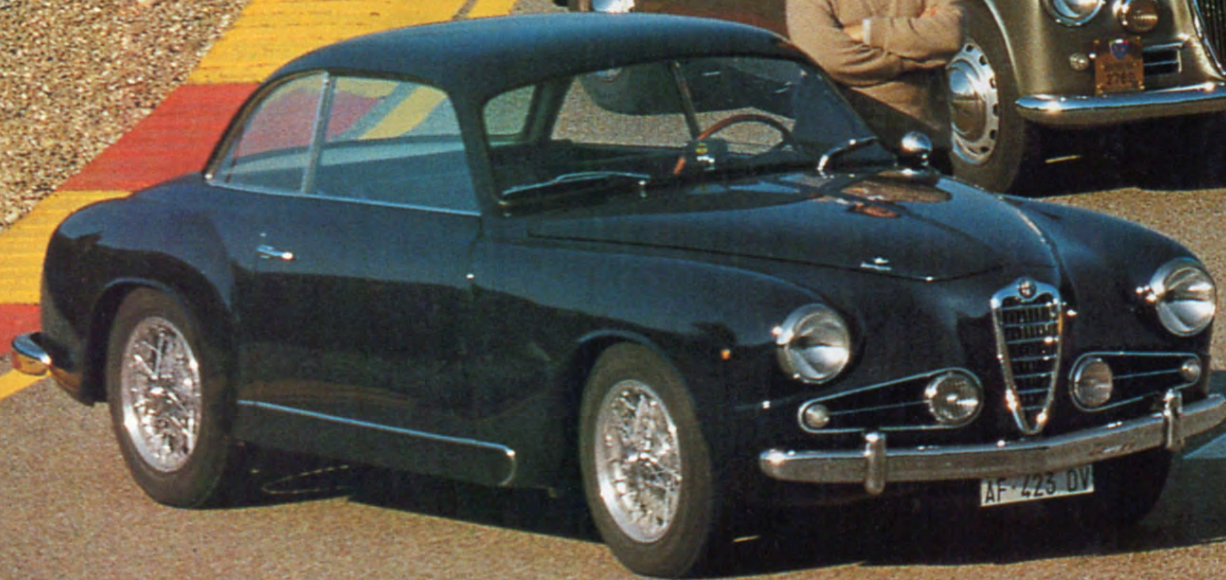


LA COUPÉ DEL VICINO

PORSCHE «356 A CARRERA»

LANCIA AURELIA «B20»

ALFA ROMEO «1900 SS»



Alla fine degli anni Cinquanta, quando si affiancavano al semaforo o si incontravano su strada, queste sei coupé davano origine ad appassionanti duelli: erano rivali e rivali si consideravano i rispettivi piloti, poco disposti ad accettare la superiorità dell'avversario.

Quale era in realtà la migliore? Oggi possiamo stabilirlo con un incontro amichevole: i proprietari si scambiano le vetture e diventano giudici delle auto rivali

di Gianluigi Vignola, foto di Massimo Campi



IL GIAGUARO E IL BISCIONE

In primo piano, la Jaguar «XK 150», seguita a ruota dall'Alfa Romeo «1900 Super Sprint».

Se ci fosse la possibilità di salire sulla macchina del tempo e di fermarsi al 1957, potremmo chiederci, per esempio, quale coupé sportiva, usualmente impiegata nelle competizioni, dotata di un bel motore, ma anche confortevole e adatta ai lunghi viaggi, avremmo preferito. Quell'anno è infatti l'unico nel quale è possibile trovare vetture che rispondono ai nostri desideri prodotte contemporaneamente da sei marche di indiscusso prestigio: Alfa Romeo, Aston Martin, Jaguar, Lancia, Mercedes e Porsche. Per scegliere quale acquistare, disponendo di una somma variabile tra i tre e gli otto milioni di lire di allora, occorre recarsi dai concessionari delle rispettive marche per poter provare tutte e sei le vetture in condizioni di utilizzo stradale. Noi le abbiamo provate oggi, 42 anni dopo, sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino, nei pressi dell'aeroporto della Malpensa, in una magnifica e fredda giornata di so-

le. Scopo della prova è quello di far guidare ognuna delle sei vetture dai piloti delle altre e di far compilare da ciascuno una scheda di valutazione al termine del test. Naturalmente, il proprietario è escluso dalla prova, perché, come è facile immaginare, darebbe un giudizio fuorviante sull'oggetto della propria passione. Per fornire un parere obiettivo, i protagonisti della nostra prova hanno avuto l'opportunità di effettuare almeno tre giri del circuito di Vizzola con ciascuna delle

l'epoca avrebbe permesso al potenziale cliente. Per rendere più realistica la valutazione, abbiamo evidenziato la differenza di prezzo che le vetture avevano nel 1957, scoprendo così che una Lancia «Aurelia B20» e un'Alfa Romeo «1900 SS» oggi costerebbero un'ottantina di milioni, l'Aston Martin «DB2/4» più di 135 e la Mercedes «300 SL» (la «Ali di Gabbiano») ben 250.

Ma vediamo una ad una le sei sfidanti. La Lancia presentò l'«Aurelia B20» nel 1951. Questo modello, rispetto alle altre vetture della nostra prova, dispone della solu-

1957: viaggio nel passato

auto. Le prove sono durate più del previsto perché alcuni proprietari hanno accettato di far guidare la propria vettura agli altri solo in loro presenza. Una forma di gelosia, insomma, comprensibile solo per un vero appassionato.

Per prima cosa, abbiamo raccomandato ai piloti di non cedere alla tentazione della pista e di tenere un'andatura turistica, l'unica che il concessionario del-

zione meccanica più innovativa: il cambio è infatti sull'asse posteriore e i tamburi dei freni sono al centro, a ridosso del differenziale. Proprio questa caratteristica, dalla quale deriva un'ottimale distribuzione dei pesi, consente a questo modello di eccellere in corsa nella categoria Gran Turismo, entrando nella storia con il secondo posto assoluto di Bracco-Maglioli alla Mille Miglia del 1951.

Più tradizionale la meccanica dell'Alfa Romeo «1900 SS» che, pur riprendendo il classico schema con motore anteriore e trazione posteriore con assale rigido, beneficia però della distribuzione a doppio albero a camme in testa. La carrozzeria Superleggera interamente in alluminio, che appoggia su un telaio tubolare, è opera della milanese Touring.

Diversa l'origine della Jaguar «XK 150», ultima erede della dinastia «XK» creata da William Lyons nel 1949 con la «120» (l'esemplare della nostra prova è messo a disposizione da un socio del Jaguar Club Italia). Il telaio è a longheroni, separato dalla carrozzeria, una tecnica che porta a una complicazione produttiva e a un costo industriale insostenibile già negli anni Cinquanta. Degno di nota, tipico di molte meccaniche d'Oltremarica, il con-

TUTTA LA GRINTA DI DAVID BROWN

La «DB2/4» racchiude in sé il fascino e la sportività delle vetture create da David Brown, il patron dell'Aston Martin negli anni 50.





LA COUPÉ GRANDI FIRME

Inconfondibile il profilo della Lancia «Aurelia B20», nata dalla matita di Pinin Farina. Il motore a sei cilindri a V è opera di Francesco Di Virgilio.

trasto tra alcune soluzioni innovative, quali i freni a disco sulle quattro ruote e le barre di torsione per le sospensioni anteriori, con il ponte posteriore rigido poggiato ancora su balestre: roba d'anteguerra.

L'Aston Martin «DB 2/4» viene presentata al «London Motor Show» del 1955 e può essere definita come la prima Aston Martin di serie. Telaio tubolare, motore a sei cilindri con doppio albero a camme in testa e un innovativo portellone posteriore ne fanno una delle sportive più pratiche e potenti. La «DB 2/4» partecipa alla 24 Ore di Le Mans e alla Mille Miglia del 1951 conquistando il primo posto di categoria.

La Mercedes «300 SL», sia per il prezzo (all'epoca costava tre volte la Jaguar «XK 150»), sia per il fatto di essere progettata per le competizioni, costituisce un discorso a parte. Gli ingegneri tedeschi fanno di questa vettura un vero e proprio laboratorio sperimentale viaggiante ed esitano soltanto nell'adozione dei freni a disco, nel cui futuro non credono. Questo dettaglio non impedisce ai prototipi della coupé di Stoccarda, nati per le competizioni, di vincere una quantità impressionante di gare, dalla 24 Ore di Le Mans alla Carrera Panamericana. Max Hoffman, l'importatore Mer-

cedes di New York, ne è così entusiasta da dichiararsi pronto a venderne almeno un migliaio se soltanto la Casa si decidesse a metterla in produzione. Così avviene, e la «300 SL» è presentata, con un successo senza precedenti, al «New York Motor Show» del 1954.

Quando invece Ferry Porsche, nel marzo del 1948, sottopone al primo collaudo il prototipo 356.001 non può certo immaginare che quel modello sarebbe stato prodotto con continuità per ben 17

anni. La versione scelta per il nostro test è la «Carrera 1600 GS De Luxe», una delle «356» più ambite dai collezionisti. Nelle competizioni la «piccola» Porsche ha poche rivali: dalla Liegi-Roma-Liegi al Rallye des Alpes alla Mille Miglia del 1953, la compatta coupé tedesca dà molto filo da torcere anche a modelli di cilindrata superiore.

Leggete i risultati della nostra prova in pista a pagina 70



IL GABBIANO APRE LE ALI

Sopra, la Mercedes «300 SL», soprannominata «Ali di Gabbiano» per la caratteristica apertura delle portiere verso l'alto.

TUTTO DIETRO

Nata da una costola del «Maggiolino», del quale mantiene l'impostazione meccanica, la «356» si è via via evoluta nel corso degli anni. La versione «Carrera» è la più sportiva.





CON L'ABITO LEGGERO

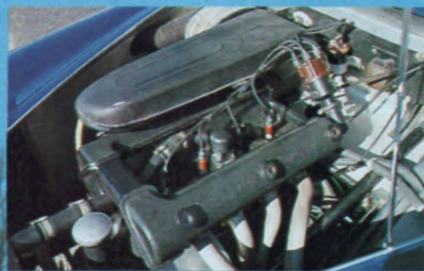
La meccanica dell'Alfa «1900», potenziata e migliorata, ha fatto da base alla «Super Sprint», la cui carrozzeria, in alluminio, è stata vestita dalla milanese Touring.



Franco Giuffrida

«L'ho comprata tutta a pezzi...»

Da quando la sua attività di editore è divenuta meno frenetica, può dedicarsi con maggiore impegno a questa passione trasmessagli dal padre. Nel 1989, quando un appassionato ferrarese gli ha parlato di una «1900 SS» che aveva reimportato smontata dalla Francia, non ha resistito alla tentazione di riportarla in vita, nella sua livrea originale blu cobalto, malgrado la difficoltà. Impegnato nelle gare di regolarità, non riesce a salire sul podio, poiché, come egli stesso confessa, si sente più attratto dal piacere della guida piuttosto che dall'uso maniacale del cronometro.



Alfa Romeo 1900 SS «Capisci subito che ha un'anima»

Ramella

«Questa elegante, classica, sportiva e filante coupé diverte alla guida e fa sentire a proprio agio pilota e passeggeri, con i suoi interni curati, sobri e di buon gusto. Finalmente una vettura con l'anima. Il motore è un po' rumoroso, ma lo sterzo è preciso e i freni efficaci, anche se faticosi».

Romagnoli

«Lo sterzo leggero come una piuma e i freni sempre all'altezza rendono la guida piacevole e si vorrebbe poter proseguire la prova. Generoso il motore, tra sussulti e colpi di tosse come ci si aspetta da un'auto che va verso la cinquantina. Gli interni non sono all'altezza della carrozzeria del maestro Pininfarina: i pochi ed essenziali comandi non concedono nulla al lusso».

Testa

«Ineccepibili la tenuta di strada e il comportamento neutro di questa "1900 SS": in rettilineo come in curva, il retrotreno a ponte rigido non è sicuramente confortevole sui fondi sconnessi, ma in pista, con l'asfalto liscio, fa sembrare l'auto incollata alla strada. Di estrema funzionalità e semplicità gli interni,

che rendono ancora più piacevole la guida di questa berlinetta dalla linea filante e fortemente italiana».

Valseriati

«La guida richiede attenzione, e rumori sospetti in curva inducono alla cautela. Il motore dal suono pieno, lo scarico aperto e la corsa lunga non bastano a garantire prestazioni eccellenti. Completa e di facile lettura la strumentazione, piacevoli gli interni e curate le finiture. Un'auto da trattare con garbo, da indossare con attenzione. La linea invita all'ammiccamento ed alla simpatia, ma per divertirsi occorre spingere sul gas».

Vignola

«Non occorre essere dei piloti professionisti per sentirsi a proprio agio con questa coupé dal comportamento sincero e prevedibile che si fa condurre docilmente per la pista, con grande divertimento, senza necessità di correre eccessivi rischi. Il volante Nardi e il pomello di alluminio, entrambi accessori d'epoca, sono perfetti nell'abitacolo sportivo ed elegante come si conviene ad una vera Alfa Romeo. La "SS" coniuga le linee eleganti delle Alfa anni Cinquanta con un'impostazione moderna del motore».

Dicono di lei



L'Oscar a Stoccarda

Per sapere quale coupé sportiva avrebbero acquistato nel 1957 i protagonisti della nostra prova, è stato necessario analizzare tutte le schede compilate al termine di ogni prova di guida e fare la media dei voti assegnati per ogni argomento. Un metodo che ha permesso di superare eventuali orientamenti di gusto e di preferenza personale, consolidando l'opinione d'insieme dei sei protagonisti di questa prova. Una sorta di giudizio di un appassionato virtuale, in grado di amare senza pregiudizi le italiane, le inglesi e le tedesche. La

persona ideale, insomma, da inviare nel passato con la nostra macchina del tempo. Non son bastati, alla bella «DB2/4», il miglior punteggio ottenuto per gli interni e il rispetto per il marchio a mitigare le difficoltà incontrate nella guida e soprattutto nell'uso dei freni, forse non propriamente a punto.

Del resto, nemmeno la «XK», regina di Coventry, ha ottenuto il miglior punteggio complessivo, a causa forse di una caratteristica comune alle inglesi e che consiste nel diverso modo di affrontare un viaggio o la pista. Quest'ultimo ter-

reno è sicuramente più impegnativo e richiede anni di frequentazione. Come ci si può aspettare, l'«Aurelia», forse la più classica delle Lancia, ha ricevuto consensi unanimi per la purezza della linea, la classe degli interni e il piacere di guidarla. Se la prova fosse stata condotta su strada panoramica il risultato avrebbe potuto essere differente.

Abbiamo esitato ad accettare nel test la «300 SL», nel timore che a causa delle prestazioni eccellenti, del prezzo d'acquisto elevato e del valore economico attuale, risultasse poco confrontabile con

La pagella

- 1° Porsche «356 A Carrera»
- 2° Alfa Romeo «1900 SS»
- 3° Mercedes «300 SL»
- 4° Lancia «Aurelia B20»
- 5° Jaguar «XK 150»
- 6° Aston Martin «DB2/4»

| | Alfa Romeo «1900 SS» | Aston Martin «DB2/4» | Jaguar «XK 150» | Lancia «Aurelia B20» | Mercedes «300 SL» | Porsche «356 A Carrera» |
|-------------------------|----------------------|----------------------|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------------|
| Motore e prestazioni | 7,6 | 7,2 | 7,4 | 7 | 8,4 | 8,2 |
| Comportamento su strada | 7,8 | 6,4 | 8 | 7,4 | 6,8 | 8,6 |
| Freni | 7,6 | 5,8 | 7,2 | 6,6 | 6,8 | 7,4 |
| Posto guida e comandi | 7,2 | 7 | 6,8 | 7,4 | 7,6 | 7,2 |
| Abitacolo | 7,2 | 8,2 | 7,3 | 7,8 | 7,8 | 6,8 |
| Linea | 7,8 | 7,2 | 7 | 8 | 8,4 | 7,4 |
| Divertimento di guida | 8 | 6,4 | 5,8 | 7 | 7 | 9 |
| Media dei voti | 7,6 | 6,9 | 7,1 | 7,3 | 7,5 | 7,8 |





GIUDICI IN CIRCUITO

Le sei coupé
del confronto
in parata sulla
pista Pirelli
di Vizzola
Ticino (Varese).

A destra,
uno scambio
di impressioni
fra i piloti
durante
la compilazione
delle schede
con i giudizi.



| Modello | 1900 SS | DB2/4 | XK 150 | Aurelia B20 | 300 SL | 356 A Carrera |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Anni di produzione | 1954-58 | 1953-59 | 1957-60 | 1953-58 | 1954-57 | 1957-59 |
| Motore | 4 cil. in linea | 6 cil. in linea | 6 cil. in linea | 6 cil. a V | 6 cil. in linea | 4 cil. boxer |
| Cilindrata cm ³ | 1975 | 2922 | 3442 | 2451 | 2996 | 1587 |
| Alesaggio x corsa mm | 84,5x88 | 83x90 | 83x106 | 78x85,5 | 85x88 | 87,5x66 |
| Rapporto di compressione | 8:1 | 8,2:1 | 8:1 | 8:1 | 9,5:1 | 9,5:1 |
| Potenza CV/giri | 115/5500 | 165/5000 | 210/5000 | 118/5300 | 240/6400 | 105/6500 |
| Distribuzione | 2 alb. in testa | 2 alb. in testa | 2 alb. in testa | 1 alb. centrale | 1 alb. in testa | 2 alb. in testa |
| Alimentazione | 2 carb. | 2 carb. SU | 2 carb. SU | 2 carb. | iniezione mecc. | 2 carb. |
| Cambio | 5 marce | 4 marce | 4 marce | 4 marce | 4 marce | 4 marce |
| Sospensioni anteriori | indipendenti | indipendenti | indipendenti | indipendenti | indipendenti | indipendenti |
| Sospensioni posteriori | ponte rigido | ponte rigido | ponte rigido | indipendenti* | indipendenti | indipendenti |
| Freni | a tamburo | a disco | a disco | a tamburo | a tamburo | a tamburo |
| Lunghezza mm | 4405 | 4305 | 4490 | 4370 | 4520 | 3950 |
| Larghezza mm | 1630 | 1650 | 1640 | 1550 | 1790 | 1670 |
| Passo mm | 2630 | 2525 | 2590 | 2660 | 2400 | 2100 |
| Peso a vuoto kg | 1100 | 1180 | 1346 | 1150 | 1160 | 940 |
| Consumo l/100 km | 14 | 12,5 | 15 | 12,7 | 15 | 11,5 |
| Velocità massima km/h | 180 | 193 | 198 | 180 | 220 | 200 |
| Prezzo all'epoca in lire | 2.885.000 | 4.300.000 | 3.255.000 | 2.862.000 | 9.223.000 | 3.680.000 |
| Prezzo attualizzato in lire | 86.550.000 | 129.000.000 | 97.650.000 | 85.860.000 | 276.690.000 | 110.400.000 |

*Ponte De Dion dalla IV serie (1954)

SUCCESSO MERITATO

La «356 Carrera» ha trovato consensi tra tutti i piloti per la facilità con cui si lascia condurre e per il divertimento che procura nella guida.



gli altri modelli. I nostri collaudatori hanno invece dimostrato una glaciale obiettività, assegnandole soltanto la palma per le prestazioni del motore, per il posto guida e per la linea della carrozzeria. Riserve per il divertimento di guida e per il comportamento su strada, a dispetto dell'aria estasiata che avevano mentre erano alla sua guida. Giudizi eccellenti, sotto tutti gli aspetti, ha ricevuto l'Alfa «1900 SS», insuperata per l'equilibrio tra tenuta di strada, prestazioni, purezza della linea e sobrietà degli interni. Ma, soprattutto, ha colpito per la naturalezza con cui si è fatta condurre. Esitazione c'è stata anche per l'inserimento nella rosa della Porsche «356 A Carrera», poiché la modesta cilindrata avrebbe potuto penalizzarne la valutazione. Avevamo torto. All'unanimità è stata giudicata la più divertente in assoluto, ricevendo votazioni medie elevate in molte voci. Solo gli interni, giudicati troppo simili a quelli del «Maggiolino», sono stati considerati inadatti a una vettura sportiva. □