

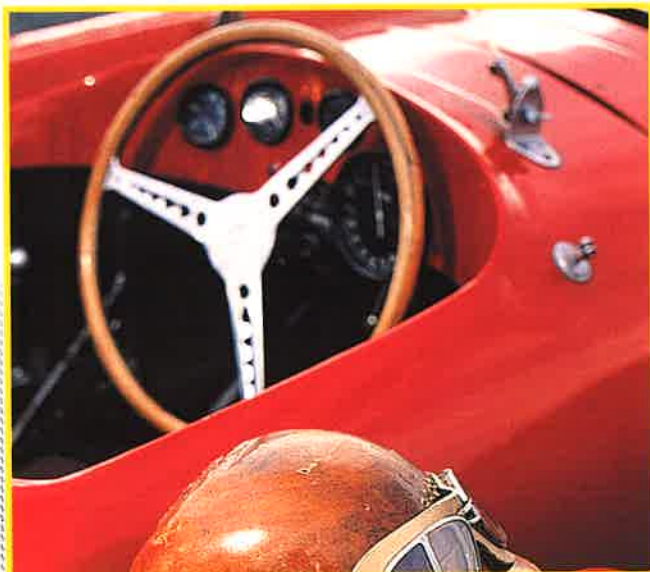


LANCIA
D 50



LANCIA D 50

C'est en 1908 déjà qu'une exécution sportive du premier modèle Lancia, baptisé Alfa, remportait une course de voitures légères à Savannah, aux États-Unis. Le fondateur de l'entreprise Vincenzo Lancia participait lui-même à la course. Au début des années cinquante, son fils Gianni décida de se lancer en Formule 1. La nouvelle monoplace reçut la désignation de D 50 et débuta sa carrière à la fin de la saison 1954.



Conformément aux lois de la course automobile, la place offerte au pilote est limitée à son strict minimum en 1954 déjà.

Pour de multiples raisons, la Lancia D 50 est une pierre angulaire dans l'histoire mouvementée de la maison Lancia en course automobile. Première raison: son design. En concevant la première voiture Lancia de Formule 1, le styliste Vittorio Jano est nettement en avance sur son temps. L'extérieur de la D 50 se caractérise par les deux réservoirs latéraux, séparés par le conducteur. Ils vont pratiquement d'une roue à l'autre, ce qui permet d'obtenir une répartition du poids parfaitement égale. Parallèlement, la réserve de carburant s'amenuisant pendant la course n'influe nullement sur la répartition constante des charges sur les deux essieux. En outre, les réservoirs comblent les trous entre les deux roues et favorisent ainsi l'aérodynamique.

Une saison 1955 couronnée de succès

La D 50 se caractérise ainsi par ses solutions techniques avant-gardistes. Le moteur V8, de construction entièrement nouvelle et dont les rangées de cylindres forment un angle de 90°, a une cylindrée de 2784 cm³. Dans sa première

Caractéristiques techniques

Dimensions et poids:

Longueur, largeur, hauteur non indiquées; poids 600 kg.

Moteur:

Huit cylindres en V; alésage x course 76 x 68,5 mm; cylindrée 2784 cm³; couple maxi non indiqué; puissance 150 ch (110 kW) à 8000 tr/mn.

Performances:

Vitesse maximale 300 km/h; accélération (de 0 à 100 km/h) non indiquée.

version, il développe une puissance de 150 ch, qui sera augmentée ultérieurement. Les culasses sont dotées de deux soupapes par cylindre, inclinées de 40° par rapport à l'axe des cylindres et entraînées par quatre arbres à cames en tête.

La boîte de vitesses est particulièrement intéressante. En biais par rapport à l'axe du véhicule, le bloc-moteur est déplacé vers l'avant. L'arbre à cardan passe latéralement pour permettre de placer le siège du pilote extrêmement bas. L'arbre rejoint donc l'essieu arrière relativement loin de son point central. La boîte de vitesses est solidaire de cet essieu arrière et installée de manière transversale. La suspension arrière s'opère par un axe rigide De Dion à ressorts à lames transversaux inférieurs. Les roues avant sont en revanche suspendues de manière indépendante, par ressorts à lames et jambes de poussée transversales formant un parallélogramme. Le bolide est équipé de freins à disque à l'avant et à l'arrière.

La saison de course 1955 est très brillante. Trois D 50 prennent le départ du Grand Prix Valentino de Turin: Alberto Ascari s'adjuge la première place, les deux autres D 50 s'octroyant les troisième et quatrième places. Peu après, Ascari remporte le Grand Prix de Naples, mais il perd la vie peu après dans un accident de voiture de sport. Aujourd'hui, deux D 50 existent encore dans le monde. L'une est au Musée Biscaretti, l'autre chez Lancia, souvenir d'une étape couronnée de succès dans une histoire pleine de rebondissements.



Placé en position oblique par rapport à l'axe de la voiture, le bloc-moteur est installé juste derrière les roues avant. Ses rangées de cylindres forment un angle de 90° et il développe 150 chevaux.