

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

54



LANCIA FLAVIA CONVERTIBILE - 1962



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Licenziamenti collettivi

Chiamato da Pesenti ai vertici della Lancia, Eraldo Fianza, sfruttando il momento di debolezza dei sindacati, impegna l'azienda in una dura battaglia per la riduzione del personale.

Razionalizzazione e ammodernamento sono le parole d'ordine della nuova gestione, una strada che prevede anche alcuni passaggi drammatici. Il nodo degli esuberi di personale, che si era presentato una prima volta nel 1948 e che il clima politico-sindacale del tempo non aveva consentito di sciogliere, viene messo nuovamente all'ordine del giorno dalla Direzione aziendale. A pochi mesi dal suo insediamento come amministratore delegato della Lancia, nel settembre 1958 Eraldo Fianza annuncia la necessità di procedere al licenziamento di 540 dipendenti negli stabilimenti torinesi e di altri 450 in quello di Bolzano. Numeri importanti per un'azienda di 5640 addetti (3474 e 709 impiegati a Torino; 1375 operai e 182 impiegati a Bolzano), che si andavano ad aggiungere a quelli dei circa 200 lavoratori a termine a cui non era stato rinnovato il contratto.

Le motivazioni per una scelta destinata inevitabilmente a riacutizzare le tensioni con la controparte sindacale in un momento in cui si stava lavorando al rilancio dell'azienda erano duplici. Da un lato, per quanto riguardava in particolare lo stabilimento di Bolzano, si sottolineava la relativa



Manifestazione sindacale di operai Lancia a Torino.

stasi del mercato degli autoveicoli dopo la grande espansione degli anni precedenti. Dall'altro, si metteva l'accento sulla bassa produttività dei due stabilimenti.

A Torino la produzione mensile si aggirava attorno alle 800 vetture (un centinaio di Flaminia e il resto Appia, nelle diverse versioni), mentre a Bolzano si era attestati su una produzione di 25-30 autocarri contro una capacità produttiva teorica di 125.

Chi temeva il ripetersi in città delle manifestazioni che avevano visto nel 1948 scendere in lotta compattamente le fabbriche del comparto meccanico in difesa della Lancia non aveva fatto i conti con il momento di grave debolezza delle organizzazioni sindacali. È vero che proprio quell'anno alla Lancia la Fiom, il sindacato degli operai metallurgi-



A sinistra, Agostino Novella al congresso della Fiom del 1954; dal 1957 al 1970 fu segretario nazionale della Cgil. Sotto, la prima pagina de "l'Unità" che riporta in basso a destra il successo della Cgil nelle elezioni sindacali alla Lancia.

ci aderenti alla Cgil, aveva vinto le elezioni per la commissione interna, ma è altrettanto vero che molti dei suoi militanti negli anni precedenti erano stati trasferiti dall'azienda alla Sabif, posta in una vicina frazione, vero e proprio "reparto confino" dove isolare gli attivisti della Cgil. L'unilaterale decisione dell'azienda di ricorrere a centinaia di licenziamenti suscitò rabbia e sconcerto fra i lavoratori, come riferisce "l'Unità" nelle sue cronache torinesi, ma non ingenerò un moto di solidarietà generalizzato. Anche perché a tutti, al di là delle dichiarazioni ufficiali, sembrava che non vi fossero reali alternative, tranne quella di trattare sui numeri e sulle indennità di licenziamento. Del resto le stesse rappresentanze sindacali erano divise. A Bolzano, fabbrica senza una forte tradizione sindacale, Cisl e Uil



l'Unità
ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO
EDIZIONE MOLISENSE-ABRUZZESE
Lunedì 21 marzo 1958 n. 88

IMPORTANTI DECISIONI DEL SOVIET SUPREMO RIUNITO A MOSCA
Krusciov eletto Presidente del Consiglio
L'U.R.S.S. sospenderebbe gli esperimenti atomici

Il nuovo Preside sovietico, per decisione del Comitato centrale del Pcus, anche la carica di Primo segretario del Partito - Vladimir Vlasov, Capo dello Stato. Dal governo sovietico sono emanate le disposizioni del nuovo governo - Allineare per un rapporto di fraterna collaborazione con gli altri paesi socialisti, e all'estero,...

Si estendono d'ora in ora gli scioperi in Spagna
Oltre 20.000 operai in lotta nelle miniere di Almaden - Gli scioperanti si protestano contro la repressione politica - Affermano senza il movimento nella provincia basca



L'INTERVISTA DI KRUSCIOV AL "TEMPO" DI ROMA
Sensazionale offerta sovietica all'Italia
Aiuti economici e garanzie per la sicurezza

I pericoli del riarmo per il nostro Paese e i vantaggi della neutralità - Possibilità di collaborazione nel campo dell'energia atomica - I rapporti del Pcus con il Partito comunista italiano

Un cane torna sulla Terra nell'URSS
dopo un volo di 210.000 metri nello spazio



Dalla Borletti alla Falck

avevano sottoscritto un accordo separato con la Direzione che riconosceva la legittimità dei licenziamenti, sia pure ridotti a 330 unità rispetto ai 450 chiesti dall'azienda. La strada dell'accordo separato era però impercambiabile a Torino, dove i sindacati si erano rivolti al ministero del Lavoro per una mediazione. Nel frattempo Fidanza mordeva il freno. Per forzare la mano la Lancia, mentre era in corso la mediazione ministeriale, decise allora di inviare la lettera di licenziamento a 550 lavoratori, accompagnata dall'offerta di un'indennità di 100 000 lire. Era un gesto che lasciava intendere che non vi erano margini di discussione e che la trattativa poteva avvenire sui numeri ma non sulla decisione di procedere a licenziamenti collettivi. Alla fine l'azienda si disse disposta a ritirare 143 dei licenziamenti annunciati e a versare un contributo all'ufficio regionale del lavoro per interventi a sollievo degli operai licenziati. E su questa base la trattativa si chiuse rapidamente. La conclusione segnava la sconfitta del sindacato sul piano della difesa occupazionale. Ma era anche l'inizio della progressiva perdita di identità di una azienda che non sembrava in grado di reagire al lento deterioramento che la stava consumando da anni. Il 1958 sarà ricordato dalle cronache aziendali non solo come l'anno dei licenziamenti, ma anche come il inizio di una lenta emorragia di operai, in particolare quelli con più alta qualifica, invogliati dai più alti salari pagati da altre imprese del settore a lasciare l'azienda dove si erano formati e con la quale si erano a lungo identificati.

Si ricomincia dal Gruppo A

Dopo il bando delle potentissime vetture Gruppo B, la Lancia affidò alla Delta HF 4WD il compito di vincere il Campionato mondiale Rally. Il nuovo modello conquistò il primo dei sei mondiali delle Delta.

Messe al bando le spettacolari, ma pericolosissime vetture del Gruppo B, la Federazione internazionale (FISA) varò il nuovo regolamento riservando il Campionato del mondo Rally 1987 alle vetture del Gruppo A, ovvero derivate dalla serie prodotte in almeno 5000 esemplari. La Lancia non si fece trovare impreparata: aveva pronta dal maggio 1986 la Delta HF 4WD, concepita per l'utenza normale, ma dotata di inte-



Sopra, 10 ottobre 1986. La Lancia Delta HF 4WD presente in modo informale per alcune prove nella cornice internazionale del Rally di Sanremo.

A sinistra, Miki Biasion sorride nell'abitacolo conversando con l'ing. Claudio Lombardi nel corso delle prove effettuate a Sanremo: la vettura promette bene.

ressanti novità che sembravano fatte apposta per i rally: un motore di 2 litri derivato dalla Lancia Thema con turbocompressore, intercooler, overboost e un sofisticato sistema di trazione integrale permanente con tre differenziali dei quali il posteriore autobloccante tipo Torsen e il centrale di tipo epicicloidale con giunto viscoso Ferguson. Costruiti a tempo di record i 5000 esemplari necessari per l'omologazione, iniziò lo sviluppo della versione da rally, dalla quale i tecnici ottennero 300 cv nonostante la turbina strozzata a termini di regolamento. Per cercare di avvicinarsi il più possibile al peso minimo stabilito dal regolamento (1035 kg) senza infrangerlo, i tecnici studiarono un leggero albero di trasmissione in fibra di carbonio ed eliminarono





no i rivestimenti interni dove era consentito; dovettero però aggiungere il rollbar a gabbia, l'impianto di estinzione e le altre dotazioni di sicurezza che riportarono il peso a 1190 kg. Il peso fu un piccolo handicap, un po' più penalizzante fu quello della misura degli pneumatici per i quali il regolamento aveva fissato la larghezza massima di 250 mm a patto che non uscissero dai parafranghi di serie. Quelli della Delta HF 4WD erano piuttosto stretti, così non fu possibile montare pneumatici di larghezza superiore a 205 mm, mentre le rivali Ford e BMW raggiunsero in pieno il limite fissato dal regolamento.

I collaudi iniziarono nell'agosto 1986, nell'ottobre successivo sugli sterrati di Sanremo e dell'Isola d'Elba si misero a punto gli assetti da asfalto e da sterrato, infine sul Colle del Gran San Bernardo "chiuso per neve" apposta per la Lan-

Sopra, 17 gennaio 1987, Rally di Montecarlo. La Lancia Delta HF 4WD di Miki Biasion e Tiziano Siviero si avvia a conquistare la prima vittoria mondiale per il nuovo modello e il primo dei loro tre successi stagionali.

cia, in novembre si svolsero gli ultimi collaudi in vista del Rally di Montecarlo. Il Campionato mondiale iniziò come al solito da Montecarlo, tradizionalmente pieno di neve. La classifica si decise sul Col de Tunni, dove Miki Biasion precedendo Juha Kankkunen di 17 secondi balzò in testa alla corsa e vi rimase fino alla fine. Kankkunen con sei prove speciali vinte contro le otto di Biasion si classificò secondo, mentre Bruno Saby che ne aveva vinte cinque sul finire della gara accusò un problema alla trasmissione che lo esclude dalla corsa.

I privati francesi Bertrand Balas/Eric Lainé, undicesimi as-



Sopra, 17 gennaio 1987, Rally di Montecarlo. La Lancia Delta HF 4WD dei privati francesi Bertrand Balas/Eric Lainé, che si classificarono undicesimi assoluti. A destra, Alessandro Fiorio e Luigi Pirolo giunti sedicesimi nel Rally di Montecarlo 1987 con la Lancia Delta HF 4WD del Jolly Club in livrea Totip.





A sinistra, la Lancia Delta HF 4WD di Alen-Kivimaki nella neve del Rally di Svezia il 14 febbraio 1987, dove si classificarono quinti preceduti dai compagni di squadra Kankkunen/Piironen terzi e Mikael Ericsson/Claes Billstam secondi. Sotto, a sinistra, Juha Kankkunen impegnato in un salto nell'Acropolis Rally che si corse dal 31 maggio a 3 giugno 1987 e lo vide secondo assoluto. Sotto, a destra, Alen/Kivimaki, vincitori del 34° Acropolis Rally davanti ai compagni di squadra Kankkunen/Piironen.

soluti con una Lancia Delta HF 4WD di serie occuparono il primo posto nella classifica del Gruppo N, che comprendeva appunto le auto strettamente di serie.

Juha Kankkunen che aveva mal digerito la seconda posizione a Montecarlo ritenendosi vittima di un oscuro gioco di squadra, si classificò terzo il 14 febbraio nel Rally di Svezia alle spalle dei compagni di squadra Mikael Ericsson/Claes Billstam, ma davanti all'altro equipaggio ufficiale della Lancia Markku Alen/Ikka Kivimaki che si classificò quinto. Alessandro Fiorio 20° assoluto con una Delta HF 4WD del Jolly Club si fece soffiare per un pelo la vittoria di classe nel Gruppo N.

In Portogallo il 14 marzo per la terza prova del Campionato mondiale Markku Alen ottenne la sesta vittoria personale nel Rallye de Portugal Vinho do Porto precedendo Kankkunen/Piironen, quarti con problemi agli ammortizzatori e Miki Biasion/Tiziano Siviero, ottavi dopo una serie di contrattempi: forature, pompa della benzina, idroguida e cambio. La Lancia, presente con il solo equipaggio keniota Vic Preston Jr/John Lyall, ottenne un modesto 14° posto il 16 aprile nel 35° Safari Rally, nel quale tuttavia il solo arrivare alla fine fu indice di grande affidabilità della vettura.

In Corsica la sorpresa venne dai francesi Yves Loubet/Jean-Bernard Vieu che il 9 maggio portarono la loro Lancia Delta HF 4WD al secondo posto assoluto precedendo Biasion/Siviero, ma ancora di più sorprese la BMW M3 di Bernard Beguin che inaspettatamente vinse.

Il successivo 3 giugno la Delta HF 4WD tornò prepotentemente al successo con la spettacolosa doppietta di Markku Alen/Ikka Kivimaki e Kankkunen/Piironen nel Rally dell'Acropoli, ma i vincitori morali della corsa furono Biasion/Siviero, privati di una vittoria certa da alcuni contrattempi. Le tre Lancia dei contendenti al titolo si classificarono nelle prime tre posizioni il 29 giugno nell'Olympus Rally nell'ordine con Kankkunen/Piironen, Biasion/Siviero e Alen/Kivimaki. Completarono il successo gli italiani Paolo e Alessandro Alessandrini in quinta posizione, gli argentini Jorge Recalde/Jorge del Buono in settima e Alex Fiorio/Luigi Pirolo undicesimi assoluti e primi nel Gruppo N. La Lancia non inviò la squadra ufficiale in Nuova Zelanda per la gara mondiale valida solo per il titolo piloti, ma il 14 luglio vinse ugualmente con i privati austriaci Franz Wittmann/Jörg Pattermann al volante di una Delta HF 4WD del Funkberaterring Rally Team.

La squadra ufficiale tornò il 1 agosto in Argentina con due vetture. Biasion bissò il successo dell'anno precedente, seguito da Jorge Recalde. La nuova doppietta Lancia chiuse il Campionato del mondo Costruttori a favore della Casa





A sinistra, l'equipaggio argentino Jorge Recalde/Jorge Del Buono in azione con la Delta HF 4WD sponsorizzata Aerolineas Argentinas nell'Olympus Rally che si disputò in Argentina dal 26 al 29 giugno 1987 e li vide settimi assoluti in una gara dominata dalle Lancia Delta HF 4WD ufficiali.



A destra, la Lancia Delta HF 4WD nei colori Martini International affidata a Jorge Recalde/Jorge Del Buono elevati al rango di piloti ufficiali nel 7° Marlboro Rally Argentina del 4-7 agosto 1987. Con un ottimo secondo posto assoluto completarono il successo della Lancia che ottenne la vittoria con Biasion/Siviero.

torinese con quattro prove d'anticipo; rimase ancora apertissima invece la lotta per il titolo piloti con Biasion rilanciata dalla prova argentina. In Finlandia il 30 agosto si festeggiò la vittoria di Alen/Kivimaki mentre, assente Biasion, Kankkunen si classificò quinto. La Lancia non partecipò ufficialmente al Rally della Costa d'Avorio valido solo per il Campionato piloti e tornò in forze il 12 ottobre a Sanremo. Una nuova doppietta con Biasion primo e Saby secondo consentì all'italiano di portarsi in testa nel Campionato mondiale con 94 punti davanti ad Alen e a Kankkunen entrambi a 90 punti.

La vittoria nel Campionato si giocò nel Rac Rally al quale Biasion non partecipò avendo concluso il ciclo di sette gare

relativo al suo contratto di pilota ufficiale. Le possibilità di vittoria dell'italiano dipendevano quindi dal risultato dello scontro fra Alen e Kankkunen. Nelle foreste del Galles la battaglia si accese subito fortissima. Alen attaccò per primo. Kankkunen non mollò, ma decise le sue mosse sull'azione del compagno-rivale il quale alla fine fu vittima della sua foga e uscì di strada compiendo tre piroette che assegnarono il Campionato a Kankkunen.

Dopo il trionfale Campionato del 1987, conquistato con 8 vittorie su 11 gare, la Delta HF 4WD vinse con Saby il Rally di Montecarlo 1988 e con Alen il Rally di Svezia 1988 prima di cedere il testimone alla nuova evoluzione del modello: la Lancia Delta HF integrale.

Sotto, 30 agosto 1987. Alen/Kivimaki avviati a vincere il Rally 1000 Laghi. Con questa vittoria i finlandesi si portarono in testa alla classifica del Campionato mondiale Rally superando Biasion/Siviero.



Sopra, 15 ottobre 1987. Vincendo il Rally di Sanremo Miki Biasion si riportò in testa al Campionato mondiale con 94 punti seguito da Alen e Kankkunen entrambi a 90 punti. La vittoria nel Campionato si giocò nel Rac Rally vinto da Kankkunen.

Semplicemente elegante

Nella primavera del 1962 la Convertibile disegnata da Giovanni Michelotti e carrozzata da Alfredo Vignale completò la gamma delle Lancia Flavia. Nel 1963 debuttò la versione 1800, e nel 1965 la rara 1800 iniezione.

A destra, il modello in legno della prima ipotesi della Lancia Flavia Convertibile studiata dal designer Giovanni Michelotti. Osservando la cappotta si nota che l'abitabilità era prevista per due sole persone.



A sinistra, la Lancia Flavia Convertibile in un'inquadratura che permette di vedere l'abitacolo adatto a ospitare quattro passeggeri. Sotto, la coda della Lancia Flavia Convertibile ritratta al Salone di Torino nel 1962. Qualche mese prima la vettura aveva debuttato davanti al pubblico internazionale del Salone di Ginevra.

Sotto, la strumentazione della Convertibile era del tutto identica a quella della berlina. Identico era anche il volante che poco dopo l'inizio della produzione fu sostituito con quello a tre razze in alluminio e corona in legno impiegato anche nelle Flavia Coupé e Sport.



modificare i progetti fin li presentati senza alterare i delicati equilibri dei volumi immaginati per un abitacolo più piccolo. Dalla revisione del progetto uscì una Flavia Convertibile con quattro posti e tutta nuova, molto più coerente della precedente con l'immagine della berlina.

lungamento delle teste dei parafranghi lungo una linea impercettibilmente curva che puntava verso il basso. Il frontale perse così l'aspetto "piatto" della berlina per acquistare una linea più dinamica. Sulle fiancate, scomparso gli spigoli che caratterizzavano le prime proposte, il designer realizzò superfici lisce e continue caratterizzate da grande serenità e perfette nel raccordare con continuità i volumi di frontale e coda.

La magica matita di Michelotti con pochi e semplici tocchi esaltò al massimo le forme squadrate e le superfici lisce che apparivano convincenti peculiarità nella berlina, ma ne attenuò le disarmonie dove presenti e potenziò lo slancio. Fra gli interventi più felici ricordiamo il leggero abbassamento e il contemporaneo al-

lleggerimento della coda. Nella coda "raddrizzò" le nervature che nella berlina erano oblique e chiuse lo specchio di poppa con una leggera incavatura nella quale inserì in modo armonioso gli stessi fanali della Flavia a 4 porte. Nuovi invece i paraurti, le maniglie delle porte

Quando la Lancia impostò gli studi per la Flavia berlina, programò fin dall'inizio di affidare ai carrozzieri specializzati le versioni derivate. In pratica seguì la procedura che aveva già sperimentato con ottimi risultati per completare la gamma delle Appia e quella delle Flaminia. I vantaggi di questo modo di operare erano molteplici: andavano dalla possibili-

tà di alleggerire il Centro studi e gli impianti produttivi della Casa già sfruttati al limite, fino alla possibilità di scegliere fra le proposte degli specialisti dello stile quella che ritenevano più nuova e più valida esteticamente.

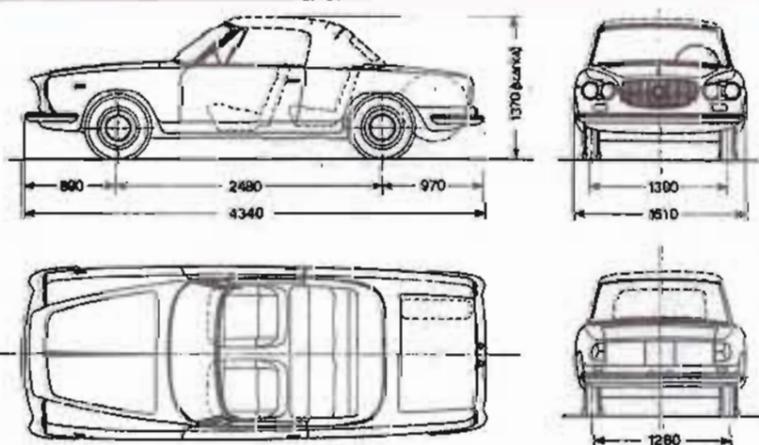
Nella distribuzione dei compiti assegnati dalla Lancia ai carrozzieri, Pininfarina fu delegato a realizzare la Flavia Coupé, Zagato la berlinetta sporti-

va e Vignale la versione apribile. Alfredo Vignale, titolare dell'omonima carrozzeria, aveva un'amicizia personale e un rapporto preferenziale con l'estroso stilista Giovanni Michelotti, che egli delegò a formulare le sue proposte. Alcune si fermarono allo stato di bozzetto, altre arrivarono al modellino in scala per essere sottoposte alla valutazione delle forme nelle tre dimensioni.

Caratteristiche comuni dei primi modellini in legno furono l'abitabilità per due soli posti, la linea di cintura evidenziata da uno spigolo vivo, la zona di raccordo fra la fiancata e la cappotta movimentata da un andamento a onda.

La dirigenza della Lancia esaminò il progetto, ne apprezzò alcune peculiarità, ma alla fine, ricordando l'esperienza dell'Appia Convertibile, espresse le proprie eccezioni sull'abitabilità per due sole persone. Infatti, i due soli posti si erano dimostrati un handicap per le prime Appia scoperte, le

A sinistra, le principali dimensioni della Lancia Flavia Convertibile. La misura del passo, 2480 mm, è identica a quella delle Flavia Coupé di Pininfarina e Sport di Zagato.





si tendeva alla perfezione senza una grinza che turbasse la sua linea perfetta.

e altri accessori estetico-funzionali disegnati specificamente per questo modello o per altri della produzione Vignale. All'interno gli arredi ripresero la stessa lineare semplicità delle forme esterne. Nella plancia rettilinea e rivestita in legno il carrozziere collocò la stessa strumentazione della berlina e nei primi esemplari anche lo stesso volante, per poi passare a quello a tre razze con corona di legno tipico delle Flavia sportive. I sedili e i rivestimenti realizzati dallo stesso Vignale nell'apposito reparto del suo stabilimento si rivelarono comodi ed eleganti. Stupenda infine la cappotta che da chiusa

Dal punto di vista meccanico la Flavia Convertibile impiegò lo stesso autotelaio con il passo accorciato a 2480 mm e la stessa meccanica con il motore 1500 cc potenziato delle Flavia Coupé di Pininfarina e Sport di Zagato. Alla base del potenziamento c'erano l'alimentazione con due carburatori invece di uno, la distribuzione con un diagramma più spinto e il radiatore dell'olio per compensare il maggior carico termico. La Lancia Flavia Convertibile debuttò in pubblico in ritardo rispetto alla Coupé, ovvero nella primavera del 1962 nella cornice internazionale del Sa-

A sinistra, la Lancia Flavia Convertibile dotata del motore 1800, riconoscibile dalla presenza dello specchio retrovisore sul parafrangente. Sotto, in questa particolare inquadratura del frontale della Lancia Flavia Convertibile si coglie la calandra oggettante che slancia il frontale della vettura.



lone di Ginevra. Subito dopo iniziarono le consegne. La clientela sceltissima di questo modello apprezzò il netto balzo in avanti nella potenza rispetto alla berlina: da 78 a 90 cv. Invece non tutti gradirono il contemporaneo spostamento in alto del regime di coppia massima, che da 3500 giri/min passò a 4500 con un aumento solo modesto del valore massimo: da 11,3 kgm a 11,8 kgm. Da questi dati si capisce che il motore diventò più "nervoso" e richiese una guida più dinamica, che solo i guidatori più sportivi gradirono.

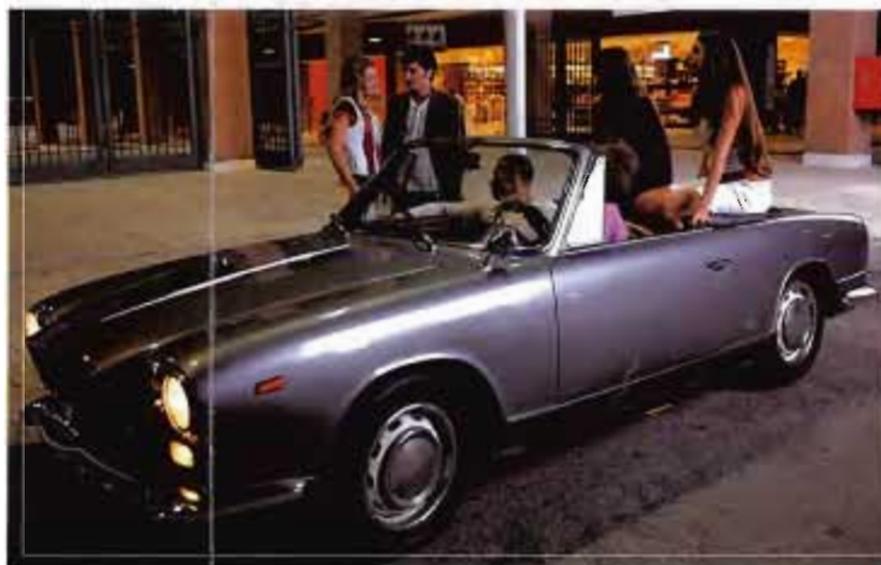
Per accontentare tutti nel 1963 la Lancia propose la versione 1.8 nella quale ottenne il potenziamento incrementando la cilindrata a 1800 cc; poté quindi tornare all'alimentazione con un solo carburatore e a una fase della distribuzione più tranquilla che resero possibili le stesse prestazioni con una guida molto più rilassata. Dal punto di vista estetico la versione di maggior cilindrata si distinse per la scritta 1.8 nel-

Sotto, a sinistra, la Lancia Flavia Convertibile protagonista con Vittorio Gassman e Sylva Koscina del film *Se permettete parliamo di donne* girato nel 1964 con la regia di Ettore Scola. Sotto, la Lancia Flavia Convertibile nel film *Notte prima degli esami*, opera prima del regista Fabio Frizzi presentata nel 2007.

la coda e per lo specchio retrovisore esterno montato sul parafrangente lato guida, che tuttavia era già presente nelle 1500 destinate all'esportazione. Per un breve periodo la 1500 rimase in listino accanto alla 1800, ma in pratica la produzione si era già fermata a poco più di 720 esemplari. Nel 1967 l'optional dell'alimentazione con gli iniettori al posto del carburatore diede origine alla variante 1.8 iniezione.

Questa versione si distinguva 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 riguardò il motore alimentato a iniezione indiretta con un impianto della tedesca Kugelfischer che permise l'incremento della potenza a 102 cv con un contemporaneo aumento della coppia motrice, che rese la guida ancora più gradevole. Un'altra piccola novità della versione a iniezione fu l'alternatore al posto della dinamo in previsione del maggior consumo di elettricità portato dalla pompa del carburante e dall'elettrovalvola dell'impianto di iniezione.

La maggiorazione del prezzo per ottenere il sofisticato optional rimase identica a quella richiesta per le Flavia 1.8 iniezione e Flavia Coupé 1.8 sport iniezione: 250.000 lire. Solo pochi clienti, in tutto 43, poterono acquistare la Flavia Convertibile 1.8 iniezione prodotta in



LANCIA FLAVIA CONVERTIBILE (1962-1967)
 Fra parentesi i dati della versione 1800 prodotta dal 1963

Numero cilindri e disposizione: 4 boxer, anteriore
Alesaggio e corsa: 82x71 mm (88x74 mm)
Cilindrata totale: 1500 cc (1800 cc)
Potenza massima: 90 cv a 5800 giri/min (92 a 5200 giri/min)
Rapporto di compressione: 9,3:1 (9:1)
Distribuzione: due alberi a camme centrali nel basamento, aste e bilancieri, valvole in testa
Alimentazione: 2 carburatori Solex C35 PII-2 (1 Solex C32 PAIA 8)
Trazione: anteriore
Cambio: a 4 marce + RM
Frizione: monodisco a secco
Rapporto al ponte: 11/43
Tipo telaio: solidale con la scocca
Sospensioni anteriori: bracci trasversali, balestra trasversale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
Sospensioni posteriori: asse rigido, balestre longitudinali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
Freni: a disco sulle 4 ruote
Cerchi: 4 1/2 J con pneumatici 165-15
Passo: 2480 mm
Carreggiata anteriore: 1300 mm
Carreggiata posteriore: 1280 mm
Lunghezza: 4340 mm
Larghezza: 1610 mm
Altezza: 1370 mm
Peso in ordine di marcia: 1150 kg
Velocità massima: 170 km/h (173 km/h)
Consumo: 9,6 litri/100 km

scarsissimi esemplari dalla Casa. Gli acquirenti delle Flavia Convertibile 1.8 carburatori furono invece 834, tanti quanti le vetture prodotte. Come altre Lancia anche la Flavia Convertibile si ritagliò la sua fetta di popolarità aparendo in alcu-

ni film di successo, fra questi ricordiamo *Se permettete parliamo di donne* (1964) con Vittorio Gassman e Sylva Koscina, che era una fedele cliente Lancia, e il recente *Notte prima degli esami*, del regista Fabio Frizzi (2007).

