

LANCIA



STORY COLLECTION

Cent'anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

64



LANCIA D50 - 1954



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



E venne il tempo della HF

Assorbita nel 1965 dalla Lancia, la scuderia HF diretta da Cesare Fiorio inanellò una serie di successi culminati nella vittoria al Rally di Montecarlo 1972, quando ormai la Casa era del gruppo Fiat.

Nel 1965, a soli due anni dal suo esordio nelle gare di rally, la squadra corse diretta da Cesare Fiorio, la mitica HF, cessò di essere un'entità formalmente autonoma, entrando a far parte a pieno titolo della Lancia. Era un traguardo a cui, in cuor suo, Fiorio aveva guardato sin da quando si era gettato con entusiasmo e competenza in un'avventura che a molti era sembrata un assoluto azzardo.

Da parte della Lancia, il rinnovato impegno nel settore sportivo, a dieci anni dalla drammatica rinuncia alle competizioni e dallo smantellamento della squadra corse, nasceva all'insegna della prudenza. Non si voleva ripetere l'errore commesso a suo tempo da Gianni Lancia impegnando l'azienda al di là delle sue possibilità finanziarie ed evitare una dannosa sovrapposizione fra i reparti tecnici del settore corse e quelli impegnati nella produzione di vetture.

La scelta di impegnarsi esclusivamente in gare per le quali si richiedevano vetture di serie, semplicemente potenziate e riallestite, aprì la strada a positive sinergie fra prototipi,



La Lancia Fulvia Coupé in una bella foto di presentazione nel 1965. Da questa vettura derivò la versione sportiva HF.

vetture sportive e produzione di serie. Inoltre, essendo i regolamenti abbastanza rigidi nel limitare gli scostamenti dagli standard tecnici delle vetture base, i rischi di uno sconfinamento del budget erano limitati. Assai più gravi, in proporzione, ricorda Guido Rosani, erano i costi di supporto tecnico e organizzativo delle auto in gara. Ma per farvi fronte la Lancia, anziché infoltire gli organici del settore corse, puntò a impiegare il personale tecnico già in forza all'azienda.

Ripercorrendo l'intera parabola del rapporto tra la Lancia e



A sinistra, esposta nel corso della manifestazione "Automoto d'epoca" di Padova, la Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF, la mitica "14", che vinse il Rally di Montecarlo e la Coppa FIA nel 1972. La vettura è conservata presso la Collezione Storica Lancia di Torino. Sotto, una Fulvia Coupé HF II serie con motore 1600 del 1972.

il mondo delle corse lo stesso Rosani ha dato un giudizio complessivamente molto positivo della seconda stagione sportiva dell'impresa. In particolare ha sottolineato le ricadute sulla produzione di serie della sperimentazione sui materiali e sui motori compiuta per migliorare l'efficienza delle vetture da competizione. Ciò era possibile proprio perché, "i particolari tecnici che il reparto corse" richiedeva "alle esperienze o alla produzione" erano "costruiti in materiali speciali, simili però a quelli di origine" e non necessitavano di "attrezzature o metodi diversi da quelli usuali", perciò non creavano "scompensi in termini di continuità produttiva". Proprio per questo anche lo studio di nuove soluzioni poteva essere condotto senza particolari interferenze da parte dell'ufficio tecnico e del suo direttore Antonio Fessia. Sotto questo profilo è esemplare il caso della Fulvia Coupé. Nel 1965 l'ottavo posto conquistato in una delle gare più dure del circuito europeo, il Tour de Corse, mise in luce le grandi potenzialità della vettura per quel tipo di competizioni. Iniziò allora un'opera di progressivo potenziamento del motore, la cui cilindrata venne elevata prima a 1300 e poi a 1401. Il passo successivo, dopo aver strappato l'autorizzazione della Direzione tecnica, fu quello di avviare lo studio di una nuova versione più competitiva della stessa vettura,

che sarà contrassegnata dal celebre monogramma HF. La nuova Fulvia HF il cui motore in seguito sarà ulteriormente potenziato portandolo a 1600 di cilindrata, nel 1967 conquisterà il primo posto al Rally di Corsica, prologo di una lunga teoria di vittorie fino a quella, memorabile, del Rally di Montecarlo nel 1972.

Trascinata dall'aura della imbattibilità, la Fulvia HF conoscerà anche un buon successo commerciale. Benché la vettura fosse stata studiata esclusivamente per le gare, l'obbligo di produrre una piccola serie necessaria per essere autorizzati a partecipare al Campionato consentiva di immetterne ogni anno una quota limitata sul mercato. Per la gioia di un numero crescente di appassionati.

La nuova HF con motore 1600, avventurosamente messa a punto nei mesi in cui si stava consumando l'eclisse della Lancia come azienda e il suo assorbimento in Fiat, confermò lo straordinario valore delle affermazioni sportive per l'immagine di una Casa con la tradizione e il blasone della Lancia. La nuova Direzione, consapevole dell'importanza delle ricadute pubblicitarie che derivano dalle vittorie, decise di continuare a tenere in vita la squadra corse, malgrado nel frattempo i suoi organici e di conseguenza i costi fossero notevolmente aumentati. Fu una scelta ampiamente ripagata perché le Fulvia HF si confermeranno macchine vincenti, tanto da trainare le vendite delle Fulvia Coupé normali che rimarranno in produzione fino al 1976.





La Fulvia Coupé non si arrende

Con la formidabile Lancia Stratos ormai alle porte, nel 1972 la Squadra Corse HF fece gareggiare, senza troppa convinzione, l'ormai datata regina dei rally. A sorpresa vinse i Campionati mondiale e italiano.

Nell'inverno 1971-1972 le attenzioni della Lancia erano ormai concentrate sulla messa a punto della fenomenale Stratos che le avrebbe dato grandi soddisfazioni in futuro, ma la Casa non rinunciò a dedicare qualche cura all'antico cavallo di battaglia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF. Il motore era ormai giunto

al capolinea dello sviluppo e dopo la "spremitura" che aveva dato 160 cv nel 1971 non si prestava a ulteriori elaborazioni. Si cercò di migliorarne l'affidabilità che nella stagione precedente era stata un po' un punto debole.

Si riprese in esame il differenziale autobloccante che l'anno prima era stato scartato per lo sforzo eccessivo che imponeva ai piloti. In previsione dell'utilizzo di questo dispositivo utile per aumentare la motricità e limitare le perdite di potenza, Sandro Munari si sottopose a un ciclo di esercizi fisici per irrobustire le braccia. Il differenziale autobloccante equipaggiò le vetture di Sandro Munari, Harry Källström e Sergio Barbasio nel Rally di Montecarlo che il 21 gennaio aprì il Campionato internazionale Marche. Altre piccole modifiche alla gloriosa Fulvia Coupé Rally 1,6 HF segnarono un forzato passo indietro a causa dei nuovi regolamenti



27 gennaio 1972, Rally di Montecarlo. La Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF n. 21 di Simo Lampinen/Sölve Andreasson che si classificarono quarti assoluti. Solo 24 equipaggi dei 264 partiti portarono a termine la competizione.

più restrittivi. Per esempio, si tornò alle porte e ai cofani in metallo al posto di quelli in plastica più vantaggiosi ai fini della riduzione del peso, ma vietati dalle nuove norme. La Squadra Corse Lancia HF partì per Montecarlo senza grandi speranze con la metà dei meccanici e con la metà degli pneumatici rispetto al 1971. Le condizioni atmosferiche non aiutarono particolarmente le Fulvia, che forse avrebbero potuto trarre maggior vantaggio da strade meno asciutte, ma data la scarsità di pneumatici speciali questa circostanza non giocò poi un ruolo così negativo. In alcuni tratti difficili, specialmente in discesa con il fondo



A sinistra, 28 gennaio 1972, Rally di Montecarlo. Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF, grande protagonista, alla cerimonia della premiazione insieme con Sandro Munari (a destra mentre parla con Pat Moss) e Mario Mannucci. Sotto, 6 marzo 1972, Rally di Sicilia. La Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF "lusso" privata di Piero Milella/"Argia". Il poco noto colore azzurro era di serie per le auto vendute ai clienti insieme con il bianco, il rosso corallo e il grigio metallizzato.

stradale non uniformemente asciutto, dove la Fulvia e Munari avevano modo di emergere, la rossa Lancia n. 14 prese il comando.

Poco dopo Bernard Darniche iniziò a erodere il labile distacco trovando terreno più favorevole per la sua Alpine-Renault A110 1800. Ma la rincorsa costò cara al francese, che ruppe il cambio. A questo punto Munari tornò in testa e per concludere vittoriosamente gli bastò tenere a bada la Porsche 911 S di Gérard Larousse/Claude Perramond e la Datsun 240 Z di Rauno Aaltonen/Jean Todt che inseguivano da lontano. Il trionfo di Munari sommato al quarto posto di Simo Lampinen/Sölve Andreasson e al sesto di Sergio Barbasio/Piero Sodano, permise alla Lancia di vincere la Coppa dei Costruttori Challenge Equipe Triennale che gli organizzatori di Montecarlo avevano istituito nel lontano 1938, senza mai trovare un costruttore capace di conquistarla vincendo per tre volte la classifica a squadre.

La grande prestazione monegasca non rimase un caso isolato. Il 20 febbraio la Fulvia Coupé Rally 1.6 HF di Harry Källström/Gunnar Häggbom si classificò terza nel Rally di Svezia, dove era stata l'unica Lancia inviata dalla Casa contro gli squadroni avversari.

Il 6 marzo successivo Sandro Munari vinse il Rally di Sicilia valido quale prima prova del Campionato italiano e perciò frequentato da molte Fulvia private. Il 30 marzo, nonostante la Lancia fosse in testa al "mondiale", rinunciò a difendere la sua supremazia nell'East African Safari, una trasferta finanziariamente troppo onerosa.

La squadra partecipò invece quasi al completo al Rally dell'Elba in programma il 4 aprile, valido quale seconda prova del Campionato italiano. La trasferta si concluse con il secondo posto della Fulvia n. 11 di Källström/Häggbom e con il terzo della n. 4 di Barbasio/Sodano, che così iniziarono a raggranellare punti per un Campionato che alla fine fu loro. I risultati raggiunti aiutarono la sofferta decisione di inviare una vettura al Rally del Marocco per la terza prova mondiale. La Lancia affidò all'equipaggio Simo Lampi-

nen/Sölve Andreasson l'impresa quasi disperata di riacciuffare le avversarie che avevano sfruttato la defezione del Safari per farsi avanti.

Soli contro tutti, i due nordici della Lancia stravinsero sbaragliando la stupita concorrenza francese che nel Maghreb aveva una lunga tradizione di successi. Si trattò di un'altra vittoria straordinaria ottenuta a dispetto della febbre altissima che sul più bello ridusse il pilota senza forze. Allora prese il volante il navigatore Andreasson per cercare un medico. Fortunatamente ne trovò uno, per giunta italiano, nel cantiere di una diga nella valle del Draa a 30 chilometri da Ouarzazate dove terminava la tappa. Una dose da cavallo di antibiotici e una notte di sonno rimisero in sesto Lampinen che così guidò fino al traguardo di Casablanca dove il 30 aprile finiva la corsa.

Dopo meno di un mese Simo Lampinen, questa volta in coppia con Bo Reinicke, fu grande protagonista nell'Acropolis Rally e con soli 23" di distacco fu secondo alle spalle della Fiat 124 Sport Spider degli scatenati Håkan Lindberg/Helmut Eisendle. Non ebbero invece fortuna Källström/Häggbom ritirati per un problema al motore. In ogni modo la prestazione di Lampinen in Grecia rafforzò la posizione della Lancia in testa alla classifica provvisoria del Campionato con 68 punti contro i 45 della Porsche, i 28 della Ford, i 26 della Datsun, i 23 della Fiat





Sopra, 8 aprile 1972. Nel suggestivo paesaggio del Rally dell'Elba la Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF Sergio Barbasio/Piero Sodano si avvia a una grande vittoria. A destra, 8 aprile 1972. La Fulvia Coupé Rally 1.6 HF dell'equipaggio nordico Harry Källström/Gunnar Hägbom sullo sterrato del Rally dell'Elba. Alla fine si classificarono secondi.

e i 7 miseri punti dell'Alpine-Renault campione in carica. Per il successivo rally mondiale fu necessario attendere quasi quattro mesi, una buona occasione per andare a vedere il Campionato italiano. Dopo il primo round a favore della Lancia, la Fiat si aggiudicò il Rally dell'Elba e il Rally delle 4 Regioni rispettivamente con Trombotto/Enrico e Paganelli/Russo. Il 2 luglio però nel Rally delle Alpi Orientali e dei Colli Euganei vinse la Fulvia Coupé Rally 1.6 HF di Barbasio/Sodano e di nuovo una Lancia si impose il 2 settembre nel Rally di San Martino di Castrozza con Munari/Mannucci. Torniamo ora al mondiale per l'unica battuta a vuoto della stagione, che vide tutte tre le Lancia ritirate per guasti nel



Sotto, a sinistra, 2 luglio 1972, Rally delle Prealpi Venete e dei Colli Euganei. La Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF di Sergio Barbasio/Piero Sodano. Sotto, a destra, 2 settembre 1972. La Lancia Fulvia Coupé Rally 1.5 HF di Arnaldo Cavallari/Sergio Rombolotti in un tratto particolarmente insidioso del Rally di San Martino di Castrozza. La vettura era iscritta dalla scuderia Jolly Club.

Osterreichische Alpenfahrt che si corse dal 6 all'8 settembre. Il 22 ottobre successivo partì il 14° Rally di Sanremo valido sia per il Campionato mondiale, sia per l'italiano. La Lancia partecipò in forze. C'erano almeno otto Fulvia Coupé Rally 1.6 HF in grado di vincere fra quelle ufficiali, ufficiose e private. Paradossalmente si fermarono gli equipaggi di punta Munari/Mannucci, Lampinen/Andreasson





Sotto, 25 ottobre 1972, Rally di Sanremo. La Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF di Amilcare Ballestrieri/Mario Mannucci corre sicura verso la vittoria.

A destra, 25 ottobre 1972, Rally di Sanremo la malconcia Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF di Giacomo Pelganta/Mauro Mannini settimi classificati malgrado i numerosi incidenti.



A sinistra, con il presentimento del ritiro la Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF di Sandro Munari/Mario Mannucci si appresta alla partenza di una prova notturna del Rally di Sanremo con il pilota scuro in volto e il navigatore perso nelle sue carte. Sotto, 12 novembre 1972, Rally di San Marino. La Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF di Amilcare Ballestrieri in azione sull'Autodromo di Misano per la prova cronometrata in pista.

Lampinen/Andreasson. Con l'alloro tricolore ormai cucito addosso a Barbasio, il Campionato italiano si era intanto concluso con il Rally di San Marino dove la vittoria della Fiat 124 Abarth Rally di Bisulli/Zanuccoli e il secondo posto di Ballestrieri/Bernacchini non produssero alcun cambiamento ai fini della classifica.



e Källström/Häggbom. Finirono fuori causa anche i promettenti Jean Ragnotti/Jean Pierre Rouget.

Ma Amilcare Ballestrieri/Arnaldo Bernacchini e Barbasio/Sodano conquistarono il primo e il secondo posto assoluti, mentre i privati Gianni Bossetti/"Tizianc" e Giacomo Pelganta/Mauro Mannini si classificarono rispettivamente al sesto e settimo posto. Con questi risultati Barbasio/Sodano si portarono al comando della classifica tricolore mentre la Lancia, con 87 punti, divenne in pratica imprevedibile per tutti tranne che per la Fiat, che tuttavia avrebbe dovuto vincere i due rally restanti senza che la Lancia segnasse punti.

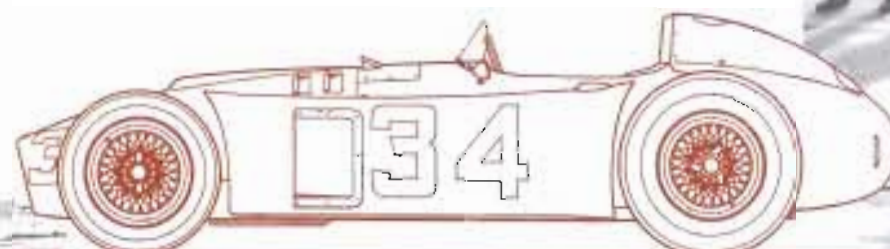
Nessuna delle rivali andò al Press-on-Regardless in Michigan il 2 novembre per l'ottava prova mondiale. Così la parola fine sulla contesa fu scritta il 2 dicembre al Daily Mirror Rac Rally dove nessuna Fiat giunse al traguardo e la Lancia conquistò altri 10 punti con il quarto posto di Källström/Häggbom al quale fece da degna cornice il quinto di

Apogeo e perigeo

L'avventura della Lancia nella Formula 1 durò dall'estate del 1953 all'estate del 1955. La monoposto D50, straordinaria ma sfortunata, coronò il sogno del Campionato mondiale solo nel 1956, dopo la cessione del progetto alla Ferrari.



A sinistra, la Lancia D50 Formula 1 ritratta a Monza nella primavera del 1954 durante una pausa delle prove che si tennero sul circuito brianzolo.



A destra, 20 febbraio 1954. Foto di rito con Gianni Lancia che stringe la mano al pilota Alberto Ascari durante la presentazione della Lancia D50 Formula 1 sulla pista dell'aeroporto di Caselle.



L'avventura della Lancia D50 iniziò nell'estate del 1953 quando Gianni Lancia decise di entrare nella Formula 1 che per il 1954 cambiava regolamento portando la cilindrata massima a 2500 cc per i motori aspirati e 750 cc per i motori sovralimen-

tati, senza limiti di peso e di carburante. La massima formula ripartiva quindi da zero, una grande occasione per trovarsi alla pari con gli altri costruttori e mostrare chi era il più bravo. Dopo il via estivo impartito da Gianni Lancia, il progettista

Sotto, 27 marzo 1955. La linea di partenza del VII Gran Premio di Torino: con il n. 6 la Lancia D50 di Alberto Ascari che vincerà la corsa. A destra, 27 marzo 1955. Gigi Villoresi si avvia alla partenza del Gran Premio di Torino con la Lancia D50 n. 30. Alla fine si classificherà terzo davanti a Eugenio Castellotti.



Sopra, un disegno della Lancia D50 Formula 1 nella configurazione con la quale il 23 ottobre 1954 corse il Gran Premio di Spagna, la gara del debutto internazionale.

Vittorio Jano si orientò verso un motore derivato dal 3 litri a 6 cilindri a V di 60° della Lancia D20 Sport, che avrebbe permesso di accelerare i tempi, risparmiare denaro e sfruttare le esperienze precedenti. Poi, però, ritenendo che avesse scarse possibilità di sviluppo, impostò un motore nuovo con 8 cilindri a V di 90° innovativo nella struttura e nel partecipare alla resistenza della struttura portante della vettura, essendo rigidamente connesso al reticolo dei tubi che formavano il telaio. Altre particolarità del motore: l'ampio utilizzo delle leghe leggere, la doppia accensione, la distribuzione con due alberi a camme per

bancata e le valvole di scarico a diretto contatto con le pareti delle camere di circolazione dell'acqua per un miglior raffreddamento.

Tutte le valvole avevano le molle a spillo e i bilancieri a dito. Il vantaggio di questi ultimi era di consentire di modificare la legge di apertura delle valvole imposta dall'albero a camme; quello delle molle a spillo di non partecipare con la loro massa all'inerzia del sistema, di chiudere con più regolarità e di permettere steli più corti. Ettore Zaccone Minà, storico motorista della Casa, caldeggiò l'alimentazione a iniezione, ma alla fine la D50 nacque con quattro carburatori a doppio corpo per risparmiare tempo e denaro.

Il motore era disposto davanti con un angolo di 12° rispetto all'asse longitudinale della vettura. In questo modo l'albero di trasmissione passava al lato del sedile di guida sulla sinistra consentendo di spostare in basso la posizione del pilota, quindi di abbassare il banchetto e di ridurre la sezione resistente all'aria. Il cambio di velocità a 5 marce, la frizione e



il differenziale formavano un blocco unico montato dietro, come nella berlina Aurelia, per ottenere una migliore ripartizione dei pesi. Data l'inclinazione dell'albero tale gruppo era disposto in senso trasversale. I serbatoi del carburante e



A sinistra, 27 marzo 1955, Gran Premio di Torino. Il cambio delle candele sulla vettura di Eugenio Castellotti consente di dare uno sguardo al motore della D50. A destra, 27 luglio 1955. Il van della Lancia carica le D50 Formula 1 destinate alla scuderia Ferrari.



A sinistra, 22 ottobre 1955. Alberto Ascari (con un cerotto sul mento) si appresta a provare la Lancia D50 Formula 1 sulla pista dell'aeroporto di Caselle prima del GP di Barcellona. A destra, un'altra immagine della Lancia D50 Formula 1 colta il 22 ottobre 1955 sull'aeroporto di Caselle in occasione delle prove per l'imminente trasferta a Barcellona.



Sotto, la Lancia-Ferrari D50 di Juan Manuel Fangio in un'efficace tavola a colori dell'illustratore Paolo d'Alessio. Nel 1956 il forte pilota argentino vinse il Campionato mondiale di Formula 1 con la vettura progettata a Torino e ritoccata a Maranello.



Sotto, vista posteriore della Lancia D50 Formula 1 esposta nel Museo dell'automobile di Torino. Sotto, a destra, una Lancia D50 "evocation" sorpresa in un box durante una gara di auto storiche.



addusse la scusante del caldo che provocò molti malesseri fra i piloti, ma la Lancia prendendo a pretesto le auto distrutte, saltò il GP del Brasile per preparare il Gran Premio di Torino in calendario il 22 marzo sul circuito del Valentino. La netta vittoria della D50 di Ascari fece ben sperare per il futuro. In effetti nella gara successiva che si disputò a Pau l'11 aprile 1955 Ascari rimase in testa per 90 dei 110 giri in programma, poi approfittò del congruo vantaggio per fermarsi a far controllare un'anomalia nella frenata. Emerse allora la rottura di un tubo che dopo qualche altra frenata avrebbe messo fuori uso l'impianto. Il tempo perso per riparare il guasto fece scivolare Ascari in quinta posizione. Castellotti in ogni modo si classificò secondo, Villosesi quarto. L'8 maggio successivo nel Gran Premio di Napoli Ascari si prese la rivincita e ottenne una chiara vittoria grazie anche alla strategia della squadra che assegnò a Castellotti l'incarico di "lepre" per fare scoppiare i motori delle Mercedes inseguitrici, cosa che puntualmente avvenne. Il 22 maggio nel GP di Monaco la D50 di Ascari finì in mare, triste preludio all'incidente fatale che occorre al pilota durante l'estemporanea prova della Ferrari cedutagli da un amico a Monza. La morte di Ascari spinse Gianni Lancia a cedere la direzione dell'azienda, peraltro già in gravi difficoltà finanziarie. Si pose quindi il problema di trovare il modo migliore per liquidare le Formula 1 e i loro ricambi. Alla fine con un accordo a tre la Lancia donò alla Ferrari il materiale da corsa e

erano due: uno per lato, invece dell'unico in coda che si usava all'epoca. Così il progettista intendeva ripartire i pesi, ma nella realtà non fu facile risolvere il problema del comportamento della vettura che variava al variare del livello nei serbatoi a causa del consumo. Le sospensioni erano abbastanza convenzionali: avantreno con quadrilateri deformabili, balestra trasversale e barra stabilizzatrice; retrotreno De Dion con balestra trasversale e barra; ammortizzatori telescopici davanti e dietro. La Lancia D50 mescolò quindi soluzioni classiche ed eterodosse nella miglior tradizione della Casa. La monoposto completamente finita debuttò per la stampa il 20 febbraio 1954 ai margini dell'aeroporto di Caselle. Cardè allora il velo sulla cilindrata (2486 cc con alesaggio 76 mm e corsa 88) e il peso (620 kg), più favorevole delle concorrenti Mercedes W196 (690 kg), Maserati 250F (670 kg) e Ferrari 625 (650 kg). La vettura mosse i primi passi con il capo collaudatore della Lancia Giuseppe Gillio, quindi compì il primo assaggio Alberto Ascari, campione del mondo 1952 e 1953, che con l'e-

sperimento Luigi Villosesi era stato ingaggiato per il biennio 1954-1955. Dopo Caselle altri collaudi sperimentarono motori con misure di alesaggio e corsa diverse. In maggio a Monza Alberto Ascari ebbe un incidente in prova senza conseguenze personali, ma tale da spingere la Casa a riorganizzare il gruppo di lavoro, nel quale entrò con il ruolo di collaudatore Giuseppe Navone che già aveva compiuto esperienze analoghe presso la Ferrari. Il debutto in corsa era previsto il 4 luglio 1954 nel Gran Premio di Francia, ma i ritardi dovuti alla riorganizzazione e il persistere della imprevedibilità dei freni a tre ceppi impedirono che ciò accadesse. La Lancia saltò poi i gran premi di Gran Bretagna (17 luglio), Germania (1° agosto), Svizzera (22 agosto) e Italia (5 settembre). La situazione si sbloccò in ottobre dopo un test a Monza nel quale Alberto Ascari fermò il cronometro sul tempo di 1'56" (3" meno di quello stabilito dalla Mercedes di Fangio per la pole position nel GP d'Italia). Due D50 partirono così per il Gran Premio di Spagna in calendario il 24 ottobre. Nelle

prove libere si sperimentarono un telaio con il passo corto e un motore denominato D50A con l'alesaggio di 74 mm, la corsa di 72,2 e la cilindrata di 2484 cc. Nelle prove ufficiali il rosso bolide n. 34 di Ascari girò con tempi sul giro costantemente inferiori di un secondo rispetto alla Mercedes di Juan Manuel Fangio e addirit-

LANCIA D50 (1954-1956)
Numero cilindri e disposizione: 8 a V di 90° anteriore montata longitudinalmente con un angolo di 12° a sinistra in pianta
Alesaggio e corsa: 83,6 x 73,1 mm (anche 76 x 68,5 mm e 74 x 72 mm)
Cilindrata totale: 2488 cc (anche 2485,9 e 2480 cc)
Potenza massima: 260 cv a 8000 giri/min (anche 255 cv a 8000 giri/min)
Rapporto di compressione: 10,5:1
Distribuzione: due assi a camme in testa per bancata
Accensione: bobina e spinterogeno
Alimentazione: quattro carburatori Solex 40 PII doppio corpo
Raffreddamento: ad acqua
Trazione: posteriore
Cambio: a 5 marce più RM
Frizione: multidisco a secco
Tipo telaio: traliccio spaziale di tubi
Sospensioni anteriori: quadrilateri deformabili, balestra trasversale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
Sospensioni posteriori: ponte De Dion con balestra trasversale, barra trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici
Freni: a tamburo
Cerchi: 80ranni a raggi 5.50 K anteriori e 6.50 K posteriori
Pneumatici: Pirelli Stelvio 5.50-16 anteriori e 7.00-16 posteriori
Passo: 2280 mm
Carreggiata anteriore: 1294 mm
Carreggiata posteriore: 1330 mm
Peso in ordine di marcia: 620 kg
Velocità massima: 300 km/h

la Fiat si impegnò a sostenere per cinque anni la casa del Cavallino con un contributo di 50 milioni annui. La consegna alla Ferrari di sei vetture con i loro ricambi avvenne il 26 luglio 1955. L'anno dopo le D50 con alcune modifiche diventarono Lancia-Ferrari e si aggiudicarono il Campionato mondiale di Formula 1 con Juan Manuel Fangio: una dimostrazione purtroppo postuma della grande qualità del progetto.



IL MODELLO DA COLLEZIONE