

LANCIA



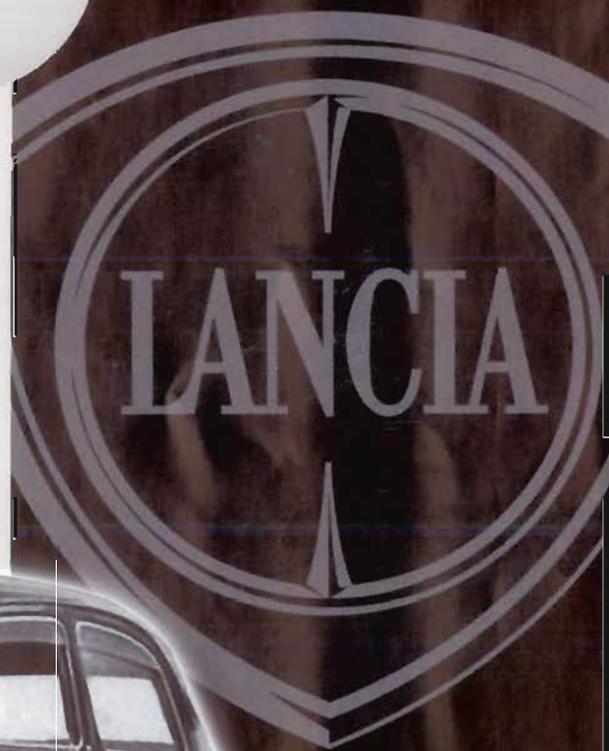
STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

62



LANCIA AURELIA B10 RALLYE SESTRIERE - 1951



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Oggi Lancia, domani Fiat

L'improvviso riaccendersi del conflitto sindacale alla Lancia nel 1962, originato dalla pesante compressione salariale, ebbe una vasta eco e annunciò una nuova fase nella storia delle relazioni industriali.

Rispondendo alle domande della commissione della Camera incaricata di un'indagine conoscitiva sull'industria automobilistica, nel marzo del 1969 il vicepresidente della Lancia Carlo Pesenti ebbe modo di ribadire due concetti a lui cari:

la portata del rinnovamento degli impianti aziendali nell'ultimo decennio, la qualità e l'attaccamento delle maestranze alle società.

Si guardò bene, invece, dal dire se i risultati dell'opera di ristrutturazione erano stati pari alle attese. E che tali in realtà non fossero lo dimostravano tanto i bilanci costantemente in perdita, quanto il fatto che egli fosse ormai convinto della necessità di passare la mano cedendo l'azienda all'unico compratore interessato, quella Fiat a cui aveva sempre guardato con un misto di ammirazione e desiderio di rivalsa.

La ristrutturazione della Lancia negli anni della gestione Pesenti aveva in effetti triplicato la capacità produttiva dell'azienda, passata dalle 10.728 unità prodotte nel 1958 alle 36.097 del 1963, ma non aveva risolto i problemi strutturali del complesso aziendale, resi semmai più gravi dall'entrata in funzione del nuovo stabilimento di Chivas-



Antonio Fessia, al centro, e Carlo Pesenti presentano la nuova Flavia al presidente del Consiglio Aldo Moro.

so che presentava vistose diseconomie di gestione. Riflesso non secondario di queste difficoltà era l'emorragia di molti di quegli operai qualificati, da sempre punto di forza di un'azienda che faceva della qualità delle maestranze uno dei suoi vanti. Tra l'inizio del 1960 e la primavera del 1961 ben 258 operai specializzati avevano dato le dimissioni, creando scompensi e difficoltà nell'organizzazione del lavoro dei singoli reparti, come quando si erano dovuti sostituire i nove addetti alla alesatrice Genevoise. A dispetto dell'attaccamento vantato da Pesenti, la rigida politica di contrazione dei costi messa in campo dall'azienda aveva finito per risultare penalizzante per le retribuzioni di maestranze che potevano trovare facilmente condizioni migliori altrove. Nel corso dell'ultimo decennio



il divario salariale tra la Lancia e le grandi fabbriche del distretto torinese si era notevolmente allargato. Nel 1961 la paga media oraria di un manovale specializzato oscillava attorno alle 290 lire alla Lancia, mentre era di 304 lire alla Viberti, di 309 alla Nebiolo, di 371 all'Olivetti di Ivrea e di ben 381 alla Fiat. Nel caso della categorie più qualificate, la forbice si apriva ulteriormente, per raggiungere il massimo nel caso degli operai specializzati, la cui paga oraria era di 342 lire alla Lancia, di 361 lire alla Nebiolo, di 463 alla Olivetti, di 467 alla Fiat e di 501 alla Michelin. Una compressione salariale prolungata a fronte di un mercato del lavoro assai dinamico e ricettivo, oltre a indurre fenomeni di uscita dalla fabbrica degli elementi professionalmente più attrezzati, aveva creato una condizione di profonda insoddisfazione, ideale terreno di coltura per una politica sindacale di radicale rivendicazione economica. Nel gennaio-febbraio del 1962 la protesta bloccherà la Lancia per ben 24 giorni, con fermate interne nei reparti che riusciranno a paralizzare l'azienda. Una protesta violentissima, dove accanto ai vecchi operai politicizzati, erano in prima fila molti giovani di origine meridionale che

avevano fatto da poco il loro ingresso in fabbrica, gli stessi che sarebbero stati protagonisti della "rivolta" di piazza Statuto nel luglio di quello stesso anno e del ciclo di conflittualità che sarebbe culminato nel lungo autunno caldo, trovando nella Fiat, la più grande concentrazione industriale del paese, il proprio epicentro.

Per la Lancia il 1962 fu un anno difficile da dimenticare: non solo per le ore di lavoro perse, oltre un milione tra vertenze interne e rinnovo del contratto nazionale dei metalmeccanici, ma anche per i costi diretti e indiretti che ne derivarono all'azienda.

L'accordo concluso con le rappresentanze dei lavoratori a febbraio era stata una sconfessione della politica fin lì seguita, riconoscendo sia un premio di produzione di 30.000 lire a tutti i lavoratori manuali, sia aumenti di paga oraria modulati per categoria e specializzazione che avevano ridotto il differenziale salariale tra le maestranze della Lancia e quelle delle altre fabbriche torinesi.

Gli impianti Lancia a Torino al culmine della loro evoluzione nel 1968.



Alla bottega del buon gusto

Fin dagli anni Venti la raffinata clientela della Lancia trovò nella carrozzeria Ghia una magistrale interprete delle sue fuoriserie. Le ultime Lancia carrozzate da Ghia si videro nel 1969.

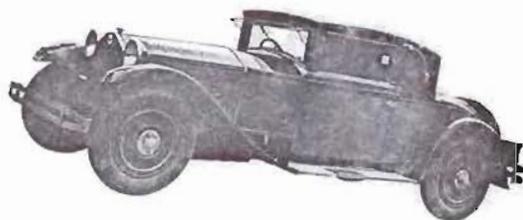


La carrozzeria Ghia nacque da un incidente automobilistico. Protagonista della vicenda fu Giacinto Ghia, pilota da corsa e collaudatore, che dopo quell'incidente decise di cambiare vita. Aprì una piccola officina in via Ilarione Petitti a Torino e iniziò a costruire le ossature in legno (scocche) che allora sostenevano le carrozzerie. Nel 1921 l'arrivo di un socio finanziatore trasformò la ditta in Ghia & Gariglio, la trasferì in una nuova sede in corso Valentino 4 e ampliò l'attività alla costruzione di carrozzerie finite. Caratteristiche comuni delle realizzazioni della Ghia & Gariglio erano "La costruzione solida e la finizione di lusso", come si leggeva in un foglio pubblicitario del 1921. Fra gli autotelai prediletti dalla raffinata clientela dell'azienda non mancarono quelli della Lancia. Proprio un modello Lancia, la Kappa,

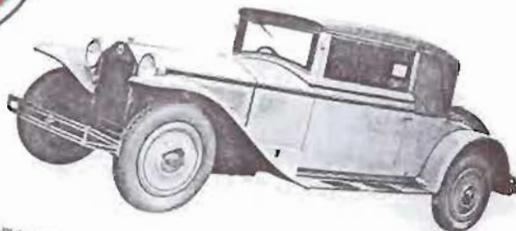
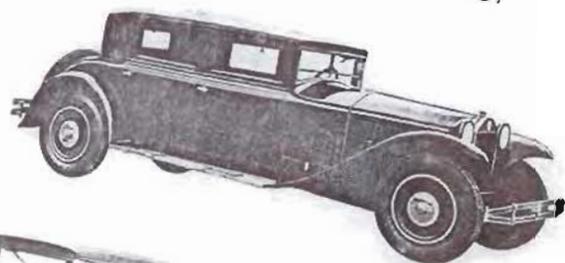
Sopra, una Lancia Augusta coupé carrozzata da Ghia nel 1934. In altre fuoriserie sullo stesso autotelaio il carrozziere osò molto di più.



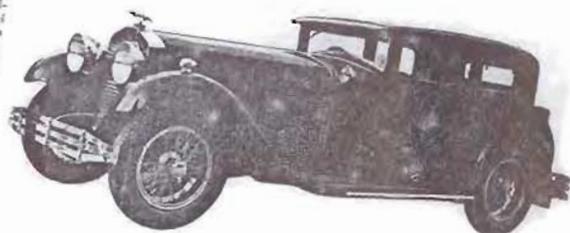
Sopra, lo stemma della carrozzeria Ghia. A destra, pagina di una rivista del 1929 che riporta le foto delle vetture distinte nei principali concorsi d'eleganza di quell'anno. In alto la Lancia Lambda cabriolet carrozzata da Ghia che vinse il Concorso d'Eleganza di Roma presentata da Arturo Rinaldi.



VETTURE
PREMIATE
AI RECENTI
CONCORSI
D'ELEGANZA



(dall'alto in basso) Cabriolet a due posti su LANCIA "Lambda" del Dott. Arturo Rinaldi, entrato nel classifiche nel 1° ultimo Concorso su "Lambda" del Signor Romeo Galbriati "All Weather" pure su "Lambda" di Donna Myriam Padelloni, primo della III categoria strisci di FARINA, — Guida in sport FARINA, — Guida in FRASCHINI del Conte Felice Tronzi, primo premio al recente Concorso Internaz. di Montecarlo





Sopra, una Lancia Astura cabriolet realizzata da Ghia nel 1937. Nello stile è evidente la mano di Mario Revelli de Beaumont, uno dei collaboratori più geniali del carrozziere. A destra, due "figurini" di Mario Revelli per altrettante Aprilia da proporre ai clienti della carrozzeria Ghia.



A sinistra, una Lancia Aprilia fuoriserie del 1938 sovraccarica di cromi e di elementi decorativi. A qualche cliente della Ghia le auto piacevano così.



illustrò una pagina pubblicitaria del carrozziere, che presentandola osservò con una punta d'orgoglio: "Anche sui tipi sport la clientela desidera oggi il comfort e la signorilità. Ecco un modello, che unisce queste qualità in una bella linea sobria e moderna". Si evince come lusso e sportività fossero fin dai primi momenti alla base di una filosofia costruttiva che richiamò una clientela ricca, sportiva, raffinata costituita da molti estimatori della Lancia.

Nel 1923 il fondatore cambiò il socio e la ragione sociale: l'azienda si chiamò Ghia & Actis. Gli affari andarono talmente bene che nel 1926 Ghia rilevò la quota di Actis e proseguì l'attività da solo con il proprio nome nel marchio.

Il carrozziere trovò un alleato formidabile nell'autotelaio Lancia Lambda, che era così snello e armonico da permettere carrozzerie di assoluta bellezza. Proprio con una Lancia Lambda, la cabriolet a due posti costruita nel 1929 per il fervente lancista dott. Arturo Rinaldi, Ghia meritò un premio di prestigio nel Concorso d'Eleganza dell'A.C. di Roma. L'anno dopo una Lancia Lambda VIII Serie carrozzata cabriolet-spider su disegno del conte Mario Revelli de Beaumont portò a Ghia il primo premio nel Concorso d'Eleganza di Torino. Questi sono solo due dei molti riconoscimenti conferiti alle Lancia vestite da Ghia.

Nel 1933 la disponibilità dell'autotelaio della piccola Augusta allargò la clientela. Le Augusta di Ghia carrozzate spider, coupé o berlina presentarono quasi sempre linee molto aerodinamiche e soluzioni stilistiche d'avanguardia che orientarono il gusto dell'epoca. Nel 1936 le linee aerodinamiche si imposero definitivamente grazie anche alla fenomenale Lancia Aprilia che portò una ventata di innovazioni nel mondo dell'auto. Paradossalmente questo modello così perfetto nella sua elegante semplicità spinse alcuni clienti tradizionalisti a chiedere a Ghia di realizzare diverse Aprilia fuoriserie sovraccariche di elementi decorativi, ma la maestria di Ghia evitò la caduta nel cattivo gusto.



Sopra, una snella Spider con meccanica Aprilia realizzata nel 1947 da Ghia. Il lavoro dello stilista fu agevolato da uno speciale telaio ribassato. A destra, questa Aprilia Coupé splendidamente proporzionata da Ghia concluse il ciclo del modello, che nel 1950 fu sostituito dalla Aurelia.





A sinistra, il prototipo A10 con la guida centrale e il motore posteriore che Gianni Lancia fece vestire da Ghia per uso personale.

Sotto, un'Aurelia Coupé fuoriserie realizzata nel 1950 con uno stile che vedremo anche su una berlina a 2 porte e su una berlina a 4 porte.

Sotto, a destra, un'Aurelia berlina a 4 porte realizzata su un disegno di Giovanni Michelotti declinato anche in una coupé e in una berlina a 2 porte.

Sotto, a sinistra, una Lancia Aurelia berlina a 2 porte che conserva l'impianto stilistico della precedente.



Via via che il tempo passava lo stile di Ghia evolveva, ma nel 1940 tutto si fermò a causa della guerra. Allora i capannoni di corso Valentino fecero posto alla riparazione dei mezzi militari e alla costruzione di biciclette. Poi un brutto giorno i bombardamenti li rasero al suolo. Giacinto Ghia non resse al dolore e si spense il 21 febbraio 1944. La vedova affidò il marchio a Mario Felice Boano e Giorgio Alberti, i più stretti collaboratori del marito. I due ripartirono in locali di fortuna reperiti in via Tommaso Grossi, per poi trasferirsi in corso Unione Sovietica.

Sotto la direzione di Boano uscirono dalla carrozzeria Ghia alcune Lancia Aprilia coupé e spider che brillarono per compattezza dei volumi e freschezza dello stile. In generale i modelli del dopoguerra interpretarono la linea "ponton", che imponeva l'integrazione dei parafranghi nel corpo vettura. Alla fine degli anni Quaranta i tecnici della Lancia iniziarono a immaginare i modelli del nuovo corso e fra questi ipotizzarono la A-10 con il motore poste-



riore e la guida centrale. Gianni Lancia decise di tenere il prototipo per uso personale e per dargli un'adeguata veste estetica si rivolse alla carrozzeria Ghia. Fu esaudito rapidamente e fu pienamente soddisfatto, tanto che rinnovò la fiducia al carrozziere quando decise di costruire una piccola serie di Aurelia coupé.

Ancora una volta la carrozzeria Ghia fu velocissima e in breve tempo preparò il prototipo di quella che diventò l'Aurelia GT B20, una delle più apprezzate automobili sportive del suo tempo. Paradossalmente il successo del modello non giovò a Ghia. Infatti, dopo avere costruito le prime 98 Aurelia GT il carrozziere dovette rinunciare a favore di Pinin Farina, il solo carrozziere che all'epoca avesse una capacità produttiva adeguata. In ogni modo la carrozzeria Ghia fu molto attiva sull'autotelegrafo della Lancia Aure-



Sopra, la Lancia Aurelia berlina President realizzata da Ghia con uno stile americaneggiante ispirato da alcune Chrysler disegnate per lo stesso carrozziere da Virgil Exner.

A destra, il frontale di una Lancia Aurelia coupé ispirata da un disegno dello stesso stilista.





A sinistra, la Lancia Aurelia GT in costruzione presso la carrozzeria Ghia. Il carrozziere dopo 98 esemplari rinunciò alla commessa, che fu assunta da Pinin Fanna.

A destra, una Lancia Aurelia carrozzata Coupé da Ghia nel 1954 su disegno di Giovanni Michelotti. Sul frontale si notano i proiettori e i fendinebbia racchiusi in cornici ovali. Sotto, una delle più strane Lancia Aurelia carrozzate da Ghia: una coupé di sapore americano disegnata da Gian Paolo Boano, figlio di quel Mario Boano che dalla fine della guerra al 1954 resse le sorti dell'azienda.



fatto casuale, ma con l'uscita di Mario Boano finì la stagione della collaborazione della carrozzeria Ghia con la Lancia. Entrambe le aziende arrivarono alla fine degli anni Sessanta e si incontrarono profondamente diverse nel 1969. Per quanto riguarda la Ghia, nel 1963 l'improvvisa morte di Luigi Segre, che era subentrato a Boano, portò una rapida serie di passaggi di proprietà. Dopo la presidenza Gino Rovere, che durò un solo anno a causa del suo decesso, il pacchetto azionario passò dal-

lia che vestì in mille modi. Non si può ricercare un'unità di stile nei disegni delle Aurelia carrozzate da Ghia perché la carrozzeria torinese, grazie a diverse circostanze favorevoli divenne un punto d'incrocio culturale nel quale si scambiarono idee gli stilisti americani e i migliori italiani, come, Giovanni Michelotti, Pietro Frua, Giovanni Savonuzzi e Gian Paolo Boano, figlio di Mario. Alcune Aurelia carrozzate rappresentano chiari esempi di "contaminazioni" dello stile americano, altre sono declinate nel più sobrio stile italiano, altre ancora seguono linee di sviluppo nuove e interessanti. Nel 1954 Mario Boano uscì dalla Ghia per mettersi in proprio e per assumere nel 1958 la direzione del neonato Centro Stile Fiat. Molto probabilmente fu un

la vedova Segre a Leonidas Raphael Trujillo y Molina, discusso dittatore dominicano. Nel 1967 con un passaggio di mano patrocinato dall'imprenditore italo-argentino Alessandro De Tomaso la carrozzeria torinese diventò di proprietà dell'americana Rowan. Da qui iniziò un turbino di riassetti societari ordito dal solito De Tomaso, che alla fine consegnò alla Ford le attività e il marchio della Ghia. Prima che ciò avvenisse, però, le strade della Lancia e della Ghia si erano di nuovo incontrate e avevano dato vita a due interessanti prototipi disegnati entrambi da Tom Tjaarda. L'uno aveva come base l'autotelaio Flaminia, l'altro quello della Fulvia HF. Ma il vero compito assegnato da De Tomaso alle due fuoriserie fu di attirare l'interesse della Ford sulla Lancia, che giunta alla fine delle gestioni Pesenti cercava una soluzione per proseguire. Come sappiamo, la trovò nella Fiat.



Sopra, la Marica disegnata da Tom Tjaarda per il pianale Flaminia.

A destra, la Lancia Fulvia HF disegnata per la carrozzeria Ghia da Tom Tjaarda. Con questo modello il designer svolse una sua personale ricerca per portare la struttura all'interno della carrozzeria come in architettura si stava facendo con i grattacieli.



La berlina da famiglia va alle corse

Nel 1951 con la vittoria nel II Rallye del Sestriere Alberto Ascari e Luigi Villorresi proiettarono la Lancia Aurelia nella leggenda sportiva. Il modello in tutte le sue varianti continuò a mieterne allori fino al 1958.



Il 26 febbraio 1951 la vittoria della Lancia Aurelia B10 di Alberto Ascari e Luigi Villorresi nel secondo Rallye del Sestriere smentì una diffusa leggenda sulle origini della vettura. Si raccontava che l'ing. Gianni Lancia, direttore dell'azienda fondata dal padre, avesse voluto la cilindrata di 1750 cc per scoraggiare l'impiego sportivo del modello che non avrebbe potuto gareggiare nella classe

Sopra, "Ippocampo" (Umberto Castiglioni) appoggiato alla coda della Lancia Aurelia B21 con la quale il 1° aprile 1951 vinse la classe Gran Turismo fino a 2000 cc nel Giro di Sicilia. Sotto, 23 gennaio 1953. Rally di Montecarlo. La Lancia Aurelia B21 di Emilio Christillin e Alessandro Fiorio. Alla fine si piazzarono settimi assoluti. Dietro si vede l'Aurelia B21 di Erardo Matuella/Roberto Piodi.

1500 cc e sarebbe stato penalizzato nella 2000 cc. Nella realtà la scelta della cilindrata dipese da considerazioni di carattere fiscale. Ma anche se davvero il giovane Lancia avesse pensato di precludere le corse all'Aurelia, non aveva fatto i conti con la rivalità che opponeva i lancisti agli alfisti. Erano anni in cui la velocità e la competitività erano assai radicate nel comportamento dei guidatori. Di autostrade in quei tempi non se ne parlava e sulle statali, tutte buche e curve strette, c'era bisogno di auto davvero straordinarie. L'Aurelia si guadagnò una meritata fama in quel mondo un po' folle in cui anche i padri di famiglia si improvvisavano campioni del volante per affermare la fede nella marca della propria auto. La rivalità senza tregua che portò le Lancia Au-

relia e le Alfa Romeo 1900 nella leggenda passò anche per le competizioni. All'inizio sia l'Alfa Romeo, sia la Lancia guardarono con sospetto l'attività agonistica dei clienti, ma poi si gettarono nell'agone per prestigio e perché le vittorie portavano vendite. Il debutto agonistico dell'Aurelia B10 avvenne nella IV Stella



Sopra, lo scudetto smaltato offerto dagli organizzatori ai partecipanti del Rallye del Sestriere il 22-25 febbraio 1952. La vittoria assoluta andò alla Lancia Aurelia GT B20 di Gino Valenzano/Paolo Paltrinieri. Sopra, a destra, 26 febbraio 1951. La Lancia Aurelia B10 di Alberto Ascari/Luigi Villorresi in azione nel Rallye del Sestriere. Sotto, 23 gennaio 1953. La Lancia Aurelia B21 di Matuella/Piodi durante le prove speciali sul lungomare di Montecarlo.



Sopra, la Lancia Aurelia B10 dell'equipaggio femminile Van Puyenbroek Vroom/Needham che 25 gennaio 1952 riuscirono a portare a termine tutti i 3000 chilometri del Rally di Montecarlo piazzandosi poi a metà classifica dopo le prove speciali.

Alpina che si svolse dal 24 al 27 agosto 1950 sui monti del Trentino con una formula ibrida retta in parte dal regolamento dei rally e in parte da quello della velocità. L'appassionato lancista torinese Emilio Christillin vi prese parte con la sua Aurelia B10 non ancora omologata nella categoria Turismo, perciò fu costretto a gareggiare nella categoria Gran Turismo contro le vecchie ma valide Alfa Romeo 2500 Super Sport. A dispetto dell'handicap, si classificò quarto assoluto. Nella stessa giornata il fervente lancista napoletano Luigi Bellucci si impose ad Avellino nella gara di velocità che si svolse sulle strade cittadine chiuse al traffico. La stagione agonistica si concluse con alcune cronoscalate, fra le quali ricordiamo la Salita alle Torricelle, nei pressi di Verona, dove brillò la B10 di

Giulio Ronca. Nel 1951 l'Aurelia approdò alla prima grande gara internazionale: il Rally di Montecarlo, dove tuttavia la B10 di Vittorio Sambuy/Franco Bocca fu coinvolta in un incidente dopo avere fornito una bella dimostrazione di qualità. Il ghiaccio però era rotto e la Casa non guardava più con sospetto i clienti sportivi.

Sopra, 21 settembre 1952. La Lancia Aurelia di Camillo Luglio. Con il n. 18 si classificò secondo nella gara in salita Pontedecimo-Giovi valida per le eliminatorie del Volante d'Argento. Sotto, 25 aprile 1953. La Lancia Aurelia B22 di Adelmo Mandolini/Piero Giussani pronta al via sulla pedana di partenza della Mille Miglia. Alla fine si classificarono al 71° posto assoluto.





Arriviamo così al secondo Rallye Internazionale del Sestriere al quale i campioni della Formula 1 Alberto Ascari e Luigi Villorresi decisero di partecipare con una Aurelia B10. Probabilmente la decisione dei campioni non dispiacque a Gianni Lancia perché un'eventuale vittoria avrebbe avuto il sapore della rivincita dopo la sfortuna di Montecarlo. Infatti, dopo il rodaggio della prima edizione, il regolamento del Rallye del Sestriere era stato modificato sulla falsariga di quello di Montecarlo. Dopo un percorso di avvicinamento di circa 1800 chilometri da coprire a velocità medie prefissate, i concorrenti giunti

nella località sciistica avrebbero affrontato varie prove di abilità (velocità in salita, retromarcia, accelerazione, frenata) valide per la classifica. Sulle nevi attorno al Sestriere l'Aurelia B10 di Ascari e Villorresi con il numero 60 si dimostrò molto a suo agio grazie anche alla concezione del gruppo trasmissione (frizione, cambio e differenziale) montato nella parte posteriore che permise una motricità sconosciuta alle altre vetture. Se a questo aggiungiamo le capacità di Ascari e Villorresi, abbiamo un'idea della facilità con la quale si imposero sulla concorrenza. Le qualità dell'Aurelia trovarono conferma anche nel fatto che

tutti gli esemplari partiti arrivarono al traguardo e che le B10 di Giuseppe Becchio e di Paolo Francesco d'Agostino si piazzarono rispettivamente al 15° e dal 21° posto assoluto. Mentre tutto ciò accadeva, l'ing. Francesco De Virgilio, progettista del motore dell'Aurelia, metteva a punto la versione maggiorata a 1991 cc. Ecco la diretta testimonianza del progettista: "Verso la fine del 1950 alcuni amici avevano criticato questa vettura (l'Aurelia B10, n.d.r.) perché, pesando un po' più della Aprilia, con soli 1750 cc e 56 cavalli era poco brillante. Gianni Lancia decise di passare a un motore di 2 litri, che fu poi di 1991 cc,

Sopra, a sinistra, la Lancia Aurelia B21 dell'equipaggio svizzero Lier/Ziegler, sesti assoluti e primi di classe nel Rally di Montecarlo del 1955.

Sopra, a destra, la Lancia Aurelia B21 di Nino Pompiglioli alla partenza del Rally di Forlì edizione 1955.

Sotto, 3 settembre 1955. La Lancia Aurelia B21 di Pier Luigi Mazzoni e signora in attesa di partire per il popolarissimo Trofeo Supercortemaggiore che richiamava molte centinaia di partecipanti.

sempre con 6 cilindri a V, come il B10, ma funzionante con benzina super: la potenza aumentò sia per l'aumento di cilindrata sia perché si passò dalla benzina normale alla super; nacque la famosa B21, con cui siamo andati al Giro di Sicilia del 1951, con quattro vetture". Questo brano tratto dalle dichiarazioni di Francesco De Virgilio nella conferenza AISA (Associazione italiana per la storia dell'automobile) il 26 marzo 1994 lasciano capire che la maggiorazione della cilindrata dipese da considerazioni di carattere commerciale, ma che sotto sotto c'era anche il pensiero delle corse. In pratica la Lancia giocò d'anti-

cipo avvicinandosi di più al limite della cilindrata della classe 2000 Turismo prima dell'Alfa Romeo. Il risultato fu la superba prestazione della Aurelia B21 di "Ippocampo" (Umberto Castiglioni) nel Giro di Sicilia che si concluse il 1° aprile 1951 dopo una "tirata" di 1080 chilometri in 12h 24'23" alla media di 87,051 km/h. La reazione dell'Alfa Romeo alla batosta fu di aumentare da 1884 cc a 1975 cc la cilindrata della 1900 che così diventò 1900 Super. La lotta riprese allora a livelli di competitività ancora più alti con un sostanziale pareggio di risultati fino a quando la Lancia tornò in vantaggio potenziando nuovamente il motore con carburatori più grossi e camme più cattive che diedero origine alla variante B 22. Il risultato fu che la tranquilla e signorile Aurelia diventò un bolide capace della velocità, incredibile per allora, di 180 km/h e che la competizione nella categoria Turismo diventò ancora più appassionante. L'Alfa Romeo non stette a guardare, mise in campo la 1900 Super TI ulteriormente potenziata e il gioco si fece pesante. Vi furono scambi reciproci di accuse di irregolarità, che costrinsero i dirigenti delle due Case a trovare un accor-

LANCIA AURELIA B10 (Rallye del Sestriere 1951)

- Numero cilindri:** 6 a V di 60°
- Alésaggio e corsa:** 70 x 76 mm
- Cilindrata totale:** 1754 cc
- Potenza massima:** 62 cv a 4000 giri/min
- Rapporto di compressione:** 7,5:1
- Distribuzione:** valvole in testa, asse a camme centrale, aste e bilancieri
- Alimentazione:** carburatore Solex AAI
- Trazione:** posteriore
- Cambio:** a 4 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 9/44
- Tipo telaio:** scocca portante
- 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
- Passo:** 2860 mm
- Carreggiata anteriore:** 1280 mm
- Carreggiata posteriore:** 1300 mm
- Lunghezza:** 4418 mm
- Larghezza:** 1556 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1130 kg
- Velocità massima:** 140 km/h
- Consumo:** 10,5 litri/100 km

do. Nel 1953 Gianni Lancia, ormai proiettato verso traguardi più ambiziosi con le Sport e le Formula 1, lasciò campo libero all'Alfa Romeo nella categoria Turismo. Da allora l'attività sportiva delle Aurelia berlina rimase totalmente a carico dei

privati senza che la Casa omologasse per loro altri aggiornamenti. Nonostante ciò, fino al 1958 il modello continuò a ben figurare nelle competizioni nelle versioni originali alle quali nel 1954 si aggiunse la B12 col motore di 2300 cc.

Il modello 1951



Sopra, la Lancia Aurelia B12 di Camillo Colombo nell'edizione 1955 della gara in salita Dezzo-Presolana.



IL MODELLO DA COLLEZIONE