



LANCIA
FLAVIA

COUPÉS

ITALIE
1964
LANCIA

LANCIA FLAVIA

Présentée trois ans avant la Fulvia, la Lancia Flavia ne bénéficiera jamais de la même cote de popularité à cause d'un palmarès beaucoup moins éloquent en compétition. Pourtant, cette Italienne de luxe ne manquait pas de charme. Mais la voiture est apparue à un mauvais moment, alors que Lancia, au bord du gouffre, tentait désespérément de remonter la pente.



L'intérieur était bien traité, avec des cadrans de contrôle regroupés sur une console et un faux bois couvrant la planche de bord.

En 1955, Lancia est prête à jeter l'éponge. Financièrement, la marque est au plus bas, à cause, entre autres, d'un programme en F1 mal maîtrisé. La prestigieuse marque italienne a beau renouveler ses gammes grâce à des fonds investis par le groupe Pavesi, celles-ci s'avèrent discutables d'un point de vue esthétique et surtout, elles souffrent d'une fragilité chronique qui nuit grandement à leur réputation. C'est dans ce contexte qu'apparaît la Flavia en 1960. La ligne de l'auto, taillée à coup de machette, ne plaît pas à tout le monde. Quant à la voiture elle-même, elle est due au travail de l'ingénieur Fessia qui a réalisé avant guerre la fameuse Fiat 500 Topolino. Cette fois, il ne s'agissait pas pour lui de concevoir une voiture populaire, mais bel et bien de mettre au point une luxueuse automobile capable de flirter avec les 200 km/h.

Voiture de luxe?

Fessia a dessiné une traction avant, chose rare en Italie, et la Flavia est même la première voiture italienne de grande série à adopter cette architecture. Autre caractéristique, la Flavia accueille sous son capot un 4-cylindres à plat de 78 ch et une suspension avant par ressort à lames transversal couplée avec des bras triangulés et une barre stabilisatrice. À l'arrière, on trouve une suspension indépendante de type Panhard avec amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice. Pour freiner, Lancia a fait appel à rien moins que quatre

Caractéristiques techniques

Dimensions et poids:

Longueur 4,48 m, largeur 1,61 m, hauteur 1,35 m, empattement 2,48 m; poids 1160 kg.

Moteur:

Quatre cylindres à plat, 1800 cm³, alésage x course 88 x 74 mm, couple 147 Nm à 3000 tr/mn, puissance 92 ch (67,25 kW) à 5200 tr/mn.

Performances:

Vitesse maximale 175 km/h; accélération (0 à 100 km/h) non indiquée.

Cote

22 000 à 85 000 FF (3360 à 12 980 euros).

disques hydrauliques à dépression et l'éclairage est confié à deux optiques doubles. Comme on le voit, la voiture est plutôt bien équipée. Une berline quatre portes, un coupé et un cabriolet sont présentés. Le coupé 2 + 2 est dessiné par Pininfarina. S'il conserve tout d'abord le 1500 cm³, celui-ci voit sa puissance passer à 90 ch et l'empattement est réduit de 170 mm par rapport à la berline. De plus, le levier de la boîte à 4 rapports prend désormais place sur le plancher. Quant au cabriolet, il est l'œuvre de Vignale. De son côté, Zagato produira aussi un coupé mais à carrosserie aluminium et à l'aérodynamisme plus soigné. En 1963, la Flavia reçoit un 4-cylindres de 1800 cm³ en option. Cette fois, la puissance décolle avec 92 ch (100 puis 105 sur les modèles Sport), d'autant qu'en 1965 apparaît l'injection mécanique Kugelfischer qui fait encore gagner 10 ch sur tous les moteurs de la gamme Flavia. En 1967, la Sport et le cabriolet sont retirés du catalogue. Le coupé est quant à lui redessiné en 1969, tout comme les moteurs dont la cylindrée s'accroît (le 1488 cm³ devient un 1490 cm³ et le 1800 cm³ un 1816 cm³) tandis qu'un 1991 cm³ carbu de 114 ch (126 avec l'injection) est proposé. En 1971, la Berline Flavia cède sa place à la 2000 et un peu plus tard, le Coupé 2000 prend la relève du Coupé Flavia.

La Flavia disposait de quatre phares réunis dans deux blocs optiques – une esthétique qui ne plut pas à tout le monde.

