





LANCIA AURELIA

LA VOIE DE LA SAGESSE

Au chapitre des « oubliées de l'histoire », la Lancia Aurelia occupe une place tristement privilégiée. A côté des Ferrari inaccessibles, des Maserati confidentielles, des Alfa classiques et des Fiat insipides, l'Aurelia représente pourtant, en ce début des années cinquante, une étape symbolique et mémorable à bien des égards. Sur le plan technologique, elle a perpétué une tradition Lancia qui a toujours mis en avant raffinement et originalité. Et puis avec l'arrivée du coupé B 20, on voit naître le concept « Gran Turismo », qui n'a pas fini de s'épanouir en Italie et qui marquera la symbiose du carrossier et du constructeur. Ajoutez à ces attraits « philosophiques » de réelles et sensuelles qualités : l'Aurelia est agréable à conduire et — sous certaines formes — très plaisante à regarder, et vous conviendrez alors que l'Aurelia mérite de sortir de l'ombre des mémoires, bien que la « via Aurelia » ressemble a priori à la voie... de la sagesse.



La première berline Aurélia, la 810 (1950)

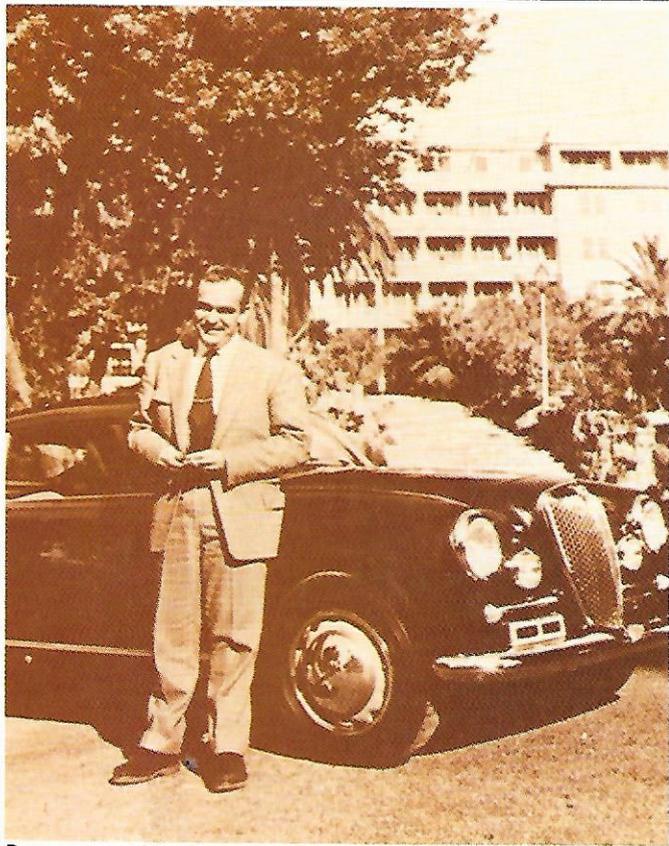
La Lancia Aurelia apparaît en 1950 dans une Italie dont le souci automobile numéro un consiste à se... motoriser. La Fiat balaie ainsi 85 % des besoins du marché intérieur avec ses populaires 500 et 1100, et la récente 1400. Alfa Roméo prépare sa rentrée avec la 1900. Lancia a depuis la guerre assuré sa survie avec des modèles hérités des années trente. Mais l'Ardea et l'Aprilia étaient suffisamment en avance sur leur temps pour tenir encore le haut de la Strada en 1950... Cependant, l'Aprilia 1500, née en 1936, commençait à accuser son âge tant par sa carrosserie (habitabilité exiguë, surface vitrée réduite) que par sa mécanique. Dès les années de guerre, une petite équipe s'était réunie à Padoue, où la direction technique et expérimentale avait été transférée. Giuseppe Vaccarino en était l'ingénieur en chef, tandis que Vittorio Jans (créateur de multiples Alfa Romeo légendaires entre 1923 et 1937, notamment la P2 de grand prix et la 8C 2300 du Mans) dirigeait l'atelier des expériences.

Au département moteur, le jeune ingénieur Francesco de Virgilio, chef des projets spéciaux et des brevets, avait décidé d'étudier un original 6 cylindres en V ouvert à 60°, solution qui lui paraissait présenter le meilleur équilibre (après avoir essayé des V6 à 45 et 50°. Gianni Lancia, le grand patron, se résolut en 1948 à concevoir un modèle entièrement nouveau et à ne pas seulement rajeunir l'Aprilia.

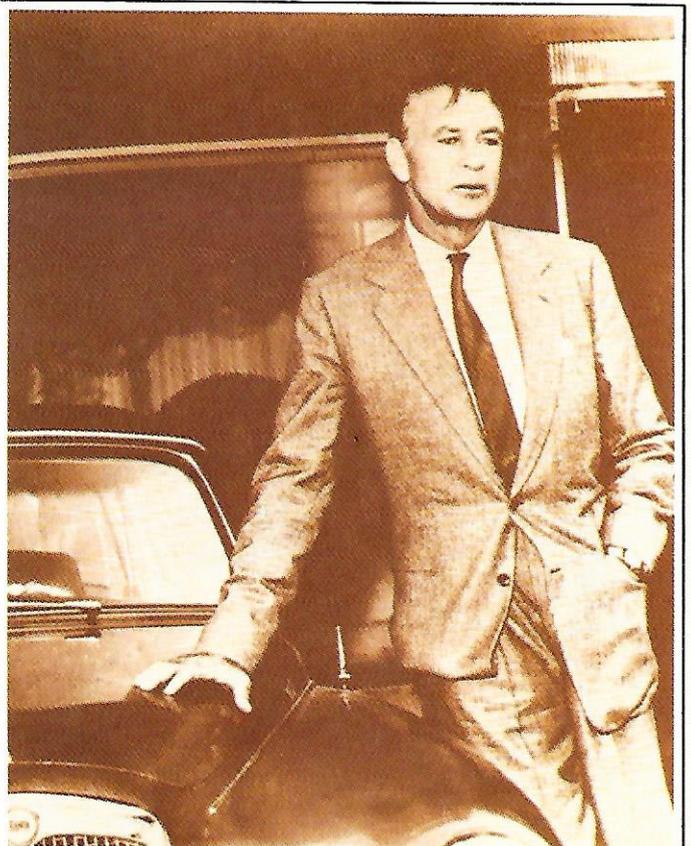
Aussi va-t-on ébaucher ce qui sera la future Aurelia. Le train avant de l'Aprilia sera conservé. La suspension à roues indépendantes, avec les ressorts hélicoïdaux enfermés et les amortisseurs



La berline Aurélia, dans sa dernière version, la B12. Notez les nouveaux pare-chocs non nervurés, les déflecteurs aux vitres avant, les anti-brouillards et les clignotants qui ont remplacés les flèches.



Des amateurs d'Aurélia, en Principauté...



... et à Hollywood

Fédéric DELAROCHE
Archives : Serge BELLU

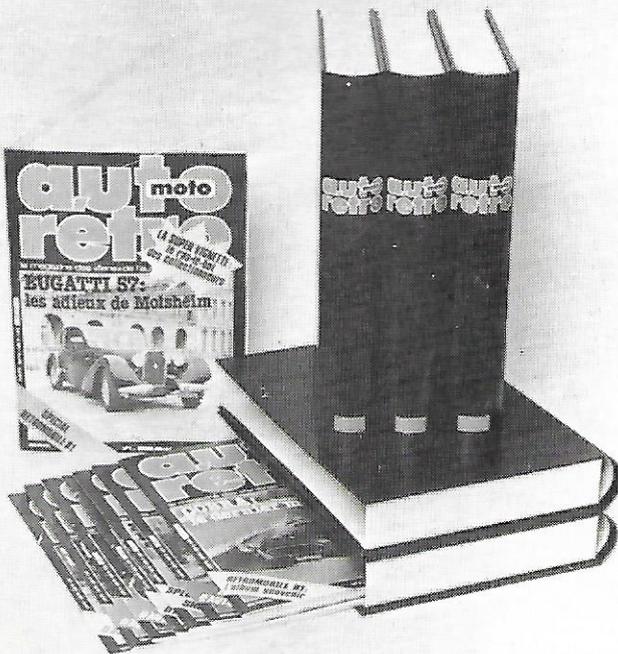


CONSERVEZ VOS AUTO-RETRO

Vous avez été nombreux à nous demander des reliures afin de conserver luxueusement vos revues Auto-Rétro.

Les voici enfin disponibles !

Chaque écrin gainé noir, marqué du sigle « Auto-Rétro », est prévu pour onze numéros.



BULLETIN DE COMMANDE DE RELIURES

Veuillez m'adresser franco, à l'adresse ci-dessous :

- 1 Reliure écrin **Auto-Rétro** (11 numéros) : 40 F + 10 F de port
- 3 Reliures écrin **Auto-Rétro** (33 numéros) : 105 au lieu de 120 + 30 F de port

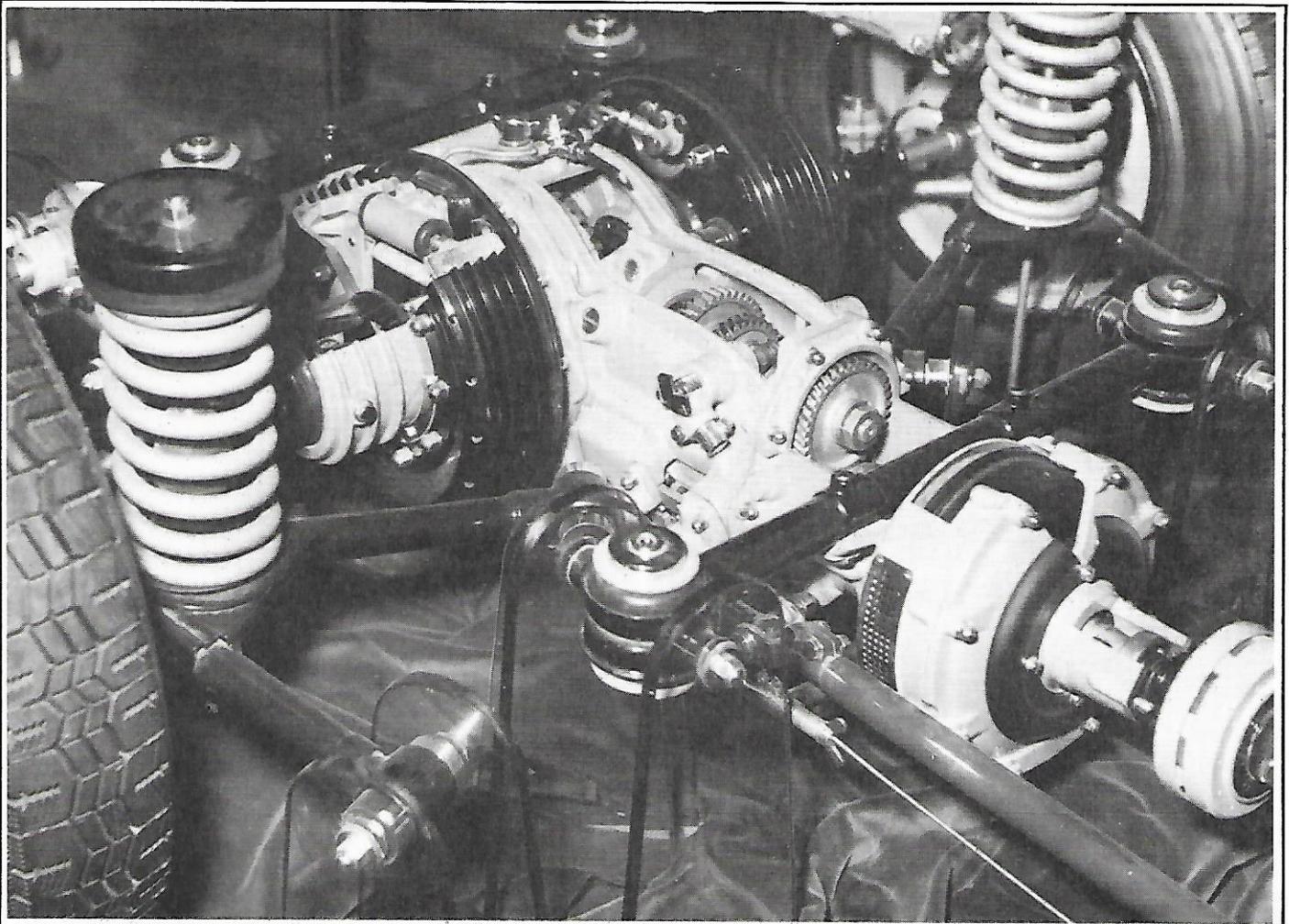
NOM

ADRESSE

VILLE CODE POSTAL

Que je règle ce jour à l'ordre des Editions Philippe AUBRY
23, Bd des Capucines 75002 PARIS

- Chèque bancaire;
- CCP (3 volets).



Le train arrière avec roues indépendantes, ensemble boîte-pont, en embrayage en avant. Les freins accolés au pont ont été repris à la technique de l'Aprilia.

Une santé de métal 5[®]

Ça économise le moteur.

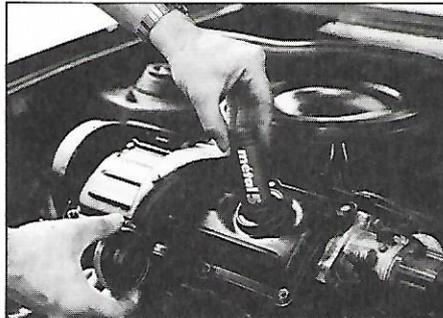
UN MEILLEUR COÛT AU KILOMÈTRE.

Le super à 5 F le litre... C'est vraiment le moment de faire des économies.

Pour 1 centime au km, offrez à votre moteur un traitement remétallisant. Métal 5, remétallisant anti-usure, permet à votre moteur de conserver ses performances. Et de diminuer les surconsommations. Les tests et essais, sur voiture essence ou diesel, ont montré une remontée et un rééquilibrage des compressions. Cette meilleure étanchéité des chambres de combustion permet une réduction notable des consommations d'huile par brûlage et un meilleur rendement du carburant.

UNE "ASSURANCE-SANTÉ".

Vous devez traiter votre moteur dès 50.000 km. Vérifiez-le : prenez vos compressions avant traitement et après 1.000 kilomètres. Et comparez.



Les spécialistes conseillent même de le traiter préventivement dès la fin du rodage : les effets seront moins spectaculaires, mais vous disposerez plus longtemps d'un moteur au meilleur niveau de ses performances.

En vente chez les grossistes automobiles, garagistes, stations-service et accessoiristes ou à défaut par bon de commande ci-dessous, à SODITEN, 95, bd Berthier, 75017 PARIS - Tél. : (1) 267. 84.43.

Métal 5 convient à tout moteur, essence ou diesel. Il s'utilise dans un moteur propre, vidange et cartouche filtrante, récentes. Efficace dès les premiers 1000 km et pendant 15 000 km environ. Ne modifie pas le rythme des vidanges et n'a aucune influence sur l'huile. Mode d'emploi très simple.

----- ✂
 Veuillez m'adresser _____ traitement(s) Métal 5 au prix de 180 F TTC le traitement au 01.02.84
 + 15 F de frais d'envoi recommandé (colis adressé dans les 72 heures à réception de votre règlement).

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

 Ci-joint mon règlement par chèque bancaire, CCP ou mandat postal à l'ordre de SODITEN **AMR 84/04**





L'Aurélia GT B20, dans sa première exécution.



L'Aurélia GT, deuxième série. Les vitres des phares sont aplanies, les ailerons arrière esquivés.



télescopiques incorporés, avaient donné satisfaction. Mais on dessine un essieu arrière tout nouveau. Il s'agit d'un train à roues indépendantes suspendues par des ressorts hélicoïdaux, tenus sur deux doubles bras triangulés.

En outre la boîte de vitesses fait corps avec le différentiel dans un carter commun, et les gros tambours de freins accolés, l'embrayage étant placé en tête de cet ensemble boîte-pont. Une superbe pièce de mécanique qui assure une répartition des masses très favorable pour la tenue de route, une architecture rarissime sur une voiture de grande diffusion.

Retour au moteur : après plusieurs autres tentatives, on fixe la cylindrée à 1.754 cm³ avec un alésage de 70 mm et une course longue de 76 mm. Et toujours un arbre à cames central avec un taux de compression de 6,85 : 1, la puissance ressort à 56 ch à 4.000 t/mn pour un couple maxi de 10,8 mkg obtenu entre 2.500 et 3.000 t/mn.

Des chiffres très modestes, certes, mais Lancia n'a pas l'intention avec cette Aurelia « B 10 » de faire une machine de compétition. Pour l'heure, il s'agit d'une routière, sage, souple, qui s'inscrit tout-à-fait dans la lignée des Lancia plus soignées que sportives.

D'ailleurs, l'esthétique de la berline Aurelia inspirait la même rigueur avec une ligne plutôt guindée qui ne restera pas inoubliable. Elle débute au salon de Turin qui se tient en mai 1950. L'Aurelia commence sa carrière sous le signe de la discrétion, un trait de caractère qui probablement nuira à sa notoriété en dépit d'une mécanique attachante.

LA BERLINE B 21 : PLUS DE NERF

Un an après l'Aurelia B 10, Lancia dévoile une version plus musclée de sa berline. Il s'agit de la B 21 dont la cylin-



La B20 de Fagioli, troisième aux Mille-Miles 1952.

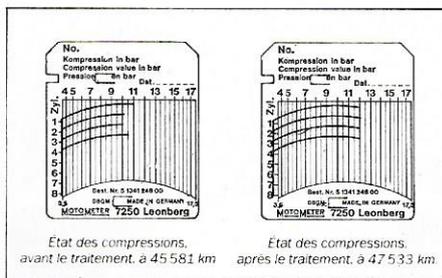
Une santé de métal 5[®] Ça se prouve.

LES EFFETS : LA VITALITÉ MÉCANIQUE.

Métal 5 est un composé métallique fluide de microparticules de zinc, cuivre et argent noyées dans un flacon d'huile. Ce n'est pas un additif : son rôle est de remétalliser les surfaces dégradées par les frottements. Métal 5 va se servir précisément de ces frottements pour se fixer là où il est utile : chemises, coussinets, paliers, etc. L'étanchéité des chambres de combustion est rétablie. Les consommations excessives de carburant et les remontées d'huile dues aux pertes d'étanchéité sont sensiblement diminuées.

LA PREUVE : LA MESURE DES COMPRESSIONS.

La mesure des compressions met en évidence la perte d'étanchéité des cylindres due à l'usure normale d'un moteur en fonctionnement. Une deuxième mesure, après traitement Métal 5, permet de constater la remontée et le rééquilibrage des compressions.



Exemple de traitement préventif sur un moteur essence 2 litres classique très bien entretenu.

En vente chez les grossistes automobiles, garagistes, stations-service et accessoiristes.

Documentation gratuite, liste des points de vente, renseignements techniques personnalisés au CENTRE D'INFORMATION MÉTAL 5, SODITEN, 95 bd Berthier, 75017 PARIS - Tél. : (1) 267.84.43.



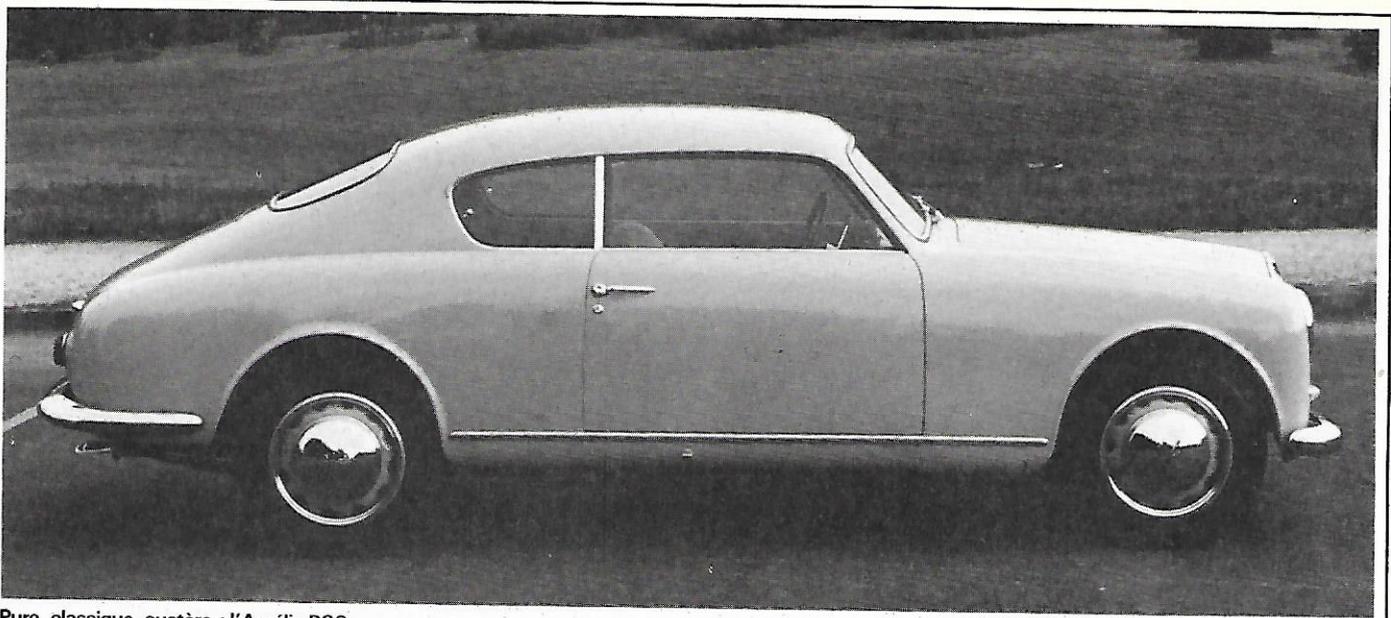
----- ✂ -----
Veuillez m'adresser votre documentation gratuite.

Nom _____ Prénom _____

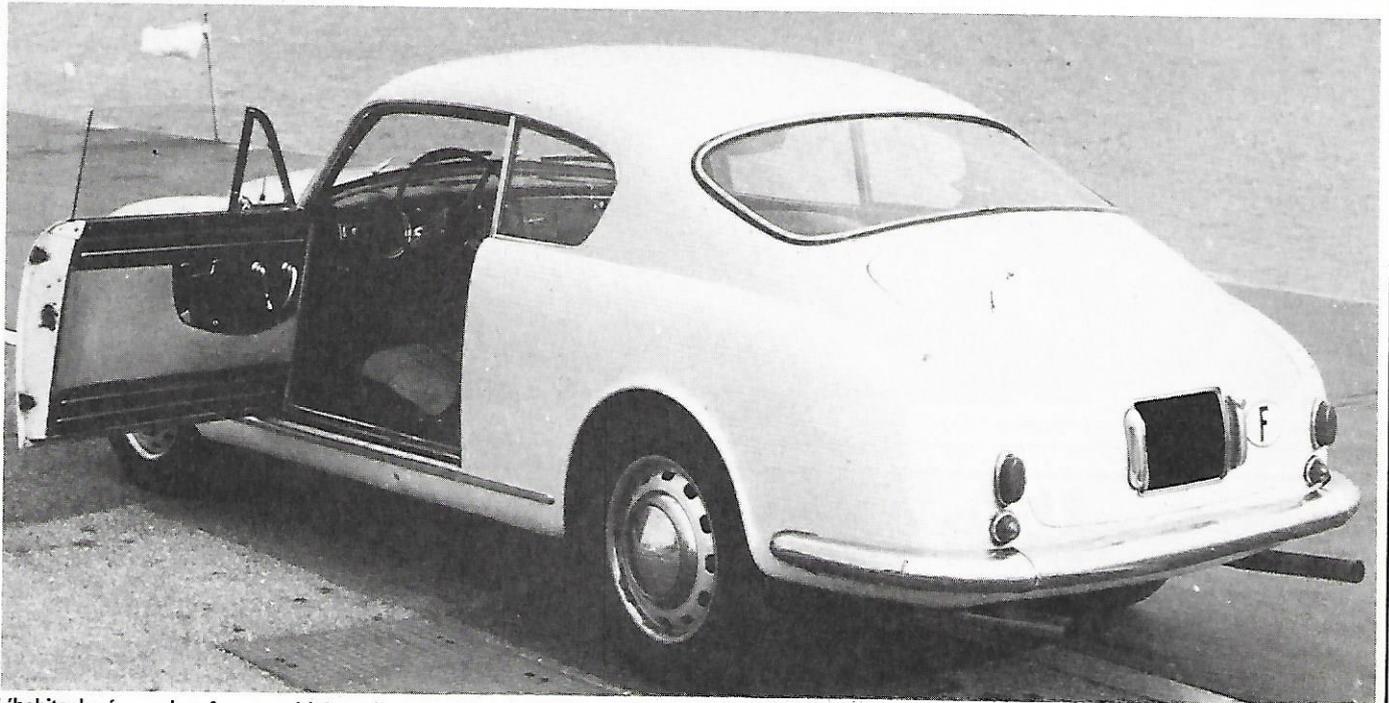
Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

AMR 84/04



Pure, classique, austère : l'Aurélia B20.



L'habitacle réserve la même austérité que l'extérieur.



Louis Chiron achève sa carrière avec une victoire dans sa patrie, au rallye Monte Carlo 1954.

drée a été portée à 1.9991 cm³ par augmentation de l'alésage (72 mm) et allongement de la course (81,5 mm).

Du même coup, la puissance grimpe à 70 ch à 4.800 t/mn, ce qui lui permet d'atteindre 145 km/h soit dix kilomètres/heure de plus que la berline B 10.

LA GRAN TURISMO, MOËLE HISTORIQUE

Mais dans le cadre du même salon de Turin 1951, une autre nouveauté, plus retentissante, va orienter la destinée de Lancia : le coupé Gran Turismo. Le dessin signé Pinin-Farina n'a rien d'extravagant. Le célèbre carrossier, complice de longue date de la maison Lancia a voulu respecter l'esprit de l'Aurélia et lui a donné des volumes très stricts qui ne sont réveillés par aucune fantaisie. Cette retenue peut sembler décevante quelques années après le fantastique travail effectué par Farina



Trop austère, cette B20 2500, essayée à Antibes par Jean-Loup Nouy, en 1975.

sur la Cisitalia. L'Aurelia GT ne cède pas à la calandre plate mais arbore au contraire fièrement la grille haute commune à toutes les Lancia. Mais cette Aurelia GT (référence d'usine B 20) marque un point de repère historique dans l'évolution de la collaboration entre le carrossier et son pourvoyeur de mécanique. La coopération entre les deux parties a été très étroite tout au long de l'étude et c'est en outre Pinin-Farina lui-même qui va assurer la production de la carrosserie. Le temps du simple styliste ou de l'habilleur est révolu pour laisser s'esquisser le temps des designers et des industriels.

Sur le plan mécanique, l'Aurelia B 20 utilise le même moteur 2 litres que la berline B 21 mais la puissance est portée à 80 ch à 5.000 t/mn. Etablie sur un empattement raccourci (2,66 m contre 2,86 m pour la berline), l'Aurelia B 20 est aussi plus légère (900 kg au lieu de 1.080), ce qui lui permet de rouler à 162 km/h. Avec un centre de gravité abaissé par rapport à la berline, sur empattement plus court, mais avec

toujours le train arrière original, l'Aurelia coupé affiche des qualités routières très brillantes.

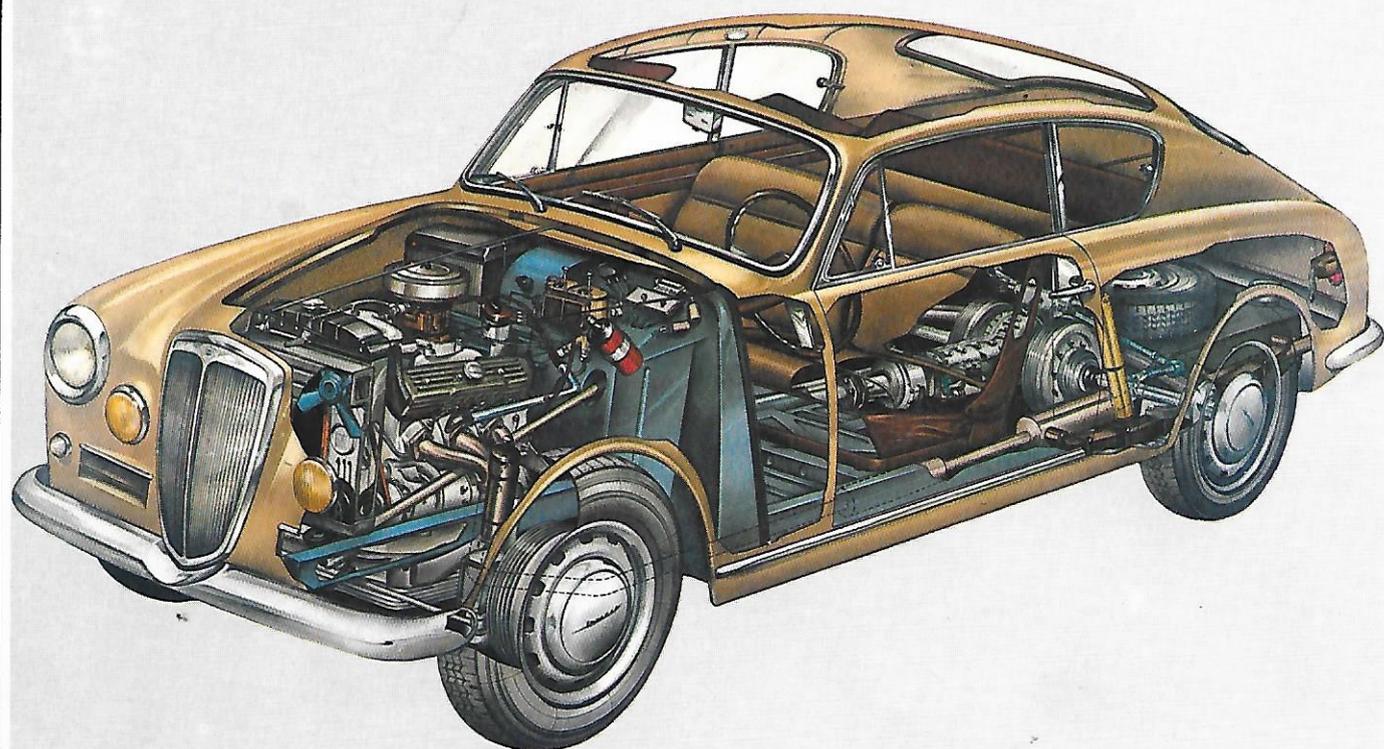
LA B 20 BRILLANTE EN COMPÉTITION

Des qualités qui vont même inciter les responsables de Lancia à aborder officiellement la compétition, ce qui n'avait jamais été fait, malgré le talent du pilote Vincenzo Lancia (qui a couru pour Fiat au début du siècle) et malgré quelques apparitions brillantes de la Lambda et de l'Aprilia dans les Mille-Miles.

C'est dans cette grande épreuve routière que l'on voit débiter la B 20, en 1951. Quatre coupés sont engagés pour Bracco-Magioli, Valenzano-Maggio, « Ippocampo »-Mori, et Grolla-Monteferraio. Ils constituent la grande révélation de l'épreuve, Bracco terminant second, à 119 km/h de moyenne, juste derrière le gros Coupé Ferrari 340

America carrossé par Vignale, animé d'un V12 de 4,1 litres, et piloté par Villorosi. Le coupé Aurelia ne développait que 90 ch et ne dépassait pas les 175 km/h mais il s'avérait suffisamment maniable et efficace pour venir inquiéter la Ferrari.

Cette première apparition a bien entendu encouragé de multiples autres tentatives, officielles ou privées, et elle va ouvrir la voie à une véritable Lancia de compétition qui fera ses débuts aux Mille Miles 1953, sous le matricule « D 20 ». D'un palmarès copieux, on retiendra surtout la victoire de Bonetto à la Targa Florio 1952 et celle de Louis Chiron au rallye Monte Carlo 1954 ainsi que les belles performances obtenues aux 24 Heures du Mans 1951 et 1952 où, respectivement Lurani-Bracco et Valenzano-Ippocampo s'octroient la première place en deux litres. Progressivement, la B 20 de compétition avait pris une physionomie plus méchante avec une carrosserie surbaissée et allégée (en aluminium) et



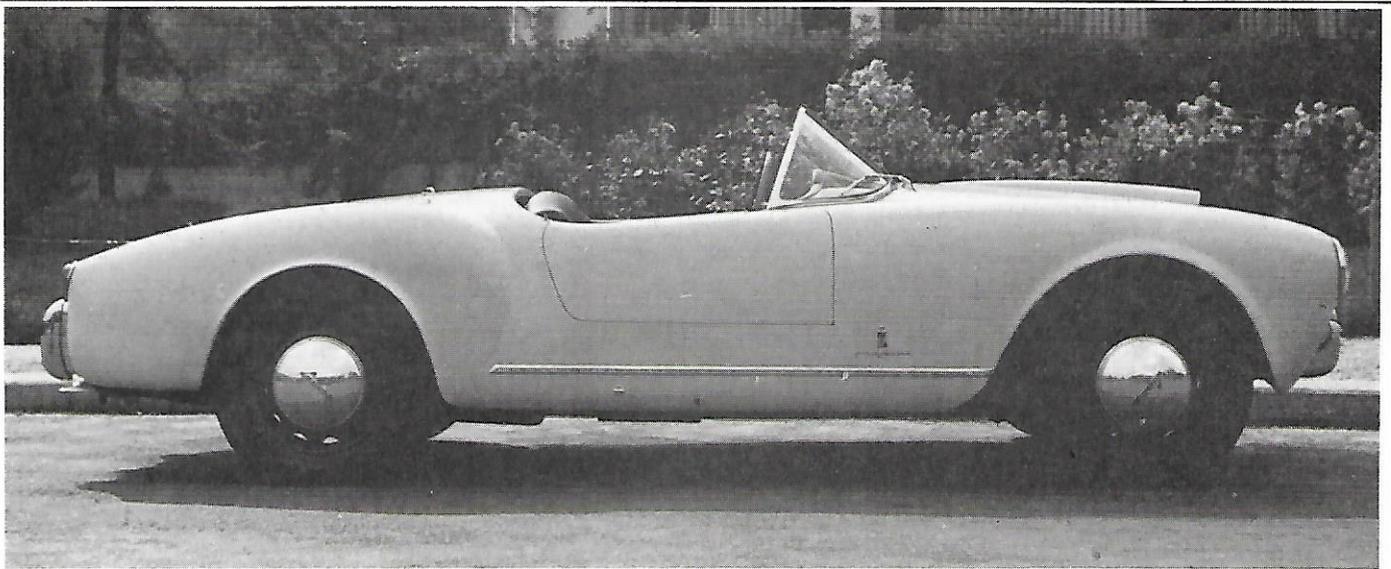
La B20 avec son moteur V6 2,5 litres et l'essieu arrière de Dion avec ressort à lames.



Le Spyder B24 à côté d'une Ferrari 250 GT Coupé : deux chefs d'œuvre de Pininfarina.







Un profil immaculé du Spyder B24 à sa naissance (1954).



Un des premiers Spyder B24 de série, doté de pare-chocs arrière enveloppants.

un moteur affûté à 106 ch. Un coupé à compresseur (150 ch) confié à Umberto Maglioli, termine même quatrième de la Carrera Panamerican 1952 !

MOTEUR 200 ET ESSIEU DEDION

L'Aurelia GT/B 20 de série évolue elle aussi. En 1953, le moteur deux litres, qui fut à la base de la plupart des succès sportifs de l'Aurelia B 20, s'effaçait au profit d'un 2,5 litres. La cylindrée exacte passait à 2.451 cm³ avec un alésage de 78 mm et une course 85,5 mm. La puissance fait un progrès sensible avec 115 ch à 5.200 t/mn, le tachymètre chiffrant lui, désormais, un bon 185 km/h. Un carburateur double corps Weber remplace les deux simple corps, tandis que le taux de compression est ramené de 8,8/1 à 8.

Sur le plan esthétique, la carrosserie bénéficie d'une amélioration modeste mais utile avec l'adoucissement des

ailerons arrière. Mais c'est au salon de Turin 1954 que la B 20 2500 subit sa modification la plus importante avec l'adoption d'un essieu arrière de Dion doté de ressorts à lames semi-elliptiques. Au fil des ans, l'Aurelia GT va s'embourgeoiser, la puissance étant limitée à 112 ch à 5.300 t/mn à partir du modèle 56, grâce à un affaiblissement du tarage de la distribution. L'Aurelia achèvera sa carrière en 1958, le dessin n'aura alors subi que peu d'altérations depuis les premiers modèles 1951, à l'exception des ailerons, des jantes, des déflecteurs sur les vitres avant, des vitres de phares, etc... La B 20 aura aussi malheureusement toujours traîné une certaine austérité (surtout dans sa présentation intérieure), peu en rapport avec ses prestations.

LES BERLINES B 22 ET B 12

Pendant ce temps, la berline Aurelia avait progressé. En 1952, elle prenait

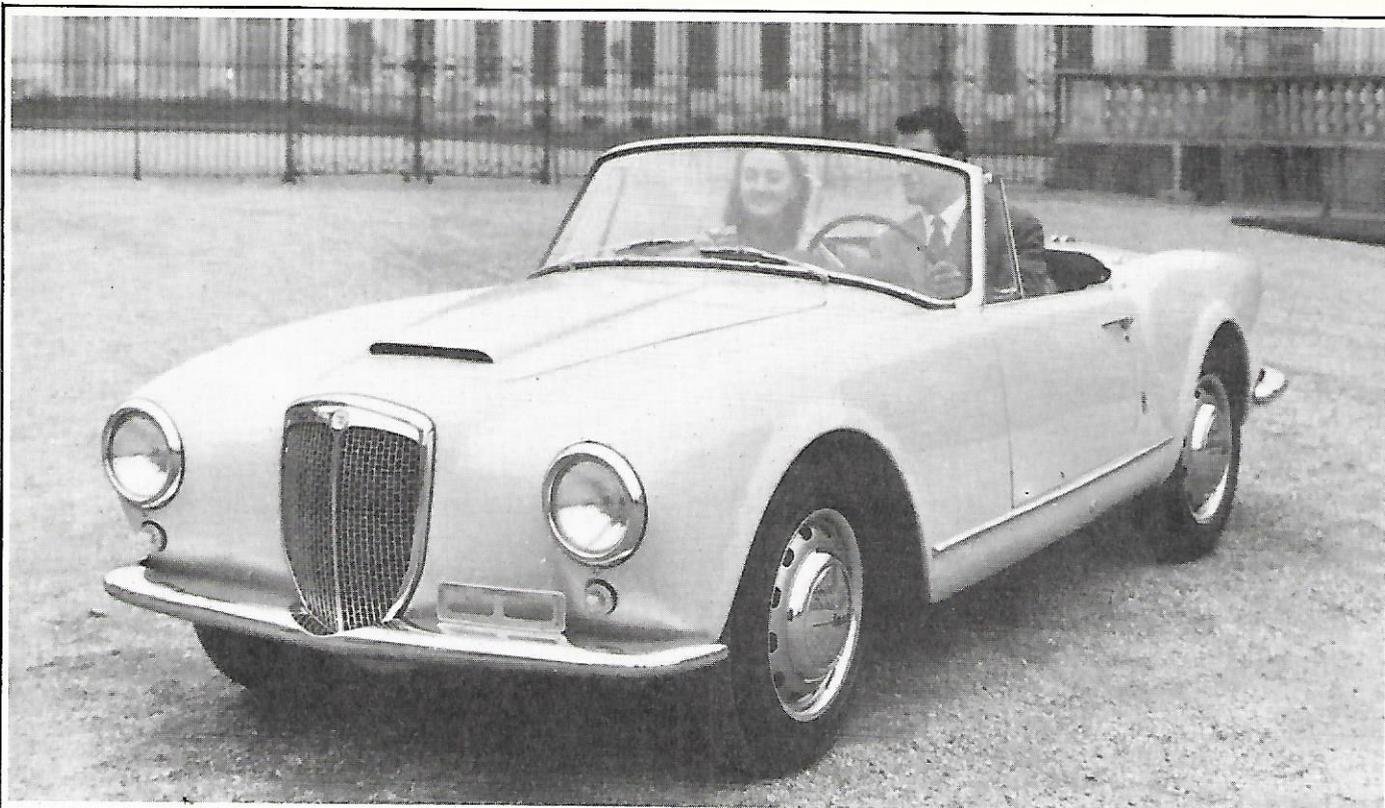
la dénomination « B 22 » en recevant une version 90 ch du moteur 2 litres lui permettant de franchir le seuil des 160 km/h.

Au printemps 1954, en même temps que les autres Aurelia, la berline bénéficie du nouveau train arrière de Dion et devient Aurelia « B 12 ». La cylindrée grandit encore (2.266 cm³, alésage et course 75 x 85,5 mm) mais la puissance est tempérée à 85 ch à 4.800 t/mn ramenant la vitesse à 151 km/h.

La berline Aurelia terminera ainsi son existence sous une forme devenue très paisible.

LE SUPERBE CABRIOLET B 24

La plus enthousiasmante des Aurelia restera le « spyder B 24 ». Car aux vertus intrinsèques de la « GT B 20 », ce cabriolet va ajouter le charme incomparable de son style. Dessiné lui aussi par



Pare-chocs et pare-brise classiques pour l'Aurélia GT « convertible ».



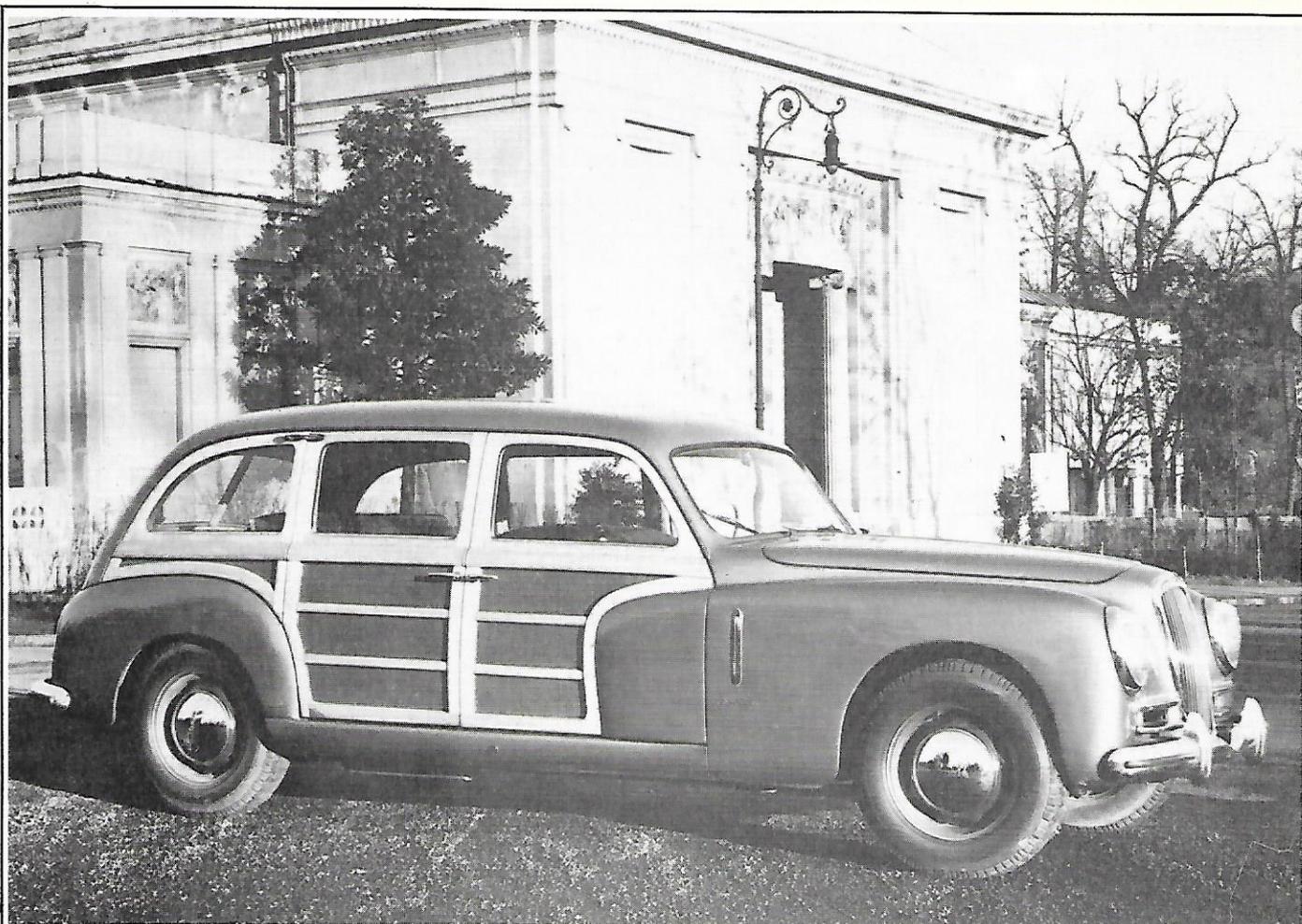
Un cabriolet Aurélia réalisé en petite série par Pininfarina.

Pinin-Farina, ce modèle décapotable constitue l'une de ses grandes réussites avec ce mariage subtil de la grâce et de la puissance. Ses lignes simples, mais parfaitement proportionnées, parviennent même à s'accommoder de la calandre en hauteur — concession à l'image de marque — et au pare-brise panoramique — concession à une mode

venue d'Outre-Atlantique. La B 24 bénéficie d'un empattement encore plus court que le coupé GT (2,45 m au lieu de 2,66 m) ce qui lui confie des qualités de maniabilité encore supérieures. Né en 1955, ce spyder reçoit aussitôt le moteur 2,5 litres de 115 ch, qui sera ramené à 112 ch en 1957. Entretemps, le cabriolet Aurelia, de

« spyder » était devenu « convertible » en adoptant un pare-brise plus conventionnel, flanqué de déflecteurs, et des pare-chocs eux aussi plus classiques, sur toute la largeur.

Au total, il ne fut produit que 756 exemplaires de la B 24, un chiffre très modeste par rapport aux 3.362 unités de la B 20.



Un rarissime break en bois réalisé par le carrossier Viotti sur le châssis B50.

LES CARROSSERIES SPÉCIALES

Comme la majorité des voitures italiennes, l'Aurelia offre une base pour d'innombrables carrosseries spéciales. Dès 1950, Lancia propose à son catalogue un châssis nu à empattement long (2,91 mètres soit quinze de plus que l'Aurelia berline) destiné à recevoir des carrosseries plus « utilitaires ». Il porte la référence « B 50 » et sera notamment habillé en break par Viotti. Il y eut même un châssis extra-long (3,25 mètres d'empattement), le type « B 12 » qui servit de base à une limousine.

Parmi les nombreuses carrosseries spéciales que Pinin-Farina réalisa autour de la mécanique Aurelia, (la plus folle étant sans doute la PF 200, révélée au salon de Turin 1953 et ouvrant une calandre circulaire évoquant la bouche des avions à réaction, bonjour le phantasme !) la dernière fut la Florida, créée en 1955.

Une carrosserie prémonitrice annonçant la ligne de la Flaminia qui devait prendre le relais de l'Aurelia...



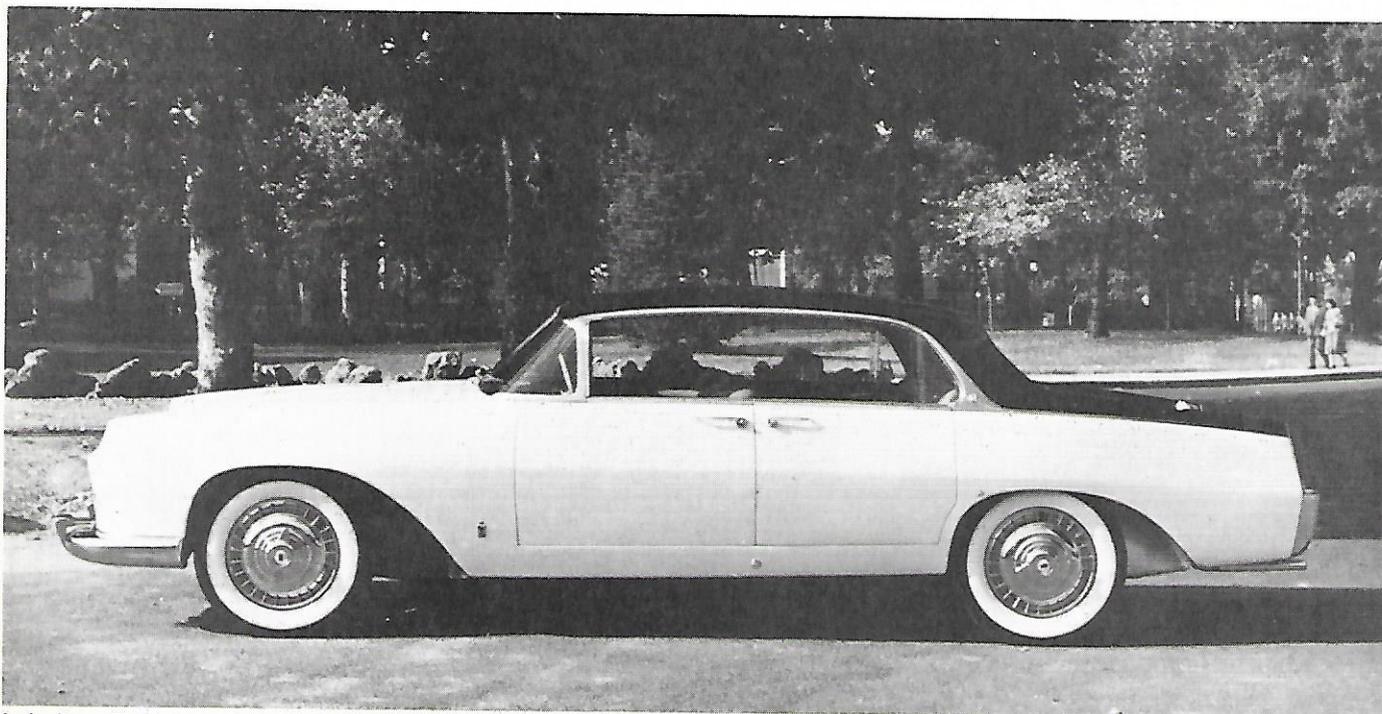
Une Aurélia carrossée par Zagato en quelques exemplaires : ici, au rallye de Sestrières 1955.

RÉCAPITULATIF DES CARACTÉRISTIQUES MOTEUR AFFECTÉS AUX DIFFÉRENTS CHÂSSIS

BERLINES (empat. 286 cm)	B10	1754 cm ³ (70 x 76,0 mm)	56 ch à 4000 tr/mn - 135 km/h
	B21	1991 cm ³ (72 x 81,5 mm)	70 ch à 4800 tr/mn - 145 km/h
	B22	1991 cm ³ (72 x 81,5 mm)	90 ch à 5000 tr/mn - 160 km/h
	B12	2266 cm ³ (78 x 85,5 mm)	85 ch à 4800 tr/mn - 151 km/h
CHÂSSIS NU (empat. 291 cm)	B50/51	1754 cm ³ (70 x 76,0 mm)	56 ch à 4000 tr/mn - 135 km/h
	B52/53	1991 cm ³ (72 x 81,5 mm)	70 ch à 4800 tr/mn - 145 km/h
	B55/56	2266 cm ³ (78 x 85,5 mm)	85 ch à 4800 tr/mn - 151 km/h
CHÂSSIS NU (empat. 325 cm)	B15	1991 cm ³ (72 x 81,5 mm)	70 ch à 4800 tr/mn - 160 km/h
GT (empat. 266 cm)	B20	1991 cm ³ (72 x 81,5 mm)	80 ch à 5000 tr/mn - 162 km/h
	B20/2500	2451 cm ³ (78 x 85,5 mm)	115 ch à 5200 tr/mn - 185 km/h puis 112 ch à 5300 tr/mn - 176 km/h
CABRIOLET (empat. 245 cm)	B24	2451 cm ³ (78 x 85,5 mm)	115 ch à 5200 tr/mn - 180 km/h puis 112 ch à 5300 tr/mn - 172 km/h



La limousine Auréla B15



La berline « Florida » sur base mécanique « Auréla » (1955) annonce la prochaine « Flaminia »...