

LANCIA, l'un des trois grands constructeurs italiens — avec Fiat et Alfa Romeo — jouit d'une solide réputation reposant en grande partie sur l'originalité de ses productions.

L'Aurelia B 22, la plus récente version de ce modèle, fut choisie pour nos essais non pas parce qu'elle est la plus puissante de la famille, mais en raison de sa cadence de production.

MECANIQUE

Le moteur de l'Aurelia est un six cylindres supercarré en V, à 60°, à arbre à cames central, unique exemple à notre connaissance de cette technique. Le type B 10 ne dispose que de 1.754 cm³ tandis que le B 21 et le B 22 qui nous occupe ont une cylindrée de 1.991 cm³ grâce à une augmentation de l'alésage et de la course, portés respectivement à 72 mm et à 81,5 mm. Avec 7,8 à 1 de rapport volumétrique, la puissance obtenue est de 90 CV à 5.000 t/mn. La vitesse maximum annoncée par le constructeur — soit 160 km/h — est largement atteinte au chrono, mais le compteur optimiste oscille alors autour de 175 km/h. Quoi qu'il en soit, ces performances sont pleinement satisfaisantes pour une berline de tourisme. La boîte est placée à l'arrière, solidaire du démultiplicateur, mais malgré la longueur des tringles de commande, le levier n'est jamais dur.

Les 2^e, 3^e et 4^e, qualifiées de silencieuses et synchronisées, le sont réellement, et toute manœuvre, y compris les passages 3^e-2^e à haut régime, s'effectue aisément, sans aucune protestation des pignons.

TENUE DE ROUTE

Dans l'état actuel de la technique, il paraît cependant difficile de concevoir des freins mieux refroidis, cependant, si ils sont très efficaces même à grande vitesse, ils ne sont pas à l'abri de l'échauffement.

Sur cette voiture, dotée d'autre part de quatre roues indépendantes, la stabilité est très bonne, même aux allures proches du maximum. La suspension, relativement ferme à vitesse moyenne — comme il se doit pour une voiture très rapide — devient très agréable en dessus de 100 km/h.

Très directe, la direction reste cependant douce et sa précision est très grande, ce qui confère à l'Aurelia une bonne maniabilité.

CARROSSERIE

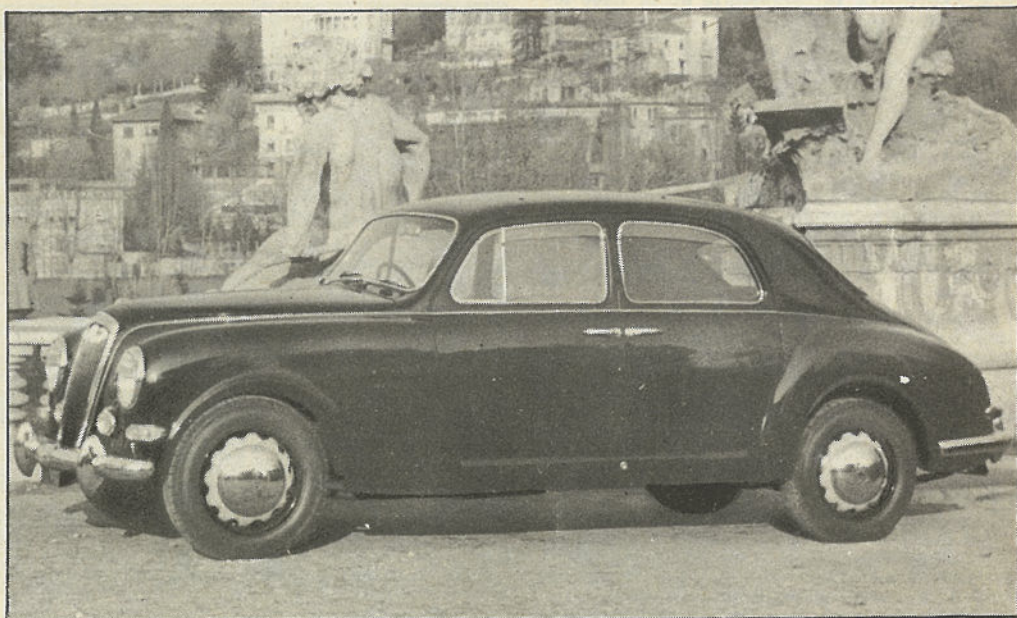
La ligne de la Lancia peut être considérée comme un compromis assez heureux entre la silhouette classique et les tendances modernes. Le coffre à bagages est très petit et absolument indigne d'une grande routière.

La présentation de l'Aurelia n'est pas particulièrement luxueuse, mais semble soigneusement étudiée et l'équipement est assez complet.

CONCLUSION

Malgré son prix élevé, l'Aurelia B 22 satisfait pleinement le conducteur sportif qui ne tient pas essentiellement à posséder une voiture voyante ; elle dispose de quatre places, mais sous son aspect « inoffensif », elle offre des reprises et une vitesse de pointe assez inhabituelles. Sa consommation et sa tenue de route constituent deux autres atouts de choix. Toutefois, la plupart de ces qualités sont plus à leur place dans le « Gran Turismo » que dans une voiture de série destinée à être mise entre toutes les mains.

On comprend que Lancia s'oriente, pour 54, vers une « Aurelia » de 2,2 litres, plus souple et ne dépassant pas 150 km/h.



CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR : Puissance fiscale : 11 CV. Cylindrée : 1.991 cm³. 6 cylindres en V à 60° 72 × 81,5. 4 temps. Un carburateur double corps Weber 40 DCF. Allumage par delco. Batterie 12 V 48 AH. Graissage sous pression. Filtre à huile. Contenance du carter : 4 litres. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du radiateur : 10,5 litres. Contenance du réservoir : 60 litres. Soupapes en tête inclinées. Rapport volumétrique : 7,8. Puissance au frein : 90 CV à 5.000 t/mn. Couple maximum : 14,5 mkg à 3.200/3.600 t/mn.

TRANSMISSION : Propulsion arrière. Embayage monodisque sec. Boîte de vitesses arrière mécanique 4 vitesses, 2^e, 3^e et 4^e silencieuses et synchronisées. Levier sous le volant. Rapport du couple : 9/40.

RAPPORTS DE TRANSMISSION : 1^{re} : 12,71 ; 2^e : 8,19 ; 3^e : 5,51 ; 4^e : 3,83. Vitesse théorique aux 1.000 t/mn : 31,4 km/h.

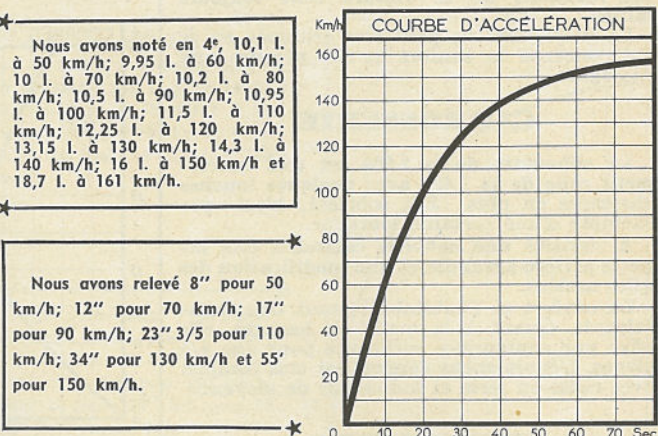
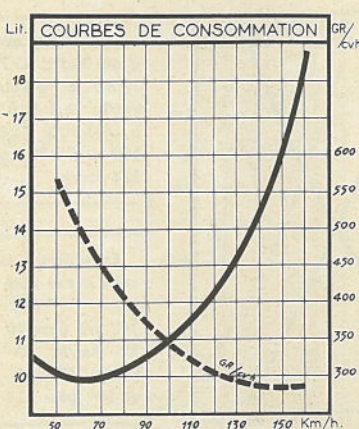
CHASSIS, SUSPENSION : Carrosserie auto-porteuse tout acier. Suspension avant à roues indépendantes guidée verticalement avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques incorporés. Suspension arrière à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques à levier.

FREINS : Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

DIRECTION : A vis et roue. Rayon de braquage : 5,50 mètres.

PNEUMATIQUES : 165 × 400.

CARROSSERIE : Tôle d'acier. Poids à vide : 1.180 kg.



QUALITÉS

- PERFORMANCES TRÈS SATISFAISANTES.
- Consommation peu élevée.
- Très bonne tenue de route.
- Freinage bien équilibré.
- Bonne boîte de vitesses.

DÉFAUTS

- MANQUE DE SOUPLESSE DU MOTEUR.
- Direction sensible et réversible.
- Coffre très insuffisant.
- Equipement incomplet.
- Habitabilité réduite.