

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

52



LANCIA FLAVIA 1500 - 1960



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670

7 1052



9 771971 167061

HACHETTE

“Se la Lancia non esistesse...”

La coesistenza tra il gigante Fiat e i suoi concorrenti italiani sembrava facile considerando le caratteristiche dei rispettivi mercati. Si trattava in realtà di una partita aperta e dall'esito non scontato.

Nel 1955, mentre Gianni Lancia era impegnato a perfezionare gli accordi per la cessione della sua azienda a Carlo Pesenti, la Fiat lanciava sul mercato la sua prima vera utilitaria, la 600, venduta al prezzo di 590.000 lire. La simultaneità dei due eventi dice molto sulla distanza che si era venuta a creare tra la Fiat e il suo più importante concorrente. Anche se in un paese dove il salario medio mensile di un operaio si aggirava attorno alle 35-40 mila lire, non si poteva dire che la 600 fosse una vettura alla portata di tutte le tasche, tuttavia questo modello ha rappresentato per molti italiani il passaggio dalle due alle quattro ruote.

Due anni più tardi, l'uscita della Nuova 500 rappresenterà il coronamento del sogno a lungo coltivato dalla dirigenza Fiat di raggiungere livelli produttivi di massa. Il prezzo inferiore al mezzo milione di lire fece immediatamente della 500 il simbolo di un benessere finalmente possibile. In quindici anni se ne venderanno 3.678.000 esemplari. Se a questo si aggiunge che nello stesso periodo vennero prodotti circa 2.300.000 esemplari della 600 è facile vedere che in questi anni una soglia decisiva era stata superata. Anche l'Italia era entrata a far parte del ristretto novero di paesi per i quali la motorizzazione era un fenomeno di



Sopra, una Fiat 1500 Cabriolet presentata nel 1959 e, in alto, il modello 1600 S che prende questa denominazione nel 1962.

massa. Un'autentica rivoluzione che, insieme alle abitudini e alle modalità di spostamento della gente, avrebbe cambiato il paesaggio e la vita urbana.

Una delle chiavi del successo della Fiat era stata la determinazione con la quale, anche in anni in cui tutto ciò sembrava un azzardo senza prospettive, la dirigenza aveva perseguito un disegno di razionalizzazione della produzione. Nel dopoguerra i finanziamenti legati al Piano Marshall



furono l'occasione per acquistare nuovi macchinari e ripensare l'organizzazione delle linee con un fortissimo aumento della produttività. Naturalmente, a fronte di costi fissi molto più elevati che in passato, per l'azienda diventava prioritario tenere costantemente in attività gli impianti e questo obbligava Valletta a guardare anche al di fuori del suo tradizionale quadro di riferimento.

In proposito Franco Amatori ricorda quanto ebbe a raccontare lo stesso Carlo Pesenti a proposito di un suo incontro con Valletta da cui si era recato dopo aver assunto la vicepresidenza della Lancia nel 1958 per saggiare le possibilità di convivenza con il potente vicino. In quell'occasione Valletta aveva ribadito l'interesse esclusivo della Fiat per le auto di piccola cilindrata.

A Pesenti che gli proponeva una sorta di divisione di campo "in modo che se noi facciamo una macchina di classe 1100 centimetri cubi, abbiamo un solo punto di contatto che è la 1000: dalla 1100 in su noi costruiamo vetture di classe. Le assicuro che al di sotto della 1100 io non scenderò mai" aveva infatti risposto (è sempre la testimonianza di Carlo Pesenti): "Le assicuro che al di sopra della 1100 io non salirò mai!". E aveva aggiunto, per questo "se la Lan-

Sopra, una Fiat 1800 B e, sotto, il modello 2300 S Coupé, entrambe presentate nel 1961.

cia non esistesse bisognerebbe inventarla". In realtà le cose andarono in maniera completamente diversa.

Il profilarsi di una domanda più articolata indusse la Fiat a una politica di differenziazione dell'offerta anche in direzione dei segmenti medio-alti del mercato, vanificando i presupposti sui quali si fondavano le previsioni di crescita della Lancia. E infatti, ricordava ancora Pesenti, poco tempo dopo il suo colloquio con Valletta la Fiat presentava la 1500 con motore Osca, "una macchina sportiva in diretta concorrenza con le nostre coupé", a cui sarebbero seguite "la 1800, la 2100, la 2300 Sport, la 1300, la 1500, la 1500 lunga, poi la 124, la 125 e oggi la 130".

Un cambio di scenario radicale che avrebbe spiazzato la Lancia, tanto da far dire a Pesenti che se avesse immaginato che "i programmi della Fiat erano diametralmente opposti a quello che mi era stato detto" avrebbe evitato di impegnarsi nel potenziamento della capacità produttiva della Lancia, rimanendo in una dimensione di grande artigianato, come era stato fino lì.



Bis nel Campionato italiano

Nel 1968 due incidenti sottrassero alla Squadra Corse HF Luciano Lombardini e Leo Cella. Il bilancio della stagione vide in ogni modo Cavallari/Salvay campioni italiani su Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF.

Dopo avere chiuso il 1967 con due splendide vittorie, il 1968 iniziò male per la Squadra Corse Lancia HF: Luciano Lombardini, navigatore di Sandro Munari, perì in un incidente in Jugoslavia nel tratto di trasferimento del Rally di Montecarlo. Munari, che in quel momento era passeggero, riportò gravi ferite che lo tennero lontano dalle corse per molto tempo. Prima del tragico incidente ci si aspettavano grandi cose dalle Lancia. Poi la sfortuna di alcuni equipaggi, qualche errore di altri, il morale a terra e infine la mancanza di neve e ghiaccio relegarono le Fulvia 1.3 Rally HF nelle posizioni di rincalzo. In ogni modo sei equipaggi Lancia si classificarono fra i primi 15 e qualche soddisfazione venne dall'affermazione di Pat Moss/Liz Nystrom nella Coppa delle Dame e dal Trofeo Faroux a squadre, conseguito dalla formazione B della Lancia composta da Bengt Söderström/Gunnar Palm, René Trautmann/Claudine Trautmann e Pat Moss/Liz Nystrom. Fra gli errori bisogna segnalare quello dello strano equipaggio Leo Cella/Alcide Paganelli formato all'ultimo momento senza tenere conto che Paganelli era un buon pilota, ma non aveva esperienza come navigatore. I due esordirono benissimo vincendo davanti alle Porsche 911 e



La Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF di Leo Cella/Alcide Paganelli al Rally di Montecarlo 1968. Il 23 gennaio realizzarono il miglior tempo nella prima prova speciale del tratto comune, ma subito dopo sciuparono la bella prestazione con un errore di percorso che costò una penalizzazione di 6 minuti.

alle Alpine A 110 la prima prova speciale del tratto comune, la Monaco-Val les Bains-Monaco, ma subito dopo persero ben 6 minuti per un errore di percorso. Nella notte fra giovedì 25 gennaio e venerdì 26 Ove Andersson/John Davenport, i meglio classificati fra gli equipaggi Lancia, nella prova speciale di ritorno del Col Turini (Le Moulinette-La Bollène) non riuscirono a evitare alcune vetture di spettatori incautamente parcheggiate in mezzo alla strada, ammaccarono pesantemente le estremità della vettura e persero letteralmente i fanali del lato sinistro. Al posto di assistenza di Saint Saver i meccanici riuscirono a riparare i danni alla meglio e a fissare con na-



A sinistra, 26 gennaio 1968. La Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF di Ove Andersson/John Davenport a un controllo orario del Rally di Montecarlo. Sotto, 17 febbraio 1968. Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF di Arnaldo Cavallari/Dante Salvay in un tratto notturno del Rally dell'Isola d'Elba. Con i punti ottenuti vincendo la durissima prova i due posero la prima seria ipoteca sul Campionato italiano.

stro adesivo e fil di ferro una coppia di fari presa da un furgoncino. La funzionalità dell'improvvisato impianto di illuminazione non si rivelò ottimale, ma almeno consentì di non incorrere nelle penalizzazioni previste dal regolamento per le vetture che al controllo di tappa finale si presentavano senza una o più luci. Nonostante la disavventura, la Fulvia 1.3 Rally HF di Andersson/Davenport giunse infine sesta nella classifica assoluta precedendo Cella/Paganelli che si classificarono all'ottavo posto.

A metà febbraio un altro lutto colpì la Squadra Lancia con la tragica fine di Leo Cella mentre provava un'Alfa Romeo 33 sul circuito di Balocco. Il 16 dello stesso mese il Rally dell'Isola d'Elba aprì il Campionato italiano. Fu un rally durissimo su stradine che non si potevano nemmeno chiamare mulattiere, al punto che un equipaggio toscano con una buona dose di spinto le battezzò "lucertoliere". Da quell'inferno uscì vittoriosa la Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF di Arnaldo Cavallari/Dante Salvay, che con i punti ot-



tenuti nella durissima prova posero la prima seria ipoteca sul Campionato tricolore.

Il Campionato europeo ritornò il 7 marzo con il Rally di Sanremo, dove i finlandesi Pauli Toivonen/Martti Tiukkainen seppero trarre il massimo vantaggio dalla scelta controcorrente di montare sulla loro Porsche 911 T pneumatici chiodati in alcuni tratti del percorso. La mancanza di Munari e soprattutto di Cella, che a Sanremo era di casa, si fecero sentire ma le Lancia diedero in ogni modo una corale dimostrazione di efficienza con sette vetture nei



Sopra, 8 marzo 1968. La Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF di Pat Moss/Liz Nystrom che si classificarono al secondo posto assoluto nel Rally di Sanremo e vinsero la Coppa delle Dame. A sinistra, 7 marzo 1968. Sergio Barbasio (a destra) e Alessandro Merlano ritratti prima della partenza del Rally di Sanremo. I punti ottenuti con il settimo posto sommati a quelli di Pat Moss e di Harry Källström permisero alla Squadra Corse HF di vincere nella classifica per scuderie.



A sinistra, 30 giugno 1968. La Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF di Sandro Munari/Daniele Audetto in un tratto notturno del Rally delle Alpi Orientali. Munari rientrò allora nelle corse dopo lo stop per l'incidente di Montecarlo e vincendo si dimostrò in forma smagliante.



A sinistra, la Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF di Arnaldo Cavallari/Dante Salvay il 30 agosto 1968 nel Rally di San Martino di Castrozza. Classificandosi secondi assoluti conquistarono matematicamente il Campionato italiano Rally 1968.

Sopra, 30 agosto 1968. Filippi/Lipizer nel Rally di San Martino di Castrozza. Il cofano bianco con la fascia tricolore distingueva le Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF della scuderia Jolly Club.



primi quattordici posti e soprattutto con il fantastico secondo posto assoluto di Pat Moss. La sorella del campione Stirling e moglie del rallyista Eric Carlsson in coppia con Elizabeth Nystrom vinse la Coppa delle Dame e con i punti del secondo posto diede un forte contributo alla Squadra Corse HF per la vittoria nella classifica per scuderie.

Alla fine del mese Pat e Liz diedero un'altra grande soddisfazione alla loro squadra vincendo il Rally del Sestriere che ritornava dopo otto anni. La Fulvia 1.3 Rally HF di Harry Källström/Gunnar Haggbom vinse quindi il Rally 999 minuti organizzato dall'A.C. Novara nel fine settimana del 21 aprile, giornate felicissime per la Lancia che conquistarono i primi sette posti assoluti. A fine maggio la Squadra Corse HF si trasferì in Grecia per il Rally dell'Acropoli dove in un percorso meno accidentato del solito le Fulvia 1.3 Rally HF poterono trarre vantaggio dalla loro leggendaria affidabilità e maneggevolezza solo sul tormentato tratto Kedras/Makrakomi, dove inflissero ben quattro minuti di distacco agli avversari. Alla fine Harry Källström si classificò sesto, Amilcare Ballestrieri settimo e Pat Moss ottava. A un mese di distanza, il 30 giugno nel Rally delle Alpi Orientali, Munari rientrò nelle corse dopo l'incidente di

Montecarlo e vincendo si dimostrò in forma smagliante. Il 20 luglio la Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF dei privati Dietmayer/Han si classificò terza assoluta nel Rally del Danubio, mentre alla fine di agosto Arnaldo Cavallari/Dante Salvay portando la loro Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF al secondo posto nel Rally di San Martino di Castrozza conquistarono matematicamente il Campionato italiano Rally 1968.

Gli impegni internazionali della Squadra Corse in settembre e in ottobre furono la Coppa delle Alpi francesi, dove i coniugi Trautmann si classificarono terzi assoluti e il Rally di Spagna, dove Raffaele Pinto/Mario Mannucci si classificarono quarti. Il 9 novembre in occasione del Tour de Corse la Lancia fece debuttare nella categoria prototipi le nuove Fulvia 1600 HF, fortemente volute dal direttore sportivo Cesare Fiorio che dovette vincere la riluttanza dell'ing. Antonio Fessia, capo progettista della Lancia che continuava a mantenere un atteggiamento negativo verso le corse a dispetto dei successi delle Fulvia HF. La determinazione di Fiorio fu tale che alla fine portò a un compromesso nel quale Ettore Zaccone Mina, ingegnere della Lancia che a suo tempo fu fra i progettisti della D 50, fu



autorizzato a lavorare sul motore 1600 a patto che lo facesse fuori dall'orario di fabbrica.

Quattro nuove 1600 HF arrivarono in Corsica con gli equipaggi Sandro Munari/Sergio Barbasio, Rauno Aaltolen/Henry Liddon, Harry Källström/Gunnar Haggbom e Rene Trautmann/Claudine Trautmann. Dal punto di vista estetico si distinsero per la calandra con le maglie più larghe e per la batteria di quattro fari per parte che all'epoca stupì. In gara Munari accusò la rottura del cambio a 5 marce nuovo al pari del motore, ma Rauno Aaltolen e Henry Liddon si classificarono secondi assoluti facendo intuire le grandi potenzialità del modello. La stagione dei rally inter-

Sopra, a sinistra, 11 novembre 1968. Sandro Munari/Sergio Barbasio in gara nel Tour de Corse che vide il debutto della Lancia Fulvia 1600 HF. Sulla calandra del nuovo modello ancora allo stadio di prototipo furono eliminate alcune barre orizzontali.

Sopra, a destra, 11 novembre 1968, Tour de Corse. La Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally HF di Pat Moss/Liz Nystrom. Si classificarono settime assolute e ancora una volta vinsero a Coppa delle Dame.

nazionali si chiuse il 5 dicembre con il Rac Rally in Gran Bretagna dove Aaltolen balzò in testa nelle prime frazioni della gara per poi arrendersi alle ripetute rotture dell'impianto di scarico, che evidentemente mal sopportava le pietre lanciate dalle ruote. L'inconveniente era particolarmente fastidioso quando i gas di scarico entravano nell'abitacolo rendendo difficile il lavoro dell'equipaggio. I meccanici dell'assistenza fecero miracoli per tamponare il problema, ma il ripetersi sempre più frequente dei guasti vanificò ogni loro sforzo.

Sotto, a sinistra, 11 novembre 1968. Rauno Aaltolen/Henry Liddon secondi assoluti nel Tour de Corse con la Lancia Fulvia 1600 HF n. 62. Sotto, a destra, 11 novembre 1968. La Lancia Fulvia 1600 HF di Harry Källström e Gunnar Haggbom in un tratto notturno del Tour de Corse.



Il capolavoro degli anni Sessanta

Con la trazione anteriore, il motore boxer, i freni a disco e la linea anticonvenzionale la Flavia tenne fede alla tradizione di innovare tipica della Lancia. In linea con la tradizione pure il comfort e l'accuratezza della costruzione.



A sinistra, un prototipo della Lancia Flavia realizzato per le prove su strada. I volumi della carrozzeria erano ormai quelli definitivi ma il muso e la coda erano camuffati. Sopra, la nervatura che dalla metà del parafrangente posteriore correva fino al baule dava movimento a un volume altrimenti troppo statico e massiccio. Sotto, la Flavia a porte aperte. La spaziosità e la comodità dell'abitacolo furono molto apprezzate.

La Lancia Flavia irruppe nel mercato portando una ventata di novità nel panorama automobilistico nazionale. Nel 1960 in Italia il motore boxer, la trazione anteriore, i quattro freni a disco, il limitatore meccanico di sterzata e gli attacchi per le cinture di sicurezza erano tutte novità assolute per una berlina di serie. La linea del nuovo modello rispecchiava l'inedita meccanica, quindi era molto personale. Il muso basso, i doppi fari anteriori, la calandra aggettante, i fanali posteriori a trapezio, il grande parabrezza e le ampie superfici vetrate erano tratti stilistico-funzionali molto nuovi. La linearità delle superfici e i volumi squadrati erano tanto semplici da stupire, ma la forza delle proporzioni prendeva il sopravvento nell'osservatore quando iniziava a soffermarsi sui raccordi logici eppure non scontati dei volumi

che avevano fra loro proporzioni inusitate. Al frontale basso e avanzato con un forte sbalzo per le esigenze della trazione anteriore e del motore boxer aggettante, si opponeva una coda alta e squadrata per ottenere un bagagliaio capace. I fari e la calandra, unità grafica di identificazione della vettura, sporgevano dal frontale piatto quanto bastava per dare dinamismo all'insieme. L'esecuzione delle superfici era impeccabile, lo stesso valeva per la raffinatezza dei dettagli. La coda era mossa da una nervatura obliqua che saliva da metà parafrangente fino a scolpire un bassorilievo di una certa forza espressiva nella parte alta del baule. La gente comune rimase un po' sbigottita da quelle linee che, fedeli alla tradizione della Lancia, esprimevano in

modo quasi polemico l'originalità che distingueva le vetture della Casa dalle altre. Ma i "lancisti" apprezzarono l'audacia tecnico-estetica sposata alla classe della vettura e premiarono il costruttore con ordini cospicui. La Flavia (sigla di fabbrica 815.00 con guida a sinistra e 815.01 con guida a destra) debuttò ufficialmente al Salone di Torino nel novembre 1960 con il motore di 1500 cc e il prezzo di 1.715.000 lire, inserendosi nella gamma della Casa fra l'Appia che con la cilindrata di 1100 cc costava 1.215.000 lire e la Flaminia che con la cilindrata di 2500 cc costava 2.940.000 lire. Nell'attesa che il nuovo stabilimento Lancia di Chivasso entrasse in funzione, la produzione della Flavia fu avviata nella vecchia unità produttiva



torinese di via Monginevro, dove non fu possibile produrre più di 40 esemplari al giorno: troppo pochi per evadere con sufficiente tempestività gli entusiasmi ordinativi, così nei primi anni di produzione il tempo d'attesa fra la prenotazione e la consegna arrivò a quattro mesi. I primi clienti verificarono la spaziosità dell'abitacolo non ingombrato dal tunnel della trasmissione e la comodità dei divani per 6 posti complessivi costruiti impiegando la nuova tecnologia dei gusci di materiale plastico riempiti con strati di gommapiuma a densità differenziata. Apprezzarono inoltre la praticità dei comandi fra i quali spiccava l'originale men-

Sopra, la Lancia Flavia appariva piuttosto anticonformista con i suoi sbalzi rilevanti e con le sue superfici sostanzialmente lisce

sole con la tastiera a portata di mano, la completa strumentazione che comprendeva in un insieme compatto, ben visibile ed esteticamente gradevole il tachimetro, il contagiri, il livello carburante, il termometro dell'acqua, il manometro dell'olio, l'amperometro, le spie e due contagiri: quello totale e quello parziale. Insomma tutto quanto si poteva desiderare all'epoca per tenere sotto controllo le funzioni della vettura. Merito elogi pure la dotazione di accessori, che in quegli anni di vetture spoglie arrivò a comprendere lo specchietto di cortesia nell'aletta parasole del



Sopra, il frontale molto personale della Flavia presentata nel 1960.



Sopra, l'ampio sedile anteriore rivestito di morbido panno Lancia. Vicino alla battuta della porta si nota il comando per reclinare lo schienale. Sotto, l'originale cruscotto con la mensola sulla sinistra dotata di alcuni comandi e con il quadro strumenti con alcune indicazioni su scala lineare e altre su scala a settori circolari.





A destra, la Flavia 1800. La linea coincideva con quella della 1500, di nuovo c'erano solo lo specchio retrovisore esterno e la scritta 1.8 sul baule.

passaggero e la luce rossa sulla battuta delle porte per segnalarne l'apertura. Dal punto di vista del comportamento su strada l'utenza trovò appropriate alla cilindrata la velocità massima di 148 km/h, la ripresa e la marcia in salita, mentre giudicò di livello decisamente superiore la tenuta di strada, il comfort di marcia, l'elasticità del motore, il consumo contenuto e soprattutto la frenata

Sotto, il frontale della Lancia Flavia 1.8 nella versione a iniezione introdotta nel 1965. La variante si riconosceva all'esterno solo dalla targhetta posta a destra nella calandra e dalla scritta sul baule.



Sotto, il raffinato motore boxer della Lancia Flavia 1800 a iniezione. Al termine dei lunghi e curvi collettori di aspirazione si vedono i due iniettori della bancata sinistra. La pompa di iniezione è al centro sotto ai collettori.



garantita dai quattro dischi con il servofreno. Le superiori qualità dell'autotelaio e la brillantezza del propulsore spinsero la clientela più esigente a chiedere alla Casa ancora più potenza. La Lancia li accontentò nel 1963 con la versione 1.8 che con la cilindrata maggiorata a 1800 cc sviluppava 92 cv in luogo dei 78 dell'originario motore 1500 cc. Il nuovo modello mantenne la stessa carrozzeria distinguendosi solo per lo specchio retrovisore esterno montato sul parafrangolo guida e per la scritta distintiva 1.8 sul coperchio del baule. Minime furono anche le modifiche all'interno dove aumentò solo la dotazione degli accessori con l'aggiunta delle alette paravento sui finestrini anteriori, del bracciolo estraibile sul sedile posteriore, del bracciolo lato guida e dell'antifurto bloccasterzo montato di serie. In conseguenza di quest'ultima modifica cambiò leggermente la forma della carenatura del piantone dello sterzo. Con la versione 1.8 debuttarono come optional il sedile anteriore sdoppiato (40.000 lire) e la tappezzeria in vera pel-



le (120.000 lire). Il motore di maggior cilindrata permise prestazioni più brillanti. La velocità massima salì a 160 km/h senza un sostanziale aumento dei consumi e con un miglioramento della già buona affidabilità grazie all'adozione del radiatore dell'olio. Salì però il prezzo d'acquisto che fu fissato in 1.890.000 lire mentre il

Sopra, la scritta 1.8 sul baule posteriore della versione 1800.

Sotto la coda della Lancia Flavia 1.8 nella versione con l'alimentazione a iniezione. Si riconosceva per la scritta in corsivo minuscolo fra la targhetta e il fanale destro.



prezzo della 1500 era salito a 1.775.000 lire.

Con l'avvio della produzione della Flavia 1.8, la 1500 che aveva raggiunto la produzione di 28.362 esemplari subì la modifica dell'albero motore per motivi di unificazione con la versione di maggior cilindrata. In pratica conservando la corsa dei pistoni della 1800, pari a 74 mm, il diametro dei cilindri fu ridotto a 80 mm. La cilindrata totale scese leggermente: 1488 cc invece di 1500 cc, ma la potenza rimase allo stesso livello grazie a un leggero aumento del rapporto di compressione: 8,5:1 invece di 8,3:1. Contestualmente i tecnici accorciarono leggermente il rapporto della terza marcia per avere maggior brillantezza. La produzione della 1500 modificata con il blocco cilindri unificato arrivò fino al 1966 totalizzando complessivamente 3238 vetture alle quali ne vanno aggiunte 72 assemblate in Sud Africa. Nello stesso periodo la Flavia 1.8 totalizzò 9557 esemplari ai quali vanno aggiunti 240 esemplari assemblati in Sud Africa. Nel 1965 debuttò infine quella che si può considerare la più rara e preziosa fra le Flavia berlina della prima serie: la 1.8 iniezione. Questa versione si distingueva all'esterno solo per la targhetta smaltata bicolore con

la lettera *i* sulla calandra e per la scritta *iniezione* in corsivo minuscolo sul lato destro del coperchio del baule.

La novità importante, ovviamente, riguardò il motore alimentato a iniezione indiretta con un impianto della tedesca Kugelfischer composto dalla pompa elettrica del carburante situata sul lato destro del vano motore, dalla pompa di iniezione meccanica disposta sopra il carter motore azionata da un albero che prendeva il moto dall'albero a camme destro, infine dagli iniettori collocati a valle dei collettori di aspirazione lunghi e ricurvi. Con questa applicazione senza altre sostanziali modifiche la potenza aumentò di 10 cv arrivando a 102 cv totali. Aumentarono pure la coppia motrice, la fluidità di marcia e la velocità che arrivò a 168 km/h. Un'altra piccola novità della versione a iniezione fu l'alternatore montato al posto della dinamo in previsione del maggior consumo di elettricità portato dalla pompa del carburante e dall'elettrovalvola dell'impianto di iniezione. Per ottenere tutto ciò era necessario spendere 250.000 lire in più, una cifra non indifferente per l'epoca che tuttavia non spaventò i clienti che acquistarono tutta la produzione di 143 esemplari. Nel 1967 una nuova carrozzeria diede origine alla seconda serie delle Flavia che continuò fino al 1971 con la novità del motore 2000 introdotto nel 1970. La storia di questo fortunato modello non finì qui. Continuò fino al 1974 con la 2000 berlina che tuttavia perse il nome Flavia a favore della sola sigla numerica.

LANCIA FLAVIA 1500 (1960-1966) Fra parentesi i dati dal 1963

- Numero cilindri e disposizione:** 4 boxer, anteriore
- Alesaggio e corsa:** 82 x 71 mm (80 x 84 mm)
- Cilindrata totale:** 1500 cc (1488 cc)
- Potenza massima:** 78 cv a 5200 giri/min (80 cv a 5600 giri/min)
- Coppia massima:** 11,3 kgm a 3500 giri/min (11,2 kgm)
- Rapporto di compressione:** 8,3:1 (8,5:1)
- Distribuzione:** due alberi a camme nel basamento, aste e bilancieri, valvole in testa
- Alimentazione:** carburatore Weber 32 DHC I oppure Solex 32 PAIA 3 (Solex 32 PAIA 8)
- Accensione:** bobina e spinterogeno
- Lubrificazione:** forzata con pompa a ingranaggi
- Raffreddamento:** ad acqua con pompa centrifuga
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** a 4 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto al ponte:** 9/43
- Sospensioni anteriori:** bracci di lunghezza disuguale, balestra trasversale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
- Sospensioni posteriori:** assele rigido, balestre longitudinali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
- Cerchi:** in acciaio 4 1/2 J con finestrelle di ventilazione
- Pneumatici:** Michelin X 165/80x15 o Pirelli Cinturato 367 F 165/80x15
- Tipo telaio:** solidale con la scocca
- Carrozzeria:** berlina a 4 porte
- Freni:** a disco sulle 4 ruote con servofreno
- Passo:** 2650 mm
- Carreggiata anteriore:** 1300 mm
- Carreggiata posteriore:** 1280 mm
- Lunghezza:** 4580 mm
- Larghezza:** 1610 mm
- Altezza:** 1510 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1190 kg
- Velocità massima:** 148 km/h (150 km/h)
- Consumo:** 9,9 litri/100 km



IL MODELLO DA COLLEZIONE