

# LANCIA



## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

6



LANCIA AURELIA GT B24 - 1954



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



HACHETTE

# Lancia e i concorrenti: Isotta Fraschini

**In un settore estremamente polverizzato emergono in breve un gigante, la Fiat, e pochi comprimari tra i quali alcuni diretti concorrenti della Lancia.**

Allo scoppio della Prima guerra mondiale, dopo un decennio avventuroso e appassionante, il profilo del settore appariva ormai definito: accanto a un'impresa dominante, la Fiat, un pugno di agguerriti comprimari. Fra questi, oltre naturalmente alla Lancia, meritano di essere ricordati l'Itala, l'Alfa, la Bianchi e l'Isotta Fraschini. Un insidioso concorrente della Lancia nella fascia di mercato a cui, fin dalle sue

**A**ll'alba del Novecento, in Italia, la produzione di autovetture era caratterizzata da un'estrema polverizzazione. Molti costruttori, talvolta semplici carrozzieri, non superarono mai la dimensione artigianale, altri uscirono rapidamente di scena, pochi, infine, riuscirono a darsi una compiuta dimensione industriale.

Alle soglie della Prima guerra mondiale, dopo un decennio avventuroso e appassionante, il profilo del settore appariva ormai definito: accanto a un'impresa dominante, la Fiat, un pugno di agguerriti comprimari. Fra questi, oltre naturalmente alla Lancia, meritano di essere ricordati l'Itala, l'Alfa, la Bianchi e l'Isotta Fraschini. Un insidioso concorrente della Lancia nella fascia di mercato a cui, fin dalle sue

origini, si rivolgeva l'impresa torinese fu proprio quest'ultima, un'impresa fondata a Milano nel gennaio del 1900 inizialmente come semplice agenzia di rappresentanza e commercio, passata in seguito, come molte, all'assemblaggio e alla costruzione di vetture in proprio. Ben presto l'originaria sede di via Melzi si rivelò insufficiente alle dimensioni del lavoro e per questo la società decise di procedere alla costruzione di un nuovo grande stabilimento in via Monterosa, in una zona alla periferia nord-occidentale della città dove si erano venute concentrando diverse società automobilistiche come la Fiat, l'Alfa, la Citroën.

*Una stampa raffigurante gli stabilimenti Isotta Fraschini negli anni Trenta.*





Stefanini, progettista di tutte le prime vetture, e soprattutto Giustino Fortunato, uno dei più geniali e versatili costruttori di motori attivi in un settore in rapida evoluzione. Ma non meno decisiva per le sorti di un'azienda orientata a una produzione di élite per una clientela dalle larghe disponibilità, fu la vasta rete di conoscenze nel bel mondo di cui godevano i fondatori.

### Auto e aerei

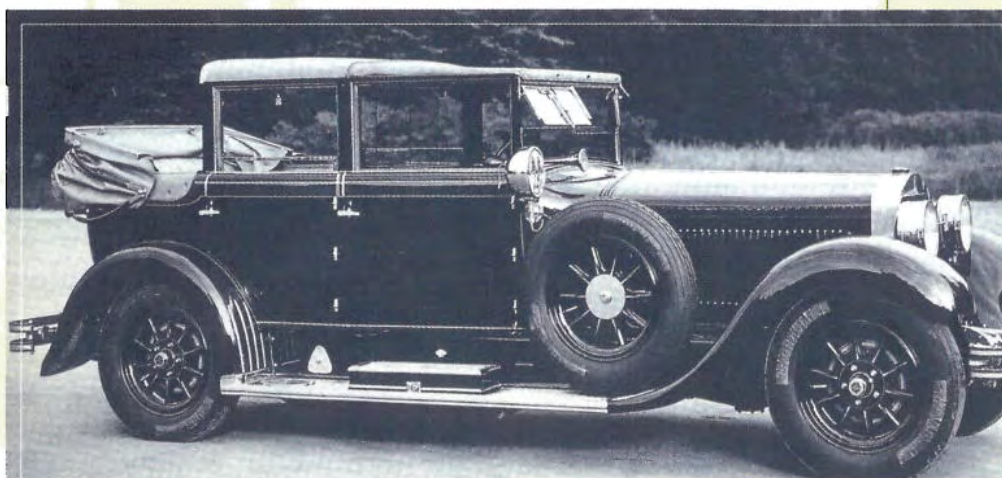
Accanto a quella di automobili l'impresa milanese, dove nel 1913 lavoravano già oltre 500 operai, si era cimentata con successo crescente nella produzione di motori per aerei. Una scelta che le avrebbe permesso durante la Prima guerra mondiale di generare un forte *cash flow*, superando alle crescenti difficoltà incontrate nella produzione di autovetture. Con il venir meno della domanda bellica, le difficoltà dell'azienda, appesantita negli organici e fortemente esposta verso le banche, vennero alla luce impietosamente. In realtà, a differenza della Lancia, alla fama crescente del marchio non erano mai corrisposti adeguati profitti, tanto che fino alla guerra gli utili, quando ci furono, furono assai modesti.

Gli esordi degli anni Venti furono per l'Isotta Fraschini particolarmente difficili: al venir meno delle commesse pubbliche e alla crisi del principale polmone finanziario rappresentato dalla Banca italiana di sconto, posta in liquidazione, si aggiunse la scomparsa di Oreste Fraschini e l'uscita di scena dei vecchi proprietari, sostituiti da due finanzieri di assalto, noti alle cronache di quegli anni per la loro spregiudicatezza, come Gian Riccardo Cella e Ludovico Mazzotti Biancinelli. Incerta tra perseguire la specializzazione aeronautica o sviluppare una produzione d'auto d'élite destinata al mercato internazionale, l'Isotta Fraschini sembrò aver trovato nuovo slancio con la messa in commercio della *Tipo 8*. Si trattava di una vettura d'avanguardia con un motore a otto cilindri in linea destinata a entrare nel



mito come testimonia la sua presenza in numerosi film, tra cui il celeberrimo *Viale del tramonto* di Billy Wilder, dove Erich von Stroheim nelle vesti di autista di una diva al tramonto, Gloria Swanson, guidava appunto una Isotta Fraschini 8A Landaulet.

Ma il successo commerciale della Tipo 8 fu una fiammata destinata a spegnersi con l'esplosione della grande crisi del 1929. Contraendosi la domanda internazionale, la casa milanese fu costretta a fare i conti con un mercato, quello italiano, nel quale si erano nel frattempo affermati più solidi costruttori come Lancia proprio nel segmento dell'auto di lusso. Questo, unitamente al blocco politico all'ipotesi di accordo con la Ford, che avrebbe aperto alla grande casa costruttrice americana il mercato italiano, indusse l'azienda a orientarsi sempre più verso la produzione di motori per aerei, una scelta rafforzata con l'entrata nell'orbita del gruppo Caproni alla metà degli anni Trenta. Nel dopoguerra, come la capogruppo Caproni, venne posta in liquidazione per poi confluire nelle partecipazioni statali ma senza più ritrovare una propria ragion d'essere.



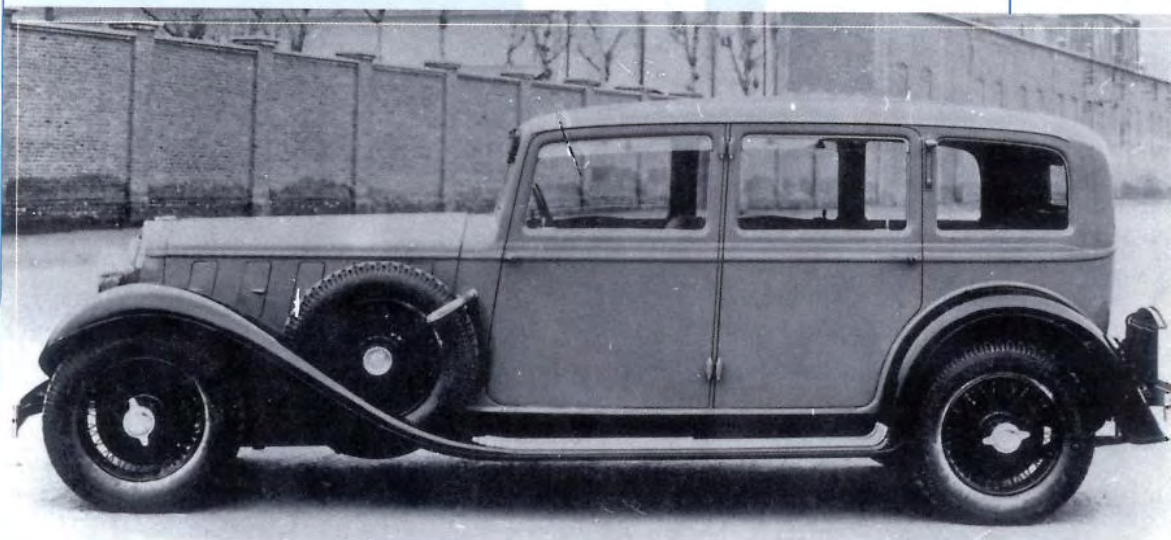
Sopra, la squadra di vetture Isotta Fraschini pronte per la Targa Florio 1907. In piedi, da sinistra Cesare Isotta e Vincenzo Fraschini.

A destra, una Isotta Fraschini Tipo 8 A Landaulet del 1928 carrozzata da Cesare Sala.

# Astura, una vettura su misura

**La nuova "8 cilindri" della Lancia debuttò nel 1931. Visse anni cruciali per lo stile automobilistico con carrozzerie originali d'impostazione classica. Le fuoriserie invece portarono novità importanti.**

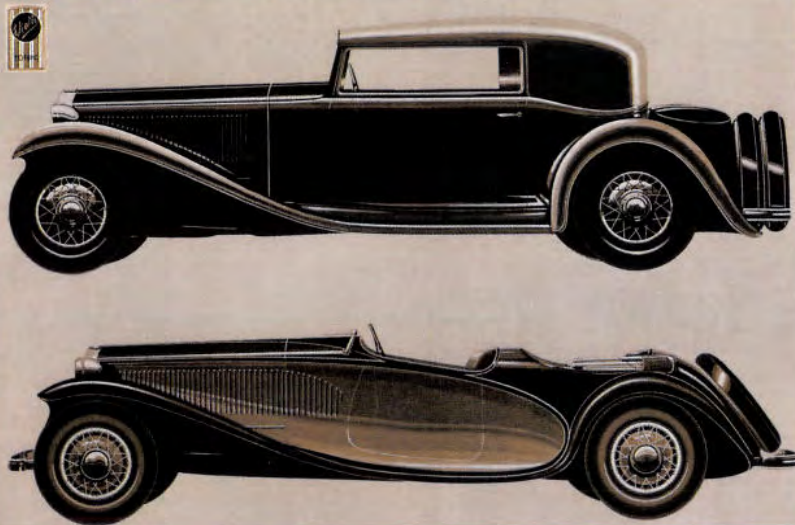
Nel 1931 la Lancia presentò due nuovi modelli su misura per il mercato stravolto dalla crisi del 1929: l'Artena con il motore a 4 cilindri 2000 e l'Astura con il motore a 8 cilindri di 2,6 litri. Esteticamente erano simili, in pratica l'Astura differiva per le ruote a raggi e il cofano più lungo. Le carrozzerie squadrate e i cristalli verticali espressero molta classicità a dispetto dell'originalità meccanica e della novità del telaio con elementi scatolati. L'Astura era meno potente dell'ammiraglia della Casa, la "quattro litri" Dilambda, ma era più leggera e la eguagliò nelle prestazioni grazie al migliore rapporto peso/potenza. L'Astura rimase in produzione dal 1931 al 1940. Le prime cinquecento Astura uscirono quasi tutte con carrozzerie di serie, ma vi fu anche qualche fuoriserie. I pochi carrozzieri che si avventurarono sui primi autotelai mantennero il cofano e i parafranghi di serie e si concentrarono nell'abitacolo con allestimenti che appagarono le esigenze della facoltosa clientela.



*Sopra, la Lancia Astura con la carrozzeria originale rimasta invariata nella Prima e nella Seconda Serie dal 1931 al 1933. Sotto, un'austera Lancia Astura carrozzata cabriolet dagli Stabilimenti Farina nel 1932. Lo stile e la partizione dei volumi sono quelli delle auto classiche ma il parabrezza mostra una leggera inclinazione all'indietro.*

Nel 1932 debuttò l'Astura Seconda Serie con lievi modifiche all'autotelaio e con la solita carrozzeria. Ciò scatenò l'attività dei carrozzieri. Pinin Farina allestì piccoli lotti di fuoriserie nelle quali avviò interessanti sperimentazioni. Viotti, gli Stabilimenti Farina e Touring non si staccarono dai canoni estetici correnti, ma le loro eleganti Astura carrozzate berlina, coupé e cabriolet iniziarono a mostrare sa-





*A sinistra, due figurini della carrozzeria Viotti per altrettante fuoriserie sul telaio Lancia Astura. Quella sopra è una coupé royal, quella sotto una "double phaeton".*

gome più arrotondate, sintomo di un lento avvio al processo di innovazione che si sarebbe fatto tumultuoso nel 1933. In quell'anno la Lancia presentò l'Astura Terza Serie in due varianti di passo: lungo e corto. Fra le innovazioni meccaniche propose la frenatura idraulica servoassistita e la cilindrata aumentata a 3 litri. Sull'autotelaio lungo i carrozzieri Viotti e Castagna realizzarono deliziose carrozzerie con i posti anteriori nettamente separati dai posteriori secondo la formula "double phaeton" di scarso successo in Italia, ma molto in voga negli Stati Uniti.

La prima auto aerodinamica costruita in serie in Italia fu la Fiat 1500, che lanciò un messaggio innovativo che voltò pagina nello stile. Fra i carrozzieri italiani Touring condusse la sua personale ricerca aerodinamica di preferenza su telai Alfa Romeo, Pinin Farina invece preferì i telai di Vincenzo Lancia del quale era buon amico. Nella prima fase del mutamento Pinin Farina conservò la classica calandra a scudo come fecero anche Castagna e gli Stabilimenti Farina. Con-

frontando lo stile dei tre si rileva che Castagna fu disponibile a seguire mode effimere come il taglio bicolore "alla francese", gli Stabilimenti Farina rimasero più legati alle forme della classicità mentre Pinin Farina fu al tempo stesso misurato e innovativo. Nel 1937 il mondo dell'auto europeo subì il fascino delle vetture americane che, grazie alle potenzialità dei costruttori e alla genialità di maestri dello stile come Gordon Buhering e Raymond Loewy, si imposero come modelli da imitare. Pinin Farina non fu immune da "contaminazioni" stilistiche americane: un esempio è la cabriolet Astura con la calandra "casca-de" introdotta dalla americana Pontiac e impiegata anche dalle inglesi Singer e Triumph.

Vincenzo Lancia all'inizio non condivise l'abbandono del



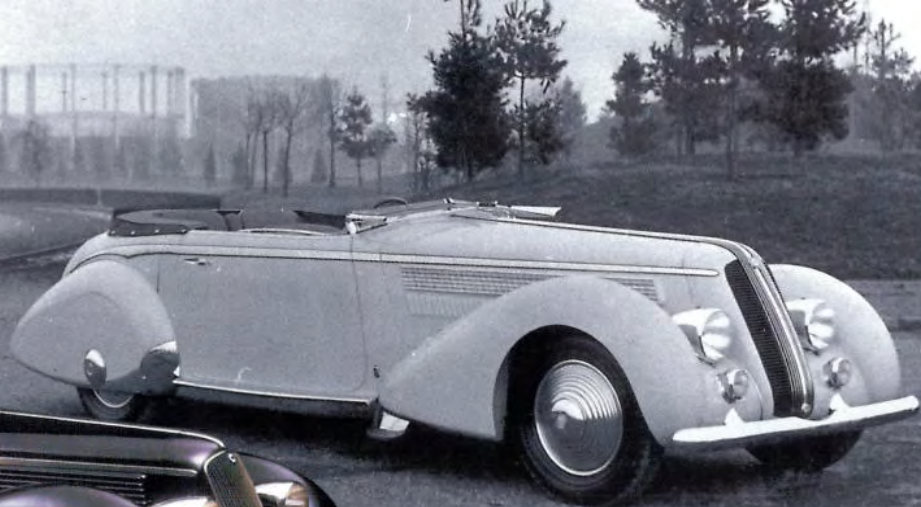
*Sopra, un modello da collezione di Lancia Astura Double Phaeton carrozzata da Castagna nel 1933.*



*Sopra, una Lancia Astura Limousine carrozzata da Touring nel 1934. Sebbene l'impianto stilistico sia di gusto classico, le linee della carrozzeria iniziano a essere piuttosto arrotondate. A destra, una Astura "ministeriale" carrozzata da Boneschi nel 1935.*



*A destra, una Lancia Astura Terza Serie Cabriolet magistralmente interpretata da Pinin Farina.*



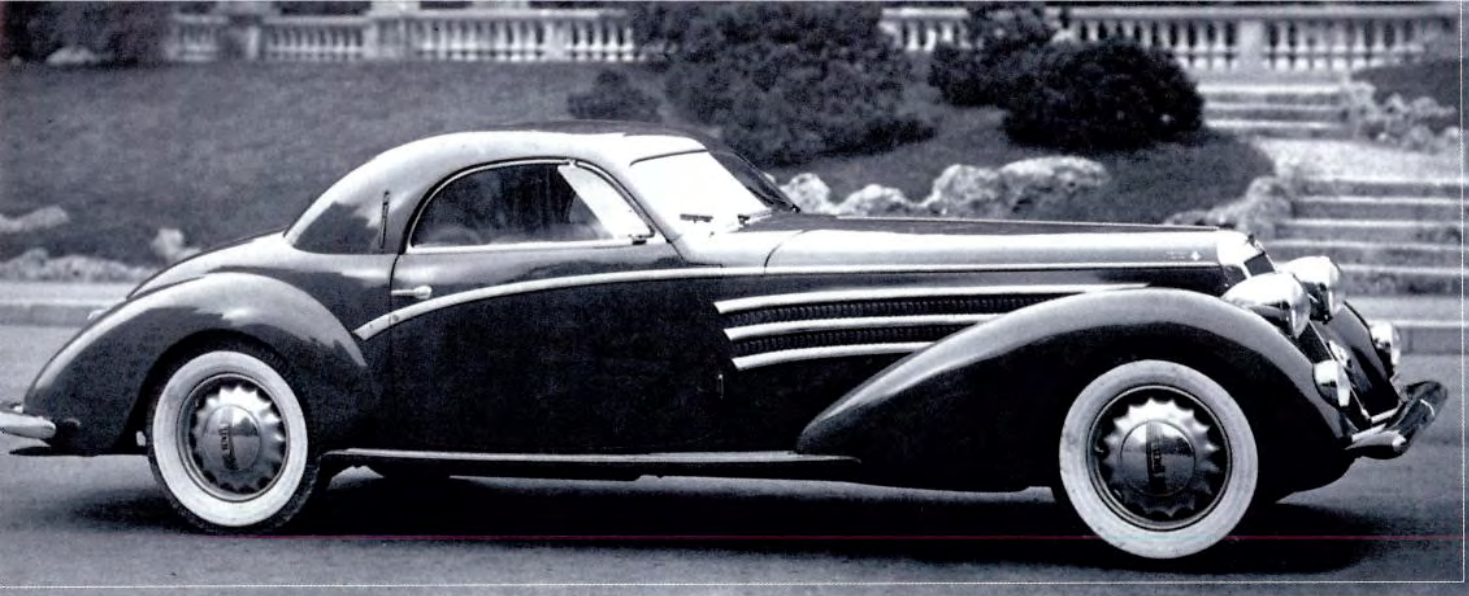
*Sopra, un'altra Lancia Astura Terza Serie Cabriolet di Pinin Farina. Lo stile è simile a quello della precedente, ma il superamento della linea "cascade" nella calandra le permette di toccare livelli estetici di valore assoluto. A destra, una Lancia Astura limousine carrozzata da Boneschi con il frontale detto "a prua di nave", "spartivento" oppure "Bocca".*



*A sinistra, una Lancia Astura berlina di Pinin Farina che sintetizza lo "stato dell'arte" della moda aerodinamica nel 1937. La foto è stata scattata in una recente rassegna di vetture storiche. Sotto, la Lancia Astura corsa realizzata da Colli con una carrozzeria tipo "barchetta sport".*

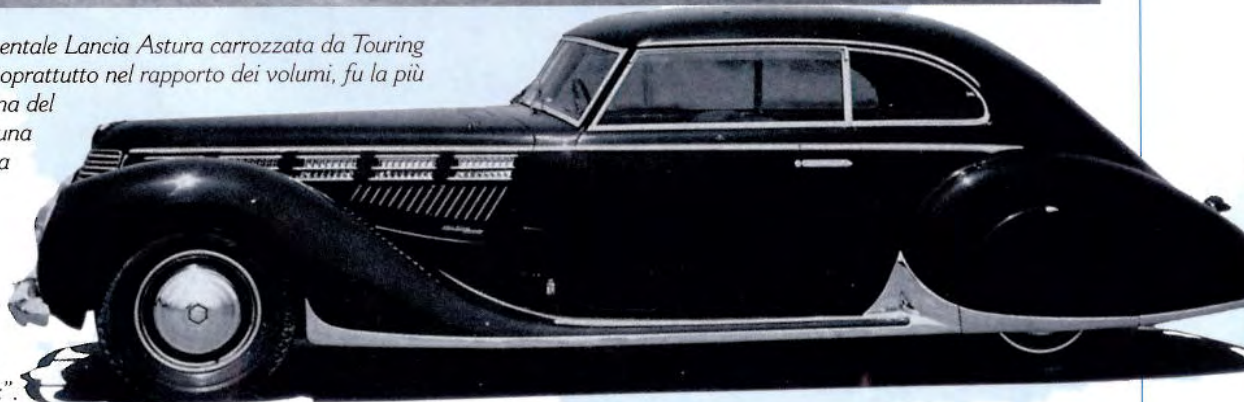
classico scudetto della Casa, poi capì l'atteggiamento di ricerca di "Pinin" e lo osservò interessato. In un'Astura cabriolet del 1937 Pinin Farina sperimentò un frontale "a prua" tipicamente italiano, in una del 1938 tornò a ispirarsi alle americane Oldsmobile e Studebaker proponendo calandre con linee verticali e orizzontali. In una cabriolet presentata al Salone di Berlino del 1939 adottò larghe decorazioni cromate come faceva il carrozziere francese Saoutchik. Il carrozziere impiegò decorazioni cromate "alla Saoutchik" anche in un'Astura Quarta Serie interessante per molti elementi. Fra questi c'era il parabrezza curvo. Era ancora in due pezzi, ma rappresentò una novità dal punto di vista sia stilistico sia tecnologico. Altri elementi interessanti furono le maniglie delle porte incassate, una delle tante invenzioni di Mario





Sopra, la monumentale Lancia Astura carrozzata da Touring nel 1938. Insolita soprattutto nel rapporto dei volumi, fu la più lunga coupé italiana del tempo. A destra, una

Lancia Astura carrozzata da Pinin Farina nel 1939 con la calandra tipo Packard e le decorazioni cromate "alla Saoutchik".



Revelli de Beaumont, silenzioso innovatore della carrozzeria e precursore dei moderni designer. Nel 1937 il telaio con il passo ulteriormente allungato delle Astura Quarta Serie si prestò alla perfezione per le berline ministeriali richieste dal Governo per le parate. In questo ruolo l'Astura rimpiazzò degnamente l'impegnativa Dilambda, che uscì dalla produzione nello stesso anno. Fra i carrozzieri delle fuoriserie presidenziali vi furono Pinin Farina, gli Stabilimenti Farina, Castagna e soprattutto Boneschi.

La produzione dell'Astura cessò nel 1939, ma dopo la

Sopra, l'incredibile Lancia Astura ricarrozzata nel 1946 da Pinin Farina per un principe indiano. Uno degli elementi stilistici più interessanti è la calandra orizzontale sottilissima.

A destra, la Lancia Astura ricarrozzata nel 1948 dagli Stabilimenti Farina con le ruote coperte e le fiancate lisce.

guerra i carrozzieri continuarono a lavorare su richiesta dei proprietari degli esemplari usciti malconci dal conflitto. I danni a volte erano così rilevanti che tanto valeva ricarrozzarle. Fra le Astura fuoriserie di quel periodo ricordiamo la rinata Spider Corsa del pilota Franco Cortese che era stata allestita come Barchetta-Sport dalla Carrozzeria Colli nel 1938 e montava un motore speciale con la testata emisferica messa a punto dalla Casa per collaudare le soluzioni poi applicate alla Augusta. Fra le Astura ricarrozzate dopo la guerra stupì la voluminosa cabriolet che Pinin Farina realizzò per un principe indiano. Altrettanto voluminosa e sconcertante apparve la cabriolet che gli Stabilimenti Farina presentarono al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nel 1948.



# Sportivamente Lancia

Con il raffinato V6 Lancia e una splendida carrozzeria di Pinin Farina, l'Aurelia GT B24 irruppe nel mondo delle auto scoperte nel 1954, in concorrenza con le migliori spider del mondo. Rimase in produzione fino al 1958.

L'Aurelia GT B24 è una tipica spider italiana degli anni Cinquanta. La sua forte personalità trasuda cultura artistica ed è fatta di classicismo, di armonia delle forme e di equilibrio dei volumi. La sua meccanica esprime al meglio i valori tradizionali della Lancia: innovazione, esclusività tecnica e raffinatezza d'esecuzione. Forte di queste armi la GT B24 poté misurarsi

con ottime probabilità di vittoria contro la razionale bellezza delle spider tedesche, contro lo sfrontato magnetismo delle spider americane e contro l'aristocratico conservatorismo delle spider inglesi. All'origine di questo capolavoro della Lancia ci fu l'importatore americano Max Hoffman che chiese alla Casa un'Aurelia con la carrozzeria aperta da vendere alla facoltosa clientela delle as-

solate coste della California. Per costruirla, Gianni Lancia si rivolse a Pinin Farina, che in breve tempo realizzò il primo prototipo sull'autotelaio numerato 0001. Gianni Lancia usò personalmente il prototipo dimostrando grande soddisfazione per la bella linea e per

le prestazioni superiori a quelle della Aurelia GT B20 versione Coupé, ottenute grazie alla carrozzeria più leggera. Il prototipo apparve in pubblico per

A sinistra, il prototipo della Lancia Aurelia GT B24 Spider con la cappotta aperta. Gianni Lancia lo usò personalmente dimostrando grande soddisfazione per la bella linea e per le prestazioni superiori a quelle della Lancia Aurelia GT B20 Coupé, ottenute grazie alla carrozzeria più leggera.

Sopra, il prototipo della Lancia Aurelia GT B24 Spider con la cappotta chiusa. I trasparenti laterali non erano normali finestrini fissi, ma protezioni mobili con fissaggio mediante gallettoni.

la prima volta in occasione del Gran Premio d'Italia di Formula 1, dove fu l'auto ufficiale del pilota Alberto Ascari. Nel passaggio dal prototipo alla produzione in serie il modello perse i grossi rostri che furono sostituiti da due paraurti; la calandra appuntita che fu sostituita da una più convenzionale e la coda liscia, che fu allungata con un fascione sporgente. Del prototipo la GT B24 definitiva conservò il parabrezza panoramico, le porte senza maniglie esterne, i trasparenti laterali amovibili mediante gallettoni e la plancia a tre strumenti con il tachimetro rialzato iscritto in una palpebra semicircolare. La GT B24 di produzione fu presentata al Salone dell'Auto di Bruxelles il 15 gennaio 1955 con le calotte copri ruota con finti raggi, che poi furono presto sostituite da calotte convenzionali. La vettura fu definita ufficialmente GT B24

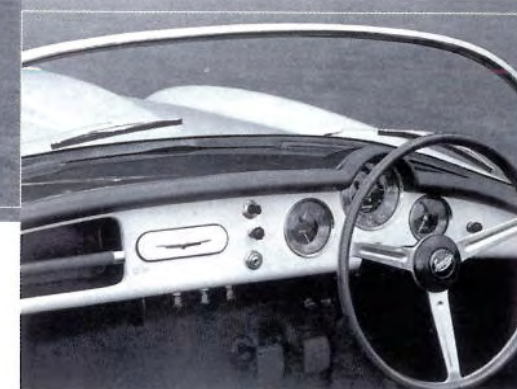
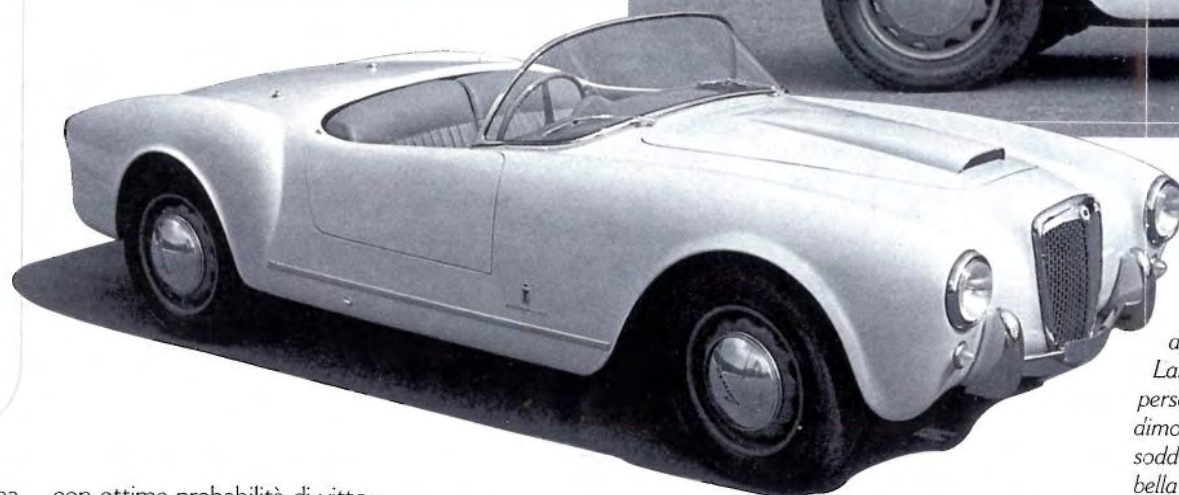
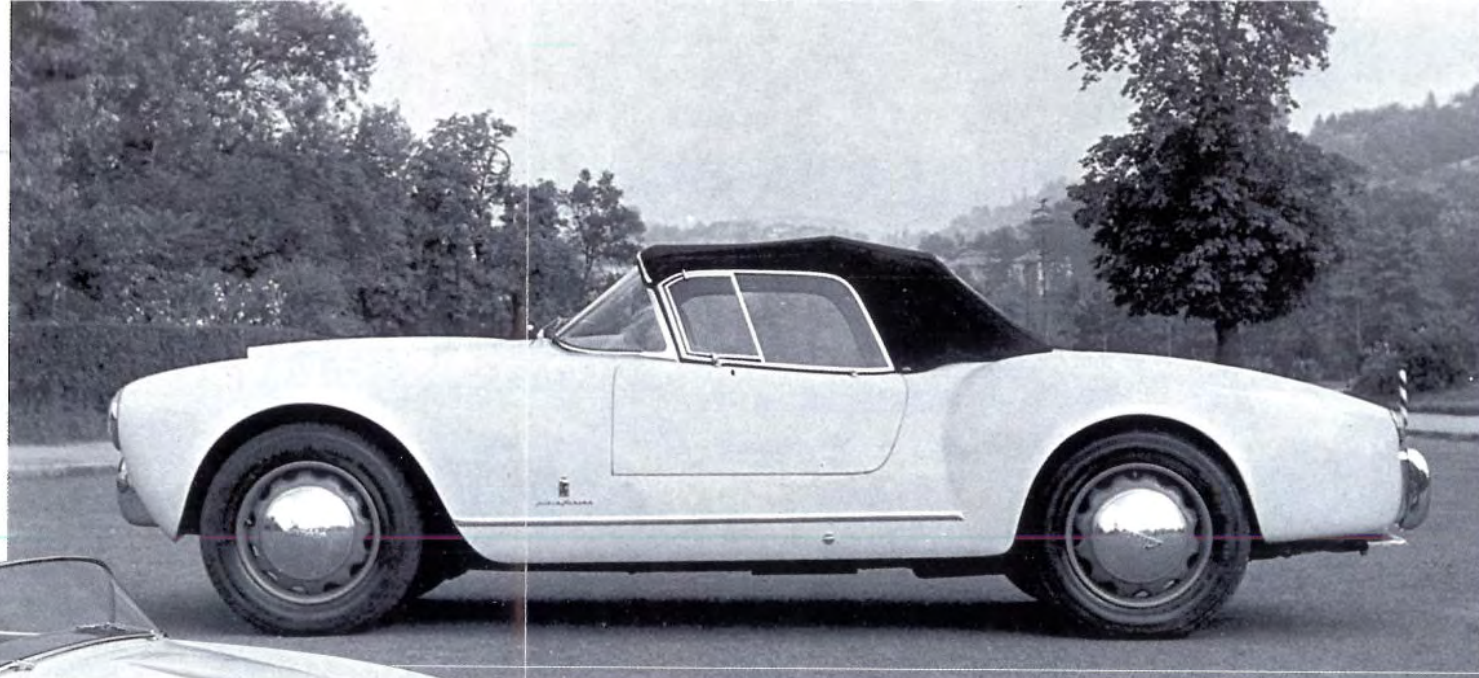
## LA PRODUZIONE

1954: B24 S Spider n. 1  
1955: B24 Spider n. 59  
1955: B24 S Spider n. 180  
1956: B24 S Convertibile n. 150  
1957: B24 S Convertibile n. 176  
1958: B24 S Convertibile n. 195  
Totale B24/B24 S Spider n. 240  
Totale B24 S Convertibile n. 521  
Totale Aurelia scoperte tutti i modelli n. 761

A destra, la Lancia Aurelia GT B24 Spider di Sandro e Gaea Pallavicini, vincitori del Rally Cinema 1955, all'arrivo della tappa finale a Sanremo. A sinistra e sotto, la Lancia Aurelia GT B24 Spider della Collezione Storica Lancia. Si nota il caratteristico andamento dei paraurti sdoppiati e il fascione sotto il coperchio del baule che dà volume alla coda e la slancia all'indietro.

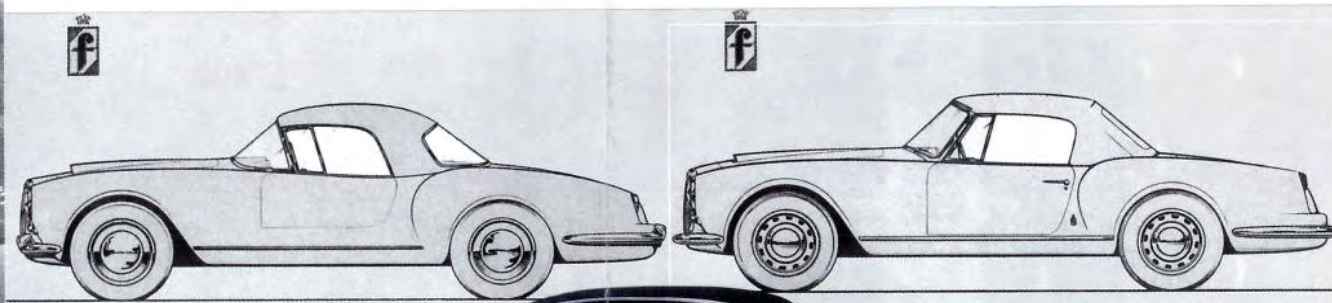
Spider. Era una sportiva pura con le finiture semplificate come piaceva all'importatore americano che aveva sempre un occhio attento ai costi. La GT B24 Spider restò in produzione per tutto il 1955 quindi fu sostituita dalla versione modificata, chiamata GT B24 S Convertibile America, di gusto più appropriato a una vera Lancia, con parabrezza convenzionale, cristalli laterali scendenti, linee più tese, volumi più pieni e finiture più curate. L'impianto stilistico ideato da Pinin Farina rimase in pratica lo stesso sia per la GT B24

Il modello 1954-1958



Sotto, la plancia del prototipo Lancia Aurelia GT B24 Spider. I tre strumenti con il tachimetro in una nicchia rialzata rimasero nella produzione in serie fino al 1955.





A sinistra, la Lancia Aurelia B24 S Convertibile in una foto ritoccata secondo l'uso dell'epoca.



In alto, confronto fra la GT B24 Spider e la Convertibile in un disegno della carrozzeria Pinin Farina.

Sopra, un disegno della Lancia Aurelia GT B24 S Convertibile. A sinistra, la Convertibile con il tetto rigido per la stagione fredda fornito come accessorio. Sotto, la Lancia Aurelia GT B24 S Convertibile con l'hard top vista da dietro.



A sinistra, la Lancia Aurelia GT B24 S Convertibile perfettamente restaurata da un collezionista svizzero. A destra, Vittorio Gassman alla guida della Convertibile nel celebre film Il sorpasso.



**NUMERI DI TELAIO**

- 1954: B 24 S Spider n. 1001
- 1955: B 24 S Spider dal n. 1001 al n. 1059
- 1955: B 24 S Spider dal n. 1002 al n. 1181
- 1956: B 24 S Convertibile dal n. 1182 al n. 1331
- 1957: B 24 S Convertibile dal n. 1132 al n. 1507
- 1958: B 24 S Convertibile dal n. 1508 al n. 1702

Spider, sia per la GT B24 S Convertibile, ma piccoli dettagli come l'inclinazione del parabrezza, il taglio della cappotta, le porte più piccole, i paraurti divisi e la "magrezza" dei parafranghi conferiscono alla Spider un'aggressività in più. L'elasticità e la fluidità del potente 6 cilindri Lancia trovarono nella GT B24 S Convertibile un abbinamento perfetto con la carrozzeria, mentre non cambiò

la superba tenuta di strada e la guidabilità che era già uno dei punti forti della GT B24 Spider. A questo punto bisogna chiarire un equivoco. La lettera S che compare nella sigla distintiva del modello GT B24 S Convertibile non indica un motore "sportivo", ma sta per "sinistra" nel senso della guida. Infatti, negli anni Cinquanta le Lancia avevano normalmente la guida a destra. Le GT B24 Spider esportate negli Stati Uniti avevano tutte la guida a sinistra, erano quindi tutte GT B24 S.

Il motore a 6 cilindri a V tutto d'alluminio con

manovelle sfasate di 60° per avere massima compattezza e buona equilibratura rimase in pratica lo stesso per tutte le versioni, come il classico avanzato Lancia a ruote indipendenti, la frizione e il cambio in blocco con il differenziale e il ponte posteriore De Dion, che garantivano eccezionali prestazioni stradali. Nella produzione però vi furono piccole differenze. La meccanica delle prime GT B24/ B24 S Spider era quella della contemporanea Lancia Aurelia GT B20 2500 GT Coupé 4ª Serie, tranne che per il passo accorciato a 2450 mm e per il carburatore dotato di doppio filtro anziché singolo. La GT B24 S Convertibile adottò invece

la meccanica della Aurelia GT B20 2500 GT Coupé 5ª Serie. Le ultime GT B24 S Convertibile, infine adottarono la meccanica della GT B20 2500 GT Coupé 6ª Serie. Nel passaggio dalla spartana versione Spider alla più sofisticata Convertibile la GT B24 subì un aumento del peso di oltre cento chili, che tuttavia non intaccarono le superiori tenuta di strada e maneggevolezza. Le ultimissime GT B24 S Convertibile si presentarono con i rostri nei paraurti, le sospensioni più confortevoli e i freni della Flaminia.

**Finiture e accessori**

Avorio, grigio, celeste classico, verde, rosso corsa e grigio metallizzato erano le tinte disponibili di serie per le GT B24 S. La pelle era di serie per i rivestimenti interni. A richiesta si potevano ottenere l'apparecchio radio e la cupoletta rigida. Alcuni depliant dell'epoca riportano fra gli optional anche il contagiri, il termometro dell'acqua, l'orologio elettrico e il riscaldatore con presa d'aria all'esterno. Per tutte le GT B24 gli specialisti delle elabo-

razioni, fra i quali Enrico Nardi e Carlo Abarth, proposero diversi accessori. Con le elaborazioni più spinte si potevano ottenere 145 cv, accelerazioni prossime ai 200 km/h. Tutto questo aumentò l'immagine sportiva della vettura, che eb-

be una consacrazione anche nel film *Il sorpasso*. La Lancia Aurelia GT B24 piacque soprattutto ai personaggi del bel mondo. Fra questi Brigitte Bardot e la scrittrice Françoise Sagan che guidava a piedi scalzi per avere un contatto più intimo con la meccanica.

**LANCIA AURELIA GT B24 (1954-1958)**

**Numero cilindri:** 6 a V di 60°  
**Alesaggio x corsa:** 78 x 85,5 mm  
**Cilindrata totale:** 2451 cc  
**Potenza massima:** 118 cv a 5000 giri/min  
**Rapporto di compressione:** 8,4:1  
**Distribuzione:** monoalbero, valvole in testa (aste e bilancieri)  
**Alimentazione:** carburatore Weber 40 DCZ5  
**Impianto elettrico:** 12 V  
**Cambio:** a 4 marce più RM  
**Frizione:** monodisco a secco con comando meccanico  
**Rapporto finale:** 4,27:1  
**Tipi costruzione:** scocca portante  
**Sospensioni anteriori:** ruote indipendenti, foderi e ammortizzatore incorporato, sistema Lancia  
**Sospensione posteriore:** tipo De Dion con balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici, barra Panhard  
**Sterzo:** a vite e settore  
**Freni:** idraulici a tamburo  
**Pneumatici:** 165x400  
**Passo:** 2450 mm  
**Carreggiata anteriore:** 1290 mm  
**Carreggiata posteriore:** 1300 mm  
**Lunghezza:** 4200 mm  
**Larghezza:** 1555 mm  
**Peso a vuoto:** Spider 1115 kg (1215 kg Convertibile)  
**Velocità massima:** Spider 185 km/h (176 km/h Convertibile)  
**Accelerazione 0-100 km/h:** 13 secondi



**IL MODELLO DA COLLEZIONE**

1954-1958

