Ruoteclassiche Arpile 1999

Quattro Berline a Confronto

Aurelia B-22

Aurelia B-12

Aurelia B-51

Le Innovazioni Sulla B-12

Inizio

PROVA SU STRADA
LANCIA «AURELIA» BERLINA

ARISTOCRATICA E RIVOLUZIONARIA

Linea elegante e aerodinamica, finiture di classe, grande confort, ma anche contenuti tecnici d'avanguardia. Fu la prima berlina al mondo con motore V6 di 60 gradi, la prima con il gruppo frizione-cambio-differenziale al retrotreno, la prima con albero a camme azionato da doppia catena e tendicatena idraulico. Le prestazioni della «B22», la più evoluta, e la rassegna delle altre versioni («B10», «B12» e «B51»)

Testo di Gaetano Derosa, foto di Alfredo Albertini

QUATTRO GENERAZIONI
Parata di «Aurelia» berlina: da sinistra, la «B51» Pinin Farina del 1951, la «B10» del 1951, la «B22» del 1953 e la «B12» del 1955.

B22

Per i lancisti è l'«Aurelia con i muscoli». Novanta i cavalli a disposizione, ottime le prestazioni, confort di marcia insuperabile. Ma erano atout che costavano: nel 1953 veniva venduta a 2.200.000 lire, equivalenti al prezzo di un appartamento di medie dimensioni in una grande città.

Con questo modello il sei cilindri raggiunge la sua massima espressione tecnica

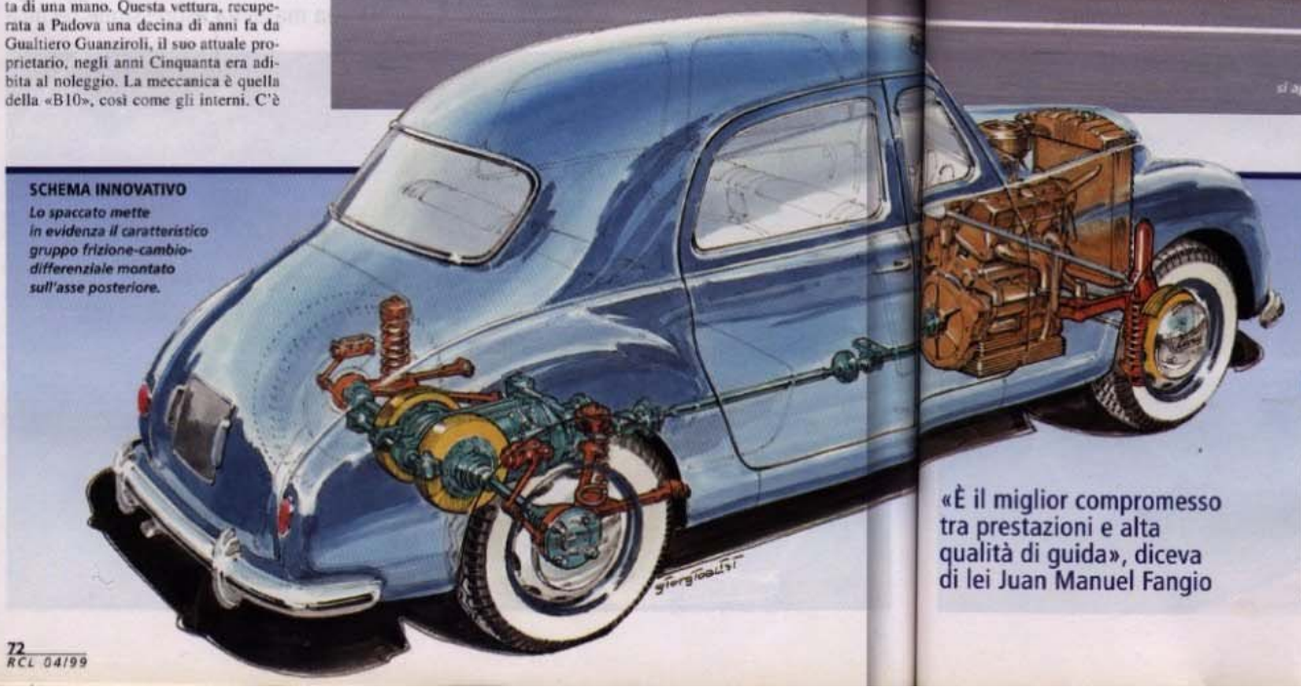
È difficile rimanere indifferenti di fronte all'«Aurelia»: la sua linea si distingue da quella di tutte le altre berline dell'epoca per classe e originalità.
Abbiamo provato una selezione significativa di «Aurelia» berline: la «B10» del 1951, cioè la capostipite della famiglia, la «B51» carrozzata da Pinin Farina nel 1951, la «B22» del 1953 e la «B12» del 1955.
Per conoscerle meglio, ci siamo fatti guidare dai loro proprietari. La «B10» del 1951 è stata comperata qualche anno fa a Vercelli, in buone condizioni di carrozzeria, mentre la meccanica è stata completamente restaurata. «Ha ancora il motore in rodaggio» ci avverte Sebastiano Scandura, il proprietario, che la usa soltanto nelle occasioni importanti. Dalla «B10» non si possono pretendere prestazioni elevate, anche perché la meccanica è sottopotenziata rispetto alla mole della vettura: appena 56 CV per oltre undici quintali di peso. Per questa ragione, nel volgere di breve tempo, la Lancia provvide ad aumentare la cilindrata del sei cilindri ideato da Francesco De Virgilio.
Gli interni sono lussuosi: ma è un lusso

Il sei cilindri a V della «B22» ha una cilindrata di 1991 cm³. A fianco, gli spaziosi interni garantiscono una buona abitabilità anche per sei persone.

non ostentato, fatto di piccoli particolari che rendono questa berlina unica nel suo genere. Abbiamo apprezzato il colore «avorio antico» dei pomelli in bachelite e del volante (a tre razze asimmetriche), ripreso nel colore della grafica della strumentazione. La plancia è molto semplice, ed è verniciata nella stessa tinta della carrozzeria. I tre strumenti circolari Metron, con caratteri verdi, comprendono il contachilometri, l'indicatore della benzina, il termometro per la temperatura dell'acqua e l'orologio. Alla destra del volante spicca la levetta del deviatore per i fari. I rivestimenti dei sedili sono in panno di lana grigia con una rigatura beige. Nelle serie successive il tessuto sarà in tinta unita. Il divano posteriore è corredato di bracciolo centrale a scomparsa.

La «B51» del 1951 carrozzata da Pinin Farina è invece un'autentica rarità. Versione esclusiva della «B10», questa «B51» è una berlina a quattro porte incernierate come di consueto ad armadio ma con montante centrale (la berlina di serie ne era sprovvista, come l'«Appia»). La coda è molto simile a quella della coupé «B20». Sembra che Pinin Farina abbia costruito pochi esemplari di «B51» e, di conseguenza, quelli sopravvissuti si contano sulle dita di una mano. Questa vettura, recuperata a Padova una decina di anni fa da Gualtiero Guanziroli, il suo attuale proprietario, negli anni Cinquanta era adibita al noleggio. La meccanica è quella della «B10», così come gli interni. C'è

Il comportamento della «B22» è tendenzialmente sottosterzante. Ancora oggi si apprezzano il confort delle sospensioni e la silenziosità all'interno dell'abitacolo.



SCHEMA INNOVATIVO

Lo spaccato mette in evidenza il caratteristico gruppo frizione-cambio-differenziale montato sull'asse posteriore.

«È il miglior compromesso tra prestazioni e alta qualità di guida», diceva di lei Juan Manuel Fangio

LE RILEVAZIONI DELLA «B22»

VELOCITÀ MASSIMA

km/h: **149,300** in IV marcia

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 12° C, umidità 60%, vento da 0 a 1,5 m/s, peso della vettura durante le rilevazioni (pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante) kg **1590**

ACCELERAZIONE

1 km con partenza da fermo: **sec. 39,6** (vel. d'uscita km/h: **124,5**)

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-40	4,1
0-60	8,3
0-80	14,3
0-100	22,0
0-120	36,5
0-140	52,4

RIPRESA

Nel rapporto più alto

1 km con partenza da 40 km/h in IV marcia **sec. 40,5** (vel. d'uscita km/h **119,2**)

Velocità in km/h	Tempo in secondi
40-60	9,1
40-80	18,9
40-100	27,8
40-120	41,0
40-140	57,1

B12

È l'ultima delle «Aurelia» berlina prodotte e pone le basi per un nuovo modello, la «Flaminia». La cilindrata aumenta e viene montato il ponte De Dion.

Sembra più imponente delle altre, in realtà le differenze sono minime

La plancia della «B12» con il tachimetro di fronte al pilota e la strumentazione secondaria ai lati. I due piccoli termometri in basso a destra sono stati aggiunti dall'attuale proprietario per tenere sotto controllo la temperatura dell'acqua e dell'olio.

Il sei cilindri della «B12», di 2266 cm³, vanta una nuova fusione del blocco cilindri e supporti dell'albero motore tipo Vandervell, più resistenti.

poi il tetto apribile, che si comanda manualmente con una maniglia. La verniciatura nera della scocca esalta quella che è una delle peculiarità delle «Aurelia»: spaziosissima all'interno, all'esterno sembra più piccola di quanto sia nella realtà, specialmente quando è verniciata con tinte scure.

Su strada, la «B10» e la «B51» Pinin Farina offrono prestazioni analoghe. Il sei cilindri è pronto, anche se poco potente: l'impostazione di guida è turistica e ben si addice al carattere tranquillo della vettura. Lo sterzo è troppo pesante in manovra ma migliora un po' a vettura in movimento.

I freni ci hanno ben impressionato, anche se quelli posteriori, a ridosso del gruppo frizione-cambio-differenziale, e quindi poco ventilati, risultano meno efficienti dopo un uso intenso.

Passiamo alla «B22», elegante nella sua livrea blu con interni in panno grigio, immatricolata nel 1953 a Reggio Calabria e usata fino agli inizi degli anni Settanta da un noleggiatore calabrese che l'aveva dotata di impianto a gas liquido. Comperata da Luigi Sala negli anni Ottanta per una cifra simbolica, è stata oggetto di un restauro meticoloso

B51

Questa sigla caratterizza un centinaio di esemplari carrozzati fuoriserie. Nelle foto, uno dei pochissimi realizzati da Pinin Farina: ha montante centrale, tetto apribile e fari singoli.

Disegnata da Pinin Farina, è la più elegante

che le ha restituito la bellezza di un tempo. La «B22» viene familiarmente definita, in gergo lancista, come l'«Aurelia con i muscoli». In effetti è la versione più potente del lotto, con il motore di due litri e una potenza di 90 CV, addirittura superiore a quella della contemporanea «B20». Al volante della «B22» si apprezza pienamente il sei cilindri Lancia, soprattutto alle alte velocità. La potenza a disposizione invoglia a premere sull'acceleratore e i 160 km/h di punta non sono un miraggio. A questa velocità la silenziosità è ancora all'altezza della fama del marchio.

La quarta «Aurelia» da noi provata è quella che viene comunemente chiamata seconda serie, ovvero la «B12». Con alcuni tocchi sapienti la carrozzeria divenne di aspetto più imponente, anche se in realtà le differenze con le versioni che l'hanno preceduta sono minime. Anzi, mentre la larghezza massima è stata lievemente aumentata, il passo ora risulta più corto di un centimetro. Le principali varianti estetiche consistono nell'aggiunta di deflettori apribili ai fi-

LA TECNICA

	B10	B51 Pinin Farina	B22	B12
Anni di produzione	1950-1953	1951	1951-1953	1954-1955
Motore	6 cilindri a V 60°			
Cilindrata cm³	1754	1754	1991	2266
Alesaggio x corsa mm	70x76	70x76	72x81,5	75x85,5
Rapporto di compressione	6,8:1	6,8:1	7,8:1	7,4:1
Potenza CV/giri	56/4000	56/4000	90/5000	87/4800
Distribuzione	Valvole in testa, un albero a camme centrale			
Alimentazione:1 carb	Solex 30AAI	Solex 30AAI	Weber 40DCF5	Solex 30PAAI
Cambio	4 marce			
Pneumatici	165x400			
Sospensioni anteriori	indipendenti			
Sospensioni posteriori	indipendenti	indipendenti	indipendenti	ponte De Dion
Trazione	posteriore			
Freni	a tamburo			
Sterzo	a vite e ruota	a vite e ruote	a vite e ruota	a vite e settore
Lunghezza mm	4418	4680	4418	4485
Larghezza mm	1556	1556	1556	1560
Passo mm	2860	2910	2860	2850
Altezza mm	1500	1500	1500	1505
Peso a vuoto kg	1150	1250	1150	1250
Consumo l/100 km	10,5	11	12,5	12,1
Velocità massima km/h	135	135	160	150
Esemplari costruiti	4451	99*	1074	2400

**Il dato comprende tutte le «B51» con carrozzeria speciale*

Le generose dimensioni del volante ostacolano la leggibilità della strumentazione; è uno dei pochi difetti dell'«Aurelia».

Si difese bene nei rally e alla Mille Miglia

Con l'«Aurelia» Gianni Lancia decise di entrare ufficialmente nel mondo delle competizioni. In precedenza, a parte qualche episodio sporadico, la Casa di Chivasso aveva preferito lasciare a piloti privati la possibilità di schierare le «Augusta» e le «Aprilia» nelle gare, supportandoli soltanto con l'assistenza tecnica.
La coupé «B20» fu naturalmente l'«Aurelia» più vincente, ma anche le berline si sono distinte in competizioni piuttosto impegnative, come la Mille Miglia, il Rally del Sestriere e di Montecarlo. Riccardo Piacenza vinse la categoria Turismo con una «B10» alla quinta edizione della Stella Alpina nel 1951. Umberto Maglioli, nell'edizione 1952 della Mille Miglia, tagliò il traguardo al volante di una «B22» al 19° posto in classifica, mentre Giovanni Lurani Cernuschi risultò vincitore assoluto su una «B22» alla Coppa dei Cento Chilometri all'Autodromo di Monza il 30 marzo 1952.

La «B10» alla Stella Alpina nel 1951. Al volante Riccardo Piacenza.

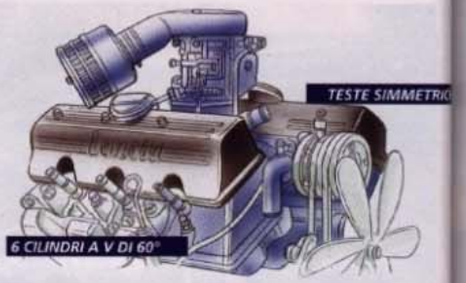
nestrini anteriori e di una coppia di fari antinebbia ai lati della calandra. Nuovi sono anche i vetri azzurrati e il disegno di fari e lampeggiatori, ora di forma allungata. Sotto al cofano le varianti più significative: il motore aumenta di cilindrata fino a 2266 cm³ e la potenza è di 87 CV. Il retrotreno adotta lo schema De Dion, ovvero un tipo di sospensione non indipendente grazie al quale le ruote sono collegate tra loro da una barra che le mantiene sempre perpendicolari al terreno. Gli organi di trasmissione (differenziale, cambio, frizione) sono ancorati alla vettura e diventano quindi masse sospese.
L'esemplare da noi provato, costruito nel 1955, è stato comperato dal suo attuale proprietario, Giorgio Colfi, nel 1972 e ha percorso solo 93 mila chilometri. La plancia, rispetto a quella della «B10», è differente: un unico quadrante (il tachimetro) di fronte al pilota, mentre l'indicatore del carburante e il termometro dell'acqua hanno forma rettangolare e sono ai lati; al centro del cruscotto spicca l'orologio. Anche il volante in questa serie è diverso: realizzato in bachelite nera, ha due razze e incorpora un semicerchio cromato che ha la funzione di pulsante del clacson.
Il sei cilindri della «B12» è di funzionamento ineccepibile e particolarmente

silenzioso. Viaggiando anche a discreta velocità e con il fondo stradale sconnesso non si avvertono vibrazioni, mentre il ponte De Dion assicura una tenuta in curva decisamente superiore rispetto a quella della «B10». Lo sterzo resta tuttavia uno dei punti deboli: pesante nelle manovre di parcheggio, in marcia necessita di continue correzioni per mantenere la traiettoria. In quest'ultima versione, che rimane in produzione fino al 1955 per lasciare il posto, due anni più tardi, alla «Flaminia», l'«Aurelia» raggiunge la sua massima evoluzione. A distanza di quasi 45 anni appare superata nella frenata e nello sterzo, ma quasi ineguagliata nel confort e nell'elasticità del motore, un sei cilindri compatto che ancora oggi potrebbe fare bella figura su una berlina di prestigio. □

Poteva vantare molte innovazioni

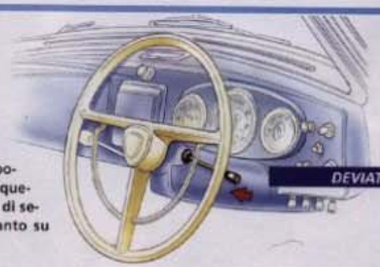
Grazie alla ricchezza dei suoi contenuti tecnici e stilistici, l'«Aurelia» viene giustamente considerata, con la «Lambda», una delle vetture cardine nella storia della Casa di Chivasso. Ecco alcune delle innovazioni più significative.
GUIDA A SINISTRA: è la prima Lancia che, a partire dal 1951, viene prodotta, su richiesta, anche con guida a sinistra.
VETRI AZZURRATI: di serie sulla «B12», rappresentano una novità assoluta per l'epoca.

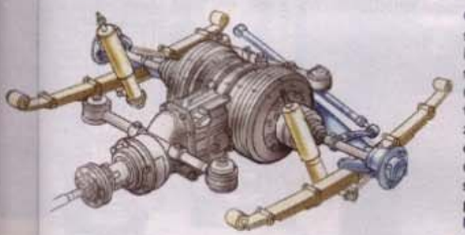
VETRI AZZURRATI


TESTE SIMMETRIC
6 CILINDRI A V DI 60°

MOTORE 6 CILINDRI A V DI 60°: si tratta della prima realizzazione in assoluto con questo schema. Interessante notare che la Lancia aveva depositato il brevetto di un «motore a scoppio coi cilindri a V» già nel lontano 1915.
TESTE MOTORE SIMMETRICHE: in caso di sostituzione, l'intercambialità dei pezzi semplificava l'operazione.
ALBERO DI DISTRIBUZIONE: con doppia catena e rulli con tendicatena idraulico, è una novità a livello mondiale.
PNEUMATICI RADIALI: è la prima vettura italiana a montare gomme di questo tipo, per la precisione Michelin «X», che offrivano confort e tenuta superiori.

DEVIATORE PER I FARI A LEVETTA: montato di serie sulla «B10», permetteva di passare da abbaglianti ad anabbaglianti azionando un commutatore sulla destra del volante.
FRIZIONE-CAMBIO-DIFFERENZIALE: sull'assale posteriore, con freni al centro, compaiono con questa disposizione per la prima volta su un'auto di serie. Questo schema era stato utilizzato soltanto su alcune auto da corsa degli anni 30.


DEVIATORE PER I FARI


FRIZIONE-CAMBIO-DIFFERENZIALE SULL'ASSE POSTERIORE

COSTRUZIONE DI QUALITÀ: ogni complesso meccanico veniva collaudato in cabine isolate acusticamente, dove gli addetti auscultavano con stetoscopi il sei cilindri nelle diverse marce, per rilevare eventuali rumori sospetti. Quanto alla carrozzeria, alla fine della catena di montaggio ciascun esemplare veniva ispezionato da un operatore, che con un gessetto giallo segnalava in modo maniacale tutte le imperfezioni di verniciatura e finizione.
MARTINETTO DI SOLLEVAMENTO: nei sottoporta dell'«Aurelia» era previsto l'alloggiamento del braccio del martinetto a vite, che sostituiva il tradizionale tipo a pantografo.

MARTINETTO