

REDECOUVERTE
LANCIA APPIA COUPE

Lancia Appia coupé Pininfarina

UN COUPÉ HORS NO



La nouvelle berline Appia est épaulée, en 1957, par un cabriolet réalisé par Vignale, ainsi que par deux coupés. Un sportif, développé chez Zagato, et un élégant signé Pinin Farina. Sans doute l'une des plus belles créations des années 50, largement inspirée de l'étude stylistique menée sur l'Aurelia, la grande sœur de l'Appia. Un peu plus de 1.000 exemplaires de ce coupé hors normes vont être assemblés, subissant quelques modifications au fil des ans, mais tous équipés de l'incroyable V4 très étroit, plein à tous les régimes, et plus nerveux que réellement puissant. Il manque sans doute quelques chevaux à cette splendide création, mais sa placide et rassurante tenue de route, associée à une boîte superbement étagée, a rapidement convaincu les plus réticents. Au point que Lancia l'intègre à son propre catalogue, comme s'il en était à l'origine.

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress

REDECOUVERTE

LANCIA APPIA COUPE

IES

Le pavillon du coupé Appia s'inspire d'une étude de style menée par Pinin Farina sur l'Aurelia Florida. On y retrouve le V qu'il dessine et la recherche d'une symétrie quasi parfaite entre l'AV et l'AR.

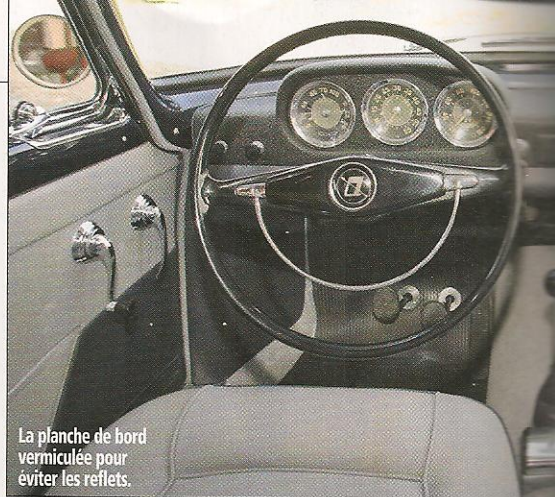


REDECOUVERTE LANCIA APPIA COUPE

Trois cadrans derrière le volant, avec un compte-tours central bien visible.

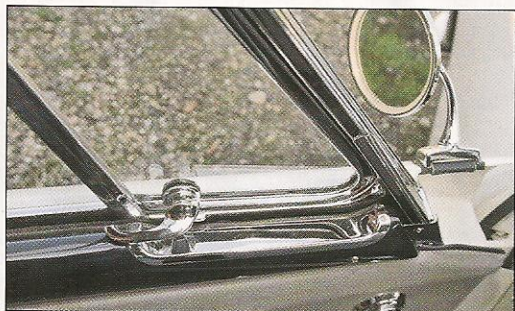


La planche de bord vermiculée pour éviter les reflets.



Sur les panneaux de portes, le fameux tissu Lancia voisine avec du skaï.

Véhicule haut de gamme, l'Appia coupé se distingue par son haut degré de finition, à l'image de l'enjoliveur qui assure également le verrouillage des déflecteurs.



Le volant deux branches, avec son demi-cerco-avertisseur, est implanté quasiment à la verticale.

Pour accéder à la mini-banquette AR, les sièges s'avancent et le dossier se rabat.



La calandre tranche avec les précédents modèles, et notamment avec la berline. Elle annonce le renouveau stylistique de la marque.

Délocaliser pour limiter les coûts et survivre. C'est le leitmotiv qui pousse aujourd'hui l'industrie automobile occidentale à produire hors de ses frontières originelles, à rechercher d'improbables partenariats avec des sous-traitants... Le phénomène n'est pas nouveau, même s'il a pris une ampleur terrifiante, à la manière d'une fuite en avant sans retour possible. Dans les années 50 déjà, les constructeurs italiens confiaient la réalisation de modèles de niches à des carrossiers indépendants, alors transalpins, leurs chaînes étant exclusivement dédiées à la production de masse. Ce processus, timidement entamé après-guerre, ne cessera de se développer entre 1955 et 1965, poussant de petits ateliers artisanaux dans la voie de l'industrialisation, à l'image du Turinois Pinin Farina qui va travailler pour tous les constructeurs italiens, mais également pour Peugeot. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Dans l'usine du Corso Trapani, 3.707 exemplaires tombent des chaînes en 1957, contre 2.283 l'année précédente, poussant le carrossier à migrer à Grugliasco, dans la banlieue sud-ouest de la ville. 921 ouvriers investissent les 60.000 m² du bâtiment en 1958, produisant près de 6.000 voitures : Giulietta Spider pour Alfa Romeo, Aurelia B24 Spider, Appia et Flaminia coupé pour Lancia. L'embellie s'accélère l'année suivante, avec l'arrivée du cabriolet Fiat 1200 (11.130 véhicules et plus de 1.200 ouvriers). Parallèlement, la productivité passe de 1,6 voiture par personne et par an en 1953 à 8,4 en 1960. Devenu un acteur majeur de l'industrie automobile, Battista "Pinin" Farina cède en 1961 les rênes de son empire à son fils Sergio et à son gendre Renzo Carli. Cette même année, le 6 juin, fait unique dans les annales, le président de la République signe un décret autorisant la famille Farina à changer son nom pour Pininfarina... Dans ce paysage idyllique, Lancia est à la peine (elle finira par être achetée, en 1958, par le cimentier Carlo Pesenti), mais elle poursuit le développement de ses gammes. Aux côtés

L'Appia est d'abord une version réduite de l'Aurelia, destinée à un public moins élitiste

de l'Aurelia, apparue en 1950, elle a ainsi présenté l'Appia, sa copie presque conforme en réduction. Une stratégie qui, depuis les années 30, lui permet de "démocratiser" son offre. La dernière-née reprend l'essentiel des caractéristiques techniques de l'Aurelia, à l'image de ses amortisseurs à colonnes réglables, de l'architecture de son moteur en V très fermé, mais elle troque les suspensions AR à roues indépendantes pour un essieu rigide et des lames de ressorts longitudinales, solution moins coûteuse. Cossue, offrant une formidable accessibilité intérieure grâce à la suppression du pied milieu, elle coûte cependant 45 % plus cher que la Fiat 1100/103 contemporaine. Pour ne rien arranger, elle souffre de quelques défauts de fiabilité moteur et suspension, les amortisseurs à colonne se révélant complexes à mettre au point. Mais l'arrivée d'Antonio Fessia succédant, en mars 1955, à Vittorio Jano, a vite fait de rétablir l'équilibre. L'Appia se dote de culasses au taux de compression supérieur (7,8:1), d'une nouvelle disposition des soupapes et des culbuteurs, d'un embiellage monté sur coussinets minces et d'un carburateur qui participe à faire grimper la puissance de 38 à 43,5 ch, pour une vitesse de pointe de 128 km/h. L'embrayage est renforcé, les rapports de boîte et de ponts revus pour s'adapter aux nouvelles roues de 14 pouces, le tout s'accompagnant d'un lifting comprenant une poupe redessinée pour améliorer le volume de chargement et un empattement allongé de 3 cm. Dévoilée au Salon de Genève en mars 1956, cette Appia 2^e série est moins chère que la précédente, mais surtout, elle commence à se décliner, Lancia met-

tant à la disposition des carrossiers Allemano, Pinin Farina et Vignale un premier lot de 8 châssis (type 812.00) qu'ils habillent en coupé ou cabriolet. 13 autres suivent, dotés d'une version plus puissante du V4 (53 ch) et d'une commande de vitesse au plancher (type 812.01), transformés par Allemano, Ghia, Boano, Motto et Zagato. Mais le meilleur reste à venir. L'année suivante, toujours au Salon de Genève, un superbe coupé apparaît sur le stand Pinin Farina, inspiré par son travail sur la Lancia Aurelia Florida. Son pavillon descend sur les custodes, formant un insolite "V" souligné par un profil chromé, enveloppant avec délicatesse un pare-brise et une lunette AR résolument panoramiques. La symétrie entre l'AV et l'AR est quasiment parfaite au niveau de l'habitacle. Les ailerons AR sont dans l'air du temps, et la calandre ne reproduit plus la ligne en "V" typique des Lancia du moment, mais elle adopte une forme rectangulaire, trait stylistique de la Flaminia qui joue, dans le même temps, les stars sur le stand du constructeur. Son dessin plaît, au point que Lancia demande à Pinin Farina de mettre en production ce coupé, sans modification ou presque, car entre un exercice de style fait à la main et une industrialisation, il y a un pas qui oblige à quelques accommodements. Les optiques AR, ronds et montés sur un support chromé, sont ainsi à dièdre et encastres dans le coin des ailerons, la face AV recevant une calandre élargie et des clignotants non plus ronds mais rectangulaires. Inscrit au catalogue Lancia, le coupé Appia coûte très cher. À 1,835 millions de lire, il est 36 % plus onéreux que la berline, et se retrouve quasiment au niveau de l'Alfa Romeo Giulietta Sprint, bien plus nerveuse (1,3 l et 80 ch). Mais il séduit, et devient vite la voiture préférée des bourgeois et de la jet-set. L'actrice Sylva Koscina s'exhibe à son volant dans le film *Il vigile*, avec Alberto Sordi. Fait étonnant, il s'agit de son véhicule personnel, la comédienne ayant annoncé à la production qu'elle était incapable de conduire autre chose que sa petite Lancia.

Le coupé Pinin Farina, parfaitement intégré à la gamme Appia, évolue au fil du temps. Pour l'année modèle 1958, il troque ses enjoliveurs de roues spécifiques pour ceux de la berline, perdant au passage l'inscription "Pinin Farina" sous les écussons apposés par le carrossier, ainsi que les petits drapeaux croisés des capots AV et AR et les feux clignotants de custode. En avril 1959, après le lancement de la 3^e série Appia (calandre rectangulaire type Flaminia et puissance de 48 ch), le coupé gagne un petit cheval supplémentaire, puis carrément six chevaux au printemps suivant, grâce à un nouveau collecteur d'échappement-admission, aux réglages du carburateur et de distribution. Parallèlement, il se dote d'un double circuit de freinage et d'un faisceau électrique amé-

Pour la première fois, Lancia intègre à son catalogue la création d'un carrossier

lioré comprenant notamment une batterie de plus grande capacité (42 Ah). Pour répondre à la législation, des répétiteurs de clignotants sont montés sur les ailes AV, les ailes AR recevant un nouveau bloc optique simplifié mais intégrant l'ensemble feu-stop-clignotant, les catadioptriques étant placés au-dessus du pare-chocs, de part et d'autre de la face AR. C'est également à cette époque que Pinin Farina confie à Vioti la réalisation de son coupé (type 812.04), qu'il assemblera jusqu'en avril 1963, lorsque la Fulvia fera son apparition, les ultimes réalisations bénéficiant d'une plate-forme renforcée. En cinq ans et demi, 1.087 exemplaires en auront été assemblés. A titre de comparaison, Vignale a produit 1.586 cabriolets Appia durant cette même période, et Zagato 521 coupés GT et GTE.

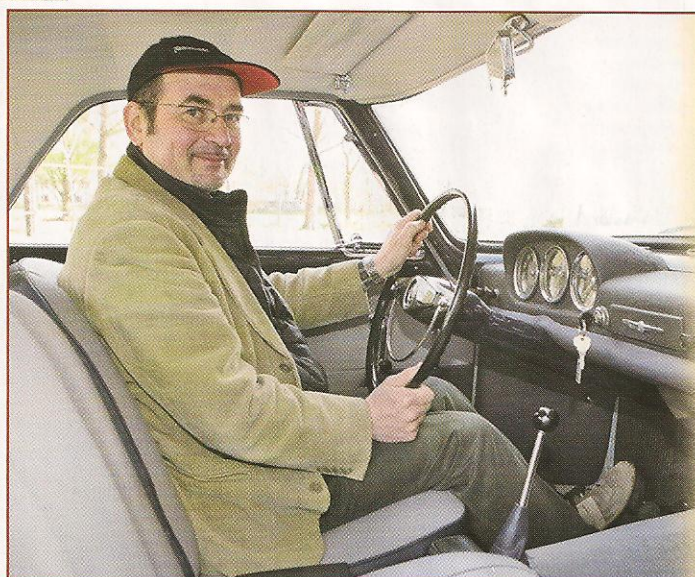
Deux places séparées à l'AV avec une assise bien dessinée et rehausseur pour les cuisses.

Roberto Forte et sa Lancia Appia coupé 1962

"J'ai commencé avec une 204 !"

Une ancienne, ça se bricole. Je n'achèterai jamais une voiture parfaite. Saine, oui, mais pas immaculée. J'y perdrais l'essentiel du plaisir qui consiste à la voir renaître jour après jour, et impose des folies, comme de parcourir 500 km à la recherche d'un cendrier dans une bourse. Quitte à revenir les mains vides. Mon truc, c'est vraiment les mains sales et coupées après un samedi passé dans l'atelier ! » A 50 ans, Roberto Forte, employé de Vigevano, Pavie, à 40 km au sud-ouest de Milan, est vraiment atteint par le virus. Il est si peu permis d'en douter que sa première voiture, en 1978, a été une Peugeot 204 essence de 1965, préférée à des plus modernes sans charme. « Elle est rare chez nous, car l'essentiel des 204 diffusées ici l'étaient

en diesel ou en break. » C'est avec elle qu'il a appris la mécanique avant de se résoudre, deux décennies durant, à rouler avec des autos de son temps, travail oblige. « Mais dès que j'ai pu, j'ai repiqué en me jetant sur cette Appia coupé. A mon avis le plus beau coupé réalisé par Pinin Farina. Je l'épaulerai sans doute un jour avec une Giulietta Spider, son pendant parmi les cabriolets italiens. Après, j'arrêterai. A quoi sert d'avoir une collection importante si tu ne peux pas rouler avec toutes tes autos ? Deux voitures, c'est le chiffre idéal... » ■



Le modèle que vous pouvez admirer fait partie de la dernière génération. Réalisé chez Viotti en 1962, il porte le numéro de châssis 5.497, le tout dernier ayant eu le numéro 5.662. Il a été acheté par son propriétaire actuel, Roberto Forte, en 2005 : « J'ai toujours eu un faible pour ce coupé plein de grâce, explique-t-il. Cela faisait plusieurs années que j'en cherchais un sain à restaurer, et je commençais à désespérer lorsqu'enfin je suis tombé sur ma "toscanaccia" [le surnom qu'il lui a donné, en référence à son origine], en... Toscane, à 300 km environ de chez moi. Elle était dans un garage de Pistoie, et le marchand m'a bien fait comprendre qu'un autre client était intéressé. Je me suis rendu sur place, j'ai vu l'auto et j'ai immédiatement versé des arrhes. Je suis revenu le lendemain avec un plateau pour la ramener, et le vendeur m'a dit que j'avais bien fait de laisser de l'argent, car un autre client s'était présenté la veille au soir, repartant déçu... »

Cette voiture a appartenu à un ancien pilote de l'aviation civile. En 1971, suite à son décès, sa veuve l'a cédée à un sous-officier de Lucca (Lucques) en Toscane, qui l'a longtemps utilisée avant de l'arrêter à environ 118.000 km au compteur. Elle était saine de carrosserie, abîmée, mais pas corrodée. L'habitacle avait, par contre, subi pas mal de transformations : les sièges avaient été rhabillés avec un skaï marron typique des années 70, et le tableau de bord avait été telle-

Trouver un coupé Appia sain n'est pas évident. Roberto a pourtant réussi l'impossible

ment bidouillé qu'on ne le reconnaissait plus... Roberto s'est donc attaché à lui redonner son aspect originel. Le drap des sièges, encore visible sous le skaï, a été confié en guise d'échantillon au Turinois Trinchero qui fournissait le constructeur avec son fameux imprimé "panno Lancia". Les éléments en plastique du tableau de bord ont été refaits par un artisan, tout comme le vernis qui lui donne un aspect vermiculé. La carrosserie a retrouvé ses deux teintes, blanc Saratoga et bleu Ascott (pavillon et jantes), toutes deux formulées par Maxaloid. Les parties intérieures (doublures d'ailes, compartiment moteur, etc.) ont été traitées en époxy bicomposant pour les protéger de la corrosion. Quant à la mécanique, elle a juste nécessité le remplacement du carburateur Solex 32 de la berline par le Weber 36 prévu pour le coupé, le changement des coussinets, un rodage des soupapes et une bonne vidange.

La refécution du réservoir a été plus laborieuse : couvert de trous, il a fallu les boucher à l'étain avant de lui faire subir un étanchage pour l'intérieur,

La tenue de route est incontestablement l'atout premier d'un coupé bien pensé

avec de la Tankerite, l'équivalent italien de nos traitements de réservoir Restom ou Oser. Enfin, c'est Roberto qui a refait lui-même l'intégralité du faisceau électrique.

Coupé "due posti più due di fortuna" (deux places plus deux de fortune) : c'est ainsi que Lancia présentait l'habitabilité de l'Appia Pininfarina. De fait, la petite banquette AR revêtue de "panno Lancia" et skaï comme les sièges AV, est plus symbolique que réellement capable d'accueillir des passagers, sauf s'ils ont moins de 10 ans. Dommage, parce que la lunette AR panoramique donne au compartiment AR une luminosité exceptionnelle. Le tableau de bord est identique à celui qui a été monté sur le cabriolet Vignale. Il diffère en tout de celui adopté par la berline, comportant trois éléments au lieu de deux : le compte-tours gradué 5.500 tr/mn entouré par un combiné regroupant la jauge à essence, la température d'eau, le manomètre de pression d'huile et le voyant des clignotants, et par le tachymètre et son double totalisateur.

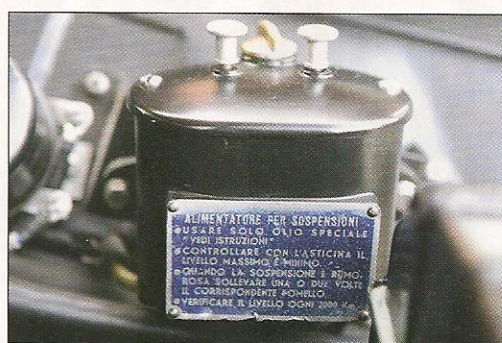
Grâce à son rapport de pont rallongé et aux 12 CV supplémentaires délivrés par la mécanique, le coupé dernière évolution offre une vitesse de pointe de 146 km/h, contre les 132 de la berline. Rien de bien exceptionnel, surtout si l'on compare ses performances à celles de sa rivale, l'Alfa Romeo Giulietta. Mais, même s'il ne revendique aucune ambition sportive, il s'avère bien plus nerveux et réactif que la berline dont il dérive. Son 4 cylindres au V extraordinairement étroit (un peu plus de 10° d'ouverture) délivre un son plein, rauque et, s'il monte en régimes avec une certaine discrétion, il a manifestement du caractère. Il est parfaitement secondé par une boîte bien étagée, aux verrouillages fermes et précis, et au levier agréable à manipuler.

Comme on est en droit de l'attendre d'un coupé plus élégant que performant, l'amortissement est durci par rapport à la berline, mais à peine, juste ce qu'il faut pour améliorer le confort et la tenue de route, l'inscription dans les courbes rapides se traduisant par une neutralité engageante. Le châssis est d'ailleurs parfaitement équilibré, car pour prendre l'auto en défaut, il faut véritablement commettre soi-même une erreur de pilotage. La direction est de plus précise, pas trop lourde à manœuvrer, même à l'arrêt, et elle se durcit juste comme il faut à "grande vitesse". Seul petit bémol, le freinage, un rien faiblard, d'autant que la pédale s'offre une longue course et une mollesse qui laisse présager le pire. Bref, c'est une auto rapide, mais pas très agressive. Un compromis subtil entre sen-

sations et tranquillité d'esprit. « J'aime la prendre l'après-midi et me laisser conduire, sourit Roberto, le regard brouillé par l'émotion. Sa douceur de fonctionnement, son allure sophistiquée et surtout son fabuleux comportement, c'est un véritable régal. De plus, comme ce n'est pas une populaire qui ravive des souvenirs, ni une granturismo qui suscite l'envie, tu peux te promener en toute discrétion. Cela dit, parfois, tu as de drôles de surprises. Je l'ai exposée au Salon Automotoréto de Turin, en février dernier, sur le stand du Registro Appia. Je venais d'achever sa restauration et c'était quasiment sa première sortie officielle. Beaucoup de gens tournaient autour, plus ou moins intéressés. Mais j'en ai remarqué un qui l'examinait avec plus d'attention. Au bout d'une dizaine de minutes, il est venu me saluer et il m'a dit : "Je vous fais mes compliments monsieur, je n'aurais pas fait mieux". J'ai trouvé ça tellement bizarre que je lui ai demandé pourquoi il disait ça. "Mais parce que je la connais bien cette voiture. Il y a quatre ans, j'ai voulu l'acheter. Elle était à Pistoie dans un garage, et j'étais prêt à faire affaire avec le vendeur, lorsqu'il m'a annoncé que c'était trop tard. Un gars me l'avait soufflée sous le nez ! Quelqu'un de plus rusé et de plus rapide que moi. Sur le coup, j'étais déçu. Maintenant, je sais que le gars en question n'était pas seulement malin, c'est également un excellent restaurateur. Bravo !" Ça fait plaisir, non ? » ■



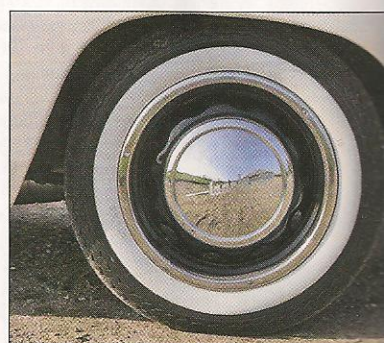
Sous le capot, le petit V4 voisine avec le radiateur, très reculé par rapport à la calandre.



Le réservoir alimente les amortisseurs à colonnes.



Le capot s'orne d'une prise d'air pour alimenter le carbu.



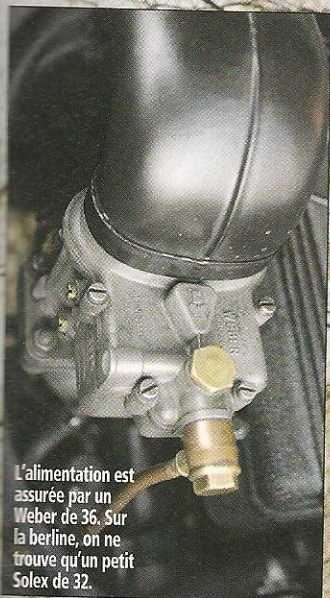
Les petits enjoliveurs sont empruntés à la berline, mais les jantes sont peintes dans la teinte du pavillon.



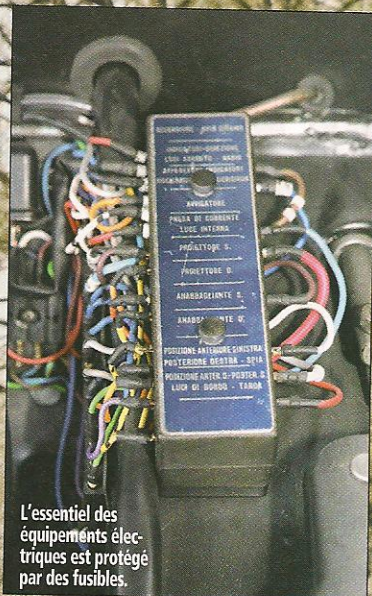
Dans le coffre, la roue de secours est montée à la verticale, dégageant un maximum de place pour les bagages.

REDECOUVERTE

LANCIA APPIA COUPE



L'alimentation est assurée par un Weber de 36. Sur la berline, on ne trouve qu'un petit Solex de 32.



L'essentiel des équipements électriques est protégé par des fusibles.

Passeport technique Lancia Appia coupé Pininfarina

▼ Moteur

Type 814.00. 4 cylindres en V ouvert à 10°14', disposé longitudinalement. Soupapes en tête, un arbre à cames latéral par rangée de soupapes ■ **Cylindrée** : 1.089,51 cm³ ■ **Alésage x course** : 68 x 75 mm ■ **Taux de compression** : 8,8:1 ■ **Puissance maxi** : 60 ch à 5.400 tr/mn ■ **Couple maxi** : 8,7 mkg à 4.400 tr/mn ■ **Alimentation** : un carburateur double corps Weber 36 DCD 5 ■ **Allumage** : par batterie, bobine et distributeur ■ **Refroidissement** : liquide par radiateur.

▼ Transmission

Roues AR motrices ■

Embrayage : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses** : 4 vitesses synchronisées + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte** : 1^{re} : 4,100:1 - 2^e : 2,380:1 - 3^e : 1,530:1 - 4^e : 1:1 - MAR : 5,850:1 ■ **Rapport de pont** : 4,182:1.

▼ Structure

Caisse monocoque auto-porteuse en tôles d'acier ■ **Suspensions AV** : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Suspension AR** : essieu rigide, ressort à lames longitudinaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins** : tambours AV et AR,

commande hydraulique, double circuit ■ **Direction** : à vis et secteur ■ **Jantes** : en acier, 4 1/2J x 15 ■ **Pneumatiques** : 155 x 15 (Pirelli Rollo ou Ceat DB, en option, Michelin X ou Pirelli Cinturato) ■ **Dimensions** : 4,130 x 1,490 x 1,310 m ■ **Empattement** : 2,510 m ■ **Poids** : 955 kg à vide ■ **Capacité réservoir** : 38 litres.

▼ Performances

Vitesse maxi : 146 km/h ■ **Consommation** : 7,9 l/100 km ■ **Nombre d'exemplaires produits** : 1.087 de 1957 à 1962, dont 302 chez Pininfarina (812.01) et 785 chez Viotti (812.04).



L'ultime évolution stylistique du coupé avec sa particularité majeure : les feux AR simplifiés.