



LANCIA
AURELIA B20 GT

LANCIA AURELIA B20 GT

COUPÉS



ITALIE
1951
LANCIA

Le fabricant italien Lancia a construit, dans les années cinquante et soixante, non seulement des voitures portant les noms les plus beaux, mais également des modèles révélateurs du talent des designers et de la créativité des ingénieurs. Le modèle Aurelia, sur lequel le coupé Aurelia GT présenté ici se base techniquement, passe auprès de multiples spécialistes pour être l'une des voitures les plus raffinées de la décennie d'après-guerre.



Le tableau de bord de l'Aurelia est un délice pour l'œil de tout amoureux de l'automobile. Les gigantesques cadrans bordés de chrome sont intégrés à un tableau de bord peint de la couleur de la voiture. Le volant en bois est doté de trois branches en aluminium.

Le coupé Aurelia, dont le nom est assorti de la désignation B20 GT, est un bel exemple – au plus pur sens du terme – de l'art et de la manière dont le constructeur italien d'automobiles définissait la notion de grand tourisme au cours des années cinquante. D'une élégance discrète dans ses formes, la B20 est dotée, sous la tôle, d'un véritable feu d'artifice de technique futuriste, qui transformait alors une simple voiture en une berline grande routière, sportive et luxueuse.

Le credo de la marque Lancia, léguée en 1937 au décès de son fondateur Vincenzo Lancia à son fils Gianni, repose pour l'essentiel sur trois convictions auxquelles on ne renonce pas, même pendant les dures années d'après-guerre. Premièrement, il n'est rien qui ne puisse être amélioré. Deuxièmement, le client est roi et les rois ne tolèrent aucun compromis. Et troisièmement, dans le doute, préférons le technicien et luttons contre le crayon rouge du comptable.

Le résultat de cette politique d'entreprise eut des suites pour le moins ambiguës. Car toute Lancia était un chef-d'œuvre sur quatre roues, mais les voitures étaient si onéreuses que le nombre d'exemplaires vendus restait modeste et les caisses de Lancia vides. Ce qui entraîna finalement

Caractéristiques techniques

Dimensions et poids:

Longueur 4,37 m, largeur 1,55 m, hauteur 1,35 m; poids 1100 kg.

Moteur:

Six cylindres en V; alésage x course 72 x 81,5 mm; cylindrée 1991 cm³; couple maxi non indiqué; puissance 80 ch (59 kW) à 5000 tr/mn.

Performances:

Vitesse maximale 166 km/h; accélération (de 0 à 100 km/h) non indiquée.

Cote

60 000 à 180 000 FF (9250 à 27 750 Euros).

L'arrivée du géant italien Fiat, seule solution pour assurer la survie de la marque au nom réputé.

Sur le podium en col dur et papillon

La B20 GT est l'une des grandes sensations du millésime automobile 1951; elle est d'ailleurs toujours considérée aujourd'hui comme un chapitre particulier de l'histoire de l'automobile. Son design d'une élégance certaine, mais absolument pas spectaculaire, est dû à Pininfarina, alors que le capot recèle un six cylindres de grande classe. Le RV6 (ce qui désigne un angle de 60° entre les rangées de cylindres) de deux litres, avec un seul maneton de vilebrequin par cylindre (comme sur un moteur en ligne), développe 80 ch et permet au coupé d'atteindre 166 km/h. Les B20 GT ultérieures disposeront même de 110 et 112 ch puisés à une cylindrée de 2,5 litres et elles dépasseront les 185 km/h. Ce sont là des performances sensationnelles pour l'époque, qui valurent à la Lancia Coupé et à ses pilotes plus de 150 victoires générales et de classes entre 1951 et 1958. La B20 GT tourna en effet à plusieurs reprises autour de la concurrence lors de la Targa Florio ou des Mille Miglia, en exécution parfaitement de série, et les podiums de la victoire accueillirent à d'innombrables reprises des pilotes d'Aurelia privés en col dur et nœud papillon!

Le cœur de la B20 GT, le RV6 de deux litres, combine les caractéristiques de construction d'un moteur en V à celles d'un moteur en ligne.

