

# Italské krásky

&gt;

AUTOS

Do zlatého fondu italské automobilové historie patří dnes už téměř zapomenuté vozy Lancia Flaminia z let 1957 až 1970. Existovaly v pěti základních provedeních - od sedanu přes čtyřmístná a dvoumístná kupé až po kabriolet - z renomovaných karosáren Pininfarina, Touring a Zagato.



Lancia Flaminia slavila premiéru v březnu 1957 v Ženevě, jejím předobrazem byly studie kupé a sedanu s karoseriemi hardtop bez středních sloupků, jež vznikly pod označením Florida v letech 1955 a 1956 ve studiu Pininfarina. Konstrukčně Flaminia navazovala na typ Aurelia vyráběný od jara 1950, měla tedy kapalinou chlazený motor V6 v předí a pohon zadních kol nesených nápravou De Dion, přičemž spojka a čtyřstupňová převodovka byly vzadu, v bloku s rozvodovkou. Ve srovnání s předchozím typem byl objem šesti- válece zvětšen na 2,5 l a jeho výkon vzrostl na 102 k (75 kW). Flaminia dostala novou přední nápravu s dvojicemi nad sebou umístěných příčných trojúhelníkových závěsů a vinutými pružinami, odpružení zadních kol obstarávala podélná listová pera. Zadní brzdy byly umístěny u výstupů hnacích hřídelí z rozvodovky, původně montované bubnové brzdy po pěti stovkách vyrobených vozů nahradily vpředu i vzadu moderní kotoučové brzdy Duplex.

Na rozdíl od již zmíněných stylistických studií měla sériová Flaminia samonosnou čtyřdveřovou

karoserii se středními sloupky, přední i zadní dveře byly zavěšeny vpředu a otvíraly se běžným způsobem. K charakteristickým prvkům patřily ostře řezané linie zadních blatníků a zadní nárazníky vybiňující vzhůru do blatníků, až k trojúhelníkovým zadním svítlům. Při rozvoru náprav 2,87 m byl šestimístný sedan Flaminia dlouhý 4,88 m, vykazoval pohotovostní hmotnost 1410 kg a dosahoval nejvyšší rychlosti 160 km/h.

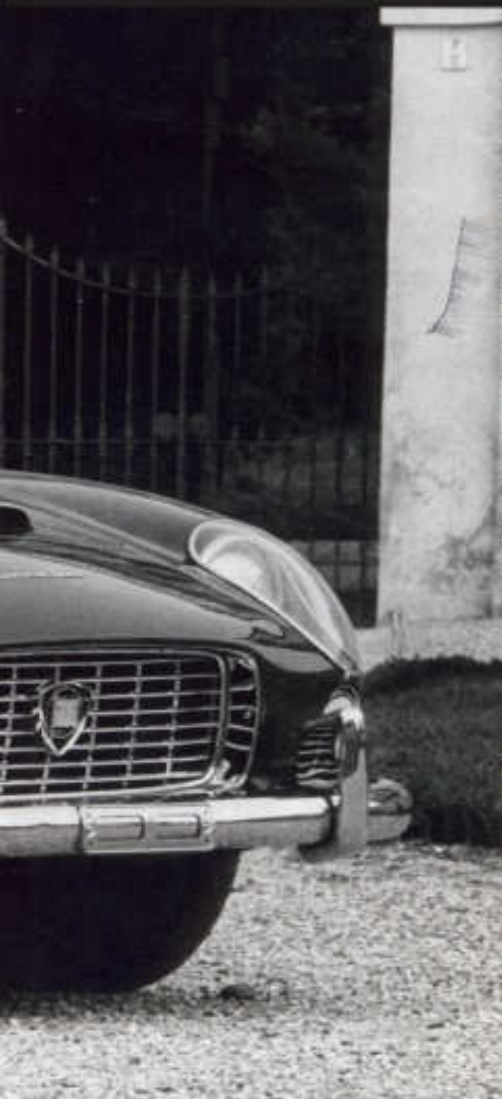
V březnu 1958 představila karosárna Pininfarina v Ženevě další prototyp kupé s označením Florida II postavený na zkráceném podvozku sedanu Flaminia. Nešlo však jen o stylistické cvičení – čtyřmístné kupé Flaminia s karoserií Pininfarina se na podzim 1958 objevilo v Turíně v definitivní podobě a od roku 1959 se vyrábělo a prodávalo v obchodní síti značky Lancia. Není bez zajímavosti, že prototyp kupé z roku 1958 si šéf karosárny Battista Pininfarina oblíbil natolik, že jej používal jako svůj osobní vůz.



*Čtyřmístné kupé Flaminia s karoserií Pininfarina se prodávalo lépe než sedan*



*Dvourmístné aerodynamické kupé Flaminia Sport s hliníkovou karoserií Zagato*



*Lancia Flaminia, prostorný sedan s motorem V6 v předí a pohonem zadních kol*



> Čtyřmístné kupé s rozvorem zkráceným na 2,75 m a celkovou délkou 4,68 m bylo o 60 mm nižší, než sedan. Odlišovalo se nově tvarovanou předí, méně klenutým čelním sklem a zadními nárazníky, pokračujícími vodorovně až k výřezům zadních blatníků, stylistické propojení se sedánem však na první pohled zaručovala linie zadních blatníků navazující – stejně jako u čtyřdveřového vozu – na lem zadního okna. Kupé s karosérií Pininfarina mělo standardně motor V6 o objemu 2,5 l s výkonem zvýšeným na 119 k (88 kW) díky němuž dosahovalo největší rychlosti kolem 170 km/h.

Mezitím v roce 1958 vstoupila do hry i karosárna Touring, jež ve spolupráci s mateřskou automobilkou vytvořila dvourmístné kupé Flaminia GT. Specificky tvarovaná 4,5 m dlouhá karosérie se čtyřmi světlomety a krátkou střechou byla postavena na podvozku s rozvorem zkráceným na 2,52 m a vznikala patentovanou technologií Superleggera, tedy montáží povrchových panelů z hliníkového plechu na prostorový rám z trubek malého průřezu. Hmotnost tohoto jen 1,30 m vysokého kupé nepřevyšovala 1200 kg a atraktivní vůz se šestiválcem 2,5 l o výkonu 119 k (88 kW) flirtoval s rychlostí 180 km/h. V roce 1960 rozšířila karosárna Touring nabídku o dvourmístný kabriolet Flaminia tvarově navazující na kupé GT, opět stavěný na podvozku s rozvorem 2,52 m metodou

2,52 m, její karosérie aerodynamických tvarů však měly výrazněji sportovní charakter. Kupé Flaminia Sport vznikala v kusové výrobě a prakticky každý exemplář se od ostatních odlišoval, někdy v detailech, jindy více. Zpočátku měly tyto vozy konvenčně řešenou předí se svisle umístěnými světlomety s chromovanými rámečky a obdélníkovou maskou, postupně se však přední partie zaoblovala, světlomety byly částečně zapuštěné do blatníků, a u některých vozů dostaly i průhledné aerodynamické kryty. Kupé Flaminia Sport Zagato určená k „ostrému“ sportovnímu nasazení v soutěžích



První verze kompaktního dvourmístného kupé Flaminia Sport s karosérií Zagato

Sedan Flaminia se vyznačoval osobitě tvarovanou zadí s výraznými blatníky



Dvourmístné kupé Lancia Flaminia GT s karosérií Superleggera od firmy Touring



Superleggera, kterou prozrazovaly drobné stylizované nápisy na obou okrajích přední kapoty.

Třetí renomovanou karosárnou, jež se od konce padesátých let podílela na vzniku pestré palety automobilů Lancia Flaminia, byla firma Zagato, kterou proslavily kompaktní sportovní vozy s aerodynamickými, převážně hliníkovými karosériemi. Stejnou cestu zvolila i tentokrát, a tak vzniklo 4,5 m dlouhé a 1,30 m vysoké dvourmístné kupé Flaminia Sport se stylizovanými Z na bocích. Stejně jako Touring i karosárna Zagato použila podvozek typu Flaminia s rozvorem zkráceným na

a závodech na okruzích se obešla bez nárazníků a jejich maska se přestěhovala níže, na spodní okraj zaoblené předí. Aerodynamické kupé s hmotností necelých 1150 kg vybavené motorem 2,5 l o výkonu 119 k (88 kW) dosahovalo díky „dejšímu“ stálému převodu v rozvodovce maximální rychlosti 190 km/h, od roku 1962 nabízená verze s motorem osazeným třemi karburátory Weber a naladěným na výkon 140 k (103 kW) uháněla přes 200 km/h. Stejný motor se montoval i do kabrioletů a kupé Flaminia GT s karosérií Touring, ale v kombinaci s jiným stálým převodem.

V roce 1960, šest měsíců před návštěvou anglické královny Elizabeth II v Itálii, dostala karosárna Pininfarina vládní zakázku na výrobu čtyř reprezentativních otevřených vozů Lancia Flaminia. Jejich základem se stal podvozek typu Flaminia s rozvorem prodlouženým na 3,35 m a vyztuženým rámem z ocelových profilů, motor V6 o objemu 2,5 l měl výkon zvýšený na 140 k (103 kW). Čtyřdveřový otevřený automobil s označením Presidenziale byl dlouhý 5,46 m a ve srovnání se sedánem Flaminia byl také širší (1,89 m místo 1,75 m) a vyšší. Kromě plátěné skládací střechy mohl být opatřen i pevnou odnímatelnou střechou hardtop s průhlednou střední a zadní partií. Impozantní vůz s pohotovostní hmotností nad hranicí 2500 kg dosahoval největší rychlosti 150 km/h, takže mu přišly vhod účinné kotoučové brzdy.

Na jaře 1961, po vyrobení necelých 2700 sedanů první série, byla představena Flaminia druhé série s drobnými úpravami karoserie a motorem 2,5 l s výkonem lehce zvýšeným na 110 k (81 kW). Během roku 1962 vznikla dvanáctikusová série sedanů Flaminia Speciale se šestiválcem naladěným na 140 k (103 kW) a maximální rychlostí 180 km/h. Není bez zajímavosti, že se lépe než sedány prodávala čtyřmístná kupé s karosérií Pininfarina, kterých v první sérii vzniklo asi 3200. Od jara 1961 kupé poháněl dvouapůllitrový mo-

tor v nové úpravě o výkonu 128 k (94 kW), s nímž dosahovalo největší rychlosti 178 km/h.

Novinkou sezony 1963 bylo 2+2místné kupé GTL, které karosárna Touring nabízela souběžně se dvourmístným modelem GT. Na první pohled nebyl rozdíl nijak zvlášť patrný, 2+2místný vůz měl jen lehce prodloužený rozvor na 2,60 m a pozměněný tvar střechy. Oba modely poháněla třikarburátová verze šestiválcce 2,5 l o výkonu 140 k (103 kW), takže uháněly rychlostí až 190 km/h.

V září 1963 byla ve Frankfurtu nad Mohanem představena Lancia Flaminia, třetí série s moto-

Krátká střecha byla typickým prvkem rychlého dvoumístného kupé Flaminia GT



rem V6 převrtaným na 2,8 l. V sedanu dával tento šestiválec výkon 129 k (95 kW), pod kapotou čtyřmístného kupé s karoserií Pininfarina 140 k (103 kW) a v tříkarburátorové verzi montované do kupé a kabrioletů Touring plných 150 k (110 kW). Tři karburátory Weber měl i šestiválec 2,8 l pohánějící dvoumístná kupé Flaminia Sport s karoserií Zagato. V této úpravě vykazoval výkon 146 k (107 kW), už po třech desítkách vyrobených vozů však štafetu převzalo kupé Flaminia Super Sport s nově tvarovanou „useknutou“ zádi karoserie a motorem 2,8 l naladěným na

152 k (112 kW), jež dosahovalo rychlosti až 210 km/h. Do roku 1967 vzniklo 187 těchto atraktivních automobilů, celkový počet aerodynamických kupé Flaminia s karoserií Zagato nepřekročil šest stovek.

Větší šestiválec 2,8 l naladěný na 150 k (110 kW) dostaly samozřejmě i vozy s karoseriemi Touring, zejména tři stovky 2+2místných kupé GTL, asi 170 dvoumístných kupé GT a 180 posledních kabrioletů. Výroba otevřených vozů Flaminia byla ukončena v roce 1964, zatímco malosériová produkce kupé s karoserií Touring

pokračovala o rok déle. Celkem firma Touring karosovala téměř 2900 automobilů Flaminia, z nichž bylo necelých 850 kabrioletů. Vůbec nejspěšnějším modelem této řady bylo čtyřmístné kupé Flaminia karosované firmou Pininfarina – do roku 1967 jich vyjelo do světa přes 5200, včetně asi 1100 exemplářů poháněných od podzimu 1963 větším motorem 2,8 l. Celková produkce sedanů Flaminia zůstala těsně pod hranicí čtyř tisíc vozů, v nabídce však prostorný vůz se šestiválcem 2,8 l figuroval ještě v sezóně 1970. V letech 1963 až 1970 však Flaminia tvořila už jen



▲ *Jeden ze čtyř reprezentačních vozů Flaminia Presidenziale s karoserií Pininfarina*

▼ *V letech 1960 až 1964 vyráběla karosárna Touring úhledné kabriolety Flaminia*

▼ *Čtyřmístné kupé Flaminia třetí série s karoserií Pininfarina a větším motorem 2,8 l*



► třešničku na dortu nabídky své značky, sedanů s motorem 2,8 l se v té době prodalo pouhých šest stovek.

Ve druhé polovině šedesátých let se automobilka Lancia dostala do svízelné finanční situace a její vedení ve spolupráci s italskou vládou hledalo rozumné východisko. Nakonec se v říjnu 1969 stala Lancia součástí koncernu Fiat, který se tehdy zaručil, že tuto tradiční značku zachová.

Jan Tuček

► *Sedan Lancia Flaminia druhé série se v této podobě vyráběl v letech 1961 až 1963*

