

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

55



LANCIA FLAMINIA CONVERTIBILE - 1960



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Una boccata di ossigeno

Chiamato a tentare il rilancio di un'impresa che sembrava aver smarrito la bussola, Fianza in poco più di un anno riesce a mettere a punto una strategia di ripresa, ma si scontra con forti difficoltà interne.

I primi passi della gestione Fianza avvengono in un clima pesantissimo. Il 15 ottobre 1958 il consiglio di amministrazione viene informato che l'andamento degli ultimi mesi è stato molto al di sotto delle previsioni, tanto che rispetto a luglio "il volume delle vendite si è ridotto del 45%". Un dato drammatico che significava che un gran



numero di auto rimaste invendute si andava accumulando nei magazzini. Per questo, in attesa di un auspicabile "risveglio primaverile" degli ordini, viene deciso di limitare il lavoro dello stabilimento di Torino alla sola costruzione "dei complessi meccanici" delle vetture, rinviando a tempi migliori "la fabbricazione delle relative carrozzerie".

Naturalmente il crollo delle vendite aveva pesanti riflessi sia sul piano dell'occupazione, sia su quello finanziario. Del resto, in autunno, per pagare i fornitori, la Direzione è costretta "a soprassedere a pagamenti di contributi dovuti per legge". Provvedimenti che rivelano lo stato di fortissima difficoltà finanziaria in cui si dibatteva l'azienda, costretta a chiudere il bilancio 1958 con un passivo di oltre 2 miliardi e mezzo di lire.

Pesenti era consapevole che la responsabilità di questa situazione non era di Fianza: i mali che affliggevano la Lancia erano antichi. Come pensare che pochi mesi sarebbero stati sufficienti a invertire la rotta? Per vincere la sfida occorreva guardare fiduciosamente in avanti e pro-

Sopra, una Lancia Flaminia Coupé Pinin Farina presentata al Salone di Torino del 1958.

A sinistra, Carlo Pesenti, a destra nella foto.





Una veduta dello stabilimento Lancia di Chivasso.

seguire con determinazione nell'opera di risanamento lungo le linee tracciate da Fianza al momento di assumere le redini dell'azienda: alleggerimento del personale, risanamento finanziario e recupero di efficienza.

Nel corso del 1959, trascinato dal momento di particolare euforia attraversato dall'economia italiana nel suo complesso, il mercato sembra scommettere sulle possibilità di successo di Fianza. Grazie a un aumento di capitale (3 miliardi) e alla sottoscrizione del nuovo prestito obbligazionario (5 miliardi di lire), a cui si aggiunge un finanziamento Imi di altri quattro miliardi, la Lancia riesce a superare le difficoltà finanziarie dei mesi precedenti, ma anche a trovare le risorse necessarie al piano di ristrutturazione messo a punto dalla Direzione.

Fianza e i suoi collaboratori ridisegnano la struttura aziendale e procedono a un forte rinnovamento degli impianti con l'acquisto di nuove macchine utensili, passaggio ineludibile sulla via della specializzazione degli impianti e della concentrazione a Bolzano della produzione di veicoli pesanti, un'attività che sarebbe stata potenziata con l'acquisizione della carrozzeria della Viberti.

Ma a dare il segno di una nuova e fattiva volontà di pensare in grande sono soprattutto la decisione di avviare nel di-

cembre del 1959 la costruzione di un nuovo stabilimento a Chivasso, in provincia di Torino (destinato a entrare in funzione soltanto nel 1963) e il potenziamento della rete commerciale, vero tallone d'Achille dell'azienda, con l'apertura di nuove filiali di vendita a Roma, Firenze, Verona e Cagliari.

Alla fine del suo secondo mandato Fianza può presentare al consiglio un bilancio che lasciava sperare che la strada intrapresa fosse quella giusta. Nel corso dell'anno la produzione di autoveicoli e di veicoli pesanti era leggermente aumentata, così come le vendite, passate complessivamente da 11.654 a 14.255 unità.

Confortante anche l'andamento delle esportazioni, il cui fatturato era pari al 18,7% del totale, il miglior risultato del dopoguerra. Se non si poteva ancora parlare di rilancio, a consuntivo il bilancio presentava un leggero utile, pari a 155.581.932 lire. Un risultato che, nel marzo del 1960, autorizzava Fianza ad affermare: "Il 1959 è stato [per la Lancia] un anno durante il quale, attraverso una intensa attività in tutti i settori, si sono gettate le basi per un suo assestamento definitivo".

Un assestamento più vagheggiato che reale, come prova il fatto che tre mesi più tardi Fianza, al termine di un duro confronto con il direttore tecnico Antonio Fessia e la proprietà, avrebbe dato le dimissioni da ogni incarico.

Nuovi indirizzi per lo stile

Fra il 2002 e il 2003 i creativi della Lancia esplorarono alcune novità stilistiche con una concept-car che interpretò in chiave moderna le grandi tradizioni della Casa. Alcuni di quei tratti si ritrovano nella Delta.

La Lancia Granturismo Stilnovo, inattesa novità presentata al Salone di Barcellona nell'aprile del 2003 rese felici i lancisti di tutto il mondo. Infatti, oltre ad affermare la passione per il marchio con un potere evocativo dirompente, confermò l'interesse dei vertici della Fiat nei confronti del terzo componente del Gruppo, la Lancia appunto, le cui prospettive future all'epoca apparivano ancora piuttosto indefinite. La Granturismo Stilnovo



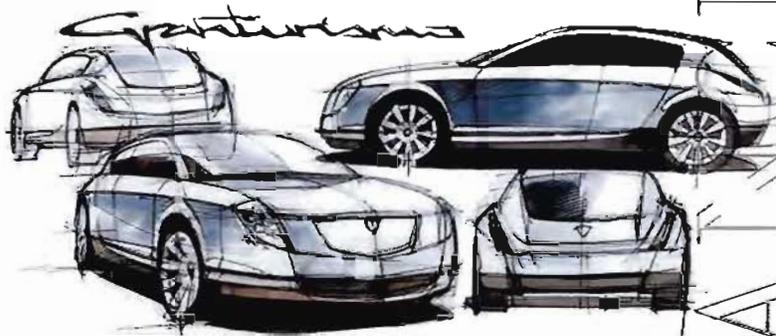
Sopra, il modello tridimensionale della Granturismo Stilnovo. A sinistra, tre disegni di Marco Tencone per la Granturismo Stilnovo. Datati 2002, esprimono già le linee che guideranno gli sviluppi futuri: una vettura capace di coniugare funzionalità e sportività, come dire un abitacolo al massimo della fruibilità in un involucro estetico molto dinamico.

già nel nome dichiarò l'intenzione di mantenersi fedele ai criteri di tradizione e di innovazione propri del marchio. La parola Granturismo per i lancisti non poteva non ricordare la leggendaria Lancia Aurelia GT B20, la vettura che per la prima volta al mondo incorporò la parola Gran Turismo nella sigla commerciale e con le sue qualità diede a questo termine il significato pieno e altamente qualificante che ha ancora oggi. Stilnovo fu un chiaro richiamo alla italianità facendo riferimento a un movimento artistico elitario che nel XIII secolo fissò uno stile nuovo per la poesia italiana. I designer del Centro Stile Lancia fecero precedere il lavoro di sviluppo della Granturismo Stilnovo da un meritorio lavoro di ricerca nello stile dei modelli del grande passato



A sinistra, un disegno di Flavio Manzoni per la Granturismo Stilnovo. Datato 2003, è già vicino alla soluzione definitiva. Rimarchevoli la "pulizia" del frontale e lo lineo del padiglione sopra il parabrezza.
Sotto, un'altra ipotesi per la Granturismo Stilnovo. All'epoca della creazione dello stile non era ancora stata definita la piattaforma meccanica, non vi furono dunque molti vincoli.

Sotto, un'ipotesi per la coda della Granturismo Stilnovo che prevedeva una nervatura sul tetto e uno spigolo sullo specchio di poppa, un evidente richiamo alla Lancia Aprilia. Alla base del lavoro dei designer del Centro Stile Lancia fu una proficua ricerca della grande tradizione Lancia e la sua rilettura in chiave moderna.



quello di creare una vettura dinamica, ma anche molto spaziosa, che dal punto di vista del mercato si ponesse a metà strada tra il segmento C (quello delle vetture medie) e il segmento D (quello delle vetture medio-superiori). Fra le linee guida i designer individuarono anche la concept-car Granturismo presentata al Salone di Parigi del 2002 e

Sotto, un disegno della Granturismo Stilnovo che esalta l'idea del dinamismo e mette in particolare evidenza uno dei punti chiave dello stile della vettura: il robusto montante posteriore raccordato alla linea di cintura, ma non al tetto.



della Lancia al fine di interpretarne in modo moderno lo spirito e fissare quindi gli stilemi di un nuovo corso di modelli coerenti con la grande tradizione della Casa.

Il risultato è che elementi di stile della Granturismo come il tetto, la fiancata e il lunotto sono chiari segni di un rinnovamento che poi ha trovato applicazione nella concept-car Delta HPE proposta come modello statico al Festival del Cinema di Venezia del 2006 e quindi sono stati trasportati nella Delta commercializzata a partire dal 2008.

Ma torniamo alla Granturismo Stilnovo concepita fra il 2002 e il 2003 presso il Centro Stile Lancia nel quale lavoravano giovani talenti destinati a un grande futuro, come Flavio Manzoni e Marco Tencone. I primi studi si svolsero come di consueto con una certa libertà, privilegiando la ricerca teorica rispetto ad aspetti più squisitamente tecnici o relativi alla produzione. All'epoca, infatti, era in corso il rinnovamento delle piattaforme meccaniche delle future berline medie del Gruppo Fiat. Provvisoriamente si prese quindi in considerazione a titolo indicativo la piattaforma della Fiat Stilo, rispetto alla quale però la Granturismo Stilnovo doveva rappresentare un superamento sia dal punto di vista tecnologico, sia dal punto di vista merceologico. Il presupposto dal quale partì la ricerca di stile, infatti, era



Sotto, un disegno definitivo della Granturismo Stilnovo. A destra, la fase successiva, o spesso contemporanea, al disegno con gli strumenti tradizionali, come la matita e i pennelli, è l'elaborazione al computer con l'aiuto di sofisticati programmi che permettono di fare ruotare l'immagine della vettura per coglierne tutti gli aspetti come se fosse tridimensionale.



soprattutto la Beta HPE, storico modello Lancia che per la prima volta coniugò l'aspetto dinamico di una coupé sportiva con la praticità d'uso di una vettura familiare dotata di un pratico portellone posteriore.

Durante la fase di ricerca, fermo restando il tema della compenetrazione tra una cellula abitativa ampia e luminosa e un corpo vettura possente e dinamico, l'esplorazione delle forme prese diverse direzioni e si concretizzò in un



Sopra, la Granturismo Stilnovo in una insolita vista dall'alto realizzata con l'aiuto della computer-grafica. I temi stilistici del tetto, della fiancata e del lunotto fissati con questo modello saranno successivamente sviluppati per entrare nella struttura architettonica della "concept-car" Delta HPE del 2006 e quindi in quella della attuale Delta.

A destra, un'altra rappresentazione con la computer-grafica della Granturismo Stilnovo. Si nota la pulizia scultorea dei volumi nei quali non vi sono elementi decorativi o forme aggiunte. Infatti gli elementi funzionali come i fanali e le prese d'aria sono integrati nella forma.



certo numero di proposte alternative diverse fra loro soprattutto nel frontale e nella coda. Fra le ipotesi per la parte posteriore ve ne fu una definita dai designer "retrofuturista" nella quale un marcato rilievo sulla linea mediana della vettura si estendeva dal tetto alla superficie vetrata del lunotto ricordando la caratteristica "cresta" della indimenticabile Lancia Aprilia.

Una volta fissate le dimensioni di massima – la Granturismo Stilnovo è lunga 4236 mm, larga 1828 mm e alta 1465 – tutte le proposte iniziarono a confluire velocemente verso la scelta finale caratterizzata da una grande purezza ed essenzialità delle linee unita alla volontaria rinuncia a qualsiasi elemento decorativo e a forme aggiunte.

Tutto ciò portò un vero e proprio "oggetto scultoreo", segnato da un forte dinamismo delle masse e da un ottimo equilibrio dei volumi. Per il muso gli stilisti ripresero in parte quello della Lancia Ypsilon, esasperandone però le rotondità e la bombatura. Su questa forma forte e autorevole posero una nuova calandra con il fondo nero leggermente segnata da una cornice cromata di modesto spessore.

Dallo spigolo posteriore dei fanali trapezoidali, arretrati rispetto alla calandra, gli stilisti fecero nascere uno spigolo che attraversando tutta la fiancata formava una sorta di piano inclinato con la linea di cintura e andava poi a definire le robuste spalle dei parafranghi posteriori. Questi degradando sulla coda incorporavano i fanali verticali e infine marcavano il punto di confluenza dei piani del portellone e della fascia paracolpi. La fiancata caratterizzata da grande





continuità, sbalzi ridotti e parafranghi robusti, si univa al padiglione in modo del tutto inedito con il montante posteriore interrotto visivamente nella parte alta da una linea nera in modo da apparire come un corrugamento della linea di cintura e suggerire l'idea del timone di coda di un aereo con tutte le implicazioni dinamiche del caso. La linea di cintura piuttosto alta comportò superfici vetrate laterali ridotte, quindi una certa perdita di luminosità ai lati, ma i designer la recuperarono in alto da una superficie trasparente che senza soluzione di continuità partiva dal parabrezza e attraversava tutta la parte superiore dell'abitacolo per finire alla base del portellone.

Dopo avere completato la fase di studio con i metodi tradizionali della matita e dei colon e con l'elaborazione delle immagini virtuali tramite la computer-grafica, si passò alla costruzione tridimensionale del modello a grandezza reale. In questo stadio la Granturismo Stilnovo perse qualcosa della iniziale purezza delle linee con la comparsa di alcuni elementi funzionali irrinunciabili, come le maniglie delle porte e le prese d'aria.

Probabilmente qualcosa d'altro sotto questo aspetto si sarebbe perso passando alla fase del prototipo funzionante a causa della necessità di interrompere la continuità delle su-

perfici nei vani delle porte e nelle giunzioni dei vari elementi della carrozzeria.

Ma fermiamoci al modello statico che fu esposto al Salone di Barcellona del 2003 e anticipò le nuove tendenze del design Lancia. Per gli arredamenti interni, non visibili direttamente nel modello, la Casa enunciò che erano stati concepiti come un laboratorio estetico e funzionale, nel quale l'idea dell'abitacolo si basava su un concetto di lifestyle molto moderno, capace di coniugare lusso, multifunzionalità e piacere discreto della guida, idea che poteva trovare piena attuazione grazie al parabrezza in posizione molto avanzata e al lungo padiglione che consentiva una fruibilità dello spazio interno inconsueta su una vettura di queste dimensioni.

Sopra, la terza fase dello studio della Granturismo Stilnovo è consistita nella creazione del modello tridimensionale. In questa fase si sono fatti i conti con le necessità tecnico pratiche, come le maniglie delle porte e una calandra efficiente, che turbano la continuità possibile in fase di disegno.

Sotto, a sinistra, la coda della Granturismo Stilnovo caratterizzata dal portellone in vetro scuro e dai fanali verticali, due elementi che saranno ripresi per la Delta oggi in produzione. Sotto, nella Granturismo Stilnovo si nota l'assoluta coerenza con l'analoga vista elaborata con la computer-grafica.



Linea da trapezista

Agile e snella, la **Flaminia Convertibile** ha tutta la classe della Lancia e tutto il fascino delle auto aperte in un corpo vettura leggero ed efficiente vestito in alluminio dalla carrozzeria **Touring Superleggera**.



La Flaminia Convertibile, disegnata e costruita dalla Touring Superleggera per la Lancia comunica sobria eleganza e sportività in modo naturale, senza bisogno di effetti speciali. Ha linee semplici, ma di grande effetto e l'ornato è ridotto al minimo. L'equilibrio dei volumi è perfetto, l'esecuzione è impeccabile

nel trattamento delle lamiere e nell'arredamento interno. Con i materiali di pregio i sedili avvolgenti da auto sportiva sono comode poltroncine di ottimo design. Come le migliori auto apribili, questa Flaminia non perde eleganza con la capotta chiusa, che ha un taglio perfetto e non fa grinze come un abito d'alta sartoria.

La particolarità del modello è la sezione a trapezio dei parafranghi: un'idea originale per risolvere i doppi fari anteriori. Touring affrontò il tema in modo nuovo, inserendo i fari gemellati in nicchie trapezoidali dalle quali fece nascere i parafranghi anteriori con la sezione a trapezio. Per non creare disarmonie creò quindi due gran-

di fanali posteriori a forma di trapezio che delinearono la sezione dei parafranghi in perfetta armonia con gli anteriori. I fanali posteriori della Flaminia oltre a risolvere elegantemente la coda, anticiparono quelli moderni nelle dimensioni: grandi per essere ben visibili. Un'altra peculiarità era la perfetta intercambiabilità fra il destro e il sinistro, vantaggio non trascurabile per l'economia costruttiva. Da questo punto di vista un altro vantaggio era che i fanali posteriori, come la maggioranza degli altri elementi della carrozzeria, erano identici a quelli della Flaminia GT, anch'essa prodotta dalla carrozzeria Touring Superleggera. Quindi si potevano realizzare con le stesse attrezzature e le stesse tecniche di assemblaggio.

Già in sede di progetto il carrozziere prevedeva il tetto rigido. Così questo dispositivo montato per la cattiva stagione non appariva un corpo estraneo,

A sinistra, la Flaminia Convertibile proposta da Vignale che già costruiva l'Appia Convertibile: non fu accettata.

A destra, il disegno della Lancia Flaminia Convertibile eseguito da Federico Formenti "visualizzatore" della carrozzeria Touring Superleggera. Fin dall'inizio fu previsto il tetto rigido. Sotto, la Lancia Flaminia Convertibile con il tetto rigido: soltanto la guarnizione in gomma alla base dell'hard top permette di capire che non si tratta di una coupé.

ma faceva apparire la Flaminia Convertibile come una vera coupé, tanto che solo un occhio esperto poteva riconoscerla dalla corrispondente Lancia Flaminia GT.

A questo punto il confronto con la gemella chiusa appare d'obbligo. La prima evidenza è che quando uno stile è veramente buono permette di passare da una configurazione a un'altra con la massima naturalezza e senza creare disarmonie. Molte spider sono nate dalle coupé. Nel caso della Flaminia Convertibile il passaggio è avvenuto nel senso contrario: la coupé è nata dalla cabriolet.



A sinistra, la Lancia Flaminia Convertibile in una bella foto dell'epoca. Si tratta di un esemplare del 1961 con i lampeggiatori laterali conformi al Nuovo Codice della Strada.



Tetto rigido per trasformabile Flaminia GT.



Solo per ragioni di mercato la Flaminia GT con carrozzeria chiusa è stata commercializzata prima della Convertibile: nel 1959 invece del 1960. Per capire bisogna tornare al 1957



Sopra, la coda della Lancia Flaminia Convertibile nella versione 3C 2.8 prodotta a partire dal gennaio 1962 con il motore V6 maggiorato a 2775 cc alimentato con tre carburatori Weber 35 DCLN.

QUANTE NE HANNO FATTE

Flaminia Convertibile mod. 824.04:
421 es. dal 1960 al 1961
telai dal n. 1001 al 1421

Flaminia Convertibile 3C mod. 824.14:
246 es. dal 1961 al 1963
telai dal n. 2001 al 2246

Flaminia Convertibile 3C 2.8 mod. 826.134:
180 es. dal 1963 al 1964
telai dal n. 1001 al 1180



Sopra, la coda di una delle primissime Lancia Flaminia Convertibile, riconoscibile dai catarifrangenti interni ai fanali anziché esterni. A destra, in questa vista l'abitacolo della Lancia Flaminia Convertibile rivela la presenza di un utile vano dietro i sedili anteriori.



A destra, la Flaminia Convertibile con il tetto rigido. La progettazione congiunta della vettura e dell'utile accessorio permise la perfetta armonizzazione delle due parti in una linea estetica molto simile a quella di una vera coupé.



Il modello 195



A sinistra, un tardo esemplare immatricolato nel 1965, anno in cui la vettura era ancora nel listino Lancia sebbene fosse ormai fuori produzione.

A destra, la Lancia Flaminia Convertibile dell'attore Marcello Mastroianni, grande estimatore delle vetture Lancia e già possessore di una Flaminia Sport carrozzata da Zagato.



A sinistra, la Lancia Flaminia Convertibile fu protagonista di diversi film, eccola sulla scena con l'attore francese Jean Paul Belmondo. Sotto, la Lancia Flaminia Convertibile perfettamente restaurata dall'appassionato modenese che posa fiero al volante della vettura. In basso, a destra, l'interno della Lancia Flaminia Convertibile restaurata.



quando la Lancia, seguendo la prassi sperimentata con le Appia, decise di affidare ai carrozzieri le versioni derivate al doppio scopo di alleggerire il lavoro dei propri stabilimenti ormai saturi e di sfruttare il patrimonio di buon gusto, conoscenze e abilità dei carrozzieri per sollecitare una rosa di proposte fra le quali scegliere.

Pinin Farina, già autore della linea della Flaminia berlina, ottenne a pieno merito l'incarico di vestire la Flaminia Coupé a quattro posti. La Flaminia berlina per lo sport fu assegnata a Zagato, che già si era distinto con le validissime Appia Sport. In linea teorica la versione aperta della Flaminia doveva essere assegnata a Pinin Farina, che aveva dato ottima prova con le Aurelia GT Spider e Convertibile tipo America, ma la Casa ritenne che il carrozziere sarebbe stato troppo occupato con la Coupé a quattro posti e si orientò altrove. Interpellò Vignale, che per la Lancia già aveva realizzato le Appia Convertibile. Il carrozziere formulò la sua proposta con una fuoriserie troppo complicata nella parte anteriore, mal risolta nella coda e in generale piuttosto frivola, quindi in contrasto con la sobria eleganza della quale una Lancia non poteva derogare. Scartato Vignale si delineò per una circostanza fortuita la collabora-

zione con la carrozzeria Touring: Carlo Pesenti, nuovo proprietario della Lancia, era amico personale di Gaetano Ponzoni, che nella carrozzeria Touring era il socio "contabile" dell'ing. Carlo Felice Bianchi Anderloni, mente creativa e responsabile della produzione. Il primo risultato fu appunto la Flaminia Convertibile. Da questa nacque la Flaminia GT perché i responsabili della Lancia rimasero colpiti dalla bellezza dei bozzetti di Federico Formenti, il visualizzatore della Touring, per la Convertibile con il tetto rigido. A questo punto preferirono affrontare il

mercato con la versione chiusa, dato che l'accoglienza per la Convertibile di Vignale era stata fredda e si temeva che la colpa fosse della carrozzeria aperta, ormai non più di moda. L'ottimo esordio della Flaminia GT spianò la strada alla Convertibile, che debuttò un anno dopo. L'accoglienza fu favorevole



grazie alla bella linea e grazie anche alla leggera carrozzeria in alluminio della Touring Superleggera che esaltava la meccanica Flaminia. Per questo modello la Casa predispose lo stesso autotelaio con il passo di 2520 mm fornito a Zagato e lo stesso motore con 119 cv. Grazie all'alluminio e alla tecnica costruttiva "superleggera" citata nel marchio di fabbrica, la Flaminia Convertibile pesava 200 kg meno della Coupé di Pininfarina e addirittura 10 kg meno della berlina carrozzata da Zagato.

Il corpo vettura leggero permise di ottenere il miglior rapporto peso/potenza di tutte le Flaminia. Le prestazioni parlano chiaro: accelerazione e velocità massima della Convertibile sono va-

lori ancora oggi interessanti. Nel tempo il modello subì le stesse varianti che interessarono le altre derivate della Flaminia, vale a dire il montaggio dei tre carburatori (modello 3C del 1961) che elevò la potenza a 140 cv e l'aumento della cilindrata a 2775 cc (modello 3C 2.8 del 1963) che migliorò sia la potenza (150 cv), sia la coppia massima. Alcuni modestissimi interventi sulla carrozzeria riguardarono i lampeggianti laterali e i catarifrangenti posteriori a norma del Codice della Strada del 1961 e le scritte distintive delle versioni con tre carburatori e cilindrata maggiorata. Restarono ferme l'incredibile dolcezza di funzionamento del motore Lancia 6 cilindri a V di 60°, la grande eleganza e il piacere della guida. Tutto ciò costava caro. La bontà delle materie



A sinistra, il motore della Lancia Flaminia Convertibile restaurata da un appassionato modenese. Si tratta della vettura con la carrozzeria Touring Superleggera numero 11312 realizzata su uno degli ultimi autotelai della serie 824.04.



LANCIA FLAMINIA CONVERTIBILE (1960-1964) Fra parentesi i dati della Flaminia Convertibile 3C 2.8 prodotto dal 1963

- Posizione: anteriore longitudinale
- Numero cilindri e disposizione: 6 a V di 60°
- 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 PAAI (tre Weber 35 DCLN)
- Raffreddamento: ad acqua con circolazione forzata
- Impianto elettrico: 12V, batteria 45 Ah, dinamo 300 W
- Trazione: posteriore
- Cambio: a 4 marce + RM
- Frizione: monodisco a secco
- Rapporto finale: 13/48 (13/46)
- Tipo telaio: a traliccio tubolare in acciaio
- Sospensioni anteriori: ruote indipendenti, bracci trasversali, molle a elica, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori: tipo De Dion, balestre longitudinali, ammortizzatori telescopici, barra Panhard
- Freni: idraulici a disco con servofreno
- Pneumatici: 165 x 400
- Passo: 2520 mm
- Carreggiata anteriore: 1368 mm
- Carreggiata posteriore: 1370 mm
- Lunghezza: 4500 mm
- Larghezza: 1660 mm
- Altezza: 1300 mm
- Peso a secco: 1250 kg (1330 kg)
- Velocità massima: 178 km/h (193 km/h)

prime e l'accuratezza della costruzione facevano aumentare il prezzo. La Convertibile era la più cara delle Flaminia: nel 1962 la berlina costava 3 milioni, la Coupé Pininfarina

3.240.000, la Sport Zagato 3.380.000, la Convertibile 3.435.000. In compenso la Convertibile era la Flaminia nella quale costava meno l'optional dei sedili in pelle.



IL MODELLO DA COLLEZIONE