



Vittoriosa dal 1952

A sessant'anni dalla sua nascita, la 2 porte carrozzata da Vignale su disegno di Giovanni Michelotti stupisce ancora per le sue forme classiche, morbide e ben proporzionate, con passo molto lungo e sbalzi minimi. Non sorprende quindi che oggi faccia man bassa di riconoscimenti in tutti i concorsi d'eleganza. Sotto tono il motore V6 di 2 litri di cilindrata, con soli 70 CV, per 145 km/h di velocità massima di **Alessandro Rigatto** - foto di **Roberto Carrer**



Negli Anni Cinquanta molte Case automobilistiche, accanto ai modelli di grande serie, commercializzavano autotelai "nudi" da affidare alle valenti cure dei migliori carrozzieri per la realizzazione di esemplari unici o delle cosiddette "fuoriserie" a tiratura limitata. Tra i Costruttori più attivi in quest'ottica va ricordata la Lancia, che nel 1950, anno del debutto della Aurelia B10, mise a disposizione dei "coachbuilder" dell'epoca il telaio B50, caratterizzato da un interasse di 2910 mm, maggiorato quindi di 5 cm esatti rispetto alla berlina B10 e accreditato di un peso di 770 kg. Nel

1951 la Casa torinese, dopo il debutto delle berline potenziate B21 e B22, con motore 2 litri e frazionamento a 6 cilindri, predispose il telaio B52 per gli allestimenti speciali dei carrozzieri. Ne vennero realizzati 98 esemplari, 11 dei quali furono consegnati a Vignale, che si era già costruito un'ottima reputazione a inizio carriera da Pininfarina, dove aveva cominciato a lavorare nel 1930, all'età di soli 17 anni. La particolarità delle lavorazioni della Vignale era rappresentata dal fatto che i pannelli di carrozzeria venivano realizzati partendo da semplici fogli di alluminio sagomati a

vista dagli artigiani alle dipendenze della struttura torinese, sulla base dei disegni in scala 1:1, mentre era costume generalizzato per altri carrozzieri il ricorso a mascheroni di legno sui quali i battilastra modellavano le lamiere. La tecnica utilizzata da Vignale richiedeva la massima abilità per ottenere un risultato sopraffino; secondo i detrattori però questo modus operandi esponeva al rischio di imprecisioni marcate, da cui originavano asimmetrie inaccettabili su fuoriserie di tale valore. Per tornare agli allestimenti di Vignale sulla base dell'autotelaio B52, occorre

ricordare che delle sue undici realizzazioni, solo quattro si riferiscono a carrozzerie coupé come quella dell'esemplare oggetto del nostro servizio: un fattore che conferisce ulteriore pregio (e valore) a questa vettura. Per lo stile delle sue Lancia dei primi Anni Cinquanta Vignale si affidò a Giovanni Michelotti, che già era stato ingaggiato per alcune Ferrari richieste da piloti gentleman, personaggi del jet-set internazionale e della nascente imprenditoria industriale europea. I figurini di Giovanni Michelotti segnalano una volontà innovatrice molto marcata, che a volte

portava a risultati di pregio, altre generava realizzazioni poco coerenti con l'immagine di marca. Mentre le sue prime interpretazioni del telaio B50 erano caratterizzate da forme classiche e convenzionali, le successive creature su chassis B52 videro prendere forma un crescente estro innovativo. Molto significativo in tal senso l'esempio rappresentato dal telaio 1052 costruito a Torino negli stabilimenti Lancia nel 1952 e affidato per l'opera di "vestizione" alla matita di Giovanni Michelotti e alla sapiente maestria dei collaboratori di Vignale. Un'auto che appartiene da ormai otto

anni al collezionista milanese Corrado Lo Presto, il quale, dopo un restauro durato cinque anni e affidato a Galbiati, ha iniziato a cogliere una serie impressionanti di successi nei più qualificati e prestigiosi concorsi d'eleganza di mezza Europa. La Aurelia B52 Coupé Vignale telaio 1052 è caratterizzata da forme modernissime per l'epoca, con i parafanghi anteriori semi-integrati, il frontale a quattro fari circolari (più incassati quelli interni), la calandra sporgente al pari delle cromature che si estendono verso le luci di posizione, dove si raccordano con le piccole prese

LANCIA AURELIA
COUPÉ VIGNALE 1952
SCHEDE
TECNICA

Motore: anteriore, longitudinale, 6 cilindri a V di 60°
Alesaggio: 72 mm
Corsa: 81,5 mm
Cilindrata totale: 1991 cc.
Rapp. di compressione: 7,8:1
Potenza massima: 70 CV a 4800 giri/min
Alimentazione: 1 carburatore doppio corpo Solex 30 AAI
Distribuzione: albero a camme centrale, valvole in testa
Impianto elettrico: 12V,

batteria 48 Ah
Trasmissione: trazione posteriore, cambio a 4 marce sincronizzate, in blocco al differenziale, comando al volante
Frizione: monodisco a secco
Rapporto al ponte: 4,70:1
Pneumatici: 165x400
Corpo vettura: coupé 2 porte, 2+2 posti. Telaio a piattaforma
Sospensioni: anteriori a ruote

indipendenti, posteriori a ruote indipendenti
Ammortizzatori: a leva
Freni: idraulici a tamburo.
Sterzo: a vite e settore.
Serbatoio: 60 litri
Dimensioni: lunghezza 4700 mm, larghezza 1600 mm, altezza 1300 mm
Carreggiate: anteriore 1280 mm, posteriore 1300 mm
Passo: 2910 mm
Velocità massima: 145 km/h



d'aria laterali, e i rostri dei paraurti cilindrici, incassati nella zona superiore delle lame dei paraurti anteriore e posteriore. La fiancata appare molto slanciata, grazie al passo di 291 cm, comparato con la lunghezza di 470 cm. Gli sbalzi molto corti conferiscono dinamismo al profilo; le cromature che percorrono la fascia inferiore e la parte superiore della fiancata distendendosi dalla maniglia a scomparsa totale fino all'attacco dei due parafranghi, dove, in coincidenza dell'esordio dell'accento di codine posteriori si riconosce il logo Aurelia 2000. Le "firme" degli autori sono leggibili appena sopra il bordo

cromato inferiore: la V e il nome Vignale nel lamierato del parafrango anteriore, Michelotti appena dietro la porta. La parte superiore dell'abitacolo ha una fisionomia "a cupola", con montanti sottili e finestrature dai contorni assai arrotondati. Essa prende forma a partire da una cromatura avvolgente che separa i due colori (verde bottiglia metallizzato e nero) e si sviluppa armonicamente, offrendo una buona abitabilità verticale per i passeggeri posteriori, che non risultano così sacrificati come accade su altri modelli coevi. Il frontale è innovativo, se si considera che l'auto risale al

1952; il motivo a quattro fari verrà in seguito ripreso dalla Jaguar Mk X del 1961, la calandra a sviluppo verticale ricorda quella delle Aurelia B10, B21 e B22 di serie, mentre a enfatizzare la larghezza, di 1600 mm, provvede il ricorso ad ampie cromature che si sovrappongono al paracolpi anteriore. La coda, apparentemente più semplice, interrotta solo dai rostri cilindrici, definisce il terzo volume nettamente distinto dall'abitacolo; stravaganti i gruppi ottici avvolgenti, anch'essi con cornici cromate e profilo interno pure cromato a dividere orizzontalmente il



**LANCIA AURELIA
COUPÉ VIGNALE 1952
PALMARES**

Villa d'Este 2009
Ludwigsburg 2009
1° premio di categoria e Best in Show
Mulhouse 2009 Best in Show
Baden Baden 2009
1° premio di categoria
Schwetzingen 2009
Best in Gala (premio alla fuoriclasse)
Spa 2012 Best in Show



fanalino. L'abitacolo è quanto di più classico di possa immaginare: il volante è sul lato destro, come d'abitudine in quegli anni, e sul piantone dello sterzo è alloggiata la leva del cambio, manuale, a quattro marce sincronizzate. Curioso il tachimetro, praticamente a centro plancia, mentre sul lato destro campeggia un enorme orologio. Appena sopra, una serie di spie di controllo. Un po' fuori mano i comandi secondari sul lato sinistro della plancia. Tre maniglie raffinatissime occupano i pannelli porta: una d'appiglio, una per gli alzacristalli, una per lo sblocco della porta. Pregevole anche la tasca

portadocumenti, di forma semiellittica. L'accesso a bordo è agevole e anche chi deve raggiungere i posti posteriori non è mai in difficoltà, grazie agli schienali anteriori reclinabili in avanti, quasi a libro. Il motore, il primo 6 cilindri a V prodotto in grande serie, non è un fulmine di guerra: caratterizzato dall'angolo di 60 gradi tra le due bancate di cilindri, ha una cilindrata di 1991 cc e una potenza massima di 70 CV a 4800 giri/min, 20 CV in meno rispetto alla berlina sportiva B22. L'alimentazione, con un carburatore doppio corpo Solex 30 AAI, e la distribuzione monoalbero a

camme in testa centrale, con valvole in testa, non lasciano spazio a qualsiasi velleità sportiva. A penalizzare le prestazioni velocistiche provvede anche il peso della vettura, che è di un quintale circa superiore a quello delle B10 e B21 di serie, ossia 1200 kg. La velocità di punta di 145 km/h. Ma se non ottenne mai successi sportivi all'epoca, l'Aurelia 2000 Coupé Vignale si è distinta dal 2009 in poi nei concorsi d'eleganza cui è stata condotta da Corrado Lo Presto e dal figlio. L'ultimo trionfo, per il momento, a Spa nel corso del mese di aprile 2012, con l'auto affidata proprio a lui.