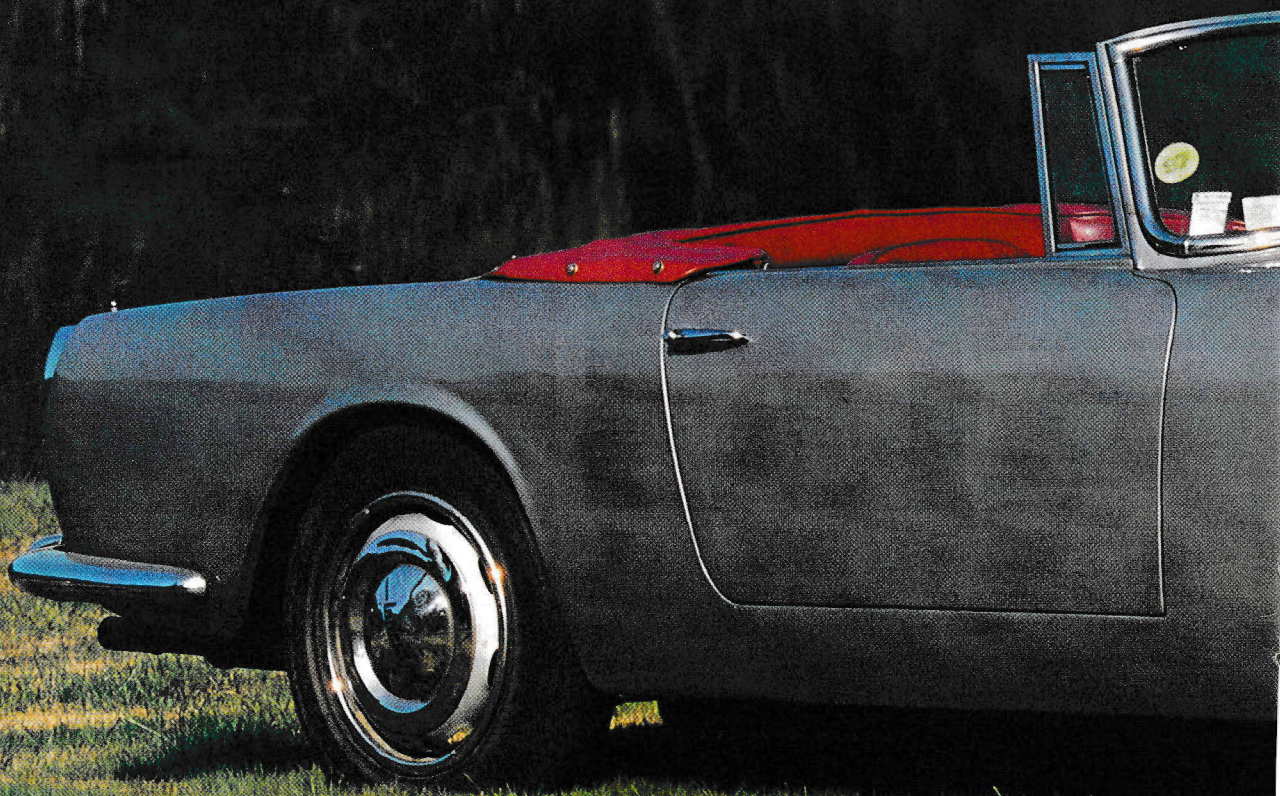


Evocation
Lancia Flaminia GT 3 C 1968

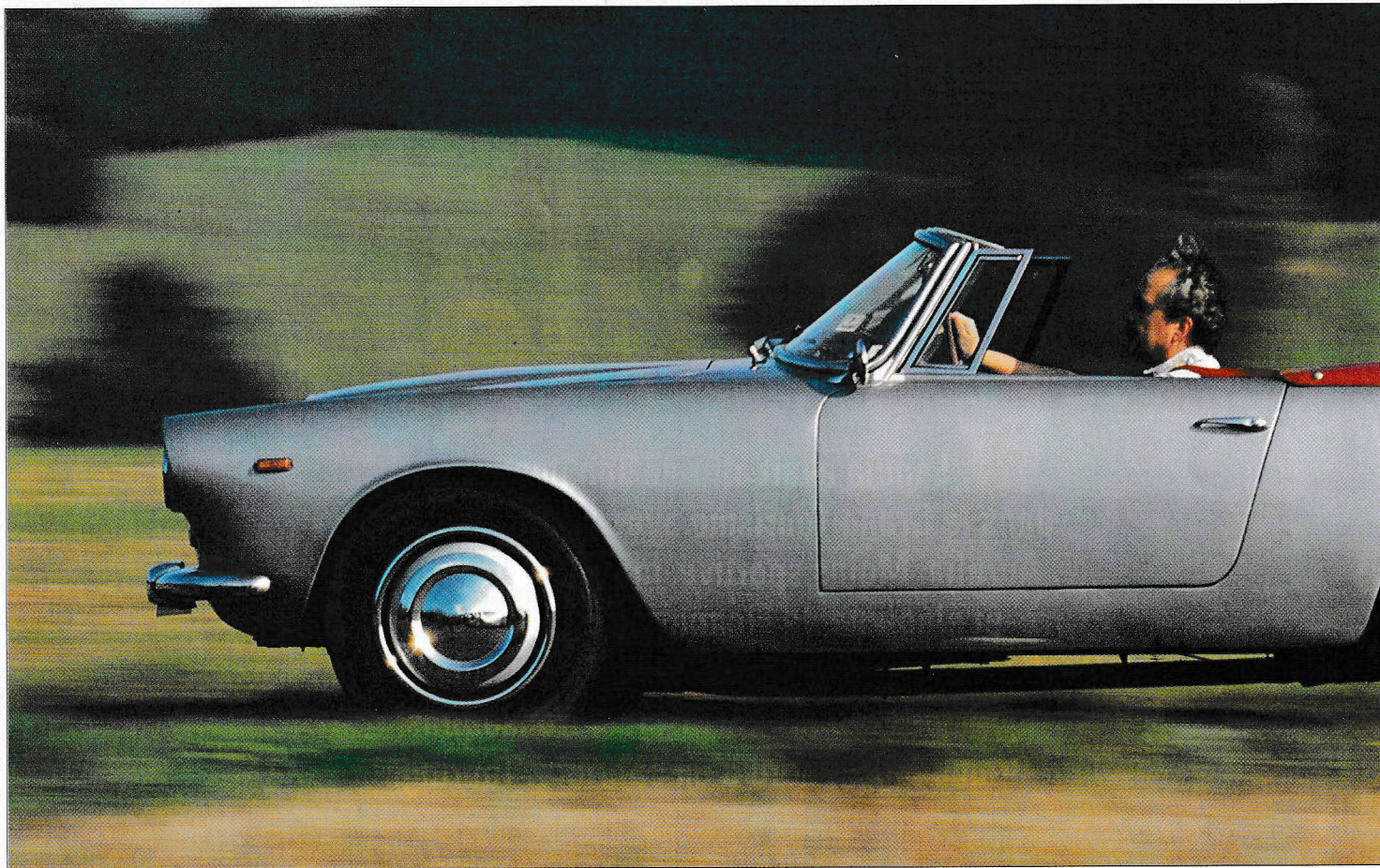
LE TOURING



CLUB *d'Italie*

Lancia avait affirmé son image dans le Grand Tourisme avec la très estimée Aurelia. Moins sportive, mais plus raffinée et élégante, la Flaminia lui succédait. Déclinée en toutes sortes d'exécutions, elle inspira quelques grands carrossiers transalpins. Promenade à bord d'un cabriolet Touring.





Élégante, effilée, la Flaminia GT Touring mesure 4,50 m de long. Son dessin, très réussi et indémodable, avait été annoncé en 1957 avec la Maserati 3500 GT du même Touring.

A 90 km/h, cheveux au vent, sur une départementale du Limousin, nous savourons la douceur de l'air de ce premier dimanche d'automne. Le V 6 ronronne gentiment et avale le raidillon sans faiblir. Vous voulez conduire en père peinard? Restez sur la quatrième. La Flaminia est docile. Vous préférez passer de l'*andante* à l'*allegro vivace*? Alors rentrez la troisième et faites grimper le régime jusqu'à 4500, 5000 tours/minute. La Flaminia vous montrera alors un autre visage, celui d'une routière musclée.

FLAMINIA : LA LANCIA DU RÉVEIL

À l'automne 1955, la firme Lancia se trouve en pleine mutation. Le 27 mars, l'ingénieur Antonio Fessia a succédé au légendaire Vittorio Jano au poste de directeur technique. Le nouveau siège social, orgueilleux rectangle de béton de seize étages

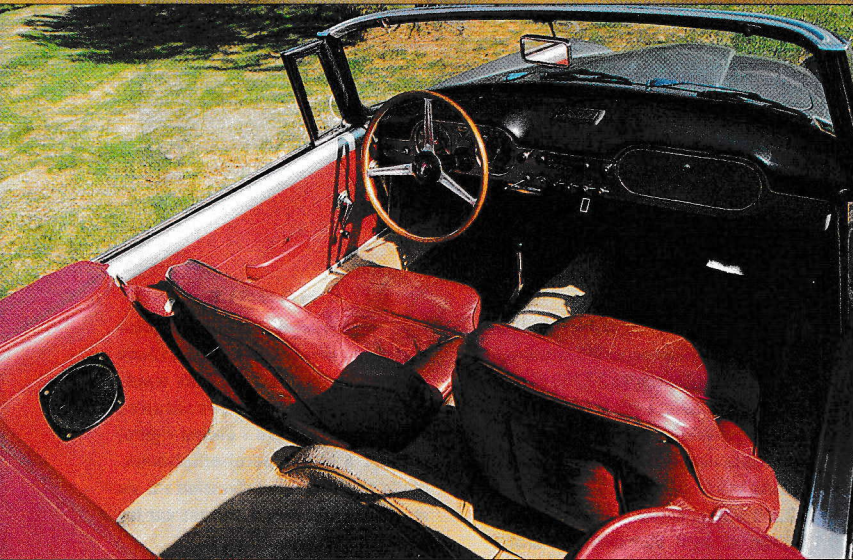
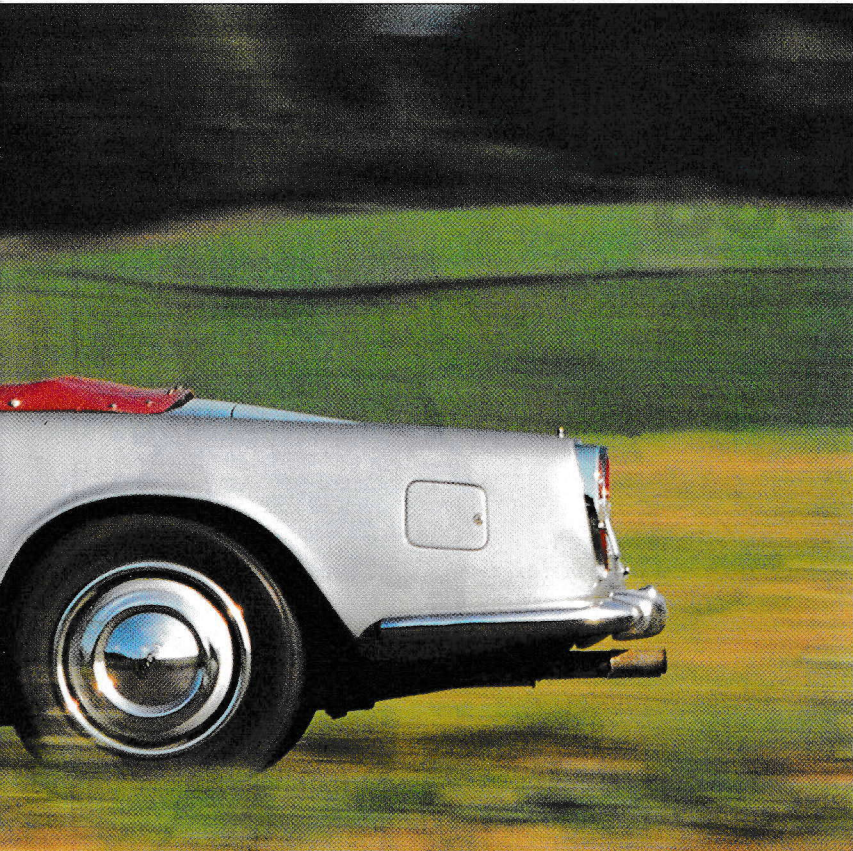
dominant le croisement de la via Carraglio et de la via Lancia, à Turin, est à peine inauguré lorsque, le 27 juillet, Lancia cède tout son matériel de course à Ferrari. L'opération entre dans le cadre d'une restructuration financière. Mais plus, peut-être, que l'activité en compétition, la production de l'Aurelia a coûté cher au constructeur qui, en outre, n'a pas eu de politique d'investissement ni de modernisation de l'outil de production. Toujours est-il que Gianni Lancia décide de vendre ses actions à un industriel du bâtiment, passionné d'automobile, Carlo Pesenti. Celui-ci a parmi ses partenaires en affaires nul autre que le... Vatican qui, à travers un montage bancaire, possédera jusqu'à 20 % des actions de Lancia !

L'*imprimatur* est alors donné par Pesenti et par le nouveau directeur de Lancia, Eduardo Fidanza, à l'étude d'un modèle de tourisme susceptible de remplacer l'Aurelia B 12. En se basant sur l'Aurelia B 56 à carrosserie spéciale dite Florida, présentée par Pininfarina, Fessia va

innover. Son cahier des charges prévoit d'utiliser, comme sur l'Aurelia, un moteur à six cylindres en V et une boîte-pont. Mais au lieu de reprendre le V 6 de l'Aurelia, en bout de développement, il dessine un nouveau moteur au bloc et aux conduits plus larges, permettant d'éventuelles augmentations de cylindrée. Pour l'heure, et avec 80 x 81,5 mm d'alésage X course, il « cube » 2458 cm³ et développe, sur le prototype présenté au salon de Turin 1956, 98 ch à 4800 tours/minute.

LE BONHEUR DES CARROSSIERS

C'est au salon de Genève, en mars 1957, qu'est présentée la berline Flaminia telle qu'elle sera commercialisée. Les hommes de Pininfarina ont abandonné les portières s'ouvrant à contresens et sans montant central, au profit d'une ouverture classique. La boîte dispose désormais d'une première synchronisée, le moteur développe à présent



Le grand volant en bois, les cadrans de dimensions généreuses, d'excellente lisibilité, le grand levier de vitesses coudé à gauche du tunnel de transmission : autant de traits qui font aussi la personnalité de la Flaminia.

102 ch, pouvant entraîner cette lourde (plus d'une tonne et demie!) et élégante berline à 160 km/h. Bien accueillie, mais coûteuse, cette première Flaminia se vendra à 2 600 exemplaires.

En 1961, la puissance passe à 110 chevaux mais seulement 638 berlines deuxième série verront le jour. C'est en 1962 qu'apparaît la version 2,8 litres de la Flaminia :

grâce à un alésage augmenté de 5 mm, la cylindrée passe à 2775 cm³ et la puissance à 129 chevaux. Mais Lancia ne réussira pas à vendre plus de 599 exemplaires de cette berline troisième série... en sept ans! Le constructeur est plus motivé par les Fulvia et les Flavia en plein essor ; d'autre part, les lignes de la berline, aux arêtes vives, sont devenues plus

REPÈRES HISTORIQUES



La première berline Flaminia, présentée en 1957, disposait du 2,5 l de 102 ch ; le levier de vitesses était situé sous le volant. L'accent était mis sur le raffinement et le confort.



Le coupé Pininfarina fut présenté au salon de Turin 1958. D'abord en 2,5 l, la production fut poursuivie avec le 2,8 l. La dernière version 3 B (140 ch) atteignait les 180 km/h.

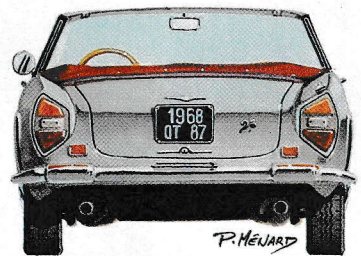
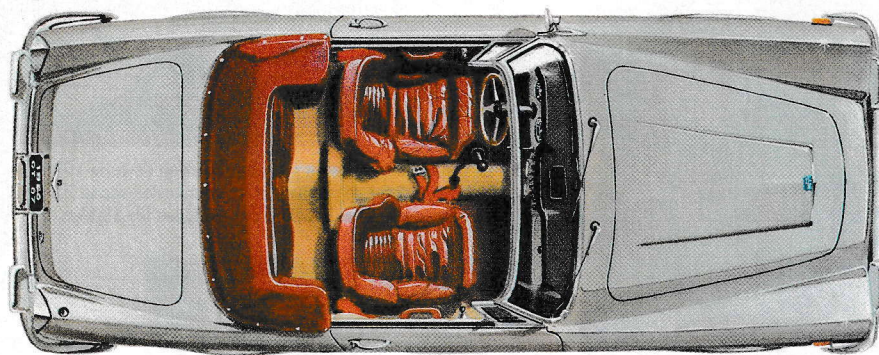
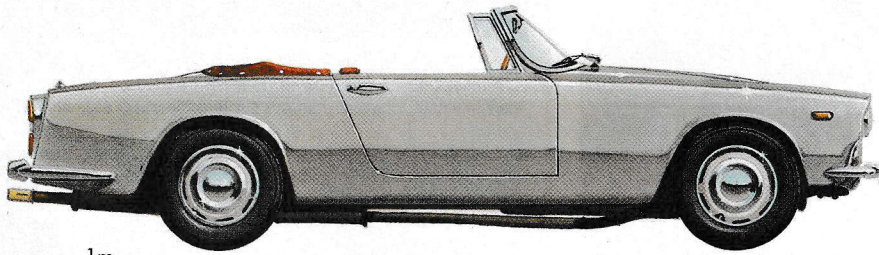


Également présenté au salon de Turin 1958, le coupé Zagato, l'une des plus rares et belles versions de la Flaminia, évolua lui aussi avec les motorisations 2,5 l puis 2,8 l. Les derniers exemplaires produits, avec 152 ch, valaient 210 km/h.

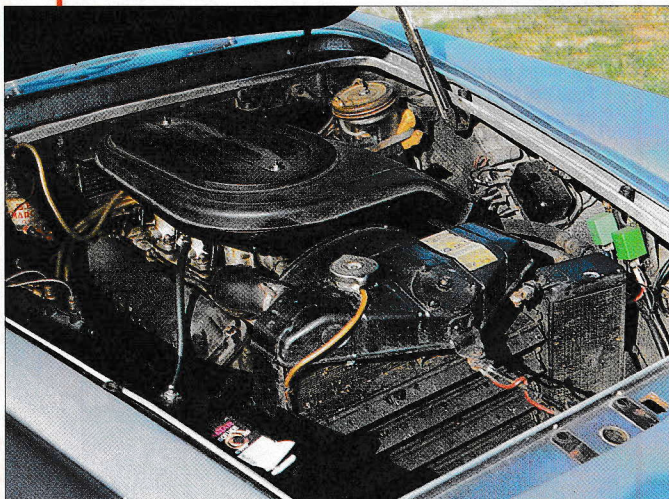


À l'époque de La Dolce Vita, qui, mieux qu'un jeune et beau Marcello Mastroianni, pouvait faire craquer ces dames pour... la Flaminia GT? Un bon pourcentage des exemplaires vendus le furent d'ailleurs à des gens du cinéma.

LANCIA FLAMINIA GT 3 C 1968



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES



Un compartiment-moteur bien rempli, notamment par le radiateur d'huile et le généreux filtre à air. Sans cela, le V 6 à culbuteurs, qui développe 146 ch dans cette version 3 C de 2,8 l, est plutôt compact.

MOTEUR

Type : 826.100, 6 cylindres en V à 60° ; **emplacement :** longitudinal avant ; **cylindrée (cm³) :** 2775 ; **alésage X course (mm) :** 85 X 81,5 ; **taux de compression :** 9 à 1 ; **puissance maximum (ch à tr/mn) :** 146 à 5400 ; **couple maximum (m.kg à tr/mn) :** 22,8 à 3500 ; **matière bloc/culasse :** alliage/alliage ; **distribution :** arbre à cames central, culbuteurs, soupapes inclinées ; vilebrequin avec amortisseur de vibrations ; **alimentation :** 3 carburateurs Weber 40 DCLN ; **lubrification :** carter humide ; **refroidissement :** liquide ; **équipement électrique :** bobine et distributeur, batterie 12 V.

TRANSMISSION

Mode : aux roues arrière (boîte-pont) ; **embrayage :** monodisque sec ; **nombre de rapports :** 4 + MA ; **rapports de boîte :** 1:2,80; 2:1,86; 3:1,28; 4:1,0; MA: 3,03 ; **rapport de pont :** 13/45.

CHÂSSIS

Type et structure : coque auto-porteuse ; **suspensions avant :** roues indépendantes, doubles bras transversaux, ressorts hélicoïdaux ; **suspensions arrière :** essieu rigide, ressort à lames semi-elliptiques, bielle transversale ; **direction :** à vis et secteur ; **freins :** à disques sur les 4 roues, servo-assistance.

DIMENSIONS/ POIDS/ CAPACITÉS

Empattement (mm) : 2 520 ; **voie avant (mm) :** 1 368 ; **voie arrière (mm) :** 1 370 ; **longueur (mm) :** 4 500 ; **largeur (mm) :** 1 660 ; **hauteur (mm) :** 1 300 ; **garde au sol (mm) :** 115 ; **poids à vide (kg) :** 1 200 ; **pneumatiques :** 75 X 400 ; **capacité essence (l) :** 65 ; **capacité huile (l) :** 6,5 ; **vitesse maximum (km/h) :** 193 ; **prix en 1963 (3C 2,5 l) :** 41 500 F



banales depuis que les stylistes de Pininfarina les ont recyclées sur les Austin Westminster et les Peugeot 404. Il reste surtout que cette Lancia est bigrement lourde et bougrement chère.

Néanmoins cette base saine, solide et sérieuse va faire le bonheur des carrossiers transalpins. Et d'abord, de Pininfarina lui-même, qui va dériver un élégant coupé. La puissance de 119 ch grimpera à 128 dès 1962 en version 3 B de 2,5 l (et 136 en 2,8 l). Plus léger et plus court (12 cm d'empattement en moins) que la berline, ce modèle est évidemment plus performant (180 km/h pour le 2,8 l) et plus maniable. Il dispose en outre de quatre freins à disque et d'un levier de vitesses au plancher.

DE TOURING À ZAGATO

C'est Touring qui va décliner la Flaminia en coupé et en cabriolet GT. L'empattement est encore plus court que sur le coupé Pininfarina (2,52 m au lieu de 2,75 m). Pourtant la ligne tendue, plate et basse, donne l'illusion du contraire. Le

coup de crayon, certes bien inspiré, n'est pas nouveau puisque l'on y reconnaîtra sans peine plus qu'une réminiscence de la Maserati 3500 GT, née en 1957. Et, comme les Maserati et Aston Martin réalisées chez Touring, nos Flaminia ont une carrosserie en aluminium reposant sur un treillis ultra-fin (procédé « Superleggera »). À partir de

1961, les coupés et cabriolets GT bénéficieront du moteur 3 C, soit trois carburateurs double corps (un triple corps sur le 3 B). Dès 1962, ils reçoivent le moteur 2,8 l. qui, avec un traitement identique, développe 146 chevaux. En 3 C, Touring ne fabriquera pas plus de 168 coupés et 180 cabriolets. C'est la version du présent reportage. Une voiture rare, donc, et hautement désirable pour un collectionneur. Il faut dire qu'en 1962-63, elle coûtait presque le prix d'une Jaguar E. Les coupés et cabriolets GT se vendirent au compte-gouttes, notamment en France, jusqu'en... 1968 ! Pour être complet avec les Flaminia Touring,

on n'omettra pas de citer le coupé 2 + 2 dit GTL, sorti en 1963, à l'empattement de 2,60 m et au pavillon rehaussé, qui fut produit en 300 exemplaires.

Pour beaucoup d'amateurs, le *ne plus ultra* en matière de Flaminia, ce sont les berlinettes signées Zagato. Il faut dire, qu'avec leurs phares carénés et leur pavillon à double

La Flaminia est une GT, une routière au long cours, plus qu'une véritable voiture de sport. Son poids et sa conception d'ensemble n'en font pas une spécialiste des routes sinueuses.

" CETTE BASE SAIN, SOLIDE ET SÉRIEUSE
va faire le bonheur des carrossiers "

bossage, elles ont fière allure. Zagato réalisa d'abord la Flaminia Sport, en versions 2,5 l normale, puis 3 C (2,5 l puis 2,8 l), enfin la Super Sport, dont le moteur était poussé à 152 ch et la poupe tronquée (selon les principes de Kamm), faisant grimper la vitesse de pointe à 210 km/h. Elles sont encore plus rares (et chères, *of course!*) que les autres.

LE V 6 AU LONG COURS

C'est grâce à Daniel Pottier, le toujours enthousiaste et efficace président du Lancia Club de France, que nous avons rencontré René

Champeaux, de Limoges, l'aimable propriétaire de « notre » cabriolet Touring. René Champeaux a acquis cette auto en 1982 avec un faible kilométrage au compteur ; au moment de notre galop d'essai, elle ne totalise encore que 26 900 km. En parfait état de présentation comme de fonctionnement, la Lancia n'a nécessité aucune restauration. La seule réfection a été celle du système de freinage, servo compris, réalisée d'ailleurs en Suisse. Pour le reste, tout baigne !

Les portières sont longues (attention à l'ouverture près d'un mur ou d'un bord de trottoir !) et l'échancrure large facilite donc l'accès à bord...



BIENVENUE AU CLUB !

Avec 300 adhérents revendiquant 530 voitures, de la Lambda à la Dedra en passant par toutes les époques de la marque, le Lancia Club France, présidé par Daniel Pottier (que nous remercions une fois de plus pour sa disponibilité), représente une force respectable (voir aussi « Club à la Loupe », *Auto Passion* n° 100). Il organise plusieurs sorties par an, publie un bulletin mensuel (*La Lettera*), aide ses membres (répartis en 9 antennes régionales) et cotisants (pour 300 F par an) à trouver des pièces et les conseille pour les restaurations. Il invite à ses sorties en France des lancistes de l'étranger (notamment de Grande-Bretagne) et envoie une délégation à certains de leurs rallyes. Enfin, c'est un club dont les membres et le bureau, à la différence de certains, cultivent l'amitié et l'esprit d'ouverture et ne se prennent jamais trop au sérieux.
Lancia Club France : 15 rue des Innocents - 75001 Paris; Tél. : 01 45 08 15 01.

sible. Le levier de vitesses, articulé à gauche du tunnel de transmission, surprend avec son coude à droite. Mais, n'oublions pas qu'il s'agit

arrêté. Mais, après des centaines de kilomètres de route, ses occupants sont encore frais !

Le freinage mérite des éloges, pour

" LA 3C 2,8L POUVAIT DÉPASSER LES 190 KM/H **elle avait du souffle**"

Un cabriolet confortable, à l'aise dans le trafic actuel ; un moteur endurant, à la consommation raisonnable (13/14 litres aux 100 km), un freinage efficace. Et un modèle rare, surtout en France : la Flaminia GT est une belle et bonne auto de collection.

mais les seuils sont sacrément élevés. Les sièges, garnis de cuir, sont moelleux et confortables et le maintien latéral est correct. La position de conduite, bras tendus, est assez allongée. Les petits doivent se pousser du col pour bien voir la route au-dessus du tableau de bord. Les pédales de débrayage et de frein sont plutôt écartées mais, avec un accélérateur « à l'américaine », le talon-pointe est néanmoins pos-

d'une boîte-pont ! Le frein à main est du type « crosse », situé transversalement et presque à l'horizontale, à gauche sous le tableau de bord. À la première sollicitation, les 6 cylindres donnent de la voix. Mais, bien qu'il ait de la race, ce V 6 n'est pas un moteur de course : il est civilisé et très « coupleux ». D'autre part, pour des raisons de poids, la Flaminia n'affole pas le chrono au 400 mètres départ

sa puissance et sa progressivité. Au chapitre des regrets, notons une direction lourde, même quand on roule à bonne allure, et une tenue de route quelque peu aléatoire sur parcours sinueux. Sauf que la vocation de la Flaminia GT n'est pas l'« attaque », façon Fulvia ou Stratos ; plutôt la longue croisière.

Jacques Vassal
photos Christian Bedei

