

EUROPAS GRÖSSTE OLDTIMER-ZEITSCHRIFT

MARKT

Heft 3 · März 1992

Lit. 5000,- · sFr. 4,80 · öS. 38,-

Dr. 800,- · Kcs. 54,- · DM 4,80

1Y1281E



*Klassische Automobile
und Motorräder*

Über 6000
Kleinanzeigen!



Münch Mammut: gewaltiges Urtier mit vielen Gesichtern

**Kaufberatung:
Wartburg 311 bis 313**

Opel Rekord C

**Hulla: Nordlicht
mit 4 PS**



**Blickfang:
Lagonda Rapide**

**Lancia Aurelia:
raffiniert und überlegen**

Vi(v)a



Aurelia!

Irgendwie führen alle Wege nach Rom. Doch kaum eine der uralten Heerstraßen ermöglicht derart schnelles und bequemes Reisen wie die Via Aurelia, jene Verbindung zwischen Pisa und der „ewigen Stadt“, die sich in sanften Bögen an der Küste der Toskana entlangschlängelt. Diese Straße sollte würdig genug sein, dem raffiniertesten Auto der Fünfziger ihren Namen zu geben.

Daß der Aurelia das ausgefeilteste Auto seiner Zeit werden würde, stand bereits in dem Moment fest, als Gianni Lancia beschloß, auch in den mageren Nachkriegsjahren an den traditionellen Werten des Hauses festzuhalten. Die drei obersten Gebote jener Hausphilosophie sahen etwa so aus: Er-

stens: Jedes Detail ist verbesserungsfähig. Zweitens: Die Kundschaft duldet keine Unzulänglichkeiten. Drittens: Die Techniker haben immer das letzte Wort.

Bei der Konstruktion eines neuen Lancia war an den Reißbrettern kein Platz für Krämerseelen, und es schien, als ob die Geschäftsleitung zu solchen Gelegenheiten eigenhändig den Buchhalter samt Rotstift in seinem Büro eingesperrt hätte. Daß diese ruinös-geniale Art des Automobilbaus letztlich zur Übernahme durch den eher mittelmäßigen Konkurrenten Fiat führte, ist eine andere Geschichte. Damals, zu Aurelias Zeiten, war die Konstruktion ein Wettstreit der besten Ingenieure Italiens. Zu ihnen gehörte zweifellos Vittorio Jano, der sich bei Alfa Romeo den Ruf erworben hatte, der größte Rennwagenkonstrukteur der späten zwanziger und frühen dreißiger Jahre zu sein. Seine Autos vom Schläge ei-

nes 6C1750 oder 8C2300 Monza hatten auf den internationalen Pisten so ziemlich alles gewonnen, was es zu gewinnen gab. 1937 hängte Commendatore Jano seinen Chefkonstruktorskittel in Mailand an den Nagel und wechselte zu Lancia, wo er Leiter der Versuchsabteilung wurde. Einer seiner Lieblingsideen hatte er mitgebracht: das Transaxle-System. Diese Bezeichnung tauchte zwar erst wesentlich später bei Autos wie dem Porsche 928 auf — aber das Prinzip war schon damals, in den dreißiger Jahren, dasselbe: Man verlegt das Getriebe (möglichst samt Kupplung) an die Hinterachse, wo es dann für eine ausgewogenere Gewichtsverteilung des gesamten Fahrzeugs sorgt. Bei den kraftstrotzenden Rennwagen der frühen Dreißiger half diese Idee vor allem, die üppige Leistung auf die Straße zu übertragen, ohne daß sich die schmalen Pneus gleich in blauen Rauch

Philosophie selbstverständlich, eine überlegene Technik auch anzuwenden, sobald ihre Qualitäten zweifelsfrei bewiesen waren. So konnte Jano in der Lancia-Versuchsabteilung einen Antriebsstrang samt Hinterachse entwickeln, der noch heute manchem Serienauto gut zu Gesicht stünde. Obwohl Janos Ruf als genialer Konstrukteur in den ersten Kriegsjahren (1941/1942) keineswegs gelitten hatte, mußte der 51jährige bei der Motorentwicklung dem jungen Lancia-Ingenieur Francesco De Virgilio den Vortritt lassen. Schließlich sollte auch der neue Lancia der favorisierten Bauweise nach Art des Hauses treu bleiben — ein V-Motor mit engem Zylinderwinkel und nur einer zentralen Nockenwelle. Bei dem, was De Virgilio dann auf das Reißbrett warf, hatte Jano zunächst seine Bedenken — und dann Grund zum Staunen. De Virgilio nimmt eine Idee des 1937 verstorbenen Firmengründers Vincenzo Lancia wieder auf. Ein Sechszylinder soll es sein — schließlich lassen sich sechs Zündungen herrlich gleichmäßig auf einen Viertaktzyklus (zwei Kurbelwellenumdrehungen) verteilen. Firmentradition und Baugröße sprechen jedoch gegen einen Reihensechszylinder — also muß ein V6 her.

Von 1943 an

henmotor war. Wie frühere Lancia-Triebwerke hatte De Virgilio Neuschöpfung nämlich je einen Hubzapfen pro Zylinder und unterschied sich damit ganz wesentlich vom typischen V-Motor, bei dem sich je zwei Pleuel eine „Kurbel“ teilen müssen. Bei früheren Lancia-Konstruktionen war diese Bauweise zwingend notwendig gewesen, um die extrem schmalen Zylinderwinkel von weniger als zehn Grad zu ermöglichen — die Laufbuchsen hätten sich sonst im unteren Bereich überschritten. Diese Gefahr bestand beim 60-Grad-Winkel nicht mehr und dennoch blieb De Virgilio dem Lancia-typischen Konstruktionsmerkmal treu. Weniger im Bemühen um die Firmentradition als im Interesse der Laufkultur. Die aus dem Vollen gedrehte Kurbelwelle hat sechs Hubzapfen, die jeweils um 60 Grad versetzt sind, was einen gleichmäßigen Zündabstand von exakt 120 Grad ermöglicht. Zu theoretisch? In der Praxis sieht das so aus: Der für einen Sechszylinder winzige Leichtmetallmotor hat die Laufkultur einer Schweizer Automatikuhr und „tickt“ bei geöffneter Motorhaube beinahe ebenso gleichmäßig. Läßt man die Motorhaube aus etwa fünf Zentimetern dampf ins Schloß fallen, ist dieses Wunderwerk eigentlich kaum noch wahrzunehmen — De Virgilio sei Dank. Freunde des typischen V-Motor-Blubbers kommen bei diesem Lancia allerdings nicht



auflösten. Der Mercedes-Silberpfeil W 25 (1934) und Janos Alfa Romeo 12 C von 1936 waren die Vorreiter dieser Technik.

In einem ganz normalen Serienautomobil hatte es solchen Aufwand bislang nicht gegeben — zumal sich bei diesen Fahrzeugen die Gefahr durchdrehender Reifen in engen Grenzen hielt. Während Alfa und Mercedes das Transaxle-System erst viel später oder gar nicht in der Serienfertigung einsetzten (Alfetta 1972), war es im Sinne der Lancia-

Mit dem Aurelia B 10 fing alles an: Unter der selbsttragenden Karosserie steckt ausgefeilteste Technik für „Feinschmecker“.

experimentiert De Virgilio mit den verschiedensten Zylinderwinkeln und Kurbelwellen. Ein Forschungsaufwand, von dem so aktuelle Automobile wie der VW Corrado VR-6 noch heute profitieren. Was der junge Ingenieur erfand, war ein 60-Grad-V-Motor, der eigentlich ein Rei-

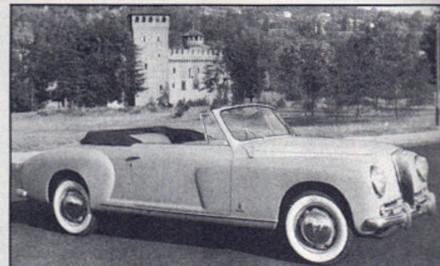
auf ihre Kosten, und diejenigen, die den klassischen Reihensechser für das Maß aller Dinge in Sachen Laufkultur halten, müssen eine Lektion einstecken: Dieser RV6 zündet ebenso gleichmäßig wie ein Reihenmotor, hat jedoch einen effektiveren Massenausgleich.



Der bekannte Laufkulturtest mit dem aufrechtstehenden Fünfmärkstück könnte deshalb durchaus die Erfindung eines verspielten Aurelia-Fahrers sein. Das Auto, das dann 1947 mit dem „Prova“-Nummernschild über die piemontesischen Straßen jagt, ist allerdings kaum von einem zehn Jahren alten Lancia Aprilia zu unterscheiden.



Eine verlängerte Karosserie machte aus dem Aurelia B 10 einen geräumigen B 15.



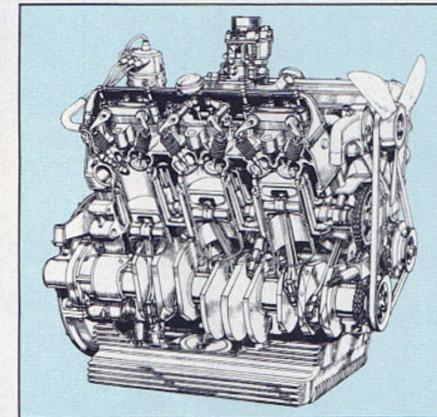
Untypisch: Sonderkarosserien wie dieser B 51 von Pinin Farina hatten einen Rahmen.



Hereinspaziert! Der Einstieg in den Fond dieses B 12 ist eine bequeme Angelegenheit — die fehlende B-Säule macht's möglich. Die hinteren Türen lassen sich allerdings erst nach den vorderen öffnen.

einem vergrößerten Hubraum von 1754 ccm trägt er dem höheren Gewicht des nun deutlich gewachsenen Autos Rechnung, und 1950 ist der erste große Nachkriegs-Lancia fertig. Als erstes Produkt der traditionsreichen Firma erhält er den Namen einer römischen Heerstraße: Aurelia. Das neue Auto ist tief in der Lancia-Tradition verhaftet und schon deshalb hochmodern und beinahe futuristisch: 1922 hatte Vincenzo Lancia die erste selbsttragende Leichtbaukarosserie der Automobilgeschichte produziert — für den Aurelia also ein alter Hut. Die internationale Konkurrenz setzt 1950 mit wenigen Ausnahmen noch auf die klassische Rahmenbauweise. Die spur- und sturzkonstante Einzelradaufhängung mit einstellbaren Teleskopstoßdämpfern an der Vorderachse des Aurelia

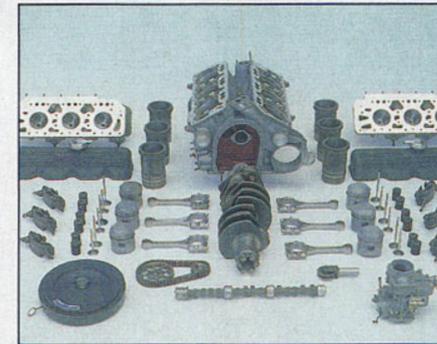
geht ebenfalls auf den Lancia Lambda von 1922 zurück — und ist den meisten Konkurrenzprodukten der fünfziger Jahre noch immer überlegen. Für weitere Distanz zur Masse sorgt Janos Hinterachse, die allerdings in einem weiteren Auto des Jahres 1950 zu finden ist. An dessen Steuer holt sich gerade Dottore Giuseppe Farina die erste Formel-1-Weltmeisterschaft der Automobilgeschichte. Seine „Alfetta“ vom Typ



Bemerkenswert: halbkugelförmige Brennräume bei nur einer zentralen Nockenwelle.



Sixpack: Der Aurelia-Sechszylinder ist kaum größer als ein Reihenvierzylinder.



De Virgilios Meisterstück im Detail: Gut zu erkennen ist die charakteristische Kurbelwelle.



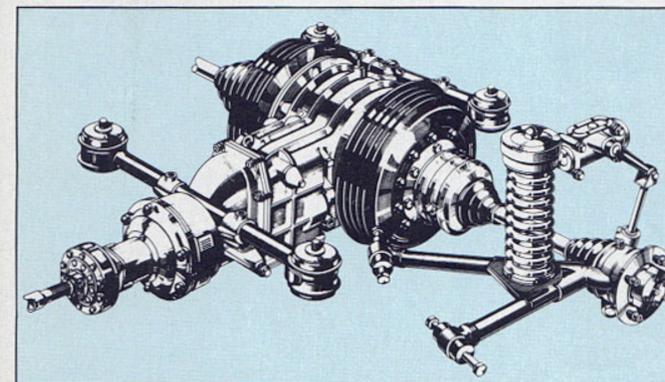
Integrierte Teleskopstoßdämpfer, sturzkonstante Radaufhängung — eine Vorderachse à la Lancia.

beschließt der junge Mann, wie vor dem Krieg Fahrzeuge für höchste Ansprüche zu bauen. Seiner Meinung nach können der kleine Aprilia und erst recht das winzige Spritsparwunder Ardea dem Firmenimage nicht gerecht werden. Er gibt grünes Licht für eine größere Limousine.

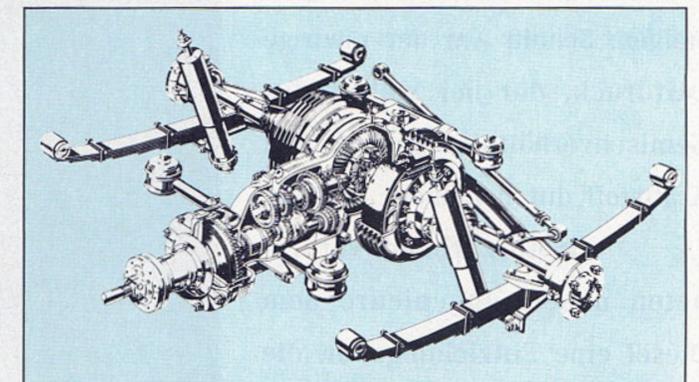
Prompt setzen die Motorenbauer den neugewonnenen Platz um, und — unglaublich, aber wahr — konstruieren einen 50-Grad-RV6! Dieses Triebwerk erhält die Bezeichnung B 10 — ein schlichter Name, der werksintern bald für das ganze Auto gilt. Bei genauerem Hinsehen stellen die Motorspezialisten fest, daß bei geringen Modifikationen des Motorraumes auch der optimale 60-Grad-Winkel zu verwirklichen sein müßte, und nach der dritten Änderung ist Francesco De Virgilio endlich am Ziel: Sein Wunschmotor wird den B 10 antreiben. Mit

158 ist eine Entwicklung von Janos „rechter Hand“, Gioacchino Colombo, aus dem Jahr 1938.

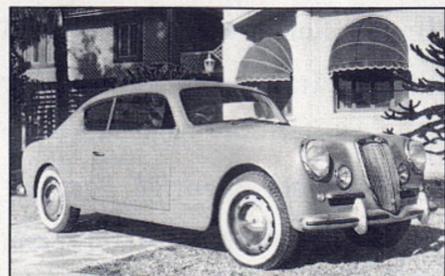
Die technischen Parallelen zwischen dem Aurelia B 10 und der Alfetta fallen damals



High-Tech-Produkt: Die Hinterachse des B 10 ist auch heute noch modern. Die innenliegenden Trommelbremsen reduzieren die ungefederten Massen.



Auf den ersten Blick ein Rückschritt: Blattfedern und eine De-Dion-Achse traten beim B 12 an die Stelle der aufwendigen Einzelradaufhängung.



Dieser Vorserien-B-20 unterscheidet sich nur in wenigen Details von späteren Serien-Coupés.



Die gläsernen „Tatzen“ am oberen Rand der Scheinwerfer kennzeichnen die erste Serie.



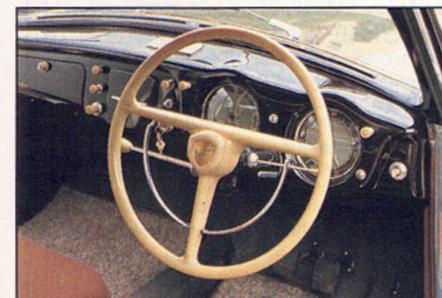
Der B20 machte die italienische Bezeichnung „Granturismo“ zum Begriff für luxuriöse Reisesportwagen. Äußerlich trägt das Coupé seine inneren Werte jedoch eher zurückhaltend zur Schau.

allerdings nur den Fachjournalisten auf, denn die beiden Autos sind äußerlich nun wirklich nicht miteinander zu vergleichen. Der B10 trägt alle Stilelemente der klassischen Lancia und ist dennoch anders als alle seine Vorgänger. Der große Kühlergrill in der Form eines mittelalterlichen Kampfschildes steht im krassen Gegensatz zu den modernen Scheinwerfern, die jetzt in die Kotflügel integriert sind. Verschwunden ist die klassische Seitenlinie, mit der noch die Vorgänger Aprilia und Ardea an die Formen der zwanziger Jahre erinnern hatten. Nur die rundlichen Ausbuchtungen der neuen Karosserie erinnern an vergangene Trittbrettherrlichkeit eines Astura oder Augusta.

Beim Öffnen der vier Aurelia-Türen werden allerdings die Erinnerungen an den Lancia Augusta aufs angenehmste geweckt. Wie die Türen eines herrschaftlichen Salons schwenkt das Aurelia-Portal auseinander, um den hochgeschätzten Fahrgast zu empfangen. Ein Einstiegserlebnis, das (wie beim Augusta) nicht durch eine störende B-Säule getrübt wird. Mit seinem Gewicht von 1080 Kilo bietet der Aurelia bis zu sechs Personen Platz, und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 135 km/h — ein Wert, den Lancia mit fünf Testern an Bord ermittelt haben muß. Denn nach Art des Hauses handelt es sich bei den Prospektangaben stets um Minimalwerte, die selbst von schlecht eingefahrenen Aurelia erreicht

werden. Ein leichtbeladener B10 konnte so zu einer ausgesprochen harten Nuß für einen Porsche 356 der ersten Serie werden, der mit 140 km/h Werksangabe in ähnliche Regionen vorstieß. Wesentlich bequemer war der Lancista bei eventuellen Autobahnjagden in jedem Fall unterwegs.

Trotz der überlegenen Straßenlage bekommen die B-10-Besitzer im eigenen Land immer häufiger das Heck des neuen Alfa Romeo 1900 zu sehen, und schon bald verlangen sportlich ambitionierte Lancisti nach mehr Leistung. Die läßt sich problemlos aus dem RV6 herausholen, der bisher vor allem mit Rücksicht auf den Spritverbrauch kaum ausgereizt worden war. Ab 1951 haben Porsche- und Alfa-Piloten dann immer öfter das Nachsehen. Der B21 als Zweitversion des B10 belegt beim Giro di Sicilia gleich die ersten vier Plätze und verweist den ersten Alfa auf Platz fünf, obwohl der Mailänder Konkurrent nach wie vor den stärkeren Motor (90 PS) hat.



Das eigenwillige Lenkrad der ersten Serie wich später Holzlenkrädern von Nardi.



Kennern der historischen Rennszene ist der B20 von Klaus Stüken ein Begriff: Der blau-weiße Renner startete 1991 sehr erfolgreich in 30 internationalen Wettbewerben — ohne Defekte.



Ein Satz Bremsbeläge reicht für die ganze Rennsaison. In einer vorderen Trommel des B20 steckt mehr Bremsfläche als in allen vier Bremsen eines Golf GTI (insgesamt über 1700 Quadratzentimeter)!



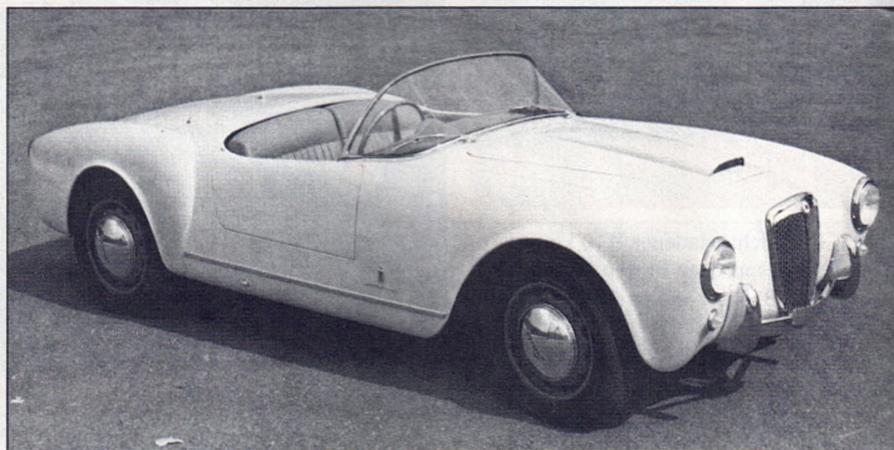
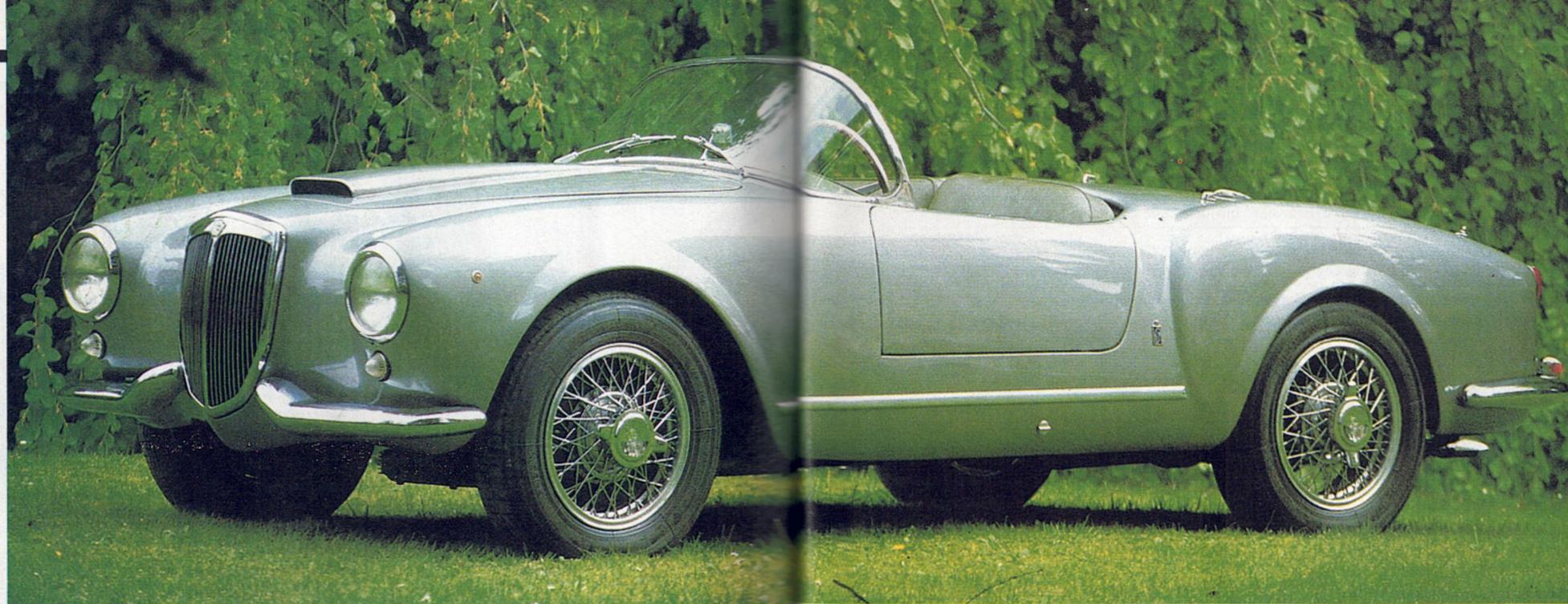
Unter der Coupé-Haube herrscht Symmetrie (der Nardi-Luftfilter gilt als zeittypisches Zubehör).

Die Lancia-Sensation des Jahres 1951 steht allerdings erst noch bevor: Der Aurelia B20 GT. Unter der Haube dieser zweitürigen Berlinetta-Version aus der Feder von Pinin

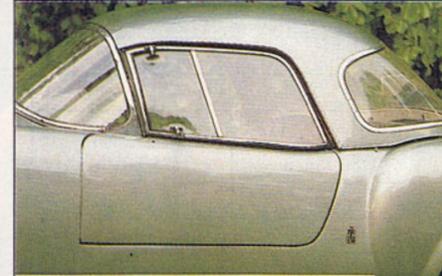
Farina leistet das neue 1991-ccm-Treibwerk noch einmal 10 PS mehr. Damit wird das rund 100 Kilo leichtere Coupé sagenhafte 166 km/h schnell. Doch nicht überragende Leistungsdaten machen diesen Lancia zu einem Meilenstein der Automobilgeschichte. Heute gilt der B20 GT als Urahn aller Granturismo-Wagen, als erstes Fahrzeug, das die Eigenschaften eines Supersportwagens und einer luxuriösen Reiselimousine unter einen Hut brachte. Die mehr als 150 Gesamt- und Klassensiege, die von 1951 bis 1958 auf das Konto der Aurelia gingen, sagen über diese Sonderstellung viel weniger aus als die Art und Weise, wie die Aurelia ihre Konkurrenz bei der Rallye Monte Carlo, der Mille Miglia oder der Targa Florio distanzieren. Stets hielt sich das Tuning in Grenzen, manchmal gingen Privatfahrer in Schlips und Kragen mit serienmäßigen Aurelia als erste über die Ziellinie — gefolgt von den röhrenden Boliden einer Werksmannschaft.

„Rein äußerlich betrachtet ist eine Aurelia-Limousine oder ein Aurelia-Coupé alles andere als ein Traumwagen. Ihr Reiz liegt unter dem Blech, im Bereich der Technik und

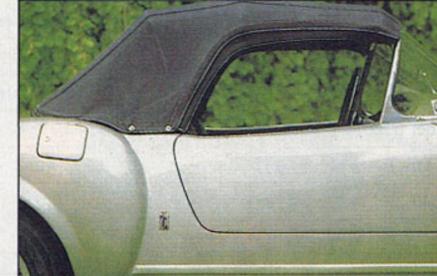
der durchdachten Detaillösungen“, meint der deutsche Lancia-Spezialist Peter Bazille, der beinahe alltäglich sein B-20-Coupé bewegt. Und bei näherem Hinsehen zeigt sich auch im Kleinen, daß der Aurelia ein „Ingenieurswagen“ reinsten Wassers ist. Da sorgt eine themostatgesteuerte Kühlerjalousie für ein angenehmes Motor-Betriebsklima; eine Membranpumpe, die über den Unterdruck des Motor-Ansaugtraktes bewegt wird, setzt den Behälter der serienmäßigen Scheibenwaschanlage unter Druck; die Aschenbecher öffnen sich ruckfrei gedämpft wie die Klappe eines modernen Kassettenrekorders und schieben die Asche beim Schließen in einen separaten Vorratsbehälter; der Zigarettenanzünder ist beleuchtet; die hinteren Türen der Limousine haben eine serienmäßige Kindersicherung; am Armaturenbrett erinnert eine elektrische (!) Uhr an Termine; Heckfensterrollo und Colorverglasung schützen bei der Limousine vor übermäßiger Sonneneinstrahlung und unerwünschten Blicken; die Blinker stellen sich automatisch zurück, und alle Teleskopstoßdämpfer sind einzeln verstellbar — das alles in einem Auto, das den Sportwagen seiner Zeit überlegen oder zumindest ebenbürtig war. Diese Überle-



Wie schon beim B 20 bewies Altmeister Pinin Farina auch beim Spider eine sichere Hand: der hier abgebildete Prototyp ging ebenfalls beinahe unverändert in Serie.



Rares Zubehör für ein ganz seltenes Auto: Für den B24 Spider gab es ein Hardtop.



Der Spider ist eigentlich ein Roadster: Das Verdeck wird umständlich angeknüpft...



...und die Seitenscheiben werden nach englischer Art auf die Türen gesteckt.

Oh, Aurelia!

Bei der Recherche brachte die raffinierte Italienerin das MARKT-Team ganz schön ins Schwitzen. Ebenso wie viele andere Auslands-Raritäten tauchen die luxuriösen Lancia im Typverzeichnis des Kraftfahrt-Bundesamtes erst gar nicht auf — weshalb MARKT-Leser schon oft auf den gewohnten KBA-Kasten verzichten mußten. Besonders leidgeprüft war wieder einmal Preisforscher Jochen Strauch, der seine Suche kurzerhand auf das europäische Ausland ausdehnen mußte. Strauch: „In Deutschland werden kaum Aurelia angeboten, geschweige denn in dem Maß gehandelt, daß eine verlässliche Marktbeobachtung möglich wäre! Bei den geschlossenen Versionen weist die Werttabelle deshalb einige Lücken auf. In Topzustand wurden in den vergangenen Jahren kaum noch Coupés angeboten. Deren Preis liegt im Bereich der Spekulation — und der phantasievollen Verhandlung. Spider und Convertible sind noch rarer, so daß mangels Masse nur alle Jahre wieder ein Exemplar den Besitzer wechselt. So geschehen 1991, als das Lancia-Werksmuseum mit einem Gebot von knapp 200.000 Mark für einen Zustand-Vier-Spider zu niedrig lag. Das Auto ging an einen noch zahlungskräftigeren Liebhaber!“ Zustand-fünf-Aurelia sind überhaupt nicht zu bekommen — wen wundert's, wenn ein restaurationsfähiger Motor schon allein mit knapp 10.000 Mark zu Buche schlägt. Da wurde schon so manche Aurelia B 10 zum Teileträger...



Karges Armaturenbrett: Der blecherne Instrumententräger begrenzt sich auf das Nötigste.

Coupé, Spider und Convertible waren nicht die ersten Variationen, die Pinin Farina zum Thema Aurelia einfielen. Auf der Basis eigens hergestellter Rahmen entstanden Abkömmlinge der verschiedensten Aurelia-Versionen. So etwa das B-50-Cabrio, das vom B 10 abgeleitet war und äußerlich eher an einen Bentley als an einen Lancia erinnerte. Furore machte der Karosierschneider aber auch mit diversen Prototypen, wie etwa dem PF 200, dessen spektakuläre Linien wie eine Kreuzung von Raymond Loewys Bulletnose-Studebaker und einem Düsenjäger anmuteten. Die gesamte Creme der italienischen Karosierschneider versuchte sich irgendwann am Aurelia: Allemano, Balbo, Boneschi, Castagna, Stabilimenti Farina, Frua, Ghia und das Gespann Michelotti-Vignale. Zu erkennen sind solche Sondermodelle an den Typenbezeichnungen, die mit einer Fünf beginnen. Anstelle der selbsttragenden Karosserien erhielten die Karosiers spezielle Rahmen, die unter den Bezeichnungen B 50, B 51, B 52, B 53, B 55, B 55 S, B 56 und B 56 S das Werk in Turin verließen. Die nächste Veränderung betraf 1954 die Limousine, die äußerlich noch immer dem B 10 entsprach. Der neue B 12 sah deutlich moderner aus als sein Vorgänger — ein oberflächlicher Eindruck. Statt Janos kom-

genheit hatte ihren Preis. 1954, im Erscheinungsjahr des Mercedes 300 SL, kostete ein B 20 GT in Deutschland nur 5000 Mark weniger als der Supersportwagen aus Stuttgart — stolze 24.000 Mark! 1952 entschließt sich Gianni Lancia zur erneuten Modellpflege. Als „B 15“ erscheint eine verlängerte Version des B 21, und der B-20-Motor mit 80 PS ist nun auch in der Limousine zu haben, die dann B 22 heißt. Um den Sportcharakter des Coupés zu betonen, steigt 1953 der Hubraum noch ein-

mal von 1991 auf 2451 ccm. Die stärkste B-20-Version, der GT 2500, leistet jetzt knapp 116 PS. Designpapst Pinin Farina sorgte schließlich 1954 dafür, daß die äußere Erscheinung nicht länger hinter den inneren Werten zurückstehen mußte. Wo er auftauchte, ent-

schied der Aurelia B 24 Spider mit seiner Traumfigur die zeitgenössischen Schönheitskonkurrenzen für sich. Heute gehört diese Version, von der ganze 240 Exemplare entstanden, zu den gesuchtesten Sammlerfahrzeugen der internationalen Oldtimerszene. Neben der hinreißenden Form

Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Wenn Sie einen Sachverständigen suchen, der Ihr Fahrzeug nach dem Classic-Data-System bewertet, wenden Sie sich an: Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 4620 Castrop-Rauxel, Tel.: 023 05 / 290 11. Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Der Pfeil in der Tabelle gibt den Preistrend des betreffenden Modells an: steigend, fallend oder gleichbleibend.

Modell	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Lancia Aurelia B 10	↗ DM 29.500	DM 21.200	DM 15.600	DM 8.400	—
Lancia Aurelia B 21	↗ DM 32.500	DM 24.500	DM 17.200	DM 9.600	—
Lancia Aurelia B 12	↗ DM 34.400	DM 25.600	DM 18.000	DM 10.300	—
Lancia Aurelia B 20 GT	↗ —	DM 70.100	DM 50.500	DM 26.900	—
Lancia Aurelia B 20 GT 2500	↗ —	DM 73.700	DM 53.900	DM 28.800	—

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder kompletzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

Lancia Aurelia Limousine, GT, Spider, Convertibile

Motor	Sechszylinderviertakt-Reihen-V-Motor im 60-Grad-Winkel; wassergekühlt; V-förmig im Kopf hängende Ventile, von einer zentralliegenden Nockenwelle über Stößel und Kipphebel betätigt; vierfach gelagerte Kurbelwelle
Getriebe	Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, in Transaxle-Bauweise, mit dem Fahrzeugboden verbunden
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderschse	Sturz- und spurkonstante Geradwegfederung mit integrierten Teleskopstoßdämpfern
Hinterachse	Einzelradaufhängung an zweifach geführten Längslenkern mit Schraubenfedern und Hebelstoßdämpfern (B 10); De-Dion-Achse mit Längsblattfedern und Teleskopstoßdämpfern (alle außer B 10)

	B 10/B 10 S	B 21/B 21 S	GT/B 20	B 15/B 15 S	B 22/B 22 S	GT 2500/B 20
Hubraum	1754 ccm		1991 ccm			2451 ccm
Bohrung x Hub	70 x 76 mm		72 x 81,5 mm			78 x 85,5 mm
PS bei U/min	57 bei 4700	69,5 bei 4800	80 bei 5000	64 bei 4800	80 bei 5000	115 bei 5200
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h	145 km/h	166 km/h	130 km/h	166 km/h	185 km/h
Stückzahl	4451	3780	1163	81	1074	1778
Bauzeit	1950 bis 1953	1951 bis 1953	1951 bis 1952	1952 bis 1953		1953 bis 1955

	B 12 B 12 S	B 24, B 24 S Spider	B 20, B 20 S GT 2500	B 24 S Convertibile	B 20, B 20 S 2500 GT	B 24 S Convertibile
Hubraum	2266 ccm		2451 ccm			
Bohrung x Hub	75 x 85,5 mm		78 x 85,5 mm			
PS bei U/min	84,5 bei 4800	115,5 bei 5200	110 bei 5300		112 bei 5300	
Höchstgeschwindigkeit	151 km/h	180 km/h	176 km/h	172 km/h	180 km/h	175 km/h
Stückzahl	2400	240	299	150	621	371
Bauzeit	1954 bis 1955		1956		1957 bis 1958	

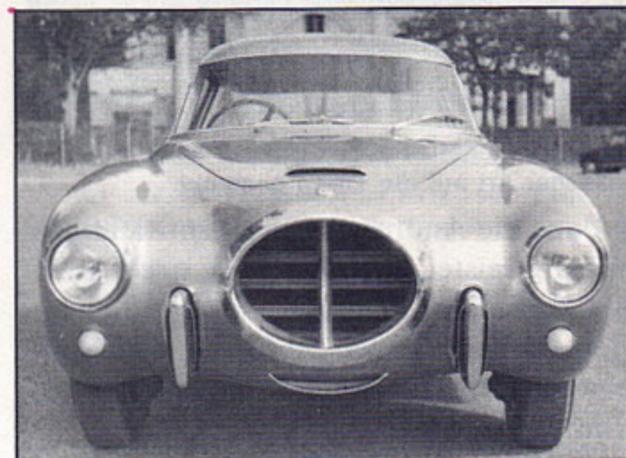
Verwirrend ist die Zahl der Coupévarianten. Sechs Serien kennen Lancisti allein beim B 20 GT. Bei genauerem Hinsehen unterscheiden sie sich allerdings vor allem durch die verschiedenen Motorgenerationen und einige Ausstattungsdetails. Bemerkenswert ist der Sprung von der zweiten zur dritten Serie. Die älteren Modelle sind an den verschnörkelten Scheinwerfergläsern



Der B 24 Convertibile ist durch die steilere Windschutzscheibe, die einteilige Stoßstange und die wesentlich größeren Türen vom Spider zu unterscheiden.



Innen gibt sich der Convertibile wesentlich luxuriöser als sein Vorgänger.



Mit dem Prototyp PF200 erregte Pinin Farina überall Aufsehen.

Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Lancia Club Deutschland e. V.
K. H. Arzt, Am Eichwald 8
D-6350 Bad Nauheim 5

Lancia Club Suisse
Fernando Cavadini, Postfach 60
Ch-3000 Bern 16

Lancia Club Österreich
Helmut Neverla, Wienerbergstr. 29
A-1120 Wien
Tel.: 0222/854229

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 800 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

und den kleineren Rückleuchten zu erkennen.

Welche Serie man in den Fünfigern auch vor sich hatte — überholen konnten den Aurelia nur sehr wenige. Seine lässige Art schnell zu sein machten den Aurelia nicht nur für Lancia-Fans zu einem der besten

Autos jener Tage — für die Ingenieure, die nach den elegantesten Lösungen für den großen Lancia gesucht hatten, bestand an dieser Spitzenposition ohnehin kein Zweifel. Lediglich der Buchhalter soll anderer Meinung gewesen sein...

Peter Steinfurth