

REDECOUVERTE

LANCIA APPIA 2<sup>e</sup> SERIE



La plus **belle**  
pour aller se **b**



L'Appia en plein freinage ! On a l'impression que c'est brutal. Il n'en est rien, et les tambours sont assez sujets au fading. Mais après tout, ce n'est pas ce qu'on demande en priorité à cette auto, compagne idéale pour des balades bucoliques.

*Cette petite Lancia a vécu à l'ombre de sa grande sœur, l'Aurelia. Aujourd'hui encore, elle souffre de n'être perçue que comme une réduction de son aînée. Elle est pourtant bien plus que cela, et même si son moteur manque de couple, elle offre un raffinement de très haut niveau et un comportement routier digne de son rang. Surtout dans cette deuxième série, considérée par tous les amateurs comme la plus aboutie, esthétiquement et techniquement.*

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress

# alader

## REDECOUVERTE

### LANCIA APPIA 2<sup>e</sup> SERIE

Chez moi, il n'y a jamais eu de Lancia. Mon père a possédé deux Fiat et une Simca, mon grand-père trois Fiat. J'ai moi-même débuté ma carrière d'automobiliste avec une Fiat Panda. Mais j'ai toujours eu un faible pour l'Appia. La deuxième série. Sans doute parce que, alors que j'avais sept ou huit ans (c'était au milieu des années 70), j'en voyais régulièrement passer une conduite par un couple de personnes âgées. Elle s'insérait avec brio au milieu des Fulvia, Giulia, Fiat 124 et 127 ou Opel Kadett qui, loin de la démoder, la rendaient fascinante. Sa calandre, ses portes armoires, ses rondeurs, le bruit de sa mécanique paresseuse, tout me plaisait. Au grand désespoir de mes camarades qui me traitaient d'inculte, eux qui se pâmaient devant les Alfa ou Ferrari. Devenu adulte et ayant appris à préférer les anciennes aux modernes pour des tas d'autres

raisons, l'émotion reste intacte dès que j'aperçois cette deuxième série qui a conservé la façade AV et la partie médiane de la première née en 1953, mais a adopté l'AR de la troisième apparue au printemps 1959. C'est à mon sens la plus jolie, la plus désirable, mais il y a belle lurette que je ne suis plus objectif quand je parle de cette voiture. Pour vous dire à quel point ça tient désormais de l'obsessionnel, j'ai toujours refusé de réaliser un essai d'Appia deuxième série pour *Gazoline* parce que je voulais d'abord m'en acheter une afin de vous présenter la mienne. Pas une autre. Seulement voilà, lorsque Roberto Calandriello m'a montré la sienne, m'en confiant même les clés, je n'ai pas su refuser. Et j'ai bien fait.

Face à ce bel objet de mon désir le plus fou, j'ai approché ma main de la poignée pour ouvrir la porte, gorge nouée. Son simple contact m'a donné des

#### Les détails sont si soignés que la porte se ferme tout en douceur

frissons, mais je me suis secoué pour faire le premier test qui vous vient à l'esprit face à cette voiture : provoquer le "clang" de la portière, pas en la claquant, simplement en la poussant gentiment, sans forcer. La précision et la cinématique sont telles qu'une simple pression suffit à assurer le verrouillage. Ce n'est pas qu'une légende. Je l'ai une nouvelle fois vérifié. Ce qu'aurait dû faire Paolo Cantarella avant de présenter la Kappa en 1994, alors qu'il était directeur général de Fiat Auto. Devant la presse réunie, il avait prétendu que la nouvelle venue était la première Lancia à fermer avec autant de douceur. Faux. C'était

l'Appia. Et ce n'était pas évident, car les portes sont antagonistes et il n'y a pas de pied milieu, juste des pions pour le centrage et l'enclenchement.

Monter à bord est effectivement simplifié par cette disposition. A la fois pour les passagers AR et pour le conducteur. Ici, pas de sièges séparés à l'AV, mais une banquette censée accueillir trois personnes. Une pure vue de l'esprit pour ce qui était alors un clin d'œil aux américaines qui, elles, avaient bien plus d'embonpoint pour justifier ce choix. Cela dit, ça participe à l'ambiance chaleureuse d'un habitacle revêtu de ce tissu de laine magique, le *panno Lancia*, chaud l'hiver, frais l'été. Lorsqu'on est plutôt grand, c'est un peu plus ennuyeux, parce qu'il devient difficile de trouver une bonne position de conduite. Et je ne parle pas de ceux qui têtent un peu trop souvent de la petite mousse et ont développé un airbag naturel qui va forcément entrer en contact avec le volant au généreux diamètre. Par chance, je ne cumule aucun de ces deux handicaps...



L'ouverture des portes antagonistes et l'absence de pied milieu permettent un accès royal à l'habitacle.

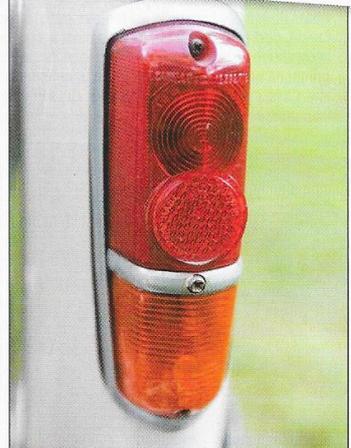


L'Appia deuxième série est une véritable tricorps, avec une malle AR parfaitement dessinée qui a permis l'allongement de la voiture et un meilleur équilibre des lignes.



La deuxième série reçoit des clignotants rectangulaires et des pare-chocs en acier.

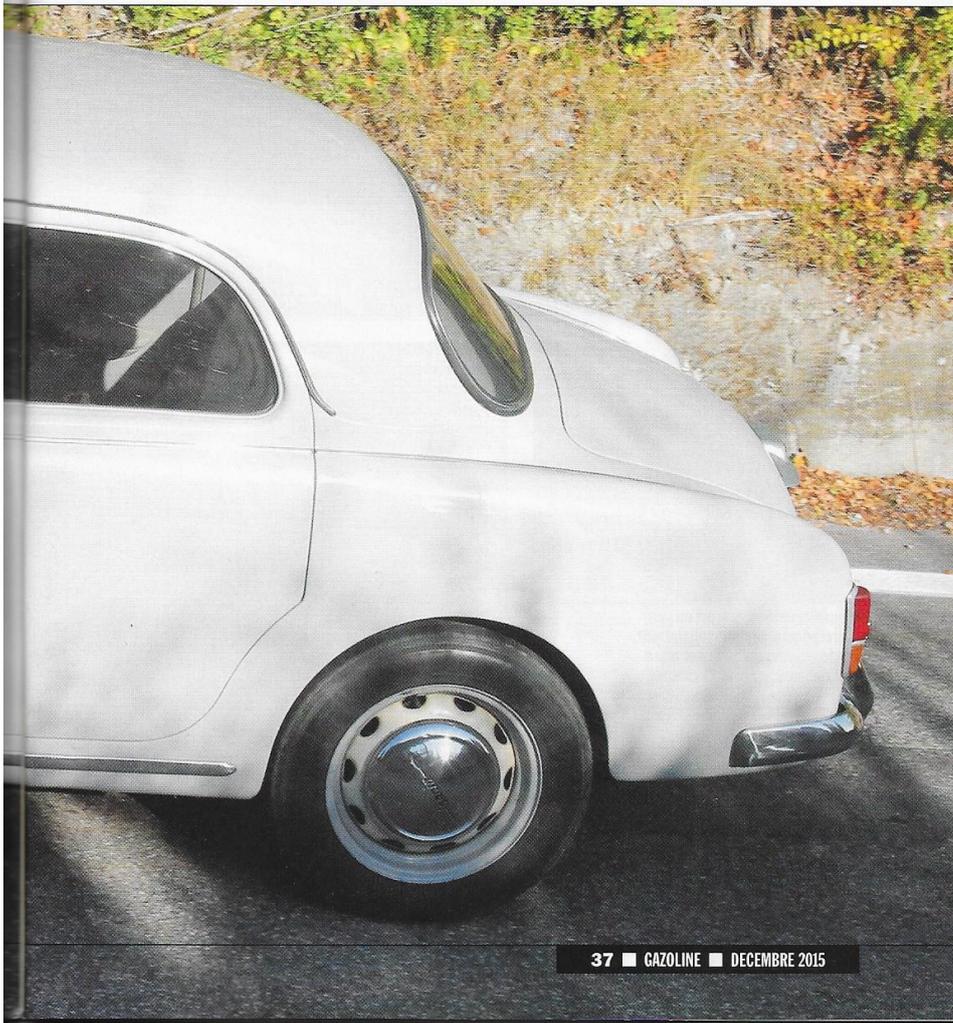
C'est la dernière fois qu'une Lancia arborera une calandre verticale.



Les feux AR Carello ont été repris sur la troisième génération.



Les pions de centrage et de verrouillage des portes.



## REDECOUVERTE

## LANCIA APPIA 2<sup>e</sup> SERIE

Roberto Calandriello et  
sa Lancia Appia 2<sup>e</sup> série 1958

### “Je reviens toujours vers elle”

Dans la famille de Roberto Calandriello, dentiste de Bologne âgé de 49 ans, Lancia est quasiment une religion. « Mon père a eu une Appia deuxième série, mais je suis né trop tard pour la connaître, en dehors d'un film amateur en 8 mm. Il l'avait déjà remplacée par une Flavia. » Pas étonnant qu'il ait mis ses pas dans ceux de ses parents, se constituant rapidement une jolie collection d'anciennes Lancia, dont cette Appia découverte chez le mécanicien à qui il confie ses autos. « Je n'ai pas hésité une seconde, et j'ai suivi la trace de son premier propriétaire qui avait vendu l'auto à mon ami bien des années auparavant, lequel, d'ailleurs, en avait totalement oublié l'existence, car elle se trouvait au fond d'un hangar mal éclairé. Bref, j'ai fini par remonter la piste et j'ai rencontré Giorgio Verdi. L'homme était âgé, mais sa mémoire était parfaite. Je lui ai même laissé le volant de l'Appia que j'avais, entre-temps, restaurée. Il était né en 1928 et c'est son père qui lui avait offert l'auto pour faciliter ses déplacements. Entre 1958 et 1965, il l'utilisait pour se rendre à Bâle et revenir à Rome, plusieurs fois par mois. 2.000 km à chaque fois. En 1966, il s'est installé à Bologne et a continué à utiliser l'Appia comme voiture de tous les jours. En 1983, il a remplacé son moteur, rincé comme on l'imagine mais, suite à un problème de boîte de vitesses, il a décidé de la ranger avant de s'en séparer un quart de siècle plus tard... Le plus étonnant, c'est qu'elle était encore en très bon état. J'ai réparé la boîte, refait les freins qui étaient bloqués et traité les rares points de rouille que j'ai pu rencontrer, notamment dans la partie basse de l'encadrement des portes. Aujourd'hui, la voiture a un peu moins de 240.000 km et elle est toujours prête à partir. De mes sept Lancia, c'est la moins puissante mais aussi ma préférée, parce que je la considère un peu comme une référence. Quand tu la quittes pour grimper à bord d'une autre auto, tu n'as qu'une envie : retourner vers elle. Ça ne s'explique pas, c'est comme ça ! » Et je le comprends... ■



C'est la dernière fois que l'on verra une Lancia afficher une bouille aussi rondouillarde. Dommage, ça lui va si bien.



Chacune des portes est équipée d'une poche aumônière.

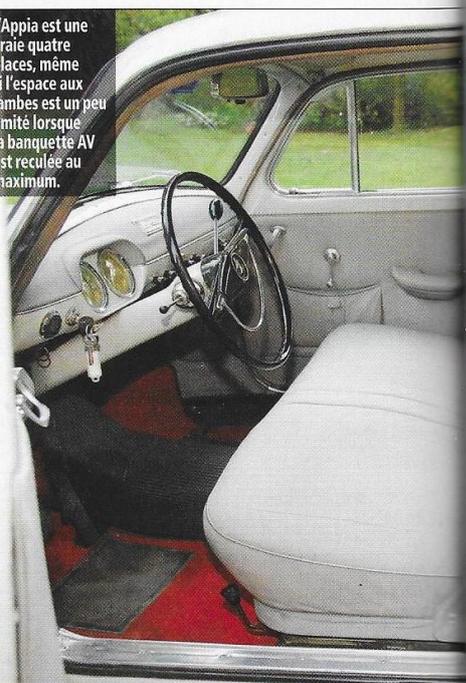


La planche de bord deuxième génération est un peu plus moderne que la précédente. Le volant également, qui s'orne d'un joli cerclé-avertisseur en lieu et place de la commande de klaxon incorporée aux branches.



Aux côtés du petit cendrier, le contact-démarrage.

L'Appia est une vraie quatre places, même si l'espace aux jambes est un peu limité lorsque la banquette AV est reculée au maximum.





Les espaces de rangement ne manquent pas pour compenser la petite taille de la boîte à gants. On en trouve même de généreux sur les passages de roues AV.

Face à moi, d'aucuns vous diront leur tristesse de découvrir une planche de bord aussi peu démonstrative. Elle est rationnelle, couverte d'un revêtement antireflet dont la teinte est assortie à celle de la carrosserie, et l'instrumentation est rassemblée sous une visière, faisant cette fois appel à deux cadrans ronds un peu plus satisfaisants que l'unique demi-lune de la première série. Mais pas beaucoup plus glamour. À gauche, un combiné regroupe la température d'eau, la jauge à essence, la pression d'huile et le répéteur de clignotants. À droite, le tachymètre à double totalisateur reçoit les témoins de feux de route et de charge. Tous très lisibles, ce qui n'était pas le cas sur les Appia antérieures. Devant le passager, une minuscule boîte à gants permet de ranger son briquet, guère plus. Heureusement, les passages de roues et les portières sont équipés de porte-cartes bien pratiques.

La voiture de Roberto est un millésime 1958. À ce titre, elle a eu droit à quelques améliorations par rapport au modèle sorti dès mars 1956 : deux petits cendriers au lieu d'un, l'emplacement central permettant le montage de la radio ou d'un panneau portant l'inscription Lancia, la température d'eau évoquée précédemment et des accoudoirs sur les portières AR. Dans le coffre à bagages, le volume a légèrement été diminué par le déplacement de la goulotte de remplissage et celui de la roue de secours, implantée à la verticale côté gauche et non plus à droite. Extérieurement, la deuxième série diffère de la première par sa partie AR qui permet une augmentation de la longueur totale de quelque 14 cm (l'habitacle n'en profite pas vraiment, l'empattement ne gagnant que 3 minuscules centimètres et la hauteur ayant été abaissée de 1,5 cm). Cette poupe marque encore plus nettement une ligne résolument tricorps, les amorces d'ailerons lui donnant un peu plus d'agressivité et de personnalité avec des feux à la verticale après le très élégant arrondi qui suit la courbe de la malle. À l'AV, les clignotants sont désormais rectangulaires et non plus ronds, et les pare-chocs ne sont plus en aluminium mais en acier. Ça coûte moins cher à fabriquer et c'est plus costaud.

Côté mécanique, les évolutions sont tout aussi majeures. Antonio Fessia vient de succéder à Vittorio Jano à la direction technique de Borgo San Paolo, et il laisse immédiatement son

empreinte en dotant le moteur d'une nouvelle culasse modifiant très sensiblement la disposition des soupapes et des culbuteurs. L'embellage est, lui, monté sur coussinets minces, les pistons sont différents pour participer à l'augmentation du rapport volumétrique qui passe de 7,4 à 7,8:1. Ce qui, associé à un carburateur Solex de 32 au lieu de 30, fait gagner près de six chevaux. Les rapports de boîte de vitesses tiennent compte de cette nouvelle puissance, le carter étant également redessiné et l'embrayage renforcé, le tout pour tirer parti de roues dont le diamètre a été réduit (14 pouces au lieu de 15). Ajoutons à cela un démarreur électrique et non plus à câble et vous comprendrez qu'il est impossible de pratiquer le moindre échange standard entre Appia première et deuxième série. Au bénéfice de la fiabilité, comme l'a démontré le mensuel *Quattroruote* qui, en 1958, colle 161.000 km à un

### L'Appia deuxième série emprunte l'AV à sa devancière et offrira son AR à la suivante

modèle acheté en concession de manière anonyme et termine ce test par un voyage Milan-Moscou et retour d'une seule traite. Sans le moindre problème ! Cet exemplaire existe toujours. Il est pieusement conservé dans la Collezione Storica Lancia, un musée qui ne se visite que sur invitation et se trouve dans la banlieue de Turin. Je vais à mon tour prendre le volant d'une Appia pour un essai, mais bien plus bref malheureusement. Un tour de clé pour la mise en route et la magie opère quasi instantanément, la sonorité du V-4 très étroit étant à nulle autre pareille. Comme un code génétique. Sourd, sombre, avec un ralenti dont on a l'impression qu'il est toujours trop rapide. Je passe la première pour apprécier la maniabilité d'un levier qui commande, du bout des doigts, les passages de rapports. « Comme dans du beurre ! » Le grand volant facilite les manœuvres et la direction s'avère finalement assez précise. Le boîtier doit être bien réglé. Ça tombe bien, nous quittons Bologne pour nous engager dans la campagne vallonnée,

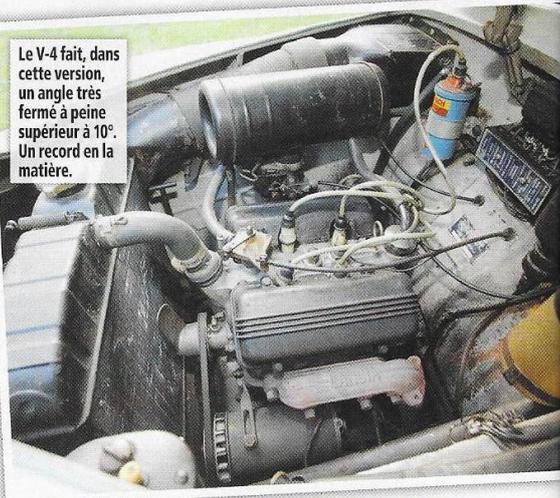
tout entière faite de montées, de descentes et de successions de virages. Un terrain de jeux parfait pour l'Appia qui, disons-le tout de suite, n'a rien, mais vraiment rien d'une sportive. Ses remarquables suspensions réglables sont ici tarées pour que les irrégularités de la route s'effacent d'elles-mêmes. C'est donc très souple. Et le moteur manque singulièrement de couple pour avaler les bosses. Je suis régulièrement contraint de "tomber" la deux, voire d'achever la montée en première lorsque la pente est trop sévère, ce qui n'est pas évident, car elle n'est pas synchronisée. J'ai bien du mal, dans

### Avec elle, pas de conduite sportive, tout doit se faire en douceur

ces conditions, à tenter d'envoyer du bois. Une fois, une seule, j'ai senti l'auto sous-vireuse. Mais le virage était gravillonné et les gommes de Roberto ne sont plus très fraîches. Aux allures qu'impose sa mécanique, l'Appia est donc rarement piègeuse et elle profite d'un châssis bien équilibré pour se faufiler à un rythme de sénateur dans la circulation

moderne. Sans rougir, mais sans faire d'éclats non plus parce que les freins ont la réputation, plutôt justifiée si j'en crois Roberto, de ne pas être très endurants ni particulièrement faciles à équilibrer, voire même à doser. Ce qui pousse à relever le pied pour "cruiser" très tranquillement à 70-80 km/h sur les petites départementales que nous empruntons, coude à la portière. Je vous l'avoue sans honte, cela suffit amplement à mon bonheur. Parfois, le mieux est l'ennemi du bien, et j'aime ce côté lymphatique qui vous impose de prendre son temps pour bien faire les choses. Lorsque j'ai rendu les clés, ma religion était faite. 40 ans après avoir croisé le regard d'une Appia, il me faut passer à l'acte. J'ai longuement attendu car je me trouvais toujours de mauvaises excuses pour retarder le moment fatidique. La peur d'être déçu, peut-être. Le fait de prendre en main l'Appia de Roberto a, tout au contraire, renforcé mon sentiment. Depuis, j'épluche les petites annonces. Les offres sont rares mais un jour prochain, très prochain j'espère, je l'aurai ma deuxième série ! ■

Le V-4 fait, dans cette version, un angle très fermé à peine supérieur à 10°. Un record en la matière.



Sous le regard de la Madonna

- **Lancia Appia 1<sup>re</sup> série :** Sous le regard de la Madonna [Gazoline 128].
- **Lancia Appia Coupé Pinin Farina :** Un coupé hors normes [Gazoline 158].
- **Lancia Appia Giardinetta Viotti :** Une Lancia en bleu

### LIRE AUSSI

- de chauffe [Gazoline 170].
- **Lancia Appia Sport :** Sportive avant tout [Gazoline 182].
- **Lancia Appia Convertible :** L'ivresse de la Dolce Vita [Gazoline 189].
- **Lancia Appia Lusso :** Les déboires d'une élégante [Gazoline 207].
- **Lancia Appia Camioncino :** L'autre via Appia [Gazoline 217].

## Passeport technique Lancia Appia 2<sup>e</sup> série

### MOTEUR

Type Lancia C 10. 4 cylindres en V ouvert de 10°14', disposé longitudinalement à l'AV. Bloc fonte, culasses alliage. Vilebrequin sur deux paliers. Distribution par un arbre à cames latéral par rangée de cylindres commandé par chaîne, poussoirs et culbuteurs, soupapes en tête ■ **Cylindrée :** 1.089 cm<sup>3</sup> ■ **Alésage x course :** 68 x 75 mm ■ **Rapport volumétrique :** 7,21 ■ **Puissance maxi :** 43,5 ch à 4.800 tr/mn ■ **Couple maxi :** 7,2 mkg à 3.000 tr/mn ■ **Alimentation :** un carburateur simple corps vertical Solex 32 PBIC ■ **Allumage :** par batterie 12 V 48 Ah, bobine et distributeur (bougies A 45 XL) ■ **Refroidissement :** par eau, par radiateur.

### TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports (1<sup>er</sup> non synchronisée) + MAR, levier au volant ■ **Rapports de boîte :** 1<sup>er</sup> : 4,098 - 2<sup>e</sup> : 2,382 - 3<sup>e</sup> : 1,526 - 4<sup>e</sup> : 1 - MAR : 5,854 ■ **Rapport de pont :** 4,222 (couple conique hypoïde 11 x 46).

### STRUCTURE

Caisse monocoque autoporteuse en tôle d'acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Suspension AR :** essieu rigide, ressort à lames semi-elliptiques longitudinales, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Freins :** tambours AV/AR ■ **Dirac-**

**tion :** à vis et secteur ■ **Diamètre de braquage :** 9,8 m ■ **Jantes :** en acier, 4 1/2 x 15" ■ **Pneumatiques :** Michelin ou Pirelli Rolle 155-15 (correspondance moderne : 155 SR 15 62 S) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,010 x 1,485 x 1,405 m ■ **Voies AV/AR :** 1,178/1,182 m ■ **Garde au sol :** 0,140 m ■ **Empattement :** 2,510 m ■ **Poids :** 860 kg à vide, 1.200 kg à pleine charge.

### PERFORMANCES

**Vitesse maxi :** 128 km/h ■ **Consommation :** 8 l.

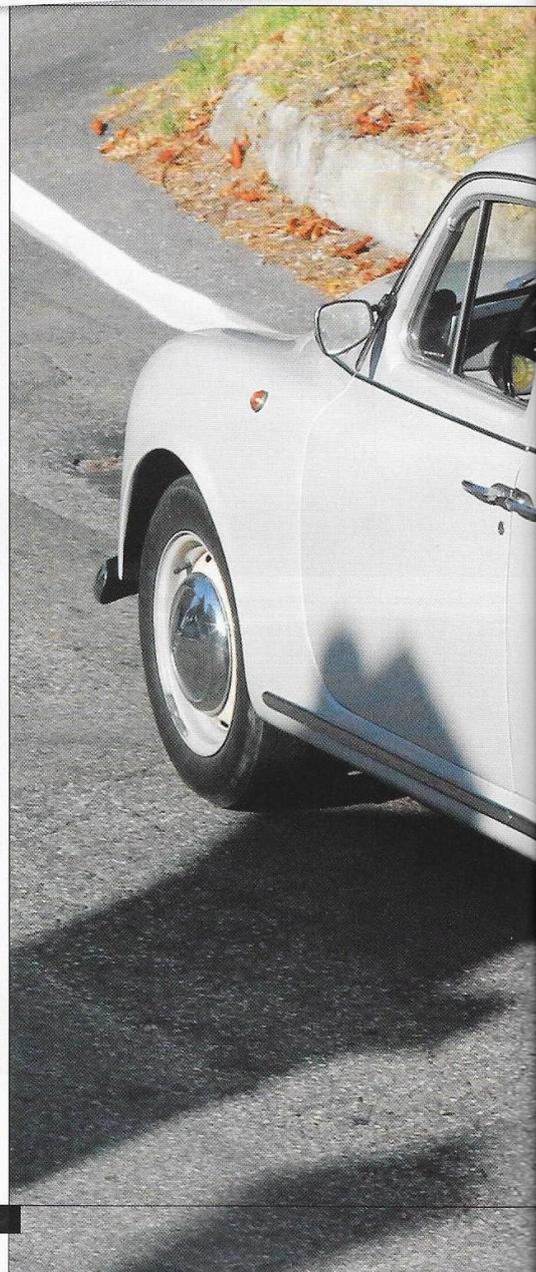
### PRODUCTION

**Mars 1956 - février 1959 :** 22.425 exemplaires, dont 3.180 avec conduite à droite. Total de la série Appia (1953-1963), tous modèles confondus : 98.027 ■ **Teintes :** gris clair, gris camping, gris foncé, vert clair, bleu pastel et bleu moyen.

### COTATION

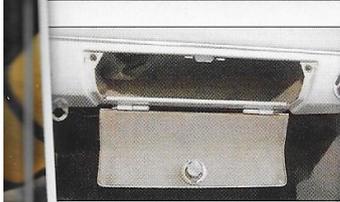
La seule Appia courtisée par les collectionneurs est la Zagato qui se négocie entre 50.000 et 75.000 euros.

Mais la berline commence tranquillement à se faire une place au soleil. Comptez entre 8.000 et 10.000 euros pour une première ou une deuxième série, contre seulement 6.000 à 9.000 euros pour la troisième série. La progression est cependant assez nette, la cote prenant actuellement 3,5 % par an [Source : Ruoteclassiche].

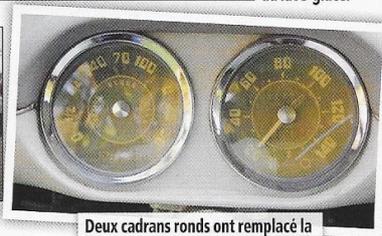




Au centre, les commandes des feux, de l'éclairage du tableau, du ventilateur de chauffage, des essuie-glaces et du lave-glace.



Le moins que l'on puisse dire, c'est que la boîte à gants est étroite ! Une véritable meurtrière !



Deux cadrans ronds ont remplacé la demi-lune de l'Appia première série.



Le coffre abrite la roue de secours qui a migré sur le côté gauche.



La poupe a été revisitée pour cette deuxième série, intégrant notamment de petits ailerons encadrant une plus imposante porte de malle.