

Andere 3C's

Enkele mij bekende Lancia's Aurelia 3C, dus uitgevoerd met 3 dubbele Weber carburateurs worden besproken.

Door Francosporto te Den Haag.

Afgezien van de vele uitvoeringen met twee dubbele Weber (of soms Solex) carburateurs tipo DCZ40 (later zouden Lancia's met een dergelijke uitrusting de toevoeging "2C" krijgen) of met vier Solex- of zelfs met zes losse Dell Orto (volgas motorfiets) carburateurs, zijn mij maar twee andere 3C-uitvoeringen bekend, waarvan ik alleen maar enkele kleine digipicjes heb.



Van de eerste heb ik slechts een matig internet digipicje, dat een rommelig uitzijende motorruimte toont en waarbij opvalt dat vw ruimtegebrek het luchtfilter van de middelste carburateur iets lager zit dan de andere twee. Verder lopen er drie separate brandstofslangen en wat warrige draden naar het motorblok. Ook zou het enigszins mogelijk kunnen zijn dat de drie carburateurs elk één enkele venturi hebben (ongeveer zoals de latere "3B" uitvoering dus), welke steeds een linkse dan weer een rechtse cilinder voedt.



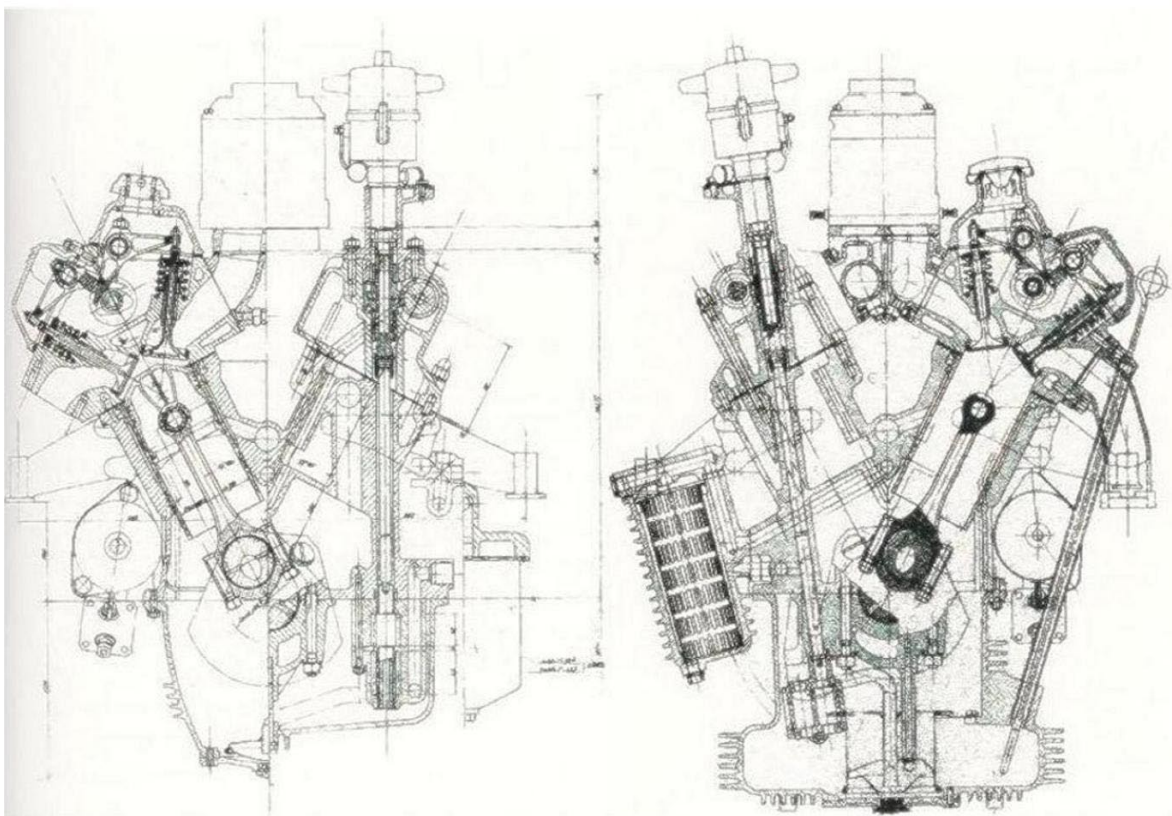
De andere 3C-uitvoering is een door "Tecnica Auto" (?) uitgebreid onder handen genomen gechopte rode B20 special, die kennelijk uitsluitend gebruikt wordt om aan vintage-races deel te nemen. Het inlaat manifold is origineel of kan een heel mooie kopie zijn van het spuitstuk waarmee de '53 competitieauto van Willy Claes (B) uitgerust was en daarmee formidabel de *Liège-Rome-Liège* rally winnend afsloot.



De drie carburateurs staan iets versprongen schuin in een rijtje op de inlaatcombinatie, zodat in ieder inlaatkanaal weer één bocht minder nodig is ter compensatie van de 4 cm verschil tussen de harten van de krukassen. En omdat enkele-venturi carburateurs niet getrappt hoeven te worden opgesteld moet het hier om dubbele gaan. De inlaat kanalen kunnen zo ook alle zes even kort gehouden worden. Wel zo efficiënt, vooral als ook de zuigers, nokkenas en distributie onderhanden zijn genomen (?) zoals in "Camshaft Mania" elders op deze site geopperd. OHC-oplossingen laten we in dit Aurelia-kader bewust buiten

beschouwing omdat er steeds van uit gegaan wordt dat de historisch gegeven stoterstangen distributie niet vervangen wordt.

Merkwaardig is wel dat schijnbaar de keuze voor stoterstangen distributie ooit gemaakt werd, omdat het dan eenvoudiger zou zijn om de cilinderkoppen te wisselen. Waarom dat zo makkelijk gemaakt moest worden wordt niet duidelijk. Misschien moest er vaak ontkoold worden of moesten de blokken voor competitiedoeleinden vaker gereviseerd worden? In ieder geval was zelfs al volgens de vooroorlogse stand der techniek één of twee bovenliggende nokkenas-distributie voor de sportievere motoren niet bijzonder. Zou men bij Lancia in eerste instantie bewust al op het sportieve aspect van de Aurelia hebben gemikt???? Die OHC-variant van de Aurelia B20 werd in '53 wèl al ontworpen door Francesco de Virgilio zoals beschreven in "*Lancia Aurelia in Detail*" door Niels Jonassen 2006, zéér verassend zowel in wetsump- als in drysump-uitvoering.



Eén lange-slag prototype werd gebouwd met goede testresultaten. Vreemd genoeg is daarbij voor mij onbelicht gebleven waarom Gianni Lancia dit (ongetwijfeld commercieel, vooral die prachtige drysump uitvoering) zeer

interessante OHC-ontwerp onverklaarbaar overhaast met het rode potlood verwierp en zelfs zijn briljante ontwerper naar de diesel-afdeling "promoveerde"..... Wij kunnen slechts gissen ??? Overigens won ruim 50 jaar later de fantastische diesel-Audi R10 Spider LM de 24 uren van Le Mans 2007 voor de derde- en vast niet laatste keer. In '53 was de snelloop-diesel-techniek nog lang niet zo ver dat de Virgilio daaraan gedacht zou kunnen hebben! Overigens begrijpelijk gaf Audi Racing na hun superieure LM-show in een persbericht te kennen dat de fabriek ging stoppen met 24-uurs-racen met als motief een chronisch gebrek aan tegenstand. Gn, gn, gn, gnnnnnn.

Zo wordt het nu echt de hoogste tijd voor een Lancia-Thesis-Turbodiesel-Spider-LM, want als Fiat Valentino Rossi's hele Yamaha team kan sponsoren, dan kan een eenvoudig dieselprojectje op basis van een naar turbo-diesel herontworpen Maserati-blok er ook nog wel van af en worden tegelijk, behalve Honda in de MotoGP, nog eens twee autofabriekanten bestreden nl. Peugeot en Audi !!!! Bovendien zou daarbij de samenwerking tussen BMW en Fiat ook wat extra "Glanz" gegeven kunnen worden.

Wordt vast nog vervolgd