

Lancia Flavia Bosato

**LANCIA FLAVIA "HF SQUADRA CORSE" Motori elaborati da Almo Bosato**  
Dati storici provenienti da schede di sala prova e appunti dai quaderni motoristi.



- **1961 – Motore tipo 815.00** - Elaborato nella categoria "Turismo gruppo 2" dell'annesso J, quest'unità è impiegata sulla Flavia Berlina nella stagione 1962 da Frescobaldi. A novembre s'inizia con la prova al banco della versione originale del motore che terminò dopo due evoluzioni, a dicembre, con la versione potenziata.  
*A. 83 mm x C. 71 mm = 1.537 c.c. 1 Solex c32 d.c. r.c. 10, 2:1, Pot. 91, 5 hp a 6.500 g/l, Coppia 12, 07 kgm a 5.000 g/l.*
- **1962 – Motore tipo 815.100** – Nel mese d'ottobre Bosato inizia lo sviluppo ed elaborazione di questo propulsore, nella categoria "Turismo gruppo 2". Quest'unità è montata per la prima volta sui "coupé Pininfarina". A fine novembre fu deliberata la versione per il "Rally Montecarlo 1963".  
*A. 83mm x C. 71mm = 1.537 c.c., 2 Solex 35 PII D.C., r.c. 10, 2:1, Pot. 114 hp a 6.500 g/l, Coppia 14, 62 kgm a 5.000 g/l.*
- **1963 – Motore tipo 815.100 Evoluzione** – Nel primo trimestre dell'anno in corso è ulteriormente sviluppato per la partecipazione della scuderia "HF" al nuovo campionato europeo turismo (ETCC), e ad altre corse fra cui il "VII Gran Premio Internacional de Turismo" in Argentina. Le vetture sono indifferentemente dei "coupé Pininfarina" o "sport Zagato". Le principali modifiche riguardano: pistoni Mondial, alesatura dei carburatori per farfalle 40 mm, gruppo volano/frizione alleggerito e alberi a camme di nuovo profilo.  
*A. 83 mm x C. 71 mm = 1.537 c.c. 2 Solex 35/40 PII d.c. r.c. 10,7:1, Pot. 121 hp a 6.500 g/l, Coppia 14, 83 kgm a 5.000 g/l.*
- **1963 – Motore tipo 815.300** – Il 15 Ottobre 1963 Viene provato al banco il primo motore della nuova Flavia Coupé 1.800 in allestimento originale per studiarne il comportamento e per avere una base per lo sviluppo. Alla fiche d'omologazione della coupé e della sport, vengono da subito incluse alcune deroghe, quali l'alimentazione singola con nuovi Weber 40 DCNL, impianto di scarico completo tipo 1.500 gruppo II ed altri accessori, onde preservarne la competitività in vista dei futuri impegni internazionali. Quest'omologazione tuttavia entrerà in vigore dopo Gennaio '64 perciò non si potrà applicare per il Rally di Montecarlo 1964; la squadra è così costretta a correre con un allestimento meno spinto dell'anno precedente, in particolare utilizzando l'alimentazione con un solo carburatore doppio corpo Solex.

Lancia Flavia Bosato

*A. 88 mm x C. 74 mm = 1.800 c.c. 1 Solex C32 PAIA 8 d.c. R.C. :9; 1, Pot. 100 hp a 5.500 g/l, Coppia 15, 5 kgm a 3.250 g/l.*

- *1964 – Motori tipo 815.300 Evoluzione e 815.500 – Sono i motori derivati dall'omologazione di cui sopra, destinati soprattutto alla partecipazione nei rallies internazionali con la coupé, e nell'ETCC con la sport. Lo sviluppo comprende nuove camme, rapporto di compressione più elevato, valvole maggiorate e l'alleggerimento completo delle masse alterne.  
A. 88 mm x C. 74 mm = 1.800 c.c. 2 Weber 40 DCNL d.c. con farfalle 42 mm, R.C. 10,77: 1, Pot. 135 hp a 6.000 g/l, Coppia 18, 3 kgm a 4.000 g/l.*
- *1964 – Motore tipo 815.500 prototipo 2.000 "Targa Florio" – Motore sviluppato da Febbraio '64 per essere montato sul prototipo guidato da Cella e Trautmann. In gara ci fu un surriscaldamento che portò la vettura al ritiro, dopo aver fatto comunque segnare il miglior tempo sul giro della sua classe: 45 minuti. Si pensi che all'epoca, la Cobra di Gurney girerà in 42 minuti.  
A. 88 mm x C. 80 mm = 1.946 c.c. 2 Weber 40 DCNL d.c., r.c. 10,6 :1, Pot. 145 hp a 6.000 g/l, Coppia 19,29 kgm a 4.000 g/l.*
- *1964 – Motore tipo 815.500 prototipo 2.000 "Tour de Corse" – Motore evoluzione per impiego del prototipo al Tour de Corse.  
A. 88,6 mm x C. 80 mm = 1.973 c.c. 2 Weber 40 DCNL con farfalle 42 mm, r.c. 10,29: 1, Pot. 145 hp a 6.000 g/l, Coppia 19,9 kgm a 4.000 g/l.*
- *1965 – Motore tipo 815.500 Evoluzione 1 – Evoluzione specifica per l'impiego in pista sulle sport. Le modifiche riguardano nuove camme, nuove valvole e sedi, scarico libero con uscita sotto porta pilota e tolleranze differenti per gli organi interni.  
A. 88 mm x C. 74 mm = 1.800 c.c. 2 Weber 40 DCNL con farfalle 42 mm, r.c. 10,47: 1, Pot. 148 hp a 7.000 g/l, Coppia 17,81 kgm a 5.000 g/l.*
- *1966 – Motore tipo 815.500 prototipo 2.000 "Rally dei fiori" – Motore derivato dal prototipo Zagato del 1964 ma con gli aggiornamenti del tipo 1.800 da pista dell'anno precedente. In assoluto il motore più potente sviluppato da Bosato per la Flavia. Fu necessario, a seguito di rottura, rinforzare l'alberino primario del cambio che riceveva la coppia del motore. Impiegato sulla sport di Trautmann per il Rally dei fiori.  
A. 88,6 mm x C. 80 mm = 1.973 c.c. 2 Weber 46 IDA, r.c. 11,7: 1, Pot. 167 hp a 7.000 g/l, Coppia 20,35 kgm a 5.000 g/l.*

Il rapporto di collaborazione fra Bosato e "HF squadra corse" s'interrompe a fine 1964 in seguito al nefasto incidente durante la 24 ore di SPA, in cui perse la vita Frescobaldi, pilota e grande amico d'Almo Bosato. Una collaborazione con il neonato team ufficiale sopravvive esclusivamente a livello motoristico fino al 1966.