

Anno 15 - **N. 11**

NOVEMBRE 2020

€ 2,80

D.U.S.C. 28-10-20

Belgio € 8,00 - Spagna € 7,00 - Germania € 9,00
Svizzera CT 8,00 CHF - Portogallo Cont. € 7,00

ISSN 1973-5944



9 771973 594001

epocaAuto

10
PAGINE
DI PICCOLI ANNUNCI

Lancia Flaminia Touring convertibile



Schwetzingen
Classic Gala

Mercedes Classe G
semplicemente fuoristrada

AN16960

storia di una targa

- Milano Autoclassica
- Modena Motor Gallery

Alfa Romeo Tipo 162
Grand Prix

Gran Premio di Bari
dal 1947 al 1956

Le GT e la Formula Bleue
dell'ing. Pezous



Marche scomparse: De Tomaso



Trabant, per motorizzare la DDR



Lancia Flaminia Convertibile



di Vittorio Falzoni Gallerani

Auto ed ambiente
perfettamente amalgamati.

Quando si parla di Lancia Flaminia occorre sempre tenere presente che essa rappresenta l'evoluzione della Lancia Aurelia, a sua volta evoluzione della Lancia Aprilia; decliniamo questa ovvietà solo per sottolineare che stiamo parlando delle punte di diamante, ognuna nel proprio periodo storico, di una Casa costruttrice che, fino a che ha potuto farlo, ha sempre avuto la qualità dei propri prodotti come obiettivo esclusivo.

E, se solo l'ultima citata ha potuto avvalersi del contributo del Fondatore nella sua definizione, possiamo garantire che il livello è stato mantenuto in ambedue le sue eredi; un giorno un appassionato Collezionista di nostra conoscenza, possessore di svariate Rolls-Royce, ci ha raccontato di avere acquistato tempo prima una negletta Lancia Flaminia berlina scovata sotto strati di polvere e masserie varie in un recesso dei locali di un commerciante.

Portata a casa per 'compassione' ha iniziato a fare in proprio alcuni lavoretti di ripristino su di essa e si è reso conto della sua qualità co-

struttiva armeggiando attorno alle portiere e smontandone i pannelli; riportandoci con espressione incredula la sua emozione ha concluso: "è rifinita meglio delle mie Rolls-Royce".

Ora, considerando il mito che da sempre circonda la Marca inglese, oggi tra l'altro al vertice dei suoi successi commerciali, e la sorte che è stata invece progressivamente riservata alla Lancia, annosa vicenda che annovera episodi di vero oltraggio, ci si può rendere conto del perché diversi Gruppi industriali hanno avuto diversa evoluzione.

E finalmente, scusandoci per la digressione dettata però dal cuore e dalla passione, veniamo a parlare di queste magnifiche versioni derivate della Lancia Flaminia: la modernissima ammiraglia Lancia debuttante al Salone di Torino 1957; il loro turno viene esattamente un anno dopo su di un pianale dal passo accorciato da 287 a 275 cm per quello destinato a Pininfarina per la coupé a quattro posti, e fino a 252 cm per quelli destinati alla Touring per la Gran Turismo e la Convertibile, ambedue carrozzate

con il noto metodo 'Superleggera', ed alla Zagato per la Sport.

Sono tutte accomunate invece dallo stesso prezioso ed arcinoto V6 a 60° dal funzionamento vellutato anche con il rapporto di compressione 9:1, altissimo per l'epoca, adottato su queste versioni per elevare la potenza dai 102 CV della berlina a 119: una dotazione che consente alla Gran Turismo Touring di raggiungere i 180 km/h con un comfort di marcia sconosciuto a qualsiasi rivale... quale rivale poi!? Non ci viene in mente niente che potesse essere a loro paragonato e fosse presente sul mercato a fine 1958.

Ci concentriamo ora sulle Touring per introdurre la protagonista del servizio: la Convertibile, versione aperta della GT, che nasce a marzo del 1960 sulla sponda del lago di Ginevra; al proposito ci vengono immediatamente due osservazioni: la prima è la quasi commovente abbondanza di gioielli che la Lancia riesce a proporre al pubblico in quel periodo e ci fa piacere ricordare che tutti ebbero successo lusinghiero con gli imprenditori ed i professionisti italiani che

avevano così l'imbarazzo della scelta per la loro auto senza che fosse necessario peggiorare la bilancia dei pagamenti del nostro Paese; la seconda è che con la Gran Turismo e la Convertibile la Touring riesce a sfornare una linea bella quasi come la meccanica sottostante.



Le decorazioni conquistate sul campo da questo esemplare.



Due viste ove risalta in maniera evidente il motivo trapezoidale che, dai parafranghi, si estende alla fanaleria.



Il bagagliaio abbastanza capiente e perfettamente rivestito e due primi piani di particolari caratteristici l'uno della Flaminia Touring, il fanalino, e l'altro di tutte le Flaminia: il cerchio ruota avorio con finiture lucide al centro e sulla circonferenza.

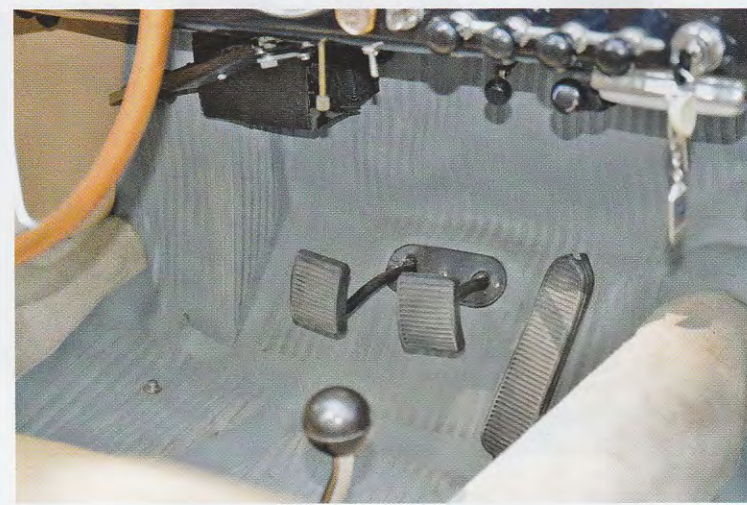


Parliamo un momento di questa, tralasciando il motore cui abbiamo accennato e la cui genesi e caratteristiche sono ormai leggendarie, per concentrarci sulle sospensioni anteriori che finalmente abbandonano il vecchio schema Lancia ad elementi telescopici di così difficile messa a punto a favore di efficaci quadrilateri trasversali con molle elicoidali separate dagli ammortizzatori; e sui freni incredibilmente, per l'epoca, a disco sulle quattro ruote con quelli posteriori all'uscita del differenziale e con, udite udite, doppio circuito frenante.

Tornando allo stile, ricordiamo che è di Federico Formenti, capo disegnatore della Carrozzeria Milanese; il quale, per evitare che l'auto assomigliasse troppo alla Maserati 3500 GT, sempre da lui concepita, si inventa un motivo trapezoidale con cui risolvere la sommità dei parafranghi portando contemporaneamente ad una espressione vagamente accigliata del muso, come si conviene ad una frequentatrice abituale delle corsie di sorpasso, e ad una forma del tutto originale dei fanalini posteriori.



L'abitacolo con gli esclusivi sedili con schienali a trifoglio per una buona tenuta del corpo nelle curve; posteriormente il cuscino sul pianale, per quanto perfettamente eseguito, non è presente in origine, quello spazio è stato previsto per i lussuosi bagagli della Signora.



Il morbido copri capote a filo carrozzeria di cui si parla nel testo e un primo piano sulla pedaliera interamente rivestita; la gomma sul pianale non è una scelta di economia ma un'attenzione particolare alla facilità di pulizia; il suo colore grigio è stato poi scelto per meglio dissimulare le tracce di polvere lasciate dalle scarpe.



Il bellissimo cruscotto sul quale spicca la completa dotazione di strumenti, il loro elegantissimo stile, l'autoradio dell'epoca ed infine il volante a tre razze sportivamente rivestito in legno.

Come accade quasi sempre, a capote chiusa la Convertibile è un filo meno armoniosa della coupé mentre è semplicemente irresistibile a capote aperta quando si apre il sipario su di un abitacolo di eleganza insuperabile con l'indovinato cruscotto simmetrico in acciaio sul quale i due strumentoni della berlina, di dotazione completa, fanno bella mostra di loro e sono inquadrati dal bel volante in legno a tre razze presente anche sulle Sport; è anche grazie a tutti questi componenti che questa Flaminia si rivela come una delle spider più eleganti della storia se non si vogliono scomodare vetture plurimilionarie.

Oggi viene spesso accostata alla Mercedes 'Pagoda', nata peraltro tre anni più tardi, ed è tutto dire; è anche interessante notare che ambedue hanno la capote a scomparsa totale ma, dove la teutonica la cela, con piglio germanico, sotto uno sportello di acciaio, l'italiana predispone allo scopo un



La capote chiusa, per quanto ben risolta, non dona alla linea della macchina che invece aperta è di una bellezza assoluta.

morbido copri capote in pelle e così quel certo e irresistibile non so ché di italica 'nonchalance' viene salvaguardato.

Precisiamo ora che quando diciamo che la coupé può risultare a volte più bella della Convertibile ci riferiamo alla versione con i soli due sedili con lo schienale a forma di trifoglio che così elegantemente caratterizzano l'abitacolo; sorvoliamo invece sulla GTL a passo allungato a 260 cm ove si volle predisporre un divanetto posteriore comodo per nessuno tranne che per la Lancia poiché l'auto ebbe curiosamente ottimo successo: dei 498 esemplari della Flaminia Touring 2,8 ben trecento furono infatti consegnati in questa versione 2+2.

La cosa ci stupisce non poco in quanto essa risulta imbruttita esteticamente (poco per la verità) non tanto per il quasi inavvertibile aumento del passo ma a causa di un lunotto ampliato oltre misura, ci immaginiamo con quale gioia per gli occupanti il famigerato divanetto nelle giornate di sole; per coloro che necessitavano occasionalmente di quattro posti vi era inoltre già la Coupé Pininfarina

ma comunque è un fatto che la Flaminia GTL venne presentata al Salone di Torino del 1962.

Essa montava il motore con tre carburatori da 140 CV lanciato nel gennaio dello stesso anno in occasione della premiazione dei Lancisti meglio comportatesi nella gara della stagione 1961 e subito disponibile sia sulla GT sia sulla Convertibile che acquistarono il suffisso 3C e furono così messe in condizione di superare i 190 km orari; si potevano riconoscere dalle sorelle mono carburatore per la targhetta con la dicitura '3C' posizionata sulla presa d'aria del cofano motore e, posteriormente, per i faretto di retromarcia riposizionati al centro dei gruppi ottici costringendo i catadiottri ad emigrare un po' più in basso sulla carrozzeria. Così rinvigorita, la Flaminia è ancora più Gran Turismo di quanto fosse già in origine e può attendere tranquillamente un anno perché sotto il suo slanciato cofano venga installato il motore maggiorato a 2,8 litri sviluppano 150CV e con un buon 10% in più di coppia motrice allo stesso rassicurante regime di giri (3.500/min.); con queste caratteristiche

egregie, orgogliosamente dichiarate dalla sigla 2,8 sul coperchio del bagagliaio, essa rimarrà sul mercato fino al 1968 per smaltire goccia goccia le ultime unità prodotte alla fine del 1965.

Da citare assolutamente la storia dell'ultimo telaio costruito alla Touring poiché diventa la strepitosa 'Marica' di Tom Tjaarda nel suo periodo alla Ghia: un esemplare unico, tra le più maiuscole opere dello stilista statunitense, visto al Salone di Torino del 1969 ed oggi residente presso la raccolta del noto collezionista Corrado Lopresto.

Evidentemente la meccanica della Lancia Flaminia, a quel punto della sua storia, è ancora in grado di stimolare simili capolavori mentre l'auto di serie inspiegabilmente non piace più; si rifarà più tardi sul mercato amatoriale dove è sempre stata protagonista anche se, ad onor del vero, per lungo tempo con quotazioni inferiori alle sue prerogative ed in particolare nella versione Gran Turismo.

La Convertibile ha sempre avuto un cono di luce più favorevole fino a vedere, qualche anno fa, il suo valore schizzare in territori



CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore

Tipo 823.00 Anteriore Longitudinale V6 a 60° Alesaggio 80 mm Corsa 81,5 mm Cilindrata 2.458 cc Rapporto di compressione 9:1 Potenza massima 119 CV a 5.100 giri/min Coppia massima 19 kgm a 3.500 giri/min Distribuzione ad albero a camme nel basamento, aste e bilancieri Alimentazione a carburatore Solex C 40 PAAAI Raffreddamento ad acqua Capacità circuito 10 lt Lubrificazione forzata, carter umido Capacità carter olio 6,6 lt Impianto elettrico 12V Dinamo 300 W Batteria 42 Ah

Trasmissione

Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio manuale a quattro rapporti Rapporti del cambio I : 3,09:1; II : 2,05:1; III : 1,141:1; IV : 1:1; RM 3,35:1 Rapporto al ponte 3,615:1 Cerchi in acciaio 185 X 400 Pneumatici 165 X 400

Corpo vettura

Carrozzeria convertibile due posti 'Superleggera' in alluminio Sospensioni anteriori indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori a ponte rigido tipo De Dion, balestre semi ellittiche, barra stabilizzatrice Sterzo a vite e rullo Freni a disco sulla quattro ruote, servofreno, doppio circuito frenante Capacità serbatoio carburante 58 lt.

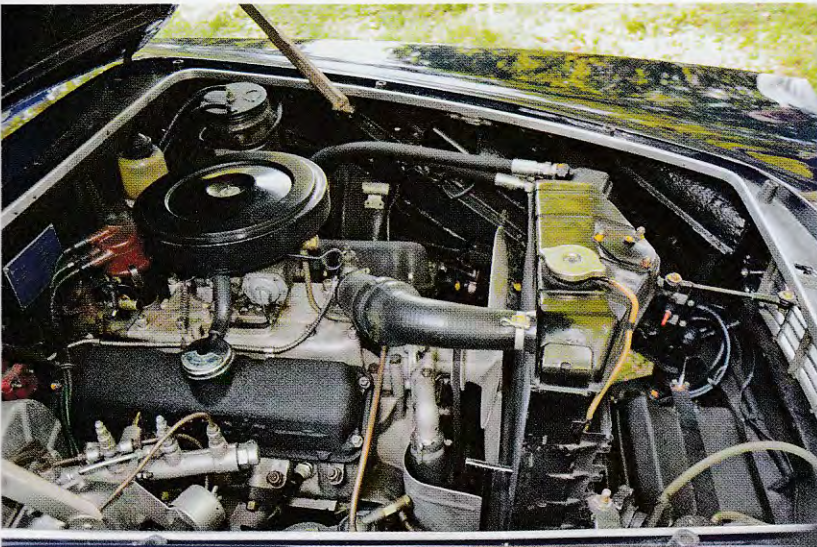
Dimensioni e peso

Passo 2.520 mm Carreggiata anteriore 1.368 mm Carreggiata posteriore 1.370 mm Lunghezza 4.500 mm Larghezza 1.660 mm Altezza 1.300 mm Peso in ordine di marcia 1.320 kg.

Prestazioni (dichiarate)

Velocità massima 178 km/h Consumo medio carburante 11,8 lt/100 km Accelerazione 0-100 km/h 14 sec Accelerazione 0-1.000 m 35,1 sec Ripresa 80-120 km/h in IV 18,6 sec





Il vano motore perfettamente restaurato come tutti gli altri componenti dell'auto; possiamo infatti testimoniare che, di fronte a tanta perfezione, anche il cagnolino visibile a destra non ha dato seguito alla rituale annusatina come accade di solito ma, colmo di rispetto, se ne è andato subito per i fatti suoi.

consoni al suo lignaggio e da lì mai più muoversi; come mai si era mossa dalla lista dei desideri dei suoi proprietari: Gian Luca Garagnani e Galeazzo Marescotti, due grandi amici di Bologna ambedue collezionisti che, quando si sono imbattuti nell'esemplare del servizio, con la targa nera della loro città, hanno capito di essere giunti al

momento della decisione. Ma vi era anche altro ad alimentare la forza attrattiva di questa auto: la spettacolare combinazione di colori blu Lancia con interni beige; la qualità del restauro effettuato su di essa con certissima abilità da specialisti ben conosciuti per il loro rigore ed interamente documentato; i conseguenti Certificati

di Identità rilasciati da A.S.I. e Registro Storico Lancia. Per nulla penalizzante è stata giustamente ritenuta la motorizzazione meno prestante presente su di essa; anzi: innanzitutto le prestazioni sono comunque appaganti e poi questo motore si accompagna al fascino di tutte le prime serie (è del 1961); inoltre, su

di una macchina scoperta il pastoso e docile mono carburatore sembra proprio l'asso di briscola senza contare che sarebbe un peccato che la melodia che esce dai tubi di scarico venisse anche solo lontanamente disturbata dal risucchio di tre carburatori. ▲

www.mostrascambiosora.it

FIERA NAZIONALE

MOSTRA SCAMBIO

SORA

41[^]
EDIZIONE

2020

14/15 NOVEMBRE **AUTO E MOTO D'EPOCA**