

PERIODICO MENSILE - N° 254 FEBBRAIO 2010  
RUOTECLASSICHE + QUATTORRUOTINE € 5,20 + CON ALFA ROMEO VOL. I € 12,00

# RUOTECLASSIC

ALFA ROMEO  
CHIEDI IN EDICOLA  
ALFA ROMEO  
TUTTI I MODELLI  
DEL '900

## AUTOBIANCHI *Giardiniera*

LÀ DOVE  
NON OSANO  
I SUV



### RITROVAMENTI

È tornata in Italia un'Alfa "1900 SS" del 1955 dimenticata in Inghilterra. Preventivo: 25.000 euro

### ERMINI

Quattro sportive anni 50 svelano in pista i segreti dell'invincibile costruttore toscano

### ANNI 70

"127" e "131", "Alfetta"... Le auto dei nostri ricordi fra musica, terrorismo e crisi energetica

### IN REGALO QUATTORRUOTINE

La prima e la più completa rivista italiana di automodellismo





# VELOCITÀ APPARENTE

di Luca Grandini, foto di Paolo Carlini

MICHELOTTI EBBE LA MANO FELICE NEL DISEGNARE QUESTA GT SUL PIANALE "B52". PECCATO CHE IL MOTORE, IL PRIMO V6 PRODOTTO IN SERIE AL MONDO, EROGASSE SOLO 70 CV, POCHE PER GARANTIRE LE PRESTAZIONI SUGGERITE DALLA CARROZZERIA



#### ALL'INSEGNA DELLA MOLE

Simbolo della città di Torino, la Mole figurò fin dall'inizio nello stemma della Vignale. Il piccolo atelier cominciò l'attività alla fine del 1946 in via Cigliano, nel quartiere torinese della Vanchiglietta.

**F**orte delle felici esperienze maturate con l'Aprilia 439" alla fine degli anni Trenta, la Lancia aveva dato vita nel 1950 all'"Aurelia B50", un pianale ad uso dei carrozzieri con passo di 2910 mm (più lungo di 50 mm rispetto a quello della berlina di serie) e peso di 770 kg; un anno più tardi - con l'introduzione dei modelli "B21" e "B22" mossi da un motore V6 di 2 litri - esso assunse la sigla "B52". Vignale, esperto battilastra della prima ora (a 17 anni, nel 1930, lavorava già alla Pinin Farina), allestì soltanto 11 esemplari di "Aurelia B52" - di cui 4 coupé - su un totale di 98 che la fabbrica consegnò ai diversi carrozzieri nel biennio 1952-53. Nel suo atelier le carrozzerie venivano realizzate

partendo da semplici fogli di alluminio che sapienti artigiani sagomavano senza l'ausilio di mascheroni di legno, ma "a vista", avendo come unica guida i disegni in scala 1:1. Una lavorazione magistrale, responsabile però, secondo i maligni, delle asimmetrie talvolta rilevate dalle fuoriserie allestite da Vignale. Per la nostra "Aurelia 2000" egli interpretò uno dei numerosi figurini di Giovanni Michelotti, rivelatosi all'epoca uno dei più dotati e prolifici designer, autore per conto dello stesso Vignale di una nutrita serie di Ferrari granturismo destinate alle competizioni, ma anche ai personaggi più in vista del gran mondo internazionale; vetture che contribuirono in ogni caso a diffondere il >>

#### SICURA IDENTIFICAZIONE

Le fuoriserie di Vignale erano anche identificate da specifiche scritte cromate apposte sulle fiancate.

#### EQUILIBRATA SUL PASSO LUNGO

La carrozzeria realizzata da Vignale sul pianale derivato da quello della berlina "B10" di base sfoggia ancora oggi una volumetria assai equilibrata e un disegno elegante.

*Aurelia 2000*







**I PANNELLI DELLA CARROZZERIA NON ERANO SAGOMATI, COME DI CONSUETO, SUL MASCHERONE DI LEGNO BENSÌ RICAVATI DIRETTAMENTE DA FOGLI DI ALLUMINIO SULLA BASE DEI DISEGNI IN SCALA 1:1**



**RICOSTRUITE SU CAMPIONE**

Le maniglie dei pannelli porta sono state ricostruite grazie alla disponibilità di altri collezionisti che possedevano un'Aurelia simile allestita da Vignale.

mito del Cavallino. Stilista fantasioso ed eccentrico, Michelotti era rapidissimo nell'individuare i tratti innovativi, a volte pretenziosi, di una carrozzeria; spesso incostante nelle sue proposte, concepì automobili molto raffinate ma anche altre prive di armonia, ricche di decorazioni sgargianti e poco coerenti con l'identità di marca del singolo esemplare. Nel caso dell'"Aurelia" concepì forme equilibrate e convenzionali su alcune "B50" del 1950, ma esplose con il suo estro innovativo sulle "B52", che talvolta esibirono strane protuberanze sul frontale e in coda, forse nella vana ricerca di diluire il profilo della fiancata oltre il limite dei proiettori e dei gruppi ottici posteriori. Una formula equilibrata ed elegante apparve quella realizzata nel 1952 sul pianale n° 1052 - illustrata in queste pagine - contraddistinta da un frontale affilatissimo, dove la calandra prominente, lunga e stretta derivata dallo scudetto Lancia di serie, si armonizzava con le sottili prese d'aria laterali, in una

raffinata interpretazione del muso a tre elementi così caratteristico sulle Alfa Romeo del tempo. I grandi proiettori, affiancati dai fari di profondità ai lati della mascherina (in quella posizione gli antinebbia risultavano del tutto anacronistici), anticiparono negli anni la soluzione dei doppi gruppi ottici adottati sulla Jaguar "Mark X" (presentata al Salone di Londra del 1961) e dalle altre berline della marca che seguirono fino agli ultimi anni Settanta, nonché la moda dilagante che imperò sulle automobili americane a partire dal 1957-58. La parte anteriore dell'"Aurelia" di Vignale, molto armoniosa nell'avviamento della linea di fiancata e nella superficie levigata del cofano motore, entrò in lieve conflitto stilistico con la disinvolta modanatura cromata che percorre il profilo laterale della vettura, concepita per enfatizzare il richiamo del parafrangente posteriore e dissimulare la maniglia della porta. La linea arrotondata del padiglione, separato rispetto al corpo vettura da un >>>

**L'ARISTOCRAZIA GUIDA A DESTRA**

La plancia è dominata dai due strumenti circolari e dalla generosa corona in legno del volante. Nei primi anni di produzione solo il 20% circa delle "Aurelia" fu con la guida a sinistra.

**ACCENTI CROMATICI**

La vistosa modanatura cromata, che quasi percorre l'intera fiancata, conferisce un'estrosa personalità. Negli anni 50 erano diffusi i discutibili copriruota che imitavano i cerchi a raggi.







#### RICHIAMI AL PORTELLO

Le vista frontale e di coda pongono in evidenza l'abile modellazione, moderna e disinvolta, della carrozzeria, ricca di tocchi di notevole originalità. Il muso, suddiviso in tre elementi (calandra e prese d'aria orizzontali) evidenzia alcuni richiami alle Alfa Romeo.

sottile profilo lucido anche per accentuare la differenza cromatica, presenta una vetratura quasi integrale, con montanti sottili, parabrezza e lunotto ampiamente curvi, che conferiscono notevole slancio alla silhouette complessiva. Altro tocco caratteristico comune a molte carrozzerie di Vignale è costituito dall'alloggiamento dei gruppi ottici di coda, che risultano incassati in una lunga sede cromata ricavata all'estremità dei parafanghi posteriori. Le numerose peculiarità della vettura sono oggi poste in risalto dal minuzioso lavoro di restauro recentemente completato a Milano ad opera di Galbiati e dalla passione irrefrenabile che vi ha profuso il nuovo proprietario della macchina, il noto collezionista Corrado Lopresto, che l'acquistò nel 2004 da un collega nella città lombarda e che non ha

lesinato tempo e risorse nel riportare l'"Aurelia" disegnata da Michelotti al suo perfetto stato d'origine. A una vettura di squisita fattura come questa, per di più in esemplare unico, non corrispondono, come sarebbe stato auspicabile, prestazioni da granturismo dell'epoca. Il sofisticato motore V6 progettato da Francesco De Virgilio sotto la supervisione di Vittorio Jano non erogava infatti nella versione "B21" con cilindrata 2 litri più di 70 CV a 4800 giri/minuto (passati poi a 90 CV a 5000 giri/minuto nella berlina "B22"). Una tale potenza precludeva su strada prestazioni brillanti, anche in funzione del peso (non rilevato) dell'allestimento, che poteva risultare di almeno 100 kg superiore a quello della berlina 4 porte di serie (stimato cioè intorno ai 1200 kg). Non appena

#### CARATTERISTICHE

MOTORE	Anteriore, longitudinale 6 cilindri a V (60°) Alesaggio 72 mm Corsa 81,5 mm Cilindrata 1991 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 7,8:1 Potenza 70 CV a 4800 giri/minuto Un carburatore doppio corpo Solex "30 AAI" Valvole in testa Distribuzione ad albero a camme centrale Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.
TRASMISSIONE	Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce sincronizzate in blocco con il differenziale Leva di comando al volante Rapporto al ponte 4,70:1 Pneumatici 165x400.
CORPO VETTURA	Coupé 2 porte, 2+2 posti Telaio a piattaforma/pianale Sosp. ant. a ruote indipendenti, montanti verticali con ammortizzatori incorporati Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori a leva Freni idraulici a tamburo; sterzo a vite e settore Serbatoio carburante 60 litri.
DIMENSIONI E PESO	Passo 2910 mm Carreggiata anteriore 1280 mm Carreggiata posteriore 1300 mm Lunghezza 4700 mm Larghezza 1600 mm Altezza 1300 mm.
PRESTAZIONI	Velocità massima 145 km/h.



tornata a nuova vita in tutto il suo splendore, l'"Aurelia" di Vignale ha vissuto nel 2009 un'eccitante stagione di mondanità nel corso dei più qualificati concorsi d'eleganza svoltisi in Italia, Francia e Germania. Tutto è cominciato con il suo debutto a Villa d'Este. A Ludwigsburg (D) essa è stata insignita del primo premio di categoria e del titolo "Best in Show", riconoscimenti che si è aggiudicata anche a Mulhouse in Francia e ancora in Germania, a Baden Baden (primo premio di categoria). L'ultima affermazione l'ha conquistata in settembre a Schwetzingen, nei giardini di un castello barocco nel Baden Württemberg, dove l'elegante coupé ha ottenuto il prestigioso titolo "Best in Gala" (premio alla fuoriclasse), imponendosi su oltre 160 concorrenti di alto rango. ■

#### IL PRIMATO DEL MOTORE V6

L'"Aurelia" fu la prima vettura di serie al mondo spinta da un motore 6 cilindri a V (60°). Esso risultò in linea con la filosofia progettuale di Vincenzo Lancia, che fin dal 1922 ("Trikkappa" e "Lambda") adottò compatti motori a V con corti alberi a gomiti, meno soggetti a vibrazioni e a flessioni.



#### MANIGLIA A SCOMPARSA

La maniglia a scatto e a scomparsa totale nella porta fu una delle finenze praticate da alcuni carrozzieri già alla fine degli anni Trenta e che divenne quasi un "must" nei primi anni del dopoguerra.

#### LUCI INCASSATE

Di notevole originalità si rivelano le lunghe sedi cromate per alloggiare i fanalini di coda. Un tocco che distinse all'epoca molte vetture disegnate da Michelotti.

