



LANCIA AURELIA 1950-2020.

MITO SENZA TEMPO

AUTOMOBILI IN MOSTRA

- APRILIA BILUX Carrozzeria Pinin Farina. (1948)
- AURELIA B10, n. di telaio 2126. (1950)
- AURELIA B12, n. di telaio 2374. (1954)
- AURELIA B20 I Serie, n. di telaio 1404. (1951)
- AURELIA B20 II Serie, n. di telaio 1768. (1952)
- AURELIA B20 II Serie, n. di telaio 1877. (1952)
- AURELIA B20 III Serie, n. di telaio 2660. (1953)
- AURELIA B20S IV Serie, n. di telaio 1218. (1954)
- AURELIA B20 V Serie, n. di telaio 3745. (1956)
- AURELIA B20S VI Serie, n. di telaio 1772. (1957)
- AURELIA B24S Spider, n. di telaio 1002. (1955)
- AURELIA B24S Convertibile, n. di telaio 1598. (1956)
- AURELIA B53 Carrozzeria Viotti, n. di telaio 1003. (1952)
- AURELIA B52 Carrozzeria Bertone, n. di telaio 1074. (1952)
- AURELIA B50 Carrozzeria Pinin Farina, n. di telaio 1225. (1951)
- AURELIA B50 Carrozzeria Pinin Farina, n. di telaio 1206. (1951)
- AURELIA B50 Carrozzeria Balbo, n. di telaio 1016. (1952)
- FLORIDA II Carrozzeria Pinin Farina. (1957)

APRILIA BILUX Carrozzeria Pinin Farina (1948)

La carrozzeria Pinin Farina dal 1946 al 1949 realizza alcuni esemplari su meccanica Aprilia, denominati Bilux. La linea fluida, con i parafanghi solo lievemente accennati e quasi incorporati nella carrozzeria, preannuncia la nuova Lancia: l'Aurelia. Meccanica Aprilia 1500.

Motore 4 cilindri a V stretto. Cilindrata 1.486 cc. 48 cv.

AURELIA B10, n. di telaio 2126 (1950)

La nuova berlina Lancia viene presentata al Salone dell'auto di Torino nella primavera del 1950. Si chiama Aurelia, unito alla sigla B10 che si riferisce al numero del progetto costruttivo. Verrà prodotta in 5.451 esemplari tra il 1950 e il 1953.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 1.750 cc. 56 cv.

AURELIA B12, n. di telaio 2374 (1954)

Nasce la nuova berlina Aurelia B12. La carrozzeria viene rivisitata e la meccanica rinnovata, con un aumento della cilindrata. Sono novità anche la fusione del blocco cilindri, i supporti dell'albero motore e il filtro dell'olio. Sul frontale compaiono i fendinebbia e la parte posteriore si fa più pronunciata. Realizzata in 2.400 esemplari tra il 1954 e il 1955.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 2.266 cc. 87 cv.

AURELIA B20 I Serie, n. di telaio 1404 (1951)

Coupè due porte destinata a soddisfare il nascente segmento di mercato delle "Gran Turismo". La vettura era quasi imbattibile soprattutto nelle corse in salita, grazie alla notevole coppia del suo motore sei cilindri. Realizzata in 498 esemplari tra il 1951 e il 1952.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 1.991 cc. 75 cv.

AURELIA B20 II Serie, n. di telaio 1768 (1952)

L'auto subisce modifiche alla carrozzeria e il cruscotto ridisegnato ospita ora il contagiri. La linea della fiancata culmina in un terminale a pinna più pronunciato. Viene inoltre incrementata la potenza, con l'aumento del rapporto di compressione. Realizzata in 673 esemplari tra il 1952 e il 1953.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 1.991 cc. 80 cv.

AURELIA B20 II Serie, n. di telaio 1877 (1952)

L'auto esposta ha partecipato alla Mille Miglia del 1953 nella configurazione attuale. La carrozzeria ha subito un aggiornamento anche nei paraurti, che sono adesso privi dei rostri presenti nella serie precedente. In questa versione i freni vengono maggiorati.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 1.991 cc. 80 cv.

AURELIA B20 III Serie, n. di telaio 2660 (1953)

Nel 1953 è presentata la nuova coupè, con sostanziali modifiche alla carrozzeria. La meccanica subisce importanti variazioni, con aumento di corsa e alesaggio; sono novità anche il profilo dell'albero a cammes, il carburatore e le fusioni del blocco motore e delle testate. Viene allungato il rapporto al ponte, consentendole una velocità massima di 185 Km/h. Realizzata in 720 esemplari tra il 1953 e il 1954.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 2.451 cc. 118 cv.

AURELIA B20S IV Serie, n. di telaio 1218 (1954)

Vengono eseguite lievi modifiche esterne, come l'inserimento del faro di retromarcia e dello spruzza vetri. Nuova è la sospensione posteriore, ora a ruote semi indipendenti tipo "De Dion". Dal 1955 sono presenti i cristalli polarizzati ed è disponibile la guida a sinistra. Le vetture così equipaggiate sono identificate dal suffisso "S", che precede la numerazione del telaio. Realizzata in 1.000 esemplari tra il 1954 e il 1955.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 2.451 cc. 118 cv.

AURELIA B20 V Serie, n. di telaio 3745 (1956)

La carrozzeria rimane inalterata, è differente la colorazione del cruscotto e vengono introdotti nuovi strumenti Jaeger. Scompare il faro di retromarcia. Cambiano i copri mozzi delle ruote. Il motore viene depotenziato, con la riduzione della velocità massima. I ceppi dei freni sono più grandi; il comando della frizione è idraulico. Realizzata in 299 esemplari nel 1956.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 2.451 cc. 110 cv.

AURELIA B20S VI Serie, n. di telaio 1772 (1957)

Si aggiungono i deflettori ai vetri laterali, viene eliminato il baffo cromato al centro del cofano. La meccanica rimane sostanzialmente invariata, ma vengono rinforzate le balestre posteriori e vengono apportate nuove modifiche ai freni anteriori. Realizzata in 621 esemplari tra il 1957 e il 1958.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 2.451 cc. 112 cv.

AURELIA B24S Spider, n. di telaio 1002 (1955)

L'auto esposta fu presentata al Salone dell'auto di Bruxelles del 1955, come novità assoluta di Casa Lancia. Queste le novità: parabrezza panoramico con montanti arretrati, paraurti in due sezioni, portiere prive di vetri ascendenti e maniglie, cofano basso e rastremato, pinne appena accennate. Meccanica della B20 IV Serie con riduzione del passo di 20 cm. Realizzata in 240 esemplari nel 1955.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 2.451 cc. 118 cv.

AURELIA B24S Convertibile, n. di telaio 1598 (1956)

Al Salone dell'auto di Torino del 1956 viene presentata la B24, che ha subito un sostanziale restyling, diventando più confortevole, ma meno aggressiva. Ora si chiama "Convertibile". La meccanica usufruisce delle modifiche della B20 V Serie. Realizzata in 521 esemplari dal 1956 al 1958.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 2.451 cc. 110 cv.

AURELIA B53 Carrozzeria Viotti, n. di telaio 1003 (1952)

Pianale ed organi meccanici consegnati dalla Casa alla Carrozzeria Viotti nel 1952 per la realizzazione di una "Giardinetta", nome registrato da Vittorino Viotti per identificare una station wagon, ed entrato nell'uso comune. L'auto è caratterizzata dalle portiere ricoperte da pannelli in legno. Meccanica della berlina B21. Realizzata in 58 esemplari.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 1.991 cc. 70 cv.

AURELIA B52 Carrozzeria Bertone, n. di telaio 1074 (1952)

Pianale e meccanica consegnati dalla Casa alla Carrozzeria Bertone a fine 1951 per la realizzazione di una coupè da esporre al Salone dell'Automobile di Torino del 1951. Meccanica della berlina B21. Realizzata in modello unico.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 1.991 cc. 70 cv.

AURELIA B50 Carrozzeria Pinin Farina, n. di telaio 1225 (1951)

Pianale e meccanica consegnati dalla Casa alla Carrozzeria Pinin Farina nel 1951 per la realizzazione di una cabriolet speciale, che risulta essere l'unica ancora esistente. L'auto fu consegnata alla Principessa Furstin von Bismarck. Meccanica della berlina B10. Realizzata in pochissimi esemplari.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 1.750 cc. 56 cv.

AURELIA B50 Carrozzeria Pinin Farina, n. di telaio 1206 (1951)

Pianale e meccanica consegnati dalla Casa alla Carrozzeria Pinin Farina a metà 1951 per la realizzazione della cabriolet di serie. Venduta dalla Concessionaria Minetti di Milano. Meccanica della berlina B10. Realizzata in circa 250 esemplari.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 1.750 cc. 56 cv.

AURELIA B53 Carrozzeria Balbo, n. di telaio 1016 (1952)

Pianale e meccanica consegnati dalla Casa alla Carrozzeria Balbo, che nel 1952 realizza uno dei primi disegni di Francesco Scaglione. Il famoso designer sembrerebbe essersi ispirato a questa sua creazione nel tracciare le linee del padiglione posteriore della Giulietta Sprint. Meccanica della berlina B21 con la modifica Nardi ai collettori di aspirazione. Realizzata in modello unico.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 1.991 cc. 70 cv.

FLORIDA II Carrozzeria Pinin Farina (1957)

Nel 1957 la Carrozzeria Pinin Farina trae ispirazione dalla propria precedente creazione, la Florida, per realizzare la Florida II, il prototipo della futura Flaminia Coupè che entrerà in produzione nel 1959.

Meccanica della Flaminia berlina. Per diverso tempo l'auto esposta fu utilizzata personalmente dal fondatore della Carrozzeria Pinin Farina, Battista Pinin Farina. Realizzata in modello unico.

Motore 6 cilindri a V di 60°. Cilindrata 2451 cc. 98 cv.