

Sopra, la Stratos nel traffico. Il veicolo, perfettamente funzionante, partecipò a diversi spot pubblicitari. Nel 1988 comparve nel film Moonwalker interpretato da Michael Jackson. Sotto, la Stratos in mostra al Tour Italian Design 2006. Oggi è conosciuta con il nome di Stratos 0 per evitare di confonderla con il modello di produzione.



Agile e snella con la leggerezza dell'alluminio

Le Flaminia GT hanno tutta la classe delle auto Lancia e tutta l'eleganza della Carrozzeria Touring in un corpo vettura leggero ed efficiente grazie alla nobiltà dei materiali usati.

La Lancia disponeva di tutto ciò che è necessario per ideare e costruire belle automobili: bravi progettisti, validi collaudatori, adeguate tecnologie e ottimi lavoratori, ma preferì affidare ai carrozzieri esterni l'esecuzione delle versioni speciali della Flaminia. La GT, disegnata e carrozzata dalla Touring Superleggera, è un tipico esempio di questa prassi, che da una parte servì per consentire alla Casa di concentrarsi sull'obiettivo prioritario di adeguare le strutture produttive alla domanda allora in forte crescita, dall'altra di sfruttare lo straordinario patrimonio di buon gusto, di conoscenze e di abilità dei carrozzieri. Nel caso della Flaminia, la Lancia affidò a Pinin Farina la coupé a quattro posti, a Zagato la berlina sport e alla Touring la cabriolet, dalla quale poi il carroz-



Sopra, uno dei primi esemplari dell'agile e snella Flaminia Gran Turismo, elegante e sportiva coupé a due posti carrozzata da Touring Superleggera. A sinistra, una Flaminia GT in passerella al Concorso d'eleganza di Rimini nell'estate 1961.



A destra, una Flaminia GT nella versione 3C, ovvero con il motore dotato di 3 carburatori. Questa versione più brillante si distingue per la torghetta smaltata con la scritta 3C posta sopra la presa d'aria sul cofano. Sotto, una Flaminia GT 3C 2.8. Si tratta della versione più veloce e potente, dotata di un motore di 2775 cc capace di 150 cv.



ziere sviluppò le versioni GT a due posti e GT L 2+2. Si trattò di un gradito ritorno perché i rapporti della carrozzeria Touring con la Lancia si erano interrotti da diversi anni. Non vi era stata, infatti, nessuna Aurelia Touring Superleggera dopo tante Aprilia realizzate dal carrozziere negli anni Quaranta. Sulla ritrovata collaborazione giocò un ruolo importante la favorevole circostanza che Carlo Pesenti, nuovo proprietario della Lancia, era amico personale di Gaetano Ponzoni, il socio "contabile" di Carlo Felice Bianchi Anderloni nella Carrozzeria Touring.

Il primo prodotto della ritrovata alleanza fu la snella Lancia Flaminia GT coupé a due posti che, grazie alla linea bassa e filante sembrava più lunga della coupé Pinin Farina anche se era stata allestita sul telaio a passo accorciato comune alla Flaminia Sport Zagato. Dal punto di vista tecnologico il maggior pregio delle Flaminia GT era la carrozzeria interamente d'alluminio costruita secondo l'esclusiva tecnica detta "superleggera", inventata dalla Touring e poi entrata insieme al nome della carrozzeria nel marchio di fabbrica. La costruzione d'alluminio permetteva di ottenere un rapporto peso/potenza molto adatto per una Gran Turismo marcatamente sportiva. Le prestazioni della Flaminia

Sopra, una Lancia Flaminia GT/L, la versione 2+2 dotata di un padiglione più ampio per ospitare occasionalmente due passeggeri. Sotto, una serie di Flaminia GT coupé in lavorazione sulla linea di montaggio della carrozzeria Touring Superleggera. Sulla linee accanto si notano una serie di Maserati 3500 e una di Flaminia GT Convertibile.

GT parlano chiaro: accelerazione e velocità massima sono valori ancora oggi interessanti. La contropartita della costruzione in alluminio è stata l'avidità con la quale i demolitori hanno fatto incetta di Flaminia GT da smantellare, infatti sul mercato dei metalli usati l'alluminio veniva pagato molto di più del ferro. Così oggi non sono molte le Flaminia GT sopravvissute. La costruzione con materiali di pregio è stata una costante nella Fla-





Flaminia GT perché ciò faceva parte della grande tradizione sia della Lancia, sia della Touring Superleggera. La bontà delle materie prime e l'accuratezza della costruzione facevano inevitabilmente levitare il prezzo. La GT era la più costosa fra tutte le Flaminia: nel 1962 la berlina costava 3 milioni di lire, la Coupé Pininfarina 3.240.000, la Sport Zagato 3.380.000, la GT e la GT Convertibile 3.435.000.

Dal punto di vista stilistico le Flaminia GT sono interessanti per il giusto rapporto dei volumi, per il lunotto più inclinato del parabrezza in modo da suggerire l'effetto velocità con la coda sfuggente, per la quasi totale assenza di motivi ornamentali (segno che il design è molto buono e non c'è nulla da nascondere) e infine per il riuscito inserimento dei doppi fari. Si tratta di uno dei primi esperimenti di fanaleria doppia in Italia. La moda, che aveva alla base lo scopo di migliorare la visibilità notturna, proveniva dagli Stati Uniti e trovò gli stilisti europei abbastanza impreparati. Infatti, nell'architettura classica dell'auto con i fari singoli, questi determinavano la linea dei parafranghi, che avevano necessariamente una sezione tonda come quella dei fari dai quali avevano ori-

gine. Con l'avvento dei fanali doppi questa prassi compositiva entrò in crisi. Vi furono esempi abbastanza goffi in cui gli stilisti fecero nascere dai doppi fari parafranghi con doppia curvatura (Chevrolet Corvete m.y. 1958).

Più o meno nello stesso anno Touring affrontò il tema in modo del tutto nuovo, inserendo i fari gemellati in nicchie trapezoidali leggermente rialzate verso l'esterno, dalle quali fece nascere i parafranghi anteriori. Ovvio che anche questi avevano sezione trapezoidale e risultavano spessi e piani in modo fino ad allora mai visto. A questo punto nasceva il problema di come raccordare il frontale con la coda, che la moda dell'epoca voleva con creste dei parafranghi sottili, che terminavano con fanaletti verticali alti e stretti. Il colpo di genio che permise agli stilisti della carrozzeria Touring Superleggera di far quadrare

il cerchio fu di dilatare il perimetro interno dei fanali facendolo convergere verso il centro del baule. Nacquero così i due grossi volumi dei fari trapezoidali dai bordi arrotondati che determinarono una linea dei parafranghi posteriori perfettamente analoga a quella degli anteriori. I fanali posteriori della Flaminia GT furono innovativi e moderni sotto l'aspetto

Sopra, una Lancia Flaminia GT coupé accanto a una Lancia Flaminia Gran Turismo Convertibile. Sotto, il motore di una Lancia Flaminia GT restaurata.



Sotto, l'elegante interno di una Lancia Flaminia GT restaurata.



Sopra e sotto, tre immagini di una Lancia Flaminia GT coupé come è oggi, conservata in una collezione privata.



delle dimensioni (solo tempo dopo gli altri capirono che per motivi di sicurezza più grandi sono i fanali, meglio si vede di notte), ma avevano anche un altro vantaggio che è poco noto a chi non si occupa di tecnica della carrozzeria: infatti, hanno un disegno che rende perfettamente intercambiabile il destro con il sinistro, fatto non trascurabile dal punto di vista dell'economia costruttiva. La Flaminia GT coupé debuttò in pubblico al Salone di Torino del 1958 e fu seguita l'anno dopo dalla Convertibile. En-

trambe furono distribuite direttamente dalla Lancia. La GT fu poi affiancata da una effimera 2+2 con il padiglione modificato, ma con lo stesso passo della due posti e, alla fine del 1962 dalla versione GT/L con il passo allungato da 2520 a 2600 mm per essere meglio adatta a ospitare due passeggeri sui sedili posteriori. Nella nuova GT/L il profilo della fiancata fu dotato di "pinne" leggermente rialzate e risultò ancora più convincente. Nella 2+2 comparve una modanatura sottoporta: modesto ricorso all'ornato per risolvere un problema di rapporti fra superfici nato con le porte più lunghe. Fu un espediente che rivelò il "mestiere" del carrozziere. La coda leggermente rialzata fu poi estesa a tutte le versioni, Convertibile compresa. La famiglia delle Flaminia Touring, messe in commercio a partire dal 1959, ottenne molto successo e subì le stesse varianti di potenza e di cilindrata che interessarono le altre Flaminia, vale a dire il montaggio dei tre carburatori (modelli 3C) che elevò la potenza a 140 cv e l'aumento della cilindrata a 2775 cc (modelli 3C 2.8) che migliorò sia la potenza (150 cv), sia la coppia motrice (22,8 mgk invece di 20,7 mgk). Re-

LANCIA FLAMINIA GT (1958-1965)

Fra parentesi i dati della Flaminia GT 3C 2.8 prodotta dal 1963

Numero cilindri e posizione: 6 a V di 60°, anteriore longitudinale
Alesaggio e 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 (150 cv a 5400 giri/min)
Rapporto di compressione: 9:1
Distribuzione: albero centrale, valvole in testa, aste e bilancieri
Alimentazione: un carburatore Solex C40 PAA1 (tre Weber 35 DCLN)
Impianto elettrico: 12V, batteria 45 Ah, dinamo 300 W
Trazione: posteriore
Cambio: 4 marce + RM
Frizione: monodisco a secco
Rapporto finale: 13/48 (13/46)
Tipo costruzione: scocca portante
Sospensione anteriore: 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 con servofreno
Pneumatici: 165x400
Passo: 2520 mm
Carreggiata anteriore: 1368 mm
Carreggiata posteriore: 1370 mm
Lunghezza: 4500 mm
Larghezza: 1660 mm
Altezza: 1305 mm
Peso a secco: 1270 kg (1310 kg)
Velocità massima: 180 km/h (194 km/h)

starono ferme l'incredibile dolcezza di funzionamento del motore Lancia con 6 cilindri a V stretto di 60°, il bellissimo retrotreno "transaxle", le impeccabili finiture e il grande piace-

re di guida. Ancora oggi queste qualità sono molto apprezzate dai collezionisti, ma la già citata avidità d'alluminio ha portato molte Flaminia Touring alla demolizione prematura.



IL MODELLO DA COLLEZIONE