

LANCIA AUREA

Le culte de l'automobile ancienne est parfois injuste : il a ses enfants chéris, mais il a aussi ses Cendrillons.

Phénomène difficilement explicable, la Lancia Aurelia B 20 se range dans la seconde catégorie, du moins en France.

Prendre le volant de la « berlinetta Gran turismo » aujourd'hui constitue pourtant une expérience exemplaire. A tous points de vue...

LA STAR DES ANNEES CINQUANTE

Présentée au public au Salon de Turin d'avril 1951, la Lancia B20 a été la première « Grand Tourisme » véritable dans le sens moderne de l'expression : une voiture rapide, permettant à deux passagers de couvrir de longues distances dans des conditions de confort acceptables c'est-à-dire en emportant autre chose qu'une clef à molette ou une brosse à dent. L'esthétique comme la mécanique ont fait l'objet de soins très attentifs, susceptibles de distinguer radicalement l'Aurelia de la production contemporaine.

La responsabilité d'habiller la version sportive de la sévère berline du même nom a été confiée à Pinin Farina.

A partir d'une étude initiale du styliste Boano, le maître turinois a fourni une épure sobre et belle, classique en un mot.

Jusqu'en 1958, date de sa disparition, la B 20 conservera la même ligne, exception faite des petits ailerons arrière supprimés en 1954.

Comme celle de la berline, la caisse de la berlinetta est autoporteuse.

La mécanique, elle, porte la marque de Vittorio Jano, génie providentiel de la production italienne de l'après-guerre. Le moteur est une version évoluée du groupe qui équipait la première Aurelia, la « B 10 » de 1950, autrement dit le premier V 6 de l'histoire à avoir été produit en série.

Sa cylindrée a été portée de 1754 cc à 1911 cc par augmentation de l'alésage et de la course. Une meilleure respiration assurée par deux carburateurs Weber simple corps lui permet de revendiquer 75 chevaux en 1951, puis 80 dès l'année suivante grâce à une légère augmentation du taux de compression.

Par rapport à la B 10, l'empattement de la GT a été réduit de vingt centimètres. Mais l'atout technique majeur de la berline demeure : une suspension à quatre roues indépendantes très sophistiquée, avec des piliers coulissant

