



LANCIA AURELIA B24: un “sorpasso” lungo quasi sessant’anni

Italia 1962, bianco e nero, regia di Dino Risi. Interpreti: Vittorio Gassman e Jean-Louis Trintignant. Negli anni in cui vedemmo “Il Sorpasso”, un sublime capolavoro di recitazione, non consideravamo certamente l’idea che un giorno avremmo scritto a proposito di un altro protagonista indiscusso, sia del quel film sia dell’epoca in cui visse: il modello B24 della Lancia Aurelia. Spesso, abbiamo eletto le vetture oggetto di nostri reportage a grandi emanazioni del proprio tempo, ma il fascino dirompente di questo prodigio stilistico, e quell’immensa aura di libertà che ne ha intimamente descritto l’epopea, le conferiscono una connotazione d’assoluta superiorità.

► Poter apprezzare la versione spider dal vivo ci ha immediatamente catapultato in quella folle corsa di Gassman

lungo il litorale toscano, specchio tanto ambiguo, quanto suggestivo, di una parte della società d’allora. «Gassman – ricordava Risi – è uno dei quei personaggi che si vedevano in giro per strada nell’Italia del boom economico: guidava l’Aurelia sport e faceva lo sbruffone».

► La B24 fu disegnata da Pininfarina e, quando uscì, divenne immediatamente il sogno di molti. Sintesi di pregio, bellezza ed eleganza, consolidò ancor di più quella stretta relazione che il carrozziere torinese aveva intessuto con il cinema di Hollywood. Come dimenticare la sua Nash Healey Spider nella pellicola “Sabrina” del 1951, con Audrey Hepburn, William Holden e Humphrey Bogart. Oppure, in seguito, l’Alfa Romeo 1600 Spider (Duetto) de “Il laureato”, con Dustin Hoffman.

Un po’ di storia ► La Lancia Aurelia è una vera e propria pietra miliare nella trama manifatturiera della Penisola; la sua produzione iniziò nel 1950 e si estese fino al 1958. Fu la prima auto che la casata lanciò nel dopoguerra: una rivelazione, dal punto di vista tecnico, perché combinava l’innovativo motore V6 (a 60°), sviluppato da Francesco de Virgilio,





a un cambio differenziale bilanciato e freni posteriori interni. ► Abbandonando i nomi di città laziali (Ardea, Aprilia), il costruttore assegnò alla capostipite, la B10, la designazione "Aurelia" in onore della corrispondente via consolare romana. Si proseguì con l'Appia (1953) e la Flaminia (1956-57). ► La versione più rappresentativa e iconica fu la B24 (intro-

dotta dopo, ma non in sostituzione, della B20). "Spider" prima e "Convertible" poi, fu svelata nel gennaio del 1955, rimanendo sul mercato per soli tre anni. Da molti considerata tra le vetture più belle mai concepite, fu a lungo anche di proprietà dello stesso Pininfarina, che ne possedeva un esemplare con tettuccio rigido azzurro. Tra le 761 unità realizzate, anche l'originale de "Il Sorpasso", recuperata in un magazzino di Cinecittà.

Una stirpe prestigiosa ► La suddivisione in tre serie avvenne solo dopo l'uscita di scena della B24 e fu adottata per questioni d'immediatezza nella catalogazione. Il prototipo fu visto correre per la prima volta nei viali cittadini di Torino, attorno alla seconda metà del 1954. L'idea di Gianni Lancia era offrire un'auto elitaria, sportiva e dalle linee subordinate alle tendenze d'oltre Atlantico,

anche se in quelle lande il modello non ebbe mai il successo sperato. Adottava la meccanica della consorella B20, con il motore (un V6 da 2,5 litri) appena modificato per poter essere alloggiato in un cofano sensibilmente abbassato. I suoi marchi di fabbrica erano il parabrezza panoramico profilato in ottone (molto in voga negli USA), il muso con la calandra classica Lancia, i paraurti costituiti da quattro respingenti (o rostri) di generose dimensioni e un abitacolo posizionato al centro del passo (accorciato di 20 cm rispetto alla B20), tra un cofano abbondante e una coda di ampie dimensioni. ► La produzione iniziò alla fine del mese di dicembre del 1954, giusto in tempo per il debutto ufficiale, il 15 gennaio, al primo salone annuale a Bruxelles. Rispetto al progetto, la prima serie si distingueva per i paraurti ad ala, la mascherina modificata e la coda





le consegne in Italia dal 1° maggio 1957, totalizzando 371 esemplari e risultando la B24 a più ampia diffusione.

resa più snella grazie ad una fascia leggermente prominente. Le linee inusualmente pulite (senza neppure l'ingombro delle maniglie sulle portiere), permisero alla Spider d'ottenere prestazioni eccezionali per quegli anni. ► Benché non le fu assegnato ufficialmente l'appellativo "America" (agli inizi era solo un soprannome), il suo destino a stelle e strisce era già scritto: per le vetture USA era infatti previsto un motore depotenziato (da 117 a 110 CV) ed il montaggio di una barra orizzontale tra i paracolpi angolati del paraurti anteriore. L'ultima B24 Spider lasciò la fabbrica nell'ottobre del 1955: in totale, non conteggiando il prototipo, ne furono costruite 240 (di cui soltanto 59 con guida a destra).

Le nuove versioni della B24 ► Denominata "Convertibile America", la seconda serie debuttò al Salone di Torino il 21

aprile 1956. Oltre alle modifiche meccaniche che interessarono anche la B20, e che sacrificarono qualche cavallo di potenza (montava un 2,5 litri da 110 CV), appariva assai più classica e confortevole, eliminando parecchie manchevolezze della progenitrice. Perse però anche alcuni seducenti tratti distintivi: il parabrezza panoramico, le singolari "ali" a scolpire i paraurti, la forma delle portiere (ora dotate di maniglie)... Sulla linea di montaggio dal luglio del 1956, venne fornita esclusivamente con la guida a sinistra. Ne furono realizzate 150. ► Nei primi mesi del 1957, quando già erano state assemblate 150 auto, alcuni elementi di discontinuità, come un lieve incremento dei valori di potenza (a 112 CV) e un nuovo carburatore, segnarono l'avvento della terza (ed ultima) serie. Invariata esteticamente, perse la designazione "America" e fu disponibile per

Sport ► Nel caso specifico, l'albo d'oro non è particolarmente ricco: da segnalare la partecipazione a due edizioni della Mille Miglia, nel 1956 (con due Spider) e nel 1957 con una.

La nostra vettura

Si tratta di una superlativa Aurelia Spider B24S ("S" sta per guida a sinistra), prima serie, del 1955. Una delle 240 prodotte (e delle 181 con guida a sinistra). Imperiale nella sua livrea blu-azzurra, è parte di una collezione privata in Ticino. Malgrado la sua storia non sia ricca di colpi di scena, è perfettamente conservata. Nel 2012 e 2017 ha partecipato alla riedizione della Mille Miglia e, nel 2015 e 2016, a Passione Engadina. ► Ogni suo centimetro è testimone di una sorprendente maestria artigianale e di visioni ingegneristiche che, ancora oggi, rimangono insuperate.

di Elias Bertini



SCHEDA TECNICA

| | |
|--------------------------|----------------------------------|
| Data di produzione | 26 ottobre 1955 |
| Carrozzeria | Pininfarina, Spider con cappotta |
| Colore | blu-azzurro |
| Motore | 6 cilindri a V di 60° |
| Potenza | 117 CV a 5'000 giri/min. |
| Cilindrata | 2'451 cm ³ |
| Rapporto di compressione | 8:1 |
| Carburatore | Weber 40 Dcz |
| Velocità massima | 185 km/h |
| Trazione | posteriore |
| Cambio | a 4 marce più retro |
| DIMENSIONI | |
| Lunghezza | 4'200 mm |
| Larghezza | 1'555 mm |
| Altezza | 1'300 mm |
| Passo | 2'450 mm |
| Peso a vuoto | 1'220 kg |
| Capacità serbatoio | 58 litri |