

# LANCIA



## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

66



LANCIA FLAMINIA FLORIDA II - 1957



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

# Piazzali affollati di auto invendute

La contrazione delle vendite apre quesiti pesanti sul futuro di un'impresa che con la Fulvia aveva sperato di ritrovare lo smalto dei tempi gloriosi nei quali il nome Lancia era sinonimo di eccellenza.

La prima pagina del quotidiano economico "Il Globo" del 26 febbraio 1964 riporta le preoccupazioni emerse dall'assemblea generale della Confindustria.

Nell'inverno del 1964 gli effetti combinati della manovra deflattiva attuata dal governo d'intesa con la Banca d'Italia e della caduta della domanda erano ormai drammaticamente evidenti. Se ne ha un'eco in una corrispondenza della "Gazzetta del Popolo", il concorrente torinese della "Stampa", che intitolava *Invendute a migliaia* un ampio resoconto sulla difficile situazione della Lancia. "Cinquemila automobili, quasi tutte Fulvia, poche Flavia, riempiono magazzini e cortili dello stabilimento Lancia di Chivasso: una giacenza assolutamente fuori dal normale, pari pressappoco alla produzione di due mesi". L'articolo prosegue osservando che i volumi di invenduto sono ben superiori alle medie stagionali - febbraio è tradizionalmente un periodo di morte per il mercato dell'automobile - segno di una congiuntura eccezionale. Segno preoccupante, considerato che il valore delle giacenze è ormai vicino ai 10 miliardi di lire, "una cifra, questa, che non significherebbe nulla se fosse riportata alle capacità finanziarie e produttive di una grande Casa come la Fiat o la Volkswagen, ma che significa molto sino a preoccupare per una Casa come la Lancia, prestigiosa ma di dimensioni modeste rispetto ai colossi dell'industria



automobilistica europea che ormai hanno invaso l'Italia". La diagnosi è lucidamente impietosa: nelle condizioni del mercato automobilistico la Lancia sembrava destinata a un ruolo marginale. La decisione di dotarsi di impianti in grado di far compiere alla produzione un salto in avanti, adeguandola agli standard tecnici della concorrenza e, co-



*A sinistra, gli effetti della congiuntura economica si fanno sentire anche sul piano sindacale: lo sciopero dei metalmeccanici nel 1963. Sotto, siderurgici in sciopero alla Breda di Sesto San Giovanni nel 1964.*

nel 1952 attorno al 10%, per poi contrarsi ulteriormente fino ad arrivare a un modesto 6,5%. Non solo. Anche nel momento di maggiore espansione della produzione, le 2818 unità prodotte nello stabilimento di Bolzano nel 1963 rappresentavano appena il 3,5% della produzione nazionale. Un dato così negativo da far pensare che, in fondo, aveva avuto ragione, a suo tempo, Vincenzo Lancia quando aveva cercato di resistere alle pressioni di Mussolini ritenendo che non fosse conveniente la creazione di uno stabilimento a

si facendo, proiettando l'azienda a pieno titolo nella competizione internazionale, era giunta tardi e forse non era neppure stata metabolizzata fino in fondo da un organismo aziendale che stentava a trovare uno stabile assetto organizzativo. Insomma, come la stessa "Gazzetta del Popolo" lasciava intuire, le difficoltà della Lancia non erano solo di carattere congiunturale, o meglio la congiuntura negativa aveva evidenziato ciò che in precedenza una domanda in continua espansione aveva permesso di non vedere.

A conferma del fatto che la Lancia si trovava di fronte a problemi di natura strutturale anche la produzione dei veicoli industriali scontava una situazione fortemente negativa. Anche in questo caso con l'arrivo di Pesenti erano state assunte decisioni che tutti avevano considerato opportune, concentrando la produzione di autocarri e autobus nel solo stabilimento di Bolzano. La specializzazione degli impianti come premessa per un recupero di efficienza e quindi di redditività era stata la linea seguita. Inizialmente i risultati, così come era avvenuto per la produzione di autovetture, erano sembrati confortanti. La produzione dello stabilimento di Bolzano era più che raddoppiata, passando dai 937 autocarri costruiti nel 1958 agli oltre 2800 del 1963, precipitati però a soli 1680 nel successivo 1964.

A ben vedere era però la crescita della produzione nel triennio 1960-1963 a rappresentare un momento eccezionale, non la flessione successiva molto più in linea con quello che era stato l'andamento del comparto negli ultimi decenni. Nel 1948 la produzione di camion e autobus rappresentava una quota non trascurabile, pari al 16,5%, della produzione nazionale. In seguito la presenza della Lancia in questo settore si era ridotta di un buon terzo, attestandosi

Bolzano. Poi le ragioni della politica avevano avuto il sopravvento su quelle industriali, ma la sfida non era stata vinta e Bolzano continuava a essere per la Lancia più un problema che una risorsa.



# Tradì una volta sola, ma per valide ragioni



**Il pilota sardo Mario Casula ha svolto tutta l'attività agonistica con vetture Lancia, dall'Ardea alla Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF. Solo una volta ha corso con una Fiat 500, per vincere il Trofeo della Montagna 1969.**

**M**ario Casula è nato 19 agosto 1933 a Cagliari.

Il luogo di nascita non è citato a caso, indica le difficoltà maggiori che il pilota isolano ha incontrato rispetto a uno del "continente" per imporsi a livello nazionale. In famiglia i motori erano di casa. Il padre dal 1927 era titolare di una concessionaria Lancia ed era stato egli stesso pilota, limitandosi però alle gare isolate.

Mario si avvicinò alle competizioni gareggiando in moto con una Gilera 175 e con una Morini Settebello derivate dalla serie. Quindi, con l'aiuto del babbo, acquistò una stupenda Mondial 125 da corsa. Però i genitori non erano contenti che il figlio corresse con le due ruote, ne avrebbero preferite quattro. Visto che gli studi non lo attraevano, nel 1950 Mario decise di andare a lavorare a Torino presso la Lancia. Iniziò dalla catena di montaggio dell'Ardea, quindi realizzò altre esperienze nei vari reparti dello stabilimento di via Monginevro.

Le nuove conoscenze non riguardarono solo l'aspetto tecnico, ma anche quello umano. Così Mario Casula tornò a Cagliari dopo avere pienamente centrato gli obiettivi che si era posto quando era partito: "Temprarsi e imparare". In Sardegna andò a dirigere la filiale Lancia di Oristano. Nel



*25 febbraio 1962. Mario Casula in corsa nel Rally dei Fiori con la sua Lancia Appia Terza serie. Questa gara segnò il debutto sul "continente" del pilota sardo.*

1955, mentre continuava a gareggiare con le moto, prese la licenza per correre in automobile. Debuttò nei rally, se così si possono chiamare le corse su strada degli anni Cinquanta rette in parte dal regolamento della regolarità e in parte da quello della velocità. Nella sua prima gara automobilistica, la Cagliari-Sassari-Cagliari, doveva formare equipaggio con Gigi Marghinotti. Ma prima della partenza Gigi cambiò idea sull'accordo che avrebbe guidato solo al ritorno, così Mario corse sulla Lancia Aurelia GT B20 con il dott. Lumbroso e concluse con un primo posto di classe e quarto assoluto.

Dopo altre esperienze nei rally e altre corse in moto, Mario debuttò nelle cronoscalate automobilistiche il 12 ottobre 1958 nella Corongiu-Campuomu per la quale utilizzò la Lancia Appia Prima serie di servizio nella concessionaria



*A sinistra, 15 aprile 1962. Mario Casula alla partenza del 3° Trofeo Edgardo Lazzaroni-Conchiglia Shell.*

*Sotto, la Lancia Appia Terza serie di Mario Casula impegnata sull'autodromo di Vallelunga nella prova di velocità del 3° Trofeo Edgardo Lazzaroni-Conchiglia Shell.*



na. Si classificò primo nella categoria Turismo classe 1100 e secondo assoluto. Nello stesso anno in coppia con Gianni Carboni su Lancia Ardea partecipò al Rally della Sardegna che partiva da Cagliari per farvi ritorno dopo un certo numero di prove di regolarità e di abilità. Nel 1959 iniziò dalla salita Corongiu-Campuomu nella quale si classificò secondo di classe con l'Appia prima serie che usava tutti i giorni. La sola preparazione consisteva nell'abbassamento della testata e nella rigorosa messa a punto effettuata nell'officina della concessionaria. Curioso il particolare delle gomme: anziché tenere quelle usatissime in dotazione, montò quattro coperture quasi nuove prese dall'Appia che un cliente aveva dato in permuta. Inutile osservare che in quegli anni non c'erano molti soldi. Nel 1959 Mario utilizzò una Lancia Aurelia B21 ritirata da un cliente per partecipare al Rally della Sardegna con il fra-

tello Tonino. Ma l'anno successivo tornò alla solita Appia Prima serie, con la quale si classificò primo di classe nella salita Corongiu-Campuomu. Corse poi le rimanenti gare e la stagione agonistica 1961 con una Lancia Appia Seconda serie ritirata in permuta. Parlando di stagione agonistica intendiamo le poche gare che si svolgevano in Sardegna. Perciò nel 1962 Mario decise di andare oltre i confini dell'Isola. Acquistata una Lancia Appia Terza serie, debuttò nel "continente" il 23 febbraio 1962 con Aldo Marongiu, un amico che si regalò la trasferta come premio per la laurea in legge. Dopo il Rally dei Fiori Mario partecipò ad altri rally nel continente. Per il Rally dei Rododendri a Torino Aldo non era disponibile per la trasferta, così Mario prese i tempi da solo con un cronometro Lemania fissato sulla carenatura dello sterzo. La gara che più affascino il giova-

*Sotto, 7 aprile 1963. Mario Casula prima della partenza della gara in salita Stallavena-Boscochiesanuova.*



*Sopra, 7 aprile 1963. Mario Casula in gara nella salita Stallavena-Boscochiesanuova con la Lancia Appia GTE acquistata dal preparatore milanese Carlo Facetti.*





*A sinistra, la Lancia Appia Sport di Mario Casula all'ingresso della curva parabolica durante il Gran Premio Gran Turismo che si svolse a Monza il 30 giugno 1963. Sotto, 31 maggio 1964. Mario Casula al volante della sua Lancia Appia GTE nella prima curva della gora in salita Bologna-Passo della Raticosa. Terminata la corsa partì in tutta fretta per la Svezia dove avrebbe guidato una Lancia Flavia Coupé ufficiale nel Rally del Sole di Mezzanotte.*

ne pilota fu il Trofeo Edgardo Lazzaroni-Conchiglia Shell che contemplava una prova di velocità sull'Autodromo di Vallelunga. La pista lo stregò, così Mario tornò in Sardegna con l'idea di acquistare una vera auto da corsa. L'occasione si presentò quando gli amici della Squadra corse HF gli segnalavano l'Appia GTE ex Cesare Fiorio in vendita presso l'officina Facetti di Milano. "Diventò la mia auto da corsa", ricorda Casula, "cercavo di tenerla bene e non la adoperavo tutti i giorni". Ritirò la vettura a Milano il 14 novembre. Quattro giorni dopo, il 18 novembre 1962, la portò alla vittoria assoluta nella salita Corongiu-Campuumu. Nell'aprile 1963 si iscrisse alla Stallavena-Boscochiesanuova, la sua prima corsa di velocità fuori dalla Sardegna. Iniziò così una vita che egli ha definito "da zingaro". Partiva il venerdì da Cagliari, consumava il giorno dopo nelle verifiche e in una sommaria prova del percorso, la domenica correva e subito dopo ripartiva per Cagliari con il pensiero del lavoro. Il 26 maggio successivo Mario vinse la classe nella salita Alghero-Scala Piccada organizzata dall'Automobil Club di Sassari. Due settimane dopo a Monza corse per la prima vera gara in pista dopo l'esperienza marginale di Vallelunga. Si classificò terzo. Concluse l'annata di corse

il 17 novembre nella gara di casa, la Corongiu-Campuumu, dove si classificò secondo di classe con l'Appia GTE che, ormai affaticata, non andava più tanto bene. Nel 1963 partecipò anche al Rally di Sardegna. Guidò nientemeno che una Lancia Flavia Coupé ufficiale affidatagli dalla Squadra Corse HF per l'interessamento di Mario Angiolini della scuderia Jolly Club. La Flavia era ben preparata da Almo Bosato e Mario vinse con facilità nella propria classe. Nel 1964 tornarono in primo piano le corse di velocità con l'Appia GTE. Mario disputò le più importanti gare in salita del continente come la Trento-Bondone, la Bolzano-Mendola, corse anche in pista a Imola e tentò di gareggiare in una grande corsa su strada: il Circuito del Mugello. La sua iscrizione però arrivò in ritardo. Questo episodio testimonia la vita tutta di fretta che il pilota viveva in quegli anni. Infatti, spedì l'iscrizione da Francoforte di ritorno dal Rally del Sole di Mezzanotte dove aveva gareggiato con una Flavia Coupé ufficiale, che aveva preso in consegna subito dopo avere corso con la propria Appia GTE la salita Bologna-Passo della Raticosa. Negli anni successivi Mario ascoltò i famigliari che insistevano perché rimanesse di più in azienda. In ogni modo non rinunciò alle corse sull'Isola, in particolare al Rally di Sardegna dove egli, oltre che pilota, diveniva per l'occasione il riferimento per la Squadra Corse HF.





*A sinistra, la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF di Mario Casula in azione nella Coppa Città di Volterra il 15 maggio 1969.*

*A destra, 20 luglio 1969. Mario Casula in azione nella gara in salita Sarnano-Sassotetto Trofeo Ludovico Scarfiotti. Sotto, Mario Casula al volante della sua Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF prima della partenza della gara in salita Sarnano-Sassotetto Trofeo Ludovico Scarfiotti.*



lana, si trovò a pari punti con Giuseppe Marotta. Così entrambi si giocarono lo spareggio nella gara in salita Val d'Anapo-Sortino, dove Mario prese a presuto una Fiat 500 da Angelo Passanante, e Giuseppe Marotta trovò una Fiat Abarth 595.

Marotta si piazzò a metà classifica, mentre Mario vinse nella sua classe. Si aggiudicò così il prestigioso Trofeo della Montagna. L'ultimo anno di corse di Mario Casula fu il 1970. Utilizzò la solita Fulvia che per l'occasione fu revisionata, ma non ottenne grandi risultati. Decise così di dedicarsi alla concessionaria Lancia che ancora oggi guida con grande competenza ed energia.

Nel 1968 Mario Casula chiese ad Angiolini del Jolly Club se in scuderia c'era una Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF disponibile per la corsa in salita Iglesias-Sant'Angelo. Auto disponibili in quel momento non ce ne erano, ma Angiolini gli propose di vendergli la sua HF personale e aggiunse che gli sarebbe piaciuto che disputasse le gare del Trofeo della Montagna 1969. Mario accettò, ritirò la vettura, corse la Iglesias-Sant'Angelo, la vinse e programmò il 1969 con l'obiettivo di vincere il Trofeo della Montagna. Ritornò così alla vita nomade del pilota e disputò nove gare del Trofeo. Alla fine dell'ultima che ammetteva alla partenza le vetture della categoria Turismo classe 1300, la Castione-Preso-

*Sotto, a sinistra, 15 agosto 1969. La Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF di Mario Casula in una curva a S della cronoscalata Svolte di Popoli.*

*Sotto, a destra, 5 ottobre 1969. Mario Casula sesto classificato nella salita Castione-Presolana, gara conclusiva del Trofeo italiano della Montagna. Casula lo conquistò grazie anche ai punti accumulati in questa prova.*



# Nel segno della coerenza

**Pinin Farina immaginò una linea capace di rendere percepibili al primo sguardo le innovative raffinatezze meccaniche della Lancia Aurelia. Creò la Florida e aprì un capitolo nuovo nello stile.**

La Florida II del 1957 è il punto d'arrivo della ricerca formale iniziata da Pinin Farina con la fuoriserie costruita nel 1955 sull'autotelaio Lancia Aurelia B56 n. 1002, alla quale per prima diede il nome dell'assolato stato americano. Ma è anche il punto d'inizio del rinnovamento stilistico che attraversò tutto il mondo dell'auto a cavallo fra gli anni Cin-



*A destra, la Lancia Aurelia Florida II in un'immagine dell'epoca. Realizzata nel 1957 ha forme meno provocatorie rispetto alle precedenti Florida specialmente nel frontale con le teste dei parafranghi convenzionali.*



*A sinistra, un'altra immagine d'epoca della Lancia Flaminia Florida II. L'assenza del montante centrale conferisce slancio e luminosità alla vettura. A destra, Pinin Farina al volante della Lancia Flaminia Florida II che trattenne per l'uso personale e fu la sua ultima vettura.*



quanta e gli anni Sessanta. Nel 1954 la Lancia Aurelia berlina era giunta alla seconda generazione con la versione B12. Era ancora all'avanguardia con il motore V6, le sospensioni a ruote indipendenti, il gruppo frizione-cambio-differenziale montato sul retrotreno e i freni posteriori sospesi. Tali raffina-

tezze erano l'espressione di un altissimo livello tecnico e qualitativo, probabilmente il massimo dell'industria automobilistica italiana dell'epoca, ma convivevano con una carrozzeria austera e conservatrice che riprendeva i temi estetici e funzionali più cari alla marca in un contesto non troppo di-

namico e ormai un po' datato. Per Pinin Farina questo fu uno stimolo per immaginare una forma esterna che non nascondesse i contenuti innovatori della meccanica, ma al contrario li esaltasse e li rendesse percepibili al primo sguardo. Pensò quindi di superare la verticalità ancora preponderante delle li-

*Sopra, a sinistra, la Lancia Aurelia B56 Florida rivatta nell'ottobre 1955 al Concorso d'Eleganza di Cortina d'Ampezzo dove ottenne il primo premio.*

*Sopra, anche nella vista posteriore le sue forme segnarono una svolta nello stile dell'auto*

nee dell'Aurelia e delle automobili contemporanee inventando la fiancata monolitica segnata per tutta la lunghezza da un leggero spigolo (il diedro nel linguaggio tecnico della carrozzeria).

Questo semplice e geniale espediente gli consentì di alleggerire la forma dell'automobile

*Sopra, la Lancia Aurelia B56 Florida nella versione a quattro porte, che fu costruita in tre esemplari. L'aspetto è meno suggestivo della versione a due porte, ma l'esecuzione è ancora più "acrobatica" dato che manca il montante centrale.*

e di accentuarne l'orizzontalità sfruttando i bagliori e le ombre generati dal rifrangersi della luce sulle facce opposte del diedro. Inoltre trattò la parte superiore e quella inferiore del corpo vettura come due volumi separati e sovrapposti. Nella Florida del 1955 accentuò l'approccio "separatista" con un taglio di colore. Diede al volume del padiglione una tinta più chiara e un aspetto molto leggero eliminando i montanti centrali. Sugerì così l'impressione che il tetto fosse un guscio a sbalzo sostenuto

dai montanti del lunotto a loro volta appoggiati sulle creste dei parafranghi posteriori. Disegnò l'insieme in modo che il tetto, i montanti e le creste dei parafranghi nella vista posteriore si fondessero in un'unica cornice in rilievo che racchiudeva il lunotto e il coperchio del baule. Infine incorporava i fanali posteriori e il paraurti. Questa soluzione coniugò alla perfezione le esigenze funzionali ed estetiche. Infatti, la cornice sporgente che concludeva il tetto permetteva di aumentare lo spazio a disposizione della testa dei passeggeri posteriori senza ridurre l'inclinazione dei montanti e del lunotto, quindi senza diminuirne lo slancio. Nel frontale della Florida del 1955 Pinin accentuò le linee orizzontali abbandonando la classica calandra Lancia verti-





cale in favore di una bassa presa d'aria ellittica, alle estremità della quale pose i fan principali. Sulle teste dei parafranghi dispose invece i fanalini di piccolo diametro, che così generarono profili molto snelli in continuità con la linea di cintura, perciò capaci di alleggerire il volume anteriore.

La prima Florida debuttò in pubblico nei concorsi d'eleganza dell'autunno del 1955, vinse il primo premio nel Rose d'Or di Ginevra e nella sfilata di Cortina d'Ampezzo. Poco tempo dopo dalla primitiva coupé il carrozziere derivò la Florida a 4 porte, che poi costruì in tre esemplari su altrettanti autotelai a pianale Lancia Aurelia B56.

Nella configurazione berlina la Florida adottò le porte "ad armadio", vale a dire incernierate agli estremi e prive del montante centrale. Questa soluzione costrinse il carrozziere a superare notevoli problemi strutturali. Vi riuscì con acrobazie tecniche ed eccezionale finezza d'esecuzione, tuttavia la Florida nella configurazione a quattro porte perse un po' dello slancio iniziale a causa dell'evidente presenza di quelle posteriori.

Nel 1957 Pinin superò questo

inconveniente con la Florida II, nella quale rese impercettibili le porte posteriori e contemporaneamente rese un gran servizio alla sicurezza. Infatti, asservi l'apertura contro-marcia delle porte posteriori all'apertura di quelle anteriori. In questo modo eliminò le maniglie esterne e restituì alle fiancate gli equilibri di quelle

della coupé. La brillante soluzione delle porte posteriori rese invisibili non fu la sola novità della Florida II. Nei due anni trascorsi dalla creazione della prima Florida a questa, il carrozziere lavorò molto sui dettagli dello stile stemperando alcune iniziali forzature, come il parabrezza con i montanti "a zampe di cane" e il disordine

*Sopra, a sinistra, la Lancia Flaminia Florida II in un'immagine relativamente recente che la mostra nello stato di conservazione in cui si trova ai nostri giorni. Sopra, a destra, il gioco delle luci e delle ombre mette in evidenza il leggerissimo spigolo che segna la fiancata donandole carattere dal punto di vista estetico e irrobustendola dal punto di vista strutturale.*

portato dallo sparpagliamento dei fanali e dei fanaletti nella composizione del frontale.

Nella versione riveduta e corretta la Florida II che, a differenza della prima versione, questa volta veniva realizzata su base Flaminia, mantenne il trattamento delle fiancate solcate da diedri e l'originale motivo della cornice del tetto in continuità con parafranghi posteriori, ma approdò a soluzioni più classicamente omogenee nel frontale, che corresse con i fari grandi in posizione

convenzionale e il parabrezza panoramico ma non avvolgente. Rinunciò infine alla verniciatura bicolore, inutile sottolineatura di una forza espressiva del modellato capace di emergere da sola senza alcun artificio grafico.

Guardando la Florida II non si percepisce più la provocazione con la quale la prima Florida portò il suo messaggio di rinnovamento. Si percepisce invece la pacata naturalezza e il sereno equilibrio dei volumi del capolavoro assoluto.

La sottile tensione dei diedri e la generale perfezione dell'insieme divennero da quel momento un punto di riferimento obbligato per tutti i costruttori automobilistici. Della Lancia per prima, che dalle esperienze delle Florida derivò la Flaminia berlina e la Flaminia Coupé, poi dei molti costruttori europei che si rivolsero direttamente a Pinin Farina per realizzare automobili come l'Austin A110, la MG Magnette Mk IV, la Riley Four-Seventy Two, la Wolseley 6/110 e la Peugeot 404; di quelli che chiesero solo una consulenza, come la Fiat con le 1800/2100; infine di quelli tanto numerosi da non potere

#### LANCIA FLAMINIA FLORIDA II (1957)

**Numero cilindri e disposizione:** 6 a V di 60°

**Alesaggio e corsa:** 80 x 81,5 mm

**Cilindrata totale:** 2458 cc

**Potenza massima:** 102 cv a 4600 giri/min

**Rapporto di compressione:** 7,8:1

**Distribuzione:** valvole in testa, asse a camme nel basamento, aste e bilancieri

**Alimentazione:** un carburatore doppio corpo Solex 35 PAAI

**Impianto elettrico:** 12 V

**Trazione:** posteriore

**Cambio:** a 4 marce tutte sincronizzate + RM

**Frizione:** monodisco a secco

**Rapporto finale:** 12/47

**Tipo telaio:** a struttura portante in acciaio

**Sospensioni anteriori:** ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molla a elica, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto

**Sospensioni posteriori:** ponte De Dion, balestre semiellittiche, barra Panhard, ammortiz. idraulici telescopici a doppio effetto

**Freni:** idraulici a tamburo

**Pneumatici:** 175 x 400

**Passo:** 2870 mm

**Carreggiata anteriore:** 1368 mm

**Carreggiata posteriore:** 1370 mm

**Lunghezza:** 4990 mm

**Larghezza:** 1740 mm

**Altezza:** 1390 mm

**Peso in ordine di marcia:** 1200 kg circa

**Velocità massima:** 160 km/h



*Sopra, la Lancia Flaminia Florida II con le quattro porte aperte. Con le porte chiuse le posteriori sono in pratica invisibili perché prive di maniglie esterne e dotate di battute eseguite con estrema precisione. A destra, l'abitacolo della Lancia Flaminia Florida II appare spazioso e rifinito con superba cura.*

