



**LANCIA**  
ASTURA

COUPÉS



ITALIE  
1932  
LANCIA

# LANCIA ASTURA

**Le nom de Vincenzo Lancia était à l'époque garant de qualité et de progrès. Cette réputation était due principalement à la Lancia Lambda avec laquelle le constructeur italien devint le précurseur de la carrosserie autoporteuse. Et le génial inventeur assit sa bonne renommée au début des années 1930, en lançant le premier véhicule de représentation de première classe, la Lancia Astura. Si la Lambda possédait encore un moteur V4, l'Astura disposait déjà du doublement de ce principe: un huit-cylindres en V assurait sa progression.**



L'équipement intérieur tenait lui aussi ce que le nom de Lancia promettait: le tableau de bord de l'Astura était bien équipé et très lisible.

Vincenzo Lancia, ancien pilote de course Fiat, construisait des automobiles depuis 1906 déjà. Elles étaient alors largement en avance sur leur temps et ont souvent joué un rôle de précurseur dans l'histoire de l'automobile. Il est hors de doute que l'Astura fut, par ailleurs, une représentante très particulière de son genre.

## Habit d'acier élégant et châssis sportif

Présentée en 1931, l'Astura possédait un châssis sur lequel la plupart des carrossiers italiens, et notamment la célèbre Carrozzeria Pinin Farina, Castanga et Viotti allaient installer leurs chefs-d'œuvre de tôle. Comme on pouvait s'y attendre pour un véhicule de cette catégorie, les occupants étaient naturellement choyés par un équipement intérieur de goût et de confort, aux sièges de cuir accueillants et au tableau de bord bien pourvu et lisible. Même un toit

## Caractéristiques techniques

### Dimensions et poids:

Longueur, largeur, hauteur non indiquées;  
poids 1200 kg.

### Moteur:

Huit cylindres en V; alésage x course 70 x 85 mm;  
cylindrée 2600 cm<sup>3</sup>; couple maxi non indiqué;  
puissance 72 ch (53 kW) à 4000 tr/mn.

### Performances:

Vitesse maximale 125 km/h;  
accélération (de 0 à 100 km/h) non indiquée.

### Cote

110 000 à 420 000 FF (16920 à 64 620 Euros).

coulissant – encore très inhabituel pour l'époque – était disponible sur le coupé. Mais ce n'est pas que son confort qui caractérisait l'Astura; ses performances sportives étaient à l'unisson. Elle les devait en premier lieu au moteur à huit cylindres en V qui possédait non seulement un angle très étroit entre les rangées de cylindres, mais également un arbre à cames en tête.

Jusqu'en 1933, le moteur avait une cylindrée de 2600 cm<sup>3</sup> et développait 72 ch à 4000 tr/mn. Puis il fut porté à 2972 cm<sup>3</sup> et développa dès ce moment dix chevaux de plus. Bien sûr, l'Astura disposait, comme la Lambda auparavant, d'une suspension indépendante à l'avant et d'une boîte de quatre vitesses. Une direction précise et très directe plaisait au conducteur de cette automobile, dont les caractéristiques comptaient parmi les meilleures de son époque. Ainsi, il n'y a pas lieu de s'étonner que la Lancia Astura fût également engagée dans des compétitions. C'est surtout en montagne que le huit-cylindres performant montrait ses qualités, se révélant difficile à battre. Lors du célèbre Giro d'Italia de 1934, deux Astura s'octroyèrent d'ailleurs les deux premières places du classement général.

Avec ses 72 ch permettant d'atteindre une vitesse de 125 km/h, l'Astura laissait bien des concurrentes derrière elle.

