

Lancia D 50

Tecnici e stilisti per caso

Guido Rosani

La monoposto D 50 non ha avuto carrozzieri perché la presenza della Lancia in F1 è stata voluta da Gianni Lancia con la massima segretezza. Lui voleva competere con la Mercedes nelle corse per assicurare una migliore quota di mercato alle vetture di serie.

La D 50 presentava parecchie soluzioni inedite, molte delle quali sono state poi riprese negli anni successivi dagli altri costruttori: per questo, Gianni Lancia ha voluto la segretezza, a differenza delle Sport, che erano state carrozzate da Pininfarina: la D 20 in alluminio, la D 20 Berlinetta, la D 24, la D 25.

Guido Rosani, notissimo studioso e appassionato di cose Lancia, è autore del bellissimo "D 24 e le Lancia Sport", un autentico esempio di ricerca storiografica. Legato alla Casa torinese anche per ragioni familiari, ha curato la ricostruzione di alcune Lancia D 24 e D 50, realizzate con particolari originali e con i disegni della Casa.

Noto appassionato, giornalista e pilota di motociclette, è stato anche direttore sportivo della Ferrari insieme a Daniele Audetto.

Lavora da tempo a un'importante ricerca sulla Lancia D 50.

I disegni più vecchi che ho trovato in archivio risalgono al 20 ottobre 1953. Il 20 gennaio 1954, Gianni Lancia presentò i due nuovi piloti, Alberto Ascari e Gigi Villorosi, insieme al modello in scala 1:5 per la galleria del vento. Le prove nella galleria del vento del Politecnico di Torino erano state svolte nei giorni attorno a Natale.

Le ruote del modello potevano girare, ma la galleria del Politecnico non era attrezzata per far girare le ruote quindi i risultati si potevano tranquillamente buttare via. In galleria vennero provate diverse soluzioni di griglia anteriore perché uno dei problemi più gravi nei circuiti erano i giornali che le vetture raccoglievano in pista e andavano a ostruire il radiatore.

Tra le varie soluzioni c'era anche quella di mettere delle seghette con denti da legno orientati verso in avanti e fissati in quadratura, ma quella che è risultata più efficiente è stata la rete da conigli, quella rete di filo



La Lancia D50 di Alberto Ascari al debutto, a Barcelona Pedralbes, GP Spagna, 20 ottobre 1954. L'inquadratura dall'alto permette di notare il passo piuttosto corto (2.250 mm), la larghezza dell'abitacolo, in cui l'albero di trasmissione passava sulla sinistra del pilota, i serbatoi esterni nell'interasse, caratteristica unica di questa vettura. Ascari, a Pedralbes, ottenne la pole, conquistò il giro più veloce, fu al comando nei primissimi giri. Diede tutto all'inizio, ben sapendo che la sua corsa sarebbe durata poco: si ritirò al giro 10 di 80.



Collaudo all'Aeroporto di Caselle (Torino). Non esistendo la telemetria, Alberto Ascari si è sdraiato nella scolina per vedere di persona il funzionamento delle sospensioni anteriori mentre Gigi Villoresi sta guidando per la prima volta la D50.

molto sottile esagonale con circa 15 millimetri di diametro del foro che frammentava il giornale e quindi minimizzava il problema.

Il 21 febbraio 1954 la vettura è stata provata in pista. La carrozzeria è stata costruita, senza disegni, con l'aiuto dei battilastra della Pininfarina che andavano a lavorare in Lancia fuori del normale orario di lavoro. Telaio e carrozzeria sono nate in contemporanea: la carrozzeria rispecchia puntualmente le misure del motore, che era inclinato in pianta di 8° e quindi aveva una superficie frontale leggermente superiore alla sezione maestra del motore stesso.

La carrozzeria non doveva essere verniciata, ma anodizzata presso la ditta Lattes, che era vicina allo stabilimento Lancia e aveva vasche di anodizzazione sufficienti ad accogliere i lavorati della carrozzeria. Ne era risultato un rosso cardinalizio veramente orribile, che per di più segnava tutte le saldature. Si è così deciso di verniciare come al solito.

La vettura era molto interessante per diversi aspetti: quello più evidente erano i serbatoi laterali, ideati da Gianni Lancia sulla base della sua esperienza aeronautica. In teoria, avrebbero dovuto evitare le interferenze aerodinamiche tra il rotolamento della ruota anteriore e quello della ruota posteriore. Questo non si è potuto verificare in galleria del vento, ma questa architettura, assieme alla seduta del pilota quasi per terra grazie all'albero di trasmissione che passava sulla sinistra, ha

permesso di avere una sezione maestra particolarmente ridotta.

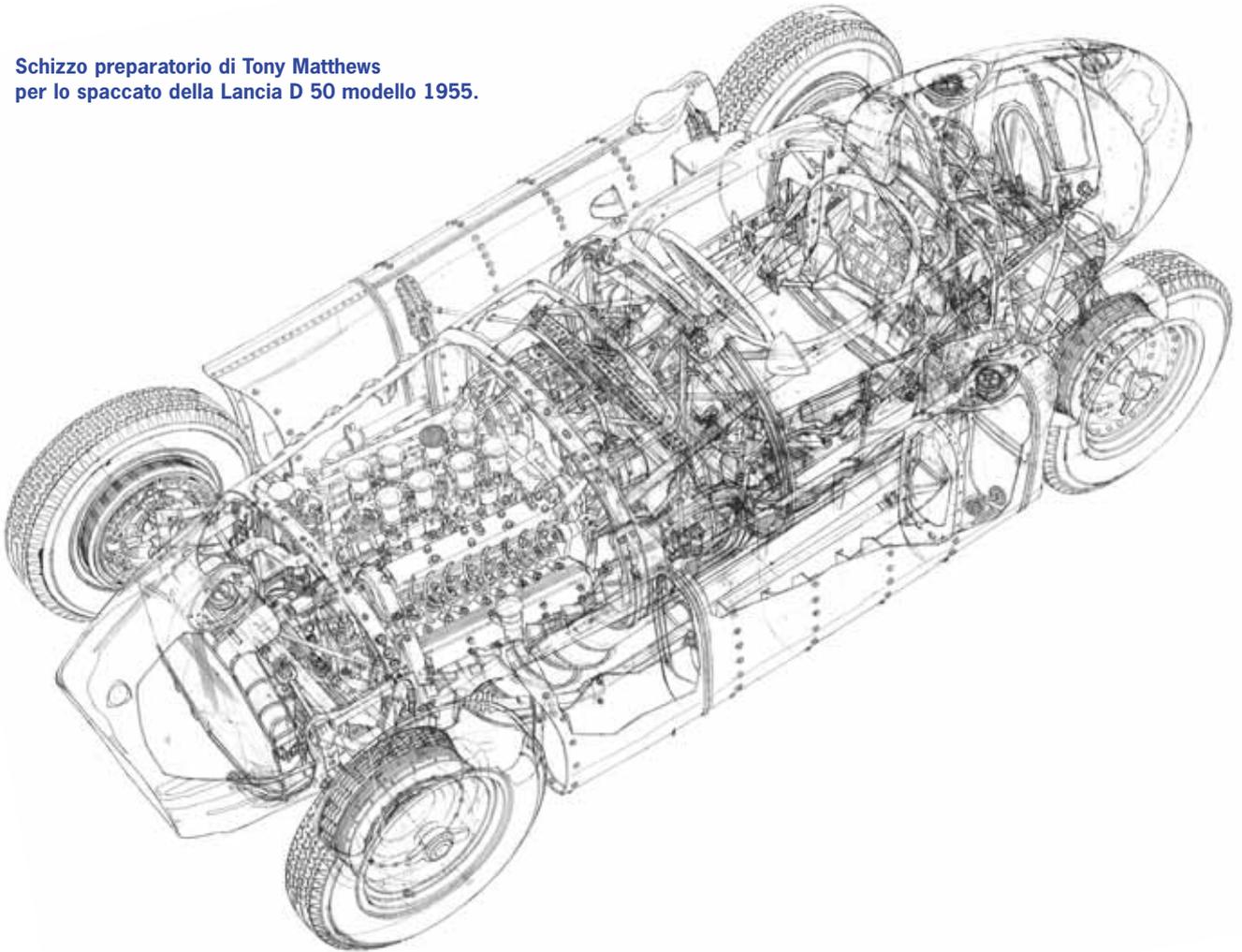
La vettura era stata progettata in due versioni: trazione posteriore e trazione integrale. Entrambe le versioni, a livello di progetto, sono state portate avanti in parallelo e sono state costruite anche alcune componenti dei gruppi della trazione integrale, ma poi la giusta preoccupazione per la lunghezza della preparazione e messa a punto della trazione integrale hanno fatto ripiegare sulla prima soluzione.

La trazione integrale aveva un contralbero di ritorno dal cambio, sul lato sinistro arrivava la trasmissione dal motore al cambio, sul lato destro ripartiva con una seconda coppia conica un albero di trasmissione parallelo all'asse che finiva con un differenziale anteriore accompagnato da una ruota libera. Era un sistema abbastanza strano, ma con un po' di messa a punto poteva anche funzionare perché quando si schiacciava l'acceleratore si disinnestava la trazione anteriore.

Nella soluzione che poi ha visto la luce, il cambio era munito di preselettore idraulico: si innestava la marcia voluta azionando la frizione. L'innesto non era azionato idraulicamente dalla forza del piede, ma c'era una pompa apposita che permetteva di lavorare ad alta pressione quindi di ridurre i tempi di innesto marcia. Questo sistema richiedeva l'adozione di sincronizzatori e questi avevano una vita abbastanza breve.

Funzionava piuttosto bene, ma i piloti hanno preferi-

Schizzo preparatorio di Tony Matthews
per lo spaccato della Lancia D 50 modello 1955.



FANGIO E LA FRIZIONE DELLA D 50

La D 50 conservata nel Museo Lancia era stata rimessa in condizione di marcia e portata, negli anni Settanta, a Monthl ry per un evento dedicato ai grandi piloti del passato, nel quale sarebbe stata guidata da Fangio.

Ho assistito alla prova prima del trasporto in Francia e ho visto che, come prevedibile, la frizione tra due dischi non

guarniti di alluminio si era rovinata per cui   stata sostituita con dischi sinterizzati moderni.

Come Fangio   salito in macchina a Monthl ry, si   rivolto al meccanico che aveva accompagnato la vettura e gli ha detto: *“Luciano tu hai cambiato la frizione”*. E questo quindi anni dopo che aveva guidato la Lancia Ferrari nel 1956.



La partenza del GP di Monaco, 22 maggio 1955. Alla curva del Gasometro, Ascari, sulla Lancia D50 numero 26,   subito dietro le Mercedes di Juan Manuel Fangio (2) e Stirling Moss (6). Le Mercedes si ritirarono e Ascari, al comando senza saperlo, vol  in mare al giro 81 di 100.



Durante uno dei primi collaudi all'aeroporto di Caselle, Gianni Lancia si avvicina ad Alberto Ascari per sentire le sue impressioni. Ascari ha un'espressione mista, reverenziale, ma preoccupata.



Alberto Ascari vince il GP di Napoli sul Circuito di Posillipo, 8 maggio 1955. Sui 246 km della gara, le Lancia di Ascari e Villoresi ebbero quali unici avversari Jean Behra e Luigi Musso sulle Maserati 250.

to un sistema di azionamento ordinario a leva così erano ben sicuri di essere arrivati all'innesto definitivo. È particolarmente interessante la soluzione adottata per il cambio posteriore, che si basava sulla tradizione progettuale Lancia, fin dagli anni Venti, di raggruppare i gruppi meccanici. Per esempio, se si riusciva a integrare la scatola guida con il corpo del motore, si diminuivano gli attacchi sul telaio con conseguenti problematiche di supporti e complicazioni varie.

Nella D 50 il gruppo posteriore raccoglie: coppia conica (interessante perché era una dentatura tipo zero, ma questo è un dettaglio squisitamente tecnico), cambio, differenziale con autobloccante sia ZF che Lancia, giunti cardanici con semiassi scorrevoli. Il cambio era anche il supporto integrale della sospensione posteriore: in pratica, la balestra era supportata dal cambio, il perno del ponte De Dion che regolava le oscillazioni era anche quello situato sulla scatola cambio.

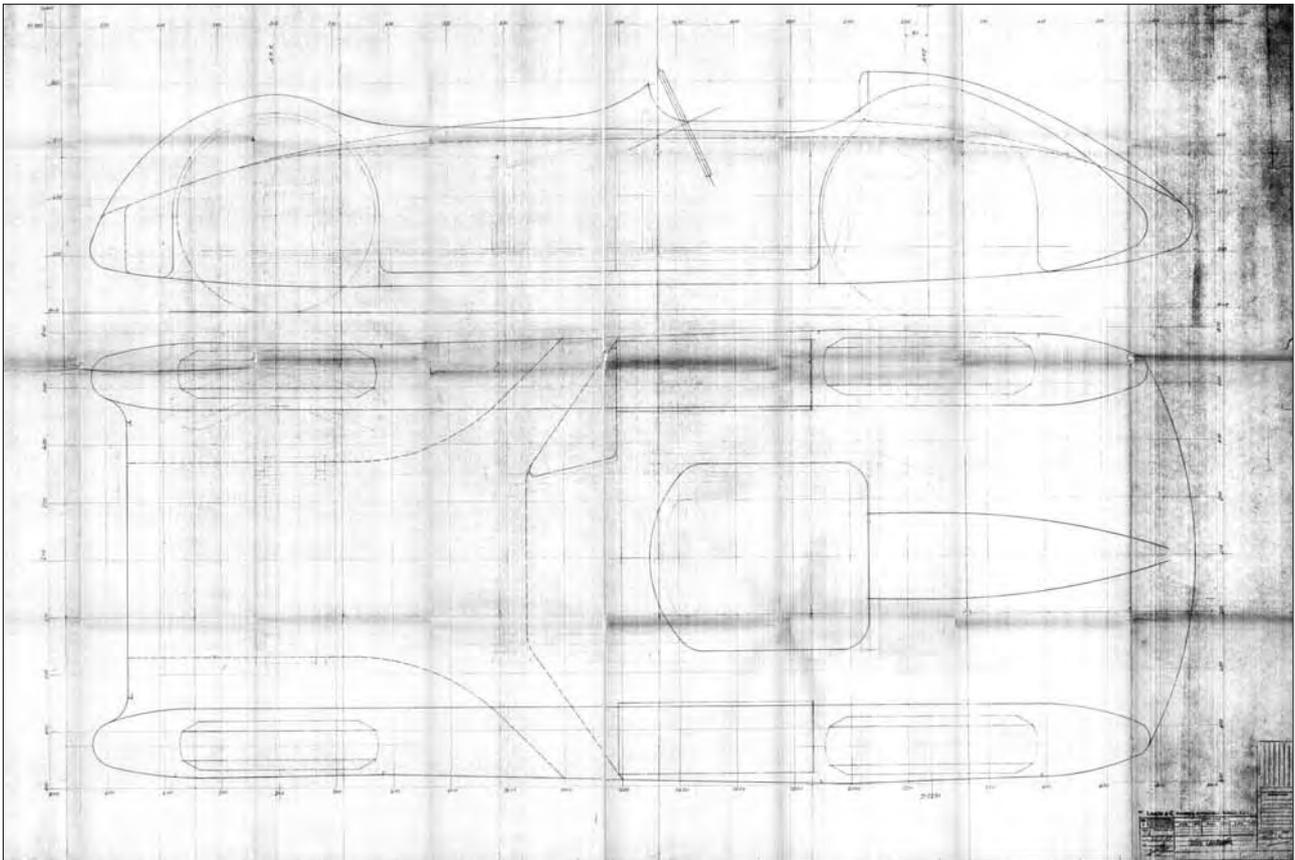
Ci sono state delle difficoltà e lungaggini nella messa a punto abbastanza lunghe. Non si può tralasciare l'effetto nefasto che ha avuto Vittorio Jano nella progettazione e sviluppo delle macchine. Jano era un uomo enigmatico: io lo paragono a Donna Prassede dei Promessi Sposi. Idee ne aveva poche, ma a quelle poche era molto affezionato, e poi aveva una certa forma di disprezzo nei confronti dei suoi collaboratori. Ogni tanto faceva dei blitz nell'ufficio dei disegnatori e con una matita grassa rossa e blu segnava e rovi-

nava disegni che erano costati ore di lavoro. Ho trovato, per esempio, un disegno sul quale Jano aveva crociato le paratie all'interno dei serbatoi perché, secondo lui, erano inutili. Mi ha detto Walter Lizzani, ex-Ferrari entrato in Lancia come capomeccanico nel Reparto Corse, che la prima coppia di serbatoi chiodati in lamiera era stata costruita di nascosto da Jano approfittando della notte, del sabato e della domenica e ha dimostrato di essere efficienti.

Jano ha disegnato una sospensione posteriore indipendente a bracci allargati, però copiata da un brevetto dell'ingegnere Alberto Massimino, che, nel 1957, ha chiesto i danni alla Lancia e alla Ferrari e ha ottenuto ragione. In effetti, Jano aveva preso come sua questa sospensione.

Un'altra difficoltà nella messa a punto della D 50 è stata che a 106 gradi il motore fondeva. La Lancia usava olio Castrol, come molti altri team, e la soluzione dei tecnici è stata quella di proliferare con il numero dei radiatori. Innanzitutto, hanno tolto il radiatore nella parte anteriore del serbatoio di sinistra e l'hanno sistemato davanti al radiatore dell'acqua. Poi, ne hanno piazzati altri due, con grande dispetto di Gianni Lancia, fra il corpo della vettura e i serbatoi laterali, interrompendo il canale di flusso d'aria, che invece era la soluzione più interessante che si potesse avere su quella vettura.

Jano, invece, aveva pensato e fatto realizzare un'altra



Le viste laterale e in pianta della carrozzeria carenata per la Lancia D 50, ritrovate da Guido Rosani e qui pubblicate per la prima volta. L'area a forma di Y sul cofano anteriore appare di difficile interpretazione.



GP del Belgio, Spa-Francorchamps 5 giugno 1955, ultima presenza della Scuderia Lancia con la D 50 nel Campionato Mondiale F1. Eugenio Castellotti, partito dalla pole, insegue Nino Farina sulla Ferrari Supersqualo. La corsa della Lancia durò solamente 17 giri.

soluzione: un nuovo motore, chiamato 50A, con le bronzine di banco e di biella allargate ciascuna di 1 millimetro per un totale di 17 millimetri di lunghezza in più. Voleva dire nuove fusioni e non avere più pezzi intercambiabili. Una volta costruito, non entrava nei telai perché aveva attacchi diversi: sono stati quindi costruiti telai allungati di 25 mm nella parte centrale, ma all'atto pratico fondeva anche lui a 106 gradi e dava la stessa potenza. Questo è stato il colpo di coda finale di Jano e poi, finalmente, è andato in pensione. I tecnici che hanno progettato la D 50 erano Zaccone



La carrozzeria carenata era già a uno stadio avanzato quando tutto il materiale della Scuderia Lancia venne ceduto alla Ferrari a fine luglio 1955. L'enorme presa d'aria anteriore appare sproporzionata e imbruttisce le forme. Quasi sicuramente, questa carrozzeria venne rottamata a Maranello.

Mina per i motori, Francesco Faleo per telaio sospensioni e Bosco, uomo eccezionale, come cambista e trasmissione. Quando si sono ritrovati a fare la carrozzeria, hanno vestito il telaio così come si era fatto per il modello 1:5, seguendo più o meno quelle dimensioni e quelle forme.

Non è brutta, forse era abbastanza efficiente e comunque è stato un prodotto interno: piccola, corta, snella, leggera. Bisogna ricordare che, con olio e senza benzina, pesava 620 chili. Non aveva niente a che vedere con le Balene d'argento della Mercedes. •