

HORS-SERIE

LANCIA APPIA

Lancia Appia Sport

SPORTIVE AVANT TOUT



HORS-SERIE

LANCIA APPIA

En Italie, ce coupé Lancia Appia Sport signé Zagato est appelé le basset (il bassotto) en référence à son apparence. N'y voyez aucune notion péjorative. Bien au contraire, car il s'agit là d'un des dérivés de l'Appia les plus recherchés. Et pas seulement en raison de sa rareté. Parce que c'est la plus sportive des versions, dopée par une mécanique gonflée et une carrosserie entièrement en alu. Produite à 200 exemplaires tout juste, le coupé fait aujourd'hui le bonheur d'une poignée de collectionneurs. Il a fait le nôtre le temps d'une séance, en compagnie de celui qui est considéré comme le plus grand spécialiste du modèle. Et pour cause, depuis près de 50 ans, il ne roule qu'en Appia !

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress

La plus désirable des Appia hors-série est signée Zagato. Dans cette dernière version baptisée Sport, c'est également la plus puissante, et bien qu'on l'ait surnommée le "basset", elle a tout d'une sportive nerveuse et méchante.

Nous autres Italiens adorons associer une âme animalière à nos moyens de transport. L'exemple le plus connu est évidemment la *Topolino* (petite souris), surnom affectueux accolé à la Fiat 500 des années 30. Tout y passe : les voitures de police baptisées *le pantere* (les panthères), celles des Carabinieri *le gazzelle* (les gazelles), les poids lourds *i bisonti della strada* (les bisons de la route) ; et les autos que nous préférons ou qui sortent de l'ordinaire, à l'image de ce coupé signé Zagato aussi court sur pattes qu'un *bassotto* (un basset). Ça peut vous paraître étrange, car si vous connaissez bien l'histoire de Lancia et plus particulièrement de l'Appia, vous ne pouvez ignorer qu'il s'agit là du plus rapide et du plus nerveux dérivé de cette gamme. Plus proche du lévrier que du basset. Mais que voulez-vous, nous nous arrêtons souvent aux apparences. Ce sont d'abord nos yeux qui enflamment nos sens, et même si nous ne sommes pas dupes, nous aimons bien rester sur notre première impression. Une belle fille sera ainsi toujours *una bella ragazza*, même si sous son joli visage se cache une âme noire. Ce premier regard, c'est au Salon de Turin de 1956 qu'il se porte sur cette voiture hors-série. Jusque-là, la sage Appia dévoilée le 22 avril 1953 (voir

Lancia se décide, en 1955, à accepter des hors-séries sur sa base Appia

Gazoline 128) n'avait pas eu droit à la moindre déclinaison, si l'on veut bien excepter quelques utilitaires [1]. Ce n'est qu'à la fin de l'été 1955 que le constructeur s'est résolu à confier un petit lot de châssis modifiés à des carrossiers triés sur le volet. Quatorze plate-formes au total [2], livrées avec un treillis tubulaire de renfort dans le but de compenser leur manque de rigidité pendant le transport (à cause de l'absence du pavillon et de la baie de pare-brise) et bien utile pour éviter les torsions lors de la mise en place de la carrosserie finale. Un ensemble rendu une fois la caisse achevée afin que Lancia puisse le réemployer pour une nouvelle expédition. C'est dirons-nous le seul côté bien pensé de l'opération qui apparaît très rapidement comme improvisée dans l'urgence, car si certains carrossiers récupèrent un châssis avec levier de vitesse au plancher (type 812.00), d'autres se contentent d'un modèle avec commande au volant (type C10S), comme sur la

Il n'existe pas deux Zagato strictement identiques et les évolutions sont nombreuses

berline. Tous par contre se dotent d'un nouveau combiné à trois instruments ronds et d'une cloison renforcée entre le moteur et l'habitacle. Quant au moteur, il fait plus que bénéficier de l'évolution intervenue sur la berline 2^e série qui est présentée au même moment, car en recevant un carburateur double corps inversé de 36 aspirant l'air à travers un collecteur spécifique et des pistons bombés afin d'augmenter le taux de compression, la puissance nominale fait un sacré bond en avant : 53 ch à 5.200 tr/mn, contre 43 ch à 4.800 tr/mn. Le tout s'accompagnant d'une monte de pneumatiques Michelin X radiaux. Au total, les stands du Salon accueillent... sept Appia spéciales. Vignale sort deux berlines à deux portes qui préfigurent la ligne de la future Lusso ; Rocco Motto réalise une berlinette sportive préparée par Facetti qui prendra le départ de la dernière Mille Miglia l'année suivante ainsi que de nombreuses compétitions jusqu'en 1963 ; Pinin Farina, Viotti et Ghia exhibent des coupés très élégants, le seul à connaître un développement futur étant celui de Farina (voir *Gazoline* 158). Quant à Zagato, seul Milanais parmi tous ces Turinois, il se fait remarquer avec un coupé très sportif, très bas, très léger grâce à sa carrosserie en aluminium, à la livrée bicolore reconnaissable à ses bosses sur le toit comme sur le capot moteur qui lui valent le surnom (encore un !) de *cammello* (chameau). C'est lui qui fait le buzz, comme on dirait aujourd'hui. A tel point que le carrossier doit très rapidement en fabriquer quelques exemplaires sans avoir eu le temps d'organiser la moindre ligne de production. Ces premières Appia Zagato, dénommées Gran Turismo et parfois appelées GTZ, conservent le double bossage de pavillon et s'offrent des transformations suivant les désirs des clients, différenciant finalement les unes des autres, intégrant généralement ailerons AR saillants et peu esthétiques et phares carénés. Au Salon de Genève de 1957, la première modification notable concerne la disparition des bosses. Exit le chameau, voici venu le temps du basset ! Même si dans la production plus qu'artisanale et sans continuité de Zagato, on sait que certaines GT ont adopté le double

[1] Châssis identifiés C80S, C83S et C86S pour les fourgonnettes, camionnettes et ambulances. Les berlines recevaient une codification C10 et C10S, le "S" indiquant une conduite à gauche (S pour sinistra). A cette époque, la clientèle de Lancia était en effet fidèle au volant à droite typique des modèles antérieurs à la modification du code de la route de 1927 qui avait rendu obligatoire la circulation sur la voie de droite. Mais pas pour les utilitaires.

[2] Donnée publiée dans le livre de Gino Giugno, *Lancia Appia Zagato : I modelli, la tecnica, le corse, il restauro*, éd. Nuova Ipsa, 2005, ISBN 88-7676-177-9. C'est sans doute l'ouvrage le plus complet (bien que non exempt de quelques petites erreurs) sur l'histoire des Appia Gran Turismo, GT, GTS, GTE et Sport.

HORS-SERIE

LANCIA APPIA

1,23 m seulement ! Cette faible hauteur associée à sa monte pneumatique en 14 pouces lui ont valu le surnom de basset.

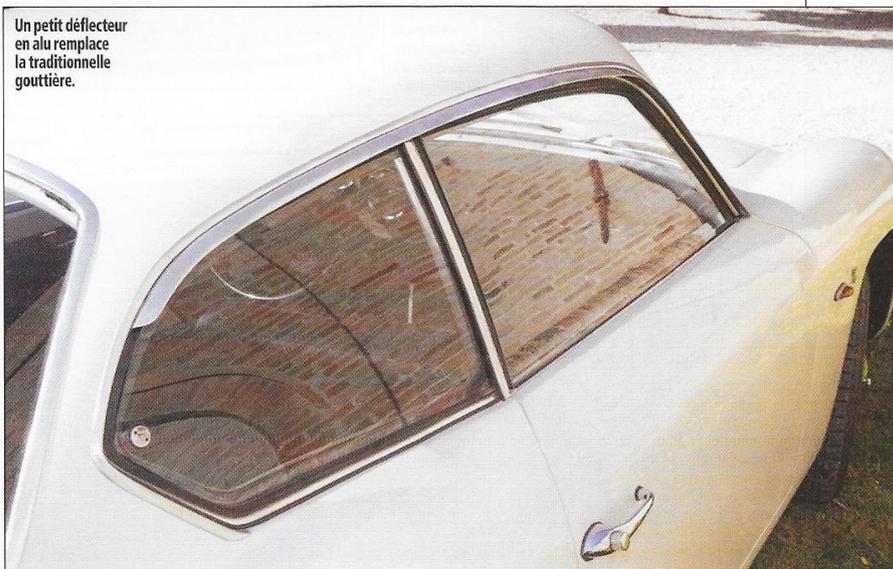
HORS-SERIE

LANCIA APPIA

Appia Sport

La signature magique pour l'un des modèles d'Appia les plus recherchés.

Un petit déflecteur en alu remplace la traditionnelle gouttière.



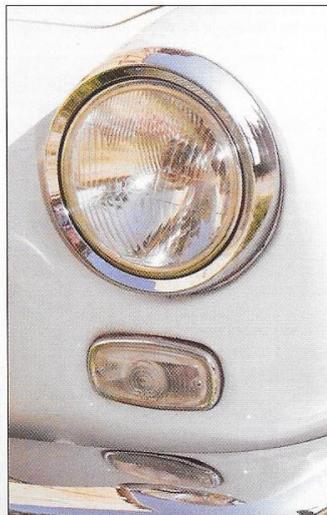
A côté d'un répéteur de clignotants de Porsche 356, on trouve le "Z" du carrossier milanais.



La troisième génération d'Appia reçoit des poignées de portes avec bouton-poussoir.



Les blocs optiques AR Carello sont encastrés dans un repli de carrosserie pour les protéger d'éventuels chocs.



Sur cette ultime génération, les phares ont enfin choisi une position plus naturelle. Ils sont à la verticale et en bout d'ailes.

HORS-SERIE

LANCIA APPIA



La circulation de l'air n'est pas le point fort de ce coupé, bien que les vitres de custode puissent s'entrouvrir.



Dans le coffre, la place est réduite, la faute à la roue de secours que Zagato n'a jamais vraiment su positionner.



La peinture vermiculée offre une ambiance étrange à un intérieur qui n'a droit qu'à de simples tapis caoutchouc au sol.



Les trois cadrans sont communs à toutes les hors-séries Appia. Seule leur disposition varie, ainsi que l'étalonnage du compte-tours et celui du tachymètre.



En prise directe sur la boîte, le petit levier de vitesse s'avère très maniable.

Mario Capretti et sa Lancia Appia Sport 1961

“Je ne roule qu'en Appia depuis 1964”

Les amateurs de Lancia sont plutôt œcuméniques. Au pire, ils font une distinction entre les pures Lancia et celles qui ont été

faites sous la tutelle de Fiat (je n'ose vous dire ce que pensent les premiers du badgeage des Chrysler américaines, ex-300 et Town and Country, devenues Thema et Lancia Voyager !). Mario Capretti, garagiste de 65 ans habitant Offida, dans les Marches, pratique lui une exclusive totale. Depuis qu'il a passé son permis de conduire, il ne roule qu'en Lancia Appia. Rien d'autre. La première, il l'a achetée d'occasion en 1964.

C'était une 1^{re} série et la seule qu'il n'ait pas conservée, à regrets. Les suivantes, il les a toutes acquises au fur et à mesure, remplaçant l'une par l'autre mais sans jamais plus se séparer d'un modèle. Du coup, il en a dix : quatre berlines (1^{re} série 1956, 2^e de 1957, 3^e de 1961, Lusso Vignale de 1959), trois coupés (deux Zagato, une GTE 1959 et la Sport 1961 qui illustre ces pages, ainsi qu'un Pinin Farina 1961), un cabriolet convertible Vignale de 1961, une Giardinetta Viotti 1960 et une camionnette 1956. S'y ajoute un châssis nu ayant appartenu à une Lusso Vignale en pitoyable état que Mario a rénové pour le seul plaisir

d'admirer le squelette de sa version fétiche. Il aime tellement les Appia qu'il leur consacre... un musée, dont il achève l'aménagement dans le joli village du département d'Ascoli Piceno où il réside. « Une pièce, un carrossier. C'est le principe. Il y aura comme cela une salle Pinin Farina avec toute la documentation technique, les photos et les pièces détachées. De même pour Vignale, Zagato et pour les modèles de stricte série. » Ambiance garantie dès le rez-de-chaussée, car c'est là que demeure notre Sport, aux côtés d'un moteur monté à l'époque sur une camionnette et qui permet de découvrir le cœur de la belle. ■



Derrière les sièges, l'espace ne peut guère accueillir que des bagages.

HORS-SERIE LANCIA APPIA

Avec sa calandre reculée et ses phares qui la devancent, le coupé Sport semble vouloir manger la route. Impression accentuée par le capot plongeant et une ligne ramassée.



avillon jusqu'au début de 1958. Deux versions sont officiellement proposées : la GT avec optiques AV de berline et la GTs avec feux carénés derrière une bulle de Plexiglas. L'évolution suivante est dévoilée au Salon de Turin qui ouvre ses portes le 2 novembre 1958. Le couple GT/GTs prend sa place à l'Appia GTE (Gran Turismo Esportazione), marquant le démarrage d'une véritable (bien que petite) chaîne de production chez Zagato, ce qui suffit à Lancia pour l'ajouter à son catalogue et la rendre dans son réseau. Pour l'occasion, le style est plus harmonieux, se rapprochant de celui de la Flaminia Zagato (voir *Gazoline* 160) : suivant les commandes (ou les lois sur la circulation de chaque marché), les pare-chocs – encaissés et verticaux – sont protégés ou non par le Plexiglas. Dans tous les cas, ce coupé revendique un niveau d'équipement supérieur à ce qu'il était et inaugure même une petite banquette AR pour le transport occasionnel de deux enfants.

En mars 1961, une nouvelle finition qualifie cette GTE rebaptisée entre-temps Gran Turismo : la Sport. Dessinée autour d'une plate-forme empâtée réduite de 16 cm qui est spécifique (type 812.05), elle bénéficie de quelques aménagements esthétiques déjà apparus sur la GTE,

à l'image des poignées de portes à bouton-poussoir et non plus escamotables et d'un mariage plus heureux des phares avec les ailes, le principe du carénage semblant abandonné une fois pour toutes (mais on ne le répétera jamais assez, aucune Zagato ne ressemble à une autre). Le souci d'uniformisation s'arrête cependant à des détails, comme en témoignent les différences criantes entre les malles AR et les gouttières ou la présence de répétiteurs de clignotants, les mêmes que ceux de la Porsche 356 alors qu'il aurait été moins onéreux de reprendre ceux de la berline ! Au passage, GTE et Sport accueillent des changements intervenus en mars 1959 sur l'Appia troisième génération : freinage "duplex" à double circuit AV/AR, tambours AV ailetés afin d'améliorer leur refroidissement et jantes réduites à 14" de diamètre.

L'événement majeur se situe sous le capot, car si pour l'essentiel la famille des Appia spéciales retient la mécanique de la berline et son moteur V-4 dans une variante portée à 53 ch, la Sport s'équipe de culasses (code 814.07) qui lui permettent d'afficher 60 ch au banc. Une cure de vitamines si réjouissante qu'elle profitera également à d'autres carrosseries hors-série signées Vignale ou Pinin Farina. C'est alors la plus puissante

des Appia, si l'on veut bien excepter la Sport Competizione allégée de 40 kg et qui, avec son pont long, revendique 190 km/h en vitesse de pointe. Elle est livrable avec sièges Competizione ou Confortevole (confortable), ces derniers avec dossier escamotable pour accéder à l'espace de rangement AR, mais uniquement sur quelques dizaines d'exemplaires. Léger, maniable, bien profilé, le coupé Zagato a dès le départ suscité les appétits d'apprentis pilotes, remportant sept années de suite (de 1959 à 1965) le championnat italien de vitesse Gran Turismo dans une catégorie taillée pour lui (moins de 1.150 cm³), grâce à Giovanni Kerschbaumer, Herbert Demetz, Cesare Fiorio (futur directeur sportif de Lancia et de Fiat), Silvano Stefani, Giovanni Marini et Enrico Romanini. Cette variation ne fait qu'enfoncer le clou et elle va dans le sens souhaité par les clients, mais

En se dotant d'une mécanique dopée, le coupé devient la plus puissante des Appia

les meilleures choses ayant une fin, la dernière des Sport quitte l'atelier milanais le 31 janvier 1963, trois mois avant l'ultime berline, pour laisser la place à l'une des plus étranges créations du carrossier : la Flavia Sport avec sa lunette AR concave, ses glaces de custode venant manger une partie du pavillon et une calandre débordant sur le capot.

Au final, les Appia signées Zagato dépassent de peu les 700 exemplaires. C'est peu en sept années de production. Et parmi eux, 200 tout rond pour la Sport qui, il est vrai, était vendue 1,84 millions de lires, soit 40 % plus cher que la berline. Pour vous donner une idée de la somme folle que cela représentait, il faut savoir qu'à cette époque, on négociait un appartement dans la banlieue de Milan ou de Turin pour environ un demi-million de lires par pièce habitable ! Oui vous avez bien lu, une Appia Sport était l'équivalent d'un F3 ! Pas étonnant qu'une partie de ces coupés soient partis aux Etats-Unis, écoulés par l'importateur Max Hoffman qui, dans son Salon de Park Avenue à New York, s'était fait le spécialiste des voitures sportives d'exception.

Il fallait donc être fortuné pour s'offrir la griffe Zagato, et le premier propriétaire de ce modèle remplissait parfaitement cette condition nécessaire et

Le moteur a la réputation d'être increvable. La preuve, celui-ci a 170.000 km

suffisante. Il s'agissait d'un Italien qui, plein aux as, s'était installé en Suisse, à Zürich, où il a immatriculé le coupé Sport le 20 décembre 1961. Il n'avait manifestement pas l'intention de s'en servir autrement que sur route parce qu'il y avait fait monter les pare-chocs, une option que refusait la majorité. Par la suite, il est revenu vivre en Italie et le hasard a voulu qu'il aille dans le département abruzzais de Chieti, ce qui lui a permis de conserver les deux initiales "ch" (Confédération Helvétique / CHiet).

Mario Capretti l'a acheté en 1995 : « Il était complet, mais pas en bon état. J'ai ouvert le moteur que j'ai entièrement révisé, comme les freins et le train AV. Par contre, la boîte et le pont ont juste eu besoin d'une vidange et la carrosserie ne pouvant pas se corroder (merci l'aluminium), je lui ai simplement accordé un bon polissage et le chromage des pare-chocs,

effectué par Frères Ulisse, à Ancône. Et si la sellerie a dû être refaite pour les sièges et les panneaux de portes, le pavillon était quasiment parfait. » Tous ces travaux de rénovation ont été menés par Mario et son fils Sergio, 34 ans, qui partage sa passion pour les anciennes et planche avec lui dans l'entreprise familiale... un garage. « Je n'y peux rien, rigole Sergio. Lorsque j'avais huit ans, papa m'a fait prendre le train et j'ai été malade comme un chien. Je n'étais bien qu'en voiture. Et comme il ne conduisait que des Appia, j'ai fini par adorer cette auto... »

Avec un peu moins de 170.000 km au compteur, le 4 cylindres en V étroit de l'Appia confirme sa réputation de moteur increvable, bien qu'il soit ici dans une configuration bien plus péchue que sur la berline (60 ch, contre 38 sur la première série !). « Les points faibles de l'Appia sont ailleurs, confirme Mario. Ce sont les mêmes quel que soit le modèle : les freins et les suspensions, avec des amortisseurs hydrauliques [3] qui demandent à fonctionner régulièrement pour être efficaces. C'est juste une bonne habitude à prendre, et comme je ne roule qu'avec elles... »

[3] Le système, commun à l'ensemble de la gamme Appia, comprend une alimentation en huile des amortisseurs à colonne grâce à un réservoir centralisé placé dans le compartiment moteur. Sur les premières séries, il fuit constamment.
[4] 7.000 tr/mn et 200 km/h contre les 5.500 tr/mn et 160 km/h du coupé Pinin Farina et de la GTE Zagato.

Le vocable Sport se justifie dès que vous souhaitez grimper à bord. Là, vous bénissez les longues séances de gym qui permettent à votre corps de conserver de la souplesse, car l'accès est rendu difficile par la faible garde au sol (10 cm à peine) et la hauteur du pavillon qui plafonne (c'est le cas de le dire) à 1,23 m, soit à 22 cm de moins que sur une berline... Mais une fois installé, j'apprécie immédiatement la position de conduite, manifestement pensée pour la piste. Le fessier tout juste séparé du plancher par une mince assise, vous êtes quasiment allongé, bras et jambes tendus, volant à 90°, levier de vitesse tombant parfaitement en main droite et pédalier dessiné pour le talon-pointe. Et heureusement, parce que le haut du pare-brise est... bas : si vous vous relevez, vous vous cognez au pavillon et vous avez la vision arrêtée par la baie. L'ambiance intérieure oscille entre austérité et richesse d'informations, comme on l'attend d'une sportive. Le combiné, semblable à celui de la Pinin Farina, regroupe de gauche à droite un unique cadran intégrant jauge à essence, thermomètre d'eau et manomètre d'huile, le compte-tours décalé

Sur route, c'est une véritable sportive qui ne demande qu'à faire plaisir

vers le haut et le tachymètre équipé d'un bitotalisateur. Les marquages sont eux spécifiques à Zagato qui la joue un brin optimiste [4], mais dans une louable intention d'uniformisation avec ses versions destinées à la compétition pure, les Sport Competition. Je m'en voudrais de le lui reprocher après avoir mis en évidence les errements de sa gestion des pièces communes... Quatre témoins complètent la dotation. Vers la droite, quatre boutons-poussoirs commandent les feux, les essuie-glaces, l'éclairage du combiné et la ventilation de l'habitacle. Le positionnement du cendrier, exactement face au passager, sonne comme une interdiction absolue de fumer pour le conducteur. Le fond du tableau et de la planche est vermiculé tout comme sur la Pinin Farina, mais la comparaison s'arrête là, car les finitions sont plus chiches : pas de boîte à gants ni de bourrelets de protection, du simili pour le garnissage et des tapis caoutchouc au sol.

Derrière les sièges, vous ne trouverez pas le moindre strapontin destiné à

un passager supplémentaire, mais un vague emplacement de rangement pour d'éventuels bagages pour peu que vous ayez l'idée de vous rendre sur le circuit par la route, ce qui se faisait couramment à l'époque. Ce n'est pas du luxe, car la malle AR offre peu de place, la faute à une roue de secours mangeant la moitié de son espace vital.

Zagato vendait son coupé pour 160 km/h "et plus". Mario m'avoue avoir fait glisser l'aiguille jusqu'au chiffre "170" sur un bref trajet autoroutier, croisant alors les doigts pour ne pas être flashé. Il n'est cependant nul besoin de tenter le diable afin d'apprécier les qualités dynamiques de cette auto qui sont à l'opposé de tout ce que je pouvais imaginer. Je m'étais toujours figuré que ces Lancia étaient plus confortables que volontaires et que leurs mécaniques avaient une certaine tendance à se montrer paresseuses. Il est vrai que la montée en puissance n'a rien d'une furieuse cavalcade, que la direction est un brin trop lourde, mais la voiture est d'une agilité surprenante : rapide, précise en virage, équilibrée, sans excès de survirage – bien au contraire. Elle doit manifestement cette efficacité à son centre de gravité bien plus bas, par exemple, que sur le coupé Pinin Farina, à son poids plume (135 kg de moins grâce à l'emploi



Le petit V-4 adopte de nouvelles culasses et des pistons bombés qui ont fait grimper la puissance à 60 ch tout en améliorant le couple.

de l'aluminium) et à la fermeté de ses suspensions. Ce n'est certes pas une Alfa Romeo dans son comportement, mais c'est sans aucun doute la moins Lancia de toutes les Appia. Et le bruit rauque et plein de son qui envahit l'habitacle donne envie d'appuyer encore plus fort sur la pédale pour en profiter totalement. Vitres ouvertes parce qu'il fait très chaud dans un intérieur moyennement ventilé, et surtout pas courir à la portière. Ici, c'est gaz à tous les étages, y compris pour s'en extraire. C'est encore plus compliqué q

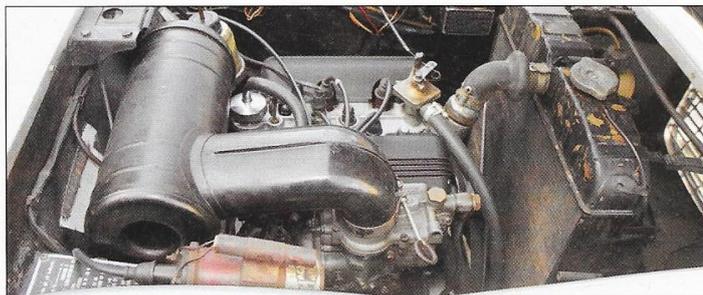
La tenue de route est simplement magique, bénéficiant d'un centre de gravité très bas, de suspensions durcies et d'un poids plume qui permet à l'auto de voler littéralement sur la route, d'un virage à l'autre. Pas étonnant qu'elle ait établi un palmarès aussi fourni.



HORS-SERIE

LANCIA APPIA

L'énorme filtre joue également un rôle de "tranquillisateur" pour l'air admis dans le carburateur.



pour y pénétrer. La bosse que je me suis faite (rien à voir avec celles qui existent sur les premiers exemplaires de l'Appia Zagato) me l'a rappelé pendant plusieurs jours. Ce coupé-là, c'est le bon. Méchamment. Je ne savais pas que les bassets pouvaient être aussi agressifs... ■

mes remerciements à Loris Chioetto et à l'amicale Registro Appia pour nous avoir mis en contact avec un collectionneur aussi passionné et compétent que Mario Capretti.

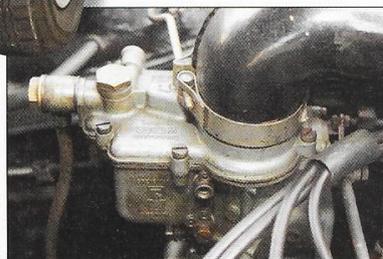


200 exemplaires seulement ont été construits sur cette base à empattement raccourci et motorisation plus sauvage. Ils étaient vendus à un prix si élevé qu'on pouvait, en échange, s'offrir un F3 dans la banlieue de Turin !



Le célèbre réservoir de liquide hydraulique pour les amortisseurs à colonne typiques des Lancia depuis la Lambda.

Un seul carburateur, mais un double corps Weber de 36.



Passport technique Lancia Appia Sport

▼ Moteur

Type Lancia 814.00. 4 cylindres en V ouvert de 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 cm³ ■ **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 ■ **Alimentation** : 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^{re} : 4,10 - 2^e : 2,38 - 3^e : 1,53 - 4^e : 1 - MAR : 5,85 ■ **Rapport de pont** : 3,90.

▼ Structure

Caisse mono-coque autoporteuse, carrosserie en aluminium ■ **Suspensions AV** : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Suspension AR** : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux, amortisseurs hydrauliques réglables

■ **Freins** : à tambours (diamètre 230 mm), commande hydraulique ■ **Direction** : à vis et secteur ■ **Diamètre de braquage** : 9,9 m ■ **Jantes** : en acier, 4 1/2x14" ■ **Pneumatiques** : 155-14 X ■ **Dimensions** : 3,999 x 1,490 x 1,230 m ■ **Voies AV/AR** : 1,180/1,182 m ■ **Garde au sol** : 0,100 m ■ **Empattement** : 2,350 m ■ **Poids** : 820 kg à vide, 980 kg à pleine charge ■ **Capacité réservoir** : 38 l.

▼ **Performances**
Vitesse maxi : +160 km/h

■ **Accélération 0-1.000 m** : 38" ■ **Consommation** : 7,1 l/100 km.

▼ **Exemplaires produits Lancia Appia Sport (1961-1963)** : 200. Total des Appia Zagato (Gran Turismo, GT, GTs, GTE et Sport, 1957-1963) : 721. Total des Appia hors-série (1957-1962, tous carrossiers confondus, à la seule exception des utilitaires réalisés directement chez Lancia) : 3.884, dont 477 deux portes Lusso Vignale et 300 breaks Viotti (voir *Gazoline* 170).