

ESSAI

LANCIA

AURELIA B 20

Austère et féline...

"Tu seras sobre pour être efficace.

Tu n'auras qu'un but : servir la performance"...

Tels sont les commandements qui régissent la vie d'une Aurelia B 20.

Sobriété, efficacité, performance, tout dans cette Lancia évoque ces

principes qui ont présidé à sa conception.

Chaque détail révèle la vocation d'une voiture entièrement tendue vers

la maîtrise de la route. Et son design, admirable reflet esthétique d'une

technique consacrée à la performance, contribue à forger une

personnalité aussi forte qu'homogène...





Le coupé B 20 tire tout son caractère de sa sobriété esthétique, renforcée ici par l'absence d'enjoliveurs et la teinte grise de sa caisse.



L'économie de moyens et le souci d'aller droit à l'essentiel conduit au dépouillement des lignes et au refus de toute concession à quelque effet trop flatteur. A la fois austère et d'une rare élégance, le style puise sa force dans une sorte de volupté de la rigueur, où l'on perçoit un mélange de passion et d'humilité mises au service d'une cause, en l'occurrence celle de la performance. En cela, nous dirons que la B 20 évoque un commun état d'esprit avec l'art roman cistercien. A l'image de la poupe, dont la sensualité des courbes s'accompagne d'un trait d'une grande sobriété qui leur confère, dans un paradoxe qui n'est qu'apparent, une beauté stricte, voire sévère. Cet arrière "fast-back" de berline, à l'épure ramassée, fait écho à une face avant dont l'absence de porte-à-faux ajoute à la frontalité abrupte. Si la hauteur de la ceinture de caisse, et l'étrécissement consécutif des vitres latérales, datent le design, les imposantes jantes de 15 pouces crédibilisent l'allure féline de la B 20. Ces traits dominants qui donnent à l'Aurelia sa ligne exceptionnellement racée et son attachante personnalité, font de ce dessin de Pinin Farina un "classique" de notre après-guerre. Et sans doute la Lancia la plus mythique et la plus désirable pour les passionnés de la marque.

LA NOBLESSE DES RIDES

La B 20 de notre essai propriété de Patrick de Dumast apparaît d'autant plus remarquable qu'elle porte sur sa peinture (d'origine) les nobles rides d'un passé connu. Son histoire commence en mai 1955 aux mains de Roger Crovetto, négociant en spiritueux et importateur pour la France de Cinzano, qui en fait l'acquisition pour courir. Car notre spécialiste du vermouth est aussi un passionné de compétition automobile, au point de remporter en 1951 (associé à Trévoux) le 21ème rallye de Monte Carlo au volant d'une Delahaye 175 "S". En revanche, on sait peu de choses sur d'éventuelles participations de la B 20 à des épreuves sportives. La voiture passera ensuite entre des mains qui sauront la préserver, jusqu'à ce que son actuel propriétaire la remarque dans une vente aux enchères en 1987, et en fasse l'acquisition peu de temps après.

Le "virus" Lancia, Patrick de Dumast l'a contracté voici nombre d'années. Il lui fut inoculé lors de l'essai d'une Flaminia Touring prêtée pour un week-end. La conversion effectuée, il se mit rapidement à rêver à une Aurelia. Une B 20 ayant autrefois véhiculé sa famille, son environnement proche était, de fait, propice à l'éclosion d'un tel désir. Mais il confesse volontiers la part des souvenirs de "L'affaire Tournesol" dans sa motivation...



Un "visage" expressif qui évoque l'univers des films d'Antonioni.

NARDI TUNING

Outre son état, cette B 20 présente la particularité d'une préparation Nardi qui en fait un exemplaire rare et original. Cette modification, réalisée en sortie d'usine, affecte aussi bien sa mécanique que son aménagement intérieur. Le moteur a ainsi reçu un arbre à cames spécial et des pistons forgés, ainsi qu'un allumeur Scintilla Vertex. Mais l'alimentation est toujours confiée à un carburateur Weber, comme sur le modèle standard. La puissance ainsi obtenue peut être évaluée à 125 chevaux, ce qui représente une dizaine de chevaux supplémentaires.

Dans l'habitacle, le traditionnel changement de vitesses au volant a fait place à un levier au plancher, situé à côté du tunnel de transmission (boîte-pont oblique), tandis que le conducteur profite d'un superbe volant Nardi. Les quatre ouvrants de la carrosserie sont en aluminium et les portières évidées reçoivent des vitres coulissantes. Si la banquette arrière exigüe ne saurait accueillir deux adultes, les deux sièges en cuir apportent une note cosue à cet espace. Bien dans le style de l'époque, la sobre planche de bord en tôle peinte présente encore sa radio d'origine, et deux cendriers rectangulaires décorés de niellures

-façon orfèvrerie- ornent ses extrémités. Deux grands cadrans circulaires garnissent le tableau de bord. Le compte-tours, dont la zone rouge commence à 5300, abrite le manomètre de pression d'huile et la température d'eau, tandis que le tachymètre accueille la montre et le niveau d'essence. Offrant un mélange de confort haut de gamme et d'équipements fleurant bon la compétition, l'ensemble dégage une ambiance insolite, au demeurant très agréable.

Si le moteur a été refait, quelques interventions mécaniques figurent encore au programme d'une remise en état progressive. Mais son propriétaire, en connaisseur avisé, ne fera pas subir à sa voiture l'irréparable outrage d'une restauration totale. Il tient au contraire à respecter cet irremplaçable parfum d'authenticité que dégage la voiture dans ses moindres détails ; à l'image des sièges au cuir patiné, de l'aménagement intérieur propre mais portant les traces de son histoire, ou de l'absence d'enjoliveurs de roues. Hormis sa mécanique, la voiture est donc strictement dans son état d'origine, jusqu'aux plaques minéralogiques estampillées "Super plaques, marque déposée" ! Et, nous a-t-on précisé, les volets thermostatiques du radia-



Page de gauche : Complètement d'origine comme le reste de la voiture) l'habitacle exhale un agréable parfum de cuir patiné.

teur fonctionnent parfaitement, ce qui n'est pas toujours le cas de ces perfectionnements techniques, parfois capricieux.

LE CULTE DE LA TRAJECTOIRE

Chemin faisant, par une agréable journée ensoleillée, nous avons pu tester les qualités d'adhérence de l'Aurelia B 20 dans une enfilade de virages serrés, sous le regard avisé et admiratif d'un randonneur en MGB, croisé dans la verdoyante campagne des Yvelines... La B 20 y révélera alors une remarquable agilité dans les enchaînements rapides, procurant un réel plaisir de pilotage. Et sa docilité permet de l'inscrire avec beaucoup d'aisance sur la trajectoire choisie. Le train arrière accompagne avec une relative neutralité les mouvements d'une voiture qui apparaît modérément survireuse. L'impression qui domine est celle d'un comportement sain et franc, que nous qualifierons de très "propre". Mais ces qualités dynamiques, la B 20 les doit beaucoup à sa remarquable direction, tout à la fois directe, précise et légère (sauf en manoeuvres lentes). Née pour l'attaque, l'Aurelia apparaît comme une complice de choix pour celui qui aime s'adonner au "culte de la trajectoire". Nous voulons parler de cette indéfinissable jouissance à la fois esthétique et quasiment sensuelle, que procure, au passage de "esses" un peu rapides, le dessin d'une trajectoire aussi limpide qu'audacieuse, dans un sentiment de maîtrise totale de la puissance et de la vitesse.

Le bilan est nettement moins positif en ligne droite, où l'Aurelia manifeste une instabilité relative qui rend sa tenue de cap approximative. Si ce défaut semble tenir à l'état des suspensions de la voiture essayée, les surprises que ménagent les freins relèvent de caprices plus spécifiques à la B 20. Déséquilibrés, ils provoquent, à froid, des départs de la voiture qui manifeste alors quelques velléités singulières à "changer de file"... Quoique très atténués à chaud, ces transports intempestifs n'en sont pas moins déplaisants, même si les qualités de la direction en autorisent une maîtrise aisée. Les réactions sèches de la suspension (réglée ferme) sont compensées par la qualité des sièges en cuir. On constatera d'ailleurs que les attributs sportifs de la voiture essayée n'altèrent en rien son excellent confort. Tout au plus appréciera-t-on les progrès réalisés depuis quarante ans dans le domaine de l'insonorisation. D'autant que c'est de l'extérieur que l'on goûtera la superbe sonorité du V6, à la fois rageuse et ouatée, qui s'exprime au sortir de son



Outre sa préparation moteur, cette Aurelia a bénéficié d'un allègement de la carrosserie et de l'habitacle.

double échappement. Un enchantement... Le propre de ce moteur est d'être tout à la fois souple et pointu. Ne rechignant pas aux reprises à très bas régime (1500 tours en quatrième), il ne manifeste sa puissance qu'à partir de 3500 t/mn, soit dans la zone du couple. Mais la cavalerie s'exprime réellement au-delà des 4000 tours. La boîte de vitesses bien étagée (avec une première non synchronisée) permet de solliciter efficacement les montées en régime du moteur. Seule la quatrième manifeste une indiscrétion certaine par un grincement récalcitrant, surtout si le régime n'est pas suffisamment élevé.

UNE EXIGENCE ELITISTE

La voiture n'est en rien dépassée dans le trafic moderne, et ses accélérations comme sa vitesse de pointe apparaissent toujours compétitives par rapport aux actuelles cylindrées de classe moyenne.

TECHNIQUE

AURELIA B 20, (4^{ème} Série, 1955)

MOTEUR : V6 à 60° en alliage léger : 2451 cm³ (78 x 85,5mm)
118 ch à 5300 t/mn. (Environ 125 ch avec préparation Nardi)
Un carburateur Weber double corps 40 DCZ 5

TRANSMISSION : boîte à 4 rapports.
Ensemble boîte-pont, avec embrayage devant la boîte et freins accolés au pont.
Essieu arrière de Dion et ressorts à lames semi-elliptiques.
Barre stabilisatrice et amortisseurs télescopiques.
Empattement : 2,65 m
Longueur : 4,37 m ; largeur : 1,55 m ; voies : 1,28 / 1,30 m ; poids : 1100 kg
Performances : vitesse maxi : 185 km/h. Km d.a. : 34^{ème} environ.
Consommation moyenne : 12/15 litres aux 100.

A 150 km/h sur autoroute, la principale différence tient au manque relatif de confiance dans le freinage, qui oblige à maintenir une distance de sécurité avec la voiture qui précède. Intervalle dont profitent systématiquement les autres automobilistes pour doubler, peu conscients qu'ils sont des impératifs élémentaires de prudence à respecter sur une automobile ancienne...

Nous remarquerons, tout au long de cet essai, à quel point la B 20 passe inaperçue aux yeux des quidams, sur la route comme dans la traversée des villages. Elle doit manifestement cette discrétion à la sobriété de son design, et seuls les initiés qui savent la reconnaître se retournent sur son passage. Ce qui ne fait qu'ajouter au caractère élitiste de l'Aurelia (tel est le propre des anciens modèles de la marque), dont témoignent son esthétique exigeante et sa technologie avancée.

CHARME ET RESPECT

Voiture anti-frime par excellence, la B 20 appartient à cette race d'automobiles représentative d'une certaine élite de l'Italie du Nord et qui évoque assez l'univers d'Antonioni. Dédaignant toute fanfaronnade et tout effet tapageur, elles se distinguent par leur raffinement sobre et de bon goût.

Bourrée de charme, elle est de ces voitures qui imposent aussi le respect, comme par déférence due à une oeuvre conçue dans la passion. Une passion conjugée à l'esprit d'exigence et au souci de perfection, qui en firent, lors de son lancement en 1951, une pionnière du concept moderne de Grand Tourisme...

Tous nos remerciements les plus chaleureux à Patrick de Dumast qui nous a permis d'essayer son très attachant coupé B 20.