

LANCIA B 20 Aurelia : La voie

Fidèle à la tradition Lancia, l'Aurelia B20, avec son architecture originale et sa conception futuriste, a inventé une nouvelle philosophie automobile. Élegante, confortable, elle savait aussi, se montrer redoutablement brillante. Parfaite pour un usage quotidien, elle était également capable de « faire la course ». Des Mille Milles à la Targa Florio, du Monte-Carlo à la Pan américaine, la B20 a donné tout son sens à l'appellation du véritable « Grand Tourisme ».



LANCIA B 20 Aurelia : La voie

Fidèle à la tradition Lancia, l'Aurelia B20, avec son architecture originale et sa conception futuriste, a inventé une nouvelle philosophie automobile. Élegante, confortable, elle savait aussi, se montrer redoutablement brillante. Parfaite pour un usage quotidien, elle était également capable de « faire la course ». Des Mille Milles à la Targa Florio, du Monte-Carlo à la Pan américaine, la B20 a donné tout son sens à l'appellation du véritable « Grand Tourisme ».



ESSAI

impériale



Innovation, progrès et originalité ont toujours été les maîtres-mots de Lancia. Déjà, avec la Lambda présentée en 1921, la marque italienne s'engageait résolument dans des voies non défrichées, avec des techniques de pointe osées comme la coque auto-porteuse et le train avant à roues indépendantes. Vincenzo Lancia, le fondateur de la marque, mourait en 1937, léguant à son fils Gianni le goût de l'avant-garde. Non seulement ce dernier ne dilapidait pas l'héritage, mais il s'attachait à le faire fructifier sans trahir les idées paternelles. De plus, Gianni Lancia savait choisir ses collaborateurs et s'entourait d'hommes créatifs, voire géniaux, comme Giuseppe Vaccarino, Vittorio Jano ou Francesco de Virgilio. Réutilisant des principes mis au placard et imaginant des systèmes inédits, ils allaient créer l'une des plus belles et des plus intéressantes voitures de l'histoire de la firme, pour ne pas dire la plus Lancia des Lancia ! C'était, bien sûr, l'Aurelia B 20...

Un moteur, d'abord !

Les origines de la gestation de l'Aurelia remontent à 1943. Tout le staff technique est alors installé à Padoue. Placé à sa tête, Giuseppe Vaccarina possède deux adjoints de valeur : Vittorio Jano, venu rejoindre Lancia après son glorieux passage chez Alfa Romeo, et son jeune protégé Francesco de Virgilio. Cette année-là, alors que Gianni Lancia est déjà en train de songer au remplacement de l'Aprilia présentée en 1937, Virgilio planche sur la mise au point d'un moteur V8 à 45° expérimental. Ce groupe est disproportionné par rapport à la future voiture envisagée. Virgilio reprend donc ses crayons et, en partant de son V8 de 1 940 cm³, redessine un V6 de 1 569 cm³ (68 x 72 mm), toujours ouvert à 45°. Ce moteur, désigné sous le code 538, passe même ses examens pratiques en se retrouvant greffé sur un châssis d'Aprilia en 1947. L'année suivante, Gianni Lancia décide de lancer l'étude de la remplaçante de l'Aprilia. Celle-ci devra être spacieuse mais compacte et, avant tout, disposer d'une tenue de route irréprochable. Naturellement, la nouvelle voiture utilisera une caisse monocoque et un train avant à roues indépendantes, suivant la voie ouverte par la Lambda. L'Aprilia, elle, apporte le principe des freins arrière accolés au pont et, également, des roues motrices indépendantes. En revanche, le ressort à lames transversal de cette dernière n'est pas conservé puisque une étude, inaugurant une conception inédite à bras tirés obliques et ressorts hélicoïdaux, vient tout juste (en 1947) d'être brevetée. Elle est donc adoptée. Ce n'est pas tout car Vittorio Jano, soucieux de répartir au mieux les masses, rejette la boîte de vitesses vers

** Aurelia : l'une des principales voies romaines. Partant de Rome par la porte du Janicule, elle longeait les rivages de la Méditerranée occidentale pour aboutir à Arelate (Arles) en pays gaulois.*

l'arrière et la rend solidaire du pont. Cette disposition spectaculaire n'est pourtant pas nouvelle puisque apparue sur la Lancia Zeta de... 1912 ! L'ingénieur Colombo adoptait également cette architecture sur ses fabuleuses Alfetta 158 et 159... Une référence !

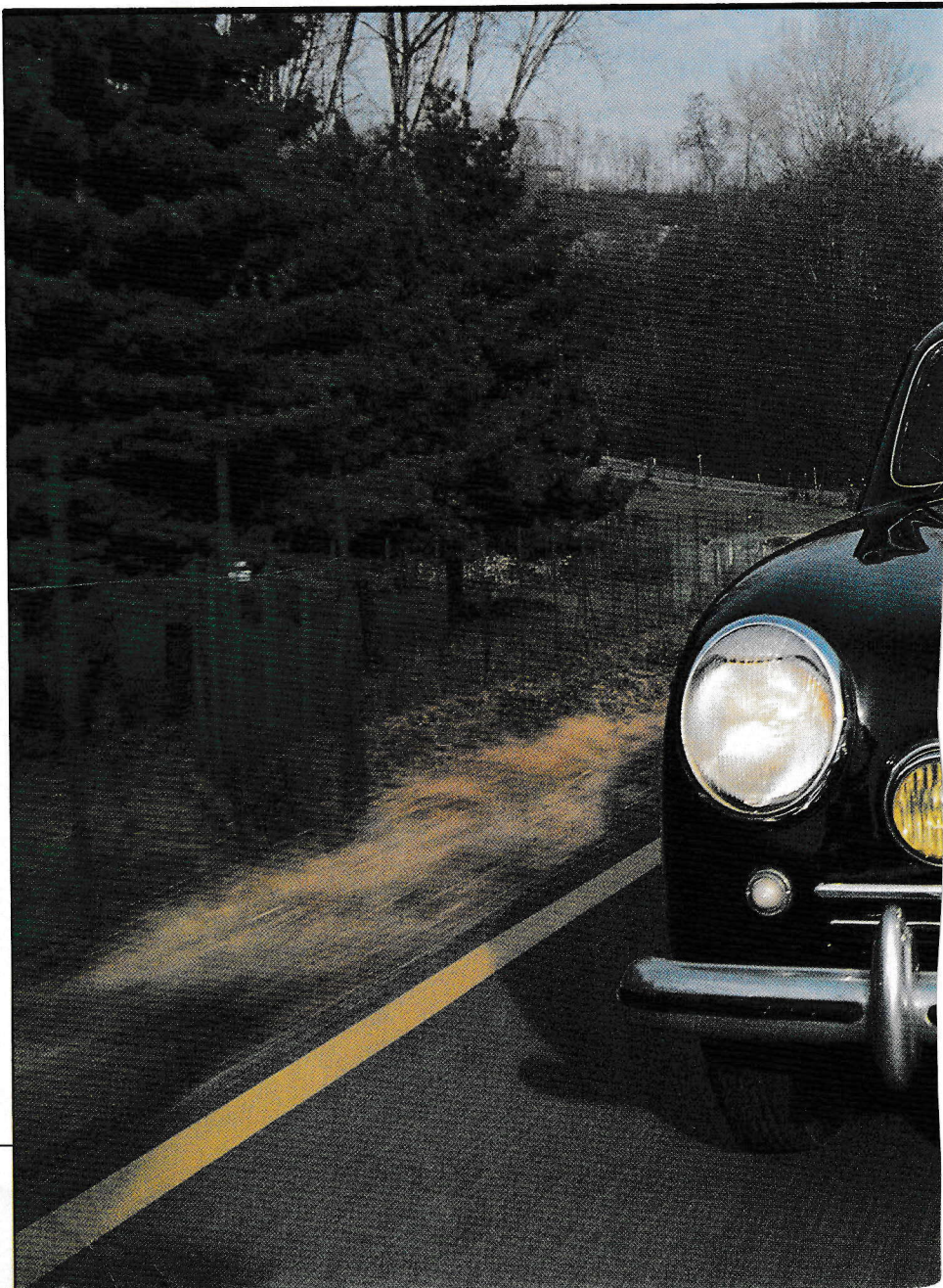
Pendant ce temps, de Virgilio tente de mettre au point son moteur. Ce V6, d'ailleurs, deviendra historique : ce sera bel et bien le premier V6 construit en série ! Pour l'instant, Francesco hésite quant à l'angle d'ouverture du V : il abandonne son groupe « 538 » à 45° pour adopter un V de 60° pour des raisons d'équilibre et de régularité de cycles. Vittorio Jano pressent que cet angle de 60° convient idéalement pour un V6 : le vilebrequin à manetons décalés de 60° et l'ordre d'allumage (1-4-3-6-5-2) permet une alternance régulière des cylindres de chaque rangée. Ce moteur, déjà désigné « B 10 », utilise un bloc en aluminium muni de chemises humides rapportées en fonte. L'arbre à cames, si-

tué au centre du V, est entraîné par une chaîne à rouleaux dont la tension est maintenue par un poussoir hydraulique. Ce système représente une nouveauté dans la technique automobile et bénéficie d'un brevet Lancia. La cylindrée ressort, avec un alésage de 70 mm pour une course de 76 mm, à exactement 1 754 cm³. La tradition des moteurs en V est ainsi respectée, mais si les Lancia étaient, jusqu'alors, propulsées par des V4, V8 ou V12, la future remplaçante de l'Aprilia sera la première à être emmenée par un V6 ! Il fallait bien cela pour remplacer une telle auto, car l'Aprilia était très réussie (et très appréciée) techniquement. Seules son habitabilité et sa ligne accusaient le poids des ans.

Une berline, mais un coupé aussi !

Vittorio Jano est omniprésent et ses compétences s'étendent à tous les domaines :

Conduite ici par Mario Vannozzi, l'homme qui emmena l'Itala sur sa seconde liaison Pékin-Paris, « notre » B20 GT démontre une exceptionnelle stabilité en ligne droite.



son génie ne porte pas que sur les moteurs puisque il est aussi l'auteur de l'extraordinaire suspension arrière à bras tirés. Il supervise également le développement de la coque et il représente le véritable inspirateur de la petite équipe qui ne comporte pas plus de membres qu'une famille. Amadeo Piatti a la charge du dessin et du développement de la carrosserie. Son expérience, il l'a acquise au côté de Battisto Falchetto, le prédécesseur de Jano. L'atelier de tôlerie des prototypes est à la charge de Giuseppe Garioglio alors que trois hommes se partagent la réalisation technique : Giacomo Truffa, Luigi Bosco et Giuseppe Cibrario. N'oublions pas, bien sûr, de Virgilio aux moteurs secondé par Ettore Zaccone-Mina, celui-là même qui dessinera, plus tard, une sacrée série de mécaniques de course pour la marque et adaptera un compresseur sur une B20 de course !

Dans l'immédiat, la berline B10 est achevée. Sous une ligne austère, elle cache une conception réellement d'avant-garde : les premières mondiales et les originalités techniques abondent sous son capot. Le

matricule B10 ne prédisposant guère à la poésie, la nouvelle berline est baptisée « Aurelia », du nom de la route de Ligurie. Sa première apparition officielle a lieu lors du Salon de Turin 1950. Si la nouvelle Lancia reçoit un accueil très favorable, sa puissance (56 chevaux pour 1 200 kg contre 48 chevaux et 900 kg pour l'Aprilia) déçoit un peu. La sortie, la même année, de l'Alfa Romeo 1900 bien plus performante (89 chevaux), n'arrange pas les choses. Lancia contre-attaque aussitôt en présentant, dès le Salon de Turin, en avril 1951, l'Aurelia B21 équipée d'un V6 de 1 991 cm³ (72 x 81,5 mm) développant 70 chevaux. A ses côtés, sur le stand, un superbe coupé est également dévoilé : c'est la version « Gran Turismo » de l'Aurelia !

Codifiée « B 20 », cette nouvelle auto reprend intégralement la mécanique et l'architecture de la berline, mais son moteur bénéficie d'un traitement de faveur : le rapport volumétrique est élevé à 8,4 : 1 et l'alimentation reçoit deux Weber 32 DR 7SP verticaux bien plus généreux que le simple Solex de la version de base. La

puissance grimpe ainsi à 75 chevaux à 4 500 t/mn et la vitesse de pointe frôle désormais les 160 km/h. L'Aurelia B20 GT, on ne le sait pas encore, deviendra une Diva de l'automobile...

Sur tous les fronts

Selon certaines sources, le dessin du coupé B20 aurait été confié, en premier lieu, à Mario Boano, alors directeur de Ghia. Cette firme, ne possédant pas les structures nécessaires à la production de la B20, revendit les plans à Lancia. La marque italienne les transmettait alors à Pininfarina qui, lui, assurait entièrement la réalisation de la voiture et s'en attribuait la paternité.

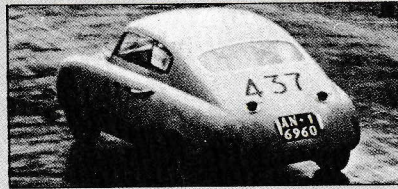
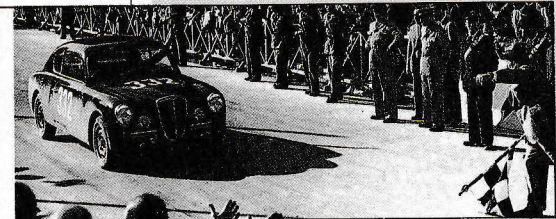
Le coupé GT est conçu, comme sa grande sœur, sur une coque autoportante. Celle-ci comporte une plate-forme caissonnée renforcée par des longerons et des traverses en tôle emboutie. L'empattement est réduit par rapport à la berline (2,66 m contre 2,86) mais les voies restent identiques. La carrosserie, quant à



MILLE MILLES 1951-1952: D'ENTRÉE, DANS LA LÉGENDE!

Les berlines B 21 de Castiglioni — dit « Ippocampo » — et de Grolla ayant montré la voie dès le 1^{er} avril, le 29 de ce même mois les B 20 entraient dans la danse et rien moins qu'à l'occasion des traditionnelles et fabuleuses Mille Milles. Vingt-six modèles (au moins) s'alignaient au départ de Brescia. Associé au (déjà) grand espoir Umberto Maglioli, Gianni Bracco, pilote indomptable et grand amateur de... cognac, s'élançait à 3 h 32, soit 17' avant son camarade de marque « Ippocampo » et deux minutes avant son autre équipier Valenzano. 13 heures 10 minutes et 14 secondes plus tard, Bracco-Maglioli étaient de retour, ayant couvert (et souvent sous la pluie) les 1 564 km du parcours à la moyenne horaire de 118,749 km/h ! Seuls avaient fait mieux, « Gigi » Villoresi qui, lui, disposait d'une Ferrari 340 America (V12-4,1 l-240 ch) carrossée en barquette par Vignale. Et pour confirmer l'illustrissime performance de Bracco, « Ippocampo »-Mori et Valenzano-Maggio venaient occuper les 5^e et 7^e places du scratch. L'année suivante, alors que Bracco imposait sa... Ferrari 3 litres devant la Mercedes 300 SL de Karl Kling, le vétéran Luigi Fagioli plaçait sa B 20 allégée n° 437 à la 3^e place absolue. A kilométrage égal et à conditions climatiques presque identiques, l'ancien pilote de... Mercedes avait gagné 29'59" sur le temps record réalisé un an plus tôt par Bracco. Seconde satisfaction et très personnelle celle-là, Fagioli, avec 8'14" d'avance, avait barré la 3^e place à son ex-grand rival Rudi Carraciola parti, lui, sur 300 SL.

Ni l'un ni l'autre de ces deux « ténors » ne



pouvaient savoir qu'ils venaient de vivre le dernier acte de leurs longues et glorieuses carrières. Le 18 mai, Carraciola se brisait les jambes dans le G.P. de Berne ouvert aux modèles Sport alors que moins de 15 jours plus tard, lors des essais du G.P. de Monaco, couru cette année-là en « Sport », Luigi Fagioli, perdant le contrôle de sa B 20 à la sortie du tunnel, tapait durement le rocher et mourait quelques semaines plus tard ! Rappelons aussi qu'en 1952, derrière Fagioli, les fidèles Anselmi, « Ippocampo » et Ammendola s'étaient classés respectivement aux 5^e, 6^e et 8^e rangs des 1 000 Milles. Enfin, n'oublions pas de signaler que la catégorie Tourisme National avait vu la victoire d'une Aurelia B 22 conduite (à 111,903 km/h) par Maglioli-Monteferraio.

Comme on le verra enfin dans notre récapitulatif, en juillet, Bonetto-Valenzano-Anselmi s'offraient le tiercé absolu dans la non moins légendaire Targa Florio.

elle, n'est plus constituée d'éléments amovibles (les ailes n'y sont plus démontables) et forment un tout d'un seul tenant. De cette manière, la rigidité se trouve sérieusement renforcée. La ligne, reprenant certains traits caractéristiques de la berline, est cependant plus fluide et plus tendue. Elle conserve néanmoins un petit air pataud qui disparaîtra au fil des améliorations futures. En tout cas, le coupé Lancia exprime une nouvelle vocation automobile, conjuguant confort, vitesse et performances : le « Grand Tourisme » vient de naître !

Si cette notion est nouvelle, celle de la compétition date des origines de l'automobile et l'Aurelia n'attend pas longtemps pour briller en course. En réalité, elle décrochait ses premiers lauriers avant même que le voile ne se lève sur elle au Salon de Turin puisque le premier avril 1951, trois jours avant l'ouverture du Salon italien, quatre berlines B21 prenaient le départ du 11^e Tour de Sicile et enlevaient les deux premières places dans la catégorie « GT plus de 1 500 cm³ ». Pourquoi en GT ?

24 HEURES DU MANS 1951-1952: LE DOUBLE SANS FAUTE

Mille Milles, Targa, Dolomites, et pourquoi pas les 24 Heures du Mans ! Moins de deux mois après son exploit sur les routes italiennes, Gianni Bracco, avec cette fois Gio-

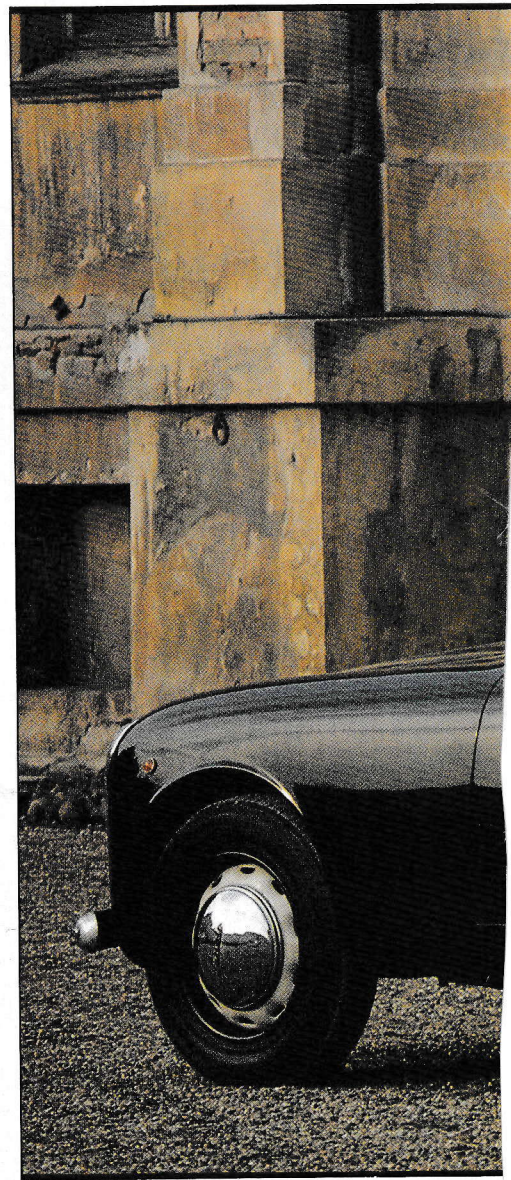


vanni Lurani comme coéquipier, prenait le chemin de la Sarthe. Pour Lancia il s'agissait même d'une grande première, d'autant plus fêtée qu'après avoir couvert 3 172,380 km (moyenne : 132,182 km/h), la belle GT (n° 33), 12^e au scratch, balayant la concurrence s'imposait dans la classe 1501 à 2000. Ces débuts incitaient « Ippocampo »-Valenzano et Bonetto-Anselmi à tenter aussi l'aventure l'année suivante. Le succès était encore au rendez-vous, une nouvelle victoire de classe étant encore sublimée par une élévation assez spectaculaire des moyennes et des... positions au classement absolu à la distance. 6^e et 8^e avec l'Aston Martin DB 2 de Clarke-Keen jouant le trait d'union — « Ippocampo »-Valenzano (n° 39) et Bonetto-Anselmi couvraient respectivement 3 342,420 km (moyenne : 139,268 km/h) et 3 320,440 km (138,353 km/h). Il allait falloir attendre 24 ans pour revoir une Lancia à l'arrivée des 24 Heures !

Tout simplement parce que la B21 est trop jeune pour avoir eu le temps de recevoir son homologation en « Tourisme »... Ce n'était pourtant pas l'inauguration de l'Aurelia en course puisqu'une B10 avait déjà remporté le rallye de Sestriere... un an auparavant, aux mains d'Alberto Ascari et de Luigi Villoresi !

L'Aurelia ne tarde donc pas à démontrer son extraordinaire polyvalence... qui éclate à la face de tous, lors de la toute première course de la B20, aux Mille Milles 1951 que Bracco achève à une incroyable seconde place derrière la Ferrari 340 America (4,1 l) de Villoresi ! C'est le début d'une série de coups d'éclat dans des épreuves aussi différentes que la Coupe des Dolomites ou les 24 Heures du Mans. La B20 brille sur tous les fronts...

Ces exploits font, naturellement, grand bruit autour de la nouvelle Lancia et 500 exemplaires sont vendus dès la première année de production. Le second millésime connaît déjà quelques améliorations. La puissance du moteur grimpe à 80 chevaux à 4 700 t/mn grâce au passage à



8,8 : 1 du rapport volumétrique et, conséquence de l'augmentation des performances, les tambours des freins gagnent en diamètre et en largeur. Extérieurement, cette deuxième série se distingue par une suspension abaissée. Parallèlement à la production ordinaire, Gianni Lancia lance la fabrication d'une petite série de B20 modifiées pour la compétition, dotées d'une carrosserie surbaissée en aluminium, d'un réservoir d'essence supplémentaire logé à la place de la banquette arrière et d'un moteur préparé d'une puissance de 106 chevaux à 5 500 t/mn.

Ces coupés GT très particuliers se couvrent de gloire en remportant la Targa Florio et en enlevant (avec une version dotée d'un compresseur) la 4^e place de la Panaméricaine. La seconde série d'Aurelia B20 GT connaît un record de ventes puisque 730 voitures sortent des chaînes en 1952. Ce score restera le meilleur de la

production du coupé Lancia. C'est aussi une belle fin car le moteur 2 litres va disparaître, remplacé par un 2500 (toujours un V6, bien sûr !) sur la 3^e Série de 1953...

La finesse en plus, la gloire en moins

En fait, le nouveau moteur 2500 qui apparaît sur cette série de 1953 n'est qu'une évolution du précédent deux litres. Le passage à 2 451 cm³ est la conséquence d'un simple réalésage à 85,5 mm. La course de 78 mm, elle, restera figée durant toute la vie de ce groupe. Un nouvel arbre à cames modifie le diagramme de distribution et l'alimentation se simplifie par l'abandon des deux carburateurs de 32 pour adopter un unique Weber double corps de 40. Ces modifications apportent une nette augmentation de la puissance qui s'établit désormais à 118 chevaux au

régime de 5 000 t/mn. Le couple, lui aussi, prend du punch en passant à 18,5 mkg dès 3 000 tours. Du coup, le rapport final peut être allongé pour autoriser une vitesse maximum de 185 km/h. La mécanique n'est pas seule à subir une cure de rajeunissement, la carrosserie en bénéficie aussi. L'arrière est sérieusement remodelé et affiné et les phares Carello perdent leurs jolies volutes genre « Lalique » pour adopter de classiques optiques.

Cette 3^e série reçoit l'appellation officielle de B20 2500 GT. Avec elle, le modèle s'affirme esthétiquement et mécaniquement. Pourtant, la version 2,5 litres ne connaîtra pas la même réussite en compétition. La B20 glorieuse restera bien la 2 litres. La notion de voiture-usine disparaît car Gianni Lancia a décidé de se tourner vers les « Sport Proto » et, même, vers la Formule 1. Les clients sportifs resteront quand même fidèles à l'Aurelia. Il

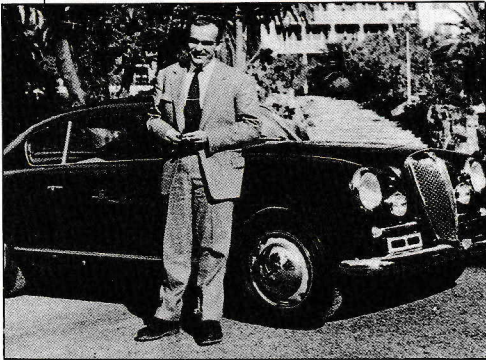
Avec l'Aurelia B20 GT naissait le concept du Grand Tourisme. Aussi raffinée qu'efficace, elle était digne de figurer dans n'importe quelle parade, pouvait emmener les enfants à l'école et... gagner le rallye de Monte-Carlo !



est vrai que la version « 3^e série » représente l'une des plus enthousiasmantes pour l'amateur : son rapport poids/puissance (1 100 kg pour 118 ch) est le plus favorable de toute la lignée des B20GT. De plus, sa conduite, d'un caractère survireur accentué, se montre passionnante pour les bons conducteurs, mais... délicate pour les autres !

La présentation de la 4^e série de 1954 apporte encore son lot de nouveautés. Mieux que cela, on peut même considérer qu'une véritable révolution frappe l'Aurelia B20 GT. Pour commencer, le train arrière à bras tirés est mis au rancart. Pour minimiser la tendance survireuse, jugée « trop pointue » pour le client moyen, un pont de Dion muni de ressorts à lames remplace le système inventé par Vittorio Jano. Ensuite, le bas moteur bénéficie — tardivement, il faut l'avouer — d'une amélioration notable : le régule des bielles, très vulnérable lorsque un haut régime est maintenu longtemps, disparaît (enfin !) pour laisser la place à des coussinets Vandervell bien plus au goût du jour... Enfin, pour compenser une augmentation de

DES AS, DES STARS ET MÊME DES PRINCES !



Sans (re)parler ici de tous les grands champions (voir palmarès) qui les pilotèrent en course, les Lancia « Aurelia » — et tout particulièrement la B20 — furent, dès leur naissance, très prisées des « Grands » de ce monde. On voit, ci-dessus, S.A.S. le Prince Rainier prendre la pose : le souverain monégasque eut des émules. A commencer par un certain Gary... Cooper le très célèbre partenaire de mademoiselle Grace Kelly !

Et ce n'est pas tout. Alors qu'il conduisait, plus ou moins épisodiquement, pour Lancia en « Sport », Juan Manuel Fangio se félicitait publiquement des qualités sportives de sa B20 de fonction. Avis que partagèrent alors ses jeunes camarades ou rivaux, Mike Hawthorn, Luigi Musso, Eugenio Castellotti et plus tard Jean Behra ou Cesare Perdisa.

Il n'est pas jusqu'à Fausto Coppi, qui n'ait voulu un jour goûter à la course sur quatre roues au volant de sa B20 2500 GT. Cela se passait au début du mois de juin 1953, lors du Trophée Supercortemaggiore, épreuve de régularité routière. La « Dame Blanche », ainsi que le fidèle mécanicien-ès-vélo, Pinella, l'accompagnaient. Sur les 514 concurrents au départ, le « Campionissimo » prit finalement la 39^e place au scratch et la 12^e dans une classe ne comprenant pas moins de 124 concurrents !

CARACTÉRISTIQUES Lancia Aurelia B20 GT 1951 (1^{re} Série)

MOTEUR

Type/emplacement : V6 à 60° longitudinal avant. **Alésage x course :** 72 x 81,5 mm. **Cylindrée :** 1991 cm³. **Cylindrée unitaire :** 331,8 cm³. **Rapport volumétrique :** 8,4 : 1. **Régime maximum (1/mn) :** 4500. **Puissance maximum :** 75 chevaux. **Puissance spécifique :** 37,7 ch/L. **Couple maximum :** 14 mkg à 3 400 1/mn. **Couple spécifique :** 7 mkg/L. **Vitesse moyenne du piston au régime de puissance :** 12,2 m/s. **Distribution :** arbre à cames central entraîné par chaîne, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs. **Vilebrequin :** à 4 paliers. **Matériau bloc/culasse :** alu/alu. **Refroidissement :** par liquide. **Lubrification :** carter humide. **Alimentation :** 2 carburateurs simple corps inversés Weber 32 DR7 SP. **Allumage :** bobine/distributeur. **Équipement électrique :** Batterie 12v, dynamo.

TRANSMISSION

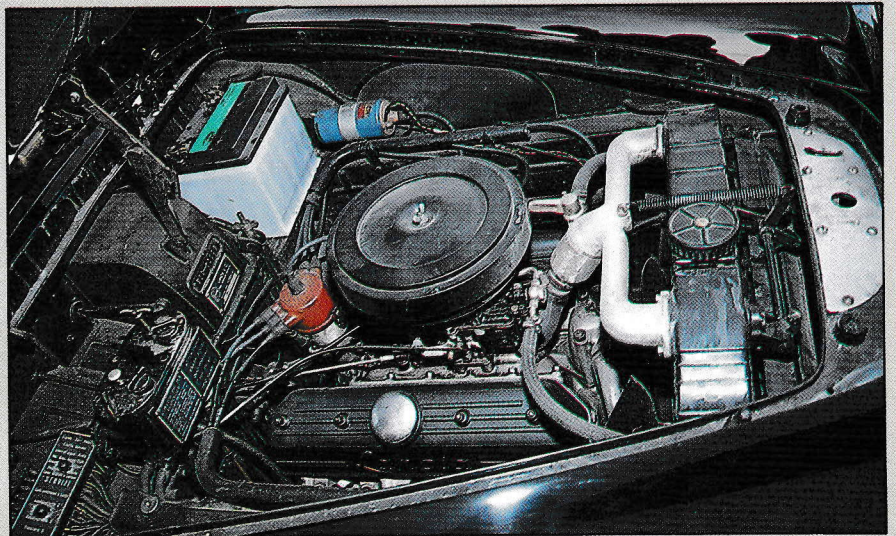
Mode : aux roues arrière, boîte accolée au pont. **Embrayage :** monodisque à sec. **Nombre de rapports :** 4 + M.A. **Rapports :** 1 : 2,86, 2 : 1,84, 3 : 1,25, 4 : 0,86. **Rapport de pont :** 9 x 40. **Autobloquant :** non.

CHÂSSIS

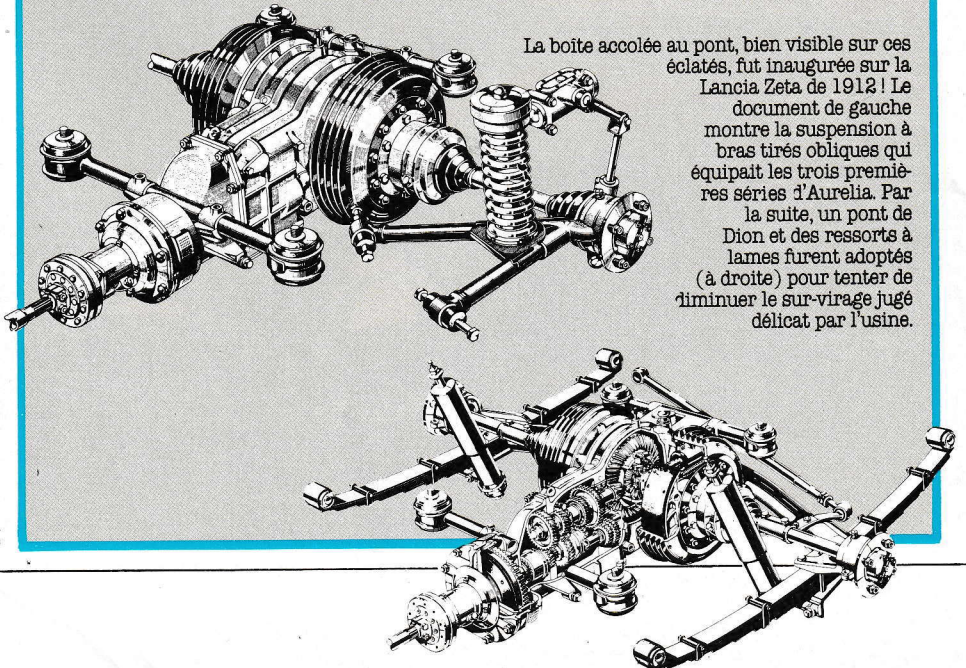
Type et structure : coque acier renforcée par des longerons. **Type de carrosserie :** coupé 2 + 2. **Suspension avant :** roues indépendantes à piliers avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques intégrés. **Suspension arrière :** à roues indépendantes par bras tirés obliques, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques à bras. **Freinage AV :** tambours. **AR :** tambours. **Direction :** à vis et galet. **Jantes/pneumatiques :** tôle 165 x 400.

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉS

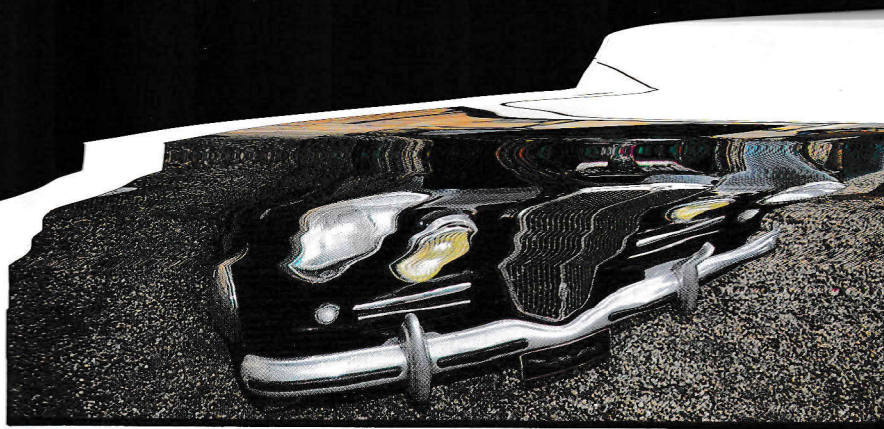
Longueur (cm) : 428. **Largeur (cm) :** 154. **Hauteur (cm) :** 140. **Empattement (cm) :** 266. **Voie avant (cm) :** 128. **Voie arrière (cm) :** 130. **Poids (kg) :** 1 000. **Rapport poids/puissance (kg/ch) :** 13,3. **Capacité huile (L) :** 5. **Capacité liquide de refroidissement (L) :** 10,5. **Capacité réservoir essence (L) :** 60.



Regardez bien ce V6 : il est le premier de l'histoire à être construit en série ! Présenté d'abord en 1 754 cm³ sur la berline, il évoluait à 1 991 cm³ sur les deux premières séries des B20 GT (75 et 80 chevaux), puis atteignait 2 451 cm³ pour une puissance maxi de 118 chevaux.



La boîte accolée au pont, bien visible sur ces éclatés, fut inaugurée sur la Lancia Zeta de 1912 ! Le document de gauche montre la suspension à bras tirés obliques qui équipait les trois premières séries d'Aurelia. Par la suite, un pont de Dion et des ressorts à lames furent adoptés (à droite) pour tenter de diminuer le survirage jugé délicat par l'usine.



Les magnifiques phares Carello, dignes de Lalique, sont restés fidèles au moteur 2 litres : ils disparaissaient pour de classiques optiques à l'apparition du 2 451 cm³.

Les B20 GT représentent une lignée de 6 séries. Entre la première, équipée du V6 de 1 991 cm³, et la dernière, dotée du 2 451 cm³, l'évolution fut telle qu'il n'existe pas une seule pièce commune !

PANAMÉRICAINNE 1952 : DU CŒUR ET AUSSI DU SOUFFLE !

Alors que l'Américain John Fitch et son spider Mercedes 300 SL — bien que déjà officiellement partis — reviennent sur leurs pas pour une réparation qui leur vaudra d'ailleurs d'être disqualifiés, alors qu'au loin les Ferrari (212 Export de Phil Hill et 340 America de McAfee) gagnent leur ligne de départ, Umberto Maglioli et sa B20 vont se présenter sous les ordres du starter. Nous sommes à Parral, là où commence la 7^e et avant-dernière étape de la célèbre « Carrera » mexicaine. Des trois Aurelia B20, voitures officielles bien qu'engagées non par l'usine mais par Felice Bonetto, il ne reste plus en course que la n° 26 que Maglioli partage avec Bornigia. Bonetto, parti seul, est sorti de la route dès la première étape et Cabianca-Menato se sont arrêtés le même jour en panne de moteur. Reste donc une B20 mais, heureusement, c'est la plus rapide. Malgré une redoutable concurrence (Mercedes 300 SL usine, Ferrari en tous genres, etc.), le grand pilote italien — jamais plus loin qu'au 9^e rang aux étapes — se classera finalement 4^e au « scratch », ne s'inclinant que face aux 300 SL de Kling et Lang et à la Ferrari 340 de Luigi Chinetti ! Pour la circonstance, les trois B20, surbaissées et à carrosserie alu, étaient équipées d'un V6 à compresseur volumétrique placé au centre du V, ce qui justifie le bossage visible sur le capot. Avec 145/150 ch à 5 800 t/m, ces B20 de 890 kg pouvaient atteindre les 215 km/h. Dans l'esprit des préparateurs, ce surplus de puissance était surtout prévu pour combler le handicap dû à l'altitude. A noter que dans cette même épreuve, une B20 normale conduite par le local Ortiz Peredo se classait 9^e au terme des 3371 km de course.



ombrées. Parmi les plus ou moins utiles ou
 airée, elle n'en cueille pas moins, cette
 arrière-là, l'un des plus beaux rétroviseurs de
 son curriculum vitae. Louis Chiron rem-
 porte (après bien des tergiversations...) le
 Rallye de Monte Carlo 1954 !

Glissement vers la fin

Alors que Lancia dévoile le superbe spider B24 (sur une base de B20) dessiné par Pininfarina, une 5^e série du coupé GT, l'avant-dernière, remplace la précédente à la fin de l'année 1955. Cette antépénultième version apporte quelques modifications malheureuses qui tendent à calmer, à aseptiser, le coupé GT. Un nouvel arbre à cames, dont le profil favorise la souplesse, abaisse la puissance maxi à 110 chevaux et le couple à 17,2 mkg. La vitesse de pointe en subit le contre-coup néfaste en dégringolant à 175 km/h. Dans le même temps, l'Aurelia B20 adopte une commande d'embrayage hydraulique et les tambours avant sont agrandis. Deux nouvelles ouïes apparaissent sur le museau pour les aérer. A cause de la plus grande largeur des tambours, l'option « roues Borrani » est désormais interdite au coupé. Pour marquer la différence, la carrosserie des versions « 5^e série » est gratifiée de nombreuses baguettes chromées alors que le pare-brise et la lunette arrière gagnent en surface. Les feux rouges, eux aussi, prennent de l'ampleur. L'Aurelia B20 2500 GT perd de plus en plus de clients et les ventes chutent à une vitesse vertigineuse. On sent la fin approcher... Lancia provoque un dernier sursaut en présentant la 6^e et ultime série pour le millésime 1957. Par l'adoption d'un carburateur Weber 40 DCL5 et une alchimie interne dont la firme ne dévoile pas la teneur, la B20 gagne 5 petits chevaux et 5 malheureux km/h sur sa version précédente, mais sans toutefois revenir aux performances des modèles 1953, 54 et 55. En contre partie, le poids prend encore de l'embonpoint et passe carrément à 1 300 kg. Pour supporter cette nouvelle charge, les suspensions reçoivent des ressorts renforcés. Ce petit regain de forme n'arrive pourtant pas à relancer la voiture dont les ventes chutent encore. L'arrêt de la production est prononcé à la fin de l'année 1957, bien que Lancia

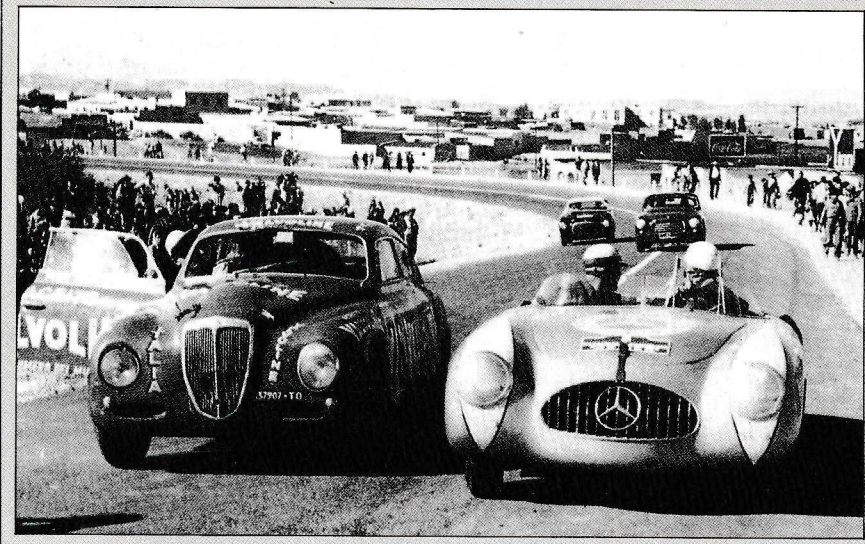


Les magnifiques phares Carello, dignes de Lalique, sont restés fidèles au moteur 2 litres : ils disparaissaient pour de classiques optiques à l'apparition du 2451 cm³.

Les B20 GT représentent une lignée de 6 séries. Entre la première, équipée du V6 de 1991 cm³, et la dernière, dotée du 2451 cm³, l'évolution fut telle qu'il n'existe pas une seule pièce commune !

PANAMÉRICAIN 1952 : DU CŒUR ET AUSSI DU SOUFFLE !

Alors que l'Américain John Fitch et son spider Mercedes 300 SL — bien que déjà officiellement partis — reviennent sur leurs pas pour une réparation qui leur vaudra d'ailleurs d'être disqualifiés, alors qu'au loin les Ferrari (212 Export de Phil Hill et 340 America de McAfee) gagnent leur ligne de départ, Umberto Maglioli et sa B20 vont se présenter sous les ordres du starter. Nous sommes à Parral, là où commence la 7^e et avant-dernière étape de la célèbre « Carrera » mexicaine. Des trois Aurelia B20, voitures officielles bien qu'engagées non par l'usine mais par Felice Bonetto, il ne reste plus en course que la n° 26 que Maglioli partage avec Bornigia. Bonetto, parti seul, est sorti de la route dès la première étape et Cabianca-Menato se sont arrêtés le même jour en panne de moteur. Reste donc une B20 mais, heureusement, c'est la plus rapide. Malgré une redoutable concurrence (Mercedes 300 SL usine, Ferrari en tous genres, etc.), le grand pilote italien — jamais plus loin qu'au 9^e rang aux étapes — se classera finalement 4^e au « scratch », ne s'inclinant que face aux 300 SL de Kling et Lang et à la Ferrari 340 de Luigi Chinetti ! Pour la circonstance, les trois B20, surbaissées et à carrosserie alu, étaient équipées d'un V6 à compresseur volumétrique placé au centre du V, ce qui justifie le bossage visible sur le capot. Avec 145/150 ch à 5 800 t/m, ces B20 de 890 kg pouvaient atteindre les 215 km/h. Dans l'esprit des préparateurs, ce surplus de puissance était surtout prévu pour combler le handicap dû à l'altitude. A noter que dans cette même épreuve, une B20 normale conduite par le local Ortiz Peredo se classait 9^e au terme des 3371 km de course.



50 kg du poids total, les freins sont agrandis et la transmission échange son couple conique de 9/38 contre un 11/47. Côté carrosserie, on note un nouveau support arrière de plaque d'immatriculation, des poignées de portes différentes, un tableau de bord modifié et la possibilité d'opter pour des vitres teintées. De nombreux accessoires proposent, en outre, une quantité d'options plus ou moins utiles ou efficaces. Parmi les plus intéressantes, on peut retenir les roues Borrani (à rayons ou en alliage), un échappement Abarth, un différentiel à glissement limité ou un kit d'admission offert par Nardi, qui permet de faire grimper la puissance à 145 chevaux...

Si la B20 2500 GT ne peut s'enorgueillir d'un palmarès aussi brillant que sa sœur aînée, elle n'en cueille pas moins, cette année-là, l'un des plus beaux fleurons de son curriculum vitae : Louis Chiron remporte (après bien des tergiversations...) le Rallye de Monte Carlo 1954 !

Glissement vers la fin

Alors que Lancia dévoile le superbe spider B24 (sur une base de B20) dessiné par Pininfarina, une 5^e série du coupé GT, l'avant-dernière, remplace la précédente à la fin de l'année 1955. Cette antépénultième version apporte quelques modifications malheureuses qui tendent à calmer, à aseptiser, le coupé GT. Un nouvel arbre à cames, dont le profil favorise la souplesse, abaisse la puissance maxi à 110 chevaux et le couple à 17,2 mkg. La vitesse de pointe en subit le contre-coup néfaste en dégringolant à 175 km/h. Dans le même temps, l'Aurelia B20 adopte une commande d'embrayage hydraulique et les tambours avant sont agrandis. Deux nouvelles ouïes apparaissent sur le museau pour les aérer. A cause de la plus grande largeur des tambours, l'option « roues Borrani » est désormais interdite au coupé. Pour marquer la différence, la carrosserie des versions « 5^e série » est gratifiée de nombreuses baguettes chromées alors que le pare-brise et la lunette arrière gagnent en surface. Les feux rouges, eux aussi, prennent de l'ampleur. L'Aurelia B20 2500 GT perd de plus en plus de clients et les ventes chutent à une vitesse vertigineuse. On sent la fin approcher... Lancia provoque un dernier sursaut en présentant la 6^e et ultime série pour le millésime 1957. Par l'adoption d'un carburateur Weber 40 DCL5 et une alchimie interne dont la firme ne dévoile pas la teneur, la B20 gagne 5 petits chevaux et 5 malheureux km/h sur sa version précédente, mais sans toutefois revenir aux performances des modèles 1953, 54 et 55. En contre partie, le poids prend encore de l'embonpoint et passe carrément à 1 300 kg. Pour supporter cette nouvelle charge, les suspensions reçoivent des ressorts renforcés. Ce petit regain de forme n'arrive pourtant pas à relancer la voiture dont les ventes chutent encore. L'arrêt de la production est prononcé à la fin de l'année 1957, bien que Lancia

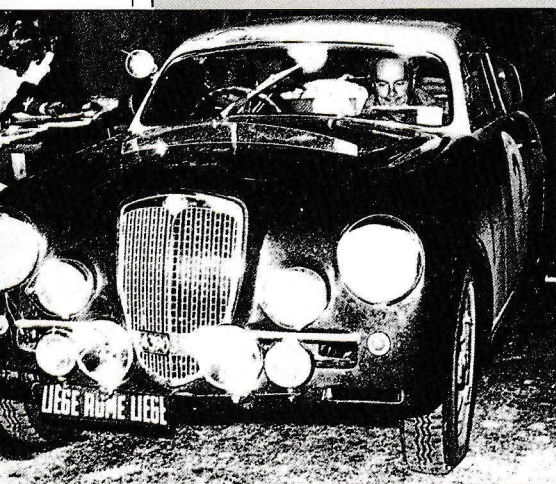
conserve encore le modèle au catalogue en 1958 : les invendues doivent partir... Chargée de gloire en dépit de sa triste fin, l'Aurelia B20GT disparaît pour être remplacée par le coupé Flaminia qui, lui aussi, dispose du V6 2,5 litres. Ce dernier n'arrivera pourtant jamais à se façonner une auréole à la mesure de sa sœur aînée.

L'une des toutes premières

Lancia est l'une des rares marques qui, non seulement, ne renie pas son passé, mais ne craint pas de s'appuyer sur les

LIÈGE-ROME-LIÈGE 1953-54-55 : LES PUR-SANG AUX LABOURS !

Née en 1931, déjà difficile à cette époque mais encore durcie au lendemain de la guerre, cette épreuve justifiait amplement son appellation de « Marathon ». Relier Liège à Rome et retour avec passages obligés par les Alpes autrichiennes et françaises, respecter des moyennes imposées, couvrir, en vitesse pure, de nombreux secteurs (Stelvio, Galibier, etc.) naturellement sélectifs et réaliser tout cela en conduite « non-stop », voilà un programme qui exigeait d'évidentes qualités humaines autant que mécaniques. En 1934, à l'époque où le classement final s'effectuait par catégories, une Lancia était déjà apparue au palmarès, dix-neuf ans plus tard la marque, grâce à Johnny Claes-Traesenster et à leur Aurelia, l'emportait et cette fois sans partage. C'était



l'occasion pour Claes le pilote de... Grand Prix (voir la saga Talbot) de signer un exploit d'anthologie : son équipier étant tombé malade quasiment en début de parcours, le champion belge allait rester rivé à son volant durant trois jours et trois nuits consécutifs ! Cette victoire valait d'ailleurs à la Lancia bleu-nuit de figurer en bonne place sur le stand Lancia au salon de Paris. L'année suivante, une Aurelia conduite alors par Olivier Gendebien ne s'inclinait que devant la Porsche 1500 du champion d'Europe des Rallyes Polensky, associé alors à un jeune mécanicien de Stuttgart, l'infatigable, le précieux et fidèle Herbert Lingg. Et en 1955 c'était encore Johnny Claes qui, en compagnie du jeune mécanicien Lucien Bianchi, décrochait encore une médaille. La dernière hélas pour ce grand gaillard emporté bientôt par une pneumonie.

anciennes gloires pour affirmer son présent. C'est donc grâce à la marque italienne que nous avons obtenu cette superbe Aurelia B20. Celle-ci, de plus, était une rarissime première série (châssis N° 1058) superbement restaurée. Elle nous attendait sagement dans la cour de l'usine turinoise, il ne nous restait plus qu'à en prendre possession !

Notre Aurelia, toute vêtue de noir, conserve encore un peu l'allure pataude de la berline. Mais sous cette carrosserie rondouillarde se cache une mécanique réellement moderne. La première version de

la B20GT possède encore le V6 de 1 991 cm³ délivrant la puissance relativement faible de 75 chevaux à 4 500 t/mn. En revanche, l'aspect châssis (expression erronée puisqu'il s'agit d'une coque) se montre particulièrement flatteur. Les suspensions sont à quatre roues indépendantes, vous le savez déjà. Le train avant reprend le principe des piliers coulissants inauguré par la Lambda. Ce système intègre des amortisseurs hydrauliques dont le niveau d'huile doit être maintenu en permanence : un petit réservoir, bien visible sous le capot, alimente

ÉVOLUTION DES AURELIA B 20 GT

SÉRIES	1	2	3	4	5	6
ANNÉES	1951	1952	1953	1954/55	1956	1957
MOTEURS (cylindrée) (alésage X course)	1 991 cm ³ 72 X 81,5 cm ³		2 451 cm ³ 78 X 85,5 cm ³			
PUISSANCE (ch./l/mn)	75 à 4 500	80 à 4 700	118 à 5 300	118 à 5 300	110 à 5 300	115 à 5 300
SUSPENSION ARRIÈRE	roues indépendantes, bras tirés obliques, essieu oscillant, amortisseurs hydrauliques à bras, ressorts hélicoïdaux.			Pont de Dion, ressorts à lames, amortisseurs hydrauliques télescopiques.		
POIDS (kg)	1 250	1 300	1 400	1 150	1 240	1 240
VITESSE MAX. (km/h)	162	162	185	185	175	180
VERSION NORMALE (conduite à droite) N° DE CHASSIS	1 001 à 1 500	1 501 à 2 231	2 232 à 2 951	2 952 à 3 696	3 697 à 3 814	3 815 à 4 011
VERSION « SINISTRA » (conduite à gauche)	-	-	-	§ 1 001 à § 1 255	§ 1 256 à § 1 434	§ 1 435 à § 1 860
PRODUCTION : NORMALE « SINISTRA » TOTALE	500 - 500	731 - 731	720 - 720	745 1 255 2 000	118 179 297	197 426 623

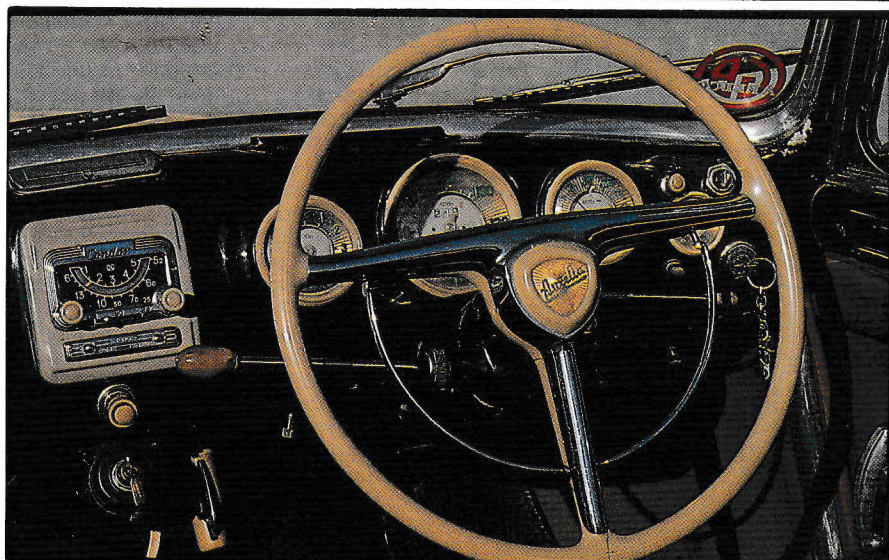
PRODUCTION B 20 2 litres : 1 231
B 20 2,5 litres : 3 640 TOTALE : 4 871

B 20 : LES MODÈLES COMPÉTITIONS

(A ces voitures « spéciales » s'ajoutent les trois B 20 (2328-2505-2518) carrossées, en 1953 chez Zagato)

ANNÉES	SÉRIES	N° CHÂSSIS	PLAQUES MINÉR.	PROPRIÉTAIRES OU PRINCIPAUX UTILISATEURS	OBSERVATIONS	
1951	1 ^{re}	1005	MI-169703	U. CASTIGLIONI L. GROLLA G. BRACCO L. VALENZANO F. BONETTO	Moteurs 2 litres Voitures préparées pour les Mille Milles 90 chevaux - 175 km/h Voiture prête pour la Carrera Panaméricaine	
		1010				
		1013				
		1300				
1952	2 ^{de}	1505*	TO-129967 MI-186996 MI-186992 TO-129666 AN-16960	L. VALENZANO « IPPOCAMPO » F. BONETTO S. AMMENDOLA L. FAGIOLI	Voitures à carrosserie aluminium caisses et pavillons surbaissés arrière rond sans ouverture. 106 ch - 185 km/h en début de saison. 115 ch - 200 km/h aux Mille Milles. 150 ch - 215 km/h avec compresseur volumérique.	
		1506**				
		1507				
		1508				
		1510				
	1511*	TO-137907	U. MAGLIOLI			
1953	2 ^{de}	2076	TO-142844 TO 142843	J. CLAES	Coque acier allégée vitres latérales perspex.	
		2077				
	3 ^{de}	2247	TO-143915 TO-143918 TO-143916 TO 143903 TO 143912 TO 143910			Coque acier allégée pavillon surbaissé vitres latérales en perspex.
		2252				
		2254				
		2268				
		2273				
2283			Moteurs : 2 451 cm ³ 110/118 ch			

* Pour disputer la III^e Panaméricaine en 1952, ces trois châssis furent équipés de moteurs suralimentés.



L'aménagement intérieur, très baroque, comprend un équipement très complet. La conduite à droite était obligatoire sur les premières séries et le levier de vitesses, situé à gauche sous le volant, réclame une certaine habitude...

Le comportement extrêmement sain et la légèreté du train avant sont les conséquences d'une conception d'avant-garde. Le moteur, grâce à sa grande souplesse, permet d'éviter des changements de rapports et possède une belle onctuosité à défaut de violence.

ces amortisseurs. Il contient également le liquide de freins. L'utilisateur doit prendre garde à ne pas confondre les deux orifices spécifiques et des étiquettes attirent son attention dans ce sens, en plusieurs langues et avec une orthographe parfois cocasse...

Le train arrière, quant à lui, bénéficie du premier montage, à bras tirés obliques, dessiné par Vittorio Jano. Les freins sont naturellement équipés de quatre tambours et la boîte est solidaire du pont.

Le poste de conduite se trouve du côté droit. Ce n'est qu'à partir de la 4^e série que la B20 pouvait être équipée d'une conduite à gauche. Cette version recevait la désignation de B20S, ce qui signifie, bien sûr, « Sinistra » (gauche) et non pas « Sport » ou « Special »...

Le volume de l'habitacle ne provoque pas de claustrophobie : une banquette arrière permet d'admettre deux passagers supplémentaires et masque le volume de la boîte de vitesses reportée à l'arrière. Grâce à cette architecture, le plancher est quasiment plat, ce qui augmente encore l'impression d'espace. Les sièges avant, recouverts de drap gris, ressemblent plus à des fauteuils qu'à des baquets. Curieusement, ils ne sont pas par-



MONTE CARLO 1954 : LOUIS CHIRON, TÊTE DE SÉRIE

Pour sa 11^e participation à la grande classique hivernale, Louis Chiron — associé à Giro Basadonna — sera-t-il, enfin, prophète en son pays ? Oui certes, mais non sans discussions, palabres et réclamations. Classée première à l'issue de l'ultime test (cinq tours du circuit de Grand Prix !), l'Aurelia n° 69 à moteur 2,5 litres monté dans une caisse de 2 litres correspondait-elle vraiment au coupé 4 places exigé sur la fiche d'homologation ? C'est en tout cas ce que Georges Houel contestera avec suffisamment d'arguments pour faire ajourner — longtemps — la parution d'un classement officiel et définitif. Chiron finalement conserva une victoire qui est aussi la première des onze

réussites monégasques répertoriées (à ce jour !) par Lancia. Cela dit, la B20 et ses autres sœurs Aurelia n'avaient pas attendu 1954 pour s'illustrer — hiver comme été — en rallyes. Ascari-Villoresi et leur B10 ayant ouvert le score dès 1951 dans le Rallye de Sestrières, la B20 devait, trois fois encore, enlever cette épreuve. C'est d'ailleurs sur un rallye — l'Acropole avec Villoresi-Basadonna — qu'en 1958, une 2,5 litres mettait un terme victorieux au palmarès routier de l'Aurelia B20.



tagés d'une manière équitable : le passager a droit environ aux des 2/3 de la largeur alors que le conducteur ne dispose que d'une assise étroite. En réalité, cette disposition offre les avantages d'une banquette (deux personnes peuvent prendre place du grand côté) tout en conservant la possibilité du réglage individuel des sièges séparés.

Le conducteur, assis très verticalement, trône derrière un immense volant à trois branches. Les cadrans ronds possèdent un style plutôt baroque avec des chiffres dorés sur un fond vert du plus bel effet ! La mode n'étant pas encore aux leviers de vitesses au plancher, la commande de boîte est positionnée sur la colonne de direction, mais du côté gauche... Une habitude à prendre !

Le levier de frein à main (de secours !) est niché sous le tableau de bord, laissant le plancher totalement dégagé.

La tournée d'inspection achevée, la position des commandes enregistrée, il ne reste plus qu'à tourner la clef de contact et à pousser le bouton lançant le démarreur. Le six cylindres en V se met à gron-

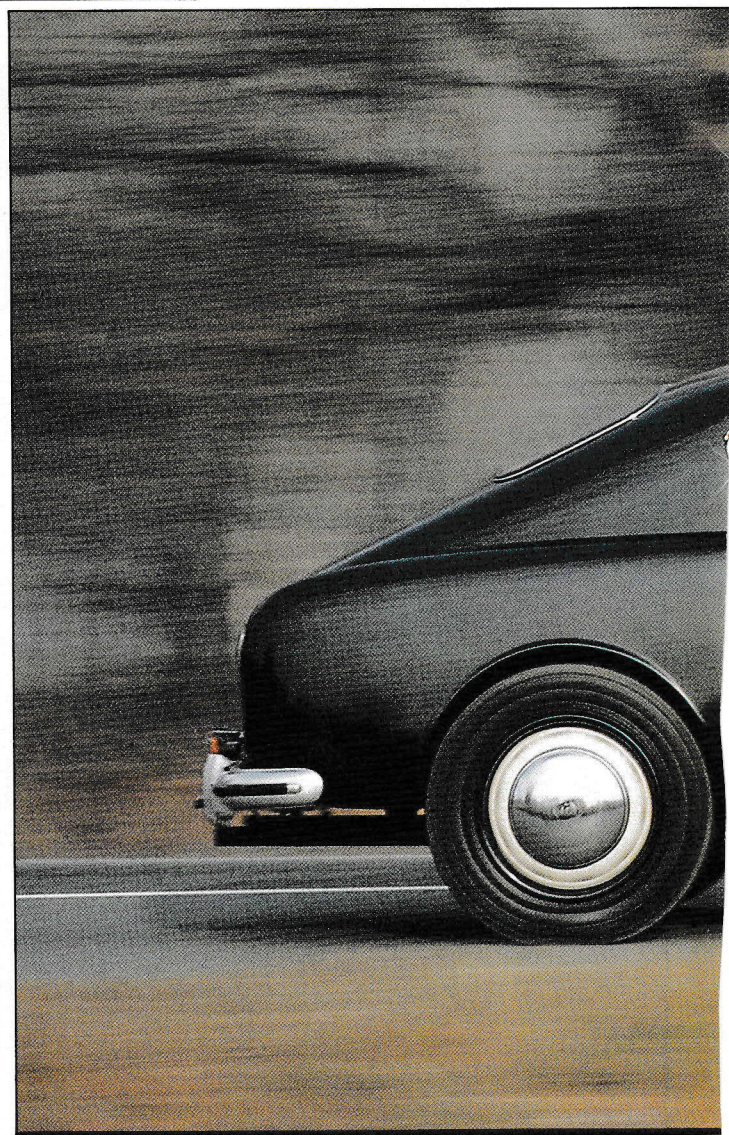
LES PODIUMS DE LA B 20 *

(en caractères gras, les victoires au scratch)

ANNÉES	ÉPREUVES			CLASSEMENT GÉNÉRAL
	DATES	COURSES	DISTANCE OU DURÉE	
1951	29-IV 15-VII	MILLE MILLES COUPE D'OR DES DOLOMITES	1 564 km 304 km	2 ^e G. BRACCO-MAGLIOLI 1 ^{er} E. ANSELMINI 2 ^e * IPPOCAMPO *
	12-VIII	SIX HEURES PESCARA	6 heures	1 ^{er} G. BRACCO 2 ^e E. ANSELMINI 3 ^e VALENZANO
	23/26-VIII 30-IX	ETOILE DES ALPES ETOILE DE LA NEIGE	1 245 km 17,4 km	2 ^e L. VALENZANO 1 ^{er} * IPPOCAMPO *
	22/25-II 9-III	RALLYE SESTRIERES TOUR DE SICILE	2 800 km 1 080 km	1 ^{er} G. VALENZANO 2 ^e F. BONETTO 3 ^e G. VALENZANO
1952	3/4-V 29-VI	MILLE MILLES TARGA FIORIO	1 564 km 576 km	3 ^e L. FAGIOLI 1 ^{er} F. BONETTO 2 ^e G. VALENZANO 3 ^e E. ANSELMINI
	3-VIII 28/31-VIII	TOUR DE CALABRE ETOILE DES ALPES	723 km 1 226 km	2 ^e S. MANTOVANI 2 ^e F. RODENGGHI
	12-IV 21-V 31-V	TOUR DE SICILE TROPHÉE SARDE COUPE DE TOSCANE	1 080 km 420 km 634 km	2 ^e G. VALENZANO 3 ^e C. BIONDETTI 1 ^{er} C. BIONDETTI 2 ^e G. VALENZANO 3 ^e PIODI
1953	28-VI	TOUR DE L'OMBRIE	383 km	2 ^e PIODI 3 ^e G. VALENZANO
	5-VII 5-VII	COUPE DE LA CONSUMA BOIZANO-MENDOLA	12,5 km 25 km	3 ^e PIODI 2 ^e P. VALENZANO 3 ^e S. AMMENDOLA
	26-VII	AOSTE-GRAND ST BERNARD	33,91 km	2 ^e PIODI 3 ^e PALMIERI
	19/23-VIII 13-IX	LIEGE-ROME-LIEGE ETOILE DES ALPES	5 533 km 1 240 km	1 ^{er} J. CLAES-TRASENSTER 1 ^{er} S. AMMENDOLA 2 ^e E. ANSELMINI 3 ^e P. VALENZANO
	13-IX	COUPE INTER EUROPA	2 heures	2 ^e R. MANZON 3 ^e E. CASTELLOTTI
	28-IX	STELLA ALPINA		1 ^{er} AMMENDOLA 2 ^e ANSELMINI 3 ^e P. VALENZANO
1954	18/25-I 21/25-II 11-V 16-V	RALLYE MONTE-CARLO RALLYE SESTRIERES COUPE DE TOSCANE SIX HEURES DE BARI	4 000 km 2 804 km 634 km 6 heures	1 ^{er} L. CHIRON-BASADONNA 1 ^{er} P. VALENZANO-SPOSETTI 3 ^e PIODI 1 ^{er} RIBALDI-BASINI 3 ^e MANCINI-MANCINI
	18/23-VIII 11-IX	LIEGE-ROME-LIEGE COUPE INTER EUROPA	5 200 km 1 heure	2 ^e O. GENDEBIEN-FRAKIN 3 ^e VALENZANO
	25-II/I-III 24-V	RALLYE DE SESTRIERES TRENTO BONDONE	1 540 km 13 km	1 ^{er} F. GAITA-MASSONIS ** 1 ^{er} M. LUBICH 2 ^e E. LUBICH 3 ^e M. BUCELLA
1955	17/22-VIII 28-VIII 11-IX	LIEGE-ROME-LIEGE STELLA ALPINA COUPE INTER EUROPA	5 200 km 1 heure	3 ^e CLAES-L. BIANCHI 3 ^e GAITA 3 ^e F. GAITA
	1956	20-VI	BIELLA-CROPA	7,7 km
1958	IV	RALLYE ACROPOLE		1 ^{er} VILLORESI-BASADONNA

* en 1951-52 modèle B20 à moteur 21, à partir de 1953 modèle 2500 GT.

** Modèle à carrosserie Zagato.

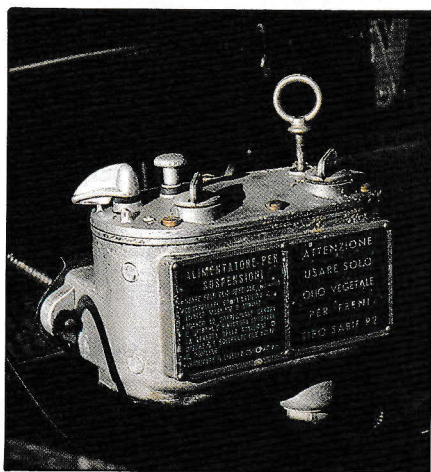


der doucement et régulièrement, presque un chuintement.

Un équilibre étonnant

Dès que le moteur tourne, l'oreille décèle un bruit de roulement sous le plancher qui disparaît lorsque l'on débraye : c'est typique des voitures équipées de boîte/pont et les Alfa GTV6 connaissent la même particularité !

La première ne craque pas, l'embrayage montre une belle progressivité et l'Aurelia B20 GT s'élance, accompagnée de la sonorité pleine et régulière du V6. Les accélérations n'ont rien d'impressionnant mais la poussée s'opère dès les plus bas régimes et reste constante jusqu'aux 4 500 t/mn autorisés. L'exceptionnelle souplesse du groupe Lancia apporte un grand agrément et permet d'éviter de nombreux changements de rapports. Pourtant le maniement de la boîte n'est

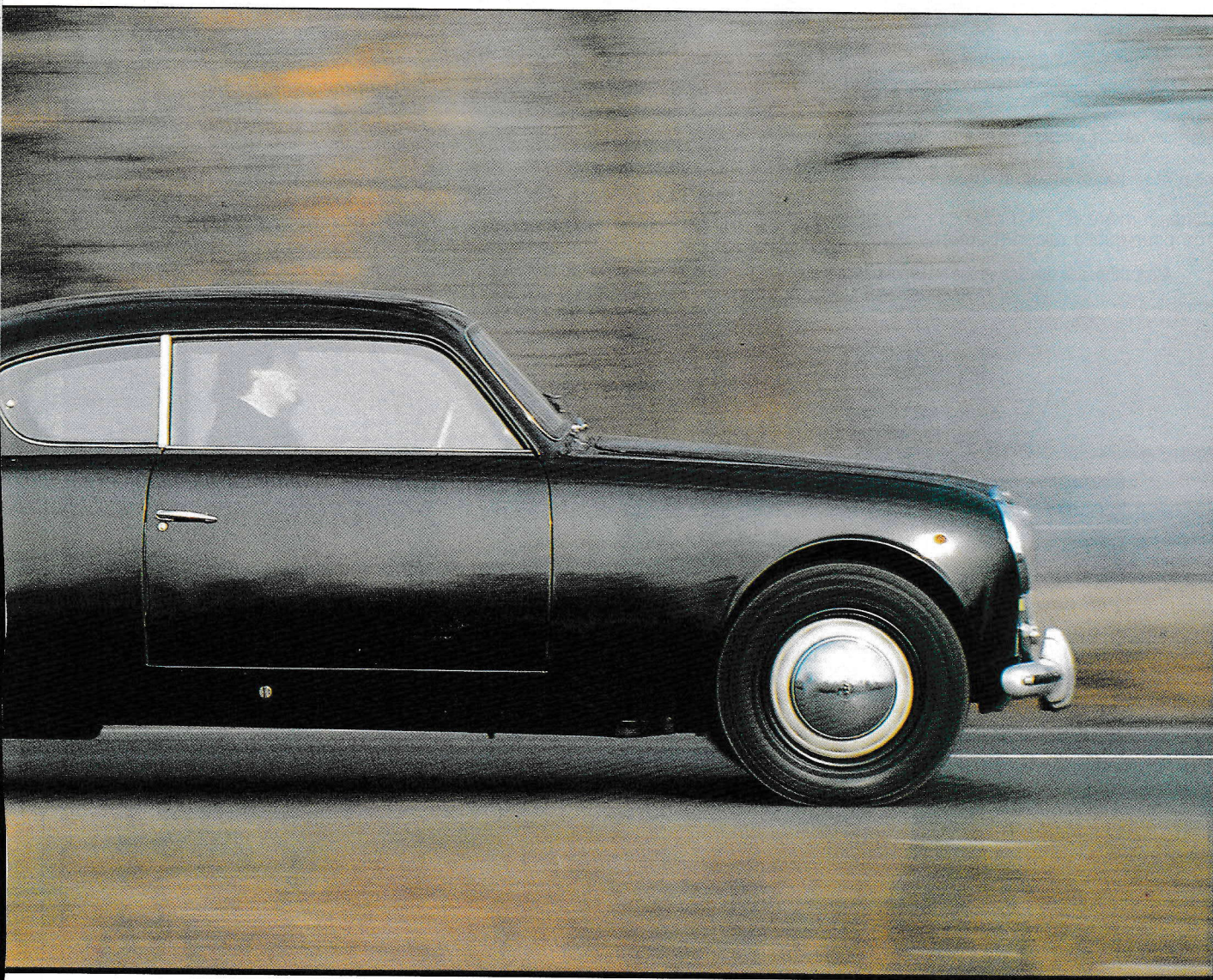


Ce réservoir renferme à la fois l'huile des amortisseurs avant et le liquide de freins : Lancia met en garde les utilisateurs contre une éventuelle inversion...

pas mauvais, contrairement à ce que l'on pourrait craindre avec cette architecture, bien au contraire ! Les changements de vitesses francs et rapides et aucun grognement de pignons ne peut être décelé. On peut même dire que le système est supérieur à celui de l'Alfa GTV 6 qui, lui, accroche souvent malgré sa jeunesse... Les freins à tambours ne causent aucun souci au conducteur : leur efficacité vaut largement celle de certains disques ! Le seul petit désagrément que l'on puisse leur reprocher est un faible louvoiement de la B20, sorte de brève hésitation, à l'amorce du freinage, signe que les garnitures n'attaquent pas simultanément les tambours. Ce cap passé, la voiture reprend sa ligne et la décélération se montre énergique.

Le plus enthousiasmant côté de l'Aurelia reste son comportement réellement étonnant face aux autres voitures de la même époque. On mesure, là, toute l'avance technologique prise par les concepteurs

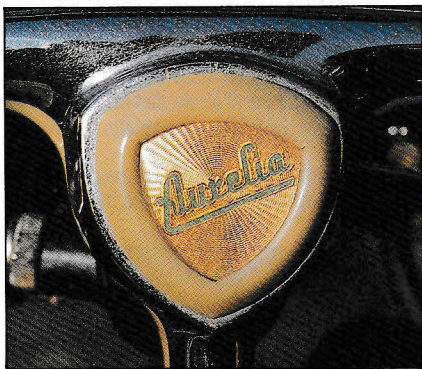
Exemplaire de la première série, cette B20 GT est le plus léger des coupés de la lignée (mis à part, bien sûr, les versions course en aluminium !) avec un poids d'une tonne juste. Mais comme elle est aussi la moins puissante (75 chevaux), sa vitesse culmine à 160 km/h.



de la B20. En ligne droite, la stabilité est absolument parfaite, mais ce n'est rien à côté du comportement en courbe. Fantastique d'équilibre et d'efficacité, le coupé GT devait dominer de la tête et des épaules ses concurrentes d'alors dès que la route se mettait à serpenter ! Les vitesses de passage sont réellement élevées et la neutralité domine jusqu'au point de limite de l'adhérence. Arrivé à ce stade, l'arrière commence à dériver, mais jamais on ne ressent de réactions malsaines du genre de roues qui « piochent », de sur-braquage ou de durcissement de la direction. Conscient des presque 40 années de la conception, on se prend même à serrer les fesses en entrée de courbe, imaginant que ça ne passera jamais... Et, avec une grande sérénité, la Lancia digère le virage ! On pourrait même dire que la B20 est anachronique, mais dans l'autre sens : comment aurait-elle pu, sans ces extraordinaires capacités routières, rivaliser avec une Ferrari disposant largement du double de puissance lors des Mille Milles 1951... même avec l'aide de la pluie ! On aurait pu s'attendre, face à un tel comportement, à ce que l'Aurelia soit une voiture de course déguisée. C'est bien là que réside l'exploit : la B20 GT reste toujours confortable et civilisée. Nous sommes au cœur de la notion de « Grand Tourisme » découverte à sa naissance : le luxe, le confort et le raffinement ne s'opposent plus à performances et vitesse. Le coupé Lancia peut servir à faire les courses comme à faire la course ! Cette première GT de l'histoire, on ne sait trop pour quelle raison (peut-être parce

PORTE DRAPEAU OU FER DE LANCE ?

Lancia, pour les amateurs, représente une institution : les exploits techniques, stylistiques et sportifs de la marque couvrent la presque totalité de l'Histoire de l'Automobile. De l'Alpha de 1907 à l'Integrale 16 soupapes de 1990, en passant par les Lambda, Aprilia, Aurelia, Flaminia, Fulvia, Stratos ou 037, il y en a pour tous les goûts et presque toutes les bourses. Le Lancia Club de France tient la gageure de réunir et d'harmoniser toutes ces



passions. Pourtant, l'Aurelia conserve une place à part dans les cœurs de ses sociétaires... Voyez l'adresse ! **Lancia Club de France, Villa Aurelia, Les Quatre Seigneurs, 38320 Herbeys.**

qu'elle ne donne pas dans le clinquant ?), semble avoir été oubliée (épargnée ?) par la grande bourrasque qui frappe le petit monde des amateurs d'automobiles depuis quelques années. Faut-il le regretter ou, au contraire, se réjouir ? Quoi qu'il en soit, cette extraordinaire Aurelia B20 GT a montré la voie, plus que d'une technologie, d'une véritable philosophie. Il y a peu de chances que l'on revoie un jour une voiture capable de remporter sa catégorie aux 24 Heures du Mans, de se battre pour la victoire aux Mille Milles (il n'y en a plus !), de gagner la Panaméricaine (même refrain que pour les Mille Milles...) ainsi que la Targa (idem !) et le Rallye de Monte-Carlo. En tout cas, à l'heure où vous lirez ces lignes, Lancia aura probablement, une fois de plus, démontré que ses autos sont toujours capables de remporter le Monte-Carlo. Mais les Delta Integrale, si elles savent dominer dans les neiges monégasques, peuvent-elles aussi prétendre à une place d'honneur dans la Sarthe ? Là est toute la différence...

Pierre Gary

Avec la collaboration de Christian Moity

Photos : Christian Bedei, Archives Usine, H. Bérout et Dominique Pascal.

BIBLIOGRAPHIE

- Lancia (catalogue raisonné 1907-1983) par Ferruccio Bernabo et Alfio Manganaro. Edition Automobilia.
- La Lancia par Wim H.J. Oude Weernink avec la collaboration de Adriano Cimarosti.
- Lancia Aurelia GT (collection les autos classiques) par Ferruccio Bernabo. Edition libreria dell'automobile.

L'équilibre des masses, grâce au report de la boîte vers l'arrière, et la suspension arrière à bras tirés donnent une motricité excellente sans roulis exagéré. Les freins à tambours se remarquent seulement à l'attaque de la pédale.

