

HORS-SERIE

LANCIA APPIA

Lancia Appia Convertibile

# L'IVRESSE DE LA DOLCE VITA

**HORS-SERIE**

**LANCIA APPIA**

Racée et élégante, l'Appia Convertibile invite à la balade plus qu'à la recherche de la performance. Et 55 ans après son apparition, elle n'a rien perdu de son irrésistible charme...



...eure où Lancia perd son âme à apposer son logo sur des Chrysler tout en reprenant le nom de ses  
...les les plus mythiques, nous avons littéralement craqué pour une Appia Convertibile, un cabrio-  
...essiné par Michelotti pour le carrossier turinois Vignale. Destiné à une élite, c'est une réussite  
...étique qui a su séduire, en son temps, plus de 1.500 clients malgré un prix de vente à faire frémir  
...ortefeuilles les mieux garnis. Même si ses performances restent bien en deçà de ce que la méca-  
...e ou le superbe maniement de la boîte pouvaient laisser espérer. Mais pour une fois, l'ivresse se  
...fait du flacon. Avec un goût de revenez-y toujours aussi fort...

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress

## HORS-SERIE

### LANCIA APPIA



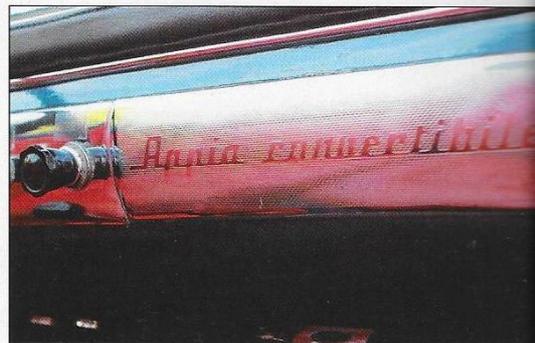
Le blason Vignale signe évidemment cette œuvre.

apparu l'Appia, en avril 1953 (voir *Gazoline* 128), elle n'a guère suscité l'intérêt des ateliers spécialisés. Il est vrai que ses premiers pas n'incitaient pas à se précipiter sur une auto en butte à des soucis de fiabilité et de finitions, et dont le prix de base restait très élevé pour cette catégorie. Aldo Panigadi, ancien directeur de Lancia durant la période 1951-1958, rappelait ainsi, lors d'une interview parue dans l'hebdomadaire *Il Mondo* le 6 novembre 1969, que cette « toute première Appia était une honte : elle avait des pare-chocs en aluminium dans lesquels on faisait des trous rien qu'en soufflant dessus ! La tirette de démarreur s'écrasait régulièrement, et les clients se plaignaient. Moi qui déteste écrire, je passais mes nuits à noircir du papier pour les assurer que ces imperfections n'étaient que des problèmes temporaires faciles à résoudre ».

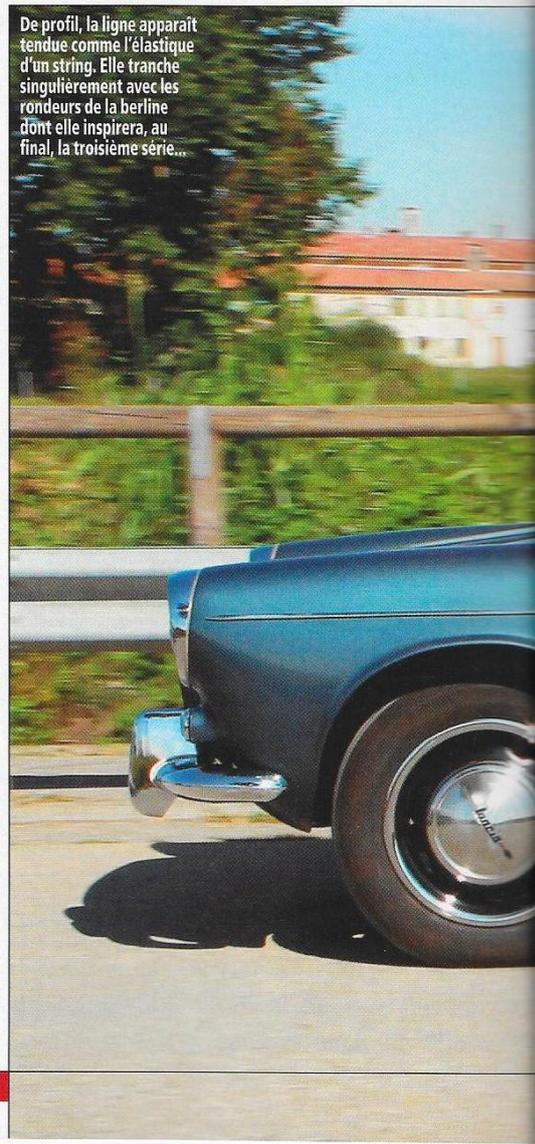
Par chance, Antonio Fessia [1], un technicien de grande valeur, rejoint le constructeur le 2 avril 1955. Sa première mission consiste à améliorer l'Appia dont la deuxième série, dévoilée en avril 1956, intègre une mécanique profondément remaniée : pistons, culasses, arbre à cames, soupapes et nouveau carburateur améliorent son rendement et sa fiabilité tout en augmentant sa puissance, qui passe de 38 à 44 ch. Dans le même temps, l'empattement allongé de 2,48 à 2,51 m profite aux jambes des passagers AR et la poupe est entièrement redessinée pour esquisser une ligne tricarps plus élégante. Mais la situation reste préoccupante car si, en 1950, Lancia détenait 10 % du marché national, sa part s'est réduite à 3 % en 1956. Il ne livre que 5.718 voitures là où Alfa Romeo en vend 8.979. Pire, en mai 1958, il ne produit plus que 27 Appia par jour. Une misère ! Malgré ces difficultés financières, à la veille du lancement de la deuxième série, le constructeur commence à livrer des châssis nus d'Appia aux indépendants. Quatorze pour débiter, neuf types 812.00 et cinq 812.01, ces derniers bénéficiant d'un moteur avec pistons bombés pour accroître le taux de compression, d'une double

carburant, d'un collecteur spécifique pour porter la puissance à 53 ch, et d'une commande des vitesses au plancher. C'est en utilisant cette plate-forme que cinq carrossiers [2] présentent au Salon de Turin, en avril 1956, aux côtés de la berline renouvelée, leurs études de style. Mais il faut patienter jusqu'à mars 1957 pour que deux de ces prototypes deviennent des Appia à part entière, la Granturismo Zagato, ancêtre de la Sport (*Gazoline* 182), et le Coupé Pinin Farina (*Gazoline* 158). Ces deux hors-séries sont présents à Genève aux côtés de la nouveauté du moment, un joli cabriolet réalisé par Vignale [3] sur un dessin de Giovanni Michelotti [4].

Jusqu'alors, le carrossier de Grugliasco n'avait réalisé que des pièces uniques sur bases Lancia, à l'image de l'Aurelia B50 cabriolet en 1952. Cette fois, face à celle qui est appelée Convertibile, Lancia n'hésite pas. Il l'intègre à son catalogue, laissant au carrossier le soin de la produire. Basse, racée, elle est aux antipodes du style sévère et somptueux de la berline. Comme la Flaminia, elle abandonne la calandre verticale au profit d'une grille rectangulaire que l'on retrouvera d'ailleurs sur la troisième série des berlines Appia. Deux ailerons d'inspiration américaine complètent une poupe qui s'achève en pente douce sur l'obligatoire plaque de police carrée, le couvercle de malle venant mourir sur le pare-chocs qui rebique sur les côtés jusqu'à tutoyer les passages de roues. Quelques jolis effets de style viennent rompre un dessin qui



De profil, la ligne apparaît tendue comme l'élastique d'un string. Elle tranche singulièrement avec les rondeurs de la berline dont elle inspirera, au final, la troisième série...



**M**ardi 6 mars, 11h30, Palexpo de Genève. Je participe à la conférence de presse de Lancia qui présente sa nouveauté 2012 : le cabriolet Flavia. Une "vulgaire" Chrysler 200 rebadgée, ce qui fait bouillir de rage les amoureux d'une marque réduite aujourd'hui à quelques écussons éparpillés sur la calandre, la porte de malle, les jantes, le volant et la notice d'entretien. Sur les écrans géants défilent pourtant les images des Lancia du passé, les vraies. Parmi elles, je repère la silhouette élégante et intemporelle de l'Appia Convertibile. Saad Chehab, actuel patron de Lancia, n'en fait pas mention. Il est d'ailleurs peu probable que ce manager tout droit venu des Etats-Unis l'ait reconnue, or c'est très exactement en ce même lieu qu'il y a 55 ans, en mars 1957, elle a été dévoilée.

A sa décharge, la vedette du stand, ce n'était pas elle mais la Flaminia, le vaisseau amiral appelé à succéder à l'Aurelia dont elle retenait la mécanique, tout juste regonflée, mais sous une robe signée par un Pinin

## L'arrivée d'Antonio Fessia permet de résoudre tous les problèmes techniques

Farina en état de grâce. Le moment est alors difficile pour l'entreprise de Borgo San Paolo qui, entre 1955 et 1958, suite à la gestion financière désastreuse de Gianni Lancia, fils du fondateur Vincenzo, passe sous le contrôle du cimentier Gaetano Pesenti. Avant que ne débarque la Flaminia, la gamme du constructeur est écartelée entre la petite Appia mue par un V-4 1100 et l'Aurelia dotée d'un V-6 de 1,7 ou 2,5 l. Entre les deux, le trou est immense, et il ne sera comblé qu'en 1960 avec la révolutionnaire Flavia. Entre-temps, l'offre s'étioffe artificiellement en intégrant au catalogue des dérivés réalisés par des carrossiers indépendants. Pourtant, lorsqu'est

[1] Né en 1901 et diplômé en ingénierie mécanique en 1923, Fessia est employé chez Fiat, où il prend part au développement des Balilla et Topolino. En 1946, il intègre le Cema du Groupe Caproni, et il développe la berline F11 à traction-avant qui préfigure ce que sera la Lancia Flavia. On le retrouve ensuite chez Ducati, Pirelli et Deutsche Fiat avant son passage par Lancia.

[2] Deux berlines deux portes pour Vignale, un coupé pour Boano et Pinin Farina, un coupé sport pour Zagato.

[3] Fondée en octobre 1946 rue Cigliano par Alfredo Vignale, à l'époque âgé de 35 ans, et Angelo Balma, cette carrosserie fait ses premiers pas en réalisant des cabriolets sur mécanique Cisitalia, et devient populaire grâce aux barchetta qu'elle prépare, entre 1950 et 1953, pour Ferrari. En 1961, l'entreprise emménage dans un plus vaste atelier à Grugliasco, dans la banlieue turinoise. Sans jamais cesser de travailler sur des Maserati et des Alfa Romeo, c'est évidemment sur des bases Fiat que le carrossier livre la

majorité de ses créations, notamment un joli coupé tricarps très prisé par la clientèle féminine sur base 600 D et avec la Gamine, un cabriolet à l'ancienne inspiré des voitures des années 30 et mu par les organes mécaniques de la 500 F. Suite à la mort de son fondateur en 1969, l'entreprise passe dans le giron de Ghia puis sous le contrôle de Ford avant de cesser toute activité en 1974.

[4] Giovanni Michelotti (1921-1979) a dessiné plus de 1.200 voitures. Rare exemple de styliste indépendant, il apprend les bases de son travail avec Mario Revelli de Beaumont et collabore avec de nombreux carrossiers tels Allemano, Balbo, Bertone, Ghia et Vignale mais également auprès de BMW, pour lequel il signe, entre autres, la 700, la 1500/1800 Neue Klasse et la 2000. Pour Triumph il réalise les Spitfire, Dolomite, TR5 et Stag. C'est également à lui qu'on doit les Daf 44, 55 et 66. En 1974, il a signé sa dernière hors-série Lancia, la Mizar, une étonnante berline bicorps à portes papillon et feux escamotables sur mécanique Beta.

## HORS-SERIE

### LANCIA APPIA

Le coffre est long, mais pas très haut, et les passages de roues ont obligé Vignale à créer un logement pour la roue de secours.



Marco a passé des mois à chercher l'enjoliveur inox de la sortie d'échappement, appelé "paperella".



Le souci du détail poussé à l'extrême avec ces deux petites baguettes qui soulignent le répétiteur de clignotant.



Le nom du modèle s'affiche aussi bien sur la planche de bord que sur les ailes AR.



Comme sur toutes les troisièmes séries d'Appia, les fixations des clignotants passent à travers le verre.



Les optiques AR à la verticale sont fixés sur une platine superbement travaillée et totalement introuvable ! Attention, fragile.

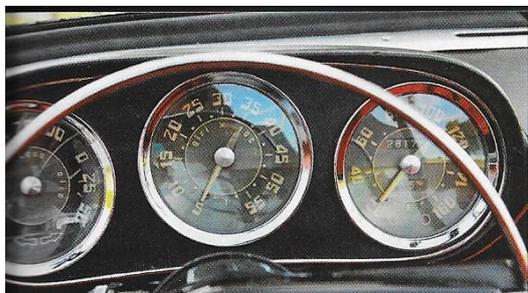


**HORS-SERIE**

**LANCIA APPIA**

C'est sous cet angle que l'on apprécie le mieux le dessin tout en finesse de Michelotti.





Les cadrans ronds sont identiques à ceux qui étaient offerts aux dérivés sportifs avec notamment un compte-tours central.



Le rétroviseur jour-nuit est spécifique à ce modèle.

Les joncs, notamment sur les pare-chocs, sont blancs.



Les sièges séparés à l'AV, mais les assises et des dossiers offrant aucun maintien latéral. Ils livrent assez aisément accès à l'arrière où la place est chiche.



Une véritable assise pour la banquette, mais le dossier n'est rien d'autre qu'une feuille de simili tout juste doublée.



Le petit levier de vitesse, planté sur la boîte, aurait mérité quelques centimètres de plus.

Marco Dell'Orto et sa Lancia Appia Convertible 1961

## «Un amour exclusif»

38 ans, consultant en entreprise habitant Milan, Marco Dell'Orto est un homme fidèle. Cette magnifique Appia convertible est en effet la seule ancienne qu'il possède, et il n'a pas la moindre intention de l'épauler par un autre modèle. « L'idée de créer une collection ne m'intéresse guère. Je ne suis pas

de ceux qui accumulent des voitures qui restent inévitablement imparfaites. Je revendique un rapport d'amour exclusif avec mon Appia pour qu'elle soit tout simplement parfaite ». Il l'exploite avec le plus grand bonheur lors de nombreuses réunions de marque, et notamment celles organisées par le Lancia Club Valsesia, ou



par le Club Ardea : Tour des Dolomites, île d'Elbe, San Marin, les Marches, l'Ombrie... sont devenus ses nouveaux terrains de jeux. « Il n'existe pratiquement pas un seul endroit de l'Italie du centre nord

que je n'aie visité en compagnie de mon cabriolet. Et sans jamais une panne, même la plus petite. » Les 28.000 km qu'il a parcourus depuis la réfection sont là pour en témoigner. ■

## HORS-SERIE LANCIA APPIA

### Malgré un prix de vente élevé, 1.586 acheteurs se précipitent sur la Convertible

aurait pu être monotone, à l'image des deux nervures qui, à l'AV, s'évasent pour ouvrir un passage d'air (à partir de 1958) et à l'AR permettent l'installation d'un éclairage de plaque servant également de poignée d'ouverture. La Convertible conserve l'empattement de la berline mais ne se dote que de deux portes et n'offre, au départ, que deux places. A partir de l'été 1958, une petite banquette est ajoutée afin d'accueillir deux enfants [5], mais il ne s'agit là que d'un simple artifice de style, la mince feuille de simili sans le moindre rembourrage rend en effet toute installation prolongée illusoire. Cette modification s'accompagne de l'élimination de la petite rehausse que les premiers exemplaires affichaient, juste derrière la porte.

A l'automne 1959, pour s'adapter aux nouvelles règles du Code de la Route, la Convertible adopte des répéteurs latéraux et des optiques AR agrandies. Au début 1960, le double circuit améliore l'efficacité du freinage tandis que, dans le courant de cette même année, une culasse modifiée avec conduits séparés, une carburation repensée et de nouveaux réglages portent la puissance de 53 à 60 ch et la vitesse maxi à 150 km/h. Parallèlement, la numérotation des châssis se singularise, le cabriolet Vignale a droit à son propre code 812.03 pour bien le distinguer de la GTE de Zagato (812.04), de la plate-forme renforcée Lusso pour Viotti (812.02) ou encore de l'empattement court réservé à l'Appia Sport Zagato (812.05).

Entre 1957 et 1962, ce ne sont pas moins de 1.586 exemplaires qui trouvent preneurs. Malgré un prix de vente élevé car, à 1,78 million de lire, ce cabriolet coûte 30 % plus cher qu'une berline [6], bien plus que la Fiat 1100/103 E TV Spyder (1,35 million) ou que la Siata Amica 600 (1,1 million), mais moins que la bien plus sportive Alfa Romeo Giulietta (1,90 million) ou que la cossue Aurelia GT 2500 (près de 3 millions !). Quand on sait qu'à cette époque, les Italiens s'endettent pour acquérir une modeste berline Fiat 600 affichée à 640.000 lire, on comprend qu'il s'agissait d'une voiture réservée à

l'élite. Mais c'est aussi et surtout une beauté à laquelle il est bien difficile de résister, son charme agissant avec encore plus de force qu'en son temps. « La preuve, je n'ai pas su dire non !, sourit Marco Dell'Orto. Et pourtant, elle n'était franchement pas engageante lorsque je l'ai trouvée... »

C'est à Rome, en 1999, qu'il a déniché cet exemplaire acheté et conservé par la famille Angelini, une dynastie d'industriels pharmacologiques. En près de 40 ans, elle avait malheureusement subi les pires outrages. « Pas tellement au niveau du châssis, exempt de corrosion. Ni mécaniquement parce que son moteur n'affichait que 78.000 km. Ni administrativement car elle avait conservé sa plaque minéralogique d'origine. Non, les héritiers l'avaient traitée en méprisant ses origines. Ils l'avaient fait repeindre en gris métallisé, en lieu et place de l'Azzurro Vincennes (code 16.229), l'avaient affublée de pare-chocs de Fiat 128 trois portes, d'optiques d'Autobianchi Eden Roc, d'un Neiman Fiat... Les sièges étaient revêtus d'un simili abîmé sans rapport avec le garnissage d'origine, et il manquait énormément

### La restauration a pris du temps, Marco voulant à tout prix retrouver des pièces originales

de pièces. Et pourtant, je me suis laissé séduire... »

Marco soupire à l'évocation de cette découverte, ouvrant les paumes de ses mains comme pour nous prendre à témoin de l'enfer qui l'attendait. Mais à voir ses yeux briller d'une lueur amusée, je comprends que ce n'étaient là que brouillies. Ce qu'il me confirme en éclatant de rire, comme s'il avait fait une mauvaise blague. « Pour tout te dire, je connaissais parfaitement l'auto pour avoir suivi la restauration du cabriolet Appia Lusso de mon beau-frère Paolo. C'est, en quelque sorte, une Convertible avec un hard-top soudé. Au milieu des années 90, il en avait confié la restauration à Giancarlo Cappa, le plus grand spécialiste Lancia. Et moi, j'ai suivi toutes les étapes, photographiant et documentant chaque phase. Des centaines et des centaines de photos, de croquis, de notes... Tu vois, j'avais déjà, sans m'en douter, l'idée de m'y atteler moi-même. Bien avant que le hasard ne me mette en présence de cet exemplaire aussi incomplet qu'irrésistible. »

Maniaque jusqu'à l'obsession, Marco s'est mis au travail sans

[5] Pendant quelques mois les deux versions (2 et 2+2 places) coexistent au catalogue.

[6] Un hard-top est livré en option à 140.000 lire.

se presser, et en faisant appel aux meilleurs professionnels. « Pour la sellerie, je me suis adressé à Mosé, un ancien tapissier qui officiait 5 rue Melzo, à Milan, malheureusement décédé depuis. Il est encore plus perfectionniste que moi, ce qui n'est pas peu dire. Figure-toi qu'il a cousu, à la main, chacun des losanges qui constituent l'insonorisant du capot moteur et le tapis du coffre à bagages ! Il lui a fallu une semaine entière ! D'autres que lui auraient simulé les différents morceaux en faisant un surpiquage, pas lui. » Après un premier reconditionnement qui n'a pas satisfait Marco, le moteur est passé entre les mains de CPS à Turin. La réfection des freins a été confiée à Gilberto Clerici de Villa Gardia, dans l'arrondissement de Côme. Mais ce dont Marco est le plus fier, c'est du souci du détail qui l'a animé. « J'ai chiné pendant des années dans les bourses d'échanges pour finir par trouver notamment la "paperella" (petit canard), la sortie en inox de l'échappement. J'ai déniché non sans mal la trousse à outils souple

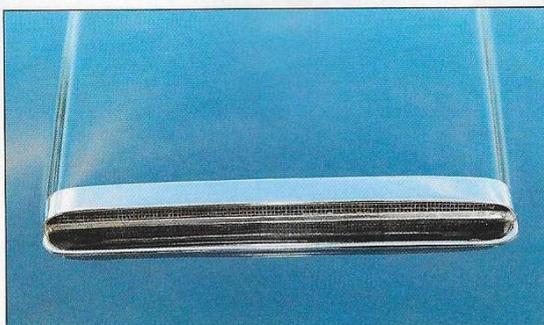
### Le surpoids pénalise des performances qui, à la base, ne sont déjà pas élevées

qui était offerte par le constructeur. J'insiste souvent sur le fait qu'elle n'a rien à voir avec celle des Flavia et Fulvia qui en ont une, mais rigide. De même que je suis assez content d'avoir réussi à me procurer des colliers, des durits ou de la visserie d'époque, et les joncs entre pare-chocs et bananes, autour des phares et des poignées de porte : ils doivent être blancs et si tu regardes bien, la plupart des Appia restaurées en montent des noirs. » Autre petite subtilité : les vis des clignotants AV. Sur les Convertible deuxième série, elles se trouvent sur l'entourage chromé. Sur la voiture de Marco, une phase III, elles passent à travers le verre. « Tu noteras également que le compartiment moteur est peint en noir opaque. C'est un vernis ignifuge identique à celui employé sur les Giulietta Spider, et ça n'a rien à voir avec du blackson. »

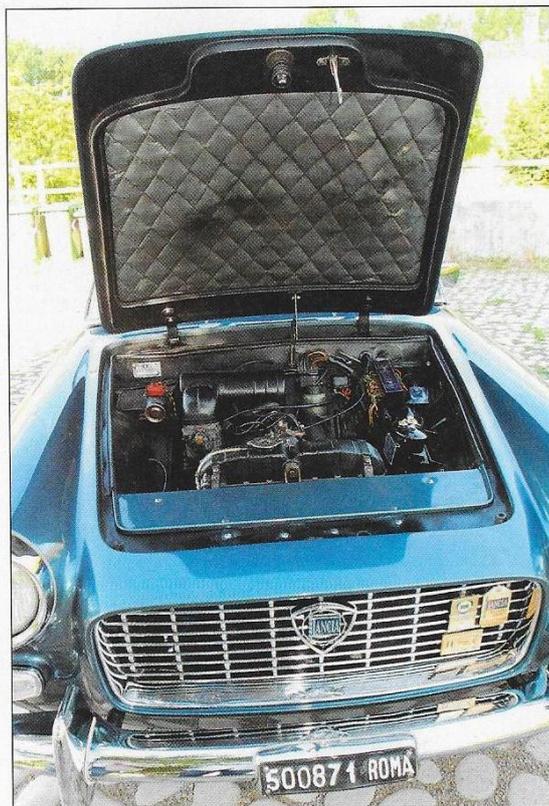
Marco avoue cependant deux ou trois entorses. Une qui perdure, faute d'avoir trouvé les tapis caoutchouc qui, à l'AV, devraient être bordeaux et non pas noirs. Une qu'il assume totalement. Elle concerne la sangle en cuir qui maintient la roue de secours dans son logement. « Elle n'a pas lieu d'être, explique-t-il. Mais,

de cette manière, elle ne bouge plus ! » Et un certain nombre d'autres pour sa propre sécurité et celle de ses passagers. Ainsi en va-t-il des pneumatiques choisis, des Vredestein Sprint Classic dans une monte que l'on trouve généralement sur les... Coccinelle (155 SR 15 82 S), choisis pour leur tenue de route.

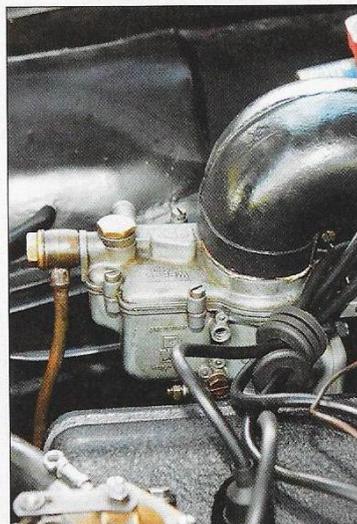
Maniaque, Marco l'est au point d'exiger que je prenne le volant de son petit bijou afin que je me forge ma propre opinion. Sans lui dans l'auto, mais avec Marco mon photographe (ça fait beaucoup de Marco aujourd'hui, non ?). J'ai déjà eu l'occasion de conduire des Appia. La dernière ? Une Sport Zagato, basse, inconfortable, vive et rugueuse. Ici, c'est tout le contraire. On s'y sent bien. On avait coutume de dire, à l'époque, que si la Giulietta était faite pour monsieur, l'Appia l'était pour madame. Je dois donc avoir une part de féminité en moi parce que, malgré tout le respect et l'intérêt que je porte au biarbère Alfa Romeo, j'avoue un faible pour la Lancia. Dans cette version élégante et racée, le bruit du V-4 n'est pas aussi envahissant qu'à l'habitude. Il ne joue pas, non plus, les foudres de guerre. Ce n'est pas nouveau, même si la boîte bien étagée, rapide, parfaitement commandée par un levier que j'aurais juste aimé un peu plus long, entretient l'illusion qu'on se trouve à bord d'une sportive, la tentation étant forte de pousser les rapports pour exploiter son tempérament. Malheureusement, cette mécanique doit composer avec un surpoids qui pénalise ses performances et incite plutôt à mettre le coude à la portière pour apprécier le paysage. La tenue de route est sans surprise. Le train AV s'engage avec précision, le survirage se corrigeant avec bonhomie au volant, malgré un cerceau au diamètre un peu trop généreux, emprunté à la berline. Le boîtier, par contre, pénalise quelque peu son efficacité, mais en conduite pépère, ça n'a pas réellement d'influence. En quelques kilomètres à peine, on a vite fait de comprendre le plaisir que l'on peut avoir à se balader dans cette auto. Elle évoque la Rome de la *Dolce Vita* où cet exemplaire a passé sa jeunesse. Je m'y vois, roulant lentement, sourire charmeur aux lèvres, en faisant le tour de la fontaine de Trevi dans laquelle Anita Ekberg m'invite à la rejoindre : « Marco, come in », lance-t-elle. Mais soudain, un doute me saisit. Ne serait-ce pas plutôt à Marco le photographe qu'elle s'adresse ? Ou à Marco le propriétaire ? Je me ressaisis. Non, c'est bien à moi qu'elle sourit... J'en fais autant. *La vita è bella !* ■



A partir de 1958, la nervure de capot dissimule une entrée d'air.



Des losanges cousus un par un jouent le rôle d'insonorisant.



L'alimentation est assurée par un carburateur double corps Weber.

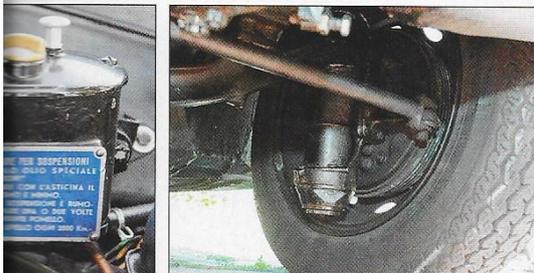


Sous le capot, on retrouve le V-4 très étroit de l'Appia, dans sa version la plus poussée : 60 ch ! Ça reste peu pour afficher des prétentions sportives.

Le capotage ne manque pas d'élégance, même si l'imposante custode limite la visibilité. Des portes plus larges et un vitrage latéral agrandi auraient été plus satisfaisants. Mais n'oublions pas que c'est un cabriolet et qu'on y roule cheveux au vent si l'on n'est pas un lâche...

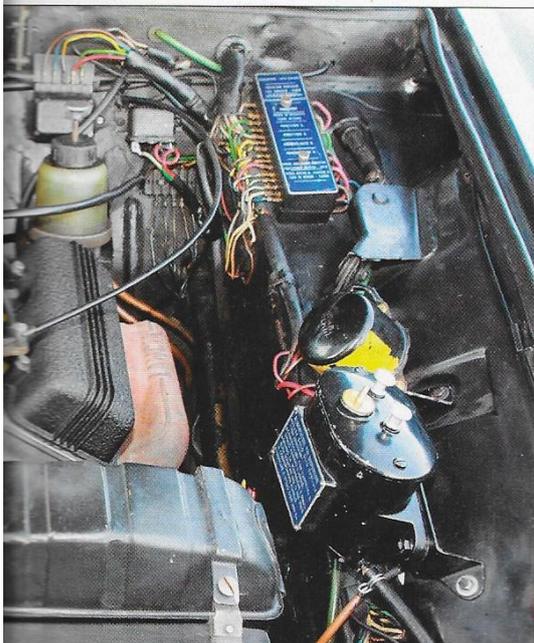


## HORS-SERIE LANCIA APPIA



Comme en témoigne ce réservoir, la suspension de cette Lancia reprend le système à colonnettes, une particularité chère au constructeur.

C'est dans une trousse souple que l'outillage de base était offert au client. Remarquez, au passage, le travail sur l'habillage, tous les losanges ayant été cousus à la main !



### Passport technique Lancia Appia Convertibile

#### ▼ Moteur

Type Lancia 814.00. 4 cylindres en V ouverts à 10°14', disposé longitudinalement à l'AV. Bloc en fonte, culasses en alliage léger. Vilebrequin sur deux paliers. Distribution par un arbre à cames latéral par rangée de cylindres commandé par chaîne, tiges et culbuteurs, soupapes en tête ■ **Cylindrée** : 1.089 cm<sup>3</sup> ■ **Alésage x course** : 68 x 75 mm ■ **Taux de compression** : 8,8:1 ■ **Puissance maxi** : 60 ch CUNA à 5.400 tr/mn ■ **Couple maxi** : 8,9 mkg CUNA à 3.500 tr/mn ■ **Alimen-**

**tation** : un carburateur double corps Weber 36 DCD 5 ■ **Allumage** : par batterie 12 V 42 Ah, bobine et distributeur (bougies Champion N5 ou Marelli CW225LV) ■ **Refroidissement** : liquide par radiateur (circuit : 6 l).

#### ▼ Transmission

Roues AR motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses** : 4 rapports synchronisés + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte** : 1<sup>re</sup> : 4,10 - 2<sup>e</sup> : 2,38 - 3<sup>e</sup> : 1,53 - 4<sup>e</sup> : 1 - MAR : 5,85 ■ **Rapport de pont** : 4,18.

#### ▼ Structure

Caisse monocoque auto-porteuse, carrosserie en acier ■ **Suspensions AV** : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Suspension AR** : essieu rigide, ressort à lames semi-elliptiques longitudinaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Freins** : à tambours (diamètre 230 mm), commande hydraulique ■ **Direction** : à vis et secteur ■ **Diamètre de braquage** : 10,8 m ■ **Jantes** : en acier, 4 1/2x15" ■ **Pneumatiques** : 155-15 (Michelin,

Pirelli Rolle ou Ceat DB ; en option Michelin X 155-15 ou Pirelli Cinturato FB 155-15) ■ **Dimensions** : 4,150 x 1,510 x 1,320 m ■ **Voies AV/AR** : 1,178/1,182 m ■ **Garde au sol** : 0,100 m ■ **Empattement** : 2,510 m ■ **Poids à vide** : 950 kg ■ **Poids total en charge** : 1.270 kg ■ **Capacité réservoir** : 38 l.

#### ▼ Performances

**Vitesse maxi** : 150 km/h ■ **Consommation** : 7,8 l/100 km.

▼ **Exemplaires produits**  
Lancia Appia Convertibile (1957-1962) : 1.586.