



COMPARTECIPAZIONE
L'Aurelia B20 telaio #1300 che fu di Felice Bonetto. A fianco, la fattura di acquisto originale: auto e 5 ruote di scorta gommate a "Prezzo speciale quale ns compartecipazione per Vs concorso a Carrera Messicana". Sul retro sono annotati a mano tutti i passaggi di proprietà. A destra, il manifesto della 2a edizione della Carrera Panamericana, disputata nel 1951.



Lancia

66 anni dopo

**ERA IN MESSICO, DOVE RIMASE
DOPO LA CARRERA PANAMERICANA
DEL 1951 IN CUI BONETTO SI RITIRÒ
PER PROBLEMI MECCANICI
UNO SPECIALISTA OLANDESE
LA RESTAURERÀ**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



Lo scorso anno un noto commerciante d'auto inglese aveva in portafoglio la Lancia Aurelia B20 "low roof" del 1951 (telaio # 1010), quella che disputò la Carrera Panamericana dello stesso anno: l'auto fu guidata nella maratona sudamericana da Giovanni Bracco; era stata ritrovata nel 2011 in Texas.

Ora è la volta degli olandesi di Strada e Corsa, specialisti nel restauro e nella vendita, che hanno recuperato in Messico l'altro esemplare di Aurelia con il tetto basso, protagonista della spedizione sudamericana del '51, cioè la vettura condotta in quella edizione della "Carrera" da Felice Bonetto, distinta dal telaio # 1300. *Automobilismo d'Epoca* ve la mostra in esclusiva mondiale: una vettura, ultima della piccola serie di cinque esemplari "da competizione", che Bonetto,

convinto della sua competitività dai risultati ottenuti proprio da Bracco, acquistò da Gianni Lancia. L'Aurelia B20 # 1300 è rimasta laggiù per tutta la sua vita, oltre 60 anni: dopo la sfortunata gara, Bonetto la vendette a un pilota dilettante messicano e a quel punto cominciò la sua seconda vita, molto più lunga della prima, fatta di qualche gara e lunghi periodi di inattività. Fino a quando l'ultimo proprietario tentò la trasformazione in guida a sinistra.

Quella che segue è la storia di quest'auto e della sua avventura messicana, che vi raccontiamo con l'aiuto della viva cronaca dei giornalisti, della rivista americana Road&Track, che aiutarono Bonetto nella complicata gestione della logistica per andare alla "Carrera".

Per ogni evenienza

L'epopea della Carrera Messicana, o Panamericana, dal nome dell'imponente arteria stradale che si voleva celebrare, parte di un progetto faraonico internazionale che avrebbe dovuto collegare tutta l'America da nord a sud, nasce nel 1950 con la prima di cinque edizioni consecutive. Tra i partecipanti della prima edizione c'è Felice Bonetto che, assieme a Piero Taruffi e a due meccanici, compone la squadra ufficiale Alfa Romeo, finanziata tra gli altri da Bruno Pagliai, uomo d'affari di origine parmense residente in Messico. Oltre a parecchio contante "per tutte le evenienze" Pagliai fornisce alla spedizione anche una piccola scorta armata, in grado di... convincere qualsiasi meccanico ad aprire bottega anche a notte fonda.

L'edizione 1951 della "Carrera" si svolge dal 20 al



IMBARCO
Sopra, l'Aurelia #1300 all'imbarco sul volo KLM per gli USA. L'altezza degli sportelli di imbarco è uno dei possibili motivi per il tetto ribassato: le auto stradali di norma viaggiavano in nave. A sinistra, la vettura in Messico: sulla carrozzeria sono comparsi gli sponsor locali: la rivista Road & Track e il Centro Deportivo Italiano, mentre sono scomparse le coppe ruota. Sotto, l'esemplare di Giovanni Bracco nella



stessa edizione della Carrera Panamericana: proprio dalla vettura di Bracco aveva preso ispirazione Bonetto quando decise di correre con una Aurelia.

25 novembre in senso inverso rispetto all'anno precedente, quindi da sud verso nord, con partenza da Tuxtla Gutiérrez e arrivo a Ciudad Juárez; otto tappe per un totale di 3113 km da percorrere tra gli 800 e gli oltre 3000 metri di altitudine. La gara viene seguita sia a terra sia in aereo, su cui viaggiano materiali, commissari, personalità politiche, meccanici e stampa. Poche le regole, modificate rispetto all'anno prece-



dente: telaio e carrozzeria devono essere di serie, al pari del motore (che non può essere sostituito) e di alcune sue parti essenziali; si possono invece modificare freni e sospensioni. Le verifiche sono comunque "alla buona", per mancanza di attrezzature di controllo adeguate. Obbligatorio per tutti il carburante Supermexolina da 80 ottano e casco e cinture per entrambi i "pilotos", gli unici ai quali sono consentite riparazioni in corsa, mentre i meccanici lavorano di notte; 5.000 pesos il premio per i vincitori di tappa, 200.000 al vincitore assoluto.

La Carrera è una gara vera, dura, non un passatempo per ricchi, tant'è che nel 1951 il parterre è di livello molto più alto e i nomi europei, anche se pochi, sono di spicco. Debuttero, un anno dopo l'Alfa, anche Lancia e Ferrari, con due vetture ciascuno, tutte iscritte dal Centro Deportivo Italiano; Ferrari corre con Taruffi/Chinetti e Ascari/Villoresi mentre Lancia, in veste non ufficiale, schiera due nuovissime Aurelia B20 private, una condotta da Felice Bonetto, l'altra da Gio-



CONVERSIONE ALLA BUONA

In alto, l'abitacolo come si presenta oggi: in Messico è diventato guida a sinistra. Sotto le fodere dei sedili è visibile l'originale panno Lancia. L'originale plancia metallica è stata rivestita in vinile per coprire i fori della strumentazione sul lato destro (sopra). In basso, da sinistra, le leve finestrino e apertura porta originali, dal disegno prezioso, contrastano con l'aspetto grezzo del pannello senza rivestimento; il fondo destro con i fori saldati della vecchia pedaliera; la zona posteriore dell'abitacolo, privata all'epoca del divano per stipare le numerose ruote di scorta necessarie sulle strade messicane.





vanni Bracco. Sono le due prime Aurelia competizio-
ne a tetto ribassato costruite.

Le Mans

Il 1951 è per Lancia un anno di svolta, col lancio della granturismo Aurelia B20 GT e il debutto nelle competizioni voluto da Gianni Lancia contro il volere del padre Vincenzo. Un debutto “ufficioso” (le vetture erano intestate ai piloti) ma in grande stile, con la B20 presentata al Salone di Torino e in contemporanea al Giro di Sicilia (vittoria di classe), seguito dal secondo posto assoluto di Bracco/Maglioli alla Mille Miglia dietro la Ferrari di Villorosi (con cilindrata e potenza più che doppie) e alla vittoria nella classe 2000 alla 24 ore di Le Mans (12° assoluto), sempre con Bracco, in coppia con Lurani (sulla # 1010 di cui parliamo all'inizio). Per la Carrera la situazione è più complessa. Giovanni Bracco, ricco industriale biellese, corre con una vettura propria, supportato dalla Olivetti che ne sponsorizza la partecipazione su suggerimento della propria filiale messicana. Il milanese Bonetto invece, reduce dall'esperienza su Alfa Romeo del 1950, intuisce le potenzialità della nuova B20 e tenta di convincere Gianni Lancia a partecipare in forma ufficiale. Fresco di debutto nelle corse, Lancia non se la sente di imbarcarsi subito in una dispendiosa operazione oltreoceano, costringendo quindi Bonetto a comprare una vettura di tasca sua, anche se a prezzo decisamente di

favore. La macchina è preparata dal suo amico Gianfranco Volpini, mentre il pilota trova supporto nella rivista statunitense Road&Track. La cronaca della loro avventura viene pubblicata a gennaio 1952 in un articolo ricco di aneddoti e curiosità sull'automobilismo messicano dell'epoca e su come la stampa americana giudichi un prodotto per loro “esotico” come la B20.

Road&Track

La redazione della rivista americana Road&Track è interpellata da Bonetto l'8 novembre 1951, con un cablogramma di richiesta di aiuto nel gestire la logistica della spedizione della B20 dall'atterraggio negli Stati Uniti fino alla partenza della gara a Tuxtla, al confine col Guatemala. In cambio, l'auto “vestirà” il logo del magazine, distinguendosi così dalla “sorella” condotta da Bracco coi colori dell'Olivetti. La macchina volerà a New York con un volo KLM, e da lì sarà trasferita per via aerea a Dallas, da dove dovrà essere guidata fino a Laredo, al confine col Messico, per poi percorrere fin giù a Tuxtla il percorso di gara al contrario dato che, come abbiamo visto, nel '51 si corre da sud a nord. La redazione accetta: tutto sommato si tratta di un lavoro interessante e all'apparenza non particolarmente complicato. Le cose però non andranno proprio come previsto.

Quando i giornalisti si recano a Dallas nella data stabilita per prelevare l'Aurelia, non c'è traccia né del-

PRIMER
Sopra, l'Aurelia B20 #1300 come si presenta oggi, ancora nel verde del primer passato decenni fa sull'alluminio nudo dopo una sverniciatura completa. Il frontale è stato rimaneggiato, in concomitanza col cambio della guida, adattando dei fanali più piccoli di altra provenienza. Si notino le due piccole prese d'aria ovali in basso, caratteristiche dei cinque esemplari “competizione” del 1951 e non presenti sulle B20 di serie.



TRACCE DI STORIA

Dall'alto, in senso orario, alcuni elementi di interesse della #1300: la curvatura del padiglione e il finestrino posteriore, rimodellati per poter abbassare drasticamente l'altezza complessiva della vettura e la finestratura ribassata a filo della linea di cintura, diversa da quella delle B20 Competizione del 1952 che presentavano una soglia rialzata; il retro di uno degli sticker della gara applicati sul parabrezza, sfruttato per la pubblicità di un noto digestivo; una delle ruote originali, sulle quali sono state rinvenute tracce di vernice rossa del periodo in cui l'auto correva con Enrique Ortiz Peredo; la presa d'aria dinamica per i freni anteriori; la “collezione” di sticker d'epoca, sulla sommità del parabrezza, si è arricchita con quelli della recente spedizione dal Messico all'Europa.

la vettura né dell'aereo: un cambio di programma improvviso ha dirottato il volo su San Antonio, a quasi 300 miglia di distanza. Variazione non da poco, considerando le difficoltà di spostamento e di comunicazione dei primissimi anni 50. I due montano sulla loro Ford e puntano a sud verso l'altro aeroporto. Una volta sul posto, altro problema: per pochi minuti l'auto ha perso la coincidenza a New York è non è stata caricata. I reporter, spiazzati, non possono far altro che sedersi accanto alla telescrivente e attendere. Trascorrono così due giorni in attesa di notizie, mentre la data della partenza si fa sempre più imminente e diversi trasporti sfumano perché l'auto non passa nelle porte dei cargo più piccoli, fino a quando a New York si riesce finalmente a infilare la B20 dentro un aereo (che non ha rampe, l'auto viene sollevata di peso da 10 nerboruti scaricatori).

Nonostante altre incredibili vicissitudini degne di un film di Hollywood, come uno dei motori dell'aereo che va in fiamme durante il volo, grazie forse a un intervento divino l'auto arriva in Texas: è venerdì 16 no-

vembre, mancano soltanto due giorni all'appuntamento coi piloti italiani, a oltre 1600 miglia e una dogana di distanza.

Messico

Al momento dello scarico (effettuato con un muletto), i giornalisti sono entusiasti: descrivono la Lancia come una “perfect lady”, una delle auto più belle che abbiano mai visto. Passano pochi minuti dallo scarico, giusto il tempo di collegare la batteria e fare il pieno, e l'Aurelia è già in strada di corsa verso il Messico. I reporter dichiarano di aver viaggiato a una media di 110/120 km all'ora, senza forzare troppo per non affaticare la meccanica; riportano però che Bonetto la accredita di oltre 180 km/h. Passata la dogana, il Messico accoglie i due con un assalto di venditori ambulanti che vendono dalla frutta alle polizze assicurative per i cani, e pure il viaggio è uno slalom continuo tra mucche, maiali e pastori (o almeno presunti tali); solo l'emozione di guidare la bellissima granturismo riesce a tener svegli i due, che guidano per 18 ore con-

secutive senza smettere mai di apprezzarne le qualità stradali. La definiscono favolosa, sensazionale e precisa in curva, persino sorprendentemente parca nei consumi (almeno per i parametri americani); riescono a percorrere le curve a velocità impensabili per qualsiasi auto americana, senza far neanche stridere le gomme. Uno dei due azzarda a scrivere che, alla voce comportamento stradale, probabilmente è l'auto migliore al mondo. Gli unici problemi vengono dall'abitacolo, angusto per i due che sono piuttosto alti e che viaggiano con i sedili avanzati perché dietro portano una pila di ruote di scorta. In realtà la nostra Aurelia è parecchio più bassa del normale, ma a Road&Track non lo sanno non avendo mai visto prima dal vero una B20, e il più alto dei due, Bill Brehaut, sceso dopo quasi venti ore filate in macchina, riesce a malapena a camminare.

Sulla via per Città del Messico i reporter imparano la tecnica di sorpasso messicana: si inizia a suonare e abbagliare all'impazzata parecchi metri prima di superare, e si continua fino alla fine della manovra; un metodo che fa sì che i veicoli in senso opposto si facciano da parte. In caso di mancata segnalazione, anche se la visibilità è ottima, non si sposterà nessuno. Una volta nella capitale, un marasma di auto, mezzi e pedoni li inghiotte senza alcuna logica apparente, tanto che Bill Quinn, collega di Brehaut, riporta che spesso si ritrovano costretti a girare a vuoto nelle rotatorie perché il traffico impedisce loro di uscirne. Lì finalmente i due trovano i colleghi per il cambio e anche Bonetto e Volpini, volati direttamente dall'Italia; i due si mettono subito all'opera sulla macchina prima di prendere il volante e sfrecciare verso Tuxtla, seguiti dai giornalisti sulla Ford, che nel tentativo di star dietro alla Lancia sui tornanti di montagna, fa stridere le gomme "come un branco di maiali". In effetti, lungo il percorso, di pneumatici ne cambieranno diversi. Tuxtla li vede arrivare nel pomeriggio di lunedì, poche ore prima della partenza; sul posto trovano già al lavoro gli italiani della Ferrari, divisi giorno e notte tra arnesi da officina e pasticche per la dissenteria.

Ecatombe

La mattina del martedì la cittadina è totalmente invasa, la gente è ovunque e a malapena lasciano strada alle auto, che partono a intervalli di un minuto. C'è di tutto, dall'esercito ai politici alla stampa internazionale ai curiosi del posto, anche qui ammassati sen-

za regole. Una volta partiti tutti, i giornalisti lanciano la Ford al seguito della manifestazione. Raccontano di un'ecatombe: già il primo giorno la gara miete due vittime (un equipaggio messicano), e dopo soli pochi chilometri iniziano a sfilare le vetture ferme a bordo strada, guaste o incidentate. Purtroppo tra loro scorrono anche l'Aurelia con le insegne della rivista, trainata da un carro attrezzi.

La gara, partita alla grande per gli italiani, con le due Ferrari e le due Lancia lanciate a un ritmo indavolato in testa nella prima tappa, dopo poco impone a tutti di abbassare il ritmo per non disintegrare le gomme; Bracco viene rallentato da problemi alla pompa dell'acqua, mentre il povero Bonetto si ritira già dopo poche ore con la guarnizione della testa bruciata, danno per cui sospetta da subito un sabotaggio all'impianto di raffreddamento (trova un taglio su un manicotto) probabilmente avvenuto nella notte. Anche l'Aurelia di Bracco finirà ritirata per incidente qualche giorno più avanti. Alle due Ferrari invece a fine gara toccherà la gloria del primo e secondo posto assoluti, con Taruffi/Chinetti seguiti da Ascari/Villoresi.

Gentleman... pilotos

Deluso dall'esito disastroso della gara, Bonetto si fa trainare dai due reporter fino a Città del Messico, dove ricovera la vettura prima di ripartire. Torna il novembre seguente per la Carrera 1952, e con l'occasione cede l'Aurelia a un gentleman driver locale, l'architetto Enrique Ortiz Peredo, per 12.000 pesos. Con la Lancia Ortiz Peredo partecipa alla Carrera e ad

altre gare locali, riverniciandola totalmente in avorio con ruote rosse. In questi anni il motore della B20 viene sostituito con la successiva versione da due litri e mezzo; fu quasi certamente lo stesso Bonetto ad aiutare Peredo, perché il motore che finisce sotto il cofano è nientemeno che il n. 2505, ovvero quello dell'Aurelia competizione (abbassata e con finestrini in plexiglas) telaio 2273 condotta da Anselmi alla Stella Alpina del 1952, poi iscritta con Roberto Piodi alla Mille Miglia '53 e alla Targa Florio '54, dove conquista il 3° posto assoluto.

Nel 1955 l'architetto cede la macchina a tale Carlos Perry Allen Artola, per 10.000 pesos. Durante la proprietà di Artola non si hanno notizie della vettura, che probabilmente viene usata come auto civile. Dal 1962 il nuovo proprietario è Salvador Lopez Chavez, ricco imprenditore nel settore dell'abbigliamento intimo e delle calzature, che ha corso tutte e cinque le edizioni della Carrera e ricorda chiaramente di aver gareggiato



SOGLIA BASSA

Nella pagina precedente, un ritratto di Felice Bonetto con l'immane pipa. Sopra, i primi metri percorsi dall'Aurelia dal momento del ritrovamento; il fumo bianco non promette bene... Da notare, in coda, la sagoma dello sportello baule estesa verso il basso per ospitare il serbatoio benzina maggiorato, altro segno distintivo delle prime B20 per le corse. Le successive sette vetture competizione realizzate nel 1952, con carrozzeria in alluminio rimodellata, avranno invece la coda chiusa e i bocchettoni per il rifornimento esterni alla base del lunotto.

Il mistero del "tetto basso"

La Lancia Aurelia B20 GT debutta nel 1951 al Salone di Torino, inventando di fatto la categoria "Gran Turismo" e le sue apparizioni sportive non si fanno attendere. Nello stesso anno infatti, già in aprile, vengono realizzati quattro esemplari da competizione, contraddistinti dai telai # 1005, 1006, 1010 e 1013, e preparate appositamente per la Mille Miglia. Sono identiche alle vetture di serie, tranne per un dettaglio: il terzo tergicristallo fissato sul tetto; subito dopo verranno rimossi i pesanti paraurti e le coppe ruote. La # 1010, in particolare, viene venduta a Giovanni Bracco e targata VC 25466, ed è la stessa auto con cui questi disputerà la Carrera Messicana in novembre. L'Aurelia, nata amaranto perché all'epoca il colore delle vetture da corsa italiane doveva essere genericamente rosso senza una tonalità precisa, corre diverse gare prima dell'estate, poi scompare dalle scene per qualche

mese prima di apparire alla Carrera con il tetto abbassato. L'auto è modificata da un artigiano piemontese, che per coprire i lavori sui lamierati la rivernicia interamente di nero usando un avanzo di vernice usata per dipingere un mezzo funebre, suscitando l'ilarità dello stesso Bracco che da allora la soprannominerà per scaramanzia proprio "il carro funebre".

Nel frattempo l'altra Aurelia "bassa", la quinta e ultima da competizione costruita nel 1951, quella di Felice Bonetto, è consegnata il 23 ottobre, poco prima di volare in Messico. Non esistendo ancora un reparto corse, all'epoca non era raro che i piloti acquistino direttamente le vetture per poi rifarsi coi premi e rivendendole a fine stagione. Dato il poco tempo a disposizione tra acquisto e gara, possiamo supporre che sia la prima Aurelia ad essere prodotta da subito con tetto abbassato, o quantomeno modificata in costruzione sulla base di

quanto sperimentato da Bracco. Ad oggi è difficile stabilire quale sia stato il vero motivo alla base di questa singolare modifica. A un tentativo di riduzione del peso o della resistenza aerodinamica, si può supporre che si fosse aggiunta la necessità di ridurre l'altezza della macchina per facilitare il trasporto aereo verso la gara sudamericana. Come sappiamo, proprio le dimensioni della B20 saranno causa di ritardi e difficoltà di trasporto nel trasferimento da New York. Qualunque sia la vera ragione, sta di fatto che queste vetture saranno di ispirazione per diverse serie sportive della berlinetta torinese, tra cui i sette esemplari competizione con carrozzeria in alluminio totalmente rimodellata realizzati già nel 1952. Di sicuro, è all'Aurelia B20 GT e a Gianni Lancia che dobbiamo l'ingresso della Casa torinese nel mondo delle corse, senza il quale forse non avremmo mai visto vincere le mitiche Fulvia, Stratos, Rally 037 e Delta.

| **ESCLUSIVA MONDIALE** | **Lancia Aurelia B20 GT # 1300**

contro l'auto di Bonetto. Chavez è una personalità in Messico: personaggio molto in vista, tra i più grandi imprenditori sudamericani nonché gran collezionista di auto, ha corso con le migliori auto europee, tra cui la prima Porsche 550 consegnata in centro America, un esemplare di preserie con i colori della Kayser Barelons, la sua azienda di calze da donna, e della Canada Shoes. Il magnate muore nel 1976 e, a seguito della sua morte, l'ultimo dei suoi otto figli, l'unico vagamente interessato alle auto, decide di far modificare l'Aurelia, che all'epoca non ha valore né come auto storica né come usato. La macchina è completamente sverniciata, la guida è convertita da destra a sinistra, invertendo la pedaliera e pasticciando la plancia, poi maldestramente rivestita in vinile per coprire i vecchi fori, e viene rimodellato il frontale per alloggiare dei fari più piccoli, giudicati di aspetto più moderno rispetto ai “fanaloni” con la palpebra delle Aurelia prima serie. Sul nudo alluminio viene passata una mano di primer verde oliva, prima che i lavori siano abbandonati e la vettura nuovamente dismessa.

Pronto, Amsterdam?

Salto in avanti di circa 35 anni: è il 2012 quando negli uffici di “Strada e Corsa”, centro di restauro alle porte di Amsterdam specializzato in vetture sportive italiane, arriva un'e-mail insolita. Tale Tomas Lopez, dal Messico, vorrebbe aggiornare ai regolamenti vigenti una vecchia Aurelia, per correre nelle competizioni locali. La richiesta dapprima è snobbata: non è il tipo di lavoro che si fa di solito da “Strada e Corsa”, e poi l'operazione risulterebbe decisamente antieconomica, sia per gli alti standard di lavoro sia per la necessità di spedire l'auto avanti e indietro dal Messico. Il tizio insiste, allegando alcune foto della macchina; quando le vedono, i restauratori olandesi saltano sulla sedia: è la macchina di Bonetto! Data da tempo per dispersa, la vettura era ritornata agli onori della cronaca quando lo specialista inglese Thornley Kelham aveva ritrovato e restaurato la vettura gemella usata da Bracco. Lennart Schouwenburg, titolare dell'officina, rilancia: risponde a Lopez che non è interessato a fare il lavoro, ma sarebbe disposto ad acquistare la macchina. Il messicano mangia la foglia e capisce di avere qualcosa di prezioso tra le mani. Comincia quindi un estenuante tira e molla lungo cinque anni, durante il quale Lopez ritratta e rilancia il prezzo più volte, inscenando crisi familiari con gli altri sette fratelli, trattative in corso con un altro misterioso restauratore inglese (che poi si scoprirà esse-



HA CORSO POCO
Il vano motore visto dal basso (a sinistra), al momento occupato dal propulsore da 2.5 litri #2505 montato a fine anni '50 da Peredo. Sotto, la zona posteriore col differenziale e i freni entrobordo in bella mostra. Dato l'uso agonistico non molto esteso, la meccanica originale si è conservata in buono stato. Nelle due foto piccole, la placchetta metallica del registro federale automobilistico messicano, con su



re proprio Kelham) e invitando Lennart a vedere la macchina, cosa che avviene con modalità quantomeno bizzarre: lo indirizza in albergo a Città del Messico, lo preleva furtivamente, lo porta nel garage dove tiene parte della collezione e ce lo chiude letteralmente dentro, da solo, per oltre un'ora. Poi lo fa prelevare da un'altra persona e lo fa accompagnare in aeroporto. Convinto della bontà della vettura, e armato di tenacia e portafoglio, l'esperto olandese non molla e alla fine riesce a spuntarla, riportando così la vecchia Lancia al di qua dell'oceano, di nuovo su un volo KLM, dopo ben 66 anni. Al seguito avrebbe dovuto esserci anche il motore due litri originale, che però viene smarrito alla partenza; arriverà qualche settimana dopo.

riportati i numeri di telaio e motore originali, e il certificato di proprietà della vettura intestato al magnate Salvador Lopez Chavez, i cui eredi hanno ceduto l'Aurelia ai titolari di “Strada e Corsa” dopo un'estenuante e rocambolesca trattativa durata ben cinque anni.

Benzina ed estintore

Noi di Automobilismo d'Epoca siamo i primi a vedere l'Aurelia dal momento del suo rientro in Europa. Al nostro arrivo ad Amsterdam i meccanici di “Strada e Corsa” diretti da Jurriaan, fratello di Lennart, sono alle prese col motore 2.5 per cercare di avviarlo per la prima volta e permetterci di fare qualche scatto in movimento; li troviamo ad arneggiare con una tanica di benzina da una parte e un estintore dall'altra: “*Gli ultimi che hanno messo le mani qui sopra sono dei messicani che di Aurelia sicuramente non ne hanno mai vista un'altra*”, ci dicono apprensivi. Dopo qualche tentativo in un'atmosfera carica di emozione, complice la sua proverbiale affidabilità la vecchia coupé parte con un sussulto. Una controllata veloce ai parametri vitali e ci avventuriamo a per-



NARDI
Sotto, il motore originale #1282 (a lato il numero di serie). Grazie anche al kit Nardi (a sinistra il collettore), sviluppava circa 90 Cv, 15 più del motore di serie. Il motore è senza carburatori ma con la sua scatola di aspirazione. A sinistra, sotto, la targhetta e la punzonatura del telaio col numero di serie B20-1300.

SCHEDA TECNICA
LANCIA AURELIA B20 GT I SERIE (1951)

Motore Tipo B20 6 cilindri a V di 60° Alesaggio 72 mm Corsa 81,5 mm Cilindrata 1.991 cc Rapporto di compressione 8,8:1 Potenza 75 Cv a 4.700 giri (telai # 1010 e # 1300 stimata 90 Cv) Coppia 14 kgm a 3.500 giri Distribuzione ad albero a camme centrale, valvole in testa Alimentazione a due carburatori monocorpo Weber 32 DR 7 SP Lubrificazione forzata, carter umido Capacità carter olio 5 litri Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata Impianto elettrico a 12V Dinamo 200 Watt Batteria 48 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio meccanico a quattro velocità posto al retrotreno Rapporti del cambio I 2,86; II 1,84; III 1,24; IV 0,86; RM 3,61 Rapporto al ponte 9/40 Pneumatici 165x400 Cerchi in acciaio **Corpo vettura** Autotelaio a scocca portante Carrozzeria coupé due porte Sospensioni anteriori indipendenti foderi telescopici con all'interno molle elicoidali e ammortizzatori coassiali Sospensioni posteriori indipendenti con bracci diagonali, molle cilindriche, ammortizzatori idraulici sistema Armstrong Freni a tamburo a comando idraulico Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 60 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.660 Carreggiata anteriore 1.280 Carreggiata posteriore 1.300 Lunghezza 4.290 Larghezza 1.540 Altezza 1.360 Peso in ordine di marcia 1.050 kg **Prestazioni** Velocità massima 162 km/h (telai # 1010 e # 1300 stimata oltre 180 km/h)

