



## Lancia Aurelia, compie 70 anni la leggendaria ammiraglia italiana

Il 4 maggio 1950 debuttava una vettura destinata a fare la storia dell'automobile. Il 1950 segna indubbiamente un nuovo inizio per l'automobile italiana: tutte le principali marche nazionali presentano in quell'anno le loro nuove ammiraglie interamente progettate ex novo nel dopo guerra; ci occupiamo per prima della Lancia, alle prese con il non facile compito di sostituire l'Aprilia, l'ultimo modello concepito sotto la diretta supervisione del fondatore della casa.

La vettura che raccolse la sfida fu battezzata Aurelia, inaugurando un nuovo filone basato sui nomi delle strade consolari dell'Impero Romano, e debuttò al Salone di Torino il 4 Maggio 1950, nella versione berlina di serie denominata B10 e come pianale per i carrozzieri denominato B50.

Estremamente interessante, paragonata a quanto propose allora la concorrenza, la conservazione di una linea vagamente a due volumi con il bagagliaio non così nettamente separato dall'abitacolo come voleva la nuova linea ponton che avrebbe caratterizzato quasi tutte le berline fino ai giorni nostri; una dichiarazione di indipendenza, possibile anche perché notoriamente gradita dalla propria clientela, confermata dalle ancor più importanti scelte meccaniche.

Mantenute le sospensioni a ruote indipendenti anche al retrotreno, per altri versi la rivoluzione nei confronti dell'Aprilia, fu radicale ed in direzione di un deciso innalzamento della classe della vettura anche perché al reparto progettazione Lancia era già in fase avanzata lo sviluppo dell'Appia che avrebbe parallelamente rialzato il livello, rispetto a quello dell'Ardea, del modello base della propria gamma.

Ed ecco quindi pienamente giustificato il ricorso ad un modernissimo motore tutto in lega leggera e con sei cilindri nella inedita configurazione a V di 60°; fiumi di inchiostro sono stati spesi per illustrare le doti di questo motore ma noi non ci esimeremo ugualmente dal lodarne il creatore, quel Francesco De Virgilio che, attraverso di esso, assurse al Gotha dell'automobilismo per non uscirne mai più: compatto, leggero, fluido come nessuno, paga inizialmente solo la scelta di limitarne la cubatura a 1,75 litri per 56 CV che appaiono subito pochi per le caratteristiche dell'Aurelia.

Essa, infatti, presenta una telaistica rivoluzionaria per una berlina da famiglia che le conferisce una guidabilità che le consentì, pur con la misera cavalleria citata, di vincere la categoria Turismo alla Stella Alpina del 1951; il segreto di tale prodezza risiede nel perfetto equilibrio dei pesi consentito da un'altra nuova raffinatezza: tutto il gruppo propulsore (frizione, cambio e differenziale) ed i tamburi dei freni posteriori in un unico blocco al retrotreno.

Maggiore potenza è perciò urgente, si ricordi che al timone della casa torinese vi era allora Gianni Lancia che non disdegnava certamente le corse, e così nel 1951 nasce l'Aurelia B21 con il motore portato a due litri del nuovo coupé B20; con una settantina di cavalli la macchina è molto più brillante ma a Gianni non basta ancora ed ecco, nell'autunno 1952, la B22: una berlina molto sportiva con la potenza del suo due litri elevata a 90 CV che le consente di superare i 160 km/h.

Ma il ruolo ed il destino dell'Aurelia non erano quelli: essa dovrà continuare ad essere il mezzo di trasporto della migliore borghesia italiana per i cui rappresentanti più portati a mettersi al volante era stata offerta fin dal primo giorno del 1950, e per la prima volta per una Lancia, l'opzione della guida a sinistra; consci di questa responsabilità, i dirigenti della Lancia impostano la sua ultima versione, la B12, debuttante al Salone di Torino nell'Aprile del 1954, con modifiche orientate affinché essa possa continuare ad assolvere al meglio a questa sua tradizionale funzione.

La cilindrata del motore viene portata oltre i 2,2 litri ma con una messa a punto regolata per sviluppare tre cavalli in meno del due litri della B22 (così da escludere ogni tentazione di misurarsi in gara con l'Alfa Romeo 1900), la sospensione posteriore diventa un più prevedibile De Dion con balestre, i cristalli diventano verdi atermici ed il peso, dovendo fare i conti con finiture ed accessori prima assenti, aumenta di cento chili; ormai pienamente sviluppata ma parimenti forse un poco sopravvissuta a se stessa, la maestosa Aurelia B12 viene costruita fino al Gennaio

del 1956 in sole 2.400 unità delle quasi tredicimila Aurelia berlina prodotte.

Oggi, dopo anni di oblio, le berline Aurelia cominciano ad avere un mercato che esula da quello dei 'Lancisti' di più stretta osservanza, grazie alle finalmente riconosciute doti di eleganza e raffinatezza progettuale che si riverbera efficacemente sul piacere di viaggiarci e sulla sostanziale validità delle