

PER VINCERE CI VUOLE CLASSE

Salone di Torino 1951: irrompe sul mercato l'Aurelia B20. Monta il famoso V6 di 60°, primo motore di serie con questa architettura.

Si dimostra molto competitiva in gara, come rimarcato da questo esemplare, che ha fatto la 1000 Miglia nel 1955

Salone dell'automobile di Torino 1951: debutta sulla scena internazionale l'Aurelia B20 Gran Turismo. Prodotto di grande sostanza e di classe inarrivabile, ha degnamente rappresentato la Casa italiana negli anni del dopoguerra, facendola diventare un vero punto di riferimento per il resto dei costruttori, soprattutto stranieri. Il capolavoro della Lancia si concretizza in otto anni intensi di carriera e tante versioni. Dentro il cofano, un vero prodigio di tecnica, quel formidabile sei cilindri con architettura a V di 60° sviluppato dall'ingegner Francesco De Virgilio, che, vista la qualità e le prestazioni fuori dall'ordinario, verrà successivamente montato anche sulle Flaminia e rimarrà in produzione fino alla fine degli anni 60. D'altronde, fin dal giorno del

debutto in società, gli occhi (degli addetti ai lavori e non) sono puntati sull'Aurelia. La prima della fortunata famiglia, la berlina B10, presentata un anno prima sempre a Torino, attira subito l'attenzione perfino di Luigi Einaudi, presidente della Repubblica, immortalato dai quotidiani nazionali mentre sta ascoltando con interesse le notizie tecniche fornite dalla dirigenza della Casa, presente alla kermesse piemontese.

BELLEZZA SENZA TEMPO

Esattamente un anno dopo, nello stesso parterre, è la volta della B20, berlinetta sportiva che adotta per la prima volta la sigla GT, Gran Turismo. Il sei cilindri viene portato a due litri, mentre la linea sinuosa e sportiveggiante la rende di un'eleganza senza tempo. Sei versioni, con vari affinamenti stilistici e un ulteriore aumento di centimetri cubi per arrivare al V6 "duemilacinque" definitivo, di recente indicato come una delle migliori creazioni tecniche del secolo scorso.

Tra le varie peculiarità del motore Aurelia spiccano il monoblocco di alluminio fuso in conchiglia, le testate pure di alluminio, le canne dei cilindri di ghisa, sostituibili e a diretto contatto con il liquido refrigerante, l'impianto di raffreddamento con due termostati: il primo sulla tubazione fra motore e radiatore, per regolare la temperatura dell'acqua, il secondo sul radiatore, per comandare la persiana che regola la portata d'aria. L'albero di distribuzione è comandato da una catena doppia, a rulli e con tendicatena idraulico, ed è un brevetto Lancia. Anche il resto della meccanica è degno di nota, per esempio il gruppo

Grinta fra i cordoli
La terza serie del nostro servizio impegnata, con Andrea Nannetti al volante, nella parte handling del circuito Asc di Vairano di Vidigulfo (Pavia). Questo esemplare ha corso anche la 1000 Miglia nel 1955, nelle mani del gentleman driver genovese Carlo Croce



LA TERZA SERIE DELLA B20 È STATA COSTRUITA IN 720 ESEMPLARI E MONTA IL V6 PORTATO A 2.5 LITRI, CON UNA POTENZA DI 118 CV

frizione-cambio-differenziale, montato posteriormente per una migliore stabilità del retrotreno.

SIMILE, MA NON UGUALE

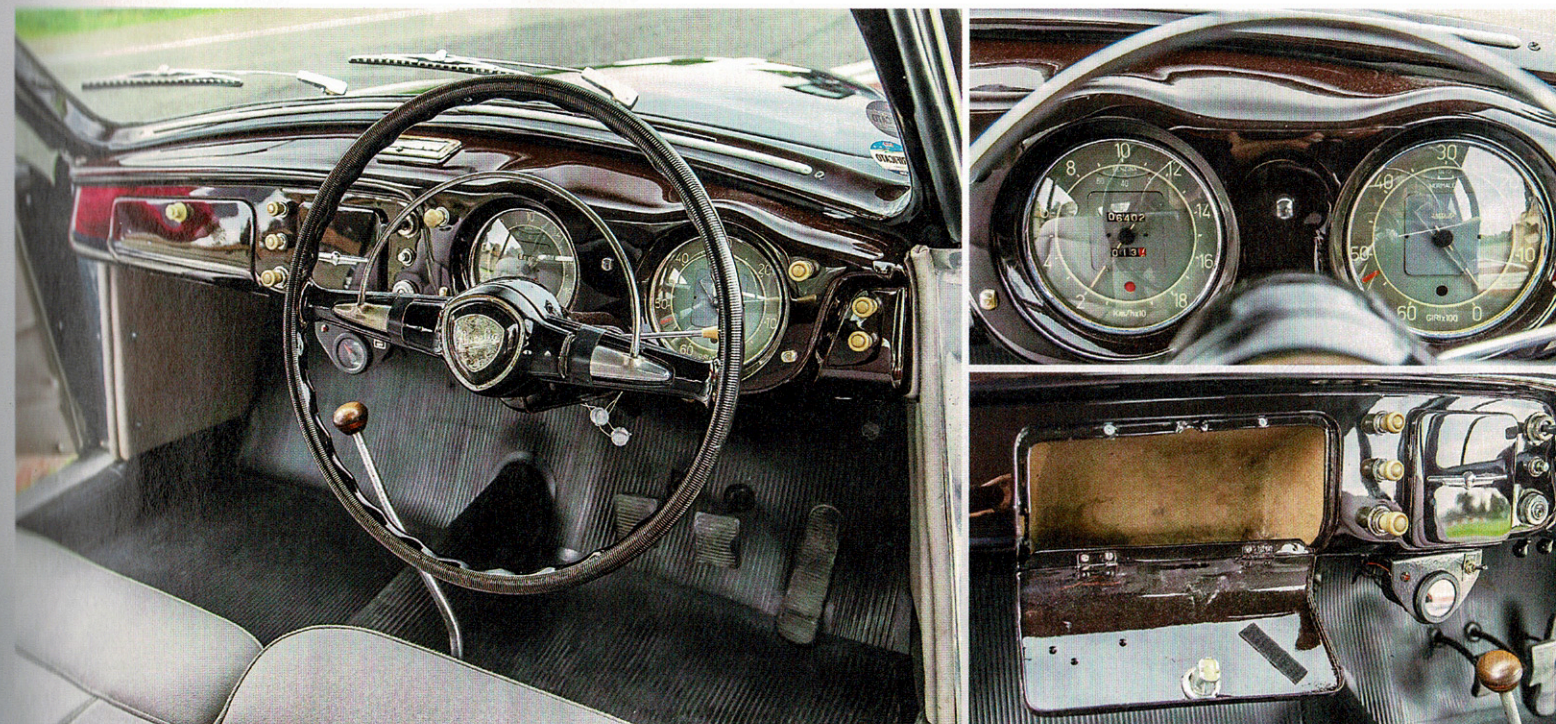
Rispetto alle precedenti, la terza serie (quella del nostro servizio, costruita in 720 esemplari) è la prima delle B20 a montare il sei cilindri portato a 2.451 cm³, con potenza massima di 118 CV e con carburatore Weber doppio corpo 40DCF5. Ai più sembra molto simile alla B20 dell'esordio, ma in realtà Pinin Farina rivede totalmente i lamierati, elimina le pinne posteriori, ingrandisce il lunotto, semplifica la fanaleria anteriore facendo sparire il "ciuffo"; inoltre, i proiettori vengono ora protetti da una ghiera. Quella che compare in queste pagine, telaio 2342, viene immatricolata per la prima volta il 1° giugno 1953 a Genova e intestata a nome del figlio del noto armatore Giorgio Fassio. Il primo anno della sua esistenza viene vissuto sulle strade di tutti i giorni, utilizzata soltanto nei weekend. Poi, la decisione di alienarla a Carlo Croce, armatore ligure

e gentleman driver di buon livello. La B20 in realtà viene intestata alla moglie, Anna Maria Mutti. Croce, ancor prima del passaggio di proprietà (9 ottobre 1954), la utilizza per correre il Giro Automobilistico d'Italia arrivando 5° di classe (categoria GT oltre 2000) e 7° assoluto. Un buon inizio, senza dubbio. L'anno successivo, il facoltoso proprietario, che corre per i colori della Scuderia Janua di Genova, decide di partecipare con una certa costanza alla stagione sportiva.

Il 12 e 13 marzo si disputa ad Alassio la Coppa del Mare e dei Monti, con Croce che vince la classe e si piazza nono assoluto. Il 30 aprile è di scena la 1000 Miglia e il risultato finale è buono, poiché arriva sesto di classe e diciottesimo assoluto (vedi box a pagina 41). Il 10 luglio scatta la nona edizione della Coppa d'Oro delle Dolomiti e Croce conclude in sedicesima posizione assoluta. Dal 25 al 28 agosto il gentleman driver si iscrive alla Stella Alpina, concludendo settimo assoluto e quinto di classe. L'11 settembre 1955 arriva l'impegnativa Coppa Intereuropa e l'Aurelia si

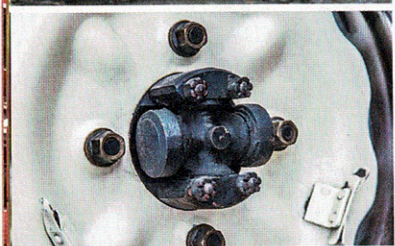


Genova in gara
Sopra, l'eleganza austera del volante di bachelite nera e lo stemma, sulle fiancate, della Janua di Genova, scuderia per la quale correva Carlo Croce a metà degli anni 50



Cambio sportivo
Tra le peculiarità di questo esemplare spicca il cambio a cloche Nardi. Il selettore, con la sigla ND4 (Nardi Danese 4) e la leva al pavimento, è un dispositivo adottato dalla Casa torinese anche per le vetture preparate per la squadra corse





Freni nascosti

In alto, la targhetta riassuntiva e il numero di telaio. Qui sopra, il cerchio senza coppa ruota. L'impianto frenante ha la particolarità di avere i tamburi posteriori montati all'uscita del differenziale

■ piazza quarta assoluta. Il 6 novembre, infine, ecco il Circuito di Ospedaletti, dove Croce taglia il traguardo primo di classe e secondo assoluto.

ALLESTITA PER LA FRECCIA ROSSA

Negli anni 60 la vettura rimane ferma e poi espatria in Svezia. Il recente ritrovamento dopo anni di oblio si deve ad Andrea Nannetti, molto attivo nel mondo delle auto storiche e premiato come giovane talento nell'edizione 2022 di Best in Classic: "La vettura era in ottime condizioni, l'ho seguita per un po' di tempo e, alla fine, sono riuscito a convincere il proprietario. Era stata restaurata nel corso degli anni e si presentava in perfette condizioni originali. A quel punto, l'ho riportata a quella che era la livrea con cui aveva corso la Freccia rossa nel 1955, quindi senza paraurti e coppe ruota, col proiettore supplementare e i numeri di gara con i quali era stata iscritta dal Croce. La meccanica è davvero ottima, e ora che l'ho provata sul circuito Asc di Vairano, posso confermare che arriva in un battibaleno alla velocità massima, non lontana dai 190 all'ora".

SCHEDA TECNICA

Motore

- Anteriore, longitudinale
- 6 cilindri a V di 60°
- Alesaggio 78 mm
- Corsa 85,5 mm
- Cilindrata 2.451 cm³
- Rapporto di compressione 8,1:1
- Potenza 118 CV a 5.300 giri/minuto
- Coppia massima 18,5 kgm a 3.500 giri/min
- Distribuzione a valvole in testa
- Un albero a camme in testa, aste e bilancieri
- Carburatore doppio corpo Weber 40 DCF5
- Raffreddamento ad acqua, 10,5 litri
- Accensione a spinterogeno
- Lubrificazione forzata, 5 litri
- Impianto elettrico 12 V, batteria 44 Ah

Trasmissione

- Trazione posteriore
- Frizione monodisco a secco
- Cambio a 4 marce in blocco col differenziale

- Comando a leva centrale
- Pneumatici 165-400.

Corpo vettura

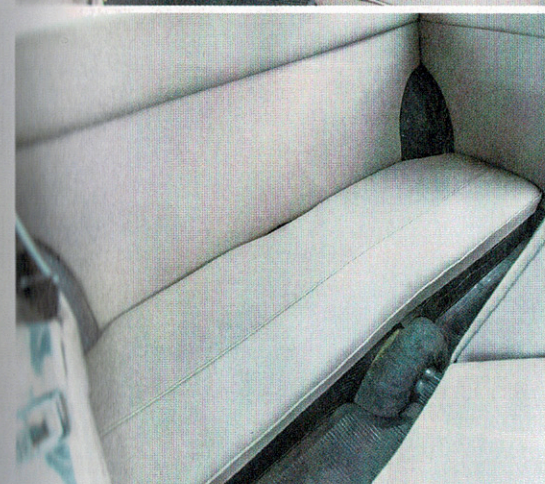
- Coupé 2 porte, 2 posti
- Scocca portante di acciaio
- Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, foderi e ammortizzatori incorporati
- Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci obliqui e molle elicoidali, amm. idraulici telescopici
- Freni a tamburo
- Sterzo a vite e settore
- Capacità serbatoio carburante 75 litri

Dimensioni e peso

- Passo 2.660 mm
- Carreggiate: ant. 1.280 mm post. 1.300 mm
- Lunghezza 4.370 mm
- Larghezza 1.550 mm
- Altezza 1.360 mm
- Peso 1.100 kg

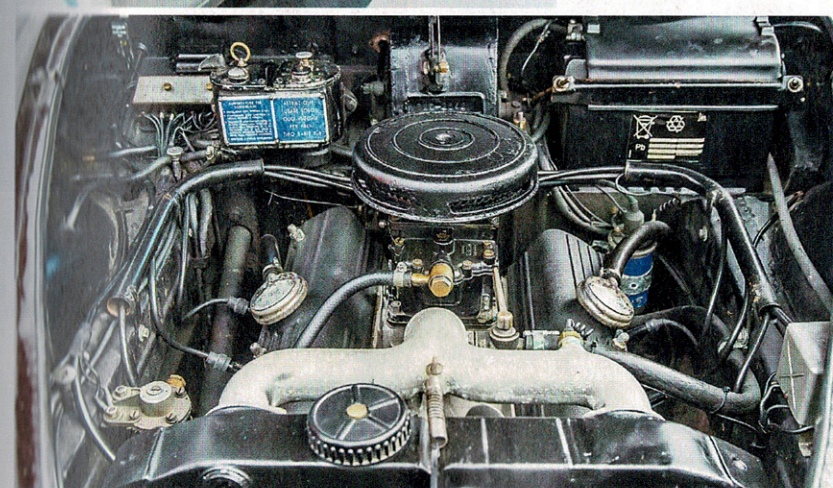
Prestazioni

- Velocità 185 km/h
- Consumo medio 13 litri/100 km



Cambio di marcia

La terza serie dell'Aurelia segna il passaggio generazionale sia dal punto di vista stilistico sia da quello tecnico. Vari gli affinamenti alla linea apportati da Pinin Farina, mentre fa il suo esordio il V6 di 2.451 cm³, che rende la berlina della Lancia più performante ed equilibrata



1000 MIGLIA 1955

UNA LOTTA MOLTO SERRATA

La ventiduesima edizione della Freccia rossa (30 aprile - 1° maggio 1955) viene ricordata soprattutto per il primato ottenuto dall'equipaggio vincitore. Stirling Moss e Denis Jenkinson con la Mercedes 300 SLR vincono, infatti, percorrendo i 1.597 km a una media di 157,650 km/h. In questa gara la Casa della Stella a tre punte non si risparmia e fa la parte del leone anche nella categoria GT, con tre 300 SL "Gullwing" ufficiali ai primi tre posti (guidate rispettivamente da John Fitch, Gendebien-Wascher e Salvatore Casella). In questa classe la lotta è comunque molto serrata. Le Lancia ottengono ottimi risultati, nonostante a iscriverle siano solo equipaggi privati. In particolare, l'Aurelia B20 terza serie #2342, guidata da Carlo Croce, prende il via da Brescia col numero 411 (quindi la partenza è alle 4 e 11 di mattina) e impiega 6 ore, 21 minuti e 46 secondi per arrivare a Roma. Alla fine, taglierà il traguardo percorrendo i 1.597 km in 12 ore, 52 minuti e 29 secondi, piazzandosi diciottesima assoluta e sesta nella propria classe. Un risultato di un certo rilievo, per il gentleman driver di origini genovesi.

