

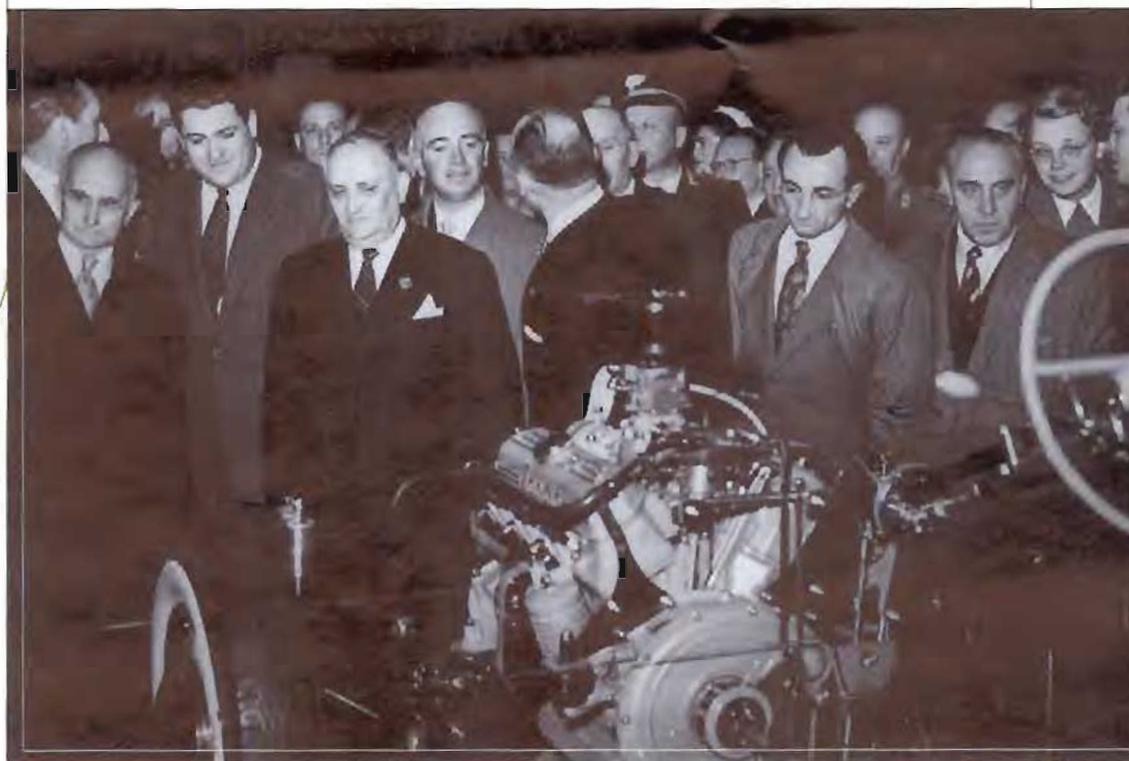


La ricerca di nuove prospettive

In un'Italia che aveva imboccato la strada dello sviluppo si pose in termini nuovi anche il tema della mobilità individuale. Per la Lancia cogliere questa occasione significava ripensare la propria filosofia produttiva.

Lo sfondamento della soglia delle centomila vetture prodotte in Italia nel 1950 pose la Lancia di fronte alla scelta tra continuare lungo i binari della tradizione o tentare nuove vie, cimentandosi con la produzione di autovetture in serie. Tra il 1950 e il 1951, all'interno del gruppo dirigente raccolto attorno a Gianni Lancia, sempre più assorbito dal mondo delle corse, si fece strada la consapevolezza dell'ineluttabilità del cambiamento. Per questo, nel gennaio del 1951, venne preparato un ampio memoriale da sottoporre all'European Cooperation Administration, incaricata di sovrintendere all'erogazione degli aiuti previsti dal Piano Marshall, nel quale, dopo aver prefigurato un imponente sviluppo di tutto il settore, si faceva riferimento a un progetto, in fase di avanzata elaborazione, per la produzione di una vettura economica, e si chiedeva un cospicuo finanziamento per l'adeguamento degli impianti e l'acquisto di nuovi macchinari.

Il presupposto di tale disegno, che se attuato avrebbe probabilmente ridefinito il profilo della Lancia, era una forte crescita del mercato, e in particolare della domanda di piccole vetture, negli anni a venire. A dare credito a questa



Salone dell'automobile di Torino, 1950. Da sinistra, il presidente della Repubblica Luigi Einaudi osserva, insieme a Gianni Lancia, il telaio sezionato della Lancia Aurelia.

ipotesi erano diversi fattori. Intanto, si diceva nel documento, l'aumento della circolazione era "un fenomeno universale, prepotente", strettamente legato, da un lato, all'aumento della popolazione, dall'altro a quello dei redditi e del potere d'acquisto della popolazione, e infine anche al miglioramento della rete stradale e autostradale. Ma, più in generale, a dare credito a questa convinzione era lo straordinario incremento della circolazione sulle due ruote che si era registrato in Italia negli ultimi anni. "In Italia abbiamo un indice apparentemente modesto, ma della massima evidenza sull'incompressibile tendenza all'incremento automobilistico, nel rapidissimo e quasi miracoloso svi-



Sopra, una Aurelia B 10 in piazza San Carlo a Torino. Il primo modello Lancia del dopoguerra è ancora ben al di sopra degli standard del mercato di massa.

luppo di piccolissimi mezzi motorizzati, quali i cicli a motore, i motoscooters ed i motocicli di piccola cilindrata". La crescita quasi febbrile di questo settore aveva fatto emergere un serbatoio di potenziali acquirenti di automobili del tutto inimmaginabile solo pochi anni prima: "Sono migliaia, decine di migliaia di automobilisti in formazione, i quali senza dubbio dovranno passare dalla moto alla vetturetta".

Sembra quasi di leggere una relazione preparata per Valletta, che sulla ipotesi di una "vetturetta utilitaria" aveva imperniato il rilancio della Fiat. Ma sarebbe una lettura fuorviante. I vertici della Lancia erano perfettamente consapevoli di non essere in grado di rispondere ai bisogni di questa fascia di consumatori, tuttavia intuivano con altrettanta lucidità che l'allargamento del mercato verso il basso avrebbe fatto emergere un nuovo strato di ceti medio al quale occorreva prestare la massima attenzione. La stessa forza che avrebbe spinto centinaia di migliaia di persone a passare dalle due alle quattro ruote avrebbe indotto "gli attuali utenti di vetturette economiche" a spostarsi verso la "la classe immediatamente superiore che sarà rappresentata dalla Lancia X", ossia dalla vettura per la cui produzione si chiedevano finanziamenti.

Si presentava, insomma, l'occasione di voltare pagina, ab-

bandonando la vecchia filosofia produttiva per accogliere alcune delle suggestioni di un tempo in cui la produzione di massa sembrava essere l'unica soluzione possibile, nel settore della produzione automobilistica, per un'impresa che volesse avere una dimensione industriale.

Nell'Italia che si apprestava a vivere un boom senza precedenti occorreva dunque conciliare qualità e prezzi contenuti, rimanendo fedeli alle caratteristiche del brand Lancia. Una sfida ardua e di non facile soluzione, come si sarebbe visto. Tuttavia, al di là degli esiti, è interessante rilevare come all'inizio degli anni Cinquanta anche in casa Lancia si cominciasse a respirare aria nuova. Ci si era riaffacciati al mondo delle corse, si inseguiva il sogno della produzione di vetture per la Formula 1, si intuivano le dimensioni nuove del mercato e l'esigenza di differenziare l'offerta per rispondere anche alla domanda di robuste fasce di ceti medio. Ciò che mancava era una chiara visione organizzativa e adeguate risorse finanziarie per dar corso ai progetti.

Slanciata e luminosa

La Coupé Speciale realizzata da Pininfarina nel 1963 ha portato diverse innovazioni nello stile automobilistico. Eleganza e aggressività ben supportate dalla meccanica della Lancia Flaminia 2.8.

La Lancia Flaminia 2.8 Coupé Speciale nacque nel 1963 in un periodo molto fecondo per la carrozzeria Pininfarina. Il "Maestro" in quell'anno fece debuttare nei vari saloni internazionali, una dopo l'altra, ben sei fuoriserie realizzate in esemplare unico: la Chevrolet Corvair Coupé II, la Chevrolet Rondine, la Fiat 2300 Cabriolet Speciale, la Fiat 2300 Lausanne Coupé, la Sigma berlina e appunto la Lancia Flaminia 2.8 Coupé Speciale. In ognuna di esse si nota la mano di Tom Tjaarda, un giovane designer americano giunto alla carrozzeria Pininfarina dalla Ghia, dove nei due anni precedenti si era fatto notare per la freschezza delle idee portata in alcuni avveniristici prototipi. Tom, sotto la guida attenta di Pinin, realizzò i disegni della Lancia Flaminia 2.8 Coupé Speciale quasi di getto con una fluidità delle linee che sposò con estrema coerenza la no-

Sopra, la Lancia Flaminia Speciale in una immagine che permette di cogliere la notevole luminosità dell'abitacolo. Sotto, a sinistra, disegno della carrozzeria della Lancia Flaminia Speciale di Pininfarina vista di lato. linee semplici, fluide e precise per una genuina eleganza. Sotto, a destra, il disegno del frontale. Il trattamento formale della calandra non differiva da quello diventato ormai classico nelle Lancia degli anni Sessanta, ma il leggero spigolo al centro aumentava la dinamicità.

vità delle idee, delle quali era portatore, con la semplicità, che era una delle caratteristiche più apprezzate della produzione Pininfarina. La semplicità per Pininfarina era una vera e propria filosofia costruttiva, che lo aveva portato a





Sopra, vista frontale della Lancia Flaminia Speciale di Pininfarina. Si tratta della prima versione caratterizzata dalla presa d'aria sul cofano che in seguito verrà eliminata per aumentare la serenità delle superfici.

Sotto, la Lancia Flaminia Speciale nel teatro di posa della Pininfarina. I forti contrasti di luce mettono in evidenza la linea che abbassandosi lievemente sulla porta e risalendo altrettanto lievemente sul parafrangente posteriore alleggerisce la fiancata.

ridurre drasticamente le cromature e i motivi ornamentali posticci con i quali molti dei suoi colleghi cercavano di accentuare l'effetto delle loro creazioni. In pratica il "Maestro" si era fatto portatore di un movimento che intendeva valorizzare lo stile dell'automobile con un'estetica nuda, pura, senza orpelli.

Nella Lancia Flaminia 2.8 Coupé Speciale si ritrovano i motivi conduttori della "dottrina Pininfarina" portati al massimo livello da Tom Tjaarda, che vi ha innestato, sviluppandole, alcune delle intuizioni già messe in campo con la Chevrolet Rondine e la Fiat 2300 Lausanne da lui disegnate per Pininfarina nello stesso anno. Il frontale della Flaminia 2.8 Coupé Speciale non ha richiesto particolari voli

di fantasia perché la classica calandra Lancia, già sviluppata nella Flavia Coupé di serie, ha costituito un punto fermo di grande forza espressiva, capace di evocare in modo inequivocabile l'identità della marca. Si notano però alcuni accorgimenti che atualizzano la classica composizione del frontale dandogli ancora più forza rispetto a quella della Lancia Flavia Coupé di serie. I principali sono la calandra più aggettante e i leggeri spigoli sulle linee mediane della calandra stessa e del paraurti, che così spingono in avanti le masse con maggiore forza. A questa forza che altrimenti potrebbe sembrare arroganza fa da contrappeso la fascia cromata sul perimetro della calandra che è più ridotta rispetto a quella della Flavia Coupé ed è più interna rispetto al bordo di lamiera verniciato.

Nella composizione del frontale, Tom ha evitato di impiegare i doppi fari "a mandorla" che aveva appena inventato per la Corvair Coupé e ha assegnato ai doppi fari con cornici convenzionali un ruolo molto simile a quello loro assegnato da Pinin nella composizione del frontale della Lancia Flavia Coupé. Qui però i fari sono più "importanti" perché emergono nel confronto con i lampeggiatori che sono più piccoli e allungati rispetto a quelli della Flavia. In ogni modo i lampeggiatori della Flaminia 2.8 Coupé Speciale sono stati un cruccio per Pinin, che ne ha cambiato la forma in una rielaborazione attuata in occasione della partecipazione della vettura a mostre o concorsi d'eleganza successivi. Un altro punto che il carrozziere ha ritoccato in tempi successivi è il leggero rigonfiamento per contenere i carburatori realizzato dove prima c'era una presa d'aria che si apriva come una ferita sulla grande serenità della superficie del cofano.

Nella fiancata la fluidità delle linee e dei raccordi è coerente con il desiderio di fare raccogliere dalle superfici il mas-





Sopra, da questo angolo si apprezza la levitazione delle masse nel senso dell'avanzamento. Molto interessante l'inserimento delle linee rette nelle linee curve.

simo della luce perché possano rifletterla e fare risaltare la leggera linea d'ombra che si genera sotto la linea dello spigolo - diedro nel gergo della carrozzeria - che percorre linearmente tutta la fiancata. Il diedro è appena accennato sulle teste dei parafranghi anteriori e accenna a un maggior vigore approssimandosi verso la coda, dove va a giocare un ruolo importante nelle intersezioni delle superfici che creano un notevole effetto plastico.

La parte più innovativa forse è proprio la coda: fluida e ragionata allo stesso tempo, un pezzo di bravura dove l'originalità della fanaleria coglie quasi di sorpresa, per poi rientrare immediatamente nella moderata sobrietà dell'insieme. La forma dei fanali è la risultante dei tagli obliqui sui parafranghi di sezione trapezoidale introdotti da Pinin e Tom Tjaarda sulla Chevrolet Rondine. Fra gli aspetti più interessanti del-

la composizione della parte posteriore vi sono le intersezioni dei piani del cofano, dei parafranghi, dello specchio di poppa e dello "scalino" sulla battuta del baule che creano movimento capace di fare "levitare" le masse donando loro leggerezza. Sulla parte inferiore del corpo vettura si innesta un padiglione molto luminoso, grazie ai montanti molto sottili, e ben raccordato grazie agli angoli arrotondati sulle linee di giunzione con il cofano e il baule. L'interno è sobrio e sportivo, con una plancia esemplare per linearità e fun-



A sinistra, particolare della coda: le superfici sono raccordate in un modo del tutto particolare con linee fluide ma ragionate. Le intersezioni delle superfici e le linee di raccordo danno luogo a un insieme apparentemente complesso, ma ottenuto con lavorazioni di assoluta semplicità.

Sopra, particolare del frontale della seconda versione della Lancia Flaminia Speciale di Pininfarina, riveduta nella porzione centrale del cofano dove un rilievo per lasciare spazio ai carburatori ha sostituito la presa d'aria.



zionalità, e con una forte nota di lusso portata dal pregio dei materiali di rivestimento e dall'estrema cura delle finiture. Interessante la forma dei sedili che, come in altre creazioni di Pininfarina, hanno una feritoia in alto sulla spalliera per permettere l'aerazione della schiena.

La meccanica che si cela sotto il bel vestito è quella della 2.8 3C Coupé, la versione più evoluta e potente della Lancia Flaminia, capace di 152 cv, di una velocità massima di oltre 200 km/h, di un'accelerazione da vera sportiva e di una souplesse eccezionale. Come lascia chiaramente intendere l'aggettivo Speciale usato da Pininfarina in occasioni speciali, questa superba fuoriserie è nata fin dall'inizio come modello unico senza avere la pretesa di costituire uno stimolo o un suggerimento per un'eventuale produzione in serie. Tuttavia molti elementi innovativi dello stile di questa vettura sono stati adottati e sviluppati da altre creazioni di Pininfarina. Ritroviamo, per esempio, la stessa luminosità e gli stessi raccordi del padiglione nella carrozzeria della Ferrari 330 GT 2+2 prodotta in piccola serie da Pininfarina a partire dal 1964 mentre, rimanendo in casa Lancia, troviamo il motivo a trapezio sui parafranghi posteriori e sul baule della Lancia 2000 Coupé del 1971, nella quale però è semplificato il trattamento delle luci posteriori per motivi di unificazione con i gruppi ottici della berlina.



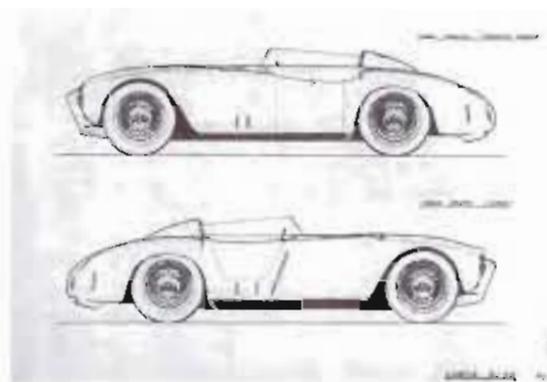
Sopra, l'abitacolo sobrio ed elegante della Lancia Flaminia Speciale di Pininfarina traeva spunto da alcuni riusciti elementi della Flavia Coupé che lo stesso carrozziere produceva in serie per conto della Lancia.

Sotto, la Lancia Flaminia Speciale di Pininfarina sulla passerella del Concorso d'eleganza di Alassio del 1965. Si tratta della terza versione, quella con il frontale caratterizzato dal rilievo sul cofano introdotto nella seconda versione, dai lampeggiatori tondi aggiunti più tardi e dalle nuove maniglie delle porte più basse e allungate.



La grande sfida della D24

Raffinata, innovativa, efficiente ed elegante, la Lancia D24 ottenne numerosi esaltanti successi, in Italia e all'estero, ma mancò il Campionato del Mondo.



La Lancia D24 è nata dalla divorante passione di Gianni Lancia per le corse, dalla genialità dei suoi progettisti e dalle straordinarie capacità delle sue maestranze. Non si sa quale scintilla abbia fatto esplodere questa passione. Forse fu l'Aurelia. Senza intenzione, ma solo per essere

nella norma Lancia per genialità tecnica e qualità costruttiva, questo modello mise a disposizione dei piloti privati un grande potenziale agonistico. Guardati con sospetto dalla Casa, i clienti sportivi accumularono decine di vittorie internazionali, il secondo posto assoluto nella Mille Miglia, il

Sopra, la D24 Spider Competizione nei disegni della Pinin Farina.

primo posto di classe nella 24 Ore di Le Mans e la strepitosa vittoria nella Coppa d'Oro delle Dolomiti. A questo punto il proposito di Gianni Lancia di tenersi lontano dalle competizioni iniziò a vacillare. In breve

tempo uomini che non avevano alcuna esperienza di corse risolsero le problematiche ad esse connesse con una brillantezza e una fertilità produttiva che ancora oggi stupisce. All'inizio esplorarono le poten-

Sopra, primavera 1953. La Lancia D23 in prova a Sanremo sul Circuito di Ospedaletti. Alla guida il pilota francese Robert Manzon, all'interno della curva Gianni Lancia e il collaudatore Giuseppe Gillio (con il basco) osservano il comportamento in curva della vettura.

Sotto, a sinistra, il motore 6 cilindri a V di 60° che nella versione standard aveva la cilindrata di 3284 cc. In primo piano si notano le trombette di aspirazione dei tre carburatori a doppio corpo Weber 46 DCF 3.

A destra, la D24 Spider Competizione che oggi fa parte di una collezione di auto d'epoca.

zialità inesprese dell'Aurelia. Poi d'improvviso, nell'estate del 1952, mentre le Aurelia continuavano a vincere, la Lancia diede il via alle sport della serie D. Il programma iniziò con le berline D20 di 2,5 litri e di 2,9 litri di cilindrata, che corsero per due soli mesi. Proseguì con le D23, spider transitorie che utilizzarono parti delle D20 e un nuovo retrotreno tipo De Dion. Nel 1953 arrivarono le D24 di 3,3 litri, che corsero nell'attesa della D25 di 3,8 litri, l'arma assoluta che purtroppo fu accantonata a favore del programma D50 Formula 1. Cinque modelli da corsa progettati e costruiti in poco più di un anno rappresentano una prodezza tecnica oggi impensabile sia per la tempistica sia per il contributo di originalità che portarono

A destra, ottobre 1953. Il pilota Eugenio Castellotti al volante della Lancia D24 Spider Competizione nel cortile del Reparto Esperienze della Lancia in via Caraglio. Sul parafrangente destro sopra il fanale si nota la caratteristica presa d'aria asimmetrica per il radiatore dell'olio.



A destra, il semplice cruscotto della D24 Spider Competizione. Lo strumento più grande è il contagiri, alla sua destra in alto il manometro dell'olio. All'estremo l'uno sotto l'altro il termometro dell'olio e il manometro della pompa della benzina.



nella storia delle corse. Infatti, alla Lancia non si era mai guardato a ciò che facevano gli altri, si era sempre prodotto il nuovo in completa autonomia. Ciò aveva fatto crescere una scuola di progettazione che aveva allevato uomini di grande caratura: Francesco de Virgilio ed Ettore Zaccone Mina per i motori, Francesco Faleo per i telai e le sospensioni, Luigi Bosco per i gruppi cambio e trasmissione, Giuseppe Gillio per la messa a punto e i collaudi, tutti coordinati da Vittorio Jano, l'unico che in passato era stato a contatto con le competizioni. Questo manipolo di uomini si mise al lavoro con orgoglio ed entusiasmo. Ciò non significa

che il loro percorso sia stato facile e privo di abbagli. Non fu colpa loro, ma fu senz'altro uno sbaglio la D20, che la Casa volle troppo somigliante alla B20 GT di serie. Con il motore e la carrozzeria chiusa di Pinin Farina ancora troppo parenti dell'Aurelia, la bella berline, sarebbe stata regina nella categoria GT, ma corse fra le vere Sport, più leggere e con motori di maggior cubatura. L'innalzamento della cilindrata da 2,6



A sinistra, ottobre 1953. Il pilota Eugenio Castellotti posa per il fotografo con la Lancia D24 Spider Competizione nel cortile del Reparto Esperienze della Lancia in via Caraglio.



A sinistra, l'aggressivo muso della Lancia D24 Spider Competizione. La calandra pur nella sua semplicità riprende il classico tema dello scudo Lancia.



Il modello



Sopra, 4 ottobre 1953. La Lancia D24 Spider Competizione di Eugenio Castellotti alla partenza della gara in salita Pontedecimo-Passo dei Giovi: a causa di un testacoda si classificò solo quinto.



Sopra, la Lancia D24 Spider Competizione di Alberto Ascari alla partenza della Mille Miglia. Il 2 maggio 1954 il pilota milanese taglierà il traguardo vittorioso. A sinistra, 30 maggio 1954. La Lancia D24 Spider Competizione di Piero Taruffi lanciato a vincere la 38ª Targa Florio.

a 2,9 litri e l'impiego del compressore non risolsero il problema. La drastica decisione di "decapitare" la berlinetta D20 per ricavarne la spider D23 fu un altro consapevole palliativo in attesa della D24. Quest'ultima fin dall'origine ebbe la carrozzeria aperta biposto sport. Sebbene esteticamente simile al modello precedente, la D24 era quasi del tutto nuova. In pratica solo le sospensioni anteriori e i freni rimasero gli stessi. Il motore disegnato da Ettore Zaccone Mina mantenne 6 cilindri a V di 60°, quattro alberi a camme in testa e due candele per cilindro; ma per portare la cilindrata a 3284 cc, con l'alesaggio di 88 mm e la corsa di 90, dovette essere rivisto nelle fusioni del monoblocco e delle teste. Del tutto nuovi furono l'albero motore su sottili cuscinetti bimetallici Vanderwell, l'alimentazione

con tre carburatori Weber 46 DCF3 e il circuito dell'olio con carter secco, cioè privo di una vera coppa dell'olio ma con due pompe: una di mandata e una di recupero. L'assenza della coppa permise di abbassare il motore di 100 mm portando un sensibile vantaggio nella

tenuta di strada. Dalla potenza iniziale di 245 cv a 6200 giri/min si arrivò a 265 cv seguendo un'evoluzione non del tutto lineare. Infatti per la Carrera Panamericana la cilindrata fu ridotta a 3,1 litri e la potenza a 230 cv a 6000 giri per meglio resistere alle sollecitazioni

Sotto, a sinistra, 27 giugno 1954. I piloti Alberto Ascari, Eugenio Castellotti e Luigi Villorosi attorniti dai meccanici prima del Gran Premio di Oporto. La vettura numero 1 è quella di Villorosi che concluderà la gara con un ritiro per un guasto.



A destra, la Lancia D24 Spider Competizione di Eugenio Castellotti vincitore della gara in salita Aosta-Gran San Bernardo il 25 luglio 1954.



di un percorso massacrante. Dopo il motore vediamo il telaio. Anticipando la concorrenza, i tecnici della Lancia già nella D20 avevano abbandonato i classici tubi di grossa sezione e si erano avventurati in una costruzione formata da un traliccio di tubi di piccola sezione, che all'epoca aveva riscontri solo nelle costruzioni aeronautiche. Insieme al progetto avevano poi messo a punto i sistemi per saldare i tubi evitando di creare zone di ricottura troppo estese e di far nascere tensioni dovute al ritiro dei materiali. L'esperienza delle D20/D23 fu importante non solo per la struttura portante, ma anche per i sottogruppi. Con le opportune modifiche rimasero il robusto avantreno con la balestra trasversale e i freni entrobordo. Ma vi fu un netto balzo in avanti con il posizionamento del cambio dietro e non davanti al differenziale. Con il gruppo che riuniva in blocco frizione, differenziale e cambio in questa sequenza, fu possibile accorciare il passo di 20 cm per mi-

gliorare la maneggevolezza. Con la nuova disposizione del cambio fu necessario ridisegnare la parte posteriore del telaio e prevedere un nuovo sistema di ancoraggio e guida del ponte De Dion. Infine il gruppo della trasmissione si integrava nel telaio con funzioni portanti. Veniamo ora alla carrozzeria disegnata e realizzata da Pinin Farina. Ciò che più impressionò gli appassionati furono le linee armoniose, la calandra semplificata al massimo eppur capace di esprimere l'identità Lancia e la presa d'aria asimmetrica sul parafango destro. Questa caratteristica non aveva riscontro in altre auto e serviva a raffreddare il grande serbatoio dell'olio sul lato destro. Tale sistema propugnato da Vittorio Jano in realtà non funzionò mai a dovere e alla fine fu rimpiazzato da un radiatore dell'olio convenzionale sul muso, rendendo superflua la presa d'aria, che fu soppressa. La D24 ottenne importanti successi internazionali: nel 1953 i primi due posti assoluti nella Carrera Panamericana (23 novembre, J. Manuel Fangio e Piero Taruffi); nel 1954 le vittorie assolute nel Giro di Sicilia (4 aprile, Taruffi), nella Mille Miglia (2 maggio, Alberto Ascari), nella Targa Florio (30 maggio, Taruffi), i primi due posti assoluti nel G.P. di Oporto (27 giugno, Gigi Villorosi ed Eugenio Castellotti) e il primo posto di classe nella 12 Ore di Sebring (7 marzo, Gino Valenzano). Mancò invece il Campionato del Mondo, che era a portata di mano, per avere schierato al Tourist Trophy vetture con modifiche non ancora sperimentate. Bisogna anche

LANCIA D24 SPORT SPIDER (1953-1954)

- Numero cilindri:** 6 a V di 60°
- Alesaggio e corsa:** 88 x 90 mm (oppure 88 x 85 o 93 x 92 mm)
- Cilindrata totale:** 3284 cc (oppure 3102 o 3750 cc)
- Potenza massima:** da 230 a 265 cv a 6200 giri/min
- Rapporto di compressione:** 8,5:1 (anche 9:1)
- Distribuzione:** quattro alberi a camme in testa
- Alimentazione:** tre carburatori Weber 46 DCF 3
- Accensione:** due spinterogeni tipo Maralli ST 64 DTEM
- Trazione:** posteriore
- Cambio:** a 4 marce + RM
- Frizione:** bidisco a secco
- Rapporto finale:** 10/37, 10/39, 10/40, 10/41, 10/42, 9/40, 9/42, 9/45 secondo i circuiti
- Tipo di costruzione:** traliccio di tubi in acciaio al cromo-molibdeno; gruppo frizione/cambio/differenziale integrato al telaio con funzioni portanti
- Sospensioni anteriori:** braccio infer. oscillante, balestra trasv. in funz. di braccio sup., bielletta di spinta, ammortiz. idraul. telesc.
- Sospensioni posteriori:** tipo De Dion con guida trasversale sulla trasmissione, biella longitudinale laterale, balestra cantilever, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** idraulici a tamburo tipo "entrobordo"
- Pneumatici:** anteriori 6.00-16, posteriori 6.50-16 oppure 7.00-16, ruote a raggi Borrani
- Passo:** 2400 mm
- Carreggiata anteriore:** 1298 mm (in alcune gare 1,315 mm)
- Carreggiata posteriore:** 1250 mm
- Lunghezza:** 3790 mm
- Larghezza:** 1440 mm
- Altezza:** 980 mm
- Peso:** da 740 a 760 kg secondo l'allestimento
- Velocità massima:** da 230 a 290 km/h

ricordare i successi nelle gare minori, come la Bologna-Passo della Raticosa (27 settembre 1953, Felice Bonetto), la Pon-

tedecimo-Passo dei Giovi (4 ottobre 1953, Castellotti) e la Aosta-Gran San Bernardo (25 luglio 1954, Castellotti).



IL MODELLO DA COLLEZIONE