

*La Flamina Sport, sous
sa deuxième forme, avec
les phares non profilés.*

MASCULIN



SINGULIER

La Lancia Flaminia Sport est une machine d'homme. Brutale et spartiate. Une machine de marginaux. Avec son style original signé Zagato et sa mécanique sophistiquée, dans la grande tradition Lancia. Une machine masculine et singulière que les épigones ont laissé sur les bas-côtés de leurs lieux communs. Par Serge Bellu. Photos Alberto Martinez.





La bonne réputation est incontrôlable. Soumise aux aléas de la mode, à l'arbitraire de la notoriété et aux humeurs de la mémoire. La Lancia Flaminia est aujourd'hui ignorée car il lui manque cette pointe d'arrogance et cette pincée d'artifice, qui propulsent quelques machines au Panthéon de l'automobile.

Qui n'a jamais vécu avec une Lancia ne peut en apprécier tout le charme. Les Lancia sont des automobiles bizarres. En choisissant des solutions techniques complexes et en prenant des options esthétiques radicales, la firme italienne s'est marginalisée. La Lambda ouvrit le bal de l'originalité à l'aube des années vingt, puis l'Augusta, l'Aprilia, l'Aurelia et quelques autres.

La Flaminia Sport réunit tous les ingrédients qui donnent aux Lancia ce caractère fait d'un mélange de violence et de retenue. Si l'on se soucie de mener la Flaminia Sport à la cravache, si l'on s'accommode de son grand volant et de sa position de



Malgré deux signatures prestigieuses, la Flaminia Sport est quelque peu oubliée.

conduite perfectible, elle se montre terriblement efficace. Saine et précise, c'est une vraie sportive dans son comportement dynamique, mais elle est limitée en performance par un moteur trop réservé. Sa carrosserie nourrit la même équivoque, l'extérieur affiche la typique sauvagerie des créations Zagato, tandis que l'habitacle se laisse tenter par quelques facilités de petite bourgeoise. La gamme Flaminia est née à un tournant dans l'histoire de la firme.

Sa gestation remonte à 1955, année où l'on mit tout à plat chez Lancia. En juillet, Gianni Lancia céda l'ensemble de l'écurie de formule un (six monoplaces D-50 et leurs pièces de rechange) à Ferrari. La mort d'Alberto Ascari et des difficultés financières justifiaient cette décision.

Point de bascule

A la fin de l'année 1955, un nouveau siège social fut édifié à Turin, un impressionnant parallélépipède de quinze étages enjambant la via Vincenzo Lancia. A la même époque – la date n'est pas claire –, l'affaire changea de mains. Subrepticement, Gianni Lancia, le fils du fondateur, céda ses parts à l'industriel Carlo Pesanti, ce qui créa quelques tensions au sein de la famille...

Toujours en l'an de grâce 1955, un nouveau directeur technique s'installa au bureau d'études. Le vieil et brillant ingénieur Vittorio Jano fut remplacé par Antonio Fessia. Ce



personnage ambitieux débuta sa carrière automobile chez CEMSA-Caproni, avec la berline F11 à traction avant au Salon de Paris de 1947. Le projet fit long feu et Fessia se tourna vers Ducati, le fabricant de deux-roues. En 1952, Fessia entra chez Fiat mais, trop remuant, il fut rapidement détaché chez NSU-Fiat, la filiale allemande. Il essaya d'imposer la traction avant. En vain.

Mal à l'aise dans ce poste qui ressemblait à un placard, Antonio Fessia quitta l'Allemagne et la Fiat pour se tourner vers Lancia (qui, à l'époque, n'appartenait pas à Fiat...). La Flavia, présentée en 1960, devait être le couronnement de sa carrière et la récompense de son obstination.

Mais revenons à l'année 1955. Avant d'assouvir ses fantasmes modernistes, Fessia devait gérer l'héritage de son prédécesseur. Il allait se trouver en présence d'un projet très intéressant, proposé par le carrossier Pinin Farina. Celui-ci présenta en effet une mémorable étude de style au



La version Sport est animée, en version 3C, par un moteur V6 2,5 litres de 140 ch.

Salon de Turin de 1955. Réalisée sur la base de l'Aurelia (châssis type B55 et B56), cette Florida était une magnifique berline deux portes, sans pilier central. Malgré une allure clas-

sique, sa ligne innovait, notamment avec ses flancs à plan brisé et ses ailes arrière qui s'enchaînaient depuis le panneau de custode.

Pinin Farina produisit trois autres prototypes reprenant le même thème stylistique, mais en le transposant sur une voiture à quatre portes. Ce projet très convaincant fut spontanément retenu par la direction et l'on décida que la remplaçante de l'Aurelia revêtirait cette forme. Dès le Salon de Turin de 1956, Lancia était en mesure de montrer la Florida devenue Flaminia et repensée pour la fabrication en série. Pinin Farina avait modifié certains détails, intégré des phares classiques (les projecteurs principaux de la Florida étaient regroupés dans la calandre), et ajouté des montants aux fenêtres (tout en se passant toujours du pilier central).

Quelques mois suffirent à Lancia pour figer la forme définitive de la Flaminia qui allait débiter au Salon de Genève de 1957. Antonio Fessia n'avait pas eu le loisir de bouleverser

l'ordre établi et la Flaminia suivait de près les schémas de l'Aurelia. L'empattement avait été augmenté (passant de 2,87 m à 2,95 m), mais l'architecture générale était conservée : moteur V6 de 2,5 litres (vestige d'un groupe dessiné par Francisco de Virgilio, porté de 87 ch à 102 ch), essieu arrière De Dion, avec ressorts à lames et ensemble boîte/pont.



Évolution de la Flaminia Zagato (de haut en bas et de gauche à droite) : la première version (1958) ; le modèle compétition préparé par Facetti pour la Targa Florio ; la Sport 3C (1961) et la Super Sport (1964).



Archives Santoni-Bellu.

La principale nouveauté concernait le train avant qui perdait l'étrange suspension inaugurée sur la Lambda (ressort coulissant dans un tube) pour une solution conventionnelle (ressorts hélicoïdaux).

La saga des Zagato

Dès qu'une nouvelle automobile voyait le jour, dans l'Italie optimiste des années cinquante, on pouvait être sûr qu'elle inspirerait les carrossiers. C'est ainsi que la Flaminia génera trois variantes dévoilées au Salon de Turin 1958 : le Coupé, élégant, un tantinet guindé, confectionné par Pinin Farina (confirmation du dessin Florida II exposé au Salon de Turin de 1957), la GT, plus

pure et plus racée, griffée Touring, et la Sport, berlinette profilée portant le Z de Zagato.

C'était la Flaminia la plus sportive du lot, la plus aérodynamique et la plus légère (1 260 kg), grâce à sa carrosserie en aluminium, mais elle ne bénéficiait pas pour autant d'un traitement particulier pour son moteur. Les trois Flaminia « spéciales » disposaient du même V6 délivrant 119 ch à 5 100 tr/mn, la Sport revendiquant la meilleure vitesse de pointe (190 km/h). La version 119 ch fut produite en 199 exemplaires (1958-1961). Avant la fin de cette première série, la Flaminia Sport changea de physionomie en adoptant une nouvelle face avec des phares droits, moins profilés mais éclairant mieux.

Pour le millésime 1962, la berlinette Zagato, désormais devenue Sport 3C, profita comme ses sœurs d'une augmentation de puissance (140 ch) prodiguée par trois carburateurs double corps Weber. La version Sport 3C fut fabriquée en 174 exemplaires, de 1961 à 1963.

Pour le millésime 1964, la berlinette Zagato profita bien sûr du moteur 2,8 litres/3C (150 ch) prodigué aux autres Flaminia mais elle ne fut produite qu'un an sous cette forme, en 70 exemplaires.

Au Salon de Turin de 1964, Zagato présenta une version évoluée de la Flaminia Sport. Baptisée Super Sport, cette étrange machine se caractérisait par le nouveau dessin du pare-brise (plus galbé vers le haut), de l'avant (phares profilés) et de l'arrière (becquet intégré). Le moteur développait maintenant 152 ch à 5 600 tr/mn. L'année 1967 vit la fin de la plus achevée de toutes les Flaminia. Zagato en confectionna 150 copies, de 1964 à 1967.

La dynastie des Flaminia s'étiola peu à peu, Lancia ayant beaucoup de mal à écouler ces grandes voitures mal aimées. ■