



In diesem Foto kommt die wunderbare Harmonie der Linienführung am besten zum Ausdruck. Dünne A- und C-Säulen lassen das Dach gleichsam schweben, die hochgezogenen Alu-Schweller und die über die ganze Wagenlänge laufende Lichtkante machen die Seitenansicht schlank

SEINE MEISTERWERKE fuhr Battista Pininfarina am liebsten selbst. Weithin bekannt ist seine Vorliebe für den schwarzen Lancia Florida II-Prototypen von 1957, den er acht Jahre lang selbst pilotierte. Was dagegen nur wenige wissen: Ein Jahr vor seinem Tod im April 1966 ließ er ein anderes Einzelstück bei der Turiner Zulassungsstelle auf seinen Namen registrieren.

Am anderen Ende der Farbskala angesiedelt, nutzte er fortan einen perlweißen Lancia Flaminia 2800 Speciale als persönlichen Dienstwagen. 9100 Kilometer absolvierte der Firmengründer in dem Coupé, darunter sogar Winterfahrten nach St. Moritz mit aufgezogenen Schneeketten.

Die Begeisterung des Gründers der renommiertesten Carrozzeria der Welt für ausgerechnet diesen Designentwurf lässt sich klar nachvollziehen. So, wie der Florida II (aus dem später das Lancia Flaminia Coupé wurde) mit seinen kleinen Heckflossen die vertikal gegliederte Trapezform begründete, steht auch die Flaminia Speciale für eine völlig neue Ära.

Mit dem horizontal strukturierten, streng geometrisch-kantig geformten Heck startete Pininfarina 1965 eine vollkommen neue Formensprache, die eindrucksvoll im Fiat 130 Coupé von 1971 gipfelte.

Allein die Front des Lancia Speciale, auf den ersten Blick wie vom serienmäßigen 61er Lancia Flavia Coupé entliehen, will nicht recht zur avantgardistischen Heckpartie passen. Vorne rund, hinten eckig: „Das Auto wirkt, als hätte der Designer erst die Schnauze gemacht, wäre einige Jahre in Urlaub gefahren und hätte dann nach ganz

DATEN & FAKTEN

Motor: Sechszylinder-Viertakt-V-Motor (60°), wassergekühlt in Längsrichtung eingebaut, Hubraum 2775 cm³, Leistung 150 PS bei 5400/min, max. Drehmoment 22,7 mkg bei 3500/min, Block und Zylinderkopf aus Leichtmetall, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale, über Duplex-Rollenkette angetriebene Nockenwelle, hängende, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile, Druckumlaufschmierung, drei Doppelvergaser

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 195 km/h

Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie mit vorderem Hilfsrahmen, Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern und Querstabilisator; hinten De Dion-Achse; vier Scheibenbremsen, Zweikreisystem mit Bremskraftverstärker

Clubs: Lancia Club Deutschland, Hubert Enbergs, Tel. 0 23 33/8 87 05, www.LanciaClubDeutschland.de; Lancia Club Vincenzo, Frank Dehler, Tel. 0 76 31/79 98 21, www.lancia-club-vincenzo.com

Literatur: Style Auto Heft 3, Architettura della Carozzeria, Frühjahr 1964 (10 Seiten)

neuem Zeitgeschmack das Heck gestaltet“, sagt Peter Keller vom Schweizer Renommier-Händler Lukas Hüni AG in Zürich.

Beim edelsten aller europäischen Oldtimer-Verkäufer machte das One-Off Zwischenstation auf dem Weg zu seinem neuen Besitzer in Kanada, der neben dieser neu erworbenen Preziose noch einen kostbaren Alfa Romeo 8C 2900 sein Eigen nennt.

Zuvor war der Lancia in den USA stationiert gewesen: Richard E. Buckingham, Mitarbeiter des Instituts für Anästhesie am U.S. Naval Hospital in Bethesda (Maryland), hatte das Coupé 1972 bei einer Turin-Reise in einem Pininfarina-Außenlager entdeckt. Bevor die weiße Schönheit per Alitalia-Flug nach Amerika expediert wurde, revidierte Pininfarina für 235 000 Lire die Kunstleder-Innenausstattung. Die oberen gelb-orangefarbenen Heckleuchtergläser wurden entsprechend der US-Gesetzgebung durch rote Kunststofftrapeze ersetzt.

Die zusätzlichen unteren Lampen, die die Heckansicht nicht zum Guten verändern, hatte schon Battista Pininfarina nachträglich installieren lassen. Sie waren für die Zulassung notwendig geworden, weil die ursprünglichen Leuchten nicht funktionieren. Es waren nur Imitationen für den Auftritt auf dem Turiner Salon 1963, wo der Speciale zum ersten Mal gezeigt wurde – vor Show-Auftritten in Brüssel, Alassio und Cortina d'Ampezzo, für die das Coupé silbermetallisch lackiert und mit runden statt trapezförmigen vorderen Blinkern versehen wurde.

Mittlerweile wieder in seiner Originalfarbe Perlweiß-Metallic strahlend,



Ohne Zusatz-Heckleuchten: Originalentwurf von 1963. Unten Battista Pininfarina (r.) in St. Moritz, die Flaminia trägt Schneeketten. Rechts der Prototyp Florida II von 1957





Unter den feinen Details des Prototypen stechen die doppelten Heckleuchten (Foto rechts) am meisten ins Auge. Der Original-Entwurf hatte nur die oberen Leuchten, für die Straßenzulassung wurden unten die Lampen eines Flavia Coupé nachgerüstet. Sie verschandeln den edlen Rücken

bezaubert die Flaminia beim Live-Kontakt noch mehr als auf Fotos. Durch den hochgezogenen Schweller aus poliertem Aluminium und die über die ganze Länge laufende Lichtkante wirkt die Seitenansicht rank und schlank.

Den Eindruck der Leichtigkeit verstärkt das auf ultradünnen Säulen schwebende Dach. Selbst dieses wirkt durch zwei der Länge nach eingearbeitete Lichtkanten, die sich in den signifikanten Knicken des Kofferraumdeckels verlieren, kleiner, als es tatsächlich ist. Alle Linien an diesem Auto laufen lang und verbinden Schlichtheit mit Raffinesse.

Wer den von Ferrari entliehenen Türgriff betätigt und sich über die polierte Einstiegsleiste schwingt, findet ein ebenso spartanisches und doch luxuriös-hochwertig anmutendes Cockpit vor – wie es das Äußere vermuten lässt.

Die Sitze sind wie der hellblaue Dachhimmel liniert und mit feinem Chromstreifen über den Lehnen verziert. Im Vollholz-Armaturenbrett finden sich die von der Serien-Flaminia bekannten klassischen, wie wertvolle historische Uhren im Stil einer Reverso von Jaeger-Le Coultre wirkenden Instrumente. Auf dem Tachometer stehen mittlerweile 16 691 Originalkilometer.

Der Zeiger der Tankuhr schnellt in die Höhe, wenn der Zündschlüssel gedreht wird. Zum Starten des Motors muss er tief ins Schloss gedrückt werden. Der von Lancia-Konstrukteur Antonio Fessia entworfene V6-Motor startet sofort und gibt ein dumpfes, sonores Brabbeln von sich. Der Sound steigert sich zu einer klangvollen Orchesterprobe, wenn das filigrane

Gaspedal durchgetreten wird. Dem 2,8-Liter-Motor mit drei Doppelvergäsern bescheinigte auto motor und sport-Redakteur Reinhard Seiffert schon Anfang der sechziger Jahre „geradezu dampfmaschinenartige Durchzugskraft“.

Bereits ab rund 900 Touren lässt sich das elastische Triebwerk ohne spürbare Anstrengung hochdrehen. Das Getriebe des Einzelstücks wirkt in kaltem Zustand etwas schwergängig, der zweite Gang lässt sich nur mit Nachdruck einlegen. Auch bei Betriebstemperatur bleibt die Viergang-Schaltung knochig-trocken, erfreut den Fahrer aber mit exakten Schaltungen und Präzision.

In Kurven wartet der auf dem verkürzten Chassis des Touring-Coupés (Radstand 2520 mm) aufgebaute Prototyp mit einem sehr leichtfüßigen Fahrverhalten auf. Er nimmt Biegungen neutral und zeigt weder ausgeprägtes Unter- noch Übersteuern – der ausgeglichenen Achslastverteilung sei Dank. Ursache ist die Transaxel-Konstruktion, bei der Kupplung und Getriebe mit dem Achsantrieb an der De Dion-Hinterachse verblockt sind.

Allein im Grenzbereich wird eine sanfte Übersteuerneigung spürbar. Mit der leichtgängigen Lenkung ist diese aber einfach zu korrigieren. Schon auto motor und sport-Tester Seiffert hatte der Flaminia aufgrund ihres ausgeglichenden Kurvenverhaltens einen Superlativ zugedacht – er kürte das Touring-Coupé zum „bestliegenden Seriensportwagen“ des Jahres 1960.

Insgesamt wirkt das Einzelstück noch eine Spur leichtfüßiger und agiler als andere bisher vom Autor gefah-

rene Touring-Exemplare. „Weil das Auto für den Firmenchef persönlich gedacht war“, vermutet Hüni-Mitarbeiter Keller, „haben sich wahrscheinlich alle besondere Mühe gegeben und handverlesene Teile eingebaut.“

Bemerkenswert an dem Einzelstück ist auch die Fertigungsqualität, weit besser als damals bei Showcars üblich. Selbst der Komfort kommt nicht zu kurz. Bis auf einen durchgesessenen Fahrersitz – von hinten drückt sich eine Metallleiste zwischen Polster und Lehne – lässt sich der Flaminia nicht am Zeug flicken.

Gut gedämpft sei die Federung, gleichzeitig ausreichend weich und „unter allen Umständen komfortabel“, urteilte schon der zeitgenössische Autotester Paul Frère; nichts Anderes lässt sich über das Einzelstück sagen. Beim Preis unterscheidet es sich allerdings deutlich.

Der glückliche neue Besitzer aus Kanada hätte sich dafür auch einen Ferrari 250 GT Lusso in die Garage stellen können. Wie gut, dass es für Designfans eine billigere Alternative gibt.

Für ein Zwanzigstel des Preises werden schöne Exemplare des von 1969 bis 1973 gebauten Lancia Flavia 2000 Coupés angeboten.

Mit dem exquisiten Flaminia-One-Off hat es das einzigartige Designmerkmal gemein, das seinen Platz unter den All-Time-Greats im Designhimmel garantiert: Den wunderbaren, entlang zweier Bügelfalten nach innen abknickenden Kofferraumdeckel, den Battista Pininfarina so liebte.

TEXT: **Bernd Wieland**
FOTOS: **Reinhard Schmid**