

HORS-SÉRIE

LANCIA APPIA

L'Ardea était une Aprilia en réduction. L'Appia obéit à la même philosophie en **reprenant**



Lancia Appia
Sous le regard

HORS-SÉRIE

LANCIA APPIA

...ie de l'Aurelia. Mais si, chez elle, tout est plus petit, elle a cependant tout d'une grande.



Née dans l'ombre de l'Aurelia, l'Appia va très vite entrer dans la lumière en reprenant une recette qui avait déjà fait le succès de l'Ardea qui la précède.

le la *Madonna*

Il n'est jamais facile de succéder à une auto mythique. Pour remplacer l'Ardea, la plus petite voiture jamais construite par Lancia, il fallait même être sacrément dotée pour supporter la comparaison. Ou être d'essence divine. Bénie par la *Madonna*, l'Ardea était, certes, atteinte par la limite d'âge, ses quatorze années de bons et loyaux services l'ayant flétrie, comme toutes ses consœurs. D'autant qu'elle était née avant la guerre, à l'automne 1939, en reprenant des solutions techniques qui paraissent, en 1953, bien vieillottes. Mais qui, alors, étaient étonnamment avant-gardistes : V4 de 903 cm³ très étroit (à peine 20° d'ouverture) avec un arbre à cames en tête commandé par double chaîne, soupapes inclinées disposées dans le sens de la longueur avec des culbuteurs à pivot transversal, chambres de combustion hémisphériques avec bougies latérales, chemises rapportées, bielles en duralumin, couvercle des culasses fabriqués dans un matériau synthétique *made in Italy*... Au fil des ans, elle s'était même faite une spécialité des grandes premières, l'Ardea étant la première voiture de série à s'équiper, dès sa troisième génération et à partir de 1948, d'une boîte de vitesses à cinq rapports... Ce petit bijou technologique inaugurait, de plus, une idée assez sin-

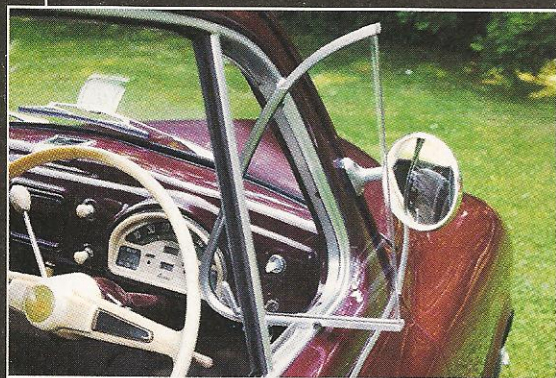


Le chauffage est le même que celui qui équipe les Aurelia. Puissant. Trop, peut-être.

pénaliser les dimensions intérieures. Les 38 cm gagnés sur l'empattement sont répartis autour de l'habitacle, les roues AV et AR étant rejetées le plus loin possible, ce qui diminuera les porte-à-faux. D'autant que, sur la longueur, la nouvelle auto accusera un déficit de 55,5 cm. Et si on perd 14 centimètres sur la largeur, le dessin des portes compense en partie ce manque, en laissant plus de place au niveau des épaules. Parallèlement, les ingénieurs reproduisent les mêmes schémas qu'avec le couple Ardea/Aprilia. Ils reprennent ainsi le bon vieux principe de l'essieu AR rigide, avec la boîte à quatre vitesses (1^{re} non syncho et grille inversée) en prolongement du moteur en lieu et place des roues indépendantes des B10 et du boîtier



Propulsée par un V4 extraordinairement fermé (à peine plus de 10° entre les deux rangs



De très pratiques déflecteurs améliorent sensiblement la circulation de l'air dans l'habitacle. Sur tout... l'hiver, lorsque le chauffage est mis.

gulaire : la déclinaison, à une échelle plus réduite, d'un modèle phare, l'Aprilia. Sa carrosserie autoporteuse était en effet reprise, quasiment au pantographe, du chef d'œuvre Lancia d'avant-guerre dessiné par l'ingénieur Falchetto. Il était donc tentant de renouveler l'expérience à l'aube des années cinquante. Cette fois, en partant de la désormais légendaire Aurelia (voir *Gazoline* n° 124) et en appliquant, ingrédient par ingrédient, la même recette. Au quartier général de Borgo San Paolo, à Turin, Vittorio Jano et son équipe ont donc vite fait de définir les axes de travail de la future Appia (une fois encore, un nom de voie de la Rome consulaire est choisi pour baptiser un modèle Lancia).

Plus petite mais tout aussi habitable

Comme avec l'Ardea, ils partent de l'Aurelia dont ils réduisent les proportions, mais sans véritablement

boîte-pont suspendu de l'Aurelia. Du coup, les suspensions sont assurées par des ressorts à lames longitudinaux et non pas par des ressorts hélicoïdaux. On retrouve également l'idée d'une motorisation différente entre Appia et Aurelia. Car si la seconde est équipée d'un V6 ouvert à 60°, la première reçoit un V4 monobloc (comme sur l'Ardea) mais totalement nouveau. L'angle entre les deux rangées de cylindres est extrêmement réduit (10° 14'), ce qui en fait le V4 le plus fermé de l'histoire de l'automobile. Ni plus, ni moins. Le bloc avec ses cylindres décalés et parallèles reste en fonte, mais les culasses détachables sont en alliage léger, tout comme le carter qui accueille le vilebrequin monté sur deux paliers uniquement pour réduire au maximum son encombrement, mais aussi les deux arbres à cames latéraux qui commandent séparément l'admission et l'échappement par l'intermédiaire d'une

chaîne et de longues tiges de culbuteurs. Avantage de cette solution : on peut déposer la culasse sans interférer avec la distribution. Ce que n'aurait pas permis la distribution par arbre à cames en tête de l'Aurelia.

38 chevaux pour débiter

Comme c'est désormais une habitude sur ce type de mécanique en V chez Lancia, les chambres de combustion hémisphériques sont intégrées à la culasse avec bougie plantée au-dessus pour obtenir la meilleure des combustions possibles. Alimenté par un carburateur simple corps Solex 30BI, avec un couple de 7,2 mkg placé à 3.000 tr/mn et un taux de compression plutôt faible pour tenir compte de la mauvaise qualité de l'essence d'alors (7,4:1), ce moteur développe 38 ch à 4.800 tr/mn. Pas de quoi enthousiasmer les foules, d'autant que sa course (75 mm) est supérieure à l'alsésage (68 mm). Et

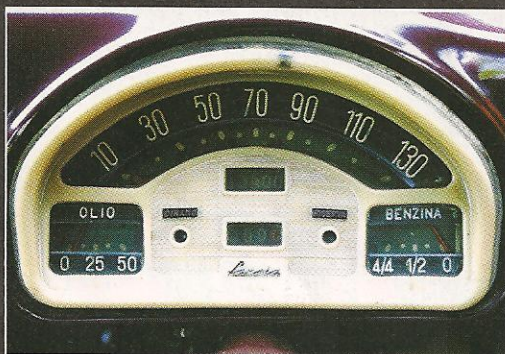
que bielles et paliers sont régulés, la filtration d'huile figurant aux abonnés absents. Pas question de tirer dedans ! Il est, par ailleurs, assez amusant de constater que la cylindrée ainsi obtenue (1.089 cm³) est très exactement la même que celle des moteurs Fiat 1100 du moment, des quatre cylindres en ligne, ceux-là, purs et durs. Un petit clin d'œil qui ne laissait pas encore entrevoir le rapprochement entre ces deux constructeurs turinois.

L'emploi de l'aluminium ne se limite pas au moteur : il intéresse également la carrosserie. Pour limiter le poids à 820 kg à vide, jusqu'à l'exemplaire n° 4.758, portes, capot, couvercle de malle et ailes AR sont en alliage. Mais cette technique a un coût et on revendra, dès l'année suivante, à la bonne vieille tôle d'acier. Plus simple à emboutir et moins onéreuse à l'achat. De même, les premiers modèles recevront des pare-

chocs en aluminium (!), bien compatibles avec la vie d'une appelée à subir les assauts répétés des consœurs, notamment sur parkings. Là encore, Lancia réagit vite face au mécontentement de clients en ajoutant, après quelques milliers d'exemplaires produits, une bande de caoutchouc blanc sur la malle. Puis en revenant à l'acier.

Carrosserie tricorps

La carrosserie est de type tricorps avec malle AR accessible de l'extérieur. On y retrouve le dessin de l'Aurelia, à quelques menus détails près. Avec les phares intégrés aux ailes, la calandre en V venant se relier sur un pare-chocs échancré au centre, l'absence de pied milieu qui facilite l'accès à bord, la malle impose, pour la rigidité de la structure, d'importants montants de porte-brise et de lunette AR. Le public qui la découvre le 22 avril 1953

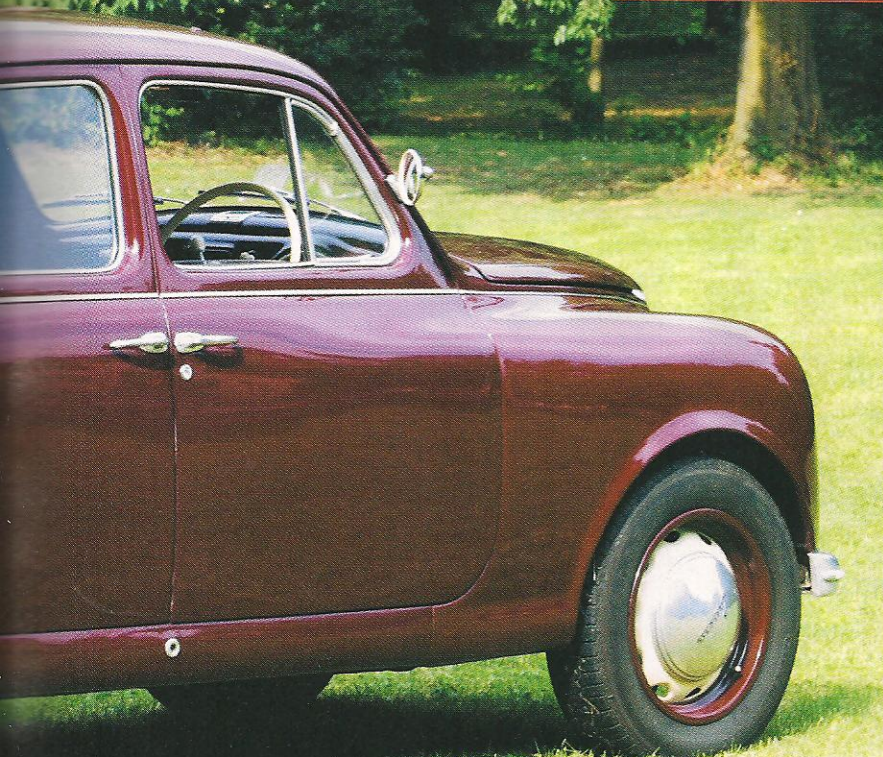


Le combiné en forme de demi-lune est suffisamment complet pour le standing de l'Appia.

Le klaxon est actionné par les palettes situées sur les branches du volant.



HORS-SÉRIE LANCIA APPIA



L'Appia est une bicorps, sa poupe restant solidaire de l'habitacle. On peut voir, sous le pare-chocs, de petits dignotants rajoutés par Loris. Ils ont été empruntés à une... Alfaud Ti !

Loris Chioetto et sa Lancia Appia 1953

"A la place d'une Gilera 175"

Tout petit déjà, Loris Chioetto était amoureux des voitures. Des belles voitures. « J'avais à peine quatre ans quand mon cousin m'a donné quatre miniatures de... Ferrari. Depuis cette époque, le cheval cabré noir me donne toujours des frissons et je n'ai pas cessé de collectionner ces autos en... réduction. J'en ai aujourd'hui plus de 1.000 ! » En grandissant, il s'est également intéressé aux voitures à l'échelle 1 et, à l'âge de 13 ans, il tente de convaincre son père d'acheter une Fiat Topolino C qu'il a vue dans la rue, et qui est à vendre. Sans succès. « Dans ma famille, on n'aurait pas dépensé un centime pour un outil aussi inutile qu'une voiture ancienne ! » soupire-t-il. C'est en 1992 qu'il a croisé, pour la première fois, le

regard de sa belle Appia. « J'étais allé voir le mécanicien d'un petit village appelé Solesino pour voir une Gilera 175. Mais mon attention a tout de suite été attirée par cette insolite berline. Je ne savais même pas que c'était une Lancia, encore moins une Appia. Sa forme de tortue m'a plu tout de suite, tout comme sa couleur. Elle

n'avait plus sa calandre mais je dois avouer qu'elle m'a ému, plus que je ne l'imaginai. Parce qu'ensuite, je n'en ai plus dormi pendant des jours. Et j'ai fini par retourner voir le mécanicien pour lui dire que, finalement, je ne lui achèterai pas la Gilera mais... son Appia ! Il m'a regardé, me prenant sans doute pour un fou, mais nous avons finalement fait affaire et il a accepté de me céder ce qui était, malgré tout, une épave, pour l'équivalent de 1.300 euros. Aujourd'hui, je ne le regrette pas... » ■



la définition de l'Appia, mais il a lésiné sur trop de points pour espérer en vendre plus. Mais avait-on les moyens de procéder autrement ? Lancia n'a jamais été un constructeur de grande série, et les difficultés

Lancia ne la facturait que 300.000 litres à la Squadra Corse engagée en rallye !). Trop cher, en tout cas, pour la famille Lancia qui se décide finalement à céder ses actifs au cimentier Gaetano Pesenti, à la fin de

es), l'Appia utilise des solutions mécaniques modernes, à l'exception de son essieu rigide.

de l'automobile de Turin n'est pas troublé. L'air de famille avec l'Aurelia est si marqué que l'on pense à peine de son prix. Elevé, mais élevé même pour une voiture de cette catégorie. A 1.328.000 litres, l'Appia coûte 45 % plus cher qu'une Aurelia 1100/103 ! Ce qui n'est pas forcément justifié, même si son intérieur tissu intérieur "panno" en fait craquer plus d'un. L'intérieur est spacieux, beau, plus que ce qu'on pouvait en attendre, soigné et très accueillant. Avec une accessibilité exceptionnelle, les portes armoires simplifiant la montée à bord, d'autant plus, souci du confort suprême, les dossiers des sièges AV se rabattent. Comme sur une deux portes ! Des sièges réglables et galbés qui offrent un excellent maintien latéral. L'assise est élevée dans sa partie intérieure est aussi réussie, ce qui doit limiter la fatigue des pas-

sagers. La planche de bord mêle la tôle peinte et le bakélite, un mariage typique de ce début des années cinquante qui commence à vouloir intégrer du plastique dans le monde automobile. Et l'instrumentation, sans être exceptionnelle, est suffisamment complète pour satisfaire le conducteur de cette berline très civilisée avec un très beau combiné Veglia façon 203 qui intègre un tachymètre demi-lune gradué jusqu'à 130 km/h, un mano de pression d'huile, une jauge à essence, un totalisateur partiel et un totalisateur kilométrique, avec témoins de charge et de niveau minimum d'essence.

Le volant est à deux branches, avec commande du klaxon sur les branches et moyeu décoré par un monogramme Appia. La commande des vitesses est sur la colonne de direction, à gauche (normal, pour une conduite à droite). Le contact se fait au tableau de bord, grâce à une clé (il n'y a donc pas d'antivol). Tout au centre de la planche de bord, on trouve un beau cendrier encastré et en dessous le chauffage, directement emprunté à l'Aurelia. Puissant et si efficace qu'il faut même parfois l'éteindre en plein hiver ou, à tout le moins, entrebâiller les vitres déflecteurs pour diminuer la température caniculaire qui vient vite envahir l'habitacle. Quelques petits détails témoignent par ailleurs du caractère luxueux de cette Appia : porte de boîte à gants, volet situé derrière le dossier de banquette AR et permettant d'accéder, de l'intérieur, au coffre à bagages, plafonnier central, vide-

poches type aumônières dans les portières, poignée rabattable pour la fermeture des portes,...

Lancia dans la difficulté

Cette première série va être produite à 20.025 exemplaires en trois ans. C'est peu, mais c'est déjà quasiment autant que l'Ardea qu'elle remplace. Lancia ne s'est donc pas trompé sur

financières qu'a connues l'entreprise depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale n'ont rien arrangé. Plus ennuyeux, la volonté de construire une image dynamique à travers le sport automobile et notamment les courses d'endurance ou de monoplace coûte cher (incroyable : alors qu'une Aurelia B20 coûtait trois millions de litres au catalogue, l'usine

l'année 1955. Une décision qui est lourde de conséquence, le nouvel homme fort procédant immédiatement à d'importants changements, nommant Eduardo Fidanza à la tête de l'entreprise avec pour mission de redresser la situation au plus vite en lançant des modèles enfin rentables. A éplucher les comptes, il a en effet découvert que chacune des voitures



Comme on peut le constater, l'habitacle est vaste et son accès est facilité par son principe de portes armoires.



Et comme si cela ne suffisait pas, les dossiers des sièges AV se rabattent.



La finition est soignée, à l'image des garnitures de portes avec leur aumônière surlignée de cuir.

Passeport technique Lancia Appia 1^{re} Série

▼ Moteur

4 cylindres en V de 10°14', disposé longitudinalement. Soupapes en tête inclinées, deux arbres à cames latéraux ■ **Cylindrée** : 1.089 cm³ ■ **Alésage x course** : 68 x 75 mm ■ **Puissance maxi** : 38 ch à 4.800 tr/mn ■ **Couple maxi** : 7,2 mkg à 3.000 tr/mn ■ **Taux de compression** : 7,4:1 ■ **Alimentation** : un carburateur simple corps vertical Solex 30-32 BI ■ **Allumage** : par batterie, bobine et

distributeur ■ **Refroidissement** : liquide par radiateur.

▼ Transmission

Roues AR motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses** : 4 rapports + MAR (1^{re} non syncho), commande au volant ■ **Rapports de boîte** : 1^{re} : 3,912:1 - 2^e : 2,175:1 - 3^e : 1,417:1 - 4^e : 1:1 - MAR : 5,589:1 ■ **Rapport de pont** : 4,555:1 (9x41).

▼ Structure

Caisse monocoque auto-porteuse en tôle d'acier ■ **Suspension AV** : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Suspension AR** : essieu rigide, ressort à lames semi elliptiques en position longitudinale, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins** : tambours AV et AR, commande hydraulique ■ **Direction** : à vis et secteur ■ **Pneumatiques** :

155-15 ■ **Dimensions** : 3,865 x 1,420 x 1,422 m ■ **Empattement** : 2,480 m ■ **Poids** : 820 kg à vide, 1.160 kg à pleine charge ■ **Capacité réservoir** : 38 litres ■ **Nombre d'exemplaires produits (1953 à 1955)** : 20.025, dont 10.257 C10 (conduite à droite) et 9.768 C10 S (conduite à gauche). Total des trois séries Appia (1953 à 1963) : 107.048, hors-série et utilitaires compris.



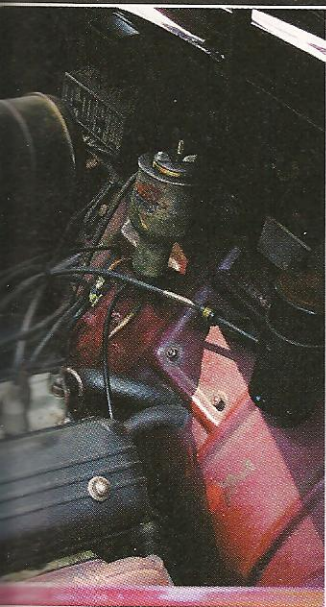
Pour augmenter la pression dans le circuit de freinage, on agit sur une pompe avant de partir !



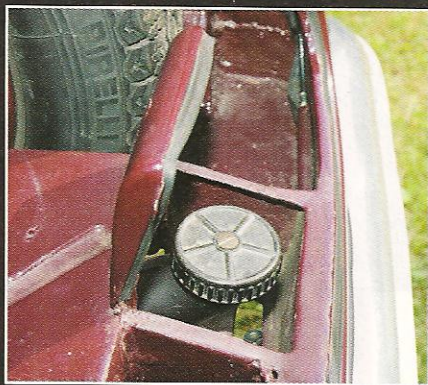
L'intérieur est vaste et cosu. Normal pour une berline qui se voulait bourgeoise et qui c

La calandre est celle de l'Aurelia, avec son blason Lancia en faïence. On notera les pare-chocs en aluminium avec bande blanche, solution intermédiaire avant le grand retour de l'acier, plus costaud.

HORS-SÉRIE LANCIA APPIA



Le beau V4 Lancia avec ses deux culasses moulées ensemble. Très étroit, il paraît même rikiki dans le compartiment moteur. Par contre, il est assez haut, compte tenu de la course importante de ses pistons.



On vous le concède, il y a plus pratique lorsqu'il s'agit de faire le plein. L'orifice du réservoir d'essence débouche en effet dans le coffre, sous une trappe.

us d'usine coûtait de 5 à 15 % plus cher qu'officiellement annoncé. Il y avait autant de manque à gagner sur la marge, déjà très faible compte tenu des frais de développement que la technique impose. Qui plus est, contrairement à ce qu'il paraît, l'Appia n'est pas aussi fiable et robuste qu'on le lui a dit. Antonio Loris, appelé à succéder à Vittorio Ghisla le 27 mars 1955, a ainsi très vite compris pourquoi autant de moteurs venaient au titre de la garantie. Il suggère un certain nombre de modifications pour résoudre ce problème : nouveau dessin de la culasse avec un taux de compression passe à 11,1. Nouvelle disposition des soupapes et des culbuteurs, montage du vilebrequin et des bielles sur coussi-

le plus vendu, avec 55.577 unités, contre 22.425 à la deuxième série. Avant de disparaître le 21 avril 1963 pour laisser place nette à la Fulvia.

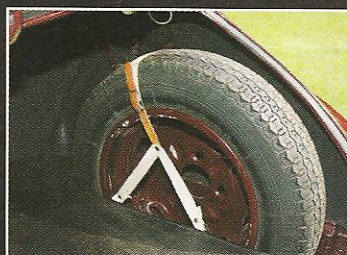
Une toute première série

Pour Loris Chioetto, 39 ans, agent de police vivant près de Rovigo, dans le

due, dix ans plus tard. Un étudiant dentiste qui n'avait alors que 21 ans et qui a dû peu rouler avec, parce que la dernière vignette remonte à 1964 ! Autrement dit, l'auto n'avait pas roulé depuis 28 ans lorsque je l'ai récupérée et elle n'affichait que 24.000 km au compteur ! »

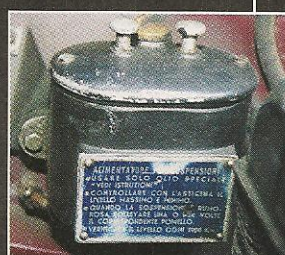


Pour mieux répartir le poids, la batterie se trouve à l'AR.



La roue de secours est positionnée à la verticale, dans le compartiment à bagages.

Les amortisseurs sont réglables et alimentés en huile grâce à ce réservoir. Un système finalement peu fiable.



son prix par un luxe de détails soignés. Jusqu'au chauffage surdimensionné pour l'auto.

ts minces, etc. Et adoption d'une lubrification de l'huile. Parallèlement, le freinage est renforcé et la boîte de vitesses est remplacée par une boîte de nouveaux rapports pour le compte d'un nouveau rapport de pont (11x46 au lieu de 9x41) adapté aux roues de 14 pouces. On préfère monter à la place des 15 pouces précédemment retenues. Ces changements font grimper la puissance à 43,5 ch à 4.800 tr/min, la vitesse de pointe gagnant 8 km/h. L'Appia deuxième mouture (à partir du n° 11.258, en mars 1956) reçoit également un lifting avec un agrandissement des clignotants qui deviennent rectangulaires à l'avant, de nouveaux pare-chocs avec des garnitures redessinées, avec un grand pare-chocs plus rectangulaire qui augmente sensiblement la longueur totale de la voiture (4,01 m). Au passage, l'empattement gagne trois centimètres, au bénéfice de l'habitabilité intérieure. La planche de bord est entièrement revisitée, avec une double instrumentation sous le volant adoptant un demi-cercle avertisseur. C'est, pour les amoureux de Lancia, le modèle le plus séduisant que la troisième série qui est présentée au Salon de Turin 1959 et voit l'Appia récupérer une calandre rectangulaire, façon Panhard. Et quelques chevaux supplémentaires. Avec 48 ch, c'est le modèle le plus puissant. Ce sera aussi

nord-est italien, cette troisième série n'est pas la plus désirable. Il ne jure que par la deuxième (dont il possède une version coupé Pininfarina) et par la première (la splendide berline qu'il nous présente). « Elle porte le numéro 4.397, précise-t-il avec fierté. Elle a été construite le 3 novembre 1953 et mise en circulation le 18 du même mois. Cette "C10" couleur bordeaux est l'une des plus anciennes Appia inscrites au Registro Appia créé en l'an 2000 et qui regroupe 115 propriétaires. Je suis bien placé pour le savoir, c'est moi qui m'occupe du recensement au sein du club ! ». Il sourit et ajoute : « elle n'a connu que deux propriétaires avant moi. La dame de Bologne qui l'avait commandée en 1953 et l'étudiant à qui elle l'avait reven-

Inutile de préciser qu'elle n'était pas dans l'état où vous la voyez aujourd'hui. Elle était complète, mais le démontage effectué par le carrossier Livio Ranci de Stranghella (près de Padoue) a très vite diagnostiqué une rouille aiguë. « Tous les jours, il trouvait des parties malades à soigner ou trop atteintes pour être conservées. A l'image de la face AV, tellement corrodée qu'il a fallu en prélever une sur une autre Appia pour la greffer sur la mienne. Des morceaux de tôles coupés, soudés, il y en a eu des dizaines ! C'était pire que la lèpre. Par moments, on avait l'impression que des morceaux entiers tombaient rien qu'en les

7,5 litres aux cent. « A 90 km/h, avec le pied léger sur l'accélérateur. » Mais n'allez pas croire, pour autant, que l'Appia soit une voiture économique. Elle coûte même assez cher à l'entretien, la faute à la complexité de la mécanique. Sur tout sur cette première série. Les joints de culasse font notamment partie de ses points faibles et il vaut mieux en avoir une paire de rechange dans le coffre. Les amortisseurs réglables à bain d'huile n'ont jamais vraiment bien fonctionné, et ils fuient avec une joyeuse

Madonne, Loris lève les bras au ciel : « Malheureux, vous ne savez donc pas que le Vatican était associé à Pesenti lorsqu'il a racheté la marque ? Et qu'il a possédé jusqu'à 20 % des parts de Lancia ? » J'avais oublié ce détail savoureux... Tout comme je ne me souvenais plus que, pour "améliorer" le freinage, on pouvait augmenter la pression dans le circuit en actionnant une pompe sur le couvercle du bocal de liquide hydraulique. « Avant de partir, mais aussi pendant qu'on roule ! Parce que les distances d'arrêt sont importantes et le fading au rendez-vous... Voilà encore une bonne raison de prier la Madonna... » ■

MARCO VISANI
PHOTOS
ISOLAPRESS



L'Appia restera une bourgeoise tout au long de sa vie, même si certains carrossiers et préparateurs ont essayé de la dévergonder.