

# LANCIA FLAMINIA



Mal aimée mais  
**bien  
née**



**Sous ses dehors de voiture papale,  
la Flaminia a donné naissance à de brillantes sportives ;  
ce sont elles surtout que les collectionneurs adulent...  
Une poignée seulement, les connaisseurs !**

Par Bruno LEROUX et Claude BOHÈRE - Photos DINGO  
Styliste NATHALIE - Documents LANCIA CLUB DE FRANCE

# Au volant

Répartition des masses idéale et freinage surprenant sont indéniablement les principales qualités des Flaminia. Quant au choix des carrosseries, c'est affaire de goût.



**Un arrêt inopiné ? Le freinage à quatre disques assistés et double circuit se révèle particulièrement efficace.**

**Le cabriolet Touring est moins rigide que le coach Pininfarina, mais l'excellente tenue de route est une constante.**

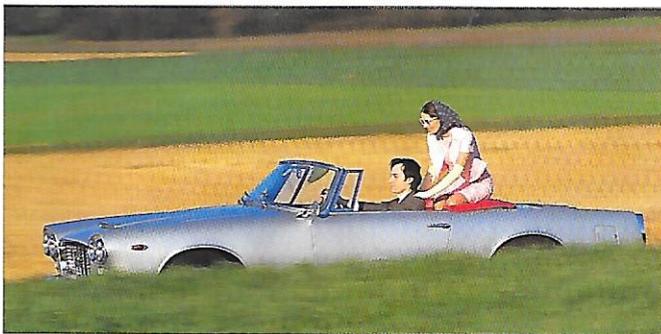
**L**e gris métal leur va si bien ! Nous aurions voulu le faire exprès que ne nous n'y serions pas mieux parvenus. Cela dit, ce n'est pas une coïncidence diabolique si le cabriolet Touring de Gilles Munier et le coach Pininfarina d'Antoine Henry arborent tous deux une livrée gris métal ; l'immense majorité des Lancia se partagent en effet les diverses nuances de blanc, gris et bleu marine, rebaptisé bleu Lancia. Sobriété avant tout. En comparant ces deux versions dérivées de la berline Flaminia, on se dit que le cabriolet est bigrement plus moderne avec ses doubles phares et sa ligne basse. Celui-ci date pourtant de 1959, et le coach de 1967 ! Et malgré les apparences, c'est encore le coach qui possède la motorisation la plus développée : 2,8 l contre 2,5 l seulement pour le cabriolet.

«Le gris métal leur va si bien !»

Ces deux confortables cylindrées sont toutefois davantage traitées dans un souci de souplesse et de longévité que de performances. Plus bourgeoises que sportives, donc, comme l'étaient aussi leurs concurrentes l'Alfa Romeo 2600 et la Fiat 2300 S. Laquelle est la plus désirable, de la Flaminia convertible ou de l'Alfa 2000-2600 Spider ? Tous les auteurs alfitistes prétendent que, comparativement, la Lancia ne vaut pas un pet de lapin. Et on lit invariablement dans les ouvrages sur Lancia que sa concurrente n'a aucune classe, et n'est même pas en alu ! Rendons en tout cas hommage à Touring, assez imaginaire et talentueux pour produire quasiment simultanément des lignes aussi réussies que celle de la Maserati 3500 GT et de la Fla-

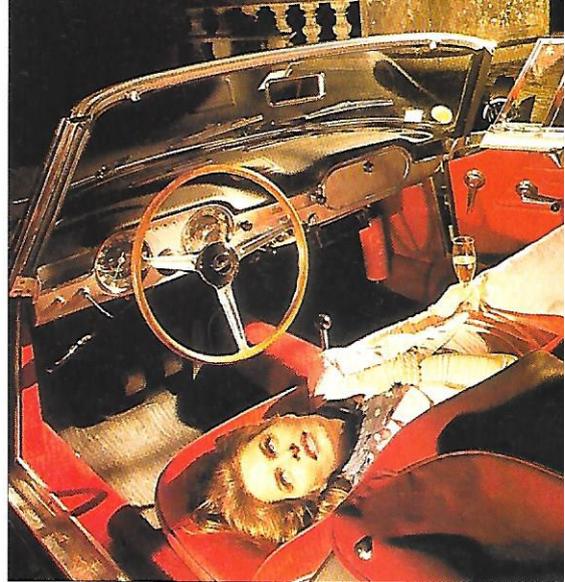
LANCIA FLAMINIA





**Le cabriolet Flaminia Touring est une stricte deux places, le renfort au-dessus de l'embrayage interdisant de ménager une banquette arrière.**

**Typique des versions Touring, le volant Nardi à fine jante bois. Remarquez l'absence de pare-soleil sur le cabriolet !**



minia GT, au lieu de broder à l'infini sur le même thème comme Pininfarina !

La personnalité de cette voiture tient beaucoup en sa ceinture de caisse lisse et tendue comme un arc, et à son éclairage : doubles projecteurs à l'avant sous des sourcils obliques, rappelant un peu les Rolls-Royce "japanese headlamps", larges combinés chromés et colorés à l'arrière, reprenant la même inclinaison. La double sortie d'échappement, même si elle mène la vie dure aux butoirs de pare-chocs, donne une touche très Grand Tourisme !

### Stricte deux places

Le convertible est une stricte deux places, le renfort en chapeau de gendarme au-dessus de l'embrayage, juste derrière les sièges, ne permettant pas d'aménager des places d'appoint. Un petit dossier raide fait illusion, mais l'espace n'est destiné qu'à l'excédent de bagages qui n'aurait pas pu trouver place dans la malle extraplate, entièrement revêtue de caoutchouc strié noir. Tarif haute couture ne rime pas encore avec moquette, à la fin des années 50 en Italie, et ce sont ces mêmes revêtements qui courent sous les pieds des occupants. On ne s'en plaindra pas aujourd'hui, car ils se font rares, la moquette étant tellement plus commode à travailler et flatteuse ! Les sièges en cuir ont un curieux dossier péta-loïde, l'assise du conducteur est échan-crée pour permettre le débattement du levier de vitesses, tube chromé contrecoudé monté sur le côté du tunnel de transmission.

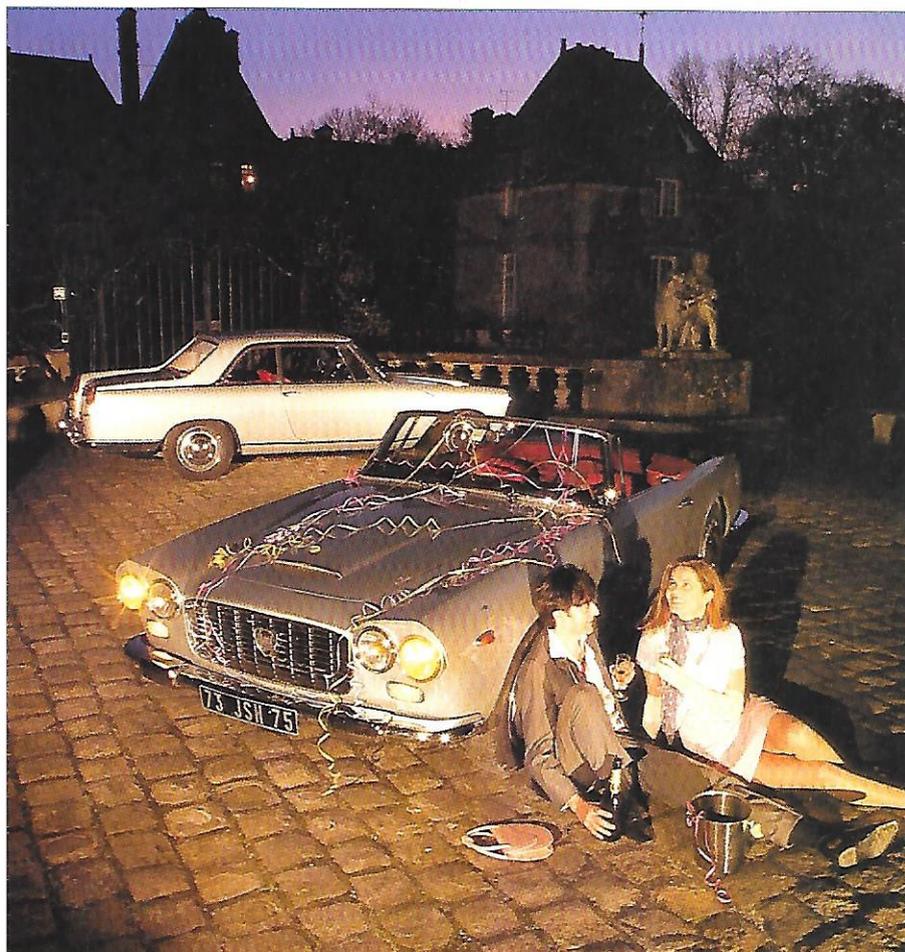
La planche de bord en tôle est symétrique et présente deux réminiscences de saute-vent. Entre les deux gros compteurs ronds, la colonne de direction réglable en profondeur sort toute grêle et horizontale comme celle d'une Jaguar XK. Terminons ce tour du propriétaire par une visite du compartiment moteur : le capot s'ouvre dans le mauvais sens et demeure levé sur

deux systèmes à cliquet dispensant de béquille. Le V6, très compact, est niché contre le tablier tandis qu'au beau milieu de la baie se dresse à la manière d'une pierre tombale un radiateur étroit et pourvu de volets thermostatiques ! Aucune cloison ne le relie à la grille de calandre, ce qui ajoute à cette impression de fossile d'avant-guerre. La batterie est logée devant.

Assis au volant, la position plaît immédiatement, le pédalier inversé est la solution la plus ergonomique, l'instrumentation est parfaitement lisible ; en revanche aucune indication sur les boutons de commandes ! Le démarrage est facile pour peu que l'on utilise le starter à froid. Le moteur manque un peu de couple sous 2.000 tr/mn ; tout en le main-

tenant, c'est l'occasion de détailler l'environnement : allumage automatique à l'ouverture des portières, rétroviseur jour et nuit, cendrier, allume-cigares, long levier d'appel de phares à portée de main... Tout semble avoir été conçu pour satisfaire le conducteur exigeant. Un regret tout de même concerne le levier de frein à main, hideux, malcommode à l'horizontale sous le tableau de bord et dont l'efficacité ne se montre pas au-dessus de tout soupçon. Sans assistance bien sûr, la direction paraît bien lourde en manœuvres (quatre tours entre butées) et le diamètre de braquage se révèle dans la norme avec 11 m. Mais dès que l'on roule elle s'allège, répondant alors au caractère vif de la mécanique : 0 à 100 en moins de treize secondes (onze se-

**Plus cossu, plus lourd aussi, le coach Pininfarina est plus logeable qu'un coupé Touring GTL 2+2 et présente l'avantage d'un coffre important. En vitesse de pointe, l'écart est de 10 km/h.**





L'intérieur du coffre du cabriolet est entièrement garni de caoutchouc, aux armes du carrossier.

**Au volant** condes seulement en version 2,5 l 3 C). Attention toutefois : le recentrage est un peu paresseux, c'est au conducteur de placer sa voiture sur la trajectoire désirée. Le manie- ment du levier au plancher est très agréable, ferme et précis, et l'em- brayage plus doux qu'on ne le penserait de prime abord. Quant à l'étagement, il sert admirablement la souplesse de ce V6. La première monte à environ 55 km/h, les rapports suivants à 80, 117 et 172 km/h.

### Pas de zone rouge

Plein de bonne volonté, on note toutefois un essoufflement du moteur passé son régime de puissance maxi (5.100 tr/mn) qui, est d'ailleurs le régime maximum préconisé par

le constructeur. Il faut y veiller, car le compte-tours n'est pas doté de zone rouge et, en dehors de cette baisse de rendement, aucun signe ne vient troubler la quiétude naturelle qu'inspire une Flaminia correcte- ment entretenue.

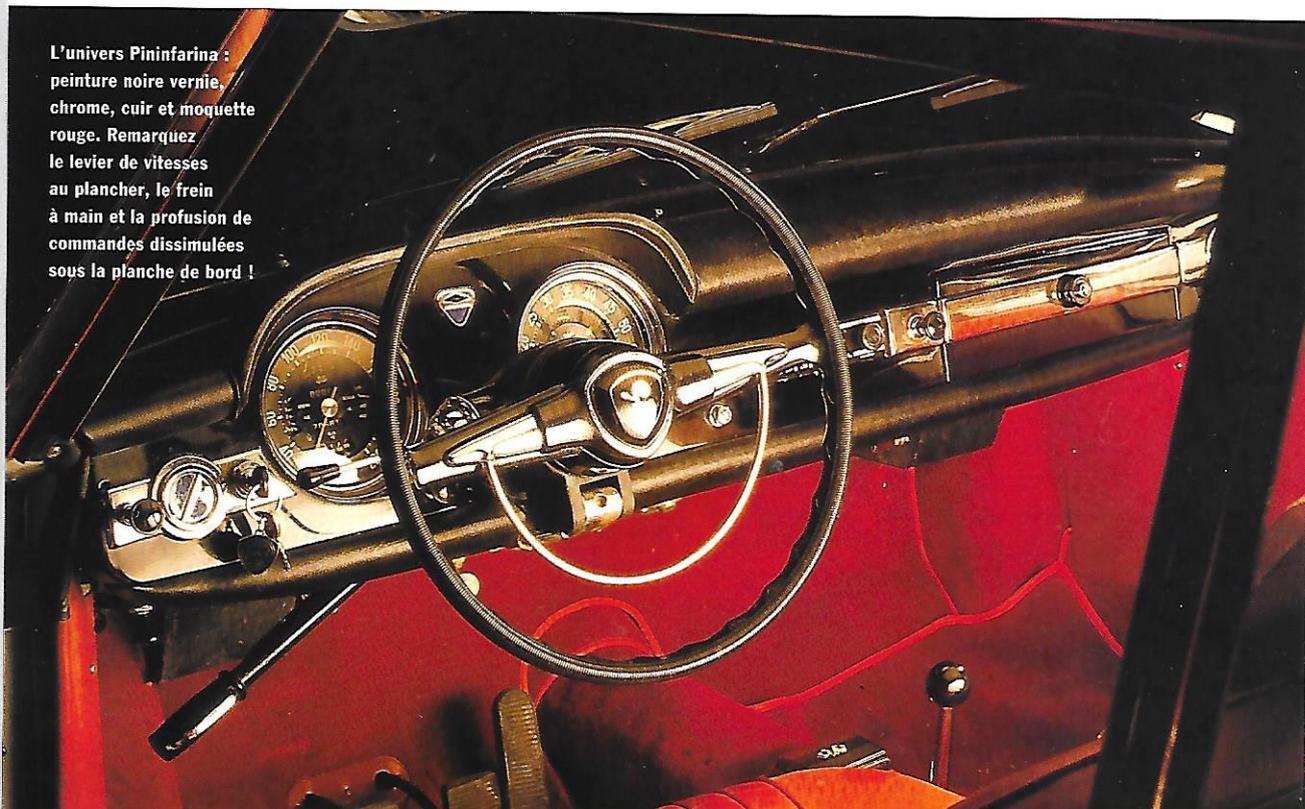
Le confort est satisfaisant, la suspen- sion — un peu sèche à l'arrière — gommant toutes sortes de chocs allant des rainures, rails, pavés, etc. Si la vitesse de pointe est élevée, 178 km/h, il est juste de recon- naître qu'au-delà de 140, le bruit conjugué de la mécanique et du vent devient assez difficilement supportable. A vitesse réduite, c'est plutôt du ventilateur, qui pulse l'air à travers les volets du radiateur qui agissent comme autant de lamelles vibra- toires, que vient le son !

Mais ce dont on n'a pas parlé encore, c'est de l'admirable tenue de route de la Lancia, qui permet de profiter pleinement du confort qu'elle procure, et certainement de réaliser des moyennes très élevées sans avoir joué les trompe-la-mort.

La tenue en virages est étonnante pour une propulsion de cette époque, chaussée ne l'oublions pas sur des pneus de Trac- tion ! L'adhérence sur sol sec est excellen- te, le roulis minime, et surtout un comportement absolument neutre, rançon de l'équilibrage du poids du moteur par celui de la transmission reporté sur l'es- sieu arrière. Que l'on freine tard, qu'on es- saie de la jeter en travers, les pneus se tordent de douleur et le font savoir, mais

**LE COACH HABILÉ PAR PININFARINA est plus banal d'aspect. Il reprend pourtant l'élégante surface vitrée latérale "maquillée à l'Égyptienne" des Florida et Flamina berlins. Plus trapu que ces dernières, il s'est vu gratifié d'un pare-chocs arrière horizontal pour élaner le trait. Mais son raffinement ne le cède en rien aux Touring et son habi- tacle vaut à lui seul le détour : cuir rouge somptueux, accoudoirs à toutes les places, le dossier de la banquette arrière lui-même reproduisant le galbe de deux fauteuils accolés. La position de conduite est moins favorable que dans la GT, le volant étant plus haut et l'assise trop plate pour soutenir les cuisses... Cet exemplaire, un 3 B 2,8 l, monte aisément à 180 km/h et parcourt le 0 à 100 en 12,7 s dans un confort de salon. L'insonorisation notam- ment est bien meilleure et la suspension très agréable, même si la volumineuse soute à bagages est utilisée...**

L'univers Pininfarina : peinture noire vernie, chrome, cuir et moquette rouge. Remarquez le levier de vitesses au plancher, le frein à main et la profusion de commandes dissimulées sous la planche de bord !





La double sortie d'échappement donne à la Flaminia un air résolument sportif. Ecartées sur les Touring, elles sont groupées au centre sur les Pininfarina.

la Flaminia GT répond avec un bel entêtement de voiture saine à 100% (pour ceux que cela intéresserait, il paraît que sur le mouillé, elle devient survireuse). Mais on sort de ce pourquoi

elle a été conçue : pas le rallye, mais une utilisation rapide et polyvalente. Aussi à l'aise dans les défilés sinueux

que sur l'autoroute, voilà une auto sûre, confortable et rapide. En contrepartie évidemment, il faut en accepter l'entretien rigoureux (graissage-vidange tous les 2.500 km, et tout est graissé, axes de péda-

lier et de portières compris !) et une consommation souvent proche de 14 l aux cent.

Quant au freinage, confié à quatre disques assistés à double circuit (in-board à l'arrière, pour réduire le poids non suspendu), il est tout simplement au-dessus de toute critique, puissant, facile à doser, équilibré et particulièrement insensible à l'échauffement. Bref, si ce n'était l'effort à la pédale dont on n'a plus l'habitude aujourd'hui, un bon freinage moderne ! On ne saurait évoquer un cabriolet sans dire un mot de sa ca-

«Un bon freinage moderne, puissant, équilibré...»

poté : protégée par une toile, elle se manie aisément, s'accrochant aux montants de pare-brise par deux grenouillères. Un hard-top optionnel transforme la voiture en un coupé, mais son poids et le montage par boulons prend facilement une demi-heure à deux personnes ! Dans ce domaine, la solution retenue pour le Spider Alfa 2600 ou la Chevrolet Corvette, d'enquiller la base de la capote ou du hard-top sous des pattes fixes, est autrement plus convaincante. ❖

Nos plus sincères remerciements à Gilles Munier et Antoine Henry pour avoir mis à notre disposition leurs magnifiques autos, à Isabelle et Stéphane.

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES FLAMINIA TOURING 1959

**MOTEUR** : six cylindres en V à 60° en position longitudinale avant, cylindrée : 2.458 cm<sup>3</sup>, 80 x 81,5 mm d'alésage-course. Bloc, culasses et pistons en alliage, chemises en fonte. Vilebrequin sur 4 paliers. Soupapes en tête commandées par 1 arbre à cames central, entraîné par chaîne (tendeur hydraulique). Graissage sous pression, avec cartouche filtrante et radiateur, capacité : 6,6 l. Refroidissement par radiateur, pompe à eau et ventilateur, capacité : 10 l. Alimentation par 1 carbu inversé Solex C 40 PAAI, réservoir de 57 l et pompe mécanique. Allumage par batterie 12 V/42 Ah, bobine et delco (bougies Champion N5). Taux de compression : 9 à 1, couple maxi : 19 m.kg à 3.500 tr/mn, puissance : 119 ch à 5.100 tr/mn. Puissance fiscale : 14 CV. Vitesse maxi : 178 km/h, consommation : 11,5 l/100.

**TRANSMISSION** : roues arrière motrices. Arbre de transmission en deux parties. Ensemble embrayage-boîte-pont-freins accolés, demi-carters en alliage.

Embrayage monodisque à sec, boîte à 4 rapports synchros (4° en prise directe) + marche arrière, pont hypoidé de type De Dion.

**CHASSIS-SUSPENSION** : plate-forme en acier, treillis tubulaire soudé en acier et carrosserie en aluminium (brevet Superleggera). Roues avant indépendantes par triangles superposés et combinés ressort hélicoïdal-amortisseur télescopique, roues arrière indépendantes par demi-arbres oscillants, ressorts à lames et amortisseurs télescopiques. Barre stabilisatrice. Frein principal hydraulique à quatre disques assistés (circuits avant-arrière indépendants). Frein à main mécanique sur roues arrière. Direction à vis globique et secteur, roues tôle chaussées en 165x400 X.

**DIMENSIONS-POIDS** : empattement : 2,52 m ; voies avant-arrière : 1,37 m ; longueur : 4,50 m ; largeur : 1,66 m ; hauteur : 1,30 m ; garde au sol : 11 cm. Poids : 1.320 kg.

Sous le capot du cabriolet Touring 2,5 l, remarquez l'espace inutilisé devant le radiateur muni de volets thermostatiques, et la compacité du V6 derrière. Le boîtier des 12 fusibles (!) est facilement accessible.



# Au fil des ans

**Destinée à prendre la succession de l'Aurelia, la Flaminia est apparue en 1957 sous la forme d'une grosse berline dessinée par Pininfarina, dont la discrète carrière commerciale ne s'achèvera qu'en 1970... Mais, dans la grande tradition italienne, ce sont ses versions sportives et hors série qui en feront la réputation.**

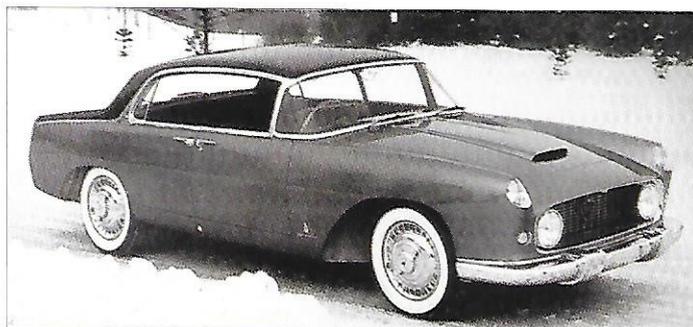


**Battista Pininfarina au volant du prototype Florida II. Conçu à l'origine en deux portes, il l'utilisa jusqu'à la fin de sa vie à titre personnel, et fit découper deux portes arrière pour en faciliter l'accès.**

**S**ortie en 1950, la Lancia Aurelia offre un ensemble de caractéristiques inédites à l'époque : moteur à six cylindres en "V" étroit (26°) de 1,8 litres, ensemble de transmission (embrayage, boîte et différentiel) reporté à l'arrière avec freins accolés au pont, suspension entièrement indépendante (disposition modifiée ensuite avec pont De Dion sur ressorts à lames) ; cette belle pièce de mécanique est l'œuvre de Vittorio Jano (l'auteur des Alfa Romeo de course avant-guerre), aidé de Francesco de Virgilio au chapitre "moteur". Destinées à une clientèle de connaisseurs, ce sont ses évolutions B 20 Gran Turismo et B 24 décapotables qui ont eu le plus de succès mais la berline s'est peu vendue, au point de voir sa

production arrêtée en 1955, ses lignes arrondies commençant à dater sérieusement. La firme turinoise est alors en pleine réorganisation : la famille Lancia cède progressivement ses parts à l'industriel Carlo Pesenti, qui a fait fortune dans le bâtiment et les cimenteries. Sous la nouvelle direction, la partie technique est confiée à Antonio Fessia, déjà bien connu pour l'étude de la Fiat Topolino et du prototype Camsa-Caproni à traction avant dont la Lancia Flavia sera largement inspirée. Fessia reçoit fin 1955 le feu vert pour l'étude d'un nouveau modèle haut de gamme, mais son cahier des charges exige, outre des délais fort brefs (moins d'un an avant la mise en production), le maintien de l'architecture générale de l'Aurelia : moteur V6 à bloc en alliage léger chemisé et ensemble boîte-pont à l'arrière. Le moteur Aurelia ne pouvant plus être agrandi au-delà de 2,5 litres, il faut dessiner un nouveau bloc élargi permettant de futures évolutions de cylindrée tout en limitant la course des pistons et ajouter un "damper" à l'avant du vilebrequin ; quant à la suspension, si l'arrière reprend la disposition des dernières Aurelia GT avec demi-arbres oscillants et ressorts à lames

**L'un des prototypes Florida dus à Pininfarina, construit en 1956 sur châssis Aurelia B 56 (conduite à droite) : pare-brise panoramique, vitres sans montants et portes en vis-à-vis, projecteurs principaux dans la calandre.**



LANCIA FLAMINIA



La Flaminia de présérie exposée au Salon de Turin 1956, ci-dessus, diffère encore du modèle effectivement commercialisé (ci-dessous) par des portières en vis-à-vis et des détails, comme les ferrures de cric. La peinture deux-tons est courante.

longitudinaux, l'avant voit les traditionnels piliers Lancia céder la place à des triangles superposés et des ressorts hélicoïdaux, un schéma qui s'impose un peu partout.

### Du rêve à la réalité

Pour le dessin de la toute nouvelle carrosserie, conçue selon le principe "semi-porteur" à partir d'un plancher et d'un faux-châssis avant, Pesenti a choisi Pinin Farina, dont le projet Florida l'a enthousiasmé. Présentée au Salon de Turin en avril 1955, sur châssis Aurelia B 55 (à conduite à droite), la Florida — première du nom — est dévoilée sous la forme d'un coupé sans montants très lumineux, avec un pare-brise panoramique, une calandre basse mais très avancée, une ligne d'aile continue et un arrière très tendu, avec des feux verticaux formant arête ; particulièrement harmonieux, les flancs en forme de dièdre feront école, comme la liaison progressive entre montant de custode et aile arrière. Au Salon de Paris en octobre suivant, comme à celui de Bruxelles en janvier 1956, la Florida réapparaît sous la forme d'une berline cette fois, mais toujours selon le concept "hardtop", sans montant ni même pilier central, les deux portières s'ouvrant au centre ; il y aura deux autres pro-



totypes de Florida à quatre portes, mais à conduite à gauche. Ce ne sont encore que des "études de style", mais le stand Lancia à Turin en avril 1956 présente la Flaminia, prototype



de la nouvelle berline, qui, comme l'Aurelia et l'Appia, tire son nom d'une des grandes voies romaines. Les feux avant ne sont plus encastres, les montants de pare-brise sont moins reculés, mais de nombreux traits de la Florida sont conservés, y compris les portes "armoire", qui ne seront toutefois pas retenues pour la série, tant pour des raisons de rigidité que de coût. Une année s'écoule avant la "première" de la version définitive : ce sera pour Genève,

Le somptueux intérieur de la Florida est en partie conservé sur la Flaminia, qui sera équipée de deux banquettes (avec vitre de séparation éventuelle) ou de sièges séparés.



La Florida II personnelle de Pininfarina, comme on le voit, a servi de modèle au coach Flaminia de série, notamment au niveau du pare-brise.

**Au fil des ans** en mars 1957. Les portières sont désormais classiques, la peinture en deux tons (la nuance, généralement plus foncée, du pavillon s'étendant au sommet des ailes arrière) et la finition de haut niveau. Le moteur de 102 ch, le changement de vitesses au volant, les banquettes à trois places, les freins à tambour et la masse respectable de l'ensemble (près de 1.500 kg) démentent toute prétention sportive mais les améliorations ne vont pas tarder : quatre freins à disque (Dunlop) tout d'abord, en option puis de série, des sièges avant séparés, et enfin plus de puissance. Le moteur 2,5 l sera porté à 110 ch en 1962, et l'année suivante la cylindrée passera à 2,8 l pour obtenir 129 ch et 170 km/h, toujours avec un unique carburateur double corps.

Une "Berlina Speciale" 2,5 l affichant 140 ch grâce à un gros Weber sera préparée à 12 exemplaires en 1962 à l'usage des forces de police, tandis que quelques clients

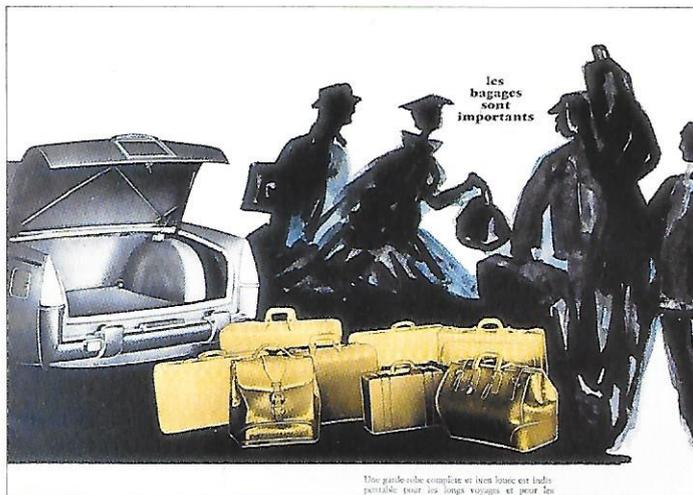
seulement choisiront l'embrayage Saxomat, unique tentative avant bien longtemps de Lancia vers l'automatisme. Curieusement, la première version sera de loin la plus vendue : plus de 2.600 unités entre 1957 et 1961, alors qu'il faudra plus de sept ans pour vendre les 599 Flaminia 2.8... Mais entre-temps, la concurrence a fait de gros progrès, et la Flaminia est chère : en France, elle coûte plus en 1968 qu'une Jaguar 3.4 S ou qu'une Mercedes 280 SE, par exemple. La révélation du concours d'élégance de Cortina d'Ampezzo en septembre 1957 est un coupé sans montants particulièrement fin, réalisé sur une plate-forme Flaminia spéciale et baptisé Florida II. Finie en noir avec une sellerie en cuir bleu-vert, cette auto restera la propriété de Battista Pinin Farina (son surnom sera officiellement joint à son nom de famille en 1961), et sa préférée pour ses déplacements personnels, mais servira aussi de modèle à la plus vendue (5.284 unités au total) de toutes les carrosseries Flaminia : le coupé Pininfarina,

**UN EQUIPEMENT RAFFINE : les premières berlines Flaminia se distinguent par des accessoires inédits, comme les glaces de custode orientables de la place du conducteur, ou les doubles essuie-glace arrière, intérieurs et extérieurs. Ces derniers disparaîtront rapidement, au profit d'un désembuage thermique, suivi du montage de lève-vitres électriques et d'un alternateur.**

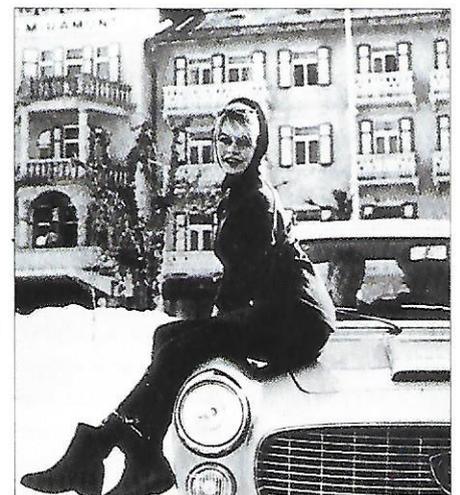
**Construite dans l'usine-mère Lancia de Turin à rythme réduit (moins de dix unités par jour au plus fort de la production), la berline bénéficie d'une finition de haute qualité, qui se reflète dans le choix des matériaux, tissu de fine laine ou cuir épais. Les coupés et les cabriolets ont été terminés par des carrossiers, avec ce que cela suppose d'artisanat... et d'improvisation.**

défini plus académiquement comme un coach, et considéré comme l'une des plus belles autos de série de son époque. Adapté à la production en 1959 sur un empattement raccourci, avec des ailes plus hautes, des montants moins inclinés, des déflecteurs, et des vitres de custode fixes, il restera un des plus élégants modèles de son époque et sera produit

Parmi les premiers clients des Lancia Flaminia, Brigitte Bardot (à droite) s'était offert un coach Pininfarina. A gauche, une vue de catalogue de la confortable soute à bagages de la berline.



Une garde-robe complète et bien tenue est facile à transporter pour les longs voyages et pour les courts trajets.



LANCIA FLAMINIA

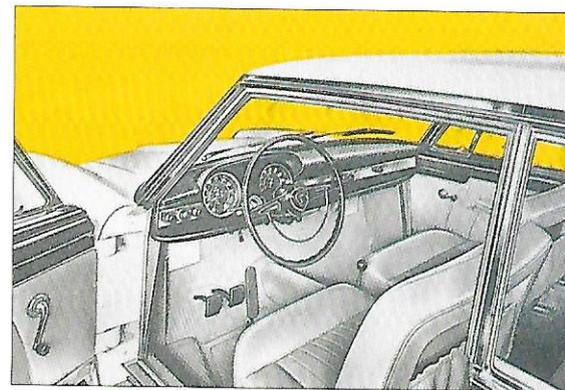
jusqu'en 1967, non sans avoir connu trois stades d'évolution. Un unique carburateur triple corps lui vaut en 1962 l'appellation "3 B" (souvent appliquée abusivement à toutes les versions de cette carrosserie), avant le passage l'année suivante en 2,8 l. Un peu moins lourd que la berline, il dépasse légèrement 180 km/h avec le moteur le plus puissant ; le changement de vitesses est toujours au plancher, quant aux freins à disque assistés et à la sellerie cuir, ils ne font défaut que sur quelques rares exemplaires.



### Retour du label GT

Au Salon de Turin 1958, qui se tient désormais en novembre, le coupé Flaminia Pininfarina est épaulé par une Flaminia Gran Turismo, un coupé deux places dont la carrosserie est signée Touring. Réalisé suivant le procédé Superleggera cher à cette maison, c'est-à-dire une structure renforcée d'un treillis de tubes d'acier et recouverte de panneaux d'aluminium, sa ligne est particulièrement basse et élancée en dépit d'un

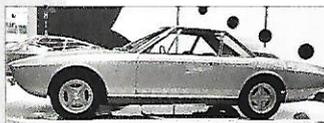
**Très proche dans l'esprit de la berline, le coach Pininfarina n'a pourtant aucun embouti semblable. Des montants de vitres de custode ont finalement été retenus et le levier de vitesses, au volant sur la berline, est au plancher sur tous les dérivés.**



## FLAMINIA : SES MULTIPLES DÉCLINAISONS

VERSION	BERLINE	COUPÉ	COUPÉ GT	GTL 2+2	CONVERTIBLE	SPORT	SUPER SPORT
Carrossier	Usine	Pininfarina	Touring	Touring	Touring	Zagato	Zagato
Années de production	1957-1969	1959-1967	1959-1965	1963-1965	1960-1965	1959-1964	1964-1967
Nombre d'exemplaires	3944	5284	1697	302	753	376	150
MOTEUR (1 <sup>re</sup> série) (2 <sup>e</sup> série) (3 <sup>e</sup> série)	813.00 813.10 826.000 (2.8)	823.00 823.02 (3 B) 826.030 (3 B 2.8)	823.00 823.10 (3 C) 826.100 (3 C 2.8)	- 823.10 (3 C) 826.100 (3 C 2.8)	823.00 823.10 (3 C) 826.100 (3 C 2.8)	823.00 823.10 (3 C) 826.100 (3 C 2.8)	- - 826.200
Cylindrée	Première et deuxième séries : 2.458 cm <sup>3</sup> (80 x 81,5 mm) - A partir de l'automne 1963 : 2.775 cm <sup>3</sup> (85 x 81,5 mm)						
Carburateur (1 <sup>re</sup> série) (2 <sup>e</sup> série) (3 <sup>e</sup> série)	1 Solex 35 PAAI 1 Solex C40 PAAI 1 Solex C40 PAAI	1 Solex C40 PAAI 1 Solex C35 P3-1 1 Solex C35P3-1/2	1 Solex C40 PAAI 3 Weber 35 DCNL 3 Weber 35 DCNL	- 3 Weber 35 DCNL 3 Weber 35 DCNL	1 Solex C40 PAAI 3 Weber 35 DCNL 3 Weber 35 DCNL	1 Solex C40 PAAI 3 Weber 35 DCNL 3 Weber 35 DCNL	- - 3 Weber 40 DCN 12
Puissance (ch CUNA) (2 <sup>e</sup> série) (3 <sup>e</sup> série)	102 à 4.600 tr/mn 110 à 5.200 tr/mn 129 à 5.000 tr/mn	119 à 5.100 tr/mn 128 à 5.600 tr/mn 140 à 5.400 tr/mn	119 à 5.100 tr/mn 140 à 5.600 tr/mn 150 à 5.400 tr/mn	- 140 à 5.600 tr/mn 150 à 5.400 tr/mn	119 à 5.100 tr/mn 140 à 5.600 tr/mn 150 à 5.400 tr/mn	119 à 5.100 r/mn 140 à 5.600 tr/mn 146 à 5.400 tr/mn	- - 152 à 5.600 tr/mn
Couple maxi (m.kg) (2 <sup>e</sup> série) (3 <sup>e</sup> série)	19,5 à 3.000 tr/mn 19,2 à 3.000 tr/mn 23,3 à 2.500 tr/mn	19 à 3.500 tr/mn 18,7 à 3.500 tr/mn 22,5 à 3.000 tr/mn	19 à 3.500 tr/mn 20,7 à 3.600 tr/mn 22,8 à 3.500 tr/mn	- 20,7 à 3.600 tr/mn 22,8 à 3.500 tr/mn	19 à 3.500 tr/mn 20,7 à 3.600 tr/mn 22,8 à 3.500 tr/mn	19 à 3.500 tr/mn 20,7 à 3.600 tr/mn 22,8 à 3.500 tr/mn	- - 23,6 à 3.000 tr/mn
Empattement (m)	2,87	2,75	2,52	2,60	2,52	2,52	2,52
Longueur hors-tout (m)	4,85	4,68	4,50	4,53	4,50	4,49	4,42
Poids à vide (kg)	1480/1560/1560*	1440/1520/1520*	1270/1360/1360*	1420/1420*	1320/1400/1400*	1210/1330/1330*	1330
Capacité carburant (l)	58	58	57	57	57	57	57
Pneumatiques	175 x 400	175 x 400	165 x 400	165 x 400	165 x 400	165 x 400	165 x 400
Vitesse maxi (km/h)	160/167/170 *	170/178/181 *	180/191/194 *	189/191 *	178/190/193 *	190/200/192 *	210*

\* dans l'ordre successif des séries (données d'usine)



De haut en bas, l'une des quatre Flaminia "presidenziale" sur châssis allongé, le Coupé Spécial 1963 de Pininfarina, la Loraymo de Raymond Lœwy, l'Amalfi 1961 de Boneschi et la Marica de Ghia.

Zagato réalisa trois versions différentes de Flaminia Sport et Super Sport : une première à phares carénés, une beaucoup plus sage (ci-dessous) et enfin le modèle retenu par Marcello Mastroianni (à droite), avec les coquilles de phares chromées et l'arrière tronqué.



**DES FLAMINIA HORS SERIE** : sans compter les prototypes Florida de 1955-1956, qui sont techniquement et historiquement des Aurelia, ni les Zagato préparées dont il est question par ailleurs, on connaît plusieurs réalisations "hors commerce" de carrossiers sur base Flaminia.

— de Pininfarina, la Florida II de 1957 conservée par le carrossier, laquelle a reçu peu avant la mort du maître en 1966, des petites portes arrière pour faciliter l'accès à bord ; quatre exemplaires en 1960-1961 de "Presidenziale" sur châssis sur-allongé ; puis la "Flaminia 2.8 Coupé Speciale" exposée au Salon de Turin 1963.

— de Vignale, un cabriolet dessiné par Michelotti, exposé au Salon de Turin 1959.

— de Boneschi, le cabriolet Amalfi du Salon de Turin 1961, aussi carré que chargé en chromes, dû au crayon (assez mal inspiré) de Rodolfo Bonetto.

— de Ghia, le coupé Marica présenté au Salon de Turin 1969, alors que la production des Flaminia a cessé chez Lancia ; on dit que ce projet de Giugiaro a été fait pour intéresser Ford au rachat de Lancia, mais c'est Ghia qui est finalement tombé dans le giron des Américains...

— d'un certain Riva, quatre cabriolets 3 C 2.8 à conduite à droite en 1965.

— enfin de Motto, la plus radicale de toutes, la Loraymo conçue par Raymond Lœwy et exposée au Salon de Paris 1960 ; conservée dans la collection Lancia, elle se caractérise par un énorme porte-à-faux avant et par un aileron mobile au-dessus de la lunette arrière ; son moteur 2,5 l a été porté à 150 ch par Enrico Nardi.

empatement encore réduit. Les ailes et le pavillon sont nettement plus arrondis, tandis que les doubles phares ou les feux arrière quasi triangulaires ne paraissent plus aujourd'hui que des concessions à la tendance américaine.

Les sièges ont un profil "anatomique", et si le double bossage symétrique de la planche de bord renforce l'aspect sportif, l'instrumentation est semblable à celle des autres versions : deux gros cadrans, dont un réservé au compte-tours. Quant au cabriolet, officiellement appelé "convertible" selon le vocable italien, sa présentation attendra quelques mois, soit le Salon de Genève 1960 : il est livrable avec un hard-top métallique reprenant la ligne du coupé. Les Flaminia GT Touring prennent en janvier 1962 la désignation "3 C", signalant le montage d'une imposante batterie de trois carburateurs (un avec starter et deux sans),



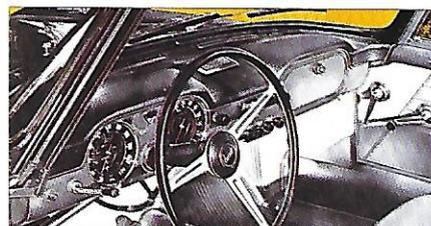
améliorant notablement les performances. Avec le moteur 2,8 l adopté à l'automne 1963, les 150 ch sont atteints, mais la barre fatidique du "200 à l'heure" n'est pas revendiquée par le constructeur... Entre-temps, Touring a présenté, à Turin en novembre 1962, une version allongée au pavillon légèrement rehaussé pour offrir deux petites places à l'arrière, baptisée GTL : il en sera produit seulement trois avec le moteur 3 C 2.5 l, et tous les autres en 2,8 l. Mais, quelles que soient leurs qualités esthétiques et dynamiques, ces Flaminia Touring n'ont pas remplacé dans le cœur des sportifs leur illustre devancière, l'Aurelia GT...

### Sport avec un "Z"

Ce rôle de porte-drapeau de la gamme est dévolu à la troisième forme de carrosserie, la plus spectaculaire de toutes, qui fait aussi son entrée en scène au Salon de Turin 1958 : la Flaminia Sport. Signée Zagato,



Très typées avec leurs doubles phares et leurs sourcils étonnés, les Flaminia GT (ci-dessous) et GTL 2+2 ci-dessus diffèrent par leur empattement et la hauteur du pavillon. Seule la version "longue" est soulignée par une baguette.



Réminiscence du temps des sportscars, la planche de bord des Flaminia Touring présente deux ressauts symétriques.

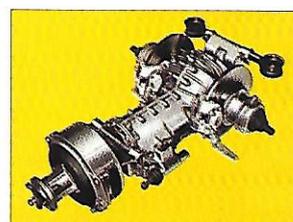
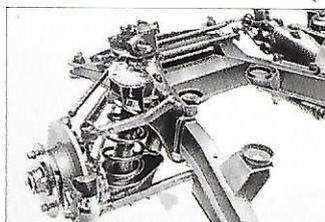
cette berlinette en alliage léger est en rupture complète avec les thèmes stylistiques de ses sœurs : aux lignes tendues et aux arêtes vives se substituent des formes aussi douces qu'aérodynamiques, couronnées par le double bossage de pavillon qui est alors la "marque de fabrique" de ce carrossier. Ce double bossage est d'ailleurs rappelé à l'intérieur, mais seulement au-dessus des instruments, tandis que les feux arrière sont ronds et les phares carénés, du moins sur les tous premiers exemplaires. Un peu plus lourds que les coupés Touring et équipés du même moteur, ils sont cependant un peu plus rapides grâce à leur meilleur profilage, et là encore les évolutions seront constantes. A tel point que sur 526 voitures finies chez Zagato, il n'en existe guère d'identiques, certaines ayant été "mises à jour" et renumérotées avant leur livraison ! Les butoirs de pare-chocs et les poignées encastrées disparaissent en premier, des phares conventionnels sont adoptés à partir de la centième caisse fabriquée, fin 1959, puis le moteur à trois carburateurs... mais on connaît au moins une Sport 3 C à phares carénés. Comme les autres Flaminia la Sport passe en 2,8 l à l'automne 1963, mais un an plus tard, précisément au Salon de Turin de novembre 1964, elle devient Super Sport avec une carrosserie retouchée par un jeune dessinateur à l'aube d'une belle carrière : Ercole Spada. Suivant les théo-



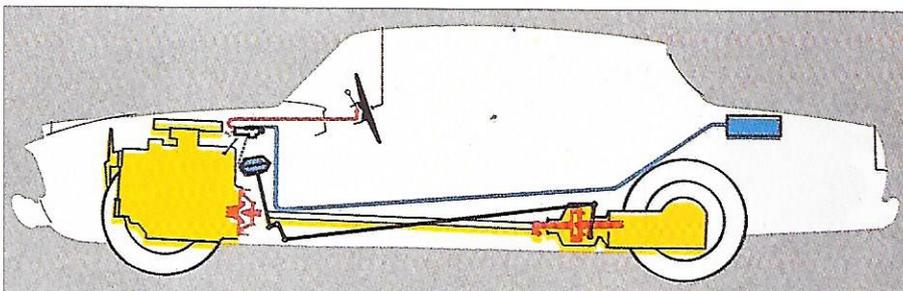
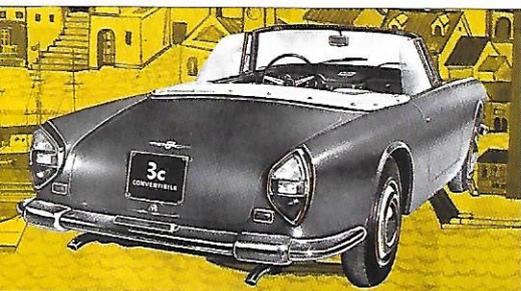
ries de Kamm sur les turbulences, la jupe arrière est à pan coupé, tandis que les phares sont à nouveau en retrait de la calandre, mais sans carénage. Des carburateurs plus gros l'amènent à 152 ch et 210 km/h, les meilleurs chiffres jamais obtenus par une Flaminia... si l'on excepte les "spéciales" préparées par Elio Zagato pour la compétition et pilotées *con molto brio* par lui-même, les frères Frescobaldi, Gabianca ou un cer-

tain Cesare Fiorio, avec à la clé de nombreuses victoires de classe, à la Targa Florio notamment. Sensiblement allégées (1.100 kg en ordre de marche), elles sont démunies de pare-chocs et d'autres accessoires, tandis que leur moteur est passé entre les mains du "sorcier" Facetti, qui a tiré 154 voire 165 ch du 2,5 litres ; au moins une de ces "spéciales" a été construite autour d'une structure entièrement tubulaire. ❖

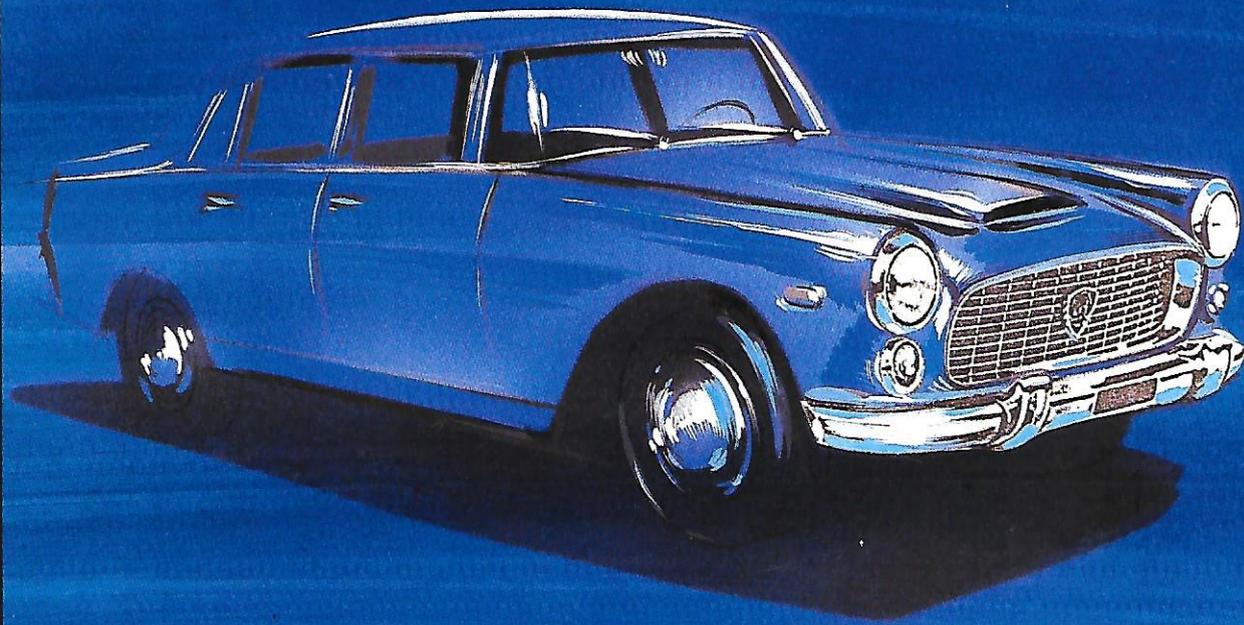
Pour une répartition parfaite des masses, embrayage, boîte et pont sont regroupés à l'arrière. Des triangles superposés ont remplacé les chandeliers coulissants chères à la marque.



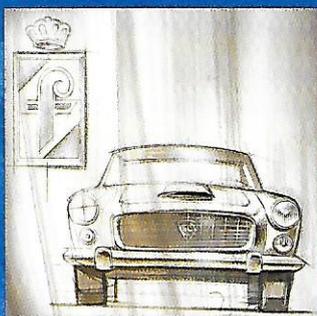
Sur le cabriolet, la capote n'empiète pas du tout sur le coffre. Admirez le kitsch des feux arrière !



# Reconnaissez-les :



Les berline (ci-dessus) et coach (ci-contre) Pininfarina reprennent le même dessin. Un truc pour les reconnaître, de face : les portières de phares de la berline sont pointues.



## BERLINA

Les premières sorties se distinguent par leur double essuie-glace arrière, et leur peinture généralement en deux tons, les sièges avant séparés, la sellerie cuir et les freins à disque (avec servo) sont en option.

1960 : double circuit de freinage, répéteurs de clignotants sur les ailes avant.

Fin 1961 (type 813.10) : moteur plus puissant, carburateur plus gros, freins à disque de série.

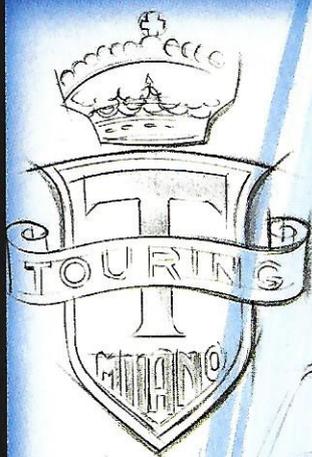
Fin 1963 (type 826.000) : moteur 2,8 l, avec monogramme Flaminia 2.8 sur le coffre.

Les derniers exemplaires, vendus jusqu'en 1970, sont équipés de glaces électriques, d'une lunette dégivrante et d'un alterateur.

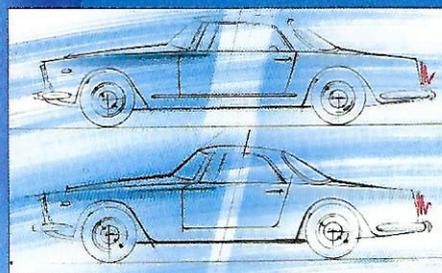
## COUPÉ PININFARINA

Seuls les tous premiers sont montés avec des freins à tambour ; tous ont des sièges séparés avec vitesses au plancher.

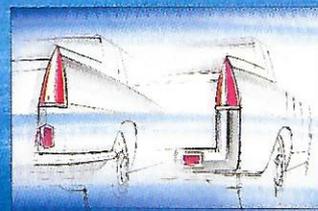
1960 : double circuit de freinage et répéteurs de clignotants. Automne 1962 : version 3 B



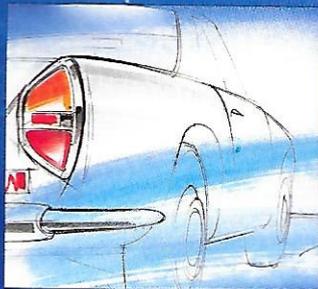
Touring a décliné son coupé en deux versions : coupé GT et coupé GTL 2+2 (l'un au-dessous de l'autre) à la portière allongée soulignée d'une baguette.



Pour allonger visuellement le coach, Pininfarina n'a pas repris le pare-chocs remontant sous les feux, caractéristique de la berline.



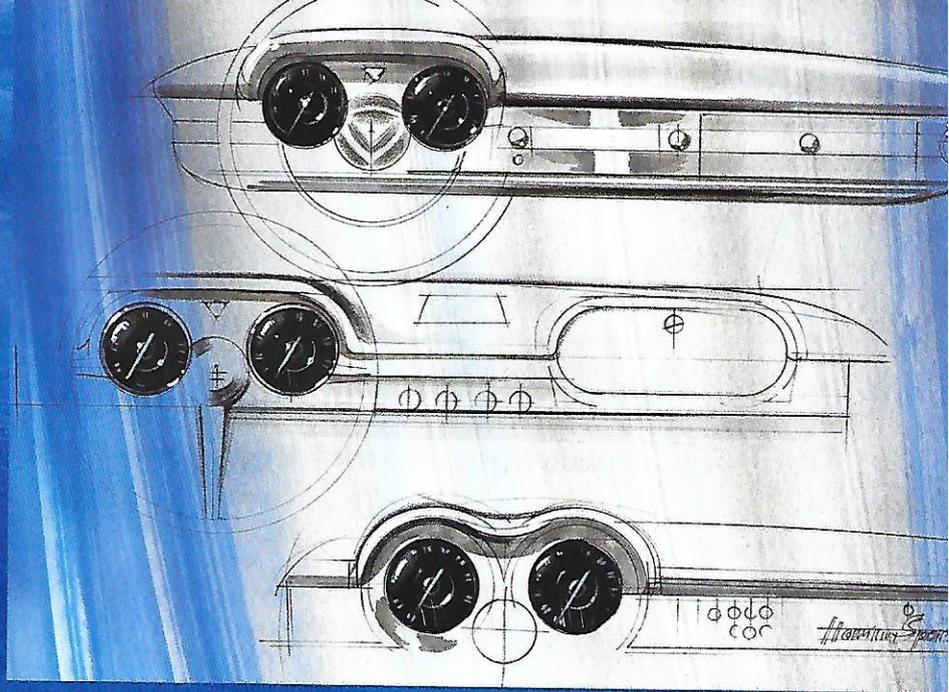
LANCIA FLAMINIA



**Touring** : un bloc optique anguleux et largement dimensionné.



**Zagato** : le classique feu rond est l'aboutissement des lignes de caisse.



De haut en bas, les planches de bord des versions Pininfarina, Touring et Zagato ; l'instrumentation est commune. Seule la berline est équipée d'origine d'un sélecteur au volant, remplacée parfois par un kit Nardi au plancher.

Indissociable de la griffe Zagato, le pavillon à double bossage.



(type 823.02) avec un carburateur triple corps.

Automne 1963 : version 3 B 2.8 (type 826.030) avec nouveau moteur (toujours à carburateur triple corps) et motif 2.8 sur le coffre.

#### COUPÉ GT & CABRIOLET TOURING

1959 : coupé seul (type 824.00) avec carburateur simple corps et freins à disque, clignotants ronds sous les doubles phares, monogramme Superleggera sur le capot.

1960 : clignotants rectangulaires avec répéteurs d'ailes, double circuit de freinage, sortie du cabriolet.

Janvier 1962 : versions 3 C (types 824.10 ou 824.14) avec moteur 2,5 l à trois carburateurs, écusson 3 C bleu et or sur la prise d'air du capot, feux de recul incorporés aux feux rouges (en remplacement des catadioptrés), feux sur la tranche des portières, instruments modifiés.

Automne 1963 : versions 3 C 2.8 (types 826.138 ou 826.134) avec nouveau moteur et motif 2.8 sur le coffre.

#### COUPÉ GTL 2+2

N'existe pratiquement qu'en version 3 C 2.8 (type 826.140), se distingue du coupé 2 places par le pavillon rehaussé, les portes plus longues, la lunette moins inclinée, les ailes arrière plus hautes, la présence d'une

baguette de bas de caisse et d'une banquette arrière.

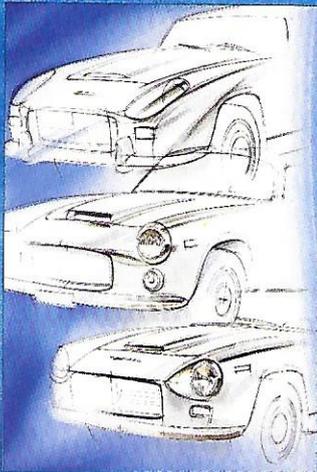
#### SPORT ZAGATO

Première version (1959) avec arrière bulbeux, phares sous globe, pare-chocs avec butoirs, poignées de portes encastrées et moteur à simple carburateur... mais certaines ont été livrées tardivement avec le moteur 3 C. Monogramme Flaminia Sport au-dessus de la calandre. Types 824.00 puis 824.13.

1960 (types 824.02 ou 824.03) : phares ronds, clignotants avant encastrés puis proéminents, répéteurs d'ailes, poignées classiques sur certaines.

Début 1962 (type 824.13) : version 3 C à trois carburateurs, écusson 3 C sur la prise d'air du

La Flaminia Zagato a connu trois visages successifs.



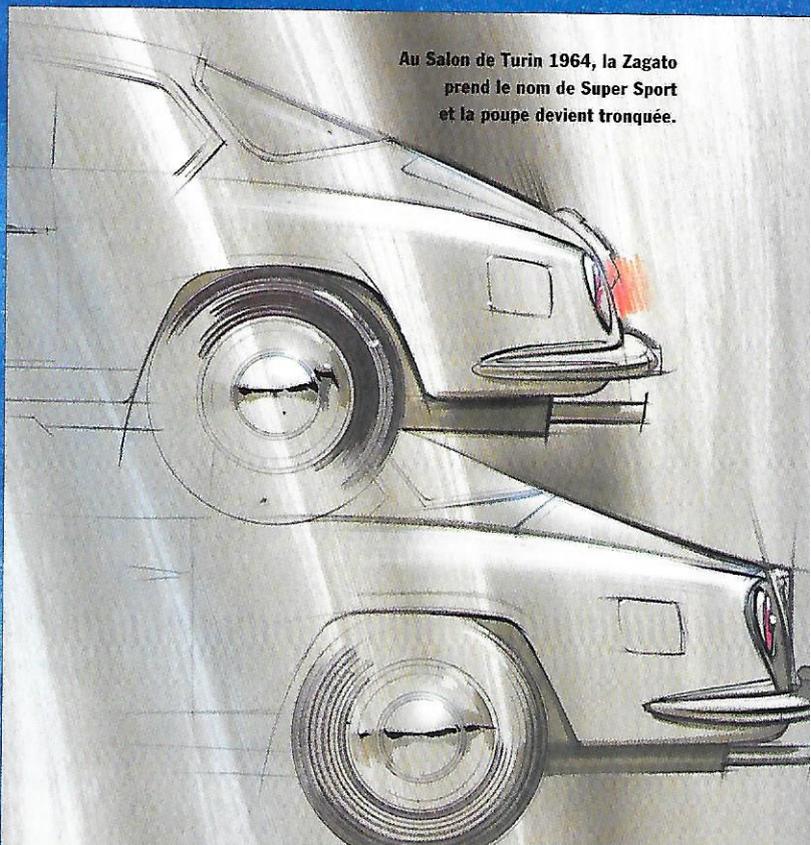
capot, pare-chocs sans butoirs, feux de recul incorporés au pare-chocs arrière. Automne 1963 (type 826.132) : version 3 C 2.8 avec moteur plus gros et monogramme 2.8, en production pour quelques mois seulement (33 exemplaires).

#### SUPER SPORT

Type 826.232, présenté au Salon de Turin 1964 : carrosse-

rie redessinée avec arrière tronqué, phares en retrait dans une cavité chromée, clignotants avant rectangulaires (semi-encastrés). Monogramme Flaminia Super Sport à l'avant et à l'arrière. Moteur 2,8 l à 3 carburateurs Weber (trois 40 DCN 12 ou deux 40 DCN 7 plus un 40 DCN 6). La production a cessé en 1967, mais les derniers exemplaires ont été vendus en 1968.

Au Salon de Turin 1964, la Zagato prend le nom de Super Sport et la poupe devient tronquée.



# Sur votre étagère

Par Marc AUMONIER  
Photos Yvon BOTCAZOU

Dans toutes ses versions, la Flaminia a été aussi discrète à l'échelle 1 que dans ses versions miniatures.



La Flaminia Eligor vue de face. C'est le modèle le plus répandu, comme vous pouvez vous en rendre compte sur cette page !

On ne peut pas parler d'engouement de la part des fabricants de miniatures. Norev en son temps a sorti la berline Pininfarina, un modèle fort réussi, depuis repris par Eligor. Les autres modèles proviennent tous de fabricants italiens qui, en kit ou tout monté, nous offrent une gamme plus étendue.

Malheureusement, la production est limitée et demandera beaucoup de patience et de recherches. Les modèles Tron couvrant la période 1960/63 offrent la Touring cabriolet 1961, le coupé 1960 en version Police ou des modèles compétition (Brands Hatch ou Monte-Carlo). Ce sont des modèles d'une très bonne finition, mais d'un prix un peu élevé.

Autoclub Danac (fabrication ABC) a sorti un coupé et un ca-

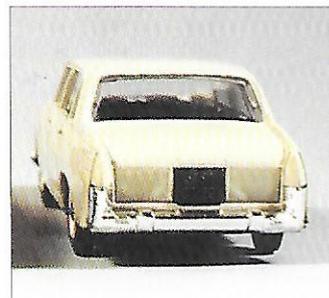


Norev avait inscrit à son catalogue la berline Pininfarina. Eligor a repris ce modèle, toujours disponible.

briolet de fort belle facture, ABC oblige. Et nous terminerons cette liste de modèles, tous à l'échelle 1/43<sup>e</sup>, par les PB Models qui, après le classique coupé, nous propose le modèle "Supersport" 1962, original et fort bien fait.

Au final, une petite liste, mais avec des modèles de bonne facture, résultant en un échantillonnage fort agréable à contempler. ❖

Pour améliorer les finitions, il est possible de peindre les feux arrière.



Domage ! Pas de parties ouvrantes sur ce modèle.

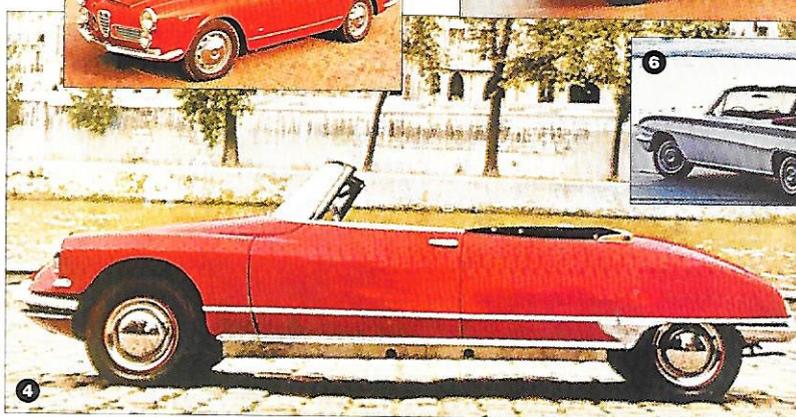
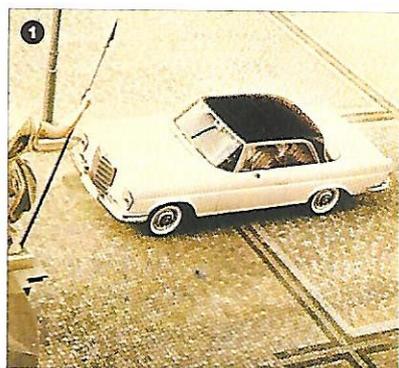
MARQUE	MODÈLE	RÉF.	ÉCHELLE	MATIÈRE	COMMENTAIRES
NOREV	berline Pininfarina	5b	1/43 <sup>e</sup>	plastique	
ELIGOR	berline Pininfarina	1132	1/43 <sup>e</sup>	résine	2 couleurs
TRON	cabriolet Touring 1961	TRO 25	1/43 <sup>e</sup>	métal	
	coupé Pininfarina 3B 1960	P 78	1/43 <sup>e</sup>	métal	version "Polizia"
	coupé Pininfarina 3B 1960	P 59	1/43 <sup>e</sup>	métal	version civile
	coupé Pininfarina "Brands Hatch"	P 68	1/43 <sup>e</sup>	métal	
	coupé Pininfarina "Monte-Carlo"	P 101	1/43 <sup>e</sup>	métal	
	coupé Touring 1963	P 110	1/43 <sup>e</sup>	métal	
AUTOCLUB DANAC	cabriolet Touring	aud 1004A	1/43 <sup>e</sup>	métal	fabrication ABC
	coupé Touring	aud 004	1/43 <sup>e</sup>	métal	
PB MODELS	cabriolet Touring	PB 12	1/43 <sup>e</sup>	métal	
	"Supersport" 1962	PB 38	1/43 <sup>e</sup>	métal	

LANCIA FLAMINIA

# Face à la concurrence

Il fallait (et il faut encore) être

un esthète pour choisir une Lancia... Car sur le plan de la performance pure, il y avait à l'époque beaucoup mieux... et moins cher.



❶ Mercedes 220 SEC : moins lourde que la Flaminia Pininfarina. Qui l'eût cru ?

❷ Dans la catégorie des coupés de plus de 2 litres, la Fiat carrossée par Ghia reste un des meilleurs marchés.

❸ Alfa Spider 2600 : une ligne de hanche, une batterie de trois carburateurs et cinq vitesses.

❹ On ne peut guère demander à la DS 19 1962 un comportement sportif, mais quelle auto !

❺ Jaguar E : une silhouette ravageuse, un palmarès et des pièces disponibles presque partout !

❻ Buick Skylark : son moteur a fait le tour du monde, mais le "glamour" n'est pas au rendez-vous.

LA CONCURRENCE EN 1962	ALFA ROMEO 2600	BUICK Skylark V8	CITROËN DS 19 cabrio	FIAT 2300 S	JAGUAR Type E 3.8	LANCIA Flaminia 3B	LANCIA Flaminia 3C	MERCEDES 220 SE C
MOTEUR	6 cyl. en ligne	8 cyl. en V	4 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en V	6 cyl. en V	6 cyl. en ligne
Cylindrée (cm³)	2.584	3.532	1.911	2.279	3.781	2.458	2.458	2.195
Distribution	2 ACT	culbuteurs	culbuteurs	culbuteurs	2 ACT	culbuteurs	culbuteurs	1 ACT
Puissance maxi (ch SAE)	165	193	83	150	269	128	140	134
CV fiscaux (en France)	15	20	11	13	22	14	14	13
Nombre de rapports	5	3 ou autom.	4	4	4	4	4	4 ou auto.
Transmission	propulsion	propulsion	traction avant	propulsion	propulsion	propulsion	propulsion	propulsion
Freinage	4 disques	4 tambours	disques avant	4 disques	4 disques	4 disques	4 disques	disques avant
Longueur (m)	4,50	4,78	4,82	4,62	4,45	4,68	4,50	4,88
Poids à vide (kg)	1.280	1.280	1.240	1.230	1.150	1.505	1.345	1.420
Vitesse maxi (km/h)	200	160	150	192	240	178	191	170
Prix neuf en France (coupé)	32.500	31.000	-	29.000	37.500	39.000	41.500	45.000
Prix neuf en France (cabrio)	30.900	34.000	22.140	-	37.500	-	41.500	48.000
Cote ++ en 1995 (coupé)	90.000	38.000	-	48.000	180.000	80.000	120.000	100.000
Cote ++ en 1995 (cabrio)	140.000	60.000	190.000	-	280.000	-	200.000	200.000
BONS POINTS	Beau moteur, performances, ligne (Spider).	Confort, style "Detroit", moteur réussi.	Confort, tenue de route, rareté.	Performances, finition.	Performances et ligne extraordinaires.	Elégance et raffinement.	Belle ligne, mécanique intéressante.	Confort, finition, raffinement.
MAUVAIS POINTS	Carrosserie à surveiller.	Tous les défauts d'une américaine.	Performances, restauration coûteuse.	Auto méconnue, pièces rares.	Restauration à examiner de près sinon gare...	Coût des pièces, corrosion.	Coût des pièces, corrosion.	Budget de restauration conséquent.

# Conseils pratiques

**Vendues neuves au prix de l'or, les Flaminia ont eu à souffrir d'un service après-vente souvent déstructuré hors d'Italie, et de propriétaires de seconde main désargentés.**



Les berlines Flaminia sont d'une grande complexité de construction, ce qui les rend onéreuses à restaurer.

LANCIA FLAMINIA

**F**rançois Bozon, secrétaire technique au sein du Lancia club France, a bien voulu dresser une rapide liste des points à surveiller et des fournisseurs usuels.

**Moteur :** Largement dimensionnée (et guère poussée), la mécanique Flaminia est solide, certaines ont parcouru 450.000 km sans intervention majeure...

Les guides de soupapes sont peut-être les pièces les plus fragiles, avec le circuit de refroidissement à l'intérieur du bloc, qui peut être obstrué par l'antigel décomposé en particules.

Il n'y a pas de "coups de main" à connaître pour travailler dessus, mais les choses peuvent être rendues délicates par le goût de Lancia pour les outils spéciaux, genre bagues à 3 ou 6 dents, et la valse des

références de pièces ! Par contre les manuels d'atelier imposés par l'ingénieur Fessia dès son arrivée en 1956, en deux tomes et réédités par le Lancia club France, sont remarquables.

**Transmission :** Encore plus résistante que le moteur, avec sa propre pompe à huile et son filtre, la boîte de vitesses est sans souci. L'échappement existe aussi bien en inox qu'en acier doux mais attention à son montage : passant très près des cardans, il peut rapidement détériorer un soufflet !

**Freinage, trains roulants :** De provenance Dunlop, le système à doubles pistons est très comparable à celui des Jaguar Mk II, mais avec un double circuit et une assistance sophistiquée. Tout est disponible, mais il faut compter au moins 12 à 13.000 F si l'on veut rebaguer les cylindres en inox, les maîtres-cylindres de pédale et de servo, remplacer les coupelles et les flexibles.

En ce qui concerne les suspensions, les bagues en bronze des triangles avant sont disponibles, celles composites sont en passe de l'être. Seuls les roulements arrière sont introuvables et nécessitent de réusinier leur cage à une cote supérieure standard. Les roues en tôle sont d'un poids monstrueux, ce qui ne les protège même pas des déformations dues aux chocs. On les chausse en 165x400 X, la monte des Traction. Le 175 monté d'origine sur les caisses acier est introuvable ; attention, le 185 ne passe pas !

**LES CLUBS. Lancia club France, 15, rue des Innocents, 75001 Paris, tél. (1) 45.08.15.01. Présidé par Daniel Potier, efficacement secondé par Jean-Charles Voisin, le Lancia club France accueille tous les modèles de la marque dont la production est arrêtée et propose une kyrielle de services pratiques à ses plus de 300 membres : annuaire interne par région ou type de voiture, compilation d'articles de presse d'époque, réédition des manuels techniques, conseils d'achat et d'entretien (et ce n'est pas un vain mot !), bulletin mensuel, et bien sûr les sorties et la boutique. Registro Lancia classiche, 20, avenue d'Ivry, tour Tokyo, 75645 Paris Cedex 13, tél. (1) 45.86.60.42. Lancia motor club Ltd, Mount Pleasant, Penhros, Brymbo, Wrexham, Clwyd LL11 5LY, G.B., tél. 01978/75.06.31.**

Un des problèmes des carrosseries alu (ici un cabriolet Touring appartenant à J.-P. Renaudat) est la difficulté à trouver une main-d'œuvre compétente.





Sortie de grange pour cette berline découverte par P. Arnaud. Leur faible cote destine malheureusement bien des berlines à servir de "réservoir de pièces" pour des coupés ou cabriolets.



Le second problème révélé par les Touring et Zagato vient des phénomènes électrolytiques aux points de contact entre plate-forme en acier et peau en alu.

**Châssis, carrosserie :** Les berlines d'usine étaient très bien construites et protégées, et celles qui ont été découpées pour la pièce présentaient rarement un état désespéré. On ne peut en dire autant des coaches Farina, qui rouillent allègrement (air hélas connu !). Les Touring présentent un magnifique travail de carrosserie, réalisée à main levée alors que les ouvriers de Pininfarina utilisaient des mannequins, et avec un soin scrupuleux.

Malheureusement la peau d'aluminium sertie sur les tubes et la plate-forme en acier crée des problèmes électrolytiques, mal résolus d'origine par l'interposition de bandes de feutre goudronné. Attention également : les GT et GTL n'ont quasiment aucun panneau commun, le profil de la seconde, la plus rigide en dépit de son empattement rallongé, étant plus haut. Quant aux Zagato, les formes superbes cachent une qualité médiocre. Les bas de caisse des plates-formes livrées par exemple,

trop hauts, étaient simplement écrasés à la masse avant d'être rhabillés ! Attention également : certaines Super Sport sous-traitées par Zagato étaient d'origine en acier. Inutile de dire que la disponibilité de panneaux de carrosserie, tous types confondus, est proche de zéro, et de toute façon cela proviendrait d'une épave. Un passionné anglais, Michael Newberry, a toutefois refait des enjoliveurs et tours de roues, des pare-chocs de Touring, etc.

**Pièces :** Produite en petite série, l'usine Lancia n'a pas jugé utile d'inonder ses concessionnaires de pièces détachées de Flaminia. Inutile de rêver, lorsque l'importateur français a quitté l'île de la Jatte, son stock a été pilonné. Il y a cinq ou six ans, on pleurait ; aujourd'hui les choses se sont grandement améliorées. D'une part des spécialistes Lancia italiens courent les garages pour racheter leurs maigres richesses, mais c'est surtout de Grande-Bretagne que vient le salut. ❖

**PIECES DÉTACHÉES.** Omicron engineering Ltd (Martin et Elisabeth Cliffe), The Long Barn, Mulbarton, Norwich, Norfolk NR14 8JS, G.B., tél. 01508/570.351, fax 01508/570.795. André Giannotti, route de Chêne, 26, CH-1207 Genève, Suisse, tél. 04122/757.59.81, fax 04122/757.36.28. Certains amateurs s'étant particulièrement investis dans leur restauration ont aussi lancé des refabrications, comme Laurent Nash, Chemin des Cuettes, 13260 Cassis pour toutes les pièces en caoutchouc des Flaminia Touring et les ébauches de clés, ou Michael Newberry, G.B., tél. et fax 01483/283.601, pour les pare-chocs, enjoliveurs et cercles de roues des Flaminia Touring.

**RESTAURATION ET ENTRETIEN.** Albert Cailler, route de Chêne, 26, CH-1207 Genève, Suisse, tél. 04122/700.44.77, fax 04122/700.44.23. Peter Harding classic restorations, The Tithe Barn, Priory Farm, Andwell near Basingstoke, Hampshire RG27 9PA, G.B., tél. et fax 01256/76.68.80. Rève (Jacques Lamoine), ferme "Les Charlots" la Béliolle, 89150 Saint-Valérien, tél. 86.88.66.84, fax 86.88.66.87. Technica auto, 115, rue du Chevaleret, 75013 Paris.

Exposée à Rétromobile 95 sur le stand du Lancia club France, cette plate-forme de cabriolet Touring a subi un traitement radical. La facture totale est fatalement élevée.

## LES PRIX

Les Lancia Flaminia, si elles ont suivi le tourbillon des années 1989-90, sont revenues à des cours très sages compte tenu de ce qu'elles offrent. La cote "+" correspond à une voiture en très bon état et la cote "-" à une voiture complète mais à restaurer.

MODÈLE	ANNÉES	COTE "+"	COTE "-"
Berline 2,5 l/2,8 l	1958-70	55.000 F	9.000 F
Coach Farina	1959-68	70.000 F	20.000 F
Coupé Touring GT/GTL	1959-68	120.000 F	50.000 F
Cabriolet Touring	1961-66	200.000 F	65.000 F
Coupé Sport Zagato	1959-64	240.000 F	60.000 F
Coupé Super Sport Z	1965-67	280.000 F	70.000 F



# Ils roulent en

**Voiture de connaisseur, d'esthète, la Flaminia comme la plupart des Lancia arbore des couleurs discrètes, à l'image de ses propriétaires.**



1

**D**e la MGA Twin Cam à la Porsche 911 3,2 l, Maurice Salmon a possédé quelque 80 belles sportives. C'est dire si son jugement est fondé lorsqu'il déclare : «La Flaminia Zagato est certainement la meilleure voiture que j'ai possédée.

Toutes mes Lancia ne m'ont pas laissé une si forte impression, bien que toutes aient été intéressantes ; certes efficace et souple, j'avoue n'avoir jamais trouvé à l'Aurelia les qualités que ceux qui ne l'ont jamais utilisée lui prêtent. Les freins sont même très légers... La Flaminia Zagato, elle, a suffisamment de chevaux et des freins remarquables comparés à ceux de la plupart des voitures rapides contemporaines, ce qui imposait une discipline : toujours surveiller son rétroviseur. J'en ai fait l'expérience à un péage où ma première Zagato s'est retrouvée avec un arrière tronqué !

Si j'allais tourner autour des Flaminia Zagato chez Roblou à Neuilly, elles dépassaient mes moyens. L'occasion se présentait dans le Gers. Faisant le plein de ma Fulvia Zagato, le pompiste me lance : «J'en connais une, Lancia avec un Z comme cela sur les côtés, mais plus grosse...

1 Patrick Arnaud a été amené à récupérer quatre berlines Flaminia. 2 C'est le président du Lancia club belge, M. Mannes, qui conserve cette Florida. 3 Jean-Paul Renaudat considère sa Flaminia GT comme la voiture d'après-guerre la plus élégante. 4 Parmi 80 belles sportives, Maurice Salmon a possédé trois Flaminia Zagato l'une derrière l'autre !

C'est un transporteur qui la vend». Je suis allé la voir, c'était une Flaminia 2800/3C, j'ai marchandé, et suis devenu propriétaire de ma première voiture dépassant les 200 km/h.

Je l'ai gardée quelques années : très rapide, elle était d'un comportement très sain et avec un bon choix de pneus, aussi agile qu'une Dauphine 1093 (j'en ai eu une). Très fiable aussi, si ce n'est l'embrayage qu'il fallait ménager. Dans la circulation plus lente et plus fluide des années 60, rouler en Flaminia Zagato était un plaisir, et les performances réelles, fidèles aux appréciations d'Alain Bertaut dans l'excellente revue de l'époque «Moteurs». Sur le «routier» de Monthéry, elle faisait mieux que les Porsche 356 ou Ford Mustang 4700, se rapprochant des Maserati et Ferrari pour la moitié du prix ! La Jaguar E affichée au même tarif avait sur le papier de meilleures performances, mais souffrait d'un «manque d'homogénéité, avec un freinage insuffisant et une boîte de vitesses préhistorique».

## La GT, le bon compromis

Jean-Paul Renaudat est trésorier du Registro Lancia classique et possesseur d'un coupé Flaminia



2

GT, maintenu en parfait état d'origine : «Esthétiquement, je



3

trouve la berline Flaminia trop lourde et trop longue, le coupé Farina trop banal et le Zagato trop tape-à-l'œil. Par contre, je suis béat d'admiration devant les dérivés Touring, purs et dépouillés, pour moi les plus belles voitures d'après-guerre. Peu de voitures de l'époque étaient aussi sophistiquées que la Flaminia, et moins encore étaient construites à la main en aluminium avec une telle qualité de finition.»

## Propriétaire de quatre berlines

Patrick Arnaud possède 4 berlines Flaminia... sur les 7 et 8 répertoriées par le Lancia club France ; il est ainsi devenu le spécialiste de ce modèle. «J'apprécie avant tout ces berlines Flaminia pour leur confort et leur habitabilité, leur qualité de fabrication exceptionnelle et leur raffinement, le silence de fonctionnement, la souplesse et la puissance du V6. Je regrette en revanche que leur complexité impose des frais de restauration dépassant très largement leur cote, autour de 50.000 F, ce qui voue à une mort certaine les rescapées.» ❖