

La coppia più bella **DEL MONDO**

Sulla meccanica della berlina "B10", che nel 1950 aveva stupito per i contenuti tecnici raffinati, nacquero due vetture sportive che, col contributo di Pinin Farina, si imposero anche per la linea: dinamica, innovativa, seducente. Ancora oggi esse sono il vanto della creatività italiana. Gli esemplari del nostro servizio appartengono alla collezione Lancia; la coupé è conservata

di Maurizio Schifano, foto di Daniele Tenconi



Come Pinin l'ha fatta

Nella foto. La "Gran Turismo" è conservata. I paraurti in alluminio con profili in gomma e rostri la classificano come "prima serie". I ripetitori laterali furono aggiunti dopo il 1959, in seguito all'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada.

È la terza costruita

Sotto. La "Spider" appartiene alla Lancia dal '67 (anno cui corrisponde la targa) ed è stata restaurata nel 2011. Caratteristici i paraurti in due pezzi in acciaio cromato.

Conservata la berlina, restaurata la spider. Appartengono alla Collezione Storica Lancia ed erano esposte entrambe nel nostro stand ad Auto e Moto d'Epoca 2013. Due splendide e rare vetture che meritavano di essere protagoniste delle nostre pagine, anche per dare un riscontro tangibile all'ammirazione degli esperti e alla curiosità dei neofiti, che al Salone di Padova hanno manifestato un vivo interesse per le versioni sportive dell' "Aurelia", perfetto connubio tra eleganza formale, raffinatezze tecniche, prestazioni e confort di marcia.

Presentata al Salone di Torino del 1951, la berlina "Aurelia Gran Turismo", siglata "B20", adotta lo schema meccanico della berlina "B10", la capostipite di tutte le "Aurelia", lanciata al Salone di Torino

del 1950. Una vettura quest'ultima di fondamentale importanza sul piano tecnico: la "B10", infatti, monta il primo motore V6 di serie della storia, progettato dall'ingegner Francesco De Virgilio (angolo tra le bancate di 60° per garantire la massima equilibratura, cilindrata di 1754 cm³, potenza di 56 CV), e adotta un gruppo frizione-cambio separato dal motore e montato al retrotreno in blocco col differenziale, uno schema "transaxle" ispirato a quello delle Alfa Romeo da competizione d'anteguerra.

Per ridurre al minimo le masse non sospese, come già sull'antenata "Aprilia", i freni posteriori sono "inboard", cioè sui semiassi, a ridosso del differenziale, invece che sulle ruote. Interessante anche l'inedi- ➤



B20

PROTAGONISTE Lancia "Aurelia Gran Turismo" 1951 e "Aurelia Spider" 1955

MOLTI DEI COMPONENTI SONO IDENTICI A QUELLI DELLA BERLINA "B10". L'IMPOSTAZIONE MECCANICA È LA STESSA

ta sospensione posteriore a ruote indipendenti, brevettata dalla Lancia, caratterizzata da bracci obliqui che oscillano su articolazioni non allineate e munite di boccole in gomma, per contrastare le eccessive variazioni di camber.

Sulla "B20", allestita su un pianale con passo accorciato rispetto a quello della "B10" (2660 mm contro 2860), una meccanica così raffinata e d'intonazione sportiva, realizzata con tecniche ancora in parte artigianali e perciò assai accurata, trova la sua applicazione più naturale e indovinata. Anche perché su questo modello viene montata la nuova versione del V6 con cilindrata di 1991 cm³, che già equipaggia la berlina "B21", presentata all'inizio del 1951 e praticamente identica alla "B10". Grazie a un più elevato rapporto di compressione (8,4:1 contro 7,8:1) e a due carburatori monocorpo Weber "32DR7SP" al posto dell'unico doppio corpo Solex "30 AAI", questo motore sviluppa sulla "B20" una potenza di 75 CV anziché 70; in tal modo, anche in virtù di un peso in ordine di marcia di 1000 kg contro i 1150 della berlina, la vettura acquista il necessario mordente.

Elegantissima nella sua levigata carrozzeria, la berlinetta "B20" incanta il pubblico del Salone di Torino del 1951 esattamente com'era avvenuto l'anno prima con la berlina "B10". Innovativa nella meccanica e nella linea, essa contribuisce in modo determinante a diffondere nel mondo il concetto di gran turismo all'italiana, finora rappresentato dalle bellissime ma troppo esclusive Cisitalia, Ferrari e Maserati. Intendiamoci, anche la "B20" è molto performante per l'epoca, ma grazie all'equilibratura e all'elasticità del suo V6, che gira con una regolarità stupefacente considerata la sua architettura, è anche silenziosa e godibile nel traffico - allora in verità scar-



so - delle grandi città. Non solo: pur offrendo un assetto di guida sportivo, la "B20" risulta una vettura molto comoda, anche per merito di sedili anteriori bene imbottiti e con sedute abbastanza rialzate. Il prezzo stabilito al lancio della vettura, 2.870.500 lire, è molto elevato. Alla Lancia ne sono consapevoli: infatti hanno previsto di costruirne un centinaio di esemplari, considerando questa versione sportiva alla stregua di una fuoriserie destinata a una élite di estimatori della marca.

Invece le cose vanno diversamente: l'inaspettata pioggia di ordini che giunge all'indomani del Salone, in un clima di generale fiducia nel futuro, convince Gianni Lancia a rivedere i programmi. L'allestimento della vettura è affidato a Pinin Farina, al ▶

Il terzo uomo

Sopra. La carrozzeria della prima serie mostra tratti più semplificati rispetto a quelli delle serie successive. Le coppe ruota, in alluminio, sono identiche a quelle delle berline "B10" e "B21".

Sotto a sinistra. Non facile l'accesso alla panchetta posteriore, destinata comunque ai bagagli.

Sotto a destra. Volante e strumenti sono simili a quelli delle "B10" e "B21". Come sulle berline, il cambio è sul piantone. Ciò consente di ospitare, davanti, un terzo passeggero.





Il pilota ha l'appoggio
Sotto. Il sedile del passeggero,
più largo di quello di guida,
include un bracciolo, comodo
nella guida sportiva.
I rivestimenti interni sono in
stoffa e finta pelle. Su questo
esemplare i sedili anteriori
sono stati restaurati
utilizzando un tessuto molto
simile all'originale.



CARATTERISTICHE (GT)

Motore Anteriore, longitudinale - V6 di 60°
4 supporti di banco
Alesaggio 72 mm - Corsa 81,5 mm
Cilindrata 1991 cm³
Rapporto di compressione 8,4:1
Potenza 75 CV a 4500 giri/min
Coppia 14 kgm a 3500 giri/min
Valvole in testa a V, aste e bilancieri
Distribuzione ad albero a camme centrale
Due carburatori Weber "32 DR7SP"
Lubrificazione forzata
Raffreddamento ad acqua
Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce (1^a non sincronizzata),
in blocco col differenziale
Leva di comando al volante
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 4,44:1
Pneumatici 165 x 400.

Corpo vettura Berlinetta 2-3 posti
Scocca portante in acciaio
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
astucci telescopici Lancia
Sospensione post. a ruote indipendenti,
bracci obliqui, molle elicoidali,
ammortizzatori idraulici a leva
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite e ruota elicoidale
Serbatoio carburante 75 litri.

Dimensioni e peso Passo 2660 mm
Carreggiata ant./post. 1280/1300 mm
Lungh. 4280 mm - Largh. 1540 mm
Altezza 1400 mm - Peso a vuoto 1000 kg.

Prestazioni Velocità 162 km/h
Consumo medio 11,5 l/100 km.



O la ruota o la valigia

Sopra. Poco felice la sistemazione della ruota di scorta sul piano di carico. D'altra parte, lo spazio sotto il piano del bagagliaio è occupato dal serbatoio benzina. Per il rifornimento occorre aprire il bagagliaio tirando una leva dietro il sedile di guida. Il tappo si trova infatti all'interno, sulla sinistra.

"Vu sei per sessanta"

A sinistra. Ottimale la soluzione del V6 di 60°, che consente di ottenere la migliore equilibratura contenendo al minimo gli ingombri. Motore e radiatore, montati in posizione arretrata, risultano protetti in caso d'urto. La calandra mostra il foro per la manovella. Sarà abolito con la terza serie del 1953.



COMPATTA MA FIN TROPPO SOBRIA, LA CODA SARÀ MODIFICATA PIÙ VOLTE NELLE SERIE SUCCESSIVE



quale molti attribuiscono anche il disegno, che secondo altri è invece di Felice Mario Boano, allora titolare della Ghia. A fronte delle molte richieste, Pinin Farina procede alla progressiva industrializzazione del modello, con l'intento di accelerarne la produzione, mentre in questa fase iniziale le vetture sono allestite anche da Viotti.

La prima serie della "B20", che esce di scena nel 1952, è realizzata in 490 esemplari, tutti con guida a destra, 98 dei quali allestiti da Viotti e distinguibili solo per pochi dettagli. La produzione proseguirà con varie e importanti modifiche fino al 1958, anche in versioni con guida a sinistra, trascinata dal boom economico che sta attraversando il Paese. L'esemplare del servizio, datato 1951, il cinquantottesimo pro-

dotto, sicuramente da Pinin Farina, è conservato in tutte le sue parti a eccezione dei sedili anteriori, di cui sono stati rifatti l'imbottitura e i rivestimenti. Interventi importanti hanno però riguardato la meccanica: revisione delle testate e dei carburatori; sostituzione delle bronzine di biella, della frizione, del radiatore, dell'impianto frenante e degli ammortizzatori. La vettura, mai immatricolata, partecipa oggi a manifestazioni storiche e gare di regolarità.

La "Spider", siglata "B24", nasce quattro anni dopo. La presentazione avviene in Europa, al Salone di Bruxelles del 1955, ma la vettura è pensata soprattutto per il mercato statunitense. Il pianale è quello della contemporanea "B20" quarta >

Ventilazione a compasso

Sopra. I finestrini posteriori apribili a compasso sono di serie.

Sotto. I fanali posteriori, fuori norma dopo il 1959, sono integrati da fanali "a codice" posticci. La vettura non è mai stata immatricolata: le targhe, di fantasia, sono state montate per esigenze fotografiche.



B24

PROTAGONISTE Lancia "Aurelia Gran Turismo" 1951 e "Aurelia Spider" 1955

IL PASSO CORTO E IL PESO RIDOTTO LA RENDONO PIÙ SCATTANTE DELLA COUPÉ

In chiave sportiva

Sotto. Niente alette parasole, finestrini non discendenti, porte prive di pannelli di rivestimento e con apertura a tirante in luogo della maniglia: la prima serie viene interpretata in chiave fin troppo sportiva. In compenso i sedili sono molto ampi e bene imbottiti.



serie, equipaggiata col V6 di 2,5 litri introdotto già con la terza serie e dotata dell'inedito e più efficace ponte posteriore De Dion al posto delle sospensioni a ruote indipendenti. Il passo però è accorciato (da 2660 a 2450 mm) e la potenza del motore è ridotta da 118 a 108 CV. Inoltre il comando del cambio, derivato da un kit Nardi, è del tipo a cloche, mai adottato dalla fabbrica sulla "B20".

La "B24" sfoggia una coinvolgente carrozzeria "all'italiana" costruita dalla Pinin Farina (che stavolta ci mette la "f") su progetto del proprio team di designer guidato da Francesco Martinengo. La linea è molto simile a quella dell'Alfa Romeo "Giulietta Spider", anch'essa del 1955, da cui si distingue principalmente per lo scudo Lancia e per il parabrezza panoramico che si richiama a quello delle americane Chevrolet "Corvette" e Ford "Thunderbird". Le finiture sono impeccabili e i sedili comodi, tuttavia l'allestimento, come si conviene alle spider dell'epoca, è piuttosto spartano: le porte sono piccole, al punto da rendere faticoso l'accesso, e prive delle maniglie, dei pannelli di rivestimento e dei finestrini discendenti, sostituiti da elementi in plexiglas asportabili, montati però su intelaiature di metallo croma-

to dotate di guarnizioni; la capote è ridotta al minimo, ma un telaio molto complesso fa sì che rimanga sempre ben tesa; un'esecuzione molto accurata garantisce una discreta tenuta all'aria e all'acqua (nel corso dello stesso 1955, la Carrozzeria A. Fontana di Padova creerà per questa vettura una "cupoletta" in lega leggera, oggi molto ambita dai collezionisti).

La "Spider", che al lancio ha un prezzo di 2.822.000 lire, non entusiasma il pubblico americano, tanto meno i lancisti europei: colpa del suo allestimento fin troppo semplificato. Nella guida, tuttavia, la vettura si dimostra più divertente e versatile della contemporanea "B20", grazie al peso inferiore di ben 100 kg e al passo più corto. La produzione termina nello stesso 1955, con un totale di 240 esemplari compreso il prototipo: 181 con guida a sinistra ("B24S") e 59 con guida a destra. Contrariamente a quanto si crede, l'"Aurelia Spider" non fu mai chiamata "America" dalla Lancia. Il nome "America" fu utilizzato in realtà per il

lotto iniziale dalla "Convertibile", che nel 1956 viene chiamata a sostituire la "Spider". Questa nuova versione, che nel 1962 ▶

Un felino in agguato

Sotto. L'inclinazione del muso, della coda e dei montanti del parabrezza, assieme al profilo dei parafranghi, danno l'impressione di un felino acquattato, pronto a scattare in avanti. Una volta aperta, la capote trova alloggio dietro i sedili.





Il contagiri è meccanico

Sopra. Il cruscotto comprende, da sinistra, il contagiri, il tachimetro-contachilometri e uno strumento che ingloba manometro olio e livello benzina. Sulla destra, la levetta devioluci e il pomello per l'accensione dei fari. Il termometro acqua sotto la plancia è una prudente aggiunta moderna.



Come usa negli Usa

Sopra. Piegando in avanti gli schienali si accede al vano della capote. Quando questa è chiusa, il vano può essere occupato da un paio di borse. Il parabrezza avvolgente riprende quello delle contemporanee Chevrolet "Corvette" e Ford "Thunderbird". I finestrini sono in plexiglas con cornici in acciaio cromato e hanno la porzione anteriore orientabile.



CARATTERISTICHE (SPIDER)

Motore Anteriore, longitudinale - V6 di 60°
4 supporti di banco
Alesaggio 78 mm - Corsa 85,5 mm
Cilindrata 2451 cm³
Rapporto di compressione 8,1:1
Potenza 108 a 5300 giri/min
Coppia 18,5 kgm a 3500 giri/min
Valvole in testa a V, aste e bilancieri
Distribuzione ad albero a camme centrale
Carburatore doppio corpo Weber "40 DCF5"
Lubrificazione forzata
Raffreddamento ad acqua
Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce (1^a non sincronizzata),
in blocco col differenziale
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco
Rapporto finale 4,27:1
Pneumatici 165 x 400 Michelin "X".


Corpo vettura Spider 2 posti
Scocca portante in acciaio,
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
astucci telescopici Lancia
Sospensione post. a ponte rigido De Dion,
balestre semiellittiche longitudinali, barra
Panhard, ammortizzatori idraulici telescopici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite e settore
Serbatoio carburante 60 litri.

Dimensioni e peso Passo 2450 mm
Carreggiata ant./post. 1290/1300 mm
Lungh. 4200 mm - Largh. 1553 mm
Altezza 1305 mm - Peso a vuoto 1050 kg.

Prestazioni Velocità 185 km/h
Consumo medio 12,7 l/100 km.



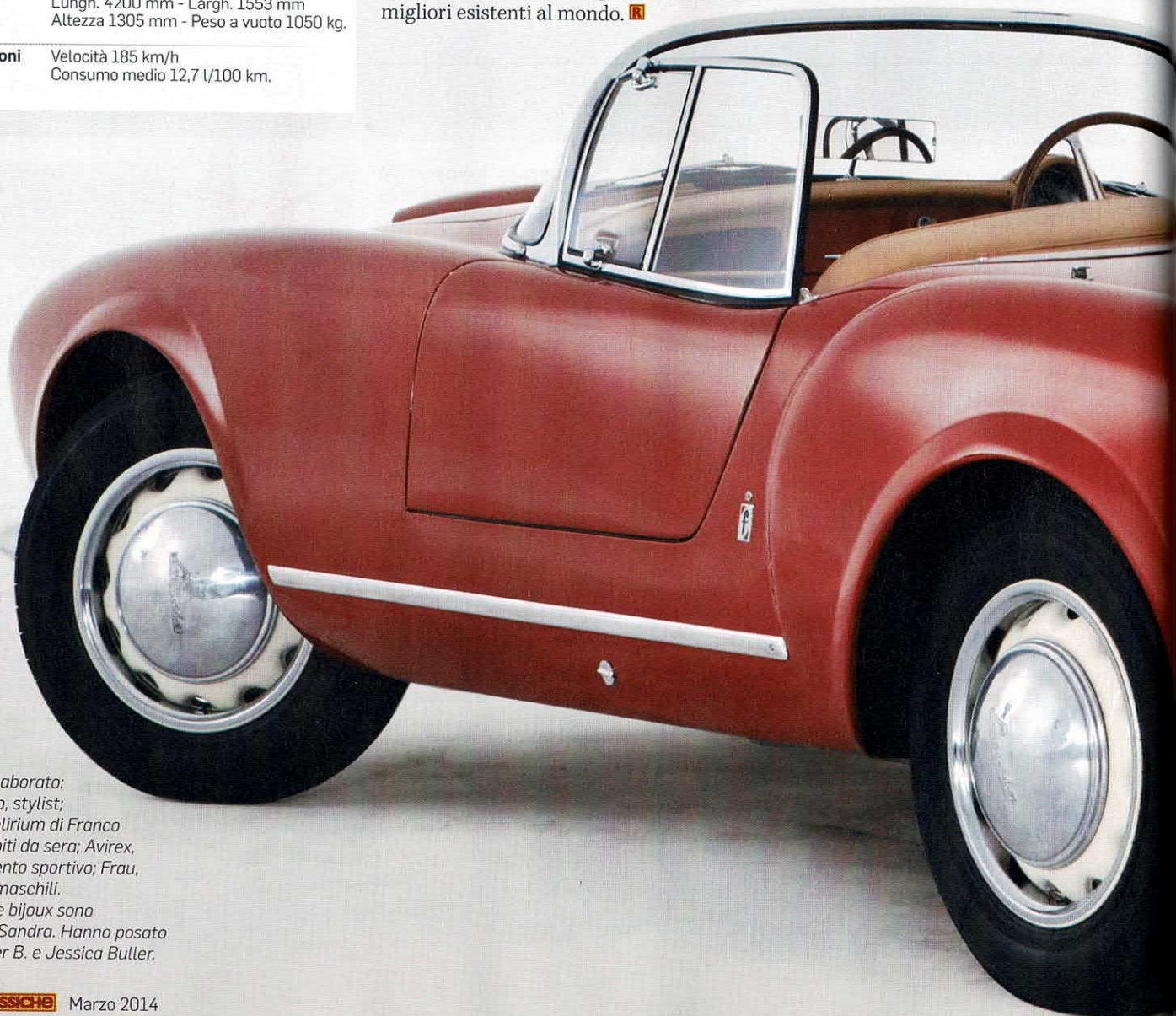
verrà immortalata nel film "Il sorpasso", è più comoda e signorile della precedente e anche più pratica. Ma, vista oggi con gli occhi dell'appassionato, meno affascinante.

L'esemplare del nostro servizio, con guida a destra e quindi tra i più rari, è il terzo costruito. Esso appartiene alla Lancia dal 1967 ed è stato oggetto nel 2011 di un complesso restauro, in quanto la scocca, mal riparata in passato dopo un incidente importante, si presentava in cattive condizioni. Inoltre alcuni componenti, tra i quali il carburatore, non erano gli originali. Oggi, grazie al rinnovato impegno del gruppo Fiat verso il proprio settore storico, lo si può annoverare tra i migliori esistenti al mondo. 

Portiere rialzate

Sopra. Per garantire una maggiore rigidità della scocca le portiere hanno la battuta inferiore rialzata. Si noti sul parafrangente posteriore destro lo sportello per il rifornimento benzina.

Sotto. Caratteristiche del modello i paraurti in due pezzi e con il "baffo" all'insù. Su questo esemplare il retrovisore originale, troppo piccolo, è stato sostituito con uno di dimensioni più adeguate.

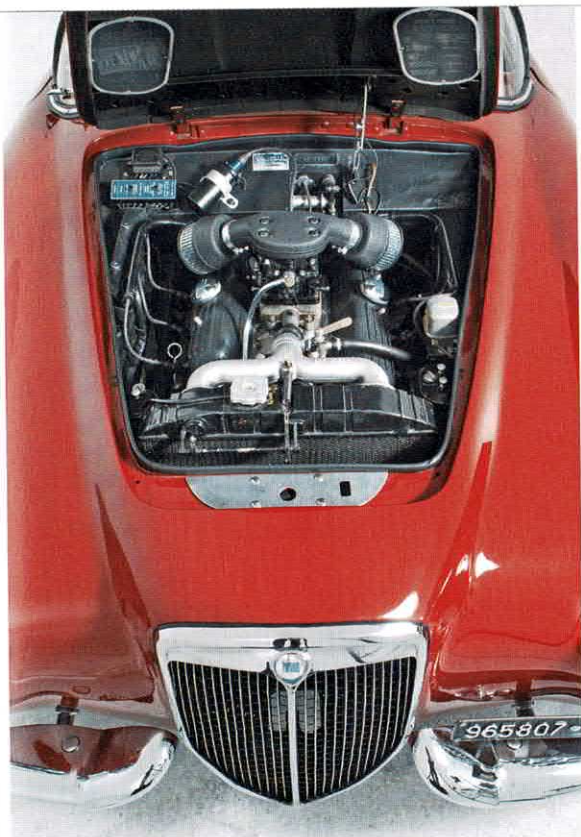


Hanno collaborato:
Silvia Piano, stylist;
Vintage Delirium di Franco
Jacassi, abiti da sera; Avirex,
abbigliamento sportivo; Frau,
calzature maschili.
Accessori e bijoux sono
di Il Filo di Sandra. Hanno posato
per noi Eder B. e Jessica Buller.

AGILE, MODERNA, DINAMICA: ASSIEME A CISITALIA E "GIULIETTA" È FORSE IL CAPOLAVORO DELLA PININ FARINA

Aspira col doppio filtro

A sinistra. Caratteristica del motore "B24" la scatola filtro sdoppiata per contenere l'ingombro verticale. Sotto il cofano è ricavato un convogliatore per incanalare ai due lati l'aria proveniente dalla presa d'aria superiore. Come sulla "Gran Turismo", la battuta è protetta da una piastra d'alluminio.



PIÙ SALE IL VALORE PIÙ CRESCONO I RISCHI

Sono tra i più appetibili e quotati modelli del marchio di Chivasso. Da anni costituiscono un investimento sicuro. Ma gli esemplari originali e perfetti sono pochi. E si fanno pagare...

IL RESTAURO

NOMINATE UN "DIRETTORE LAVORI"

Allestite con cura su autotelai realizzati con la massima precisione, queste Lancia erano caratterizzate da una qualità costruttiva e da un'affidabilità notevoli. Però con alcuni punti deboli. Per esempio, la frizione, sottodimensionata; l'albero di trasmissione, che tendeva a sbilanciarsi; i freni dal funzionamento spesso impreciso, che richiedevano frequenti regolazioni. Inoltre, in virtù delle loro alte prestazioni (relativamente all'epoca, s'intende), queste vetture erano quasi sempre guidate al limite e spesso erano vittime di incidenti. La relativa debolezza dei puntoni frontali poteva causare danni all'autotelaio, non adeguatamente riparabili dai carrozzieri che non fossero dotati di apposite dime. Prima dell'acquisto, specie se si tratta di una preziosissima "Spider", la cui scocca è meno robusta di quella della coupé, basterebbe verificare l'uguaglianza dei passi sinistro e destro e la perfetta simmetria della carrozzeria per evitare sgradite sorprese. Come per tutte le vetture di valore, è preferibile optare per esemplari da restaurare, purtroppo oggi molto rari, piuttosto che lasciarsi incantare da verniciature brillanti e parti in alluminio lucidate a specchio. Con una sola precauzione: che la vettura risulti originale e completa di tutto. A tale scopo varrebbe la pena di farsi consigliare da chi le "Aurelia" le conosce davvero. Comunque, solo portando a nudo la scocca si potrà conoscere il passato dell'esemplare prescelto. Così è stato per la "Spider" del nostro servizio, il cui restauro è stato seguito da Raffaele Tertizzi di Automobilismo Storico Fiat-Lancia, che ringraziamo per la consulenza.

NE HANNO SCRITTO

- **Ruoteclassiche**, Aprile 1992, Dossier Lancia "Aurelia GT B20".
- **Ruoteclassiche**, Ottobre 2000, Impressioni Lancia "Aurelia Spider B24" 1955.
- **Quattroruote**, Giugno 1957, Prova su strada Lancia "Aurelia GT B20 2500".
- **Lancia Aurelia GT**, Edizioni della Libreria dell'Automobile 1983,

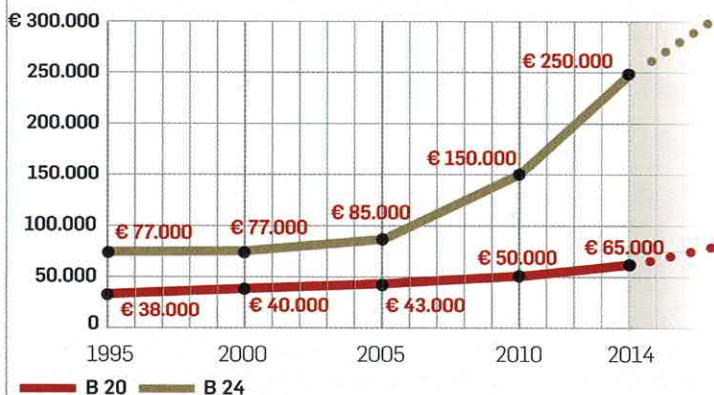
A cura di Ferruccio Bernabò, testo in italiano, 120 pagine, 200 euro, online.

- **Lancia Aurelia in Detail: GT, Spider, Convertible & Saloon**, Sons 2006, di Niels Jonassen, testo in inglese, 176 pagine, 63 euro.



LA SPIDER ACCELERA

Entrambi i modelli si distinguono per il gradimento più elevato di altre "storiche" Lancia. Mentre la quotazione della "Gran Turismo" (1ª e 2ª serie, motore 2 litri) ha registrato una crescita graduale e fisiologica, la "Spider", con un incremento del 66% nell'ultimo anno, ha fatto l'exploit, sostenuta in questo dalle cifre (sui 600.000 euro) battute ad alcune aste. Un fatto è certo: la versione spider, che alla presentazione aveva lasciato freddo il pubblico, oggi infiamma i cuori dei collezionisti.



Fascino	**** *****	Rappresentano il meglio del design italiano degli anni Cinquanta. Più glamour la "Spider", sobriamente raffinata la "Gran Turismo".
Prezzo	*** **	La quotazione della "Spider" ha superato ogni previsione, quella della "GT" è adeguata. L'acquisto è decisamente impegnativo.
Costo di gestione	** **	La manutenzione è abbastanza onerosa, poiché sono richieste frequenti regolazioni, che devono essere eseguite da specialisti.
Uso quotidiano	**** ***	Utilizzate da "storiche", senza sfruttarne a fondo le prestazioni, si potrebbero guidare anche tutti i giorni. Sarebbe solo un piacere.
Affidabilità	*** ***	La meccanica robusta non riserva spiacevoli sorprese. E oggi con qualche accorgimento si può migliorare il funzionamento dei freni.
Reperibilità ricambi	*** ***	Molti componenti della meccanica e dell'abbigliamento, per la maggior parte riprodotti, si trovano. Ma i prezzi sono molto elevati.
Attività dei club	***** *****	In Italia, oltre al Lancia Club, esiste da tempo un sodalizio dedicato a tutte le "Aurelia", di cui parliamo nel relativo box.

* B 20 * B 24

L'INTERNAZIONALE DEI LANCISTI

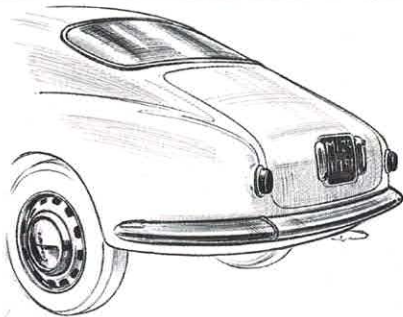
Il **Registro Aurelia** (www.registroaurelia.com), costituito l'8 ottobre 1986, ha tra gli obiettivi quello di rintracciare gli esemplari esistenti e di fornire assistenza al restauro. Opera a stretto contatto con molti Lancia club stranieri.

Il **Lancia Club Italia** (www.lancia-club.it) cura il registro di marca nazionale autorizzato alla certificazione delle vetture storiche.

RICAMBI: ALTI E BASSI COME IN BORSA

Vetture di culto come queste possono contare su specialisti competenti e organizzati, in grado di fornire la maggior parte dei ricambi necessari a portare a termine un restauro di alto livello. La disponibilità di componenti originali è però limitata. Alcune parti, come i cerchi ruota Fergat in lamiera, i volantini, il retrovisore e i deflettori in plexiglas della "Spider", i vetri della "Gran Turismo", i blocchetti d'avviamento, la ventola del radiatore, la pompa acqua, i cilindretti e i tamburi dei freni, sono ormai difficili da reperire. I paraurti e le coppe ruota sono replicati anche in acciaio inox, ma un restauro corretto imporrebbe l'utilizzo dell'alluminio. Complessa la situazione per quanto riguarda i prezzi dei ricambi, che possono variare parecchio nel giro di poco tempo, in base alla disponibilità. Per tale motivo abbiamo preferito non stilare la consueta lista.





LE MANCAVANO SOLO I FRENI A DISCO

Giunta alla maturità, questa elegante coupé vantava per l'epoca prestazioni di alto livello e una gran tenuta di strada. Ma i quattro tamburi non erano all'altezza

di Alfredo Albertini

La prova di Quattroruote dell'"Aurelia GT 2500" viene pubblicata sul fascicolo di giugno del 1957. La vettura presa in esame (telaio n. 1257) non è tuttavia una sesta serie, introdotta nell'aprile di quell'anno, ma una quinta serie, prodotta dal 1956 fino al marzo dell'anno successivo, che si distingue esteticamente dalla successiva principalmente per la mancanza dei deflettori alle portiere. Il motore sviluppa 112 CV, e non 110, in quanto l'esemplare provato è stato tecnicamente aggiornato con le specifiche dell'ultima versione. Esternamente se ne apprezza la linea armoniosa e sobria, priva di vistose cromature e stravaganze stilistiche. La finitura viene giudicata in linea con la produzione Lancia dell'epoca: curata nei particolari, con plancia accuratamente realizzata e panno dei sedili di alta qualità. Bene anche lo spazio per i posti anteriori, con sedile praticamente a panchina, comodo e riposante, anche se poco adatto alla guida sportiva perché privo di contenimento laterale. Passiamo al comportamento su strada, che la rivista sintetizza così: "Siamo a un livello altissimo nel campo delle prestazioni, con delle velocità massime nell'ordine dei 180 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h di circa 15 secondi. Una macchina la cui guida non è adatta ai principianti e per sfruttarne le possibilità bisogna possedere una rispettabile capacità ed esperienza di guida". Ottima la tenuta di strada, con eccellente stabilità in rettilineo e un comportamento sottosterzante nelle curve ad ampio raggio. Anche nelle curve strette le derivate sono minime, e

comunque facilmente correggibili. Tra i difetti, lo sterzo che trasmette le asperità della strada al volante, e la frenata impegnativa ad alta velocità, con tendenza a "tirare" a destra o a sinistra costringendo il pilota a rapide correzioni. **R**



Ultima di sei

Nel disegno. Lo spaccato si riferisce alla sesta serie (aprile 1957), con potenza di 112 CV a 5000 giri. Il ponte De Dion fu introdotto nel 1954.

LE CONCORRENTI NEL 1957



Lancia
Aurelia GT 2500



Alfa Romeo
1900 Super Sprint



Maserati
2000 GT Allemano

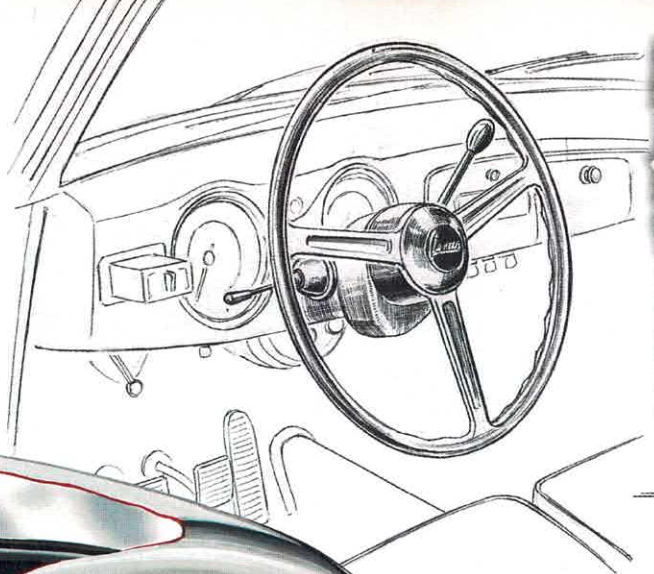
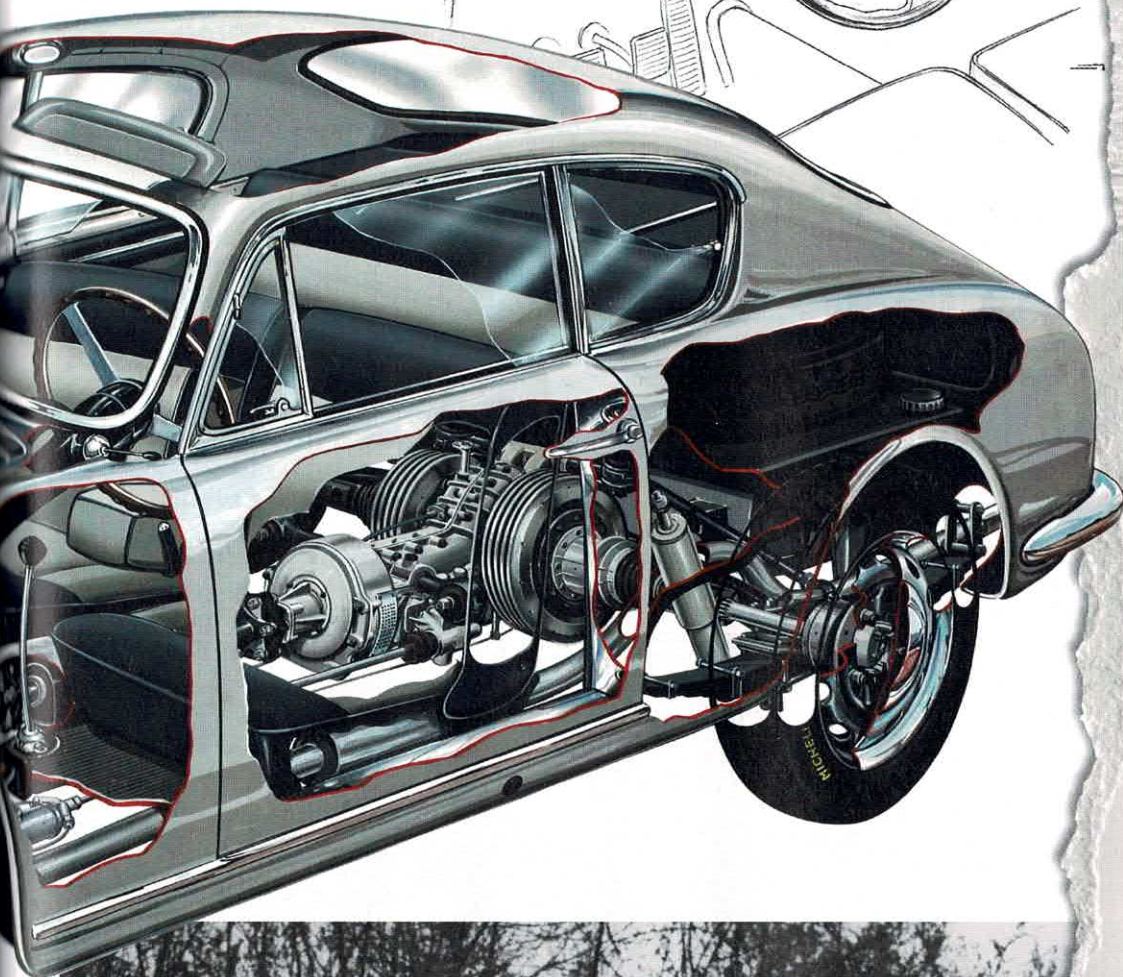


Mercedes-Benz
220 S Coupé

N. cilindri/cilindrata cm ³	6 a V/2451	4 in linea/1975	6 in linea/1986	6 in linea/2195
Potenza CV/giri	112/5000	115/5500	150/6000	112/5000
Velocità km/h	176	190	210	160
Prezzo all'epoca lire	2.862.000	2.900.000	4.500.000	5.350.000
Quotazione attuale euro	55.000 (VI serie)	60.000	200.000	35.000

Volante sportivo

A destra. Dalla quinta serie del 1956 viene montato il volante a tre razze con corona in legno. In basso. La tenuta di strada venne giudicata ottima, con un leggero effetto sottosterzante in curva.



LE RILEVAZIONI

Giugno 1957

Velocità massima km/h

Dichiarata	176
Effettiva	178,218

Accelerazione da fermo

Velocità km/h	sec.
0-40	2,5
0-60	7,8
0-80	9,6
0-100	14,5
0-120	18,2

Consumi

Velocità km/h	litri/100 km
40	8,8
60	9,1
80	10,0
100	10,9
120	12,7

Frenata

Velocità km/h	metri
60	28
80	48
100	72
120	99
140	133

LA PAGELLA

Estetica *****
Vettura dall'aspetto tipicamente italiano, classica e di bell'effetto.

Assetto di guida *****
Comodo e non affaticante, volante distante. Sedili per nulla avvolgenti.

Velocità *****
Più che sufficiente, raramente raggiungibile nel traffico normale.

Accelerazione e ripresa *****
Valori eccellenti rispetto alle altre auto finora provate: 34,3 sec. il km da fermo.

Marcia in salita *****
Molto buona grazie alla potenza del motore e alla tenuta di strada in curva.

Consumo ***
Adatto alle prestazioni, ma aumenta sensibilmente con una guida spinta.

Tenuta di strada *****
Ottima. Vettura stabile, un po' sottosterzante nelle curve ampie.

Confort di marcia *****
Una delle sue qualità, grazie al molleggio buono e allo spazio anteriore.

Motore *****
Riuscito, brillante ed elastico. Sopporta bene anche il fuorigiri.

Cambio ****
Ottima manovrabilità pur con la leva al volante. Prima non sincronizzata.

Sterzo ***
Leggero, ma troppo sensibile. Vibrazioni al volante sulle strade sconnesse.

Freni *****
Migliorati rispetto alle serie precedenti. Oltre i 140 km/h occorre attenzione.