

LANCIA FL



FLAMINIA



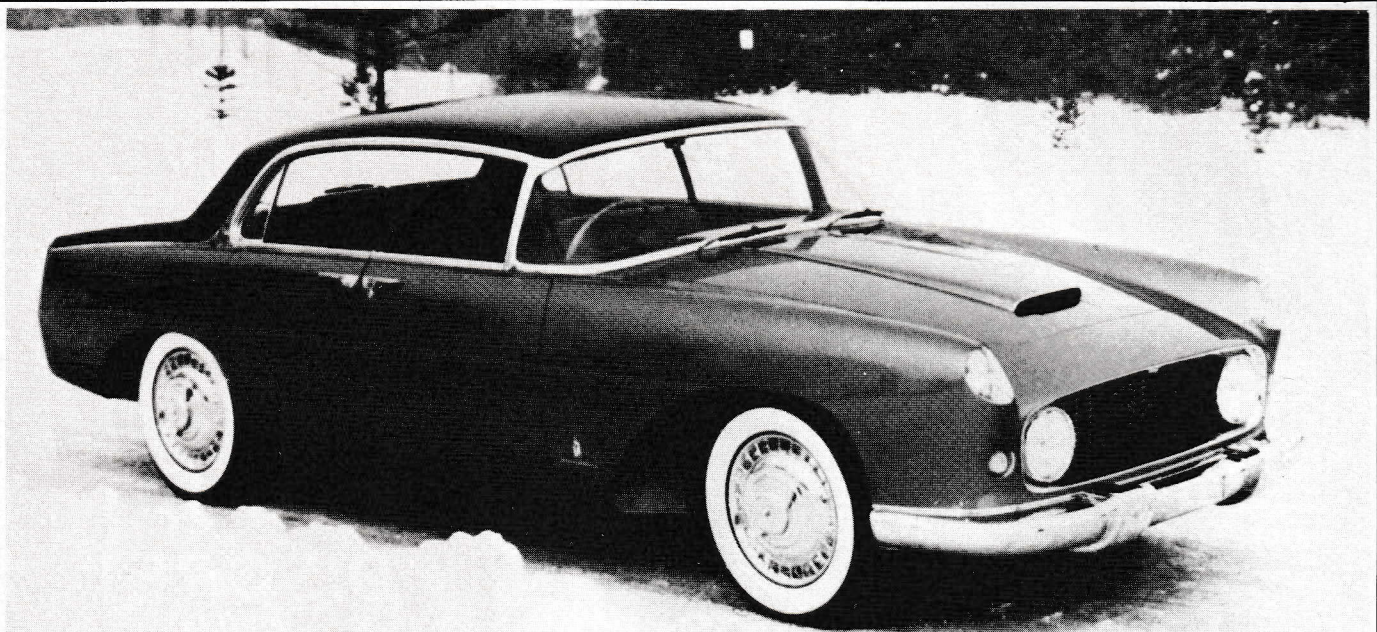
△ La berline Flaminia, un point de repère méconnu dans l'histoire de la carrosserie automobile.

UN CHARME TROP DISCRET

La bonne réputation est une notion imprévisible, soumise aux aléas de la mode, à l'arbitraire de la notoriété, aux humeurs de la mémoire. Certaines voitures historiques sombrent dans l'oubli pendant que des modèles mineurs ont les faveurs du grand public ; le processus est inexorable et incohérent...

La Lancia Flaminia appartient à la race de ces automobiles regardées aujourd'hui avec indifférence. Bien conçues et bien construites, alliant une mécanique raffinée à une esthétique séduisante, les Flaminia réunissaient tous les facteurs propres à intéresser les collectionneurs...

Ne leur manquait-il pas, simplement, une pointe d'arrogance ?



La «Florida» à quatre portes sans pilier central.

Rappeler que les automobiles Lancia ont toujours été estampillées du sceau de l'originalité technique revient à énoncer des truismes...

La Lancia Aurelia, lancée en mai 1950, n'échappait pas à cette règle sacrosainte avec son moteur V6 pimpant et son ensemble boîte-pont à l'arrière.

Seulement, autour de cette mécanique recherchée et équilibrée, dégoulinait une carrosserie fadasse qui faisait de cette berline Aurelia une automobile surdouée mais engoncée dans une livrée terne et triste. Le bon chic bon genre dans tout ce qu'il a d'impersonnel et d'hypocrite !

Car elle cachait bien son jeu l'Aurelia, et Pininfarina l'avait pressenti. Le prestigieux carrossier, encore tout auréolé par le succès de la fabuleuse Cisitalia 202, lui concocta deux versions sportives : un coupé GT (1951) et un spider (1954). Avec ces carrosseries-là, l'Aurelia possédait alors un physique en harmonie avec sa personnalité. Les dirigeants de Lancia étaient également convaincus, dès lors, qu'une mécanique de qualité reste lettre morte si l'esthétique ne suit pas ; ils en tinrent compte pour leur prochain modèle, la Flaminia.

Sicile, avec Taruffi, et aux Mille-Miles avec Alberto Ascari. Le programme des Grands-Prix, démarré fin 54, avec la D.50 est interrompue lui aussi, courant 55 avec la vente des monoplaces à l'écurie... Ferrari. La mort dans l'âme, Lancia a perdu ses fers de lance sportifs mais son budget s'en trouve sensiblement allégé et l'on va pouvoir

moderniser la gamme des voitures de tourisme qui se vendent mal.

L'Appia —coûteuse mais moins confortable qu'une Fiat 1100(!)— est rénovée.

Au salon de Turin 1955, Pininfarina fait une première proposition, en vue du remplacement de l'Aurelia, sous la forme de la «Florida».

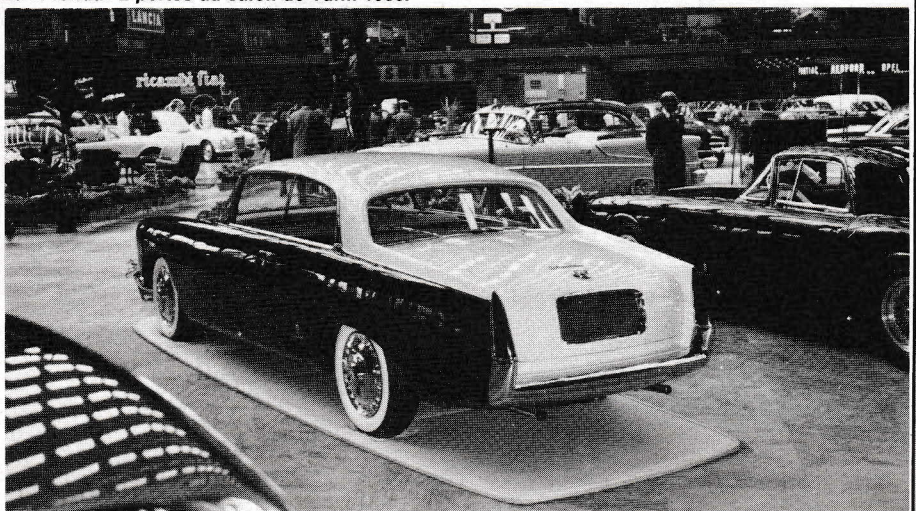


La «Florida» 2 portes au salon de Turin 1955.

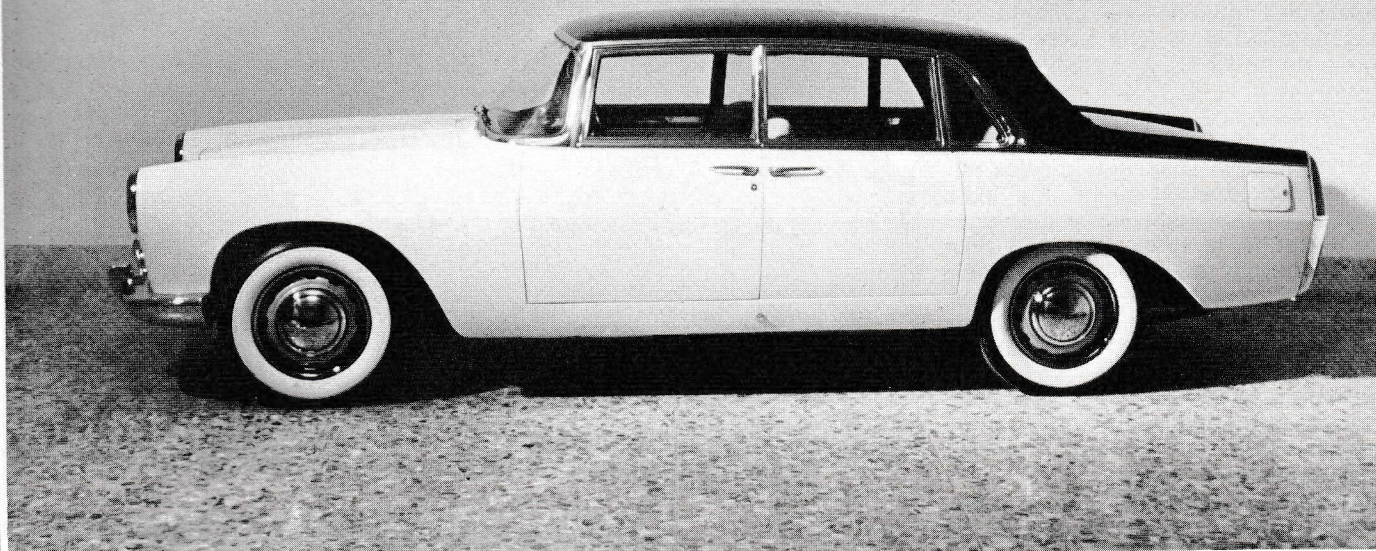
UN CONTEXTE

DÉSOLANT

En 1955, la situation est préoccupante chez Lancia. Gianni Lancia, le fils du fondateur Vincenzo Lancia, se retire de la direction. Antonio Fessia prend les rênes. Pour assainir les finances malades, cet ingénieur doit prendre des mesures énergiques mais déchirantes. Lancia abandonne la compétition. La fantastique D.24 est mise à la retraite anticipée ; cette superbe barquette avait rafflé les trois premières places à la «Panaméricaine» 1953 avec Fangio, Taruffi et Castellotti, elle s'était ensuite imposée, en 1954, en



La Florida, à côté d'une Ferrari 375 America commandée par Giovanni Agnelli.



LA BERLINE

FLAMINIA

La berline Flaminia exposée (en crème et noir) au salon de Turin 1956 reprend les principales caractéristiques stylistiques de la Florida. On renonce simplement aux phares principaux regroupés dans la calandre et à l'absence de pilier central. Mais telle qu'elle va entrer en production, la Flaminia marque une date décisive dans l'histoire de la carrosserie. Voici les grandes lignes de ses caractéristiques :

— les flancs en forme de dièdre qui brisent la monotonie des vastes surfaces dépouillées et qui permettent d'attrapper la lumière selon deux plans différents.

— les surfaces vitrées agrandies par l'emploi de montants fins et à angles acérés.

— le raccordement original du toit plat au coffre grâce au mouvement continu de la tôle par le panneau de custode et l'arête de l'aile arrière; la continuité étant accentuée par le bicolorisme.

Pour antinoniques qu'ils soient, on retrouve une même volonté profonde entre le dessin de Pininfarina pour la Flaminia et celui de Flaminio Bertoni pour la DS 19. L'un et l'autre ont tendu vers un dépouillement des lignes et vers un traitement monolithique des volumes et par là, ils se sont libérés de l'influence américaine qui continuait d'exercer son inspiration sur la production européenne.

Avec la Flaminia, Pininfarina planta le point de départ d'une école classique qui sera développée au sein même de son entreprise... et chez ses concurrents.

La Flaminia du salon de Turin 1956 n'était encore qu'un prototype de pré-

série. La voiture définitive n'apparut qu'au salon de Genève 1957. Le moteur de vitesses se trouvait entièrement synchronisée.



Le profil pur de la Flaminia de série



Le dernier modèle de la Flaminia 2800.

L'architecture mécanique de la Flaminia suit de près le schéma de l'Aurelia. Le moteur est toujours le 6 cylindres en V ouvert à 60° qui a été dessiné, pendant la guerre, par l'ingénieur Francesco de Virgilio mais sa cylindrée est passée à 2,5 litres (elle a successivement été de 1,7 l, 2 l, et 2,2 litres dans l'Aurelia).

On retrouve également sur la Flaminia le beau train arrière constitué d'un essieu de Dion suspendu par des ressorts hélicoïdaux et où se regroupent l'ensemble boîte-pont et l'embrayage. En revanche, la suspension avant est toute nouvelle avec des ressorts hélicoïdaux associés à des trapèzes transversaux triangulés qui assurent un meilleur guidage que la vieille suspension Lancia originale.

Au salon de Genève 1960, la Lancia Flaminia bénéficie d'une amélioration-substantielle en recevant quatre freins à disques Dunlop.

Fin 1963, au salon de Francfort, la Flaminia voit sa cylindrée portée de 2,5 litres à 2,8 litres. La puissance passe alors à 129 ch CUNA et la vitesse maximale est annoncée à 170 km/h.

La berline Flaminia termine discrètement sa carrière au début des années 70. Une carrière qui, il faut le reconnaître, ne fut jamais très florissante au plan commercial. Très bien finie, malgré une certaine austérité, et bien équipée (jusqu'au double essuie-glace sur la lunette arrière), la Flaminia était une voiture chère, plus coûteuse que l'Alfa Romeo 2600 qui était sa principale rivale.

Quelques 4000 unités pour une quinzaine d'années de production, cela reste un chiffre trop modeste...

LE COUPÉ PININFARINA

Au salon de Turin 1957, nouvelle proposition de Pininfarina, sous la forme de la «Florida II». Il s'agit cette fois d'un coupé deux portes établi sur la mécanique de la Flaminia. Un an après, au salon de Turin 1958, la même voiture réapparaît dans sa définition de production. Peu de changements sont intervenus par rapport au prototype.

On a juste monté un pilier central qui ne figurait pas sur la «Florida II». Elle prend alors le nom de «Flaminia Coupé».

Moins originale que celle de la berline, la ligne du coupé est néanmoins plaisante et équilibrée et elle représente un modèle de classicisme. Réalisé sur un empattement raccourci (2,75 m au lieu de 2,87 m), le coupé Flaminia reprend la même mécanique que la berline mais dispose de quelques chevaux supplémentaires (117 ch SAE contre 112). Un an avant la berline, le coupé Pininfarina reçoit des freins à disques à l'avant et à l'arrière.

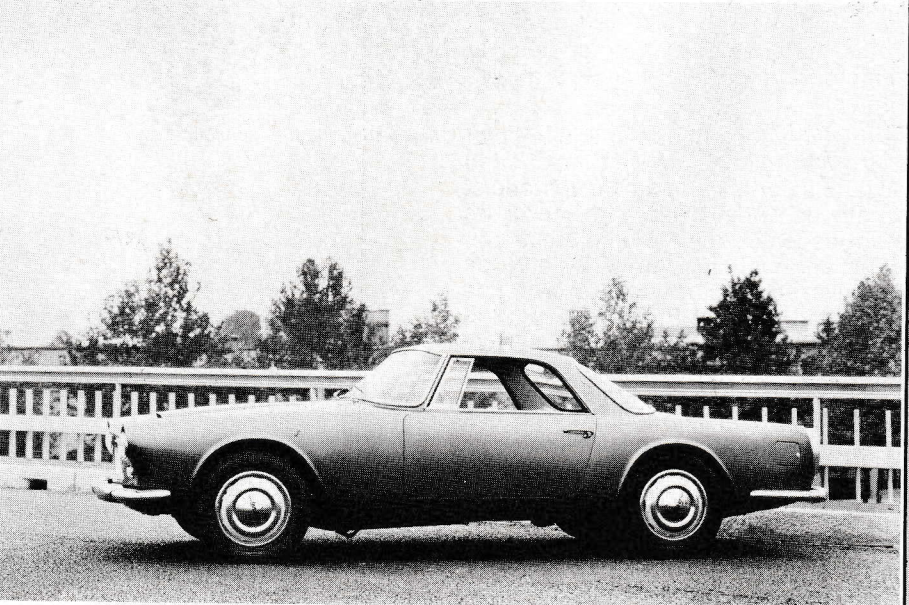
En 1963, le moteur 2,8 litres est octroyé au coupé, en même temps



Le prototype «Florida II» (1957)



Le coupé Pininfarina de série (1958)



Le profil pur de la Flaminia GT (1958)

qu'à la berline mais sa puissance est alors de 140 ch CUNA au lieu de 129. Le coupé Flaminia Pininfarina survivra à ses deux sœurs (GT et Sport) plus

sportives. Trop guindé et un peu lourd, ce coupé avait pour lui une habitabilité et une visibilité généreuses, dignes de celles d'une berline.

LA « FLAMINIA GT »

PAR TOURING

Troisième carrosserie réalisée sur la base mécanique Flaminia : celle de « Touring » lancée en automne 1958. Disons le sans détour et derechef : la Flaminia GT constitue la plus réussie de la gamme. Dès avant la guerre, le carrossier Touring, animé par Felice Bianchi Anderloni, se distinguait par des procédés de fabrication modernes, avec le système « Superleggera » constitué d'un treillis tubulaire habillé d'une peau en aluminium. Pendant ce temps, en France, nos carrossiers adultes travaillaient encore le bois...

Touring traça pour la Flaminia le profil le plus pur et le plus simple que l'on puisse imaginer.

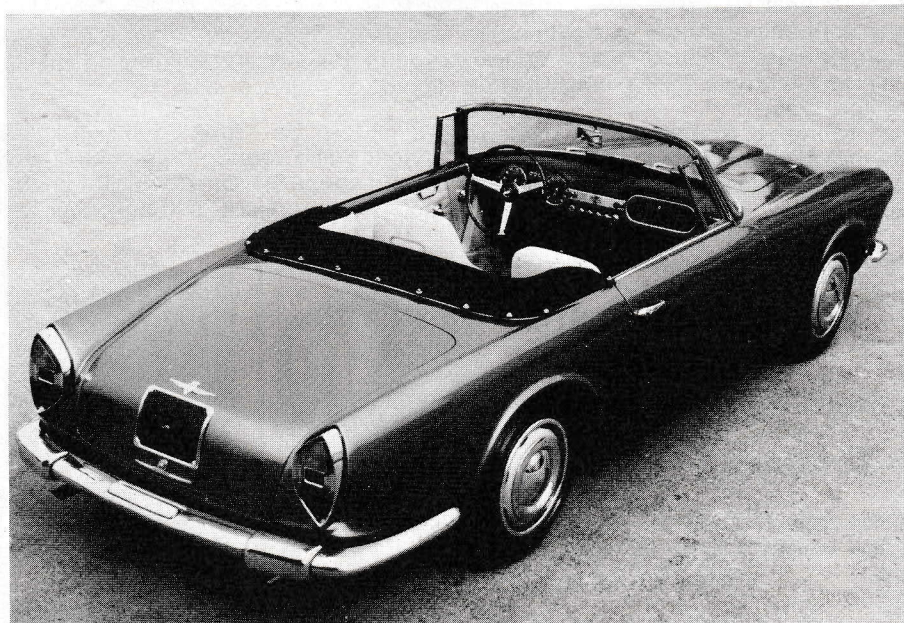
La ceinture de caisse est une ligne droite continue tandis que les flancs lisses à l'infini ne tolèrent pas la moindre décoration, pas l'esquisse d'un pli. Tout l'art de Touring se situe dans le jeu des proportions comme par exemple les noms immenses qui « virilisent » la voiture, construite en aluminium.

On retrouve une perfection comparable à celle de la Maserati 3500 GT du même Touring. Sur la Flaminia GT, une originalité stylistique réside dans le traitement symétrique des feux avant et arrière : les quatre phares prennent place dans un logement trapézoïdal que l'on retrouve à l'arrière.

La mécanique de la Flaminia GT est légèrement poussée par rapport à celle du coupé Pininfarina : 119 ch. à 5100 tr/mn.

En 1963, la Flaminia GT passe en 2,8 litres comme le reste de la gamme. Le gain de puissance est faible, puisqu'elle ne dépasse pas 146 ch à 5400 tr/mn, mais la consommation est plus mesurée. Avec son empattement encore raccourci (2,52m) la Flaminia

Le cabriolet Flaminia dans toute sa pureté



Le dessin original des feux arrière

PRÉPARATION
SUPERPOWER
P & Y. BRUNET
81500 GIROUSSENS
TEL: (63) 33.76.81



P.Y. BRUNET
81500 GIROUSSENS
Tél. 16 (63) 33.76.81

PRÉPARATION - RÉPARATIONS - REMISE EN ÉTAT
tous moteurs USA pour Route, Drags, et Circuit
AUTOMOBILES :

Remise en état de toutes boîtes automatiques USA, stocks importants de toutes pièces détachées neuves et occasions, éléments carrosseries, et mécanique entre autres, pour : **Mustang** de 1965 à 1973 **Buick** de 1953 à 1967 **Oldsmobile** de 1963 à 1967 **Cadillac** de 1954 à 1967 **Chevrolet** de 1953 à 1974 **Ford** de 1953 à 1967. Et diverses marques US dont groupe Chrysler. Important stock de feux AV et AR, enjoliveurs de roues, tableau de bord, pochettes de joints, moteurs pour toutes marques, disponible de suite.

MOTEURS :

Buick 8 cyl. en ligne, V8, 20 HP et Wildcar **Chevrolet** 283, 302, 327, 350, 427 **Oldsmobile** 6 cyl., V8 de 50 à 72 **Cadillac** 1960-67 **Ford** 289, 302, 351, 430, 390, 427 **Pontiac** 455 et 400 **Dodge**, **Plymouth**, **Desoto**, **Chrysler** 6 cyl. latéral et culbuté, V8, 55-56, 331, 318, 340, 360, 383, 383 magnum, 440. En stock disponible de suite toutes pièces Compétition Plymouth. Boîtes automatiques neuves en stock. En stock, chaîne de distributions pour tous modèles US.

Buick 1937 très mauvais état carrosserie, sans carte grise 4.500 F **Corvette Racing** 1961, Top niveau, moteur petit groupe 4 bolts préparée compétition état neuf - 4 freins à disque, pont arrière spécial, jantes BPS, 12 pouces AR, 8 1/2 AV, Voiture tout à fait exceptionnelle **Command-car Dodge** 1942, état armée USA, 26000 km d'origine n'a pas roulé depuis 1945. Arrière de la carrosserie modifié : 6.500 F **Cadillac Eldorado Cabriolet** 1960 toutes options - très beau 80.000 F. **Mustang cabriolet** 1969 et 1967 **2 Corvette** 1958 **Chevrolet** PIC-UP 1972 (vignette utilitaire) très beau V8. Boîte automatique, air conditionné avec petite cellule sur le plateau AR. **Chevrolet** Bel Air 1956, 4 portes sans montants toutes options, très belle, magnifique restauration intérieure, très bon état mécanique 27.000 F. **Chevrolet Vega** Break 1975 18.000 F. **Chevrolet** Sikverado, porte voiture, permis VL, V8, boîte automatique avec treuil électrique. **Ford Mustang Cobra** Shelby 350 GT, 1967, 35.000 F. **Ford Falcon** décapotable 1963 très bon état 16 HP 16.000 F. **Mercury Comète** 1964, coupé 2 portes, très beau 7.000 F. **Chevrolet** coupé 2 portes, bel-air, 1955, V8, automatique. **Dodge** PIC-UP double cabine, accidenté avant gauche, 1955, 6 cyl., culbuté.



Un cabriolet sportif, une brune impressionnante au volant, le calme d'un lac : l'image d'Epinal de l'Italie de la nouvelle vague...

GT a des qualités routières très séduisantes; plus légère et plus compacte que la Flaminia Coupé, elle affiche un comportement beaucoup plus sportif. Il en sera fabriqué 1718 exemplaires de 1959 à 1965.

Le cabriolet apparu au salon de Genève 1960 conserve toute l'élégance du coupé, et semble même encore plus dépouillé.

Mais ainsi vont les fluctuations du goût, la Flaminia convertible n'obtient qu'un succès d'estime; il n'en fut produit que 848 exemplaires de 1960 à 1964 !

Au salon de Turin 1962, Lancia annonce une version plus confortable de son coupé GT. En surélevant l'habitacle, on parvient à transformer ce

modèle en coupé 2 + 2. Hélas ! si l'habitabilité est améliorée, l'équilibre esthétique est en revanche affectée car la lunette arrière plus verticale et les sept centimètres de plus en hauteur perturbent la silhouette. Ce coupé 2 + 2 ne sera d'ailleurs pas un succès commercial : de 1963 à 1965, il n'en sera vendu que 300 unités.

AU MUSÉE DE L'AUTO EN LORRAINE

Parc de La Haye RN4 (Nancy-Toul)

LE DIMANCHE 15 MAI 1983

Sous égide du Comité des Fêtes de la ville de NANCY
Dans le cadre de la fête de l'Auto et de la Moto.

A DES PRIX DE RÉSERVE **RÉALISTES**

VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

DE PLUS DE 50 VÉHICULES
DE COLLECTION ET AUTRES

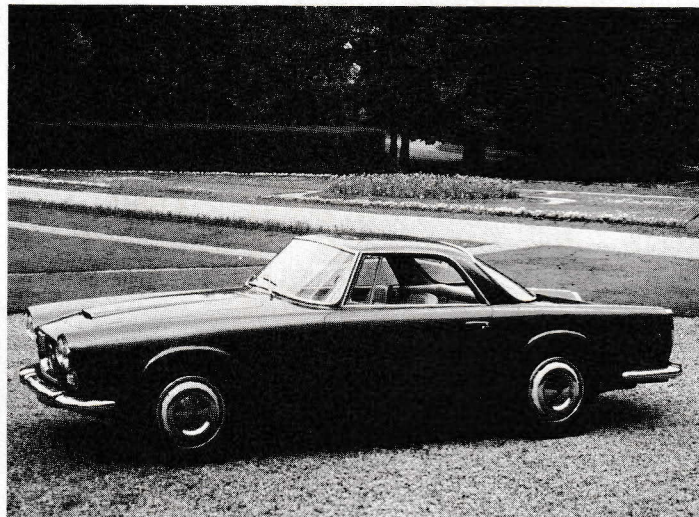
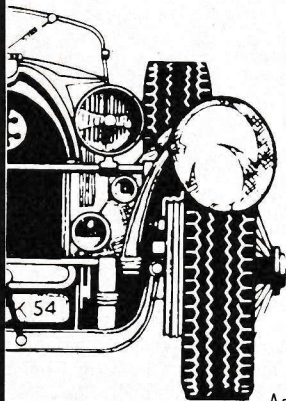
SAMEDI 14 MAI : A partir de 14 h 30

- Exposition des véhicules • bourse d'échange • Foire à la ferraille
- Portes ouvertes de l'Atelier de restauration
- Rétrospective du véhicule 4 x 4 TT.
- Salon du véhicule de loisir.

DIMANCHE 15 : A partir de 10 h
Même programme, plus
championnat de ligue de
véhicules radio-commandés
baptêmes en véhicule 4 x 4

12 h 30 : Déjeuner, buffet
concours en stock-cars

14 h : Début de la vente par
le Ministère de Maître
Jean-Jacques Ferry, Notaire
Associé - 4, rue Saint-Nicolas à Nancy
Téléphone : 16 (8) 337.25.12



La superbe Flaminia GT de Touring (1958)



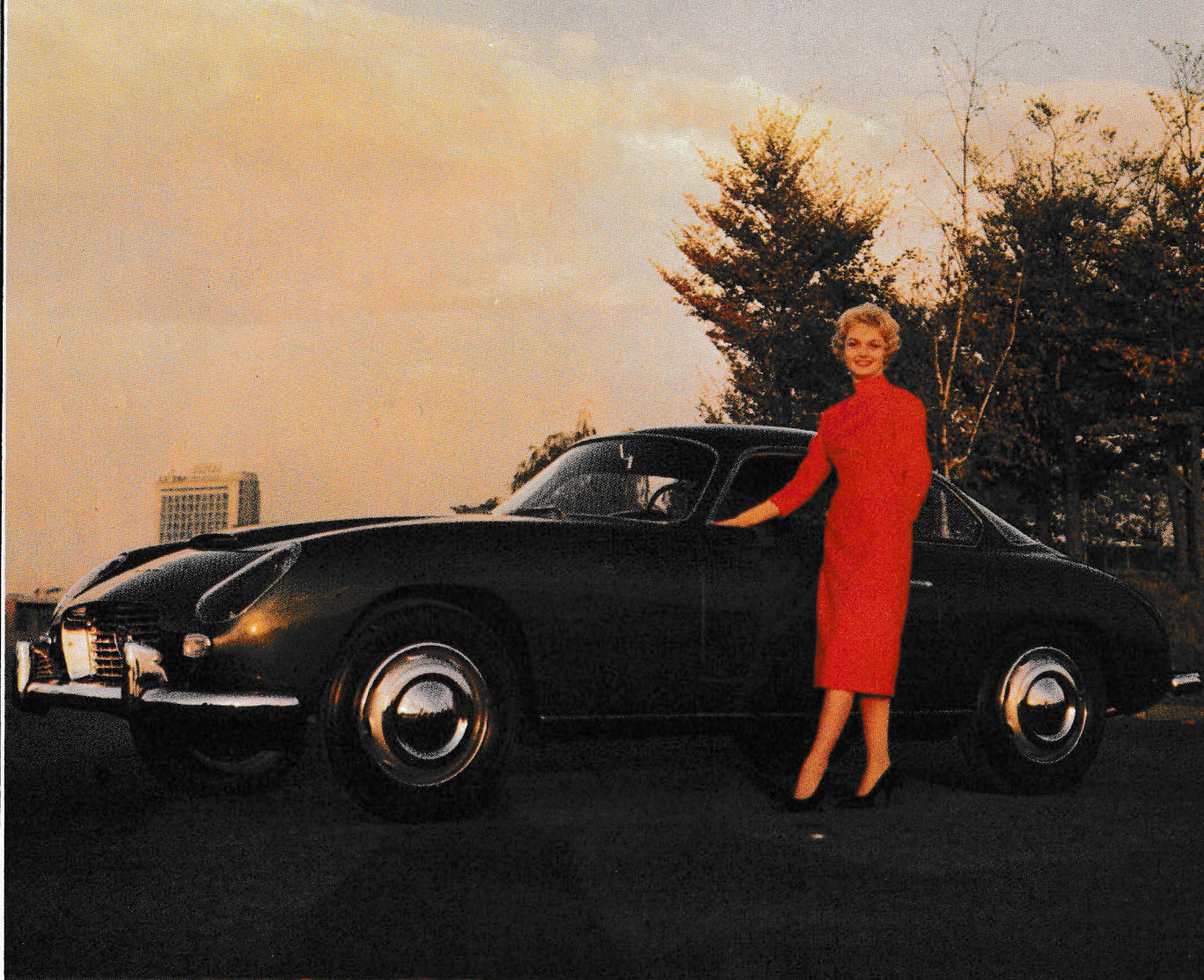
La Flaminia GTL 2 + 2 allongés et (malheureusement) rehaussée (1962)



L'un des derniers coupés 2+2



La Flaminia Supersport (1964)



**LA «FLAMINIA
SPORT» PAR
ZAGATO**

C'est également dans le cadre du salon de Turin 1958 que Zagato révéla sa propre version de la Lancia Flaminia.

Il s'agit d'une berlinette qui, esthétiquement, répond en tous points aux canons Zagato de cette «grande période» où le carrossier Milanais

s'est intéressée aux Maserati A6, Alfa Romeo Giulietta et 1900 et autres Abarth...

Des formes à la fois voluptueuses et brutales, une carrosserie aérodynamique en aluminium, avec le toit à double bulbe, caractérisait le style Zagato des années 50-60.

Sur le plan mécanique, la «Flaminia Sport» a suivi la même évolution que la «Flaminia GT».

119 ch. de 1958 à 1961, 140 ch. en version «3C» de 1961 à 1963 et 146 ch. avec le moteur 2,8 litres. Cependant grâce à un meilleur CX et à un poids

réduit de 80 kg (1200 au lieu de 1280 kg) la Flaminia Sport gagnait une dizaine de Km/h en pointe sur la Flaminia GT, établies toutes les deux sur le même empattement de 2,52 mètres.

Au long de sa carrière, la carrosserie de la Flaminia Sport subit de petites retouches.

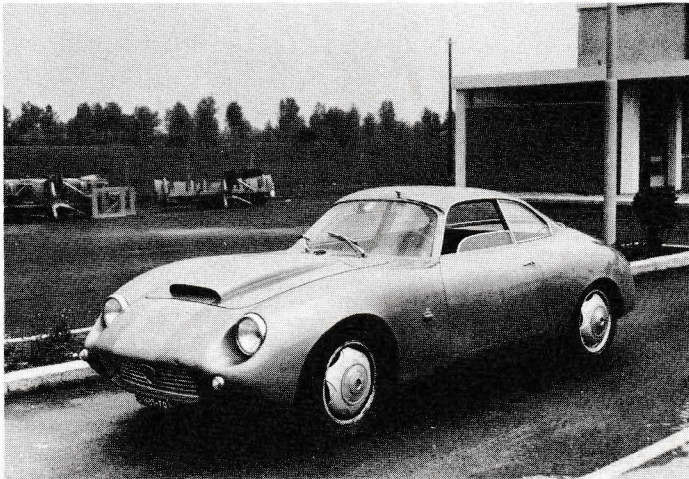
La version «3C» reçut des phares non profilés sous plexiglas, pour améliorer l'éclairage, tandis que l'habitacle devenait moins exigü.

On a parfois vu la Flaminia Sport en compétition mais ce n'était pas là sa vocation d'autant que l'usine n'a

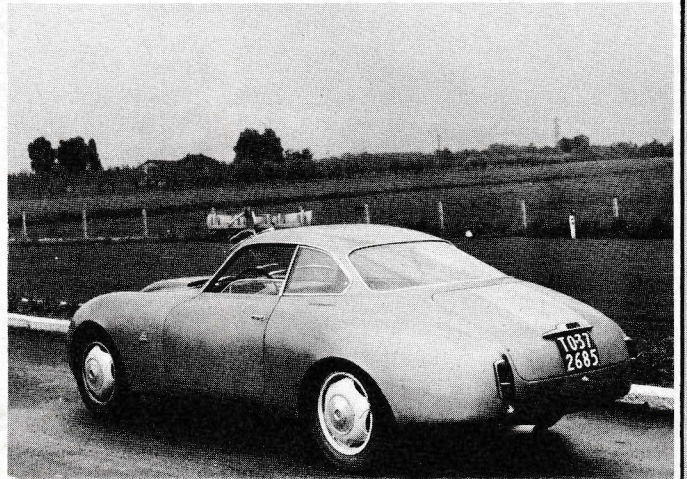


La Flaminia Sport 1958/59 avec ses phares profilés

jamais déployé d'efforts véritables. tr/mn. Allégée à 910 kg, la berlinette place à la Flaminia Super Sport. En
 Préparé par Facetti, le moteur 2,5 litres atteignait près de 230 km/h. dépit de ce vocable racoleur, le gain de
 pouvait fournir jusqu'à 154 ch. à 6500 En 1964, la Flaminia Sport cède la puissance s'avère infime : 148 chevaux



La Flaminia Sport préparée pour la course avec, notamment, ses trois essuie-glace !



La berlinette de compétition.



356
912



914

« LEADER CONVERSION AUTOMOBILE »

2, rue de la Mairie
BONVILLE - GELLAINVILLE
28630 CHARTRES

VENTE PAR CORRESPONDANCE

Toutes pièces de remplacement ou performances :
 jusqu'à 2,5 l, pour tous les modèles VOLKSWAGEN, de 1953 à nos jours, et
 aussi un grand choix de pièces performances pour PORSCHE 356 ABC,
 912 et 914.

Notre catalogue sur demande contre 45 F, en chèque. Tout
 renseignement technique **24 h sur 24 h**, au (37) 35.87.53

TELEX - CCIEL 760 830 HL

Revendeurs : LA CROISIERE VERTE à NICE, FREEWAY à PARIS, JAMES CUSTOM à
 LORIENT et NEWLOOK à BORDEAUX.

au lieu de 146 et une vitesse maximale améliorée qui grimpe de 200 à 210 km/h grâce, essentiellement, à quelques modifications d'ordre aérodynamique. On est revenu aux phares profilés tandis qu'un becquet était ajouté à l'arrière.

Esthétiquement, ces changements me semblent plus discutables car l'ensemble apparaît plus lourd, surtout de 3/4 arrière.

La surface vitrée se trouve sensiblement agrandie surtout grâce au pare-brise plus galbé sur le toit.

La production des Flaminia Sport et Super Sport fut confidentielle, elle se décompose ainsi :

- 199 Flaminia Sport 2,5
 - 174 Flaminia Sport 2,5 « 3C »
 - 70 Flaminia Sport 2,8
 - 150 Flaminia Super Sport
- soit un total de 593 voitures...

CARACTERISTIQUES

MOTEUR : avant refroidi par eau - 6 cylindres en V - Arbre à cannes central.

- **2500** : 2458cm³ (80 x 81,5 mm) 100 ch de CUNA soit 112 ch SAE à 5200tr/mn - 19,5mkg à 3000tr/mn - Compression : 7,8 à 1 - Carburateur Solex double corps.

- à partir de 1963 : 110ch CUNA à 5200tr/mn - 19,2mkg - à 3000tr/mn - Compression : 8,4 à 1.

- **2800** : 2775cm³ (85 x 81,5mm) 129ch CUNA à 5000tr/mn - 23,3mkg à 2500tr/mn - Compression : 9 à 1 - Carburateur double corps.

TRANSMISSION : boîte 4 vitesses - Embayage monidisque à sec (sur demande : Saxomat).

SUSPENSION : roues avant indépendantes, avec ressorts hélicoïdaux - Essieux AR de Dion et ressorts semi-elliptiques.

FREINS : à tambours - Disques à partir de 1960.

DIRECTION : à vis globale.

DIMENSIONS : empattement : 287cm - Voie AV : 136,8cm - Voie AR : 137cm - Longueur : 485,5cm - Largeur : 175cm - Hauteur : 142cm - Poids : 1480kg - Pneumatiques : 165x400 puis 175x400 - Réservoir : 58l.

VITESSE MAXIMALE : 160km/h (2500) - 167km/h (2500 modèle 63) - 170km/h (2800).

GT

Mêmes caractéristiques que la berline, sauf :

- **2500** : 119ch CUNA (soit 131ch SAE) à 5100tr/mn - 19mkg à 3500tr/mn - Compression : 9 à 1 - Carburateur double corps.

- **2500/3C** : 140ch CUNA à 5600tr/mn - 20,7mkg à 3600tr/mn - Compression : 9 à 1 - Trois carburateurs Weber double corps.

- **2800** : 146ch CUNA à 5400tr/mn - 22,8mkg à 3500tr/mn - Compression : 9 à 1 - Trois carburateurs Weber double corps.

DIMENSIONS : empattement : 252cm - Longueur : 450cm (GTL 2+2) - Largeur : 166cm - Hauteur : 128cm (coupé), 130cm (convertible), 137cm (coupé 2+2) - Poids : 1280kg à 1360kg - Convertible : 1400kg - 2+2 : 1420kg

VITESSE MAXIMALE : 180km/h (2500) - 190km/h (2500/3C) - 194km/h (2800).



la deuxième série (Sport 3C) avec phares plus conventionnels mais toujours les bulles sur le toit.



Une des rares Flaminia Sport immatriculée en France



La Flaminia Supersport (1964)

COUPÉ

Même caractéristiques que la berline, sauf :

MOTEUR :

- 2500 : 119ch CUNA soit 131ch SAE à 5100tr/mn - 19mkg à 3500tr/mn - Compression : 9 à 1 - Carburateur double corps.

- 2500/3B : 127ch CUNA à 5600tr/mn - 18,7mkg à 3500tr/mn - Compression : 9 à 1 - Carburateur triple corps.

- 2800 : 140ch CUNA à 5400tr/mn - 22,5mkg à 3000tr/mn - Compression : 9 à 1 - Carburateur triple corps.

DIMENSIONS : empattement : 275cm - Longueur : 468cm - Largeur : 174cm - Hauteur : 142cm - Poids : 1440kg.

VITESSE MAXIMALE : 170km/h (2500) - 178 km/h (2500/3B) - 180km/h (2800).

SPORT

Mêmes caractéristiques que la berline, sauf :

- 2500 : 119ch CUNA (soit 131ch SAE) à 5100tr/mn - 19mkg à 3500tr/mn - Compression : 9 à 1 - Carburateur double corps.

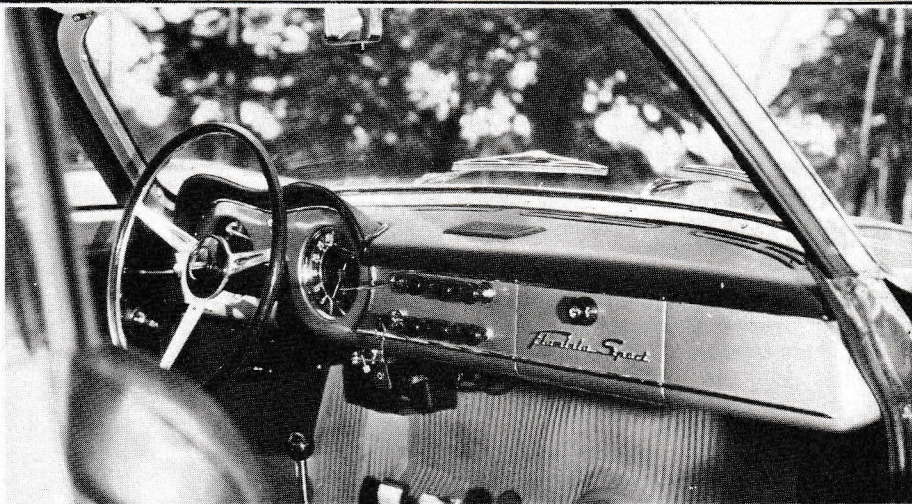
- 2500/3C : 140ch CUNA à 5600tr/mn - 20,7mkg à 3600tr/mn - Compression : 9 à 1 - Compression : 9 à 1. Trois carburateurs Weber double corps.

- 2800 : 146ch CUNA à 5400tr/mn - 22,8mkg à 3500tr/mn - Compression : 9 à 1 - Trois carburateurs Weber double corps - 152ch CUNA à 5600tr/mn.

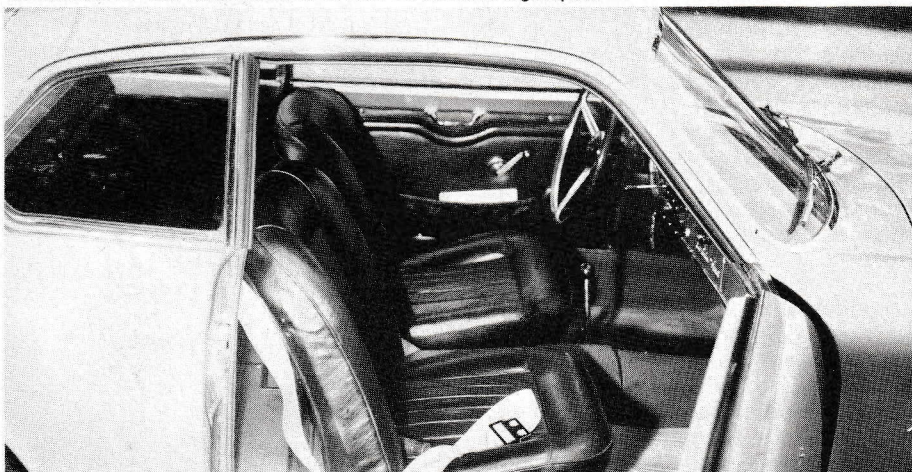
Supersport : 148 à 5900tr/mn - Trois carburateurs Weber double corps.

DIMENSIONS : empattement : 252cm - Longueur : 449,5cm - Largeur : 163cm - Hauteur : 128cm - Poids : 1200kg.

VITESSE MAXIMALE : 190km/h (2500) - 200km/h (2500/3C et 2800) - 210km/h (Supersport).

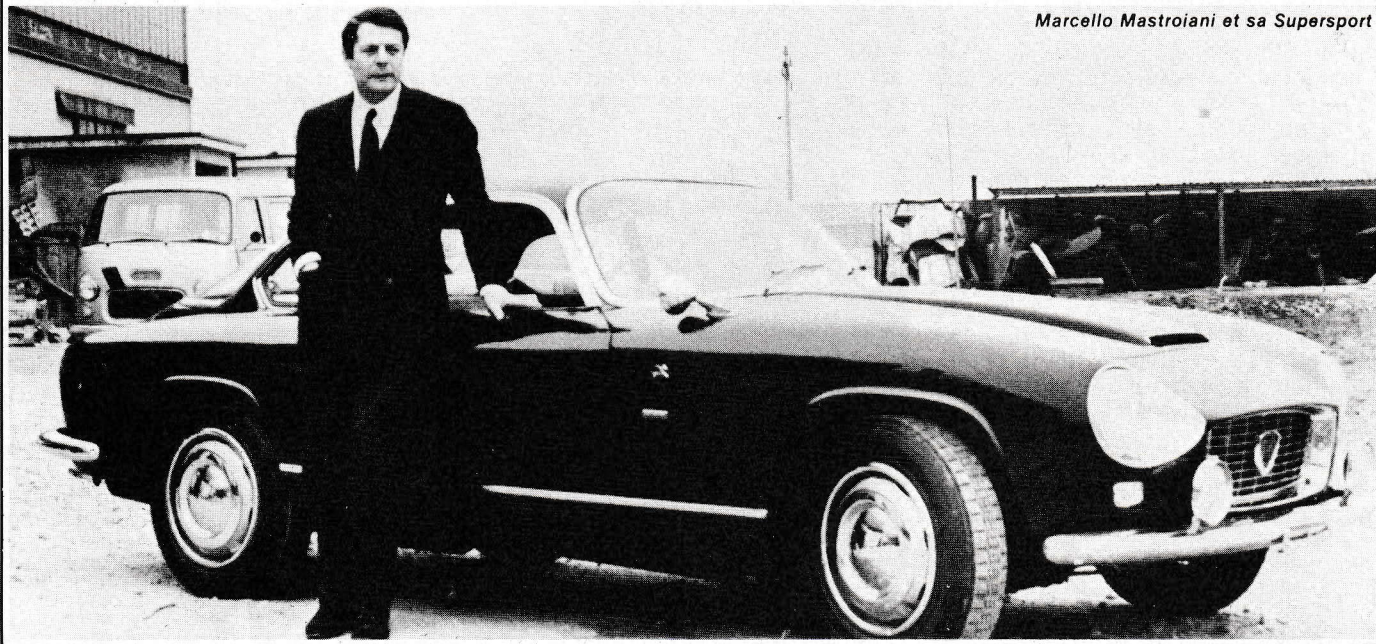


Un tableau de bord fonctionnel avec tous les boutons regroupés.



La deuxième série Faminia Sport avec habitacle plus confortable

Marcello Mastroiani et sa Supersport



Atelier Restauration Automobiles SÉVIGNÉ

Successeur des Etablissements Bernard LAFOND

Alain SEVRIN

- Restauration de véhicules anciens et de prestige

- Entretien

- EMEF - Pompes à eau fabrication, réparation toutes marques

Pièces Ford neuves de 1928 à 1955.

- Parking haute sécurité pour tous vos véhicules

1, rue Branly, 06110 CANNES - LE CANNET - Tél (93) 45.31.28

LES FLAMINIA

SPÉCIALES

La Lancia Flaminia n'inspira guère les carrossiers pour créer des réalisations spéciales. Il est vrai que la gamme de série était déjà suffisamment complète et comportait des versions à la personnalité très typée.

On retiendra cependant six limousines découvrables réalisées par Pininfarina à l'intention de la Présence de la République; des modèles à toit transparent conçus pour la parade mais qui avaient la fâcheuse tendance de chauffer au ralenti...

Raymond Loewy, le célèbre designer américain d'origine française, révéla au salon de Paris 1960, un coupé Flaminia qu'il avait fait fabriquer par les carrossiers Pichon-Parat, à Sens.

Au-delà de son apparence extravagante, ce coupé baptisé «Loraymo» comporte de nombreuses caractéristiques esthétiques intéressantes : une poupe très élégante, des pare-chocs très fins, une grande lunette arrière, aucune ornementation chromée superflue, et un aileron prémonitoire sur le toit...

Pour le salon de Turin 1963, Pininfarina imagine un nouveau coupé Flaminia GT, une voiture élégante et bien proportionnée mais relativement banale. En 1971, un passionné américain a fait l'acquisition de cet exemplaire unique. Il s'agit du Dr. Richard Buckingham, de Mercer Island, dans l'état de Washington.

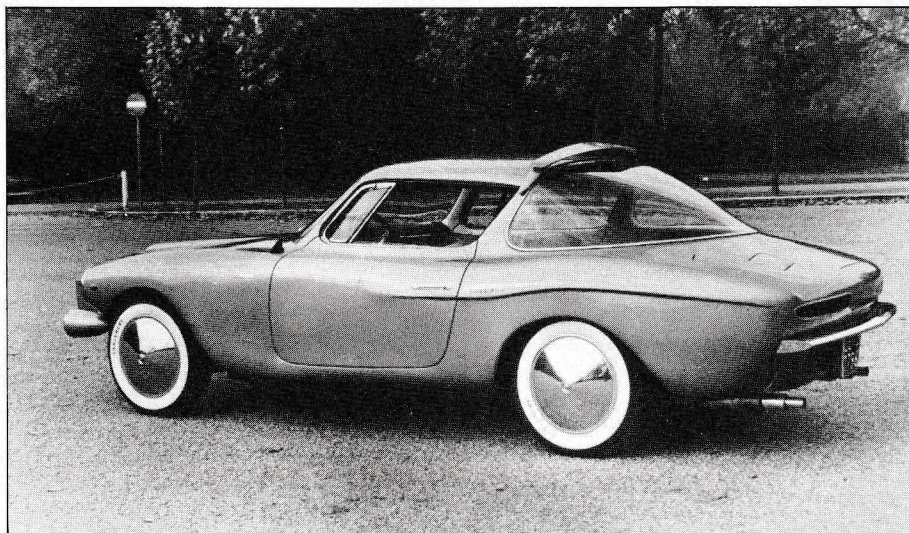
Enfin, au salon de Turin 1969, on retrouva un coupé Flaminia sur le stand Ghia. Appelé «Marica», il constitue un bon exemple du classicisme observé par Tom Tjaarda, styliste d'origine américaine qui a alors pris en charge le style Ghia, après le départ de Giorgetto Giugiaro, occupé à fonder Ital Design.

Les anglo-saxons aiment les Lancia et en particulier les Flaminia. En France, on continue de les regarder avec une souveraine indifférence. On le voit pourtant, ce modèle a offert un choix de carrosseries unique : de la berline originale, à la berlinette sportive de ZAGATO, en passant par le coupé classique de Pininfarina et les GT idéales de Touring. Tous ces modèles étaient en outre servis par une mécanique originale sans être complexe.

Alors un petit effort, quand vous découvrirez une Flaminia poussiéreuse chassez ce vieux réflexe qui vous a toujours fait déplorer : dommage que ce ne soit pas une Ferrari !



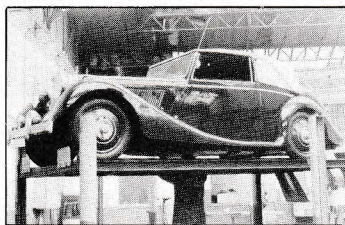
L'étonnant avant de la «Loraymo» de Raymond Loewy (1960)



Des lignes pures et un aileron font de la Loraymo le produit d'un visionnaire.



La très classique Lancia Marica de Ghia (1969)



POTS D'ÉCHAPPEMENT POUR VOITURES DE COLLECTION

Plein Pot à St-Denis - Porte de Paris est équipé d'une ceintreuse permettant de fabriquer sur mesure un nouveau pot pour votre voiture ancienne.

Faites établir un devis gratuit sur présentation du véhicule :

5, rue Danielle Casanova
ST-DENIS 243.59.19

Plein Pot  **SPECIALISTE
ÉCHAPPEMENT
AMORTISSEURS**

EMD



LANCIA FLAMINIA COUPÉ SPÉCIAL

de PININFARINA

ETUDE ET CONSTRUCTION MECANIQUE Jean SOUPER

— Métallisation et rechargement de pièces mécaniques par projection en fusion d'alliages en poudre de métaux nobles effectuée à l'aide d'un chalumeau oxyacétylique.

— Soudure sur aluminium, fonte, etc.
— Surfaçage de culasses, réalésage, rectification de vilebrequin, taillage d'engrenages.

Quel que soit votre problème mécanique,
consultez-nous au (6) 940.24.15
RC. Corbeil A. 7852 18793