

# LANCIA



## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

59



LANCIA FLAVIA SPORT 1800 - 1963



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

# Una passione segreta

**Contro ogni aspettativa, nel 1963 la Lancia si riaffacciò sulla scena delle gare.**

**Lo fece in forma privata, per iniziativa del giovane Cesare Fiorio, destinato a una brillante carriera sportiva nei rally.**



**V**incenzo Lancia da giovane era stato un brillante pilota e si era fatto le ossa lavorando nel settore corse alla Fiat. Una

volta avviata la sua attività di costruttore aveva però di molto ridotto l'antica passione per l'automobilismo sportivo. Da quel momento, siamo agli inizi del Novecento, si era occupato con dedizione assoluta della produzione dei suoi modelli, di cui seguiva personalmente ogni dettaglio. Aveva però trasmesso la passione per le corse al figlio Gianni. Questi, chiamato ancora giovane ad assumere la direzione dell'impresa dopo la morte del padre, aveva deciso di tentare l'avventura sportiva, dapprima nella categoria GT e Sport, poi addirittura in Formula 1.

Tra il 1952 e il 1955 sotto l'arruffata regia di Vittorio Jano si era costituito un reparto corse ed erano stati messi a punto i progetti di diverse auto. Non erano mancati anche successi prestigiosi, come quello alla Carrera Panamericana del 1953 e della Mille Miglia del 1954, entrambe con la Sport D24, ma alla fine l'impegno nelle gare si era rivelato troppo oneroso. Non solo sottraeva risorse finanziarie a un'azienda perennemente sottocapitalizzata e pericolosamente esposta con le banche, ma aveva anche creato una contrapposizione fra i reparti e gli uomini impegnati nel settore corse e quelli addetti alla produzione di auto di se-

*Cesare Fiorio, a destra, e Gianni Tonti in una foto degli anni Ottanta.*

rie. Alla fine, le crescenti tensioni avevano convinto Gianni Lancia a voltare pagina. Si era trattato di una scelta dolorosa, quasi che abbandonare le corse avesse fatto venire meno in lui la voglia di continuare.

Dopo aver ceduto gratuitamente progetti, materiali, uomini e vetture della sua Formula 1 alla Ferrari, aveva deciso di vendere l'impresa di famiglia. Non volendo abdicare a favore del suo potente vicino torinese, la Fiat, aveva trovato un acquirente in un industriale bergamasco, estraneo al settore ma affascinato dalle prospettive di sviluppo dell'automobile. Carlo Pesenti al momento di assumere il controllo della Lancia aveva ben chiara una cosa: Lancia significava, e avrebbe dovuto sempre più significare, vetture di medio, medio alta cilindrata e di elevata qualità destinate alle fasce alte del mercato: innovazione tecnologica, stile, eleganza, comfort, affidabilità dovevano essere, come lo erano stati in passato, gli attributi delle auto che uscivano dallo stabilimento di via Monginevro. Un programma che pur senza dirlo esplicitamente significava che la



Lancia con il mondo delle corse aveva chiuso per sempre. Tuttavia sottotraccia il ricordo di quell'esperienza era rimasto vivo. Così, qualche anno più tardi, in sordina, o addirittura, come ricorda Guido Rosani, "in forma clandestina", prende corpo il progetto di vedere di nuovo la Lancia impegnata in competizioni sportive. A promuoverlo era Cesare Fiorio, che nel 1963 aveva creato a Torino la HF Squadra Corse, radunando un gruppo di piloti con l'intenzione di prendere parte con vetture Lancia alle competizioni della categoria Turismo e Gran Turismo.

L'iniziativa nasceva senza alcun coinvolgimento diretto dell'impresa. I primi risultati ottenuti con vetture Flaminia e Flavia Coupé senza particolari caratteristiche sportive furono confortanti. Ma quel che più conta valsero a rafforzare in Fiorio la speranza, che si sarebbe rivelata fondata, che di fronte a risultati positivi e costi certi e contenuti fosse possibile ottenere dalla Lancia se non un sostegno economico quantomeno una copertura tecnica. A confortarlo in tal senso erano gli appoggi di cui il suo progetto godeva all'interno dell'Azienda, in particolare quello del padre, l'in-

*Sopra, la Lancia Appia GTE di Cesare Fiorio, primo classificato il 10 novembre 1961 nella Coppa Intereuropa davanti a Ferlaino, che realizzò il giro più veloce. Sotto, la Flavia Sport Zagato che nel 1965 vinse, con René Trautmann, la Coppa delle Alpi.*

fluente direttore delle Pubbliche Relazioni e dell'Ufficio Stampa della Lancia.

Il sogno divenne realtà nel 1965 quando la HF Squadra Corse venne incorporata dalla Lancia, che si trovò così a disporre nuovamente di un reparto corse. A dirigerlo, sia pure in veste di carismatico consulente esterno, era lo stesso Cesare Fiorio, che poteva avvalersi della collaborazione di un ristretto gruppo di meccanici per l'allestimento di vetture le cui parti speciali, sia per la parte motore sia per la carrozzeria, erano messe a punto da preparatori esterni all'impresa. In questo modo e quasi contro voglia la Lancia si accingeva a tornare protagonista nel campo delle competizioni sportive. Una scelta che si sarebbe rivelata vincente segnata da importanti affermazioni tanto sul piano dei risultati quanto per l'immagine dell'azienda



# Lo chiamavano Drago

**Sandro Munari è il pilota che più d'ogni altro ha alimentato la leggenda della Lancia nei rally. Ha gareggiato con le Flavia, le Fulvia e le Stratos ottenendo vittorie su vittorie.**

Oltre 50 successi internazionali, quattro stupende vittorie nel Rally di Montecarlo, due titoli di campione italiano e uno di campione europeo hanno portato Alessandro "Sandro" Munari nella leggenda dello sport e nei cuori degli appassionati di tutto il mondo. Il "Drago", così lo chiamavano i tifosi e i compagni di squadra, compì le prime esperienze agonistiche con un go-kart costruito insieme agli amici. Il padre, titolare

di una prospera azienda agricola nel tranquillo borgo di Cavarzere in provincia di Venezia, rimase neutrale rispetto all'aspirazione del figlio di diventare pilota: non la contrastò e non la agevolò. Così Sandro per acquistare la sua prima auto preparata per le corse si improvvisò rappresentante di tapparelle.

Mentre metteva da parte lira su lira, gli telefonò Arnaldo Cavallan, un pilota della scuderia Jolly Club incontrato nelle corse dei go-kart, che gli chiese di partecipare in sua vece al Mobil Economy Run del 20-24 maggio 1964 con



*Alessandro "Sandro" Munari concentratissimo al volante del go-kart costruito insieme agli amici, prima della partenza del circuito cittadino di Cavarzere il 16 aprile 1961*

una Fiat 1300. Non era una vera corsa, ma una gara di consumo. Sandro accettò sapendo che da cosa nasce cosa. Infatti, nei primi giorni di giugno Arnaldo gli chiese di fargli da navigatore nel Rally di Sardegna su un'Alfa Romeo Giulia TI Super. Il ruolo non lo interessava, però accettò perché poteva essere un modo per entrare nel mondo delle corse. Andò bene, vinsero.



*Sopra, 20 agosto 1965. La Lancia Flavia Coupé di Sandro Munari/Antonio Ghini davanti nella prova speciale del Rally dei 1000 Laghi, che si disputò all'interno di un ippodromo. Sopra, a destra, 30 ottobre 1965. Sandro Munari accanto all'Alfa Romeo Giulia GTA con la quale prese parte al Rally dei Jolly Hotel come secondo pilota di Arnaldo Cavallari. Sotto, 18 settembre 1966. La Lancia Flavia Sport di Sandro Munari prima assoluta nella gara in salita Pontedecimo-Giovi.*

di Montecarlo prima che un banale guasto fermasse la sua Flavia Coupé mentre era fra i primi. Questa volta le sue capacità di guida, specialmente in discesa, lo catapultarono nel mondo dei rally da protagonista.

Nella gara successiva avvenne il magico incontro con la Fulvia Coupé HF, la vettura che avrebbe portato Sandro nel mito. Non furono sempre rose e fiori per una certa incompatibilità con George Harris, il navigatore "all'antica" che la squadra gli mise accanto. Il 2 giugno 1967 l'equipaggio italo-belga ottenne in ogni modo una vittoria di classe nel Rally dei Jolly Hotel. Il 18 settembre dello stesso anno Sandro da solo assaporò la gioia della prima vittoria assoluta. La colse nella gara in salita Pontedecimo-Giovi, dove la squadra Lancia HF lo aveva chiamato per accontentare il concessionario Lancia di Genova. Da lui ci si aspettava solo che facesse ben figurare la Flavia Sport Zagato messagli a disposizione, ma nel nubifragio che si abbatté sul

Poco dopo Sandro ebbe abbastanza denaro per acquistare una Fiat Abarth 850 TC usata, cessò di vendere tapparelle e il 2 agosto 1964 debuttò da pilota nella cronoscalata Agordo-Frassené. L'avventura si risolse con un ritiro per il bloccaggio del cambio poche curve dopo la partenza.

L'occasione di gareggiare in automobile, sia pure da navigatore, si ripresentò presto perché Arnaldo lo volle di nuovo come navigatore l'11 settembre nel Rally di San Martino di Castrozza e il 24 novembre nel Rally di Toscana. Nel 1965 Sandro corse altri tre rally come navigatore di Arnaldo Cavallari con la prospettiva che Mario Angiolini, direttore sportivo della scuderia Jolly Club prima o poi lo avrebbe chiamato a guidare. Accadde in luglio quando la Squadra Corse Lancia HF decise di schierare sei Flavia Coupé nel Rally dei 1000 Laghi valido per la Coppa delle Nazioni e si trovò a corto di piloti disposti alla trasferta in Finlandia. Sandro debuttò quindi nei rally con la squadra ufficiale Lancia, un enorme colpo di fortuna per il giovanotto che impressionò per come sapeva essere velocissimo su qualunque fondo stradale.

Per le rimanenti gare della stagione Sandro rientrò nel ruolo di navigatore di Cavallari nell'attesa di un'altra occasione. Questa si presentò nel gennaio 1967 quando un'altra chiamata nella squadra ufficiale Lancia gli permise di ben figurare nel Rally





Sopra, 19 luglio 1970. Munari sul Circuito stradale del Mugello con la Fulvia HF F&M 2 con la quale arrivò primo di classe. Sopra, a sinistra, Munari al volante della Lancia Fulvia Coupé HF con la quale disputò il Rally di Montecarlo 1968. Il pilota indossò pantaloni di velluto, maglione di cachemire e guanti di nappa, la "divisa" di allora per i rally invernali. A sinistra, 9-10 novembre 1968. La Lancia Fulvia Coupé HF Prototipo di Sandro Munari/Sergio Barbasio in gara nel 13° Tour de Corse dove si ritirarono per guasto.

percorso Munari fu l'unico che osò tenere giù il piede sull'acceleratore. Si impose in modo spettacolare tagliando il traguardo a marcia indietro scivolando in testa coda su un'enorme pozza d'acqua a pochi metri dall'arrivo.

Il 1° aprile 1967 Sandro, in coppia con Leo Cella, si distinse con una vittoria di classe nella 12 Ore di Sebring. Quindici giorni dopo con il nuovo navigatore Luciano Lombardini colse la prima vittoria assoluta nei rally imponendosi nei "999 minuti". Il sodalizio con Luciano portò poi altre vitto-

rie, la più eclatante di tutte fu quella nel Tour de Corse il 6 novembre con la Fulvia Coupé HF prototipo 1405 cc. Dopo averlo visto volare sulle stradine della Corsica Huske von Hanstein, direttore sportivo della Porsche, gli chiese se gli sarebbe piaciuto correre per la Casa tedesca. "Certo", rispose Sandro, "ma non ora: devo molto alla Lancia che mi ha dato fiducia e mi ha fatto correre quando ero ancora uno sconosciuto".

Il 1967 si concluse con cinque vittorie assolute nei rally in-

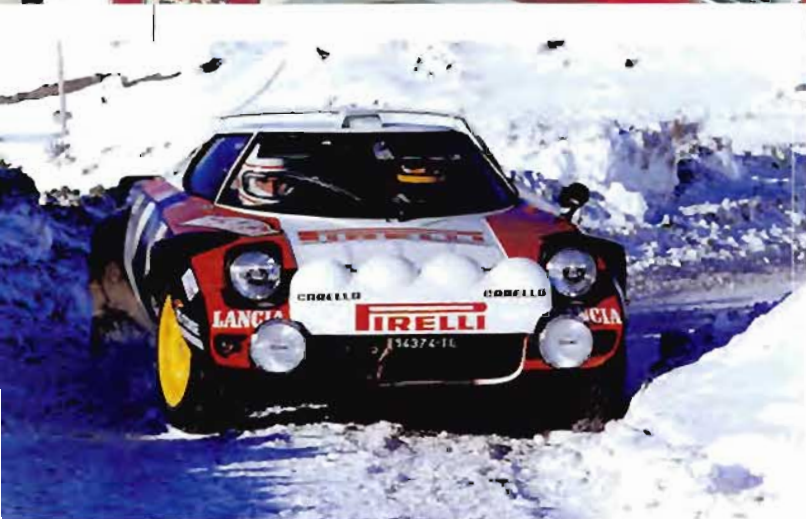


Sotto, Munari-Mannucci sulla Lancia Fulvia Coupé HF 1600 numero 14, con la quale vinsero il Rally di Montecarlo del 1972 interrompendo l'egemonia dei piloti nordici.

A sinistra, 14 marzo 1971. Sandro Munari/Mario Mannucci su Lancia Fulvia Coupé HF 1600 in una prova speciale notturna del Rally Sanremo-Sestriere. Furono fermati da una banale panne elettrica

Sotto, Sandro Munari si rivelò fortissimo non solo nei rally, ma anche nella velocità, come nella Targa Florio 1972 vinta in coppia con Arturo Merzario su una Ferrari 312 P.





A sinistra, 3 marzo 1974, 24 Ore sul Ghiaccio di Chamonix. Sandro Munari accanto alla Lancia Stratos HF: un binomio imbattibile. Sotto, 23 gennaio 1977, Principato di Monaco. Sandro Munari festeggia con il navigatore Silvio Maiga la terza vittoria consecutiva nel Rally di Montecarlo.



aggiudicò il Rally del Sestriere, il Rally delle Alpi Orientali e il Rally di San Martino di Castrozza, diventando infine campione italiano per la seconda volta. Di vittoria in vittoria, Sandro e la sua HF arrivarono a quella magnifica nel Rally di Montecarlo nel 1972, anno in cui il "Drago" consegnò alla Lancia il primo Campionato del Mondo costruttori, poi ripetuto nel 1974, 1975 e 1976, sempre con il suo decisivo contributo, ma al volante di una Lancia Stratos HF. Nel 1972 il "Drago" diede un'altra magistrale dimostrazione delle sue capacità di velocista, vincendo la Targa Florio con una Ferrari 312 P in coppia con Arturo Merzario. Nel 1974 la Lancia sostituì la gloriosa Fulvia HF con la più potente Stratos, e Sandro diventò uno dei migliori interpreti di questo modello. Sandro uscì dal "circus" dei rally nel 1978 riservandosi di tornare per prendersi l'unica vittoria che gli mancava: l'East African Safari. Ci provò fino al 1984, anche con la Porsche, ma quella gara per lui rimase sempre stregata.

ternazionali, con l'incredibile secondo posto nella categoria Prototipi (con una "Fulviotta"! ) sul Circuito del Mugello, con il primo titolo di campione italiano e con il proposito di Luciano Lombardini di lasciare le corse per dedicarsi alla famiglia. Sandro però lo convinse a disputare ancora con lui il Rally di Montecarlo 1968. Luciano si mise alla guida per la marcia di trasferimento da Atene mentre Sandro reclinò il sedile del passeggero e si assopì. Si risvegliò in ospedale. Quando chiese di Luciano, seppe che era caduto vittima del guidatore di una Mercedes che in senso contrario tentava il folle sorpasso di un camion. I mesi che seguirono furono terribili. Ma alla fine Sandro decise di tornare a correre per onorare con le vittorie il ricordo dell'amico scomparso. Dopo la forzata inattività, il "Drago" tornò progressivamente a prendere confidenza con le corse e finalmente il 30 giugno poté dedicare a Luciano la vittoria nel Rally delle Alpi Orientali. Nel 1969 tornato in forma smagliante si

Sopra, 28 gennaio 1978. Sandro Munari e la Lancia Stratos HF insieme per l'ultimo Rally di Montecarlo. Alla fine della stagione il Drago si ritirò dai rally, riservandosi di tornare di quando in quando per dare l'assalto al Safari Rally. A destra, Sandro Munari nell'insolita veste di pilota di "carrioli" nella gara che disputò il 15 settembre 1978 a Bologna nella discesa dal santuario di San Luca all'arco del Meloncello.



# Una Flavia vestita di stranezza

La carrozzeria Zagato studiò e costruì per conto della Lancia la stravagante Flavia Sport. Grazie alla profilatura e alla leggerezza dell'alluminio era la più vivace della gamma.

La Sport era la Flavia più brillante della gamma. La realizzava Zagato vestendo appositi autotelai derivati dalla berlina con il passo accorciato da 2650 a 2480 mm, il motore potenziato e la leva del cambio a cloche. Oltre a Zagato ricevevano autotelai di questo tipo anche Pininfarina che realizzava le Flavia Coupé e Vignale che realizza-

A destra, il disegno di Ercole Spada per la Lancia Flavia Sport. Sotto, il prototipo della Lancia Flavia Sport caratterizzato da una marcata linea ascendente dal parafrangente anteriore alla coda che enfatizzava l'analogo motivo presente sulla coda della berlina. Sotto, a destra, il lunotto apribile del prototipo della Lancia Flavia Sport. Tale dispositivo rimase anche nella versione prodotta in serie.



A destra, la coda della Flavia Sport. Si notano il lunotto concavo e i fanali della berlina inseriti in apposite nicchie che ne ripetono i contorni. Sotto, la plancia della Lancia Flavia Sport appare semplificata come si addice a una vera sportiva. La strumentazione è quella della berlina.



Nella moderna interpretazione molti elementi furono aggiornati. Il primo fu il taglio netto della coda attuato per seguire i più recenti dettami in fatto di aerodinamica. Altri interventi riguardarono la ricerca di elementi che fornissero l'identità di marca del costruttore e l'armonizzazione dei particolari più recenti, come i doppi fari.

Nel frontale la carrozzeria Zagato interpretò in modo del tut-

to singolare la calandra Lancia ripiegandone il lembo superiore al livello del bordo d'attacco del cofano e utilizzando un marchio diverso da tutte le altre versioni. Trattò in modo originale anche i doppi fari disponendoli su piani sfalsati con gli esterni più arretrati per ottenere l'effetto di un muso più rastremato.

Nella parte alta del parafrangente anteriore incise un solco longitudinale al doppio scopo di aumentare la dinamicità della forma e di irrobustire i pannelli di lamiera di alluminio per effetto della nervatura. Il parabrezza dalla forma sottolineata da una spessa cornice cromata riprese l'andamento arrotondato tipico della serie "Panoramica", con il vantaggio che le moderne

tecnologie consentirono di realizzarlo in un pezzo unico anziché in tre pezzi come era avvenuto in passato. I cristalli dei finestrini anteriori furono trattati in modo convenzionale perché, altrimenti, non sarebbe stato possibile aprirli facendoli scendere. Invece i finestrini posteriori che erano fissi furono incurvati sul tetto.

Un altro elemento forte dello stile della Lancia Flavia Sport fu il profondo scalino che nella parte bassa della carrozzeria amplificò la provocazione estetica portata dall'analogo motivo della berlina. Tuttavia mentre nella Flavia a quattro porte lo scalino iniziava dietro il parafrangente posteriore, nella Sport prendeva origine dall'arco del parafrangente anteriore e si muoveva con andamento a-



A sinistra, la Lancia Flavia Sport definitiva. L'impostazione stilistica rimase quella del prototipo, ma cambiarono un po' i volumi dell'abitacolo e l'andamento della nervatura dal parafrangente anteriore alla coda.

In alto, la versione definitiva della Lancia Flavia Sport in un'immagine a colori dell'epoca. Si nota il parafrangente posteriore che copre parzialmente la ruota, caratteristica che sarà soppressa dopo la prima serie di vetture. A destra, una Lancia Flavia Sport 1500 dell'ultima serie, riconoscibile dall'arco del parafrangente posteriore arrotondato.







Sopra, il disegno della Lancia Flavia Sport ristilizzata in particolare nella zona dei parafranghi posteriori che ora lasciano le ruote completamente in vista. A sinistra, la Lancia Flavia Sport 1800 vista dall'alto evidenzia i cristalli dei finestrini posteriori che si incurvano sul tetto come avveniva nelle Zagato della serie "Panoramica" presentata nel 1949. Sotto, la Flavia Sport 1800 con lo specchio retrovisore esterno tipico di questa versione.



Sotto, la linea di montaggio delle Lancia Flavia Sport presso la carrozzeria Zagato nel 1963. In quell'anno si produssero entrambe le versioni 1500 e 1800 con un corpo vettura identico.



scendente fino alla coda dove si estingueva dopo avere parzialmente coperto la ruota posteriore. Degno di nota infine era il lunotto con il profilo concavo e sollevabile nella parte inferiore per aiutare la ventilazione dell'abitacolo. L'arredamento interno aveva il carattere essenziale tipico delle auto sportive, ma non era privo d'eleganza grazie al buon design e alla qualità dei materiali. Anche qui non mancavano alcune note di originalità, come la plancia scavata davanti al passeggero. Quasi banale per un'auto così sportiva fu invece il quadro porta strumenti che rimase sempre quello della berlina. Zagato svelò il prototipo al Salone di Ginevra nella primavera del 1962 sollevando molto scalpore. La stampa inglese, commentando lo stile con una stravaganza degna di quella dell'auto, scrisse "the most erotic of Zagato's designs": il più erotico disegno di Zagato. Prima di procedere alla produ-

zione in serie il carrozziere apportò un discreto numero di modifiche. La prima riguardò l'abitabilità per quattro persone. Infatti, fra le originalità del prototipo c'era l'abitabilità per tre soli posti con quello dietro disposto in senso trasversale. Il passaggio dalla configurazione a tre posti a quella a quattro al-

terò le belle proporzioni del padiglione, che prese volumi più cospicui senza tuttavia perdere troppo in originalità. Nella versione definitiva il carrozziere cambiò anche la posizione

degli indicatori di direzione laterali e "raddrizzò" lo scalino nella parte bassa lasciando tuttavia che coprisse parzialmente la ruota posteriore. La Flavia Sport debuttò nel listino Lancia come modello ufficiale nell'autunno 1962. Grazie alla carrozzeria in alluminio era 100 chili più leggera (1060 contro 1160 kg) della Flavia Coupé di Pininfarina che impiegava la stessa meccanica con 90 cv. Grazie alla linea aerodinamica era anche più veloce, infatti raggiungeva 178 km/h invece di 170. Infine, un po' per il peso e un po' per la clientela alla quale era destinata, la Flavia Sport risentì meno della nervosità di funzionamento del motore bicarburatore con la "coppia alta" che aveva sollevato qualche perplessità da parte della

clientela delle altre Flavia speciali. Nel corso della produzione intervennero diverse modifiche. Alcune furono di poco conto, come lo spostamento dello specchio retrovisore interno dalla parte alta alla parte bassa del parabrezza; altre furono di un certo rilievo, come l'eliminazione della parziale carenatura delle ruote posteriori. Dal punto di vista meccanico la modifica più importante fu il motore di 1800 cc che per un breve periodo affiancò e poi sostituì il motore di 1500 cc. Il nuovo propulsore si discostò dai 1800 previsti per la Flavia 1,8 Coupé di Pininfarina e la Flavia 1,8 Convertibile di Vignale. Infatti, mentre questi adottarono un solo carburatore e regolazioni più adatte a una guida normale, quello della Sport mantenne l'alimentazione con due carburatori e regolazioni per un'erogazione della potenza più "nervosa", in altre parole più in tono con il carattere del modello e con le esigenze della clientela che lo sceglieva. Le sole modifiche estetiche della versione che montava il motore 1800 furono la scritta 1.8 sul coperchio del baule e il generalizzarsi dello specchio retrovisore esterno che prima era montato solo sugli esemplari da esportazione. A partire dal telaio n. 1513 la Casa sostituì i due carburatori Solex 35 PII con una coppia di carburatori Weber 40 DCN che permisero 105 cv invece di 102, prestazioni ancora più brillanti e la velocità massima di 187 km/h. Nel 1966 la Casa rese disponibile anche per la Flavia 1,8 Sport l'alimentazione a iniezione Kugelfischer. In

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

- Numero cilindri e disposizione:** 4 boxer
- Alesaggio e corsa:** 82 x 71 mm (88 x 74 mm)
- Cilindrata totale:** 1500 cc (1800 cc)
- Potenza massima:** 105 cv a 5600 giri/min (96 cv a 5200 giri/min)
- Rapporto di compressione:** 9,3:1 (9:1)
- Distribuzione:** due alberi a camme nel basamento, aste e bilancieri, valvole in testa
- Alimentazione:** due carburatori Solex C35 PII 2 (Weber 40 DCN)
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** a 4 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Tipo telaio:** solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori:** quadrilateri trasversali, balestra trasversale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori oleopneumatici a doppio effetto
- Sospensioni posteriori:** asse rigido tubolare, balestre longitudinali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori oleopneumatici a doppio effetto
- Freni:** a disco sulle 4 ruote con servofreno
- Pneumatici:** 165 x 15
- Passo:** 2480 mm
- Carreggiata anteriore:** 1360 mm
- Carreggiata posteriore:** 1280 mm
- Lunghezza:** 4460 mm
- Larghezza:** 1635 mm
- Altezza:** 1340 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1060 kg
- Velocità massima:** 178 km/h (187 km/h)
- Consumo:** 10,1 litri/100 km (10,4 litri/100 km)

questo caso le regolazioni rimasero quelle delle altre Flavia speciali che erogavano 102 cv con un funzionamento molto regolare e privo di "buchi". Il totale della produzione delle Flavia Sport, tutte curate da

Zagato, fu di 682 esemplari così suddivisi: 101 con il motore di 1500 cc e 539 con il motore 1800, dei quali 357 con i carburatori Solex, 150 con i carburatori Weber e 32 con l'iniezione Kugelfischer.



IL MODELLO DA COLLEZIONE