

# LANCIA



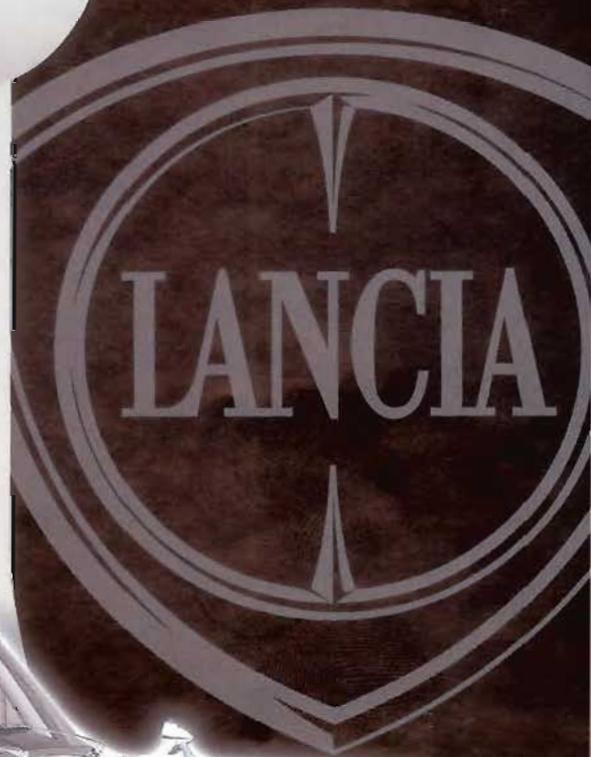
## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

42



LANCIA FLAVIA 1,8 LX - 1967



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

### HACHETTE



# La direzione è di Antonio Fessia

**Negli ultimi mesi della gestione di Gianni Lancia, assume la direzione tecnica l'ingegner Antonio Fessia, un tecnico di sicuro valore di cui era nota l'avversione per l'automobilismo sportivo.**

**N**el pieno di una crisi di strategia che avrebbe finito per indurlo ad abbandonare la partita, Gianni Lancia, forse accogliendo, come ipotizza Franco Amatori, l'indicazione di chi stava per subentrargli nella proprietà dell'azien-



da, decise di affidare la direzione della progettazione a una figura di primissimo piano nel mondo dell'automobile e dei motori, il Professor Antonio Fessia.

Nato a Torino nel 1901 e laureatosi in ingegneria meccanica al Politecnico di Torino nel 1923, aveva fatto le sue prime fondamentali esperienze lavorative in Fiat, dove era entrato subito dopo la laurea, a soli ventidue anni. Vi sarebbe rimasto fino al 1946 percorrendo una brillante carriera – vicedirettore dell'Ufficio centrale vetture e carri nel 1925; direttore dell'Ufficio tecnico motori avio nel 1932; direttore del-

*Sopra, la Camsa F 11, la berlina progettata nel 1947 dall'ing. Fessia che può essere considerata l'antenata della Lancia Flavia.*

*A sinistra, l'ing. Antonio Fessia che nel 1955 assunse la direzione tecnica della Lancia.*



l'Ufficio tecnico centrale costruzioni meccaniche nel 1936 – e soprattutto legando il suo nome alle due vetture Fiat di maggior successo tra le due guerre: la Topolino e la Balilla. Universalmente apprezzato per le sue doti tecniche e il carisma, Fessia era però uomo dal carattere impossibile. Dante Giacosa, che si era formato sotto di lui in Fiat ne ricorda con affetto la figura, l'intelligenza ma anche le asprezze, specialmente nei confronti dei colleghi: "Aveva impeti di impazienza, capricci provocatori e talvolta stranezze che sembravano mattie e non sapeva trattenersi". Insomma un uomo con il quale non era facile intendersi e collaborare. Dopo aver lasciato la Fiat, nell'immediato dopoguerra Fessia era approdato alla Cemsas, una società del gruppo Caproni che cercava un rilancio nel settore automobilistico essendole venute a mancare le commesse belliche e trovandosi l'intero gruppo (di cui faceva parte anche la Isotta Fraschini) in gravissime difficoltà per l'arresto della produzione aeronautica.

Nella sua breve permanenza a Saronno Fessia metterà a punto una vettura genialmente innovativa dotata di un motore a 4 cilindri boxer, cambio "a presa diretta con leva al volante" e trazione anteriore, una scelta tecnica di cui l'ingegner Fessia era convinto assertore e che avrebbe riproposto una volta approdato in Lancia. Purtroppo la nuova vettura, denominata F 11, progettata da Fessia e carrozzata da Bertone, non poté entrare in produzione a causa del precipitare della crisi del gruppo Caproni.

Gli anni Cinquanta furono per l'ingegner Fessia un periodo di intenso lavoro. Chiamato a insegnare Motori a combustione interna e costruzioni automobilistiche al Politecnico di Milano, contestualmente alla sua funzione di docente svolse una importante attività di consulenza per alcune realtà industriali come Fiat Deutsche, Pirelli e la Ducati di

Bologna. Qui diede un contributo determinante alla progettazione del Ducati Cruiser, uno scooter di 175 cc di cilindrata, dalle forme fascinosi disegnate dalla carrozzeria Ghia, allora diretta da Felice Mario Boano, che si segnalava anche per alcune innovative soluzioni meccaniche e una grande maneggevolezza, nonostante il peso.

Naturalmente l'arrivo in Lancia di Fessia, nel marzo 1955, si poneva in una linea di evidente discontinuità con le scelte di Gianni Lancia e la sua spiccata predilezione per le corse. Agli addetti ai lavori fu subito chiaro che si intendeva voltare pagina, essendo a tutti note le posizioni nettamente contrarie all'impegno agonistico dell'ingegner Fessia. Quando nel luglio 1955 la Lancia ufficializzò la decisione di rinunciare alle competizioni e di cedere alla Ferrari le vetture di Formula 1 e altro materiale la scelta addolorò ma non stupì più di tanto gli appassionati. Come scrisse uno dei più accreditati giornali del settore, "Motor Italia", si trattava di una rinuncia "indispensabile per potere – tornando alle vecchie e provate tradizioni che avevano fatto le fortune della Casa – concentrare tutte le energie e i mezzi in una produzione di serie di elevatissima qualità". In questo senso l'arrivo di Fessia e la partenza, destinazione Maranello, di Vittorio Jano segnavano la fine di un ciclo, di lì a poco definitivamente sancito dalla vendita a Pesenti. Alla Lancia Fessia rimase sino al 1968 (anno della sua scomparsa), progettando i tre modelli della serie F: Flaminia, Flavia e Fulvia, che confermarono la sua notevole tempra tecnica e le sue qualità di progettista. Nel suo lavoro purtroppo mostrò anche intemperanza e mancanza di duttilità, doti che sarebbero state indispensabili per un uomo che si trovava ai massimi livelli dell'azienda.

*Un prototipo della Lancia Flavia progettato dall'ing. Fessia.*



# Omaggio alla Lancia

**Il grande designer franco-americano Raymond Loewy amava le auto europee. Nel 1960 volle carrozzare una Flaminia. Esposta al Salone di Parigi, mostrò soluzioni destinate ad affermarsi in futuro.**

**L**a Flaminia Loraymo esprime l'ammirazione del designer americano Raymond Loewy per le auto europee, per le Lancia in particolare. Prima di descrivere la vettura è importante parlare di Loewy perché molte forme che lui ha concepito sono entrate nel nostro quotidiano e in una certa misura hanno onestato i nostri gusti e il nostro senso estetico. Fra gli oggetti più comuni usciti dalla sua matita, ricordiamo la bottiglia della Coca Cola, le fotocopiatrici Gestetner, i rasoi Gillette, gli accendini Zippo, l'arredamento e la grafica dell'Air Force One (l'aereo del presidente degli Stati Uniti), i bus della compagnia Greyhound, il pacchetto delle sigarette Lucky Strike, il tubo del dentifricio



*A sinistra, il designer franco-americano Raymond Loewy in un ritratto del 1960. Sotto, la bottiglia della Coca Cola: probabilmente è il più noto degli oggetti disegnati da Raymond Loewy.*



*A sinistra, il marchio BP e, sotto, quello della Shell, due dei tanti disegnati da Raymond Loewy. Sotto, un curioso transatlantico trasformabile in portaerei immaginato da Raymond Loewy nel 1958. A sinistra, il marchio disegnato per la Spar (in Italia Despar).*





Sotto, la Lancia Flaminia Loraymo vista di fronte. La spessa cornice della calandra Lancia stilizzata era montata su molle e funzionava come paraurti. Un'intuizione che precorse i tempi. A destra, la Flaminia Loraymo esposta al Salone di Parigi del 1960. Si notano le calotte copri ruote aerodinamiche, un'altra intuizione in anticipo sui tempi.



le vendite a livelli mai visti. Lo incaricarono quindi di curare l'arredamento del grande magazzino e ottenne risultati sorprendenti. La fama del suo talento arrivò a Rodman Wanamaker, direttore dell'omonima catena di grandi magazzini, che gli offrì di ridisegnare i suoi punti vendita. Intanto l'attivissimo Loewy aveva iniziato a collaborare come illustratore con importanti riviste come "Vogue". La svolta decisiva avvenne nel 1929, quando la Gestetner lo incaricò di ridisegnare un ciclostile. Lui semplificò le forme, integrò gli accessori e trasformò quella macchina sgraziata in un oggetto funzionale, gradevole alla vista: in una parola bello. Da allora non si contano gli oggetti disegnati da Loewy. Egli fu il più estroverso e comunicativo del gruppo di creativi che comprese Walter Teague, Henry Dreyfuss, Norman Bel Geddes e Harold Van Doren, tutti giovani talenti che promossero la nascente professione del designer. Una delle frasi celebri di Loewy è "il brutto si vende male", che è anche il titolo di un suo libro. Con questo motto si propose di dare all'America non solo un ambiente estetico più gradevole, ma soprattutto di rilanciare i consumi stagnanti a causa della crisi economica. Spaziando dai temperamatite alle navi, Loewy rese fruibile per gli americani il design colto profetizzato dalla scuola Bauhaus, che aveva rivoluzionato l'arte e l'architettura in Europa. Il design si innestò con effetti sorprendenti nella frenesia consumistica americana rilanciata dal programma di riforme del presidente Franklin Delano Roosevelt e diventò uno dei motori della ripresa. Loewy fu quindi grande protagonista nel ridare forma agli oggetti dell'*american way of life*. Le automobili non furono al centro della sua attività, ma stabilì una collaborazione prima con la Hupp Motor Company, quindi con la Studebaker, per la quale nel 1953 disegnò l'immortale Commander. Loewy amava disegnare vetture fuoriserie per il proprio

Pepsodent e un'infinità di marchi, come quelli dei carburanti Shell, Esso, Total e BP; dei supermarket Spar (in Italia Despar), Coop e Galleries Lafayette; delle compagnie aeree TWA e United Air Lines; dei blue jeans Levi's e così via. Nato nel 1893 in un'austera famiglia parigina, Raymond entrò nel mondo del design nel 1908 quando quindicenne disegnò e costruì un modello in scala del velivolo di Alberto Santos Dumont. L'aeroplanino di Loewy azionato da una banda elastica fu brevettato e costruito da un fabbricante di giocattoli. Compensato lautamente, il giovane si accorse così che con il design poteva guadagnare divertendosi. I primi passi nel mondo della progettazione industriale non furono facili perché vi si posero in mezzo prima la guerra e poi il rifiuto delle aziende che considerarono Loewy un visionario. Come altri geni incompresi, Loewy emigrò negli Stati Uniti. A dispetto del suo bagaglio tecnico e alla sua abilità di disegnatore, anche la General Electric gli rifiutò un impiego. Per sopravvivere accettò un posto presso i grandi magazzini Macy per tenere ordinati gli scaffali. Un impiego banale per chiunque, ma non per lui che prima disponendo strategicamente le merci, poi ridisegnando gli scaffali stessi portò

I carrozzeri 1960



A sinistra, la Lancia Flaminia Loraymo caratterizzata dall'estrema pulizia della linea e dalle maniglie delle porte a scomparsa, una soluzione che Loewy trovò in Italia. Sotto, la coda della Lancia Flaminia Loraymo: sopra la linea del paraurti al centro fra i fanali si nota la scritta cromata "Motto Torino", il carrozziere che materialmente realizzò la carrozzeria.

Sotto, primo piano dell'aletta aerodinamica della Flaminia Loraymo, sensazionale anticipazione dello spoiler aerodinamico che la Lancia adottò sulla Stratos negli anni Settanta.



uso personale. Negli anni Cinquanta trasformò per proprio uso una Cadillac privandola di tutti gli orpelli in metallo cromato allora tipici delle auto americane. Ottenne così un'auto più elegante e si pagò le spese della trasformazione rivendendo 50 chili di metallo lucido come ricambi. Da raffinato esteta, Loewy ammirava le auto europee. Così nella seconda metà degli anni Cinquanta approfittò dei suoi viaggi in Europa per trasformare per uso personale una GT inglese, una tedesca e una italiana. Partì da una Jaguar XK 140 che fece carrozzare nel 1955 dall'italiano Boano, trasformò quindi una BMW 507 rivolgendosi al francese Pichon Parat. Infine nel 1960 chiese alla Lancia un autotelaio Flaminia, che ben volentieri glielo fornì.

Loewy mostrò a diversi carrozzieri i suoi progetti, ma i più importanti giudicarono troppo difficile l'esecuzione. Alla fine un dirigente della Lancia lo indirizzò da Rocco Motto, già collaboratore della Casa per alcuni modelli da corsa. Motto era uno specialista dell'alluminio, così lo usò per la Flaminia di Loewy, che alla fine risultò leggera e veloce, grazie alla linea aerodinamica e al motore con 146 cv elaborato da Enrico Nardi. Battezzata Loraymo (acronimo di Raymond Loewy), la stravagante creazione debuttò al Salone di Parigi del 1960, dove destò sensazione. Alcuni critici la giudicarono troppo avveniristica senza tuttavia comprendere a fondo le innovazioni delle quali era portatrice. Oggi invece è diventato comprensibile per tutti l'alettone regolabile sopra il lunotto, che anticipò di 13 anni quello fisso della Lancia Stratos e di oltre 30 quello mobile della Delta HF integrale Evoluzione. Sorprendente per forza innovatrice anche la calandra che

Sotto, dopo averla impiegata per un tour in Europa Raymond Loewy portò la Loraymo con sé negli Stati Uniti. A destra, la Studebaker Avanti disegnata dal centro di design di Raymond Loewy condensò le esperienze della Loraymo e di altri due prototipi realizzati su autotelai europei.



all'epoca fu giudicata sproporzionata e visionaria perché lo spesso bordo cromato era libero di scorrere delimitato da molle per assolvere alla funzione di paraurti. Incredibile: oggi tutti i paraurti sono integrati nella carrozzeria e spesso fanno corpo unico con la calandra, in ogni caso assorbono i piccoli urti con l'elasticità del materiale. Nel 1960 non piacquero i grandi coprip ruota lenticolari, che poi divennero d'attualità negli anni della crisi energetica quando la loro forma aerodi-



Sopra, la Lancia Flamini Loraymo nelle condizioni in cui fu ritrovata negli Stati Uniti alla fine degli anni Ottanta. Il Lancia Club americano la offrì alla Casa madre. A destra, la Lancia Loraymo nelle prime fasi del restauro quando, le lamiere sverniciate, furono risanate dallo stesso carrozziere che trent'anni prima l'aveva costruita.



A sinistra, la Lancia Flamini Loraymo restaurata si trova oggi nel museo Lancia. Spesso la Casa la concede per importanti manifestazioni. Nella foto è esposta a una rassegna automobilistica di Padova.



namicamente corretta fu uno degli accorgimenti per limitare i consumi. Lo stesso vale per i finestrini senza gocciolatoi con il doppio vantaggio della minor resistenza aerodinamica e di una superficie vetrata più estesa. Oggi appaiono meno giustificati i parafanghi con le teste aperte nella parte inferiore, ma anche questo rispose all'esigenza pratica di dare più aria al raffreddamento dei freni in un momento in cui non avevano l'efficienza di quelli di oggi.

La Loraymo era innovativa anche in particolari come il restringimento a bottiglia di Coca Cola nella zona dell'abitacolo e i fanali posteriori a filo con la carrozzeria. Raymond Loewy usò la Loraymo con la targa EE (Escursionisti Esteri) finché rimase in Europa, poi la portò negli Stati Uniti. Fino alla fine degli anni Ottanta (Loewy si spense nel 1986) non si seppe più nulla della vettura. Poi un giorno il presidente del Lancia Club degli Stati Uniti avvertì il curatore del museo della Casa che la vettura era stata ritrovata e che il club voleva donarla al costruttore italiano.

Fu così che la Loraymo tornò a Torino e fu restaurata dalla carrozzeria Motto seguendo i disegni originali e ritornò allo stupendo stato in cui oggi fa bella mostra di sé nelle più importanti manifestazioni internazionali.

# Il piacere di un abito nuovo

**Nella primavera del 1967, in occasione del sessantenario del primo modello prodotto, la Lancia rinnovò la carrozzeria e gli interni delle berline Flavia. Sotto il vestito la consueta meccanica con molti miglioramenti e nuovi optional.**

*A destra, nel prototipo disegnato da Pietro Castagnero si nota già l'evoluzione della calandra mentre i copri cerchi sono ancora quelli della prima serie.*



*A sinistra, vista di fronte del primo prototipo della Lancia Flavia II Serie disegnato da Pietro Castagnero ed eseguito nelle officine della Lancia. La linea è ormai quella definitiva, ma per la produzione sarà semplificata la calandra e il cofano avrà le nervature diverse.*

*A destra, la versione definitiva della Lancia Flavia 1500 II Serie vista di tre quarti anteriore. Rispetto alla prima serie l'insieme è più equilibrato. A destra, sotto, nella Lancia Flavia 1500 II Serie la coda era contornata da una cornice cromata che nella parte inferiore delimitava l'originale fanaleria orizzontale.*



trambi i lati in un unico profilo cromato. Nel primo prototipo interruppe bruscamente tale profilo sulla linea di chiusura del coperchio del baule. Diede così origine a un piccolo conflitto fra le linee orizzontali e quelle verticali, nonché a un senso di incompiutezza che alla fine lo spinse a cambiar partito. Nella soluzione definitiva Castagnero diede continuità alla parte superiore del profilo cromato mandandola a lambire il bordo superiore del baule mentre i fanali, diventati più sottili e orizzontali, bilanciarono le linee verticali delle targa posteriore alta e squadrata come era prescritta allora. Il padiglione nella prima ipotesi conservò qualcosa dell'impostazione precedente mentre Castagnero si occupò principalmente di aumentare la superficie vetrata per rendere l'abitacolo più luminoso. Nella versione definitiva vi fu poi una revisione più



*Sopra, il cruscotto della Lancia Flavia 1500 II Serie con il comando del cambio al volante. Sotto, l'abitacolo della Lancia Flavia 1800 II Serie. Il bracciolo estraibile sul sedile posteriore era di serie, mentre la leva del cambio sul pavimento era optional.*



Nel 1965 dopo avere completato con la Coupé la gamma delle Fulvia, la Lancia proseguì il programma di rinnovamento affidando al designer Pietro Castagnero lo studio di una nuova carrozzeria per la Flavia berlina. Quella in produzione era molto personale, ma con le sue stranezze non aveva convinto tutti. Le Fulvia invece erano piaciute subito, perciò Castagnero partì da alcune idee espresse nella Fulvia berlina per sviluppare il prototipo che si vide nel 1966. La prima preoccupazione del designer fu di appianare le dissonanze fra il frontale e la coda che avevano sollevato perplessità nella Flavia precedente. Creò quindi una fiancata molto semplice segnata da una linea continua dal parafrangente anteriore a quello posteriore e una nervatura sulla lamiera tesa anch'essa dal parafrangente anteriore al posteriore. Nella prima ipotesi

del frontale raggruppò la griglia e i quattro fari in un unico elemento contornato da una cornice cromata e affidò il compito di evocare la calandra Lancia a un'altra cornicetta attorno al marchio. Nella seconda ipotesi raggruppò i fari e una calandra meglio definita all'interno di una depressione che funzionava da cornice senza bisogno di profili cromati. Nella configurazione definitiva sintetizzò le esperienze precedenti e raggruppò i fari svincolati dalla calandra in una cornice cromata. Il concetto era lo stesso già sviluppato per la Fulvia però in questo caso il designer definì meglio la calandra, che così prese contorni più facilmente identificabili con la tradizione Lancia. Gli effetti combinati dello spigolo inferiore della calandra più pronunciato rispetto

alla Fulvia e quello del muso più sottile grazie al motore boxer, spinsero il designer a chiudere la parte inferiore della cornice cromata con un andamento più mosso rispetto alla sorella di minor cilindrata. Il risultato fu un frontale più autorevole e nel contempo più dinamico. Prima di arrivare alla produzione, la rinnovata Flavia cambiò

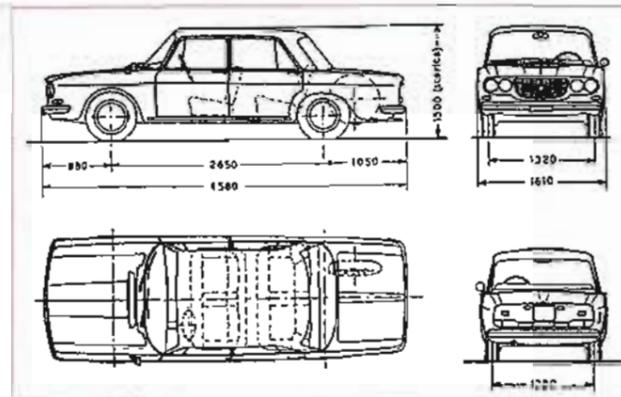


*Sopra, il frontale della Lancia Flavia 1800 II Serie. Dal punto di vista estetico si riconosceva dalla 1500 solo per lo specchio retrovisore esterno, che nella versione di minor cilindrata era assente. A destra, Lancia Flavia 1800 II Serie vista di tre quarti anteriore. A sinistra, la Lancia Flavia 1800 II Serie vista da dietro. L'unica differenza rispetto alla 1500 è la scritta "milleotto" in corsivo sulla sinistra del baule.*



modello 1967-1970

radicale laddove la vecchia impostazione dei montanti aveva impedito al designer di ampliare ulteriormente la superficie trasparente. Nella nuova versione il padiglione prese linee più morbide che ben si raccordarono con le linee armoniose della parte inferiore. Con il nuovo vestito la Flavia apparve più lunga e più "importante" della precedente anche se la lunghezza rimase la stessa. Il trucco che consentì di ottenere questo effetto fu quello di aumentare lo sbalzo anteriore da 87,5 a 88 cm e contemporaneamente di ridurre lo sbalzo posteriore da 105,5 a 105 cm. Gli ultimi tocchi che portarono alla soluzione definitiva furono i grandi dischi copri ruote in metallo satinato e i profili cromati nella parte bassa delle fiancate. Oltre che nel design esterno, la Flavia II serie si presentò completamente rinnovata nell'interno. La nuova plancia perse il quadro strumenti lineare e la mensola con i comandi sul lato sinistro che aveva caratterizzato la prima serie. Nella nuova configurazione la plancia diventò molto più classica con la strumentazione circolare di facile lettura, la fascia centrale in



A sinistra, le principali dimensioni delle Lancia Flavia 1500 e 1800 II Serie. L'ingombro longitudinale non tiene conto dei rostri presenti di serie sui parcurti delle 1800 LX.



legno e i comandi dei servizi ben allineati e comodi da azionare. Sotto la plancia il designer prevede un comodo ripiano rivestito in panno e dotato di separatori per impedire che gli oggetti rotolassero. Nei sedili e nei fianchetti delle porte ridisegnati risaltò ancora di più la qualità dei materiali e l'accuratezza delle finiture. I sedili anteriori rimasero uniti nella versione con il comando del cambio sul volante, mentre furono sdoppiati nella versione con il comando del cambio a cloche: la versione con il sedile unito era omologata per sei posti

mentre quella con il cambio a cloche per cinque posti. La meccanica delle Flavia rinnovate nel 1967 non subì sostanziali variazioni. Rimasero così i noti propulsori 1500 con 80 cv, 1800 con 92 cv e 1800 a iniezione con 102 cv. Vi furono però alcuni aggiornamenti, il più importante riguardò le fusioni del blocco motore per consentire un nuovo fissaggio al telaio ausiliario e l'applicazione dell'idroguida. Gli altri aggiornamenti del motore riguardarono

Sopra, a sinistra, il logo del sessantenario del primo modello della Lancia. Sopra, particolare delle borchie copri ruote della Lancia Flavia 1500 e 1800 II Serie. Sotto, la Lancia Flavia 2000 LX nella prima versione del 1969 con la calandra priva della scritta 2000. Si riconosce dalla 1800 LX solo per le borchie delle ruote dotate di una fascia verniciata nello stesso colore della carrozzeria.

il ventilatore e il comando termoelettromeccanico. La frizione adottò un nuovo disco con mozzo elastico. Nelle sospensioni vi fu un piccolo aumento delle carreggiate e l'allargamento della balestra trasversale anteriore per ottenere maggiore silenziosità in combinazione con i nuovi attacchi antivibranti. Nei freni migliorò la ripartizione dell'azione sui due assi con la riduzione del diametro dei cilindretti posteriori. Nell'impianto elettrico l'alternatore sostituì la dinamo e il motorino dei tergi adottò due velocità. Una modifica più sostanziale riguardò l'impianto della ventilazione dell'abitacolo che adottò un nuovo gruppo



A sinistra, vista frontale della Lancia Flavia 2000 LX nella prima versione. Da questo punto di vista l'aspetto è uguale a quello della 1800 LX anch'essa dotata di rostri sui paraurti. A destra, l'ultima versione della Lancia Flavia 2000 LX con il logo del modello sulla calandra. Nel 1970 il modello subì un riuscito restyling e perse il nome Flavia: si chiamò solo 2000.



riscaldatore/ventilatore, la presa dell'aria sotto il parabrezza e l'uscita dell'aria su un canalino del vano bagagli attraverso il rivestimento traforato del tetto. Fra gli accessori a richiesta debuttò il servosterzo accoppiato a una sofisticata scatola dello sterzo ZF a circolazione di sfere. Alla fine del 1967 per le sole versioni 1800 a carburatori e a iniezione la Casa offrì l'allestimento LX che non significa lusso, ma in cifre romane ricorda il sessantenario del primo modello della Casa, con l'idroguida di serie, la leva del cambio sul pavimento, il divano posteriore con bracciolo estraibile, il lunotto termico a resistenze invisibili, i rostri sui paraurti e tappeti in moquette invece che di gomma. Nel 1969 debuttarono i motori 2000 (carburatori e iniezione) con la cilindrata esatta di 1991 cc ottenuta con l'alesaggio di 89 mm e la corsa di 80. La potenza raggiunse così i 131 cv (Sae) nella versione a carburatori e i 140 cv (Sae) in quella a iniezione. Con queste caratteristiche e con una dotazione di serie senza pari, la Flavia si pose al vertice nella categoria delle berline "due litri" europee. Oltre al servosterzo, al lunotto termico e alle altre dotazioni già presenti nelle Flavia 1800 LX, la Flavia 2000 LX offrì in più nuovi sedili ancora più confortevoli e la leva del cambio arretrata. A questi si aggiunsero poi l'impianto frenante di sicurezza Superduplex e le tendine parasole a visibilità unidirezionale sul lunotto. Con la presentazione del motore 2000 sia il motore 1500 sia i motori 1800 a carburatori e a iniezione adottarono la corsa dei pistoni di 80 mm per motivi di unificazione e di praticità costruttiva. La modifica comportò

#### LANCIA FLAVIA 1,8 LX (1967-1970)

- Numero cilindri e disposizione:** 4 boxer a sbalzo anteriore
- Alesaggio e corsa:** 88 x 74 mm
- Cilindrata totale:** 1800 cc
- Potenza massima:** 92 cv a 5200 giri/min
- Rapporto di compressione:** 9:1
- Coppia massima:** 14,9 kgm a 3000 giri/min
- Distribuzione:** due alberi a camme nel basamento comandati con catena con tenditore e ammortizz., aste e bilancieri, valvole in testa
- Alimentazione:** un carburatore doppio corpo Solex C32 PAIA 8 o PAIA 12 dal 1969
- Accensione:** bobina e spinterogeno
- Lubrificazione:** forzata, pompa a ingranaggi, radiatore olio
- Raffreddamento:** ad acqua con pompa centrifuga
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** meccanico a 4 marce sincronizzate + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 10/41
- Pneumatici:** 165 SR 15
- Cerchi:** 5J x 15
- Tipo telaio:** solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori:** quadrilateri trasversali, balestra trasversale, barra stabilizz., ammortizzatori oleopneumatici a doppio effetto
- Sospensioni posteriori:** asse rigido tubolare, balestre longitudinali, barra stabilizz., ammortizzatori oleopneumatici a doppio effetto
- Freni:** a disco sulle 4 ruote con servofreno
- Passo:** 2650 mm
- Carreggiata anteriore:** 1320 mm
- Carreggiata posteriore:** 1280 mm
- Lunghezza:** 4610 mm
- Larghezza:** 1610 mm
- Altezza:** 1500 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1205 kg
- Velocità massima:** 165 km/h

nuove dimensioni dell'alesaggio senza portare altre variazioni che modesti aumenti della cilindrata. La produzione delle rin-

novate Flavia proseguì fino al 1970 quando la gamma fu unificata nella 2000 che perse la denominazione Flavia.



IL MODELLO DA COLLEZIONE