

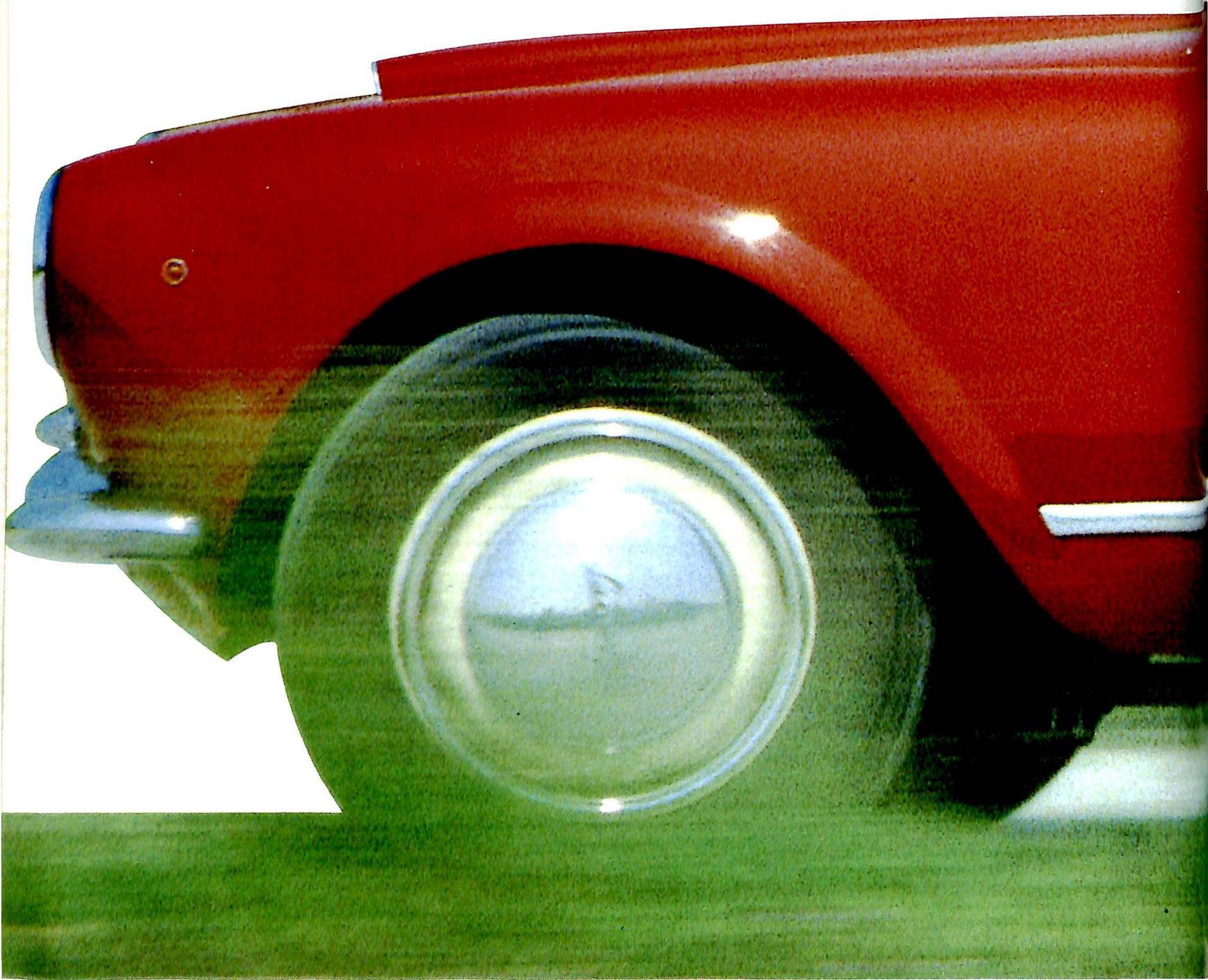
STORIA E PROVA

IL SOGNO AMERICANO DI GIANNI LANCIA

L'Aurelia Spider B 24 nacque per incontrare i favori del pubblico statunitense. La sua linea strizzava l'occhio al gusto emergente d'Oltreoceano, ma era anche uno degli esempi più puri dell'estro creativo di Battista Pinin Farina.

E il suo motore a sei cilindri era in grado sia di scatenarsi rabbiosamente sulle strade della Mille Miglia sia di frusciare vellutato e morbido nel traffico cittadino.

Insomma: più che un'auto era un'opera d'arte in movimento



La genialità tecnica sorride agli uomini capaci di sognare sogni forti, nuovi, possibili, perseveranti. Uno di questi era Vincenzo Lancia, pilota. L'esperienza della competizione automobilistica è insostituibile nell'accendere fantasie meccaniche, innovazioni costruttive. Si aggiunga che Lancia aveva uno stile di guida determinato fino all'irruenza: chiedeva alla macchina tutto il potenziale disponibile e sempre di più. Divenuto costruttore nel 1907, esordì in una piccola officina di via Ormea a Torino con una vettu-

ra che portava molti segni della sua aggressività inventiva e che rovesciava audacemente gli schemi acquisiti a quel tempo. Il motore saliva ad alti regimi di rotazione, la convenzionale trasmissione a catene era sostituita dall'albero cardanico, telaio e assale anteriore erano elementi in lamiera stampata, rigidi e leggeri.

Quel prototipo, che rimase tale, anticipava diversi stadi della futura evoluzione dell'automobile. Assorto nel

fervore creativo, Lancia commise l'inevitabile distrazione del genio: soltanto quando la vettura era già ultimata si accorse che non poteva passare dalla porta dell'officina, troppo stretta. Per rimediare dovette chiamare i muratori.

Quarantatré anni e due guerre mondiali dopo toccò all'Aurelia raccogliere il testimone dell'innovazione tecnica nella storica staffetta della tradizione Lancia. Un impegno difficile da mantenere ma una sfida esaltante, come tutte quelle che Vincenzo Lancia aveva vinto. Negli an-

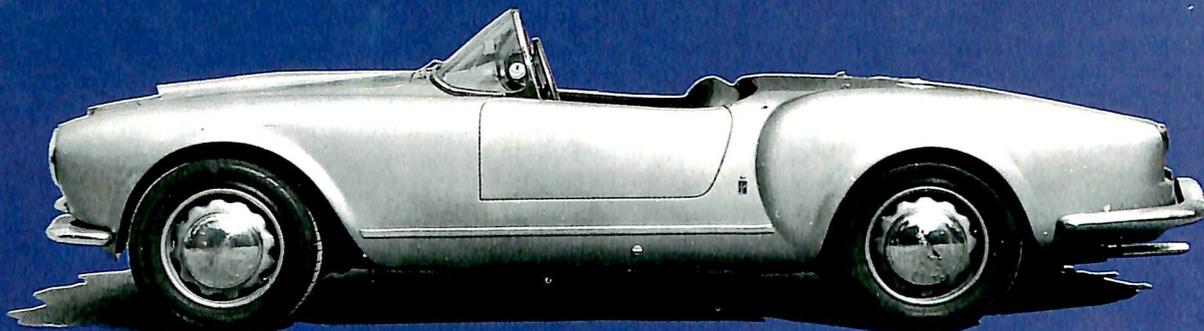
ni Venti con la Lambda: prima vettura al mondo con carrozzeria a struttura autoportante in lamiera d'acciaio, leggera ma di una robustezza divenuta proverbiale dopo che lo stesso Lancia ne diede una dimostrazione incontrovertibile guidando la vettura a tutta velocità contro un paracarro sulla strada del Monginevro. Altre caratteristiche innovative della Lambda erano state il motore a 4 cilindri a V stretto (14°), rombante monolito di minimo ingombro longitudinale, e l'avantreno brevettato a ruote indipendenti con

montanti telescopici e ammortizzatori idraulici inclusi. Negli anni Trenta l'Augusta e soprattutto l'Aprilia, con sospensioni a ruote indipendenti anche sul retrotreno, avevano segnato svolte indicative nella storia della tecnica automobilistica.

L'Aprilia era stata l'ultimo grande acuto di Vincenzo Lancia, cultore possente e appassionato dell'automobile, della buona tavola e del bel canto (con particolare inclinazione al wagneriano).



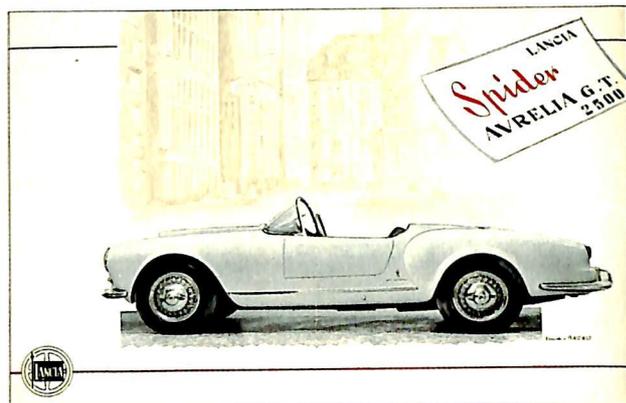
PRIMA O SECONDA SERIE? LO DICE IL PARAURTI



Sopra, l'elegante sagoma della Aurelia B 24 prima serie, denominata «Spider», ma conosciuta anche come «America». A sinistra, il frontale e (in basso) la coda di questa vettura, caratterizzati dai paraurti divisi in due parti.



A destra, il raffinato dépliant illustrativo della Aurelia B 24 convertibile, presentata nel 1956 in sostituzione della versione Spider. In alto, il pieghevole della Spider.



LANCIA & C. Convertibile AURELIA G.T. 2500

L'Ardea va considerata, com'era di fatto, una diretta derivazione dell'Aprilia. Fu dunque l'Aurelia la prima vettura Lancia completamente progettata dopo la scomparsa del mitico fondatore della marca. L'eredità del nome, con le sue implicazioni di avanzamento tecnico e di eleganza costruttiva, era comunque affidata a mani sicure: quelle della vedova Adele, presidente, e del figlio unico Gianni, direttore generale. La continuità dello slancio inventivo era garantita dal responsabile della progettazione, ingegner Vittorio

Jano, arrivato alla Lancia con un bagaglio di ineguagliabile esperienza nelle massime competizioni: all'Alfa Romeo aveva firmato, negli anni Venti e Trenta, le leggendarie vetture da corsa P2 e P3, nonché la 2900 a otto cilindri dotata di compressore.

L'Aurelia irruppe come un raggio di sole nel panorama ancora desolato di un'Italia appena risvegliata dall'incubo della guerra. Era il 1950, Anno Santo e anno della sanguinosa fine del bandito Giuliano. «Anche l'Italia si sta attrezzando», si leggeva nei

giornali, «per offrire al pubblico attraverso gli impianti della Rai una rete di trasmissioni televisive», ma si era appena agli inizi, al progetto. Altra nota: «Attualmente più di 200 mila Vespa circolano sulle strade italiane e si può affermare che questo veicolo è divenuto ormai un indispensabile strumento di lavoro per numerose categorie di professionisti, di impiegati e di commercianti, mentre nei giorni di festa serve per un turismo veloce e sicuro...». Una distanza siderale ci separa da quel tempo recente, di cui serbiamo in tan-

ti memoria. Le autostrade erano ancora i 482 chilometri (costati 705 milioni di lire) che il regime fascista aveva orgogliosamente costruito dal 1924 al 1935. Le automobili in circolazione erano circa 340 mila, tutte di modello anteguerra.

Improvvisamente l'industria automobilistica italiana sembrò risorgere nel maggio di quel beneaugurante 1950: sotto le luci del Salone di Torino sfavillavano le prime vetture nuove del prossimo decennio, la Lancia Aurelia e la Fiat 1400, promesse sponse del recupero nazionale; e

in una strada adiacente, appartata perché non ancora avviata alla produzione ma già al centro dell'attenzione, l'Alfa Romeo 1900.

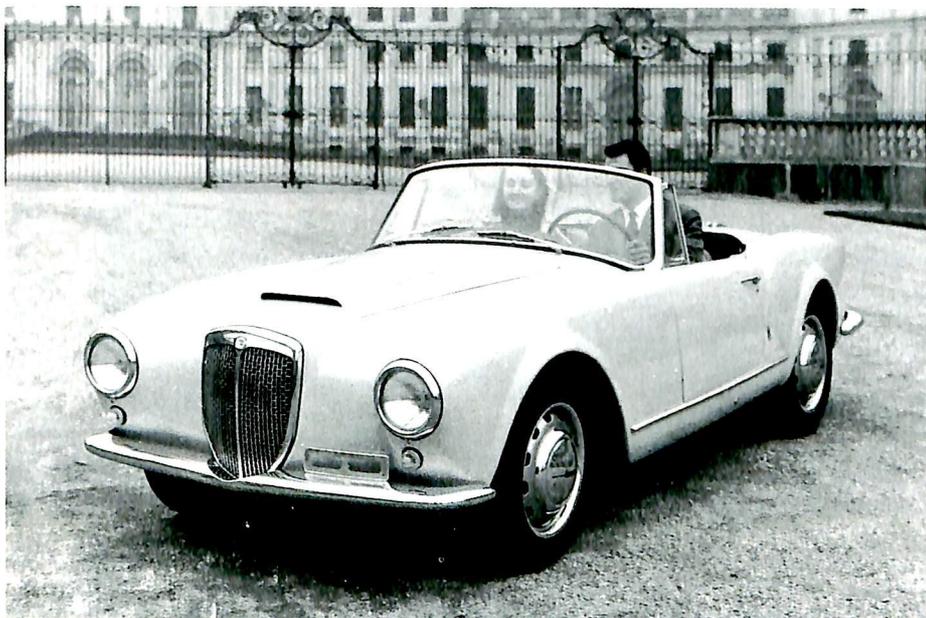
La berlina Aurelia B 10 era tecnicamente la più nobile e innovativa delle tre. Era dotata del primo motore a 6 cilindri a V prodotto in serie nell'intera storia dell'automobile. Il cambio, in blocco con il differenziale, era collocato posteriormente per migliorare l'equilibrio della vettura, l'aderenza e la stabilità del retrotreno. Anche la sospensione posteriore, come l'anteriore, era a ruote indi-



Nel 1956 la padovana carrozzeria Fontana aveva disegnato un hard top per la B 24 spider (sopra); in basso, la B 24 II serie, con paraurti a lama unica.



Qui sopra, il prototipo della Lancia Aurelia B 24, nato nel 1954 e riconoscibile dagli esemplari di serie per la mancanza dei mezzi paraurti, sostituiti da due semplici rostri che, posteriormente, affiancavano la targa. Sotto, la stessa vettura durante la gara di regolarità di Cortemaggiore, con alla guida Gigi Villoresi.



pendenti: soluzione sofisticata e costosa, all'epoca, ma in grado di garantire un comfort eccezionale. I tamburi dei freni posteriori erano spostati al centro, accostati ai due lati del differenziale, per ridurre le masse non sospese. La scocca autoportante posava su un pianale a cassone in lamiera d'acciaio di forte spessore, irrigidito da longheroni e traverse ottenute per stampaggio, con il quale si integrava formando un guscio compatto. Tutte queste caratteristiche, unite a un'accuratezza per molti aspetti artigianale della

costruzione, conferivano all'Aurelia una signorilità di comportamento, una morbidezza e silenziosità di marcia, di cui si cominciò subito a favoleggiare.

Proprio mirando a questo risultato, d'altronde, la Lancia introdusse sulle linee di produzione dell'Aurelia controlli di qualità particolarmente severi: ciascun gruppo propulsore (cambio e differenziale) passava sul banco prova in una camera anecoica dove specialisti muniti di stetoscopi avevano il compito di scoprire rumori o fruscii anomali in tutte le varie

marce via via inserite e di scartare senza appello le unità difettose.

«Sin dalle sue origini», si leggeva nel fascicolo di presentazione, «la Lancia ha rivolto i suoi studi a innovazioni concrete e durature, rispondenti a reali utilità, a reali e nuove esigenze, seguendo una tradizione che ha i suoi punti fondamentali nell'Osare e nel Conservare. Anche l'Aurelia è figlia di questa tradizione...». Osare e Conservare: c'era retorica nelle due maiuscole, ma i fatti rispondevano al vero. La concezione tecnica d'as-

sieme, l'autotelaio dell'Aurelia quale lo abbiamo sommariamente descritto, era una realtà avanzata, in grado di strutturare con aggiornamenti soltanto marginali tutta una molteplicità di versioni via via sviluppate nell'arco di otto anni.

Per la prima berlina B 10 Gianni Lancia aveva prescritto una cilindrata prudenziale di 1754 cm³, tenendo in considerazione il clima economico ancora difficile. Ma presto si vide da un lato che le doti stradali dell'Aurelia meritavano dimensioni più generose della motorizzazione, e

dall'altro che la ripresa italiana si avviava di buon passo. Già nel 1951 il 6 cilindri fu promosso a 1991 cm³, la potenza passò da 57 a 70 CV prodotti con dolcezza e affidabilità immutate, la berlina B 10 divenne B 21 e le fu affiancata la filante, indimenticata berline sportiva B 20 (80 CV).

Sono subito anni gloriosi per la nuova Aurelia da Gran Turismo che si cimenta in corse di ogni genere: 41 vittorie di categoria e 7 assolute (tra cui la prestigiosa Targa Florio, pilota Felice Bonnetto) nel 1952; ancora 41.

STORIA E PROVA / LANCIA AURELIA B 24 SPIDER

e 11 assolute inclusa la Liegi-Roma-Liegi, nel 1953, quando la cilindrata della B 20 compie un ulteriore salto in alto, con perfetta naturalezza bisogna dire, a 2451 cm³ (118 CV). Nel 1954, visti i rudi collaudi sopportati in competizione, il motore di 2 litri e mezzo raggiunge anche la berlina Aurelia (con potenza addolcita a 87 CV), che assume la denominazione B 12. In parallelo con l'evoluzione dell'inesauribile 6 cilindri Lancia tutte le nuove Aurelia montano un ponte posteriore tipo De Dion su balestre longitudinali, più solidamente ancorato della sospensione a ruote indipendenti con bracci triangolari diagonali, molle elicoidali e ammortizzatori a leva disegnate originariamente da Vittorio Jano. La tenuta di strada e la maneggevolezza in curva migliorano ancora e la B 20 inizia il 1954 conquistando alla Lancia la prima, storica vittoria al Rallye invernale di Montecarlo: a pilotarla è Louis Chiron, con Ciro Basadonna.

Più per amore che per soldi, la famiglia delle Aurelia si completò l'anno dopo con la Spider America B 24, la vettura protagonista della nostra prova e delle immagini pubblicate in queste pagine. Più per amore dell'arte: perché era impensabile nemmeno di avvicinare con una vettura scoperta a due posti, per quanto affascinante fosse, il successo di quella grande stradista ognitempo e ognicorsa che era la berlina B 20: che poteva vantare 3191 unità prodotte fino allora, in quattro anni. In effetti la Spider avrebbe raggiunto nel quadriennio successivo, dal 1955 al '58 inclusi, una diffusione di 760 unità, contro le ulteriori 1296 della B 20.

Gennaio 1955, Salone di Bruxelles: data e luogo di nascita alla vita pubblica della Spider Aurelia 2500. Perché era definita America? Perché la Lancia contava di suscitare un'ondata di passione negli Stati Uniti con una vettura così nuova anzi classica, così sportiva anzi turistica, così seducentemente veloce anzi confortevole, così nitidamente italiana anzi universale. All'America la B 24 strizzava inoltre l'occhio attraverso quel parabrezza panoramico, ricurvo, a montanti arretrati: concessione al gusto emergente d'oltre Oceano, ma perfettamente integrata nello slancio luminoso delle linee di pura ideazione Pinin-

farina. Gianni Lancia era il primo innamorato dell'Aurelia Spider, la guidava ogni volta che poteva, per suo uso personale. Anche Battista Farina, detto Pinin, prediligeva quella vettura belluina e vellutata che aveva visto stilizzare giorno dopo giorno, maquette dopo maquette, nella sala studio del suo stabilimento da un gruppo di lavoro diretto da Francesco Martinengo ma delegato a interpretare una sua poetica, forse irraggiungibile intuizione... mai così vicina al compimento, comunque.

Il sogno americano della Lancia si dimostrò commercialmente illusorio, ma ciò non toglie che l'Aurelia Spider resti in posizione eminente nella storia dello stile dell'automobile italiana e sia una delle più belle auto in assoluto.

Anche allora, ai visitatori del Salone di Bruxelles che ammiravano trasognati la nuova Lancia, il messaggio estetico di Pinin Farina giunse esplicito e convincente. Non parve neppure eccessiva l'enfasi della presentazione: «Questa giovane Spider, giovane di nascita e d'aspetto, possiede quanto il conduttore di classe può pretendere da un'auto che sia qualche cosa di più di un mezzo di locomozione. È soprattutto opera d'arte notevolissima, nata dalla fantasia di un grande carrozziere quale è Pinin Farina e dall'esperienza tecnica di una grande Casa costruttrice, forze creative unite in proficua collaborazione».

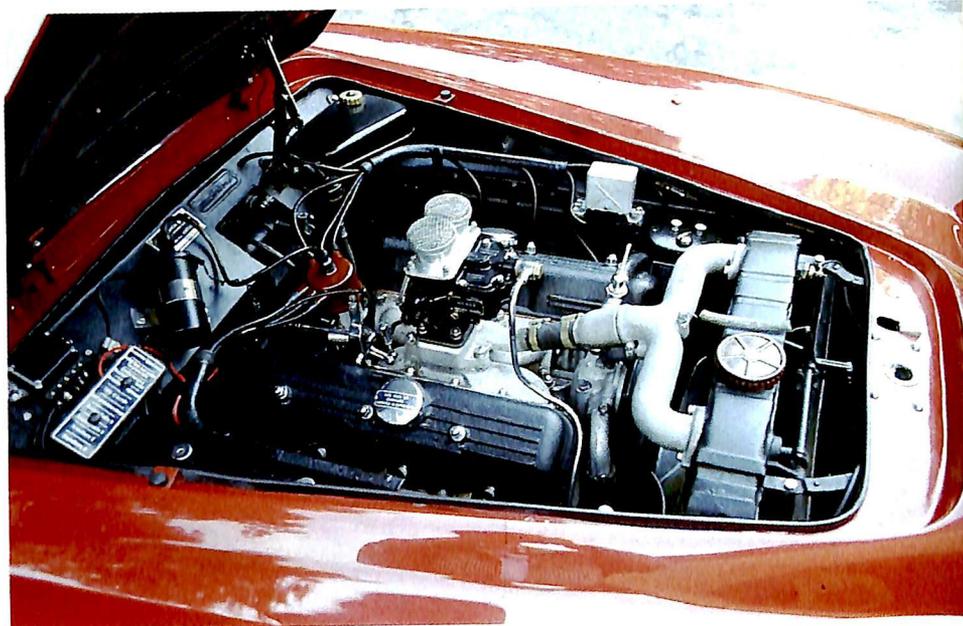
Più concretamente il testo passava poi alla descrizione tecnica: «A chi ha già avuto l'opportunità di condurre

Nella foto a centro pagina, il motore della Lancia Aurelia B 24 Spider: si tratta di un sei cilindri a V di 60° di 2451 cm³ che eroga la potenza di 118 CV. A destra, il cruscotto della Spider protagonista del nostro servizio. Si noti che il posto di guida è alloggiato nella parte destra dell'abitacolo: questa B 24 è dunque un esemplare molto raro.

Ne furono infatti costruite soltanto 59.



Nella foto sopra, in primo piano, si notano i vetri laterali asportabili della B 24 Spider, oggetto della nostra prova. Sullo sfondo, una B 24 Convertibile riconoscibile per il parabrezza, che non è del tipo panoramico.



TUTTI I NUMERI DI TELAIO

Anno	Modello	N. di telaio	Esempl. prodotti	Note
1954	Aurelia B 24S Spider	1001	1	prototipo
1955	Aurelia B 24 Spider	1001 - 1059	59	guida a destra
	Aurelia B 24S Spider	1002 - 1181	180	guida a sinistra
1956	Aurelia B 24S Convertibile	1182 - 1331	150	guida a sinistra
1957	Aurelia B 24S Convertibile	1332 - 1507	176	guida a sinistra
1958	Aurelia B 24S Convertibile	1508 - 1702	195	guida a sinistra

Totale esemplari Aurelia B 24 Spider: 240
 Totale esemplari Aurelia B 24 Convertibile: 521
 Totale di produzione: 761



A sinistra, la targhetta di identificazione della Lancia Aurelia B 24 Spider, posta nel vano motore. La rossa spider, costruita nel 1955, reca il numero di telaio 1021. Sotto, la bellissima coda della B 24 opera della matita di Pininfarina.

Tutto cominciò dall'albero: un albero a gomiti che un giovane ingegnere del reparto progettazione Lancia, Francesco De Virgilio, cominciò a disegnare negli anni della guerra, per incarico di Vittorio Jano, tra un bombardamento e l'altro. «Credo che all'inizio fosse una specie di esercitazione per tenere la mente in attività», ricorda poi De Virgilio.

Approfondendo il difficile problema dell'equilibratura di un motore a 6 cilindri a V stretto, il giovane progettista giunse alla conclusione che l'angolo più favorevole tra le due bancate era di 60°. L'albero a sua volta aveva le sei manovelle disposte a elica, ciascuna spostata di 60° rispetto alla precedente. Così strutturato, il motore raggiungeva un'equilibratura praticamente perfetta. Le fasi di scoppio, inoltre, si alternavano regolarmente tra le due file di cilindri, una a sinistra e una a destra; nel condotto di immissione di ogni bancata le aspirazioni erano equidistanti per 240° di rotazione dell'albero motore; di conseguenza, con due soli condotti e un carburatore a doppio corpo al centro, l'alimentazione seguiva un ritmo perfetto.

È questo il segreto dell'incredibile (finché non la si prova) rotondità e progressione di funzionamento del 6V dell'Aurelia, indipendentemente dalle variazioni di cilindrata e di potenza succedutesi negli anni.

GIUSEPPE PIAZZI



l'Aurelia Gran Turismo 2500 berlinetta, a chi cioè già ne conosce la perfetta tenuta di strada e la comodità di marcia, diremo che la Spider Aurelia Gran Turismo 2500 ha un passo più corto di 20 cm, il che si risolve in un brillantissimo comportamento in curva e in un'assoluta facilità di manovra, elementi di grande importanza sia su lunghi percorsi sia in città dove si è costantemente alle prese coi problemi di parcheggio in spazi ristretti e alla ricerca del modo più rapido per svincolarsi dal traffico» (e pensare che nel 1955 le automobili circolanti in Italia erano 860.000, la trentesima parte rispetto al pullulante parco di oggi). «Il rapporto peso-potenza della Spi-

der è inoltre leggermente inferiore a quello dell'Aurelia GT 2500 berlinetta e rappresenta un sicuro elemento per una più fulminea ripresa del motore. Il peso inferiore, a parità di superficie frenante, consente anche di realizzare spazi di frenata minori e con assoluta certezza di efficacia».

Ma la storia dell'Aurelia, dalla prima berlina all'ultima Convertibile, è soprattutto la storia di uno straordinario motore. Non si potrebbe concluderla senza rivisitare da vicino, dall'interno, quei 6 cilindri di leggenda che con pari eleganza scatenavano potenza nelle Mille Miglia come a Le Mans o frusciano, lisci e morbidi come seta preziosa, attorno al Colosseo e alla Tour Eiffel.

LA TECNICA DELLA LANCIA AURELIA B 24 SPIDER (1955)

MOTORE

Sei cilindri a V di 60° - Alesaggio mm 78 - Corsa mm 85,5 - Cilindrata cm³ 2451 - Rapporto di compressione 8:1 - Potenza massima 118 CV a 5000 giri/minuto - Coppia massima 18,5 kgm da 3000 a 4000 giri/minuto - Potenza specifica 48,1 CV/litro - Blocco basamento e testa in alluminio - Valvole in testa, inclinate - Albero a camme nel basamento, comandato da catena a rulli con tenditore automatico idraulico - Albero motore su 4 supporti - Alimentazione con pompa meccanica a membrana, carburatore a doppio corpo Weber 40 DCZ 5 - Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi, carter in alluminio (capacità del circuito litri 5) - Accensione a spinterogeno - Raffreddamento ad acqua con pompa centrifuga coassiale al ventilatore (capacità del radiatore 1 10,5).

TRASMISSIONE

Motore anteriore, trazione posteriore - Albero di trasmissione tubolare in due parti con supporto centrale e giunti a settori di gomma - Frizione monodisco a secco, comando meccanico (idraulico dal 1956) - Gruppo frizione cambio e differenziale in blocco sul retrotreno - Cambio a 4 marce (II, III e IV sincronizzate) + RM - Rapporti di demoltiplicazione: 1) 2,86:1; 2) 1,84:1; 3) 1,25:1; 4) 0,86:1; RM) 3,61:1 (fino al 1956) - Comando a leva centrale - Coppia conica ipoide, rapporto al ponte (11/47) 4,27:1 (fino al 1956) - Pneumatici 165x400.

CORPO VETTURA

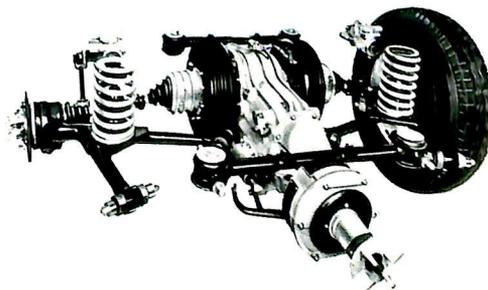
Carrozzeria spider a due posti, a struttura portante, con capote ribaltabile - Sospensione anteriore: assale rigido, ruote indipendenti su elementi telescopici a scorrimento verticale, con molle cilindriche e ammortizzatori idraulici regolabili incorporati - Sospensione posteriore: ponte tipo De Dion con molle a balestra semiellittiche longitudinali, barra trasversale di reazione (Panhard), ammortizzatori idraulici telescopici - Sterzo a vite senza fine e ruota - Freni idraulici a tamburo, anteriormente sulle ruote, posteriormente interni (accanto al differenziale) - Freno a mano meccanico sui tamburi posteriori - Serbatoio carburante posteriore, capacità l 60 - Impianto elettrico 12 V.

DIMENSIONI E PESO

Passo mm 2450 - Carreggiate: ant. mm 1288, post. mm 1300 - Lunghezza mm 4200 - Larghezza mm 1555 - Altezza minima da terra mm 150 - Peso in ordine di marcia 1115 kg - Diametro di sterzata m 10.

PRESTAZIONI

Velocità massima (con capote chiusa) 185 km/h - Consumo medio (secondo norme CUNA) 12,7 litri per 100 km (7,8 km/litro).



TRENTATRÉ ANNI DOPO IL TEST CON «PININ»

Il primo incontro con l'Aurelia B 24 Spider fu una breve avventura di passeggero, ma non passeggera nella memoria. Era al volante il proprietario non soltanto della vettura ma dello stabilimento che ne produceva la carrozzeria. Più ancora, l'uomo che ne aveva sognato le linee emozionanti: Battista Pinin Farina (era il 1957, l'autorizzazione del presidente Gronchi a consolidare il cognome nel monolitico Pininfarina sarebbe arrivata quattro anni più tardi). Guidava impetuosamente (come il nipote Nino campione del mondo) ma anche malamente quella scultura d'acciaio che amava e che aveva fatto coprire con un tettuccio speciale di plexiglas, tutto trasparente e azzurrato come una bolla di sapone, percorso soltanto da due sottili nervature. Si correva sulla collina di Pino Torinese, poi sui rettilinei sgombri lungo il Po: nemmeno qui inseri mai la quarta. Dava strappate violente di acceleratore in seconda e in terza, il motore ringhiava a lungo al massimo dei giri. «Sì, consumo un mare di benzina, ma così mi sento più sicuro e la sicurezza non ha prezzo. In terza posso superare i 120 all'ora, non occorre di più», sentenziò, rispondendo a un'occhiata sorpresa. Notai che nelle curve la vettura restava nobilmente composta, malgrado le violenze sull'acceleratore, sul volante e sul cambio. Questa era l'Aurelia Spider tipo America.

(E che cosa ne dicevano all'estero? I giudizi della rivista inglese *The Autocar* andavano nella stessa direzione: «Le qualità di tenuta di strada sono davvero molto buone e il mutamento da una sospensione a ruote indipendenti posteriori a un ponte tipo De Dion è certamente la ragione del miglioramento nella stabilità direzionale e dell'eliminazione di quella tendenza a sovrasterzare che era caratteristica dell'Aurelia nelle serie precedenti»).

L'ultimo incontro è di oggi: 33 anni dopo. La vettura che abbiamo provato ha un passato sportivo singolare, una storia esemplare. È una B 24 con guida a destra, co-

m'era di norma per le Aurelia (quelle con guida a sinistra erano contraddistinte dalla lettera S aggiunta alla sigla). Ha il numero di telaio B 24/1021, che la qualifica come ventunesima unità delle 59 di questo tipo prodotte nel 1955, anno d'esordio del modello. Una rara superstite. Dell'Aurelia Spider vennero costruite soltanto quelle 59, con guida a destra: più 180 della serie B 24S con il volante a sinistra. Dall'anno successivo la Spider sparì dalla produzione e fu sostituita dalla B 24S Convertibile. Il nuovo modello era dotato di una carrozzeria più confortevole (la guida era a sinistra di serie; il parabrezza meno avvolgente, con montanti avanzati e quasi verticali, consentì l'adozione dei vetri laterali discendenti nelle portiere, che non esistevano nella Spider) ma dalle linee complessivamente meno slanciate in avanti, meno originalmente aggressive ed espressive. Anche la potenza del motore fu addolcita, con la rinuncia a 6 CV. Della Convertibile furono prodotte in tutto 521 unità, dal 1956 fino al 1958.

La B 24 Spider prima serie, protagonista della nostra prova, fu acquistata dall'attuale proprietario nel dicembre del 1973. Era passata per diverse mani, ma la meccanica era perfettamente efficiente: a tutt'oggi non è stato, infatti, necessario sottoporla a revisioni sostanziali. La carrozzeria proponeva però qualche anomalia storica. La carrozzeria proponeva però qualche anomalia storica. Bianca, con interni neri, mostrava alcune caratteristiche mutate dalla B 20: i due fari supplementari inseriti nel frontale; due anziché tre strumenti circolari sul cruscotto; lo sportellino di chiusura del piccolo vano portaguanti. Eppure l'originalità dell'esemplare era rigorosamente documentata. Né poteva trattarsi di interventi operati successivamente: la vettura era uscita dalla linea di assemblaggio con quelle particolarità apparentemente inspiegabili. Per nulla sorprendente, invece, che il motore fosse stato sostituito con un'unità proveniente, anch'essa, dalla serie B 20.

Il nuovo proprietario si ac-

contentò comunque di fare restaurare la B 24 restituendole la tinta rossa originale, di cui trovò tracce sotto la verniciatura bianca, e ripristinando la selleria, in attesa di raccogliere informazioni complete. L'enigma si chiarì quando la vettura venne respinta dal comitato organizzatore della Mille Miglia rievocativa del 1987, con la motivazione che il modello B 24 non aveva mai partecipato a quella gara leggendaria. Obiezione superficialmente plausibile. Intere flottiglie di Aurelia avevano infatti corso la Mille Miglia a partire dal 1951, quando Giovanni Bracco al volante della nuova Lancia si era clamorosamente piazzato al secondo posto assoluto, staccato di 20 minuti appena dalla Ferrari vincente di Gigi Villoresi tre volte più potente: ma erano tutte berline sportive B 20, più veloci grazie alla più penetrante linea aerodinamica della carrozzeria chiusa. Non risultava che qualcuno avesse mai sfidato quegli infernali 1600 chilometri di grandi strade spesso inondate dalla pioggia, gli interminabili rettilinei della statale Adriatica e della via Emilia, guidando la Spider.

Occorsero pazienti ricerche per stabilire che in realtà almeno un pilota aveva tentato quell'avventura: con la B 24 Guido Maria Terzi aveva corso proprio l'ultima Mille Miglia, quella del 1957, funestata dalla strage di Guidizzolo. La sua vettura portava il numero di gara 422 e aveva meritato più di una fotografia sulle riviste specializzate essendosi onorevolmente classificata al settimo posto della Categoria Turismo oltre 2 litri, preceduta da sei Ferrari (prima quella di Olivier Gendebien) e precedendone altre tre.

Nuovo colpo di scena: le ricerche dimostrarono anche che la B 24 con il numero di gara 422 aveva il telaio 1021. Era lo stesso esemplare che ora *Ruoteclassiche* ha provato. Guido Terzi ne fu il primo proprietario. L'acquisto, nuova di fabbrica, nel 1955 per utilizzarla nelle corse in salita e nei rallies. Ottenne perciò dalla Pininfarina le piccole modifiche agli



In queste immagini la Lancia Aurelia B 24 spider durante la prova su strada di «Ruoteclassiche»: la vettura ha raggiunto una velocità massima di quasi 175 km/h, dimostrandosi ancora in piena forma.

allestimenti di serie che abbiamo prima indicato, funzionali per le competizioni su strada: i doppi fari, la strumentazione semplificata. Fece eseguire inoltre una preparazione sportiva spinta al motore, che però dopo un certo numero di corse cedette di schianto. In vista della partecipazione alla Mille Miglia del 1957, Guido Terzi sostituì allora il 6 cilindri d'origine con un altro della serie B 20 e lo elaborò più blandamente. È lo stesso motore ancora montato sulla vettura della nostra prova: soltanto riportato alle condizioni di messa a punto originali di serie. L'attuale proprietario l'ha utilizzato per un certo periodo con le dotazioni speciali che probabilmente aveva nella Mille Miglia del 1957: il collettore da competizione Lancia, l'alimentazione a tre carburatori doppio corpo, l'asse a camme con profilature adeguate. Le prestazioni di punta erano esaltate: ma su strada, nel traffico, la vettura era praticamente inguidabile per le carenze della carburazione ai regimi bassi e intermedi. Con il ritorno al collettore, al carburatore e al diagramma

della distribuzione dei serie, il 6 cilindri ha riacquisito le doti di meravigliosa progressione che erano l'oro dell'Aurelia. La stanchezza dell'ultima Mille Miglia «vera», di quelle rievocative alle quali l'attuale proprietario ha partecipato, di tanti raduni, di tante migliaia di chilometri percorsi in un trentennio? Non se ne trova traccia in tutta la meccanica di questa B 24, mai riparata e appena superficialmente controllata.

Le prestazioni, nella nostra prova, coincidono praticamente con quelle riportate all'epoca da *The Autocar* (400 metri con partenza da fermo in 19,6 secondi; da 0 a 80 km/h in 10 secondi). La velocità massima è inferiore a quella dichiarata dalla Lancia per la B 24 nuova (e probabilmente enfatizzata, peraltro, essendo addirittura superiore a quella prevista per la B 20 GT 2500): ma nel nostro caso è stata rilevata con la Spider completamente aperta (senza neppure i pannelli amovibili con finestri che sostituivano i cristalli laterali delle porte) ossia nelle peggiori condizioni aerodinamiche.

Guidare una vettura che

ha ancora nel volante, nei pistoni e nelle ruote una Mille Miglia appartenente al mito è, sulle prime, comprensibilmente emozionante. Ma l'approccio volge subito alla confidenza, l'Aurelia B 24 unisce all'innata eleganza un temperamento gentile e invitante che accorcia le distanze. Se l'esperienza di chi la guida e la sua voglia leggera e vivace di correre coincidono, il rapporto diviene in breve tempo perfetto.

Leggero, docile è il volante, di grande diametro e notevolmente demoltiplicato (occorrono 3 giri e 1/3 da un estremo di sterzata all'altro). Leggero e docile nelle manovre di parcheggio, si teme che sia lento, impacciato nella guida veloce: ma la sorpresa arriva, gratificante, alla prima curva. Basta una sterzata di mezzo giro per un tornante medio; di tre quarti di giro per uno molto stretto; un accenno per una curva di 90 gradi in terza. È l'equilibrio della vettura che compie il miracolo. Con il pilota a bordo, il 46 per cento del peso è sull'avantreno e il 54 sulle ruote posteriori. Le sospensioni sono morbide e progressive, consentono la dolcezza di un rollio relativamente ampio: tuttavia il lungo cofano si inserisce con una prontezza sorprendente nelle curve non appena lo si dirige col volante, senza ritardo, senza attesa, prima ancora che il corpo della vettura abbia raggiunto l'inclinazione laterale massima e la condizione di appoggio sulle ruote esterne. È questa soffice ma precisa mediazione tra il pilota e la strada il massimo e più imprevedibile incanto della B 24.

Il resto è silenzio e forza. Si accelera in prima a 54 km/h; a 83 in seconda; a 122 in terza con il motore che sussurra la sua gioia contenuta. Si cambiano le marce con piccoli scatti secchi, esatti, che trasmettono alla mano la sensazione di una meccanica perfetta. Nelle grandi curve a 180 all'ora le ruote seguono la traiettoria impostata sia che si preme sull'acceleratore sia che improvvisamente lo si rilasci. Nelle sinuosità più accentuate della strada, in seconda come in terza si possono finire e rifinire le curve giocando con la potenza del motore, provocando a volontà morbidi accenni di sovrasterzo. Con il sole, e un vento di allegrezza, in fronte.



In questa immagine le due versioni della Aurelia B 24: in primo piano la «America» protagonista del nostro servizio, dietro la Convertibile, un modello nato nel 1956 per sostituire la Spider.

QUANTO COSTA OGGI

Questa rarissima sportiva della Casa torinese è una delle vetture preferite dai collezionisti di automobili d'epoca. Le sue quotazioni sono salite alle stelle negli ultimi cinque o sei anni. Infatti per acquistare un esemplare in perfette condizioni si può preventivare una spesa superiore ai centocinquanta milioni di lire, anche se ci è giunta notizia di contrattazioni sulla base dei duecentocinquanta milioni. Il modello B 24 Spider, impropriamente denominato «America» essendo stato progettato espressamente per il mercato USA e protagonista della prova di *Ruoteclassiche*, riesce in genere a spuntare quotazioni superiori al modello convertibile che, tra l'altro, è stato costruito in un maggior numero di esemplari.

LE NOSTRE RILEVAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 22,5°C, umidità 42%, vento da 0 a 2,1 metri/secondo. Peso della vettura durante le rilevazioni (pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante), kg 1346.

VELOCITÀ MASSIMA

km/h 174,3 in IV marcia a 4900 giri/minuto.

ACCELERAZIONE

1 km con partenza da fermo
Tempo impiegato **sec. 35,53**
Velocità d'uscita **km/h 148**
400 m con partenza da fermo
Tempo impiegato **sec. 19,45**
Velocità d'uscita **km/h 116,6**

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0- 40	3,48
0- 60	6,34
0- 80	10,08
0-100	14,25
0-120	20,78
0-140	30,16
0-150	37,11

RIPRESA

nel rapporto più alto
1 km con partenza da 40 km/h
Tempo impiegato **sec. 36,89**
Velocità d'uscita **km/h 142,4**
400 metri con partenza da 40 km/h
Tempo impiegato **sec. 19,69**
Velocità d'uscita **km/h 103,95**

RIPRESA

Velocità in km/h	Tempo in secondi
40- 60	5,81
40- 80	11,98
40-100	18,28
40-120	25,62
40-140	35,40

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
40	10,25
60	23,06
80	40,99
100	64,04
120	92,22
140	125,52

Decelerazione media 0,614 g

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h (capote aperta): **CV 20,44 (18,85 kw)**