

# LANCIA

"ASTURA" 1936



L'aube était calme sur "le rocher" où déambulaient encore quelques noctambules ; les petites ruelles colorées, près du palais regorgeaient des reliefs des repas des nombreuses pizzerias installées alentours ; nous profiterons de cette tranquillité relative pour sortir l'Astura de son sommeil monégasque et "descendre" sur l'Italie, son berceau légitime. Retour aux sources...



*Aux âmes  
bien nées...*

★ TEXTE LUDO C. PIVRON  
PHOTOS DANIEL DENIS

**C**e faisant, nous avons "attaqué" la montagne. Si le jour était levé depuis une heure, le fond de l'air demeurerait très "frio". Nous en apprécierons d'autant plus les quelques kilocalories que le moteur et la boîte dispensent dans l'habitacle.

L'Astura s'est merveilleusement accommodée des lacets qui se succédaient rapidement vers le col de Tende; plus nous montions, plus le huit cylindres s'enhardissait dans la fraîcheur du matin. Et son châssis court répondait précisément à toutes les sollicitations du conducteur.

Surprise: le volant d'aspect austère a été coupé en son sommet. J'ai tout d'abord pensé à quelque aménagement destiné à un précédent propriétaire handicapé. En vérité, Claude Martin (son actuel utilisateur) m'expliquera qu'une sorte de mode s'était instaurée à l'époque – la voiture datait de 1936 – chez certains pilotes, tel Tazio Nuvolari, qui tronquaient couramment ce précieux accessoire pour profiter d'une meilleure visibilité.

L'évocation du "campionissimo" aiguïsa sans doute notre ardeur. De fait, les dernières épingles à cheveux qui montaient vers la brume matinale seront négociées à une cadence propre à faire frémir les têtes pontifiantes de la sécurité routière...

La boîte fonctionnera en osmose parfaite avec la montée; le long levier au plancher tombe bien sous la main gauche, comme



beaucoup de voitures rapides de l'époque (l'Astura était à conduite à droite) et permet de sélectionner aisément le bon rapport (à noter que les deux premiers s'avèrent quelque peu bruyants).

### **Austère et sportive**

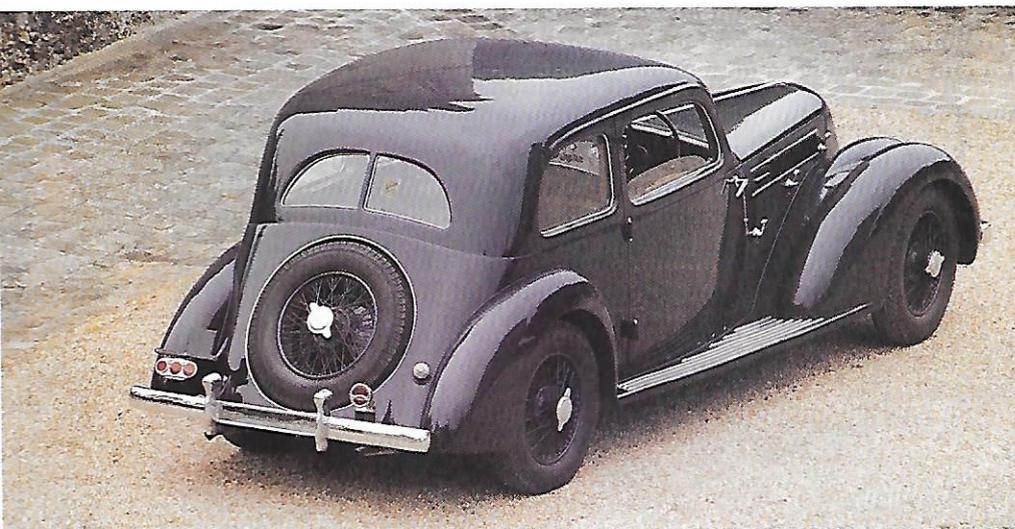
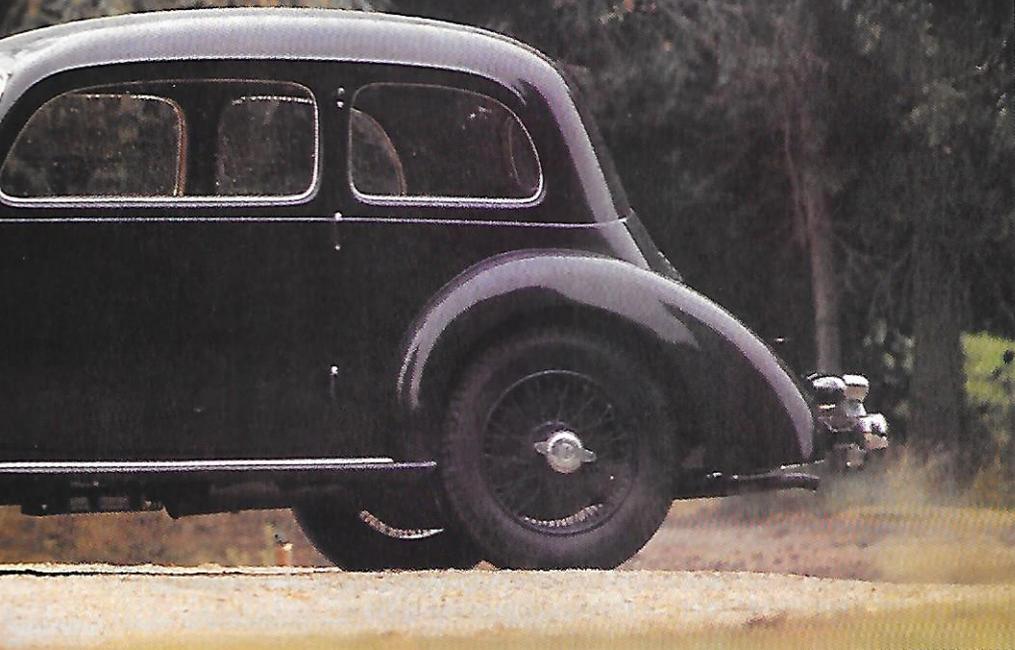
Arrivés au sommet du col de Tende, nous avons continué dans un demi-brouillard, nous contraignant à mettre en route les essuie-glaces, en l'occurrence une paire de symboliques balais haut perchés, ménageant une visibilité très relative à l'avant.

Comme nous redescendions par une route moins tortueuse, le soleil commença à lécher le paysage verdoyant. bercé par le ronronnement du V8, je me suis laissé aller à détailler l'intérieur: les passagers sont assez confortablement lovés dans des sièges



**L'Astura se conduit quasiment comme une voiture "moderne" et l'allant de son V8 permet d'escompter des moyennes routières très honorables.**

**Un style dépouillé  
et convaincant,  
qui se nourrit des  
meilleurs aspects de la  
mode aérodynamique  
de l'époque.**



**Une curiosité "d'époque": le volant, coupé en son sommet, pour favoriser la visibilité.**



tendus d'un agréable cuir marron d'époque revenu d'une cure de rajeunissement chez un maître-sellier de Levallois; sans fioriture et assez rustique, il a acquis au fil des ans une appréciable patine. Sur le tableau de bord en tôle émaillée, le compte-tours et le compteur de vitesse (de marque Jaeger) d'un généreux diamètre, dominant la montre et quelques autres instruments, à la couleur légèrement orangée. L'ensemble exhale une note sportive et chaleureuse.

Le pavillon – récemment restauré – en drap beige, se révèle suffisamment haut pour permettre le port du chapeau (Borsalino ou Panama s'entend) et les places arrière permettent de transporter convenablement deux frères épouses, sinon de volumineuses "mamas"...

En cas de chaleur intense, le pare-brise peut s'entrouvrir, de même que les petites glaces arrière, commandées par une poignée; petite touche de raffinement, des cordons tressés, couleur lie de vin, assurent aux passagers un semblant de maintien dans les virages.

L'entourage des portières et du pare-brise est garni d'un sobre placage de noyer; il émane de cet habitacle une atmosphère digne et bourgeoise, dénuée de toute ostentation "nouveau riche".

## **Héritage**

En fait, et malgré sa vocation bourgeoise, cette automobile symbolise bien l'esprit sportif qui caractérise toutes les Lancia créées sous l'égide de Vincenzo Lancia. C'est à Turin, au début du siècle, dans cette cité lombarde qui fut un véritable réservoir d'artisans, que ce fils d'un riche fabricant de soupe, se fit engager comme apprenti chez Ceirano, pour passer rapidement à la F.I.A.T. en qualité de chef-inspecteur. Mais il escomptait bien se faire attribuer au plus tôt un volant par le grand constructeur.

Parallèlement à cette activité "régulière", il construisit sa première voiture en 1907: c'était un double Phaéton de 12 HP qui délivrait 24 chevaux à 1450 t/mn. Le modèle fut dénommé "Alpha" par référence à la première lettre de l'alphabet grec (on connaît la suite).

Devenu enfin pilote chez Fiat, Vincenzo Lancia remportera de nombreux succès à la course Gordon Bennet, comme dans la coupe Vanderbilt ou à la Targa Florio; curieusement, il ne pilotera jamais ses propres voitures en compétition.

En 1909, sort la "Beta" (3117 cm<sup>3</sup> et 34 cv à 1850 t/mn) qui se comportera brillamment en course; la voiture est basse, large et racée. Lui succédera la Gamma 20 HP type 55 (40 chevaux à 1500 tours/minute) qui remportera notamment la première place du "Tiedemann Trophy" disputé aux U.S.A. en 1910) aux mains de Billy Knipper; pour l'occasion, l'avant sera habillé d'une calandre modifiée destinée à absorber un plus grand volume d'air pour mieux refroidir le radiateur.

En 1911, apparaît la Delta 20/30 HP, dont le moteur de 60 chevaux garantit une vitesse de 120 km/h. Suivront les modèles Epsilon, Eta et Zeta. Avec la Theta 35 HP, développant une puissance réelle de 70 chevaux à 2200t/mn (pour une cylindrée de 4940 cm<sup>3</sup>) apparaît pour la première fois en Europe une installation électrique montée en série sur une automobile.

Après le premier conflit mondial, Lancia dévoilera le type 64 "Kappa" 35 HP susceptible de frôler les 130 km/h dans sa version Torpedo sport.

En 1922, la firme s'offre une grande révolution technique avec la Trikappa dont le 8 cylindres en V très fermé (avec un angle de 22°) développe 98 chevaux à 2500t/mn; certes, il ne s'agit pas là du premier V8 de l'histoire de l'automobile, mais Lancia demeurera désormais fidèle au moteur en "V". La même année, au Salon de Paris, Vincenzo Lancia dévoile sa plus mémorable création: la Lambda. Elle sera la première voiture au monde dotée d'une carrosserie à structure portante et d'une suspension avant indépendante confiée à des tubes coulissants.

Le modèle étonnera par son incroyable tenue de route et il sera produit jusqu'en 1931 moyennant de multiples évolutions.

En 1929, la Dilambda, plus ambitieuse, sera, elle aussi, équipée d'un V8 à 24° à arbre à cames en tête. Prestigieuse et performante, elle symbolisera longtemps la monture de prédilection de la grande bourgeoisie italienne.

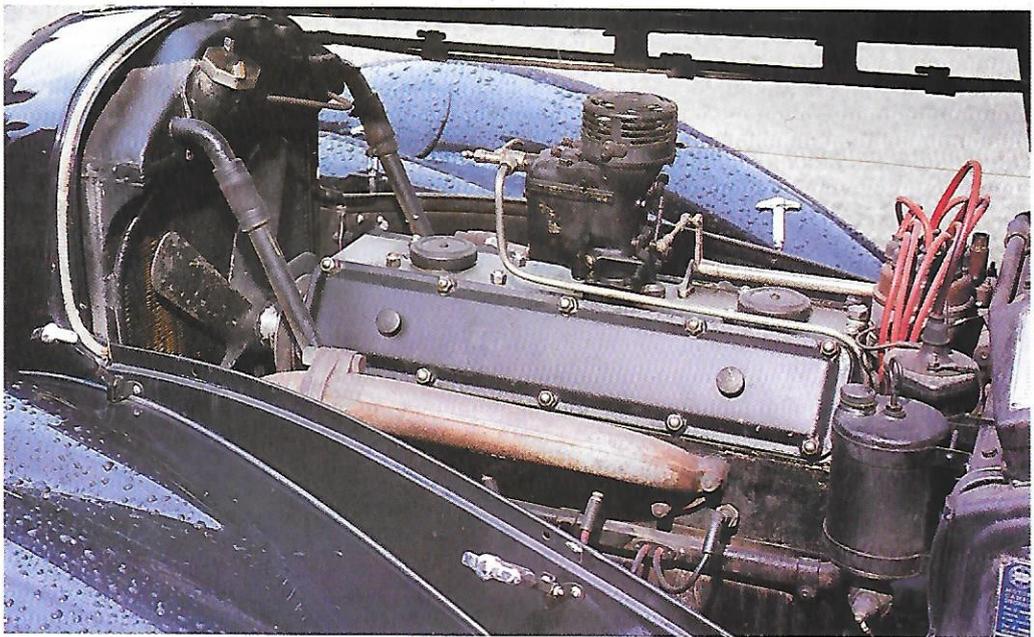
### Revue de détail

Deux ans plus tard, la firme récidive dans la nouveauté en lançant l'"Artena", une série de classe moyenne à moteur V4 et l'"Astura", de catégorie supérieure, animée par un V8 (type 85) de 2606 cm<sup>3</sup>.

Ces deux nouveaux modèles (à la conception très semblable) se caractériseront (entre autres) par leur système inédit d'amortissement du moteur, assuré par deux ressorts à lames rivés au châssis (l'Artena et l'Astura relèvent en effet d'une structure plus conventionnelle que celle des Lambda/Dilambda) et censé atténuer les vibrations mécaniques dans des proportions sensibles. Convaincu de l'excellence de ce dispositif, l'"E.I.A.R." (société nationale italienne de radio et de diffusion cinématographique) commandera d'ailleurs à Lancia un châssis d'Artena qu'elle fera carrosser en break spécialement aménagé pour permettre à un cameraman de filmer "sans bouger"... Incidemment, cette Lancia semi-utilitaire sera la troisième automobile autorisée à pénétrer sur la place Saint Marc, à Venise... Plus longue que l'Artena, l'Astura se présente sous les traits d'une grande routière austère et relativement compacte. Mais les 68 chevaux (développés à 4000t/mn) de son "petit" V8 semblent un peu à la peine pour entraîner dignement cette voiture bourgeoise, habil-



**Compact et étroit, le V8 de l'Astura surprend par son modeste gabarit. Plus souple que vraiment puissant, il garantit des reprises franches dès les bas régimes.**

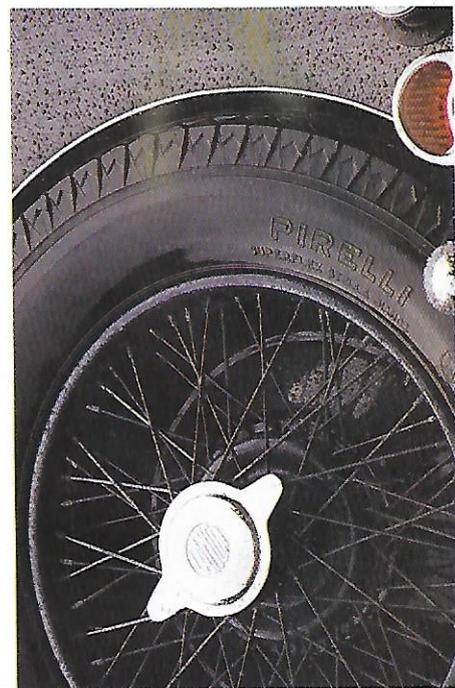


lée à ses débuts de carrosseries d'usine un peu sévères. A partir de 1934, le modèle bénéficiera heureusement d'un surcroît de puissance, la cylindrée du V8 étant parallèlement portée à 2972 cm<sup>3</sup> (74,61 mm x 85 mm). Avec 82 chevaux, l'Astura pourra désormais s'imposer sur la route comme une monture performante et alerte. Susceptible de dépasser les 130 km/h (dans sa variante à châssis court) et d'atteindre les 100 km/h en moins de 20 secondes, le modèle s'inscrira parmi les meilleures voitures européennes de la classe "3 litres" commercialisées à l'époque.

C'est cette série plus "évoluée" qui intéressera surtout les grands carrossiers italiens, de Castagna à Touring en passant par Pininfarina.

### Une longue carrière

Très apprécié par la haute administration et les officiels du parti fasciste, l'Astura sera souvent traitée en limousine ou en berline, mais quelques châssis courts recevront des caisses plus élancées et plus sportives qui lui donneront parfois l'allure d'une Alfa Romeo, à défaut en avoir les performances. En 1937, une ultime série (vouée à une courte carrière) sera présentée qui se différenciera surtout des précédentes par son système de freinage hydraulique, outre de nouvelles carrosseries sensiblement plus empâtées. S'il préférerait le tempérament des Alfa Romeo, Mussolini utilisera néanmoins plusieurs Lancia Astura dans le cadre des défilés officiels orchestrés à la gloire de son régime. 2 904 exemplaires (toutes séries confondues) au-



raient été diffusées jusqu'à la fin des années 30, un score somme toute honorable pour une voiture de cette catégorie.

## Harmonie

Le modèle qui nous intéresse ici est un coach de 1936, dont la carrosserie est attribuée à Bertone, un artisan turinois dont la première réalisation sur un châssis automobile (en l'occurrence, une "Spa") remonte à 1921. D'autres modèles vont suivre. C'est ainsi que Fiat confiera plusieurs châssis issus de sa série 501 à ce "nouveau" carrossier (Giovanni Bertone avait en fait ouvert son atelier au début du siècle mais jusqu'en 1920, il s'était spécialisé dans la fabrication de wagons de chemin de fer et la remise en état des véhicules hippomobiles). Le succès aidant, la petite entreprise familiale devra envisager de s'agrandir. Coïncidence heureuse, Bertone s'installera bientôt à proximité des usines de Vincenzo Lancia.

Aidé de son fils Nuccio, Giovanni va complètement réorienter l'activité de son atelier. Avec les années, Lancia deviendra l'un des principaux clients de Bertone. Et l'affluence des commandes incitera ce dernier à édifier de nouveaux locaux en 1934.

C'est en ces lieux que sera conçu et réalisé ce coach Astura châssis court (type 233 C), durant l'année 1936. Tout le talent de Bertone s'exprime déjà dans le dessin de cette carrosserie d'une singulière pureté. A la calandre mince et étroite s'associe dans un bel ensemble une paire de phares à demi-encastés dans les ailes enveloppantes qui bordent la face avant.

Simple et élancé, le profil ne s'accommode d'aucune fioriture gratuite. A la courbure prononcée des ailes correspond un pavillon bulbeux et un peu haut; il ne faut toutefois pas oublier qu'à l'époque, de nombreux

conducteurs gardaient leur chapeau vissé sur la tête en montant en voiture (nous avons fait le test : ça passe...).

Abrupte et courtaude, la partie arrière surprend par son absence de porte-à-faux, tandis que la lunette étroite et divisée en deux s'inscrit bien dans la vogue stylistique de l'époque.

Plus compacte que certaines réalisations contemporaines de PininFarina (caractérisées par leur capot démesurément allongé), cette Astura séduit, d'emblée, par sa sobriété sportive et ses dimensions raisonnables. Très à son aise sous le long capot, le bloc très étroit ne laisse pas d'étonner l'amateur. S'il n'y avait pas ces huit sorties d'allumeur, on aurait peine à croire qu'il s'agit bien là d'un V8. D'aspect moderne, ce groupe très reculé par rapport à l'axe des roues avant profite d'accessoires électriques signés "Bosch" (surprise...). Au demeurant, les phares proviennent de chez Carello; tout près d'eux, ont été aménagées deux trappes de visite pour les amortisseurs. Privilège de la marque, cette Astura bénéficie encore d'un réservoir relié au système de graissage centralisé.

Retour au poste de conduite. Un coup de démarreur au pied et le V8 s'éveille onctueusement. Et c'est dans un chuintement étouffé que nous passerons, sans hésitation aucune, les quatre rapports de la boîte à la grille de commande "inversée" (la première et la seconde s'attrapant à droite et les deux rapports supérieurs à gauche). Après une courte halte au Musée Lancia de Turin, nous quitterons les larges avenues de la "capitale" de l'automobile italienne, bordées d'immeubles gris et tristes.

Bercés par le murmure aristocratique du V8, nous nous plairons ensuite à évoquer Pirandello: "l'art est une réalité en soi, hors du

temps, des hasards, des obstacles, sans autre fin que lui-même..."

*Nous adressons nos plus chaleureux remerciements à Claude Martin, actuel propriétaire de cette Lancia Astura, ainsi qu'aux propriétaires du Château-Hôtel de Tremblay sur Mauldre pour la qualité de leur accueil, sans oublier la colline de l'Automobile qui a fort courtoisement mis à notre disposition un jerrican d'essence...*

## TECHNIQUE

### LANCIA ASTURA TYPE 233 C CHASSIS COURT (1934-1937)

MOTEUR: à l'avant (type 91), 8 cylindres en V (à 17°30'); alésage et course: 74,61x85 mm; cylindrée: 2972 cc; 1 ACT par rangée de cylindres; puissance maximum: 82 ch à 4000 t/mn (à partir de 1934); carburateur: Zénith 30 DVI double corps; embrayage: monodisque à sec.

BOITE: 4 vitesses + M.A. Différentiel, rapport des pignons AR: 11/47.

ROUES: rayons ou disques d'acier.

PNEUS: 15x45.

TRANSMISSION: arbres à cardans.

SUSPENSIONS: AV: ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques; AR: ressorts semi-elliptiques.

FREINS: mécaniques avec servo-frein (hydrauliques à partir de 1938).

DIMENSIONS: empattement: 3,10 m; voies AV/AR: 1,396 m; largeur: 1,62 m; longueur: 4,59 m.

POIDS A VIDE: 1500 kg (châssis: 960 kg).

VITESSE MAXI.: 130 km/h. 0/100: 20" env.

PRODUCTION: "233 C": 328 exemplaires.

PRODUCTION TOTALE: 2904 exemplaires de 1931 à 1939.