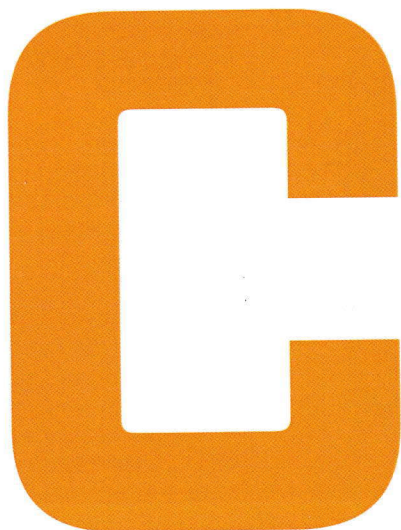


LE NEC PLUS ULTRA

L'Aurelia est un joyau de l'histoire Lancia. Au plan technique, c'était une voiture très en avance sur son temps. Mais elle a également décroché de beaux succès en compétition. Nous avons pris le volant d'un coupé et d'une «Berlina». Texte: Ton Rokks | Photos: Piet Mulder



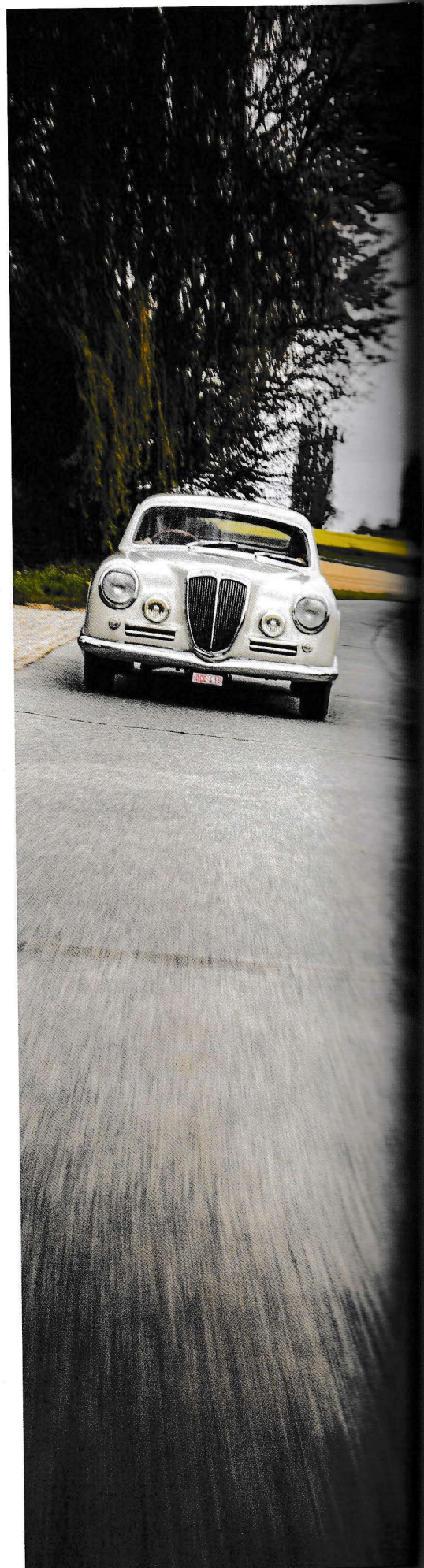
haque fois qu'un modèle marquant franchit un cap en termes d'âge, c'est la même chose: un ou plusieurs passionnés nous font signe. C'est ainsi que Jan Van Hoorick nous a fait savoir que nous avions manqué les 70 ans de la Lancia Aurelia. D'ordinaire, nous ne faisons pas tout un plat de ces anniversaires, parce que s'il fallait tous les traiter, il ne resterait plus de place pour autre chose. Mais Jan a immédiatement ajouté qu'il avait une Aurelia B20 GT et une B22 qui nous attendaient dans son garage à Itterbeek, aux portes de Bruxelles. Et qu'elles pouvaient prendre la route quand nous voulions...

Les B20 GT et B22 de «l'écurie Van Hoorick» voisinent avec deux autres Aurelia, une B50 Cabriolet et une B24 Convertible. Nous n'évoquerons ici que les deux premières, parce que ce sont elles qui ont joué le rôle le plus décisif dans l'histoire de ce modèle si brillant. L'Aurelia a été la première voiture de série à moteur V6 et elle possédait une suspension arrière indépendante et une carrosserie autoportante, alors que des voitures comme la Jaguar XK120, l'AC Aceca ou l'Aston Martin DB2 se contentaient d'un essieu arrière rigide et d'un châssis séparé.

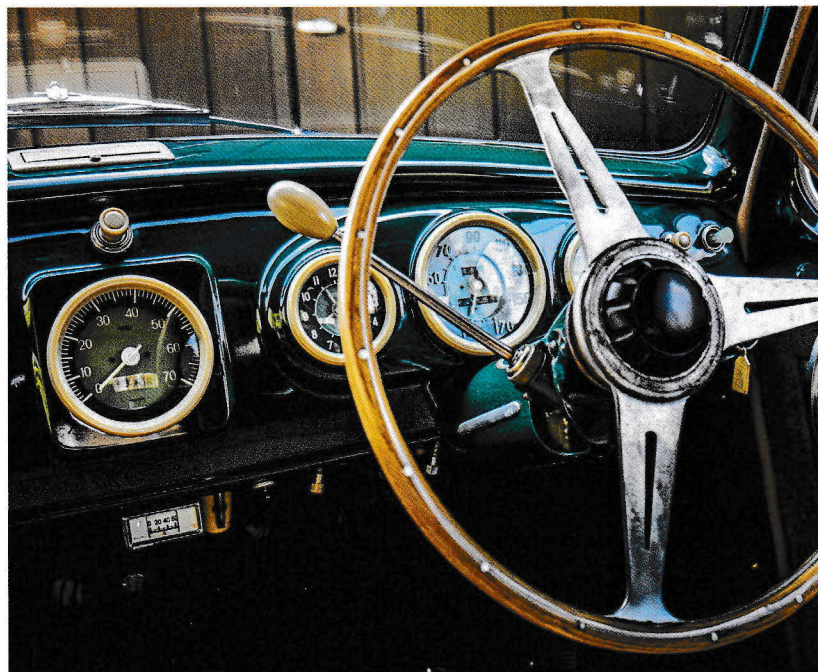
L'Aurelia était aussi originale en raison de son architecture transaxle, avec une boîte de vitesses accolée au différentiel arrière. Une authentique nouveauté! Elle a également été la première voiture équipée de pneus Michelin radiaux (les fameux X), développés après que le manufacturier clermontois a découvert que la chaleur excessive au niveau des pneus ne venait pas du contact entre la bande de roulement et la route, mais bien du frottement se produisant entre les différentes couches de la carcasse.

AMÉLIORÉE EN PERMANENCE

L'histoire de l'Aurelia débute en 1950 avec la B10, une berline 4 portes. Son V6 en alliage léger est l'œuvre de Francesco de Virgilio, qui évolue







alors sous la houlette du grand Vittorio Jano, qui fera plus tard parler de lui chez Ferrari. Avec une cylindrée de 1,75 litre, la première version de ce 6-cylindres est peu puissante – 56 ch – mais Lancia corrigera rapidement le tir. Un an plus tard apparaît la B21 à moteur 2 litres de 70 ch, bientôt suivie de la B22 de 90 ch.

Lancia a continué à améliorer l'Aurelia tout au long de sa carrière, ce qui fait que l'on s'y perd un peu dans les différentes désignations, pas toujours logiques. À l'exception du moteur, les B10, B21 et B22 sont essentiellement les mêmes voitures: ce sont des berlines plutôt «statutaires» destinées à la classe moyenne aisée. Elles offrent 5 places et une carrosserie autoporteuse tellement rigide que Lancia a osé supprimer le montant B.

SUCCÈS AUX MILLE MIGLIA

La B22 de Jan Van Hoorick date de 1952. Elle se distingue par son apparence sportive due à l'absence d'enjoliveurs et au montage de phares supplémentaires. Ces éléments ont souvent été supprimés à l'époque car le modèle brillait en compétition et de nombreux propriétaires aimaient le souligner. Avec un peu de bonne volonté, cette Aurelia Berlina, dont 1.074 exemplaires ont été construits, pourrait être qualifiée de «spéciale d'homologation».

Gianni Lancia, qui, à 24 ans, avait succédé à son père à la tête de l'entreprise, consacrait de gros moyens à la course. La B22 a donc été immédiatement engagée aux Mille Miglia, et avec succès puisque Umberto Maglioli et Luciano Monteferrario amenaient une B22 de série à la 19^e place du général, remportant la catégorie Turismo Nazionale dans la catégorie des plus de 1,5 litre.

CONDUITE À DROITE

En raison de l'absence du montant B, l'accès à bord est des plus aisés. À l'avant comme à l'arrière, la B22 est équipée d'une banquette, de sorte qu'il faut «s'appuyer» sur le passager pour éviter au corps de glisser. Au volant, on découvre un splendide tableau de bord, avec des instruments élégants cerclés de jaune. Le compteur de vitesse est gradué jusqu'à 170 km/h, et c'est une vitesse que la B22 peut réellement approcher. La Lancia vous plonge dans une époque révolue, avec ses boutons de commande en bakélite et l'odeur caractéristique de sa sellerie en tissu. De plus, le volant, en bois, se trouve à droite.

Voilà qui peut sembler étrange, quand on sait que l'Italie était passée de la conduite à gauche à la conduite à droite dès les années 20. Mais le fait est que nombre d'Italiens sont longtemps restés attachés au volant à droite, considéré comme plus prestigieux. Mais cela s'expliquait aussi par d'autres raisons: sur les sinueuses routes de montagne, le fait d'être assis à droite autorisait à conduire plus près du bord de la chaussée tandis qu'en ville, cela permettait au conducteur de sortir de la voiture d'une manière «digne», directement sur le trottoir, sans salir ses élégants mocassins! Il était toutefois

possible de commander une Aurelia avec volant à gauche, auquel cas il s'agissait d'une Aurelia S, avec «S» pour «sinistra».

SUSPENSION À COULISSEAUX

Ouvrons à présent le capot de notre Italienne... Après avoir admiré les optiques de phare, emblématiques du modèle, intéressons-nous à la mécanique. Le V6 est alimenté par un double carburateur Weber 40DCL, tandis que l'arbre à cames présente un profil plus agressif, ce qui permet à ce 2 litres de délivrer 90 ch à 5.000 tr/min. À la gauche du V6, on découvre un double réservoir. La partie marquée «freni» accueille le liquide de frein, tandis que l'autre contient une huile destinée à la suspension avant à coulisseaux, utilisée par Lancia depuis la Lambda de 1921.

À première vue, cette suspension d'un type original fait penser à un essieu rigide léger. À y regarder de plus près, ce n'est pas le cas puisqu'elle est pourvue aux extrémités de pivots verticaux qui permettent non seulement aux roues avant de braquer à droite et à gauche, mais aussi de monter et de descendre de façon indépendante l'une de l'autre. Il va sans dire que les deux supports d'essieu, qui coulisent vers le haut et vers le bas lorsque le ressort se comprime et se détend, doivent être efficacement lubrifiés. D'où ce réservoir d'huile supplémentaire.

LÉGÈRE ET SÛRE

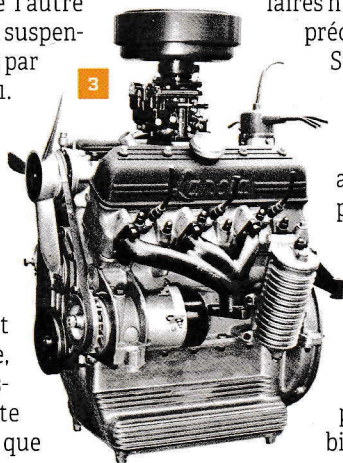
Après avoir actionné la clé de contact et appuyé sur le bouton du démarreur, le V6 accède à la vie et émet un grondement sympathique, légèrement bancal. Les vitesses se passent à l'aide d'un

levier de vitesses situé sur la colonne de direction, qui est relié à une boîte à 4 rapports via un mécanisme complexe situé sous le plancher. Les débâtements du levier sont assez importants, mais la commande reste assez précise et rigoureuse. On en oublierait presque que le levier se trouve à plusieurs mètres de la boîte de vitesses. Au retour, Jan Van Hoorick nous présentera un mécanisme de changement de vitesse en pièces détachées. Il est étonnamment élégant, avec de beaux accouplements et des tiges qui sont montées avec des douilles en bronze. «La production et le réglage de chaque voiture ont dû prendre beaucoup de temps. On voit bien que les salaires n'étaient guère élevés à l'époque», précise Jan.

Sur les mauvaises routes à l'ouest de Bruxelles, on est frappé par la rigidité de la B22: aucun grincement ou craquement n'est audible. Dans le même temps, on perçoit que malgré sa longueur de presque 4,5 m, l'Aurelia est une voiture relativement légère. Cela s'explique, entre autres, par ses portes, ses ailes, son capot et son couvercle de malle en aluminium. Ce n'est pas une Citroën, mais elle tient bien le parquet avec un comportement assuré et agile qui faisait la différence dans les années 50. Quant au V6, il se révèle enthousiaste et dispense une jolie sonorité; le cœur de cette Lancia est bel et bien sportif! La tenue de route se révèle en tout cas meilleure qu'escompté, sans aucun doute due à une répartition des masses très équilibrée.

MÉCANIQUE COMPLEXE

Sur la route, on est frappé par le contraste entre la complexité de la mécanique de cette



LANCIA AURELIA B22

MOTEUR

Type
6 cylindres en V (60°)
Distribution
1 arbre à cames central
Carburant
essence
Cylindrée (cm³)
1991
Puissance (ch/kW à tr/min)
90/66 à 5000
Couple (Nm à tr/min)
137 à 3500
Suralimentation
-

TRANSMISSION

Type
aux roues arrière
Boîte de vitesses
manuelle 4 rapports (transaxle)

CHÂSSIS

Suspension AV
indépendante à coulisseaux et pivots verticaux
Suspension AR
indépendante, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)
160
0-100 km/h (s)
n.c.

DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)
4420/1560/1500
Poids en ordre de marche (kg)
1150

LANCEMENT

1952

BUDGET

Cote actuelle (€)
≈ 60.000



1 La suppression des enjoliveurs et la présence du phare additionnel confèrent à cette B22 une apparence sportive.

2 Avec ses banquettes avant et arrière, la Berlina est très spacieuse. L'accès à bord est des plus aisés, grâce à l'absence de montant central.

3 L'Aurelia a été la première voiture de série équipée d'un V6.

4 Le toit de la Berlina est plus haut de quelque 10 cm que celui du coupé, aux lignes plus sportives.



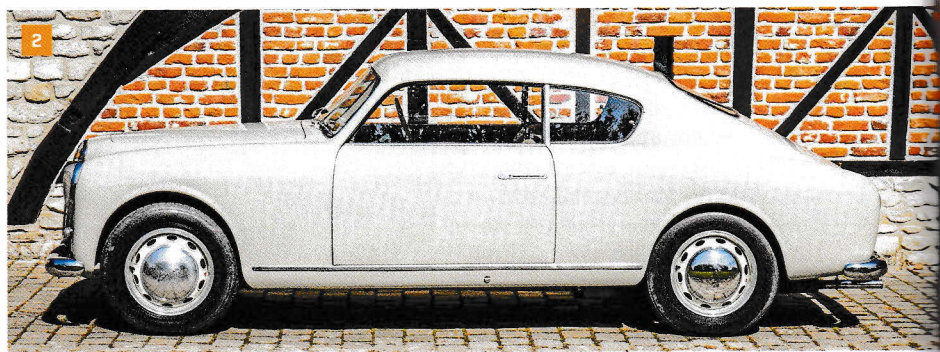
Berlina et la simplicité de son intérieur. Sous le capot, on trouve un V6 sophistiqué et une suspension avant coulissante. Au niveau de l'essieu arrière, le différentiel et la boîte de vitesses sont accolés l'un à l'autre, tandis que la suspension est elle aussi indépendante. Cette dernière est également due à de Virgilio et fait appel à des bras obliques et à des doubles transmissions homocinétiques. Lancia a breveté ce système dès 1947 et n'a donné accès au brevet qu'en 1968... Cette solution a alors été adoptée illico par Mercedes-Benz et BMW.

Au chapitre freinage, la B22 est équipée de tambours sur les 4 roues, qui assurent d'excellents ralentissements. À l'arrière, les freins sont accolés au différentiel pour réduire le poids non suspendu. On remarque aussi que les joints de cardan extérieurs des arbres de transmission sont situés dans la roue arrière. Lancia a choisi d'utiliser des arbres aussi longs que possible, afin de réduire les angles lorsque la suspension se comprime et se détend.

BEAU COUPÉ

La B22 était certes une excellente voiture, mais il y avait moyen de faire encore mieux et Lancia le démontre avec la B20, un coupé élégant et raffiné, dont aucune ligne ne dénote. Le modèle a été dessiné chez Ghia, vraisemblablement par Felice Boano. Par rapport à la 4 portes, le coupé a un empattement plus court de 20 cm et un toit plus bas de 10 cm, mais est toujours en mesure d'accueillir 4 personnes. La face avant est rehaussée de prises d'air à gauche et à droite, tandis que les deux phares supplémentaires sont pourvus de verres légèrement teintés.

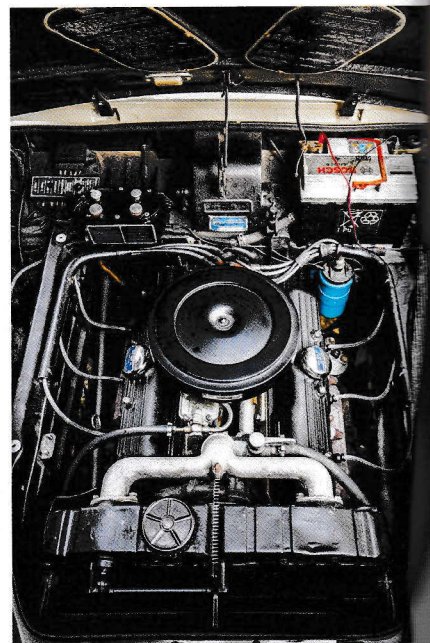
La B20 de Jan Van Hoorick fait partie de la 2e série – il y en a eu 6 au total. Techniquement, elle est presque identique à la B22: le V6, de même cylindrée, est cependant alimenté par deux simples carburateurs Weber et non un double, ce qui réduit sa puissance de 10 ch. Mais la B20 est plus légère de 100 kilos... Le tableau de bord est différent, avec deux grands cadrans juste derrière le volant.



SENSATIONS DIFFÉRENTES

Malgré une technique similaire, la B20 propose une expérience de conduite assez différente de celle de la B22 à 4 portes. Le toit plus bas, les surfaces vitrées plus réduites et les grands cadrans du tableau de bord donnent l'impression d'être dans une voiture de sport. Ce qui se confirme au bout de quelques kilomètres: le coupé est plus léger, plus agile et plus sportif, et certainement pas moins dynamique. Au contraire, avec son poids inférieur, il accélère au moins aussi fort que la B22. Et en raison de sa surface frontale plus réduite, il a aussi une vitesse de pointe plus élevée: à l'époque, Lancia annonçait 165 km/h.

À bord du coupé, tout semble encore plus «juste» que dans la Berlina. Le V6 se montre plus alerte en raison du poids inférieur de l'auto et il ne faut jamais tirer excessivement sur la mécanique pour obtenir de bonnes accélérations. La B20 apparaît également plus agile et mieux posée sur la route, en raison de son empattement plus court et de sa plus grande rigidité, laquelle permet à la suspension et à l'amortissement de mieux travailler. La direction s'avère plus précise et le volant se manipule du bout des doigts. Il est étonnant de constater à quel point ce coupé tient bien la route, campé sur ses Michelin de seulement 165 mm de large. Les distances de freinage sont bien sûr plus longues que ce à quoi nous sommes habitués de nos jours, mais s'avèrent étonnamment réduites pour une voiture de cette époque, grâce aux grands tambours à ailettes et grande surface de friction.



GRAN TURISMO

Le coupé se montre par ailleurs silencieux et confortable, et l'on comprend pourquoi cette Aurelia a été considérée comme la «toute première Gran Turismo» et pourquoi Lancia l'a appelée B20 GT. Elle offre espace et confort, tout en conjuguant beauté raffinée, élégance et style, sans oublier les performances. On ne voit guère quelle autre voiture, au début des années 50, pouvait en dire autant. Ce potentiel n'est pas resté ignoré, comme en témoignent les nombreux succès remportés en course par la B20 GT. Dans «La Lancia», l'ouvrage de référence de Wim Oude Weernink, il n'y a guère de course ou de rallye où l'Aurelia ne figure pas au départ.

Pour sa toute première course, le Giro di Sicilia, le coupé Aurelia remporte d'emblée sa catégorie, avant de triompher trois semaines plus tard aux Mille Miglia 1951. Giovanni Bracco et Umberto Maglioli y amènent leur B20 GT à la 1ère place de sa catégorie et à la 2e place du classement général, à seulement 20 minutes de la puissante Ferrari 340 America de Villorosi et Cassani. La liste des courses, courses de côte et rallyes gagnés est trop longue pour être détaillée ici. Sachez toutefois que la B20 GT a enlevé plusieurs fois le Rallye de Sestriere, a remporté les trois premières places de la Targa Florio, a triomphé au Liège-Rome-Liège et plusieurs fois au Rallye Monte-Carlo. Un autre de ses succès notable a été la 4^e place lors de la Carrera Panamericana 1952, longue de 3000 kilomètres, décrochée par une B20 GT spéciale à compresseur de 150 ch.

HAUT NIVEAU

La B20 GT est rapidement devenue la voiture quotidienne de nombre de pilotes de Grand Prix comme Fangio et Hawthorn. Et les cabriolets dérivés de l'Aurelia – la B24 Spider et la Convertibile – ont été bien accueillis par les stars du cinéma. La jet-set d'alors les utilisaient volontiers sur la Riviera ou sur les rives du lac de Côme. L'Aurelia était une voiture techniquement très avancée, et à ce titre elle mérite une place d'honneur, aux côtés des Lambda, Stratos et autre Delta Integrale.

Au plan économique, par contre, l'Aurelia n'a pas été un succès. Dans ses usines vieillissantes, Lancia ne pouvait en produire que quelques dizaines par semaine. Au final, seuls 18.200 exemplaires ont été fabriqués en 8 ans, dont 3.870 GT. Il était difficile, voire impossible, de réaliser des bénéfices avec ces autos, ce qui, ajouté aux sommes énormes dépensées par Gianni Lancia pour la compétition, a conduit à la faillite puis au rachat de la firme turinoise.

Ce n'est pas en espèces sonnantes et rébuchantes que l'on peut exprimer tout ce que l'Aurelia a fait pour la réputation de Lancia. C'est vrai pour la Berlina mais surtout pour le coupé, en raison de son caractère affirmé, de son élégance et de son palmarès. L'Aurelia B20 GT reste à jamais l'exemple de ce que doit être une très bonne GT. Aujourd'hui, nombre de voitures sont qualifiées d'icônes, ce qui n'est pas toujours mérité. Mais ça l'est assurément dans le cas de la Lancia Aurelia... ■

LANCIA AURELIA B20 GT

MOTEUR

Type

6 cylindres en V (60°)

Distribution

1 arbre à cames central

Carburant

essence

Cylindrée (cm³)

1991

Puissance (ch/kW à tr/min)

80/59 à 4700

Couple (Nm à tr/min)

137 à 3500

Suralimentation

-

TRANSMISSION

Type

aux roues arrière

Boîte de vitesses

manuelle 4 rapports (transaxle)

CHÂSSIS

Suspension AV

indépendante à coulisseaux et pivots verticaux

Suspension AR

indépendante, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)

165

100 km/h (s)

n.c.

DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)

4290/1540/1400

Poids en ordre de marche (kg)

1050

LANCLEMENT

1951

BUDGET

Cote actuelle (€)

≈ 130.000



Nos remerciements chaleureux à Wim Oude Weernink et Jan Van Hoorick!

1 Les cadrans du coupé sont différents de ceux de la berlina.

2 Les lignes du coupé sont nettement plus sportives que celles de la Berlina.

3 Le coupé se distingue par ses deux phares supplémentaires et par ses prises d'air de part et d'autre de la calandre.