

2 Febbraio 1961
Anno VI (n. 62)
Lire 300

QUATTORRUOTE

RIVISTA MENSILE PER GLI AUTOMOBILISTI DI OGGI E DI DOMANI



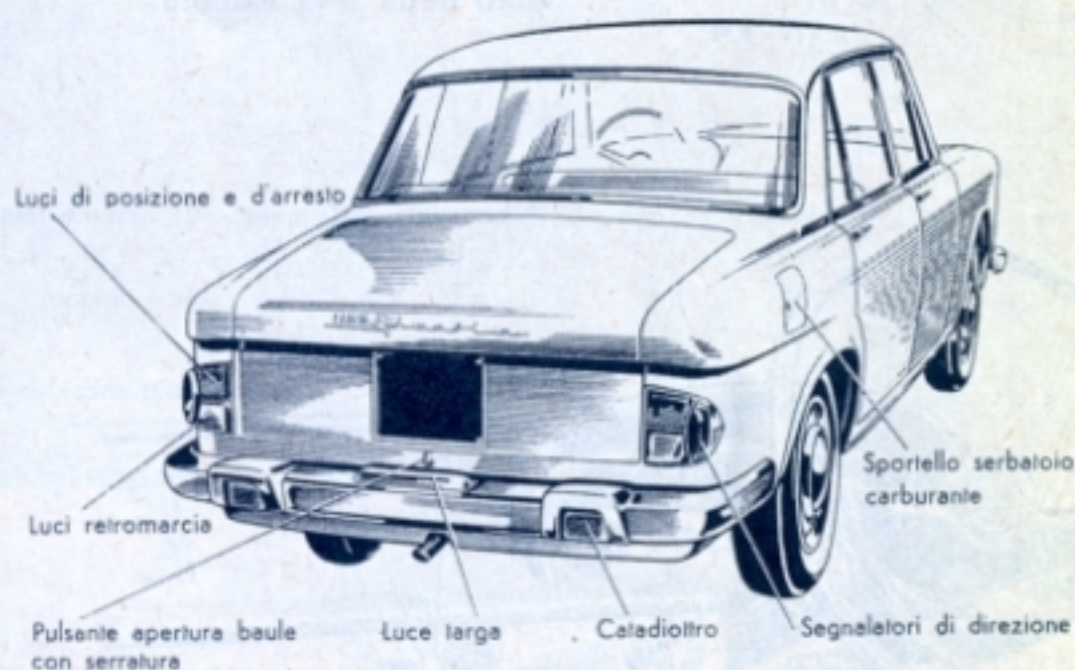
LANCIA "FLAVIA"

Iniziano in questi giorni le prime « consegne » della « Flavia », la 1500 cc. a trazione anteriore, presentata all'ultimo Salone di Torino, che si viene ad inserire nella produzione Lancia fra i 1100 cc. dell'« Appia » e i 2500 cc. della « Flaminia ».

Oggi le consegne di questa vettura, che ha un prezzo di listino di poco superiore a 1.700.000 lire e paga un « bollo » di 38.000 lire all'anno, possono avvenire a oltre quattro mesi dalla stesura del contratto di prenotazione.

La « Flavia » da noi provata è una delle prime prodotte dalla catena (n. telaio 1003) ed era già parzialmente rodada: il suo contachilometri totalizzava circa 4500 km. Naturalmente a queste prime e sommarie impressioni di guida, effettuate su un percorso di circa mille chilometri, faremo seguire, appena ci sarà consegnata la vettura, allo scopo acquistata, una nostra completa prova su strada.



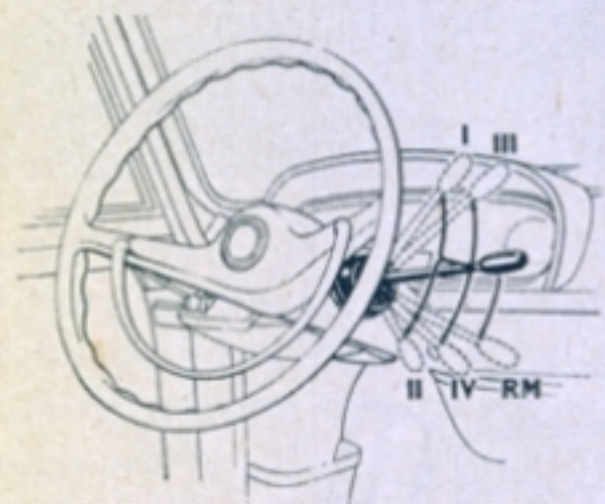
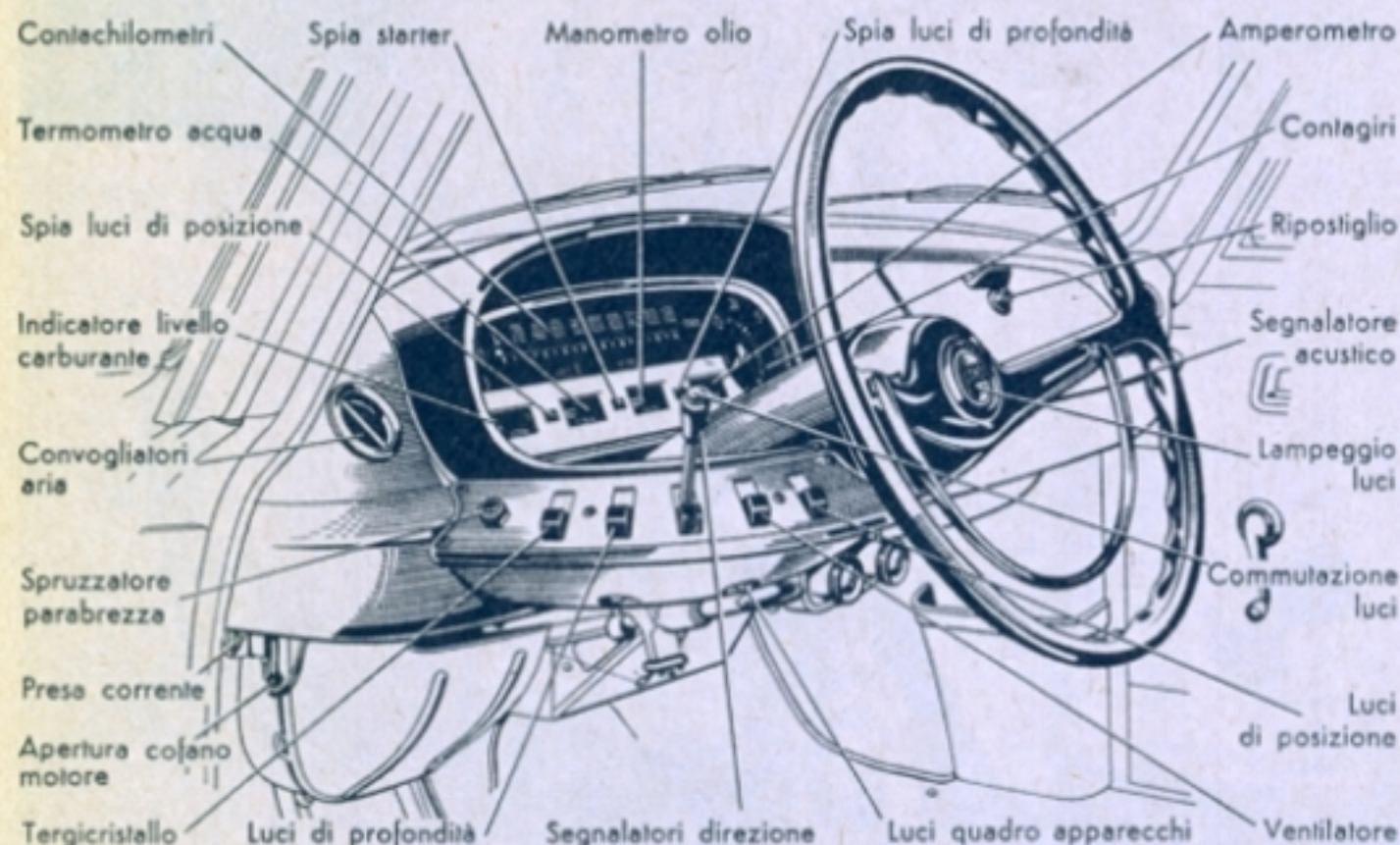


La «Flavia» colpisce prima di tutto per le sue dimensioni: è una vettura piuttosto grande; infatti, paragonandola con un'altra diffusa e conosciuta vettura nazionale di mole superiore alla media, la Fiat «1800-2100», vediamo che è più lunga di 12 centimetri, più alta di 4 (può sembrare meno alta ma questa sensazione è dovuta al fatto che la «Flavia» ha una linea di fiancata piuttosto bassa), è solo meno larga, ma appena di un centimetro.

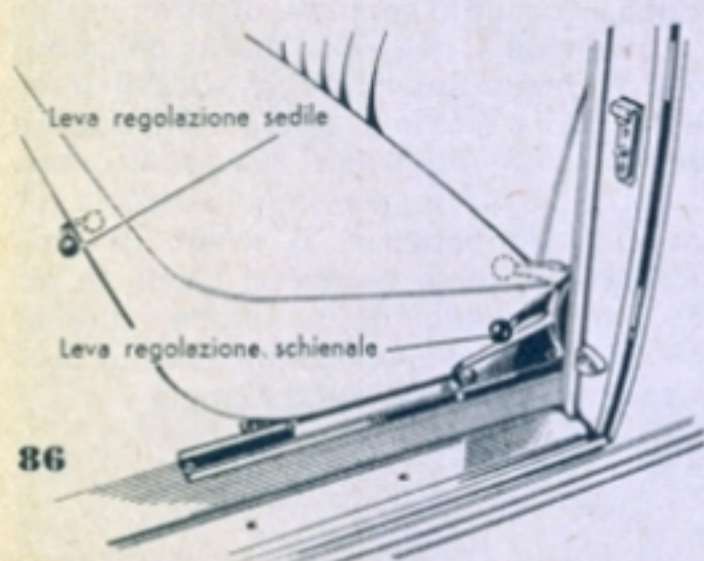
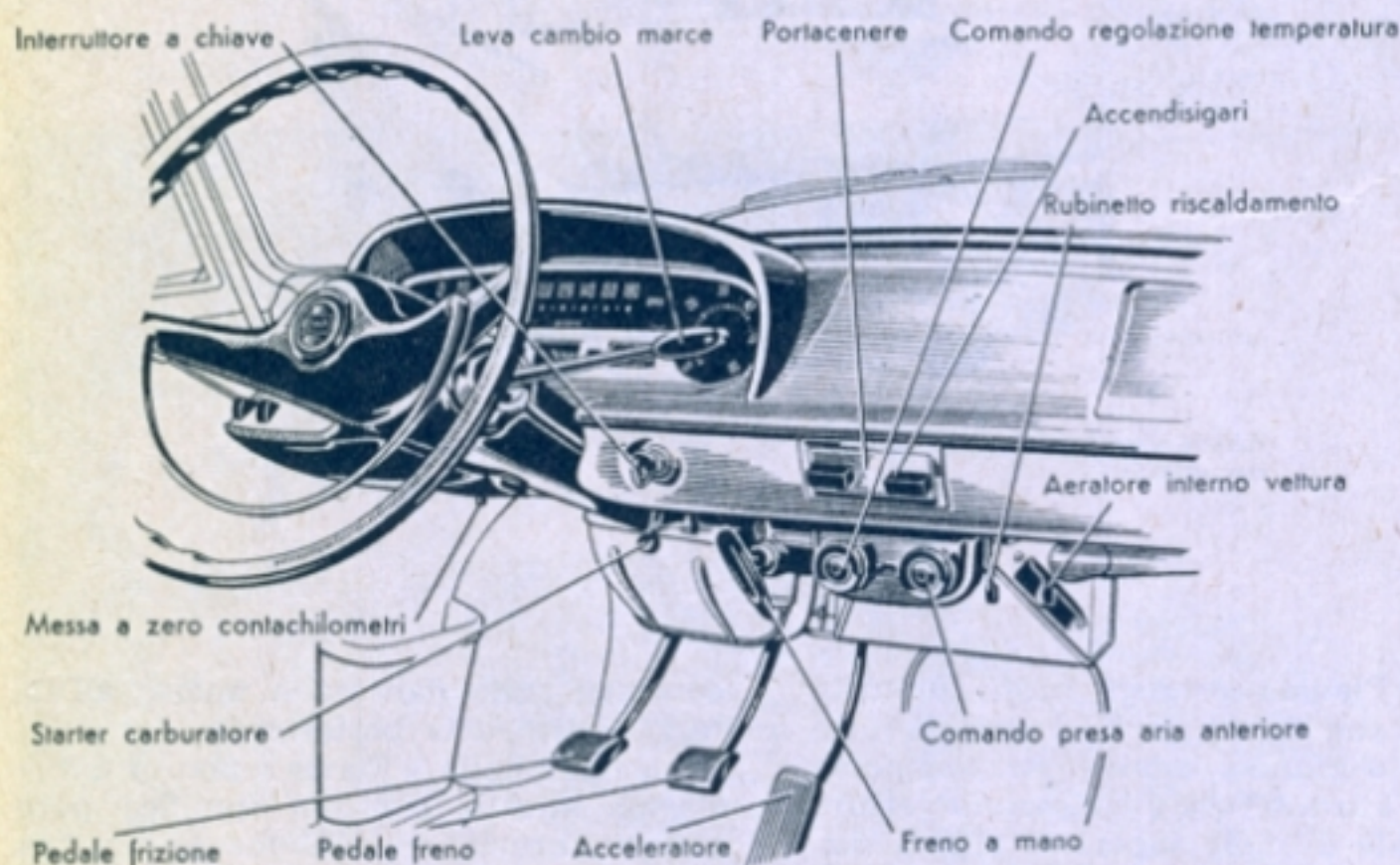
La sua linea è fondamentalmente squadrata, e alle estremità troviamo soluzioni stilistiche inconsuete: nel frontale una presa d'aria sporgente e due coppie di proiettori, e nella coda, a spigoli tondeggianti, una sporgenza che

continua sulla fiancata e muore all'altezza della ruota posteriore.

La linea della «Flavia» non ci entusiasma affatto, ciò non significa però che sia brutta: evidentemente bisogna «farci l'occhio». La Lancia ha quasi sempre dato alle proprie vetture una «linea» fuori dal comune, diremmo quasi «polemica», che con l'andar del tempo si è spesso imposta al gusto del pubblico. La «Flavia» potrà confermare questa tradizione: e se il suo aspetto non ci entusiasma, lo troviamo tuttavia di una certa imponenza. Il grado di finitura invece, forse perché si tratta di un prodotto iniziale della nuova catena, non ha ancora l'elevatissimo livello delle vetture costruite dalla Lancia.

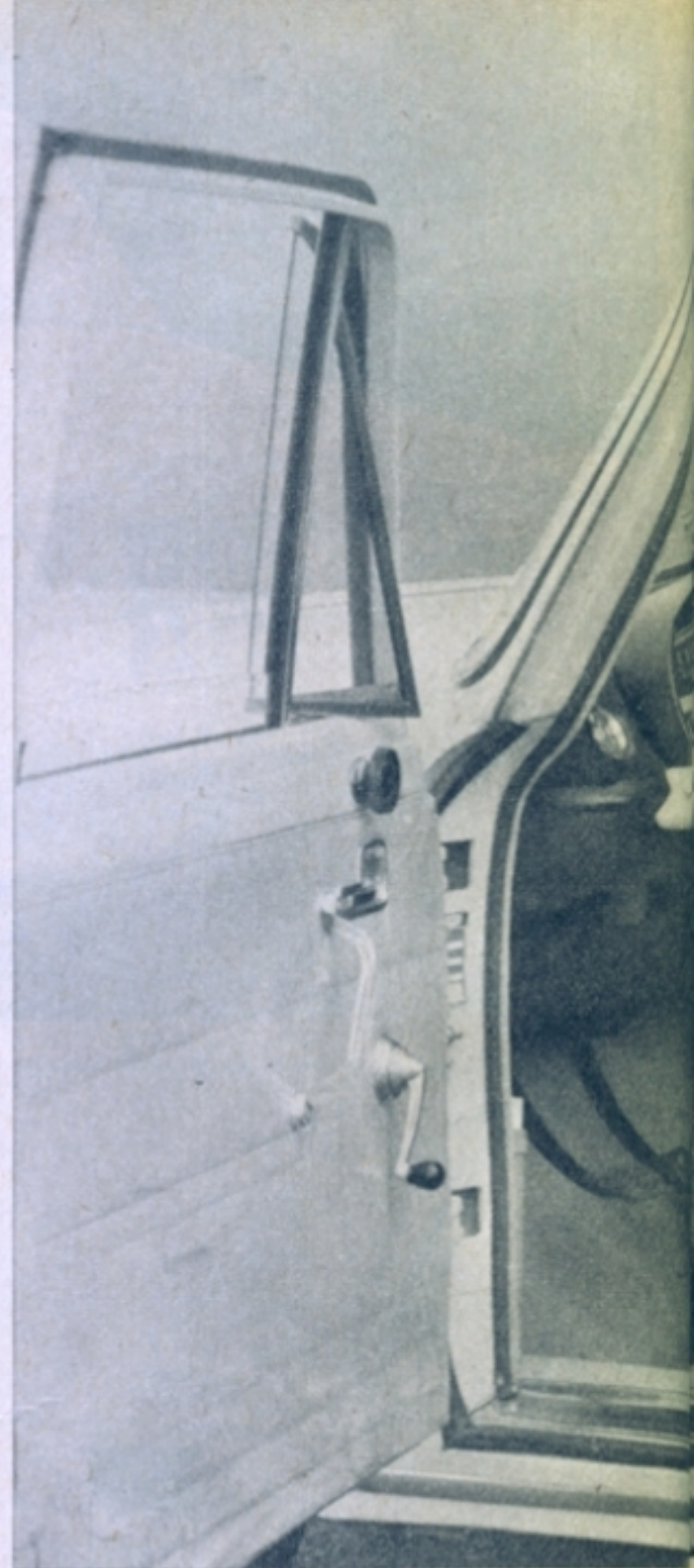
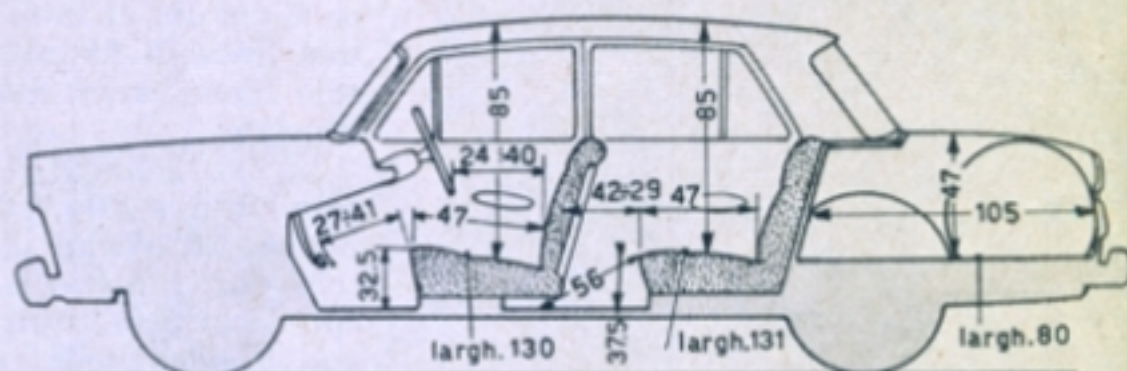


Sopra e sotto l'assieme dei comandi e della strumentazione: nell'uso tutti i comandi, compresa la « tastiera » a lato del volante, si sono dimostrati pratici. A sinistra le varie posizioni della leva cambio.



Le due levette per la regolazione del sedile anteriore.

Le misure interne di abitabilità espresse in centimetri.



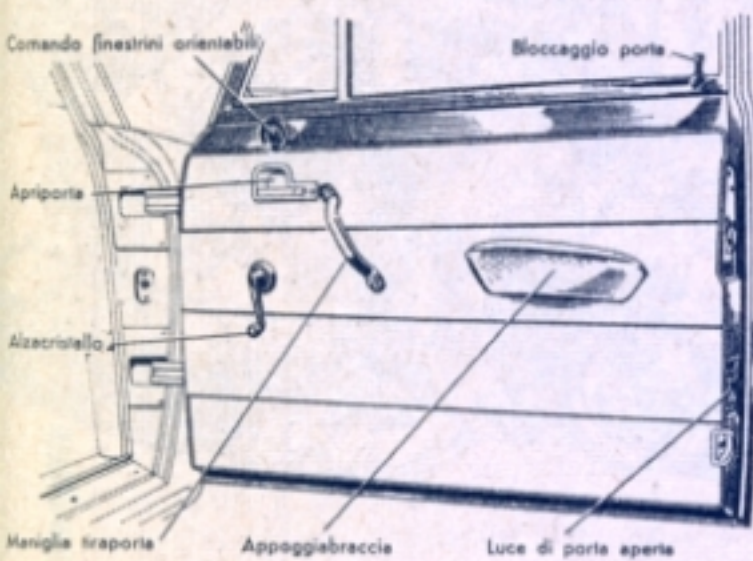
La sua bassa fiancata consente, unitamente all'ampio parabrezza, al guidatore un'ottima visibilità: all'indietro a causa dello specchietto retrovisore la visibilità è piuttosto scarsa in larghezza. L'assetto è comodo e riposante essendo il volante piuttosto basso e avvicinato al pilota. Sui due sedili « a panchina » e senza alcun tunnel sul pavimento (tranne una lieve sporgenza sotto la plancia) la Casa afferma che possono sedersi sei persone. Secondo noi però a fianco del pilota è meglio stia un solo viaggiatore, un secondo lo ostacolerebbe nella guida. Ampio e di forma utilizzabile il vano porta-



bagagli posteriore. La strumentazione e soprattutto i comandi, così abbondanti e funzionali, dimostrano la cura dedicata dal costruttore per questi aspetti. Poiché la dotazione accessori è buona, sorprende la mancanza di attaccapanni e di un bracciolo al centro del sedile posteriore.

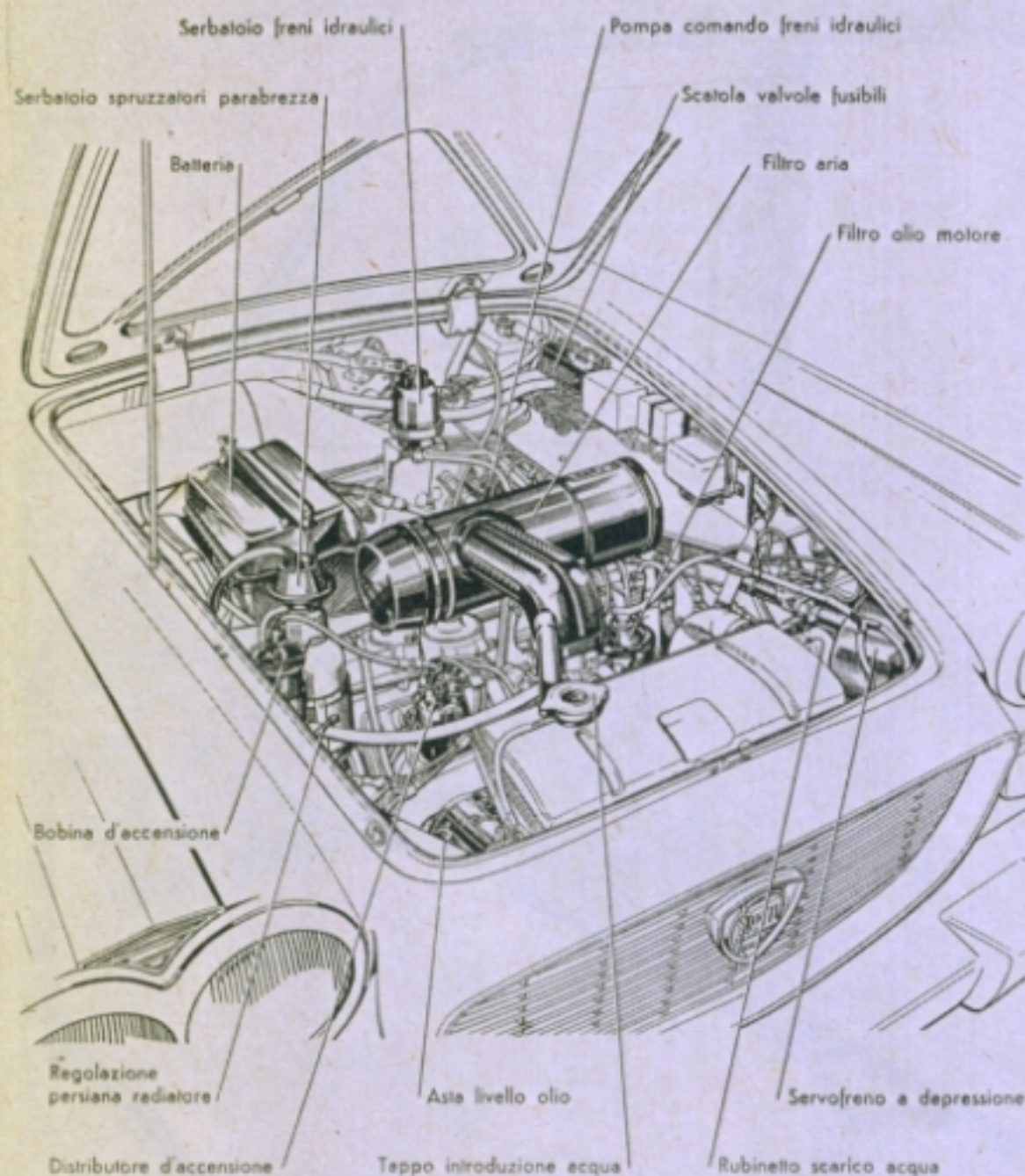
L'abitacolo; dietro lo schienale anteriore sono il portacenere e una tasca portacarte.

Il vano portabagagli, ampio e di forma regolare, consente una buona utilizzazione.



L'interno della portiera anteriore.

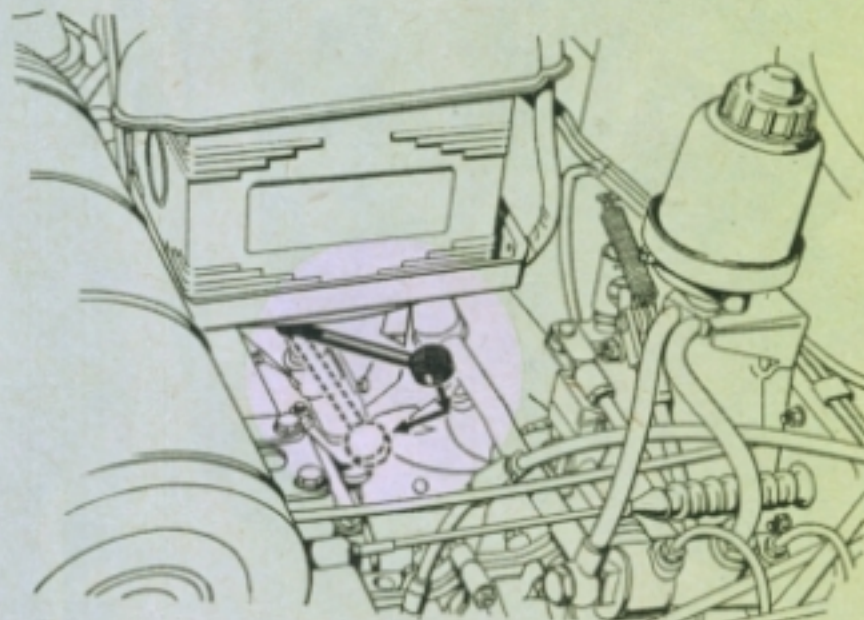




Il vano motore: è illuminato da due lampadine disposte ai lati. Il coperchio è mantenuto aperto con il vecchio sistema della bacchetta.

Dopo un primo rapido e sommario esame dobbiamo concludere che le principali operazioni di piccola manutenzione sono effettuabili con facilità.

Da notare, sotto questo aspetto, oltre il limitatore di sterzata nel caso di montaggio delle catene (ovviamente essendo la vettura a trazione anteriore sono le ruote dell'avantreno che vanno equipaggiate con catene antineve), la persiana parzializzatrice del radiatore, azionata da una levetta all'interno del vano motore anziché col solito sistema Lancia del termostato.



La levetta che attua la riduzione della sterzata delle ruote anteriori quando si montano le catene.

LA TECNICA

Com'è noto l'impostazione tecnica della « Flavia » ripete lo schema della Caproni Camsa F. 11, un prototipo di vettura presentato nel lontano 1947 e progettato dal prof. Fessia, attuale Direttore Tecnico della Lancia: la variante più appariscente è l'applicazione dei freni a disco.

Ricordiamo per sommi capi la tecnica di questa vettura.

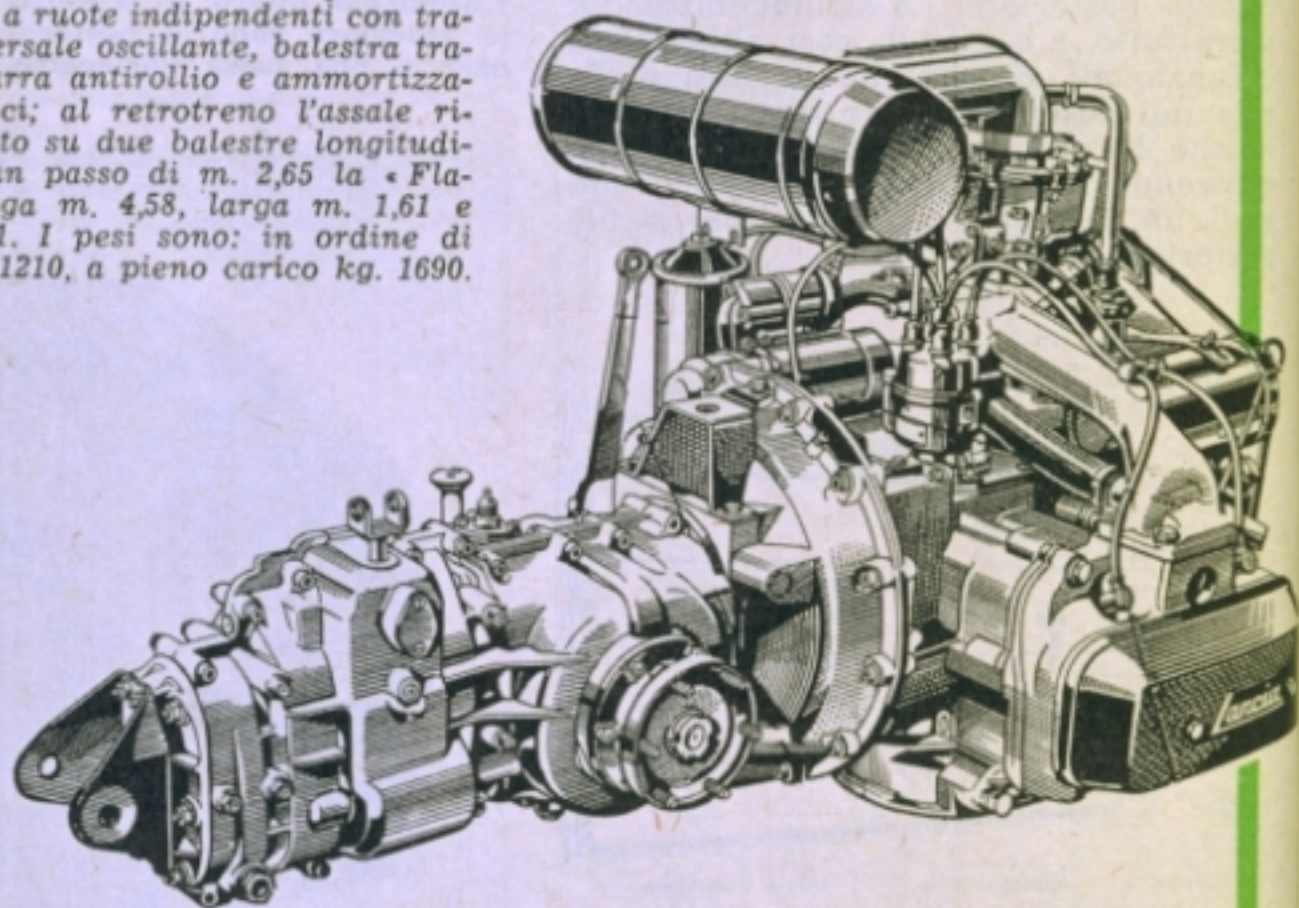
Motore: 4 cilindri contrapposti (alesaggio $\times$ corsa = 82 $\times$ 71 mm.) di 1500 cc.; valvole in testa e camera di scoppio emisferica; rapporto di compressione 8,3:1; potenza massima 78 CV a 5200 giri/minuto. Il raffreddamento è ad acqua con circolazione forzata e parzializzata da termostato; il carburatore è un « compound » invertito Weber 32 DCH 1 oppure Solex C 32 PAIA 3.

La frizione è monodisco a secco con mezzo elastico; il cambio è a quattro rapporti tutti sincronizzati, e con « 4^a » in presa diretta. Lo sterzo è a vite globoidale e rullo.

I freni sono a disco, con servofreno a depressione e comando a doppio circuito idraulico.

Carrozzeria a struttura portante: l'avantreno a ruote indipendenti con trapezio trasversale oscillante, balestra trasversale, barra antirollio e ammortizzatori idraulici; al retrotreno l'assale rigido è basato su due balestre longitudinali. Con un passo di m. 2,65 la « Flavia » è lunga m. 4,58, larga m. 1,61 e alta m. 1,51. I pesi sono: in ordine di marcia kg. 1210, a pieno carico kg. 1690.

Il gruppo motopropulsore della « Flavia » visto dal lato cambio cioè posteriormente.





AL VOLANTE DELLA «FLAVIA»

Oltre la buona visibilità tre sono le qualità che colpiscono chi guida per la prima volta la «Flavia»: la silenziosità di funzionamento del motore e degli organi di trasmissione, la buonissima tenuta in curva e la potente frenata.

Premesso ciò passiamo ad una elencazione più ordinata delle nostre impressioni di guida.

La velocità massima denunciata dal costruttore è di 148 km/h (per una 1500 cc. di queste dimensioni ci pare un buon risultato) e noi in effetti abbiamo cronometrato sull'autostrada, in un solo passaggio, i 147 km/h.

La ripresa, anche se agevolata dalla facilità con cui il motore va fuori giri, è proporzionale sia alla cilindrata del motore che alla mole della vettura: la situazione è migliore nelle tre marce inferiori. I limiti di velocità nella «seconda» e soprattutto nella «terza» sono piuttosto bassi: abbiamo infatti 40 km/h in «prima»; 68 km/h in «seconda» e 96 km/h in «terza». Il consumo normalizzato denunciato dalla Lancia è di 9,9 litri per 100 km.: ciò significa, grosso modo, che procedendo a 100 km/h si percorrono 10 km. con un litro.

Un nostro valore di consumo per un percorso quasi veloce in città e su strada è stato di 9 km/litro: consumo che in rapporto alle condizioni di carico della vettura e alle prestazioni ottenute ci permette di sopporre molto modeste le esigenze di carburante (super) della «Flavia».

Buona la tenuta di strada: in curva il comportamento è sicuro e sottosterzante e solo nelle curve strette abbordate velocemente il volante dimostra con la sua inerzia di essere collegato alle ruote motrici.

Nel comfort di marcia primeggia la già accennata silenziosità di funzionamento; anche le sospensioni ci sono parse confortevoli.

Il motore, oltre i bassi regimi, è brioso, richiede un certo tempo prima di mettersi a regime nelle partenze a freddo, ed è discretamente elastico.

La frizione ha richiesto saltuariamente un innesto attento onde evitare qualche «strappo»; buona, come al solito nelle vetture costruite dalla Lancia, la manovrabilità del cambio (sincronizzato in tutte le marce in avanti).

Lo sterzo, demoltiplicato, ha un ritorno veloce: è piuttosto duro da azionarsi nelle manovre.

Equipaggiata con freni a disco sulle quattro ruote e corredata da servofreno, la «Flavia» gode di una brillante frenata: potente, sicura e senza affievolimenti neppure dopo un uso intenso. Lo sforzo al pedale è minimo tant'è vero che alle basse e alle medie velocità è possibile frenare senza alzare il piede, cioè poggiando il tacco sulla pedana.

A nostro giudizio il comportamento su strada della «Flavia» è soprattutto sicuro, e confortevole, molto adatto a una vettura da turismo.

