

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

51



LANCIA D 20 - 1953



LANCIA

€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



S 771971 167061

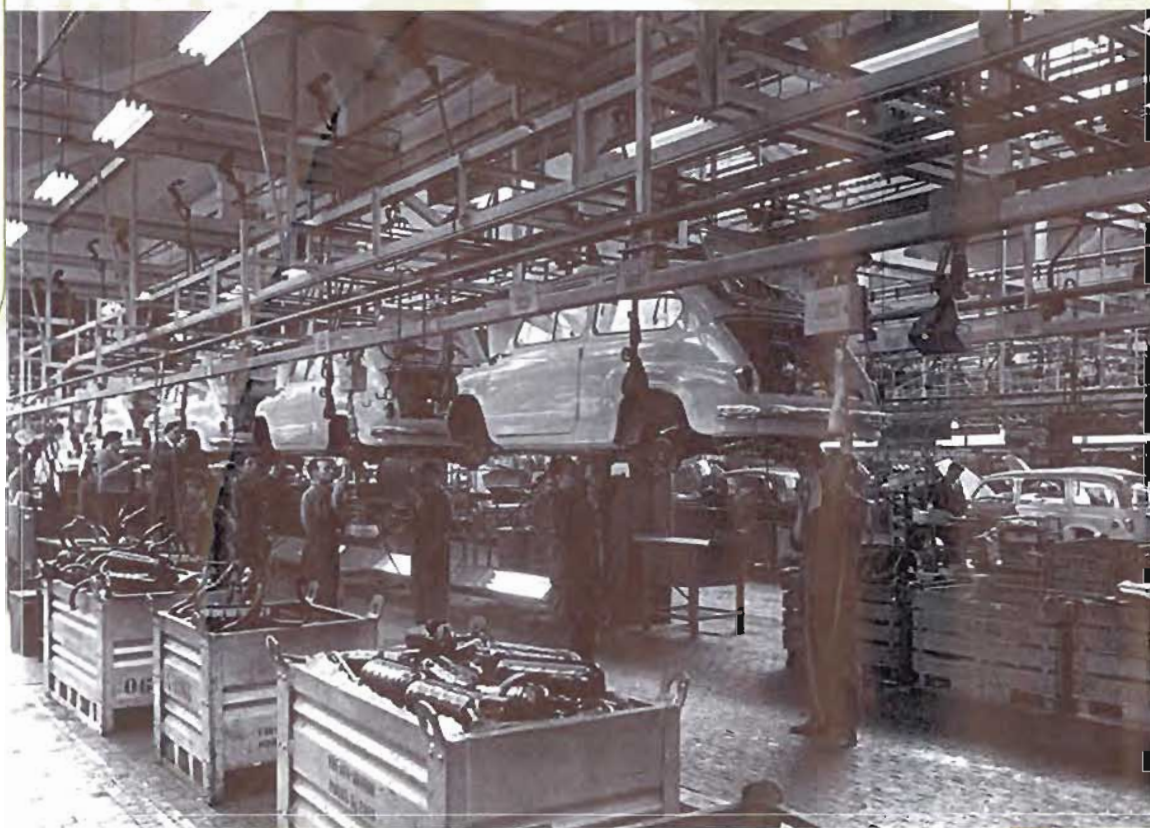
HACHETTE

L'ora delle grandi scelte

Dopo anni all'insegna dell'incertezza, l'arrivo di Pesenti autorizzava a sperare che anche per la Lancia, come era avvenuto per l'Alfa Romeo, potesse aprirsi una stagione di brillanti successi.

L'acquisizione della Lancia da parte di Carlo Pesenti aveva suscitato reazioni contrastanti fra gli esperti e negli stessi ambienti industriali. Da una parte, si metteva in risalto l'estraneità dell'industriale e finanziere bergamasco dal mondo delle quattro ruote, esprimendo il timore che alla fine

la Lancia avrebbe pagato cara l'inesperienza del suo nuovo proprietario. Dall'altra, però, non ci si nascondeva che l'arrivo di un protagonista della vita economica italiana del calibro di Pesenti poteva assicurare una copertura e una larghezza di mezzi finanziari quali mai la Lancia aveva avuto nella sua lunga e gloriosa storia. E di investimenti la Lancia aveva un disperato bisogno, essendo rimasta legata a moduli organizzativi ormai inadeguati per competere con i propri maggiori concorrenti. Nessuno in via Monginevro naturalmente pensava di poter fare concorrenza alla Fiat nel segmento delle utilitarie, tuttavia i recenti successi dell'Alfa dimostravano che parlare di automobili in Italia non voleva necessariamente dire Fiat. Alfa e Lancia erano due



La catena di montaggio della Fiat 600 nel 1955. La vettura che segnò la leadership della Fiat nel segmento delle utilitarie.

realità con una storia industriale diversa. Entrambe però erano nomi mitici nella storia dell'automobilismo. Tuttavia anche i miti corrono il rischio di logorarsi se non sono sostenuti dalla capacità di rinnovarsi confermando le qualità che ne hanno decretato l'affermazione.

Sembrava questo il destino dell'Alfa che, all'inizio degli anni Cinquanta, pareva avviata a un inesorabile declino a causa di ripetute e massicce perdite d'esercizio. Chiamato a decidere tra il rilancio o la liquidazione della casa del Biscione, Giuseppe Luraghi, direttore generale di Finmecca-



nica, la finanziaria che raggruppava le partecipazioni meccaniche dell'Iri, non ebbe dubbi a optare per la prima soluzione. Con lungimiranza si avvide che, malgrado il pesante dissesto dei conti, l'Alfa aveva le potenzialità per una rapida ripresa: "disponeva di progettisti di valore eccezionale, usufruiva della preparazione e di una tradizione tecnica preziose e di maestranze ottime". Ciò che faceva difetto all'Alfa, simile in questo alla Lancia, era, per dirla con Rinaldo Gianola, che a Luraghi ha dedicato un bel volume, "un programma ordinato e razionale che inserisse l'impresa nel giusto filone di una produzione automobilistica di mercato sufficientemente vasto per permettere produzioni economiche" e, naturalmente, la disponibilità di risorse finanziarie adeguate alle necessità di rinnovamento degli impianti e dei progetti. E i risultati gli avrebbero dato ragione. Quanto era avvenuto all'Alfa sembrava di buon auspicio per chi come Pesenti e i suoi più stretti collaboratori si trovavano alle prese con il problema di trasformare un capitale tecnico e di immagine di inestimabile valore come quello della Lancia in un'impresa capace di generare profitti.

La crescita impetuosa del mercato lasciava pensare che esistesse uno spazio anche per un produttore di medie dimensioni come Lancia senza rimanere schiacciati tra la Fiat, incontrastata leader nel settore delle vetture di piccola cilindrata, e le grandi Case costruttrici d'Oltralpe alle

L'Alfa Romeo Giulietta fu la grande concorrente delle "medie" prodotte da Lancia. Nella foto il modello Sprint.

quali il profilarsi di una crescente integrazione commerciale dei mercati apriva nuove occasioni di crescita. Il successo dell'Alfa insegnava anche un'altra cosa: l'importanza di trovare un regista capace di valorizzare le risorse umane e tecniche presenti in azienda. C'era bisogno di un grande manager a cui affidare la direzione e la definizione delle strategie di impresa. Pesenti capì di non poter continuare a gestire l'azienda limitandosi a controllare i conti, come se la Lancia fosse una delle tante imprese del suo gruppo. La realtà di una grande casa automobilistica era diversa, richiedeva dedizione e competenze specifiche. Occorreva scegliere tra restare un'impresa di nicchia, rinunciando a giocare in grande, oppure tentare il salto dimensionale, risolvendo antiche contraddizioni e impostando la produzione su basi rinnovate.

Pesenti decise allora di esporsi in prima persona e nella primavera del 1958 assunse la vicepresidenza della società, avendo cura di precisare che si trattava di un ruolo non puramente di facciata, affidando la direzione operativa della società a Eraldo Fidanza, un manager di provata esperienza, chiamato a Torino con il compito di risanare e rilanciare la Lancia.

Dai modelli unici alla serie

Nel 1946 Alfredo Vignale fondò la carrozzeria che porta il suo nome. Nel 1950 vestì la prima Lancia. Nel 1957 iniziò a collaborare ufficialmente con la Casa. Sue le Appia e Flavia convertibili.

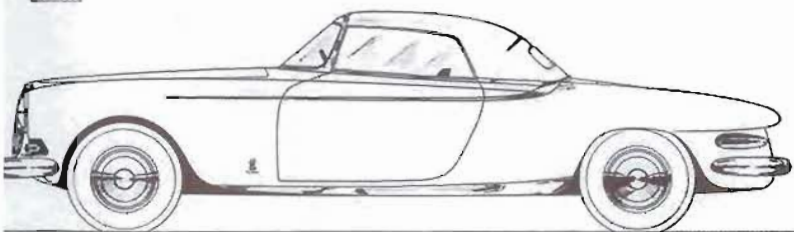
Alfredo Vignale, il futuro carrozziere della Lancia Appia e Flavia convertibili, imparò a dare la forma ai pannelli di lamiera presso la martelleria Ferrero & Morandi di Torino nel 1924 quando era solo undicenne. Il battilastra bambino compì in fretta tutti i gradini della professione e ancora prima di raggiungere i 18 anni era così bravo da poter lavorare in proprio. Ma non disponendo di un locale e attrezzature proprie si accordò con Pinin Farina per lavorare da indipendente nello stabilimento del carrozziere. Lavorando vicino a Giovanni Battista "Pinin" Farina



Sopra, la coupé 2+2 che Vignale realizzò sull'autotelaio Aurelia nel 1950. La chiamò Erminia dal nome del comico Erminio Macario che aveva commissionato questa fuoriserie. A sinistra, il disegno di una cabriolet Aurelia datato 1952. Ne fu autore Giovanni Michelotti che ebbe una lunga e proficua collaborazione con Alfredo Vignale.

na Vignale completò la propria formazione con importanti nozioni sullo stile, sui metodi costruttivi e sull'organizzazione del lavoro.

Quelle conoscenze e l'abilità del giovane Vignale attirarono l'attenzione di Giovanni Farina, fratello di Pinin e titolare degli Stabilimenti Farina, che gli offrì un posto da caporeparto con un ottimo stipendio. Alfredo aveva allora 24 anni, accettò l'offerta e lavorò di gran lena con l'obiettivo di aprire un'officina tutta sua. Per mettere da parte il denaro necessario risparmiava su tutto e lavorava anche dopo il normale orario di lavoro in una rudimentale officina allestita negli scantinati della propria abitazione. In quel "buco" tagliava e batteva fogli di lamiera per farne para-



Cabriolet Aurelia 2000
Scala 1/10

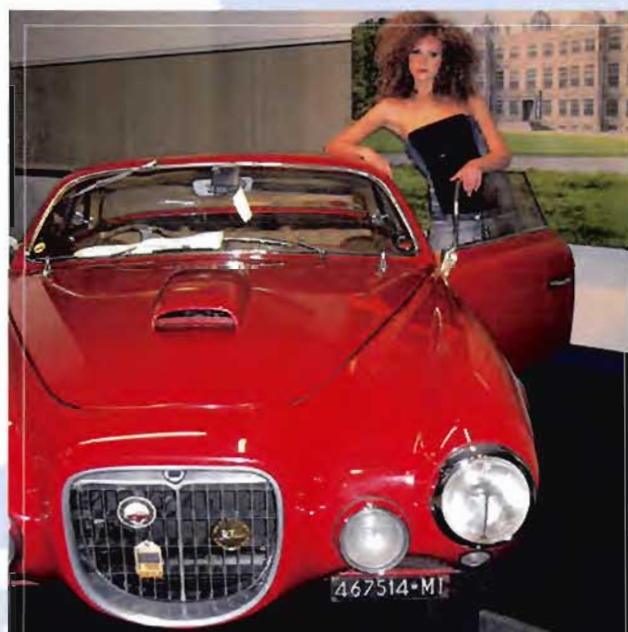
G. Michelotti



A sinistra, una Lancia Aurelia carrozzata coupé da Vignale nel 1952. Anche in questo caso il carrozziere partì da un disegno di Giovanni Michelotti.



A destra, una Lancia Aurelia carrozzata da Vignale nel 1953 alla fine del restauro della carrozzeria. Le linee ricordano quelle delle contemporanee Ferrari vestite dallo stesso carrozziere. Sotto, una Aurelia GT B 20 ricarrozzata da Vignale nel 1954 con una linea decisamente sportiva per un cliente privato.



fanghi da bicicletta e pentole. Poi venne la guerra. Alfredo riprese l'attività nel 1946 fra grandi difficoltà, fino al 1947, quando Piero Dusio, titolare della Cisitalia, gli chiese di battere sulla lamiera le idee fissate sulla carta dall'ing. Savonuzzi per la berlinetta 202 aerodinamica.

Il progetto presentava difficoltà di esecuzione tali che nessuno aveva voluto affrontarlo. Ma Alfredo accettò la sfida e portò a termine il lavoro nel migliore dei modi. Dusio ne fu tanto soddisfatto che compensò Vignale con un assegno così cospicuo da permettergli di avviare un'officina tutta sua. Affittata una porzione di una segheria, Alfredo iniziò a produrre pentole e parafranghi con l'alluminio che recuperava da aerei militari abbattuti o in disuso. Con un altro colpo di fortuna ottenne una grossa commessa di involucri metallici per ghiacciaie e ne ricavò abbastanza da potere comperare un autotelaio d'automobile e le attrezzature per vestirlo.

La prima auto con il marchio Vignale sulla carrozzeria fu una Topolino coupé. Il carrozziere l'affidò per la vendita all'autosalone Morbidelli di Torino, dove per caso un giorno-

Sotto, a sinistra, una spaziosa coupé a 4 posti proposta da Vignale nel 1956 sull'autotelaio della Lancia Appia. Il padiglione luminoso e ben impostato anticipa quello della Appia Lusso che poi il carrozziere produsse in serie per conto della Lancia.

Sotto, a destra, le due coupé a 2 posti e 4 posti che Vignale espose nel proprio stand al Salone di Torino. Stravagante il frontale della coupé a due posti caratterizzato dalla calandra ovale e dal cantonale dei paraurti che risalivano sulle teste dei parafranghi.





A sinistra, la Lancia Aurelia Blu Ray carrozzata da Vignale nel 1957 per conto di Enrico Nardi che ne aveva elaborata la meccanica.

A destra, la Lancia Appia Cabriolet che Vignale propose alla Lancia nel 1957. Nella foto la vettura monta il tetto rigido previsto come optional.



lista inglese la fotografò e le dedicò un articolo sulla sua rivista attribuendo la carrozzeria a Pinin Farina. Vignale chiese e ottenne una rettifica, intanto però il paragone col "Maestro" gli aveva già procurato un riconoscimento che gli valse l'ammissione nel circolo dei carrozzieri. Nel prosieguo dell'attività fu importante la collaborazione con lo stilista Giovanni Michelotti, anche lui uscito dagli Stabilimenti Farina. L'estroso designer con i suoi figurini visualizzava un'idea, raramente accompagnata da disegni esecutivi e Vignale la traduceva magistralmente nella lamiera. La prima Lancia fuoriserie della coppia Vignale e Michelotti fu l'Aurelia coupé a due porte che si chiamò Erminia dal nome dell'attore comico che l'aveva commissionata. A questa prima realizzazione sul prestigioso autotelaio Lancia Aurelia B 50 ne seguirono altre che ancora oggi stupiscono per varietà delle forme e degli stili.

Le fuoriserie di Vignale nascevano in via Cigliano angolo via Lessolo nei locali della ex segheria sfruttati ora per intero. Al piano superiore c'era uno stanzone di circa 150 metri quadrati dove si realizzavano i rivestimenti interni delle vetture. Sotto c'erano i reparti dove si batteva la lamiera e la verniciatura. Queste due sezioni erano collegate fra loro solo da un varco pedonale con tre scalini. Perciò le vetture

pronte per la verniciatura dovevano girare l'isolato spinte a braccia ed entrare da via Lessolo, dove c'era la falegnameria, necessaria per la costruzione delle maschere, dei modelli e di altri elementi in legno che servivano all'officina. Il ciclo di lavorazione era completo ma non era razionale spostare le scocche passando per la pubblica via. A dispetto di ciò il carrozziere realizzò moltissime fuoriserie, fra le quali un centinaio di Ferrari che gli diedero gran prestigio. Alcune di queste ispirarono le sportivissime Lancia Aurelia che il carrozziere costruì per una clientela sceltissima che tuttavia non poteva o non voleva acquistare un'auto di Maranello. Fra le Aurelia più eccezionali realizzate con quel ciclo di lavorazione ricordiamo la Blu Ray costruita per l'elaboratore Enrico Nardi con uno stile del tutto nuovo che non aveva nulla di quello delle Ferrari. Il successo saturò la capacità produttiva di via Cigliano e spinse il carrozziere a trovare un'altra sistemazione. La ricerca divenne più impellente nel 1957 quando Vignale, dopo avere proposto alla Lancia alcune carrozzerie speciali per l'Appia ottenne la commessa di produrre in piccola serie la versione Convertibile per il listino ufficiale della Casa.

Il 1959 fu un anno importante perché partì allora il progetto del nuovo stabilimento, che fu edificato in Strada del Portone a Grugliasco, dietro la Fiat Mirafiori e non molto distante dalle carrozzerie Bertone e Pininfarina. Nel nuovo stabilimento Vignale potenziò la costruzione in serie in



Sopra, un'Appia berlina II serie elaborata da Vignale, che per dare più slancio alla vettura allungò i parafranghi e ricorse all'espedito grafico del profilo lucido sulla fiancata. A destra, la cabriolet che Vignale propose alla Casa che voleva realizzare una variante della Flaminia con questo tipo di carrozzeria. Alla fine la Lancia preferì la Flaminia Cabriolet proposta dalla carrozzeria Touring.





Sopra, un'altra Appia di Vignale leggermente diversa dalla precedente. A destra, l'Appia Lusso realizzata da Vignale per conto della Lancia. Lo stile deriva in parte da quello della cabriolet e in parte da quello della coupé che il carrozziere aveva proposto nel 1956. In basso, la Flavia Cabriolet che Vignale progettò e costruì per conto della Lancia a partire dal 1962. La produzione fu di 766 esemplari nella versione 1500 e di 877 esemplari nella versione 1800, dei quali 43 con l'alimentazione a iniezione.

conto terzi di auto speciali come la stessa Appia Convertibile e le Maserati 3500 Spider. Il successo della produzione per i grandi costruttori spinse Vignale a cercare nuovi modelli per intensificare tale attività. È del 1958 la proposta di una Flaminia spider da inserire nel catalogo della Lancia; ma non andò a buon fine. Fu accolto invece un altro suggerimento relativo all'Appia Lusso, una elegante coupé a quattro posti che la Lancia fece propria inserendola nel proprio listino come l'Appia più costosa.

Nel 1959 Vignale fu fra i carrozzieri che collaborarono con la Lancia alla ricerca di un nuovo stile per l'Appia berlina di serie. Anche in questo caso la proposta non ebbe un seguito nella produzione, ma da quella Appia rinnovata nello stile il carrozziere ricavò una piccola serie di berline elaborate che vendette per proprio conto con discreto successo.

Nel 1962 quando la Lancia si rivolse ai carrozzieri per le versioni speciali della Flavia, Vignale fu uno dei primi a essere consultati. Dopo avere presentato alcuni prototipi

realizzati su disegno dell'inesauribile Giovanni Michelotti, Vignale ottenne infine la commessa della versione convertibile che fu costruita in circa 1500 esemplari fino al 1967. Purtroppo in quell'anno la situazione economica della carrozzeria Vignale iniziò a vacillare a causa dell'insolvenza di alcuni grossi clienti stranieri per i quali il carrozziere aveva avviato la produzione di una simpatica vetturetta aperta basata sulla meccanica della Fiat Nuova 500. Fu la prima avvisaglia di un disagio che mise in crisi l'azienda, ma il colpo più duro fu il decesso di Alfredo Vignale in un assurdo incidente automobilistico avvenuto il 16 novembre 1969. Senza la guida del fondatore l'azienda sopravvisse ancora qualche anno producendo carrozzerie per conto di Alessandro De Tomaso, che una settimana prima della morte di Alfredo Vignale aveva rilevato il 90% del pacchetto azionario a fronte della copertura di ogni passività. La carrozzeria Vignale sparì del tutto nel 1974 quando fu accorpata alla carrozzeria Ghia, anch'essa proprietà di De Tomaso.



Le D 20 e la XX Mille Miglia

Su 490 auto partite da Brescia il 25 aprile 1953 per la grande corsa 51 erano Lancia. Arrivarono in 32 al traguardo dando una bella dimostrazione di solidità. Terza assoluta si classificò la debuttante berlinezza di Bonetto.

Giunta alla ventesima edizione, la Mille Miglia confermò il proprio carattere di corsa popolare registrando 579 iscritti, 66 dei quali con vetture Lancia. Alla partenza, il 25 aprile 1953, non si presentarono 89 equipaggi registrati, ma a dispetto delle defezioni 490 vetture effettivamente si lanciarono sui 1512 chilometri della folle corsa. Fra queste 51 erano Lancia, pari a circa il 10%. Vi erano cinque esemplari della debuttante D 20 iscritti nella categoria Sport



A sinistra, la Lancia D 20 di Felice Bonetto fotografata il 24 aprile 1953 mentre era in attesa delle verifiche tecniche. Sopra, la Lancia D 20 di Mario Bornigia alla partenza alle ore 5,54 del 26 aprile 1953. La vettura era l'unica che montava il motore di 2,5 litri tipo B. 101.

centuale di ritiri caratterizzò le Lancia nella categoria Sport, nella quale tradizionalmente i motori erano più esasperati. Corsero nella categoria Sport anche le Aurelia B 20 GT, che non solo nel nome ma a tutti gli effetti erano vere Gran Turismo. Purtroppo però gli estensori del regolamento della XX Mille Miglia non prevedero la categoria Gran Turismo.

Per la stessa anomalia che vide le Lancia Ardea inserite nella classe di cilindrata fino a 1300 cc, le Aurelia B 20 GT 2500 corsero fra le Sport Oltre 2000 insieme alle Ferrari 340 sport di 4500 cc. Per questa ragione acquista ancora maggior rilievo

oltre 2 litri, 4 Aurelia B 20 GT 2500 nella categoria Sport oltre 2 litri, 13 Aurelia B 20 GT 2000 nella categoria Sport 2 litri, 21 Aurelia berlina nella categoria Turismo 2 litri, quattro Ardea berlina nella categoria Turismo 1300 e quattro Ardea speciali nella categoria Sport

750. In tutto 32 Lancia arrivarono al traguardo con una percentuale del 62%. Fu una fantastica dimostrazione di affidabilità perché una corsa come la Mille Miglia costituiva il collaudo più severo che si potesse immaginare. La migliore fra le Aurelia berlina, la B 22 dei fratelli Antolini Ossi, coprì l'intera distanza in 13 ore. Proporzionalmente si comportarono ancora meglio le piccole Ardea che con il loro motorino di soli 903 cc gareggiarono nella categoria Turismo fino a 1300 cc e arrivarono tutte al traguardo. Quella che ottenne il tempo migliore nella classe fu la n. 2357 di Marani/Bruschi. Una maggiore per-



A destra, le Lancia D 20 di Clemente Biondetti (n. 616) e di Umberto Maglioli (n. 619) il 24 aprile 1953 mentre si recano alle verifiche tecniche. Sotto, nel vano motore aperto per le verifiche tecniche si scorge il motore D 20 con quattro alberi a camme in testa, due candele per cilindro e tre carburatori doppio corpo.



Sotto, a sinistra, il pubblico si accalca attorno alla pedana di partenza mentre sta salendo la Lancia D 20 di Piero Taruffi. Il forte ingegnere-pilota sarà velocissimo nella prima parte della corsa, ma si arresterà nei pressi di Vicenza per un guasto.

la prestazione della Aurelia B 20 GT 2500 di Enrico Anselmi/Luigi Maggio che si classificò settima assoluta e sesta fra le Sport oltre 2000 facendo capire che se ci fosse stata la Categoria GT l'avrebbe dominata con ampio margine. Ottima fu anche la prova di af-



fidabilità fornita dal modello, che registrò il solo ritiro dell'equipaggio Margotti/Valenzano. Buona fu anche la prova della Aurelia B 20 GT del vecchio modello con il motore di 2 litri. La percentuale maggiore di ritiri si verificò nella classe 750 della categoria Sport dove una sola Ardea speciale, quella carrozzata barchetta da Motto per Sandro Fiorio, arrivò al traguardo. Veniamo ora alle berline D 20 che furono la principale novità della Lancia per la grande corsa. Il modello D 20 fu il primo concepito e realizzato dalla Lancia per le competizioni.

Nacque nel reparto corse che Gianni Lancia creò apposta nel 1952 affidandone la direzione a Vittorio Jano. Il grande tecnico che proveniva dalla produzione, ma aveva una notevole esperienza di corse, fu affiancato dai giovani progettisti Ettore Zaccone Mina per i moto-

Sotto, a sinistra, 26 aprile 1953. La Lancia D 20 di Felice Bonetto che si classificherà terzo assoluto. Sotto, a destra, la Lancia D 20 di Clemente Biondetti ed Enrico Barovero in lotta per il quarto posto con la Ferrari di Tom Cole. A 5 km dall'arrivo il motore della Lancia si spense, ma l'equipaggio conquistò l'ottavo posto spingendo la vettura fino al traguardo.





ri e Francesco Faleo per i telai. Una delle parti più originali della vettura fu proprio il telaio costituito da un reticolo di tubi che girava anche sopra l'abitacolo. Le sospensioni ripresero il classico schema Lancia evoluto e adattato alle competizioni. Quelle anteriori lasciarono libera la zona centrale dei montanti delle ruote per far posto ai semiassi ai quali erano collegati i freni montati "entro bordo", vale a dire ai lati del telaio anziché sulle ruote. Questa "acrobazia tecnica" si rese necessaria perché i progettisti prevedevano freni molto potenti che non avrebbero potuto trovare posto all'interno delle ruote. Il primo motore realizzato per la D 20 (sigla B. 110) era parente di quello dell'Aurelia di serie,



però aveva la cilindrata maggiorata da 1991 cc a 2494 cc ed erogava circa 185 cv, ma i tecnici decisero di progettare un propulsore ancora più potente. Dovendo affrontare il tema per lui nuovo dei motori da corsa, il tecnico Ettore Zaccone Mina compì un breve tirocinio sui motori veloci presso la Moto Guzzi. Alla fine debuttò un motore completamente

nuovo che della Aurelia conservò solo l'architettura con 6 cilindri a V di 60°, ma si differenziò nettamente nella distribuzione con quattro alberi a camme in testa, nella doppia accensione, nel carter secco e nell'alimentazione con tre carburatori a doppio corpo. Con la cilindrata di 2962 cc il motore sviluppava 217 cv. Non erano molti in confronto ai circa 300

Sotto, a destra, l'Aurelia B 20 GT 2500 di Bruno Mitello e Roberto Piodi giunti undicesimi assoluti. Sotto, a sinistra, l'Aurelia B 20 GT 2500 di Enrico Anselmi e Luigi Maggio che ottenne uno spettacolare settimo posto assoluto. Fu la prima fra le Gran Turismo, categoria non riconosciuta nel 1953.



A sinistra, l'Aurelia berlina modello B 22 dei fratelli Antolini Ossi che fu la Lancia meglio classificata nella categoria Turismo. Sopra, la Lancia Ardea di Marani/Bruschi, la prima delle cinque vetture di questo modello partite e arrivate nella XX Mille Miglia.

cv delle Ferrari 340 Sport 12 cilindri di 4500 cc e ai 240 cv dell'Alfa Romeo 6c 3500, ma i tecnici della Lancia contavano sulla superiore maneggevolezza della loro vettura che inoltre era più stabile e meglio frenata. La Lancia D 20 debuttò nella XX Mille Miglia che, al contrario di quanto era avvenuto in altre edizioni, si svolse in condizioni atmosferiche quasi sempre buone. La prima D 20 lasciò Brescia alle 5,54 del mattino, come si capisce dal numero di gara 554 che in quella e in altre Mille Miglia racchiudeva l'orario di partenza. Era condotta da Mario Bornigia, concessionario romano della Lancia. Alle 6,06 partì Felice Bonetto; a 10 minuti di distanza partì il fiorentino Clemente Biondetti in gara con il n. 616. Fu quindi la volta di Umberto Maglioli (n. 619) e infine di Piero Taruffi che chiuse le partenze delle D 20 alle 6,35.

Taruffi fu velocissimo nella prima parte della gara e si presentò al posto di controllo di Verona con un certo anticipo rispetto alle Ferrari. Poco dopo la sua vettura subì un guasto tutto sommato banale che fu facilmente risolto dai meccanici inviati sul posto, i quali tuttavia impiegarono troppo tempo per il trasferimento costringendo il pilota alla resa. Al controllo di Roma conducevano la gara le due Alfa Romeo 6c 3500 di Juan Manuel Fangio e di Karl Kling, mentre alle loro spalle si davano battaglia le Lancia D 20 di Bonetto e di Maglioli e le Ferrari di Giannino Marzotto e di Giovanni Bracco. Alla fine Marzotto riuscì ad avere la meglio grazie ai 300 cv della sua Ferrari. Kling si ritirò, Fangio scivolò in seconda posizione e Bonetto conquistò un ottimo terzo posto assoluto. Clemente Biondetti contendeva il quarto posto all'altra Fer-

LANCIA D 20 (1953)

- Numero cilindri:** 6 a V di 60°
- Alesaggio e corsa:** 86 x 85 mm
- Cilindrata totale:** 2962 cc
- Potenza massima:** 217 cv a 6500 giri/min
- Rapporto di compressione:** 9,2:1
- Distribuzione:** quattro alberi a camme in testa
- Alimentazione:** tre carburatori doppio corpo Weber 42 DCF 4
- Accensione:** due candele per cilindro
- Lubrificazione:** forzata con una pompa di mandata e una di recupero, carter secco
- Trazione:** posteriore
- Cambio:** a 4 marce (1° non sincronizzata) + RM
- Rapporto finale:** 10/42, 9/40 o 9/42 secondo i circuiti
- Tipo di costruzione:** traliccio di tubi in acciaio al cromo-molibdeno comprendente la "gabbia" dell'abitacolo
- Sospensioni anteriori:** braccio inf. oscillante, balestra trasversale in funzione di braccio sup., bielletta di spinta, ammortiz. idraulici telescopici
- Sospensioni posteriori:** trapezi inf. obliqui, balestra trasversale, bielletta sup. di spinta, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** idraulici a tamburo tipo "entro bordo"
- Pneumatici:** anteriori 6.00-16, posteriori 6.50-16, cerchi a raggi Borrani 5 1/2 K-16
- Passo:** 2600 mm
- Carreggiata anteriore:** 1290 mm
- Carreggiata posteriore:** 1250 mm
- Peso:** 800 kg
- Velocità massima:** da 225 km/h

rari 340 di Tom Cole e pareva avere la meglio quando in prossimità di Brescia il motore della sua D 20 si spense. Il secondo pilota Enrico Barovero, meccanico della Lancia, provò invano a riavviarlo, poi decise di spingere la vettura a

braccia fino al traguardo al quale mancavano cinque chilometri. In prossimità dell'arrivo il meccanico svenne per la fatica, Biondetti lo accomodò in vettura e spinse per l'ultimo centinaio metri classificandosi ottavo assoluto.



A sinistra, 26 aprile 1953, posto di controllo di Firenze. Il pilota si ristora con una bibita mentre un meccanico controlla la piccola 750 Sport marca ALF (Avalle-Lancia-Fiorio) dotata di un motore Lancia Ardea ridotto nella cilindrata da Mario Avalle e Alessandro Fiorio. A destra, la 750 Sport di Adanti/Vinci poco prima del ritiro. La vetturetta fu costruita da Alessandro Vinci con un motore Lancia Ardea ridotto a 750 cc da Aldo Faccioli, un telaio Fiat Topolino modificato da Mimmo Benelli e una carrozzeria realizzata da Fernando Ortolani.



Il modello 1953



IL MODELLO DA COLLEZIONE