

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

56



LANCIA AURELIA GT B20 - 1951



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



7 105 6

9 771971 167061

HACHETTE

Un conflitto esiziale per l'azienda

La strategia di Fianza naufraga non appena cerca di eliminare i margini di autonomia della Direzione tecnica. Al termine di un duro braccio di ferro con Antonio Fessia sarà costretto alle dimissioni.

Nei ventidue mesi in cui fu alla Direzione della Lancia Eraldo Fianza perseguì con indubbia coerenza, ma senza la necessaria duttilità, il programma che si era dato per riportare in attivo i conti. Razionalizzare la produzione non voleva solo dire ridisegnare le competenze dei diversi stabilimenti del gruppo (a Torino le auto, a Bolzano i veicoli pesanti) ed eliminare il personale in esubero, significava anche procedere a una ridefinizione dell'organizzazione dei compiti e delle funzioni dei vari reparti.

Fianza era consapevole che per riportare sotto controllo i conti era necessario monitorare capillarmente l'attività dei singoli reparti. Controllo dei costi, standardizzazione dei materiali e dei costi richiedevano trasparenza e perfetta conoscenza dell'organizzazione di tutti i reparti. Una pretesa centralizzatrice destinata a entrare in rotta di collisione con la potente Direzione tecnica capeggiata da Antonio Fessia, restio a rinunciare ai margini di autonomia di cui aveva fin lì goduto. E disposto, forte del prestigio di



La Lancia Appia Terza serie presentata al Salone di Ginevra del 1959 e prodotta fino al 1963.

cui godeva agli occhi di Pesenti, a uno scontro a tutto campo con il nuovo presidente-direttore generale. Fianza e Fessia erano due personalità troppo forti e decise per riuscire ad andare d'accordo. Il conflitto latente da tempo esplose nel novembre del 1959. In gioco non vi erano solo le scelte produttive dell'azienda con Fessia che premeva per la messa a punto di nuovi modelli e Fianza che, per evidenti ragioni di convenienza economica, sosteneva invece l'opportunità di puntare su una quarta serie di Appia, con una carrozzeria disegnata da Pinin



Farina. A rendere impossibile la convivenza tra i due uomini era la crescente ingerenza del Servizio controllo qualità, che rispondeva direttamente a Fianza, nella vita, nella conduzione e nelle scelte della Direzione tecnica.

A far esplodere lo scontro saranno infatti nel novembre del 1959 le dimissioni dell'ingegner Mario Bencini, uno stretto collaboratore di Fessia, motivate proprio dall'insofferenza verso le aspirazioni centralizzatrici della Direzione che pretendeva di dire la sua anche su aspetti propriamente tecnici, dalla qualità dei materiali impiegati alla scelta dei fornitori. Un'ingerenza inaccettabile da parte di uomini che non sono in grado di distinguere "una balestra da un pistone", rincarava la dose Fessia, e che rischiava di pregiudicare il buon nome dell'azienda presso una clientela per la quale Lancia significava prima di ogni altra cosa qualità. Secondo Fessia infatti "due sono le chiavi del successo per un'azienda come la Lancia: qualità del prodotto (non Servizio Controllo Qualità per deteriorare la qualità) e servizio assistenza al cliente. Che il risultato finanziario debba essere positivo è ovvio, ma non deve essere ottenuto a spese della qualità e del servizio".

Dietro le asprezze caratteriali dei due antagonisti, il conflitto nascondeva la contrapposizione consueta tra uomini di officina e uomini di impresa più attenti agli aspetti finanziari e gestionali, come appunto Fianza.

Sorprendentemente, malgrado i buoni risultati della sua gestione, Fianza dovette avvertire intorno a sé un crescente isolamento. Il richiamo, magari strumentale,

al buon nome Lancia aveva ottenuto il risultato di mettere in difficoltà il manager chiamato a rinnovare quella tradizione alla luce dei moderni sistemi di organizzazione aziendale. A Fianza non restò che prendere atto della situazione e presentare le proprie dimissioni, subito accolte dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 31 maggio 1960.

Con Fianza usciva di scena l'uomo che, come un tempo Vincenzo Lancia, aveva concentrato nelle sue mani tutte le leve del potere, senza riuscire però a utilizzarle per le ostinate opposizioni interne incontrate dal suo progetto manageriale.

Sopra, l'estrosa elaborazione dell'Appia Terza serie, l'Appia Lusso, versione coupé realizzata da Giovanni Michelotti. Sotto, anche Zagato si dedicò all'elaborazione del telaio dell'Appia Terza serie con questa Coupé Sport GTE.



Di nuovo campione nel mondo

Dopo il promettente inizio nelle ultime gare della stagione precedente, nel 1983 la Rally 037 portò alla Lancia il quinto Campionato del mondo costruttori, il sesto considerando quello del 1972.

Un Rally di Montecarlo insolitamente con poca neve aprì il Campionato mondiale Rally 1983. Quattro le Lancia Rally 037 al via il 22 gennaio: tre ufficiali affidate a Markku Alen/Ikka Kivimaki, Walter Röhrl/Christian Geistdordörfer e Jean Claude Andruet/"Biche" e una affidata ai privati francesi Francis Serpaggi/Michel Neri. Sulle strade poco innevate le Lancia Rally 037 poterono dar fondo alle loro particolari caratteristiche. Röhrl e Alen si mantennero saldamente nelle prime due posizioni e arrivarono alla fine classificandosi nell'ordine. Andruet diede gran spettacolo per recuperare dopo essere precipitato nella classifica per un problema al compressore. Alla fine si classificò ottavo.

Il risultato complessivo acquista ancora più significato pensando che le Rally 037 si aggiudicarono la vittoria nel 70% delle prove speciali. Alla fantastica performance di gruppo contribuì in misura determinante l'ottimo lavoro dei ricognitori della Squadra Lancia-Martini, che sotto la regia del direttore sportivo Cesare Fiorio accertarono costantemente lo stato del fondo stradale in ogni prova speciale e lo comunicarono ai meccanici che a loro volta furono fanta-



Walter Röhrl in azione in una prova speciale del Rally di Montecarlo. Le strade poco innevate consentirono alle Rally 037 di esprimersi al meglio e si aggiudicarono la vittoria nel 70% delle prove speciali.

stici nel cambiare assetti e pneumatici nel modo più veloce possibile. Fra le strategie adottate vi fu quella di montare gomme chiodate solo sulle ruote posteriori dove si pensò che ciò avrebbe dato vantaggi.

Così la Lancia a Montecarlo si aggiudicò i primi 18 punti di un Campionato nel quale si misurava in una lotta titanica con la Audi che metteva in campo la Quattro dotata della trazione integrale. Le Audi, in effetti, vinsero la seconda prova mondiale che si disputò dall'11 al 13 febbraio in Svezia, ma le Lancia non c'erano. Ciò avvenne per una precisa scelta della Casa che volle concentrare i propri impegni



A sinistra, Walter Röhrl e Christian Geistdordörfer festeggiano la vittoria di Montecarlo stappando spumante in piedi sulla loro Lancia Rally 037. Sopra, le Lancia Rally 037 dei piloti e delle scuderie private furono le principali protagoniste anche nei campionati italiano ed europeo. Ecco la vettura di Michele Cinotto/Sergio Cresto nella livrea della scuderia Tre Gazzelle in gara il 26 marzo 1983 nel Rally della Costa Smeralda, dove si classificarono sesti assoluti.

nell'ottica del Campionato costruttori partecipando a un numero selezionato di rally, nei quali massimizzare i risultati con il minimo degli sforzi.

La squadra Lancia-Martini tornò in lizza il 2 marzo per la terza prova in Portogallo con tre Rally 037 per Röhrl/Geistdordörfer, Alen/Kivimaki e Adartico Vudafieri/Maurizio Perissinot. Sull'asfalto le Lancia volarono velocissime e conclusero la prima tappa nelle prime tre posizioni. Sullo sterrato però le Audi fecero valere le quattro ruote motrici e passarono a condurre. Il terzo posto di Röhrl, il quarto di Alen e il quinto di Vudafieri consentirono tuttavia alla Lancia di prendere altri 14 preziosissimi punti per il Campionato costruttori. La Lancia saltò anche il Safari Rally dove la Audi prese 16 punti.

Le Rally 037 si ripresentarono all'appuntamento con il Campionato mondiale il 5 maggio in Corsica. La gara si

svolse interamente sull'asfalto e qui emersero le grandi qualità stradali della Rally 037, una vettura che a distanza di anni Alen giudicò la migliore in assoluto che egli avesse mai guidato su asfalto. Questa premessa lascia capire che il risultato fu eccezionale con quattro Rally 037 nei primi quattro posti: primi Alen/Kivimaki, secondi Röhrl/Geistdordörfer, terzi Adartico Vudafieri/Luigi Pirolo con una vettura del Jolly Club Totip, quarti Attilio Bettega/Maurizio Perissinot con la terza vettura ufficiale Lancia-Martini. Inutile dire che la Lancia portò a casa il punteggio pieno per il Campionato mondiale costruttori.



A sinistra, la Lancia Rally 037 della Scuderia Grifone-Wurth di Franco Cunico/Ergy Bartolich in curva sul fango del Rally dell'Isola d'Elba. Franco Cunico contese fino all'ultimo il titolo tricolore a Miki Biasion e alla fine fu secondo con un ridottissimo scarto di punti. Sopra, La Lancia Rally 037 iscritta dal Jolly Club Totip al Rally dell'Isola d'Elba per Carlo Capone/Luigi Pirolo. Si classificarono quarti assoluti. Capone diventò campione europeo nel 1984 ancora al volante di una Rally 037.

A destra, Markku Alen, in azione nel Tour del Corse il 6 maggio 1983, giudicò la Rally 037 la vettura migliore in assoluto che egli avesse mai guidato su asfalto. Nel Tour de Corse le Lancia si classificarono nei primi quattro posti.

Sotto, 6 maggio 1983. Adarico Vudafieri/Luigi Pirollo che si classificarono terzi nel Tour de Corse con una Lancia Rally 037 del Jolly Club Totip.



Sotto, a sinistra, Alen/Kivimaki all'atterraggio dopo un salto nel Rally dell'Acropoli il 30 maggio 1983. Le Lancia si comportarono molto bene anche sullo sterrato e Röhr/Geistdordörfer e Alen/Kivimaki si classificarono nei primi due posti.

Sotto, a destra, Alen in volo nel Rally1000 Laghi dove il 28 agosto 1983 si classificò terzo assoluto.

Nel turno successivo, il Rally dell'Acropoli il 30 maggio, la squadra Lancia-Martini piazzò nuovamente due equipaggi nei primi due posti: Röhr/Geistdordörfer e Alen/Kivimaki a posizioni invertite rispetto alla Corsica. Il risultato diventa sorprendente se si considera la quantità dei tratti sterrati del rally greco favorevoli alla Audi, ma per essere onesti bisogna ricordare la disattenzione dei meccanici della Casa dei quattro cerchi che danneggiò Hannu Mikkola mentre era nelle primissime posizioni. La vittoria di Röhr rilanciò il pilota tedesco nel Campionato conduttori, che non era negli obiettivi della Lancia, ma in ogni modo accrebbe l'inte-

resse degli appassionati per il Campionato aggiungendo la battaglia personale fra Walter Röhr e Hannu Mikkola alla lotta fra Lancia e Audi.

La situazione si risolse a favore del tedesco e della Lancia il 28 giugno in Nuova Zelanda, dove vinse, mentre i compagni di squadra Bettega/Perissinot completarono il successo della Rally 037 con il terzo posto. A proposito del rally neozelandese bisogna ricordare il retroscena della Audi che, vista la delicata posizione in classifica, iscrisse una terza vettura in tutta fretta sebbene fossero già scaduti i termini regolamentari. I giudici sportivi la fecero par-



A destra, la Lancia Rally 037 di Röhr/Geistdordörfer fra due ali di folla in un tratto molto polveroso del Rally di Sanremo il 9 ottobre 1983.

L'equipaggio tedesco si classificò secondo dopo una spettacolare rimonta. Vinsero i compagni di squadra Alen/Kivimaki.

Sotto, 9 ottobre 1983, Rally di Sanremo. Massimo "Miki" Biasion classificandosi quinto si aggiudicò il Campionato europeo piloti e si impose anche nel Campionato italiano internazionale.



Sopra, 9 ottobre 1983. Una bella inquadratura della Lancia Rally 037 di Andrea Zanussi/Sergio Cresto in gara nel Rally di Sanremo per i colori della scuderia Tre Gazzelle.

tire "sub iudice", ma la Lancia oppose giustamente reclamo e la terza Quattro fu fermata dopo la prima tappa. La Audi si rifece il 2 agosto in Argentina dove le abbondanti neviccate favorirono le quattro ruote motrici. Il bottino della Lancia fu il più misero della stagione: solo 10 punti conquistati con il quinto posto di Alen. Infatti, Vudafieri fu vittima di una impressionante serie di forature e alla fine si ritirò per una uscita di strada, la stessa sorte toccò all'equipaggio argentino Francisco Mayorga/Martin Christie, ingaggiato per l'occasione al volante del muletto di Alen.

Anche il Rally dei 1000 Laghi fu favorevole alle macchine tedesche e il loro pilota di punta Hannu Mikkola tornò in testa al Campionato piloti. Alen però riuscì a mantenere il vantaggio nel Campionato costruttori a favore della Lancia conquistando 14 punti con il terzo posto. Il vantaggio era tale che la Casa italiana avrebbe matematicamente conquistato il Campionato se avesse vinto nella successiva prova mondiale a Sanremo il 2 ottobre.

Conscia dell'importanza della posta in gioco, la Lancia affiancò ai tre equipaggi ufficiali (Röhr/Geistdordörfer, Alen/Kivimaki e Bettega/Perissinot) la Rally 037 delle gio-

vani promesse Vudafieri/Pirollo (Jolly Club Totip), Andrea Zanussi/Sergio Cresto (Scuderia Tre Gazzelle), Antonio Tognana/Massimo De Antoni (Jolly Club Benetton) e Miki Biasion/Tiziano Siviero (Jolly Club Totip).

Le magnifiche sette ribadirono la superiorità sull'asfalto nei confronti delle Audi Quattro, in più non mostrarono problemi sullo sterrato. Alen si classificò primo e tanto bastò per conquistare matematicamente il Campionato costruttori. Per di più Röhr si classificò secondo dopo una spettacolare rimonta per recuperare un ritardo dovuto al compressore, infine il promettente Miki Biasion classificandosi quinto si aggiudicò il Campionato europeo piloti con ampio margine sul secondo (523 punti contro 205) e si impose anche nel Campionato italiano internazionale prevalendo di poco sui portacolori della Scuderia Grifone-Wurth Gianfranco Cunico/Ergy Bartolich, anch'essi al volante di una Lancia Rally 037.

Paga dei risultati raggiunti, la Lancia disertò le ultime due prove mondiali: il Rally della Costa d'Avorio il 25 ottobre e il Rac Rally il 19 novembre. La Audi giocò le sue carte al Rac, ma pur vincendo rimase dietro alla Lancia per 12 punti.

La mamma di tutte le GT

La Lancia Aurelia Gran Turismo fissò nuovi parametri per le auto di questo tipo. Lussuosa e veloce, riscosse tanto successo che la Casa fu costretta a rivedere i piani di produzione. L'ultimo esemplare uscì nel 1958.

L'Aurelia Gran Turismo (sigla interna B20) è una coupé concepita in funzione delle doti stradali, ma raffinata e silenziosa, stabile e confortevole, sportiva ma non spartana, anzi di lusso. Passò alla storia per essere stata la prima GT con la sigla Gran Turismo inserita nel nome e per avere dato a questo termine il significato compiuto che ha oggi.

La storia iniziò nel 1951 al Salone di Torino dove la nuova coupé attirò gli sguardi di tutti. La Casa pensava di produrne poche come la Giardiniera di Viotti e la Cabriolet Pinin Farina, inserite nella gamma per le pressioni di alcuni concessionari. Il successo ottenuto al Salone si tramutò in ordinativi tali da scardinare le previsioni di 50-100 esemplari annui e il conseguente accordo con la carrozzeria Ghia, che dopo avere svi-



A sinistra, il prototipo della Aurelia Gran Turismo carrozzata da Pinin Farina. Si notano i lampeggiatori e i fari antinebbia di diversa fattura, il tappo del cric in metallo lucido e lo stemma del carrozziere, che poi fu soppresso negli esemplari venduti dalla Casa. Sopra, il prototipo della Aurelia Gran Turismo carrozzata da Pinin Farina: i paraurti, i fanaletti e le luci della targa sono identici a quelli della berlina.



Sopra, uno dei primi 98 esemplari della Aurelia Gran Turismo nella configurazione in cui fu prodotta in collaborazione dalle carrozzerie Ghia e Viotti. Rispetto alle successive berline carrozzate da Pinin Farina si notano alcune differenze: il frontale leggermente più inclinato, i lampeggiatori e i fari antinebbia, sulle fiancate non ci sono i fori per il cric. Sotto, un'immagine a colori di una Lancia Aurelia Gran Turismo Prima serie nelle condizioni in cui si trova oggi in una importante collezione.

luppato lo stile con la direzione di Felice Mario Boano, era stata delegata a costruire la piccola serie. Ghia, per tampona-

re l'emergenza girò parte della produzione a Viotti. Ma anche in questo modo molte richieste rimasero inevase.

Perciò dopo 98 esemplari la Lancia affidò la produzione a Pinin Farina, l'unico con dimensioni adeguate. A lui girò i disegni, le attrezzature e i

piani di assemblaggio sviluppati da Ghia. "Pinin" li trovò inaccettabili per il suo modo di lavorare ormai industriale. Il ciclo di lavorazione impostato da Ghia prevedeva oltre cento pannelli di lamiera formati a mano e saldati insieme per formare la carrozzeria. I tempi

Sopra, a destra, l'Aurelia Gran Turismo nello stand della Lancia durante la visita del ministro Pietro Campilli nel giorno dell'inaugurazione del Salone di Torino del 1951. Il successo di pubblico della vettura fu enorme.

erano inevitabilmente lunghi e i costi eccessivi. Pinin Farina avviò subito la revisione del progetto, ma per guadagnare tempo produsse una serie con le attrezzature esistenti, alla quale fece seguire una seconda serie costruita con attrezzature parzialmente semplificate.

Dal punto di vista meccanico le Aurelia GT si distinsero per diverse particolarità. La prima fu il motore messo a punto da Vittorio Jano e dall'ing. Francesco De Virgilio: il primo 6 V del mondo perché prima si riteneva impossibile realizzarlo per il problema dell'equilibratura. De Virgilio, con la supervisione di Vittorio Jano, scelse un angolo di 60°, quindi disegnò un albero con le manovelle sfasate di 60° secondo un'elica destra. Con questa disposizione ot-

tenne una buona equilibratura e il vantaggio aggiuntivo dei flussi di aspirazione e di scarico regolari. L'esecuzione dell'albero con bottoni di manovella disposti a elica fu un capolavoro delle officine Lancia, che lo ricavano "dal pieno" asportando materiale da un intero lingotto d'acciaio. Il monoblocco, altra novità, era in alluminio fuso in conchiglia. Le teste erano anch'esse in alluminio, fuse in conchiglia nella parte esterna. Un particolare sistema di bilancieri permise un angolo incluso fra le valvole idoneo a camere di scoppio di buon rendimento. Originale, e



A destra, una Lancia Aurelia Gran Turismo di produzione: si notano i cerchi con anelli cromati e l'assenza dello stemma del carrozziere.

A Pinin Farina fu concesso di applicare il proprio emblema in alcune auto con allestimenti speciali.

Sopra, la coda di uno dei primi esemplari di produzione, immatricolato ad Asti nel 1951.





come tale brevettato, fu anche il tendicatena idraulico della distribuzione. Il motore dell'Aurelia nacque con la cilindrata di 1754 cc per l'Aurelia berlina B10 e fu maggiorato a 2 litri per la berlina B21 studiata per meglio opporsi all'Alfa Romeo 1900. A parte la carrozzeria, la GT non si scostò dalla berlina B21 dalla quale prese il motore, la frizione e il cambio in blocco col differenziale, le sospensioni posteriori "pendolari", l'avantreno e addirittura alcuni particolari dell'allestimento come i paraurti in alluminio con i rostri, i fanali, la leva del cambio e i pomelli, i tre strumenti bianchi con cifre verdi e il volante a tre razze. La potenza del "due litri" era di 75 cv, sufficienti per spingere la GT a oltre 160 km/h, velocità notevole per l'epoca. La produzione della Prima serie si concluse nel 1952 dopo 500 esemplari dei quali 98 carrozzati da Ghia e 5 in allestimento "corsa".

Nella Seconda serie la Casa modificò i castelletti dei bilancieri per ottenere più potenza. Per la Seconda serie Pinin Farina modificò la carrozzeria prolungando leggermente i parafranghi posteriori e introducendo alcuni elementi decorativi, come il profilo lucido sottoporta che alleggerì otticamente la fiancata e i nuovi paraurti più belli e senza rostri. I motori 2500 della Terza serie impiegarono fusioni nuove per le teste e il blocco cilindri. La

sostituirono i tre precedenti. Il peso aumentò di circa 50 chili. La seconda serie comprese 731 esemplari, dei quali sette carrozzati in alluminio con il padiglione ribassato e due alleggeriti in acciaio con finestrini scorrevoli. Questi due, data l'imminenza della Terza serie montarono i motori di 2500 cc. I motori 2500 della Terza serie impiegarono fusioni nuove per le teste e il blocco cilindri. La

Sopra, una Lancia Aurelia Gran Turismo Seconda serie. Si notano i paraurti senza rostri in acciaio, il profilo lucido sotto la porta e la fiancata leggermente rimodellata. In basso a destra, la Lancia Aurelia Gran Turismo 2500 Sesta serie, davanti al grattacielo Lancia, che il campione del mondo della Formula 1 Juan Manuel Fangio ebbe in uso durante la sua visita in Italia nel 1957.



Sopra, una Lancia Aurelia Gran Turismo 2500 Quarta serie. Si distingue dalla Terza serie per il fanaletto di retromarcia al centro sotto il paraurti. Sotto, una Lancia Aurelia Gran Turismo 2500 Quarta serie. Da questo punto di vista si differenzia dalla Terza serie per i vetri azzurrati e per le maniglie delle porte con apertura con un pulsante e non con la rotazione dell'intera maniglia.



Sopra, il frontale di una Lancia Aurelia Gran Turismo 2500 Quarta serie. La configurazione di questo elemento è identica a quella della Terza serie.



potenza toccò i 118 cv, perciò furono potenziati i freni, allungato il rapporto al ponte e aumentata la capacità del serbatoio. La velocità massima superò i 185 km/h. All'interno restarono gli allestimenti della Seconda serie. All'esterno rimasero solo le maniglie delle porte perché i pannelli della carrozzeria furono rivisti. Il solo pezzo eseguito a mano rimase il cofano in alluminio. Il peso salì a 1100 kg. La Terza serie denominata Aurelia GT 2500 comprese 720 esemplari dei quali sei alleggeriti tipo "corsa". Arriviamo ora alla Quarta serie, che nella meccanica portò le novità del retrotreno De Dion, dei freni maggiorati e del motore con le bronzine a guscio sottile. Nella carrozzeria debuttarono il cofano in acciaio, le porte con maniglie a pulsante, i cristalli azzurrati, il faretto per la retromarcia e la maniglia del baule integrata nel dispositivo per illuminare la targa. All'interno cambiarono il cruscotto, i pomelli e il volante. Le modifiche portarono 50 kg in più, perciò il rapporto di trasmis-

sione fu accorciato. La Quarta serie totalizzò 745 esemplari con guida a destra e di 255 con guida a sinistra. Nel 1955 debuttò la Quinta serie con il motore meno rabbioso (110 cv), la frizione più dolce e il cambio migliorato. Nella carrozzeria sparirono la luce della retromarcia e i vetri colorati mentre debuttarono un profilo cromato sul cofano e uno sul cruscotto; l'acciaio cromato sostituì l'alluminio nelle cornici dei finestrini; cambiarono infine le coppe delle ruote, il volante (un bel Nardi), gli strumenti, il sedile posteriore, i cristalli di maggior superficie avanti e dietro e la finta pelle nelle zone di usura nella tappezzeria. La Quinta serie comprese 119 esemplari con la guida destra e 180 con guida a sinistra. Nella Sesta serie la potenza salì a 112 cv e il comfort migliorò grazie ai deflettori e a una nuova taratura delle sospensioni. La frenata si avvantaggiò dei tamburi della Flaminia. Nelle finiture debuttarono i dischi copriruota satinati e i fanalini posteriori a due colori



LANCIA AURELIA GT B20 (1951-1953)
Fra parentesi i dati della Lancia Aurelia GT B20 2^a Serie prodotta dal 1952

Numero cilindri: 6 a V di 60°
Alesaggio e corsa: 72 x 81,5 mm
Cilindrata totale: 1991 cc
Potenza massima: 75 cv a 4500 giri/min (80 cv a 5000 giri/min)
Rapporto di compressione: 8,8:1
Distribuzione: valvole in testa, asse a camme centrale, aste e bilancieri
Alimentazione: 2 carburatori Weber 32 DR 7 SP
Impianto elettrico: 12 V
Trazione: posteriore
Cambio: a 4 marce + RM
Frizione: monodisco a secco
Rapporto finale: 9/40
Tipo telaio: scocca portante
Carrozzeria: coupé in acciaio (cofano in alluminio)
Sospensioni anteriori: ruote indipendenti, foderi e ammortizzatore incorporato, sistema Lancia
Sospensioni posteriori: bracci obliqui (uno per lato), molle a elica, ammortizzatori idraulici telescopici
Freni: idraulici a tamburo
Pneumatici: 165-400
Passe: 2660 mm
Carreggiata anteriore: 1280 mm
Carreggiata posteriore: 1300 mm
Lunghezza: 4280 mm (4290 mm)
Larghezza: 1550 mm
Altezza: 1400 mm
Peso in ordine di marcia: 1000 kg (1050 kg)
Velocità massima: 162 km/h (165 km/h)
Consumo medio: 11,5 litri/100 km

in regola con il rinnovato codice della strada. Le modifiche nel loro complesso aumentarono il peso che arrivò alla soglia dei 1300 kg. La produzione totale della Sesta serie fu di 621 esemplari. Con questi il totale complessivo della produzione delle Aurelia GT arrivò a 2640 esemplari, l'ultimo dei quali lasciò le linee di montaggio nel 1958.



IL MODELLO DA COLLEZIONE