

UTILITAIRE *Lancia Appia Ambulanza*

Lancia Appia Ambulanza
**L'ITALIENNE EN
BLOUSE BLANCHE**

Même lorsqu'il s'agit de produire une ambulance, Lancia ne renonce jamais à son standing. La preuve avec cette jolie Appia Ambulanza utilisée par un hôpital sicilien entre 1958 et 1972 avant d'être abandonnée, puis scrupuleusement restaurée. Basée sur la fourgonnette maison et aménagée par le carrossier turinois Franco, elle allie côté pratique, image élégante et construction soignée. Montez à bord : au volant, par sur le brancard!

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress



Se lancer sur la route avec l'Appia Ambulanza n'est pas de tout repos. Une raison supplémentaire d'admirer les infirmiers de l'époque.



De nos jours, les constructeurs "d'élite" ou *premium* ont une activité bien différente de ceux d'antan. Hormis Mercedes et Volvo qui ont investi le domaine des poids lourds et des bus, une marque produisant des autos de luxe se consacre exclusivement à cette catégorie. Ce sont les travers de la globalisation qui a imposé une spécialisation des secteurs industriels. Dans les années 50, pour survivre, chacun se diversifiait: Fiat fabriquait des camions, des trains, des bus, des moteurs d'avions, des lave-linge ou des réfrigérateurs, Alfa Romeo des cuisinières à gaz et des camions. Pour sa part, Lancia se "limitait" à construire des bus urbains très appréciés ainsi que des camions, sans négliger non plus les utilitaires plus légers. Les poids lourds étaient alors assem-

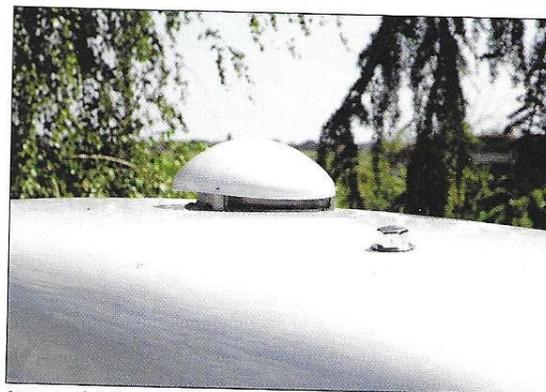
étant donné qu'en 1946, seules 149 649 voitures et quasiment la même quantité de camions (137 260 unités) circulaient [5]. La fabrication de l'Artena ayant cessé en 1943, Lancia mise donc sur l'Ardea, dont une première version utilitaire, l'Ardea 800-550 (800 indique la charge utile en kilos tandis que 550 représente le code usine), était apparue en 1939. Hélas, l'éclatement du conflit en avait limité la production à seulement neuf unités. Après ce faux départ, c'est en 1948 qu'une nouvelle Ardea 800, dotée cette fois du code 650, fait son entrée [6]. Construite par Lancia en collaboration avec le spécialiste des bus Viberti, l'Ardea 800-650 est proposée en fourgon, break vitré, camionnette et ambulance. A partir de 1948, les utilitaires, tout comme l'Ardea berline, disposent d'une boîte à cinq vitesses.

Après la guerre, Lancia réfléchit à remettre des utilitaires en production

blés dans l'usine de Bolzano, les camionnettes et fourgons à Borgo San Paolo, au cœur de Turin, tout comme les voitures.

Au vu des prix des modèles servant de base à ces transformations [1], l'idée d'en tirer des véhicules utilitaires pouvait certes sembler aberrante. Mais au-delà de l'aspect financier, c'est la réputation de solidité des véhicules qui, en 1939, a conduit l'armée italienne à commander à Lancia des variantes camionnette et ambulance de l'Artena [2], une quatre cylindres de 1,9 litre représentant alors le milieu de gamme et se situant entre la compacte Augusta et l'Astura à 8 cylindres [3]. Ces versions de l'Artena, baptisées 441 [4], seront tellement appréciées par la clientèle – essentiellement militaire – à laquelle elles s'adressent que, juste après la guerre, Lancia réfléchira à remettre en production des utilitaires, cette fois mieux adaptés aux besoins et aux possibilités d'un pays en grande difficulté. Démarche pertinente

En avril 1953, l'Appia prend la relève des Ardea, fidèles au poste depuis quatorze ans. Les déclinaisons utilitaires, qui profitent du montage d'un 1 100 cm³ (à la place du 900 cm³), arrivent l'année suivante en trois variantes: fourgon (C80), camionnette (C83) et ambulance (C86) – *autolettiga* en italien un peu ancien. Comme à chaque fois sur les Lancia, l'adjonction du S (Sinistra, gauche en italien) à la suite du code d'identification indique la conduite à gauche. Sans S, c'est une conduite à droite, encore très appréciée par la clientèle de cette marque. Si les utilitaires Ardea sont des berlines auxquelles on a greffé une partie arrière dédiée au chargement, le cas de l'Appia est différent: ici, les ingénieurs de Lancia sont allés plus loin car, pour augmenter la charge utile, les voies ont été élargies, ce qui a contraint à l'adoption de passages de roues beaucoup plus larges tant à l'avant qu'à l'arrière. Alors que la berline Appia n'a eu droit qu'à une boîte à quatre rapports [7], les Appia uti-

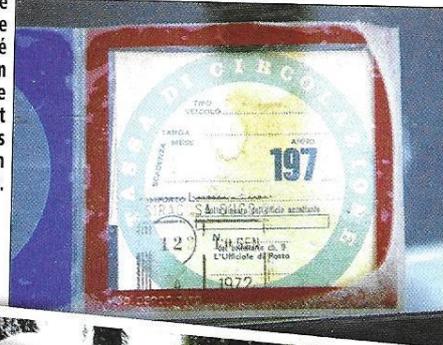


Au centre du toit est situé l'extracteur d'air dédié au compartiment médical; le bouchon chromé représente le bouchon de remplissage de l'évier alimenté par gravité grâce à un réservoir situé sous le pavillon.



Alors que sur les berlines Appia, les pare-chocs intègrent (sur la deuxième série) des bananes et la plaque minéralogique centrale, sur les utilitaires, on retrouve une lame caoutchoutée blanche (comme sur les berlines première série) et une plaque d'immatriculation positionnée à gauche.

La dernière vignette avait été achetée en 1972. Cette Appia n'avait ensuite plus roulé jusqu'en 2018.



Les portes sont parmi les rares éléments que l'ambulance a en commun avec la berline. Les déflecteurs supérieurs et les rétroviseurs sont spécifiques aux utilitaires Appia.

Voies élargies, calandre haute et étroite, grands phares: le museau de l'ambulance a quelque chose d'animal. Cette partie de la voiture trahit l'origine Appia du véhicule.

[1] A titre de comparaison, en 1933, une Augusta berline se vend 16 250 lires alors qu'une Fiat 508 Balilla, d'une classe comparable, ne coûte que 10 800.

[2] L'essai d'une Artena 341 Ministeriale a été publié dans le *Gazoline* 154.

[3] Nous avons essayé une Astura Coupé Pinin Farina de 1938 dans le *Gazoline* 229.

[4] Les codes usine indiquent les générations des Artena: 228 pour les première et deuxième série, 228A et 228C pour la troisième (respectivement à empattement long et court), 341 pour la quatrième série berline/torpédo militaire et 441 pour la quatrième série fourgon/ ambulance.

[5] Source: *Automobile in cifre*, annuaire de l'Anfia (association des constructeurs italiens), 48^e édition, 1998.

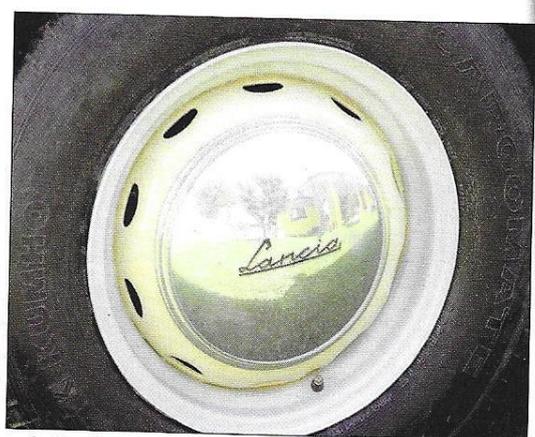
[6] Voir l'essai d'une Ardea Appia Fourgonnette dans le *Gazoline* 239.

[7] Seule la Sport Zagato accueillera, mais en option, une boîte à cinq rapports.

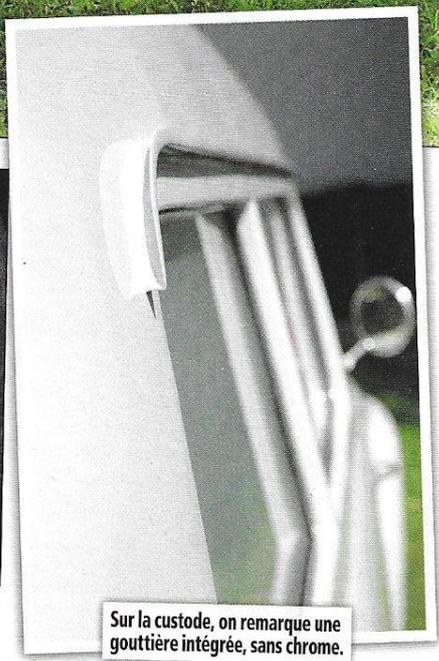
Lancia Appia Ambulanza



Les optiques arrière, strictement d'origine, ne disposent que d'une ampoule pour les feux. C'est pourquoi, en dessous, des répéteurs des clignotants (devenus obligatoires dès 1959, quelques mois après la sortie de ce modèle) ont été ajoutés.



Les jantes, plus grandes que celle des berlines Appia (16 pouces au lieu de 15), sont d'origine Aurelia B12. Les enjoliveurs présentent un lettrage noir et sont communs aux Appia première série.



Sur la custode, on remarque une gouttière intégrée, sans chrome.



Simple mais pas indigente, la contre-porte dispose, en son centre, d'une poche aumônière de bonne capacité.

Pour permettre à l'infirmier de bien travailler, le pavillon est éclairé par deux grands plafonniers. Les portes arrière sont manœuvrables de l'intérieur ; sur l'une d'elle, une fermeture de sécurité a été installée.



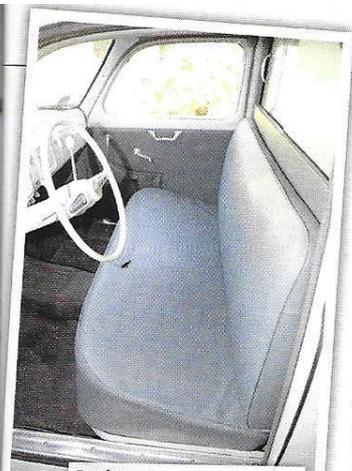
En 1956, avec l'arrivée de la deuxième série, l'Appia berline passe à un nouveau combiné à deux éléments circulaires tandis que les utilitaires restent fidèles au joli bloc des premières Appia en plastique blanc (comme d'ailleurs le volant) du plus bel effet. Celui-ci comprend un tachymètre gradué jusqu'à 130, un manomètre d'huile, une jauge à essence, des témoins dynamo et de réserve et deux compteurs devenus illisibles.



La planche de bord est dans la droite ligne des belles productions des années 50. Dommage que le manque d'espace empêche d'en profiter davantage.



De profil, il est presque impossible de reconnaître une Appia en observant la ligne de cette fourgonnette aménagée en ambulance par la carrosserie Franco. Mais le plus étonnant est qu'à l'époque, on avait réalisé une ambulance sur un fourgon de la longueur d'une Clio moderne !



Peu importe que vous soyez mince, gros, grand ou petit : la banquette est fixe et la seule façon de l'adapter à votre taille est... de s'adapter à elle !

Des 42 exemplaires produits, il n'en reste actuellement que quatre

litaires se voient d'emblée dotées d'une transmission à cinq vitesses de série afin de mieux distribuer le couple et de disposer d'une première ultracourte favorisant les démarrages à pleine charge. Les suspensions avant sont empruntées à l'Aurelia B21 et l'essieu arrière rigide, qui repose sur de très classiques ressorts à lames longitudinales, est spécifique. L'ambulance a un rapport de pont différent de celui du fourgon et de la camionnette, ce qui lui permet de gagner 5 km/h de vitesse maxi (105 km/h contre 100 km/h). Les jantes sont également reprises de l'Aurelia (16 pouces au lieu de 15 sur la berline).

En 1956, la deuxième série de l'Appia gagne un peu de puissance (43,5 ch contre 38) tout en gardant sa cylindrée originale de 1 089 cm³ et, bien entendu, l'architecture à quatre cylindres en V très fermée si chère à Lancia. Les soucis de fiabilité de la première génération, qui souffrait

d'une faiblesse des soupapes d'admission aux queues plus longues et plus fines que celles d'échappement, sont enfin résolus. Si, pour l'occasion, la berline s'offre une carrosserie tricorps, des pare-chocs avec bananes et un tableau de bord entièrement redessiné, fourgonnettes et autres utilitaires se limitent à adopter le moteur dont le gain de couple (7,8 au lieu de 7,2 mkg à 3000 tr/min) s'avère bien utile dans les conditions d'utilisation pour lesquelles ces modèles ont été pensés. Concernant les détails de carrosserie et d'habitacle, pas de changements par rapport aux versions 1954-1955, hormis le montage de répéteurs de clignotants sous les phares (à partir de 1958), ronds au lieu de rectangulaires comme sur la berline. L'ambulance, assemblée par la carrosserie Garavini, tire déjà sa révérence en 1955. Au printemps 1959, l'arrivée de la troisième série de la berline sonne le glas des Appia utili-

taires. Cette famille de véhicules prend alors une forme distincte avec la sortie du Jolly à cabine avancée, plus gros, qui sera fabriqué jusqu'à 1963 uniquement en fourgon tôlé. Pour ceux qui ont besoin de moins d'espace et souhaitent un véhicule plus maniable et confortable, le break Giardinetta, produit par la carrosserie Viotti et intégré à la gamme Lancia, peut être livré en version fourgonnette avec les vitres de custodes tôlées. Très chère, cette auto ne parviendra cependant à séduire qu'une dizaine de clients.

Lorsque l'on s'intéresse aux ambulances proprement dites, on s'aperçoit très vite que la présence de Lancia dans ce domaine est bien plus importante qu'on ne le pense, notamment dans les années 30 à 50 : après quelques transformations sur base Dilambda, pas mal d'anciennes Aprilia ont été modifiées pour être utilisées dans le secteur médical, que ce soit par des artisans ou par Lancia lui-même (il s'agissait alors d'exemplaires uniques, ou presque). En décembre 1952, Monterosa

rhabille, pour la Misericordia di Prato (un équivalent toscan de la Croix-Rouge), une luxueuse Aurelia B51, le carrossier Garavini prépare une petite série d'ambulances militaires sur la base du camion à cabine avancée Beta Z11 et Viberti fait de même en produisant des ambulances civiles sur châssis Z11 ou encore une ambulance militaire Z20, un 4x4 qui prend la dénomination de CL51 (Carro Leggero 1951). Après les compactes Ardea et Appia, pas mal d'ambulances sont aménagées, entre 1959 et 1963, sur la base du Jolly, mais uniquement par des artisans [8]. Dans les années du Super Jolly, l'utilitaire à traction avant dérivé de la Flavia, c'est Boneschi qui le déclina en ambulance. Passée cette période, le manque de modèles adaptés conduira à la disparition de Lancia sur ce marché de niche [9]. Ardea et Appia restent

[8] Source: *Le ambulance italiane* par Alessandro Sanna et Pierfrancesco Mainetti, Fondazione Negri, 2006.

[9] Si l'on excepte quelques autos médicales sur base de monospaces Z (1994-2002) et Phedra (2002-2010).



La vitre qui sépare cabine et espace médical est coulissante et ne peut être ouverte que de l'avant à l'aide de cette poignée.



A côté du brancard sont montés le strapontin pour le médecin et le petit évier. En dessous, on a glissé la roue de secours. La marche facilite l'accès à bord.



Loris Chioetto et la Lancia Appia Ambulanza 1958

“Une ambulance produite sur commande !”

S'il existe une association qui aime faire partager redécouvertes, restaurations, documentation et astuces techniques concernant son modèle fétiche, c'est bien le Club Lancia Appia fondé en 2000. Loris Chioetto, policier âgé de 52 ans habitant Stanghella (Padoue), en est le responsable des archives. « En 2011, raconte-t-il, l'un de nos associés, un médecin sicilien, avait récupéré l'épave d'une ambulance Appia, très pourrie, dont la réfection s'annonçait insensée: la bagnole avait été abandonnée depuis 1972 dans la cour de l'hôpital Trigona (lui aussi désaffecté) à Noto, dans l'extrémité sud de l'île. Elle était recouverte par les mauvaises herbes jusqu'à la ceinture, les roues à moitié enfouies dans le terrain, le moteur bloqué, la rouille n'ayant pas épargné un seul millimètre de tôles. » Pourtant, l'ami ne se laisse pas décourager car il connaît bien l'histoire de ce modèle, son père (lui aussi médecin) ayant travaillé à l'époque dans cette clinique-là. En 1958, le directeur financier de l'hôpital va à la concession Lancia de Syracuse pour passer commande d'une ambulance Appia. Le concessionnaire lui déclare que, malheureusement, il ne peut pas répondre favorablement à sa demande car la voiture n'est plus livrable depuis trois ans. Imperturbable, le client lui réplique: « Ça n'est pas mon problème », laisse sur la table un énorme acompte et exige qu'on le rappelle dès que le véhicule sera prêt. Embarrassé, le concessionnaire téléphone à la direction commerciale de Lancia, à Turin, en expliquant la

situation. Borgo San Paolo appelle Garavini, son sous-traitant pour les ce type de carrosseries, mais celui-ci n'a pas le temps de fabriquer une ambulance car il a d'autres projets sur le feu. Lancia s'adresse alors à la carrosserie Franco qui accepte de transformer une Appia Furgoncino en utilisant le même aménagement intérieur que celui des ambulances produites auparavant par Garavini. Cette curieuse genèse fait de "notre" Appia non seulement la seule ambulance à accueillir le moteur de la deuxième série, mais également la seule qui ait adopté, comme code d'identification, le 080 des fourgonnettes et non le 086 réservé aux ambulances "usine". Construite le 28 juillet 1958 et mise en route le 20 septembre suivant, elle a servi l'hôpital durant quatorze ans, comme en témoigne la dernière vignette achetée, celle de 1972, encore collée sur le pare-brise. La restauration totale, qui a nécessité sept ans de travaux, est entièrement l'œuvre d'artisans siciliens, le propriétaire ayant quant à lui déniché les équipements médicaux de l'époque. Une fois la réfection achevée, la voiture est longtemps restée sous la gestion directe de l'amicale qui l'a exposée sur le Salon de Padoue et s'est chargée des tracasseries administratives liées à la carte grise collection (un processus plus compliqué en Italie qu'en France). C'est donc à Padoue que nous l'avons essayée. L'impossibilité d'organiser un rendez-vous avec le "vrai" propriétaire, qui vit à 1400 km et s'avère très pris par son travail, explique pourquoi Loris nous a assistés durant le reportage. ■

Passeport technique Lancia Appia Ambulanza

MOTEUR

Type Lancia C 10. 4 cylindres en V ouvert de 10°14', disposé longitudinalement à l'avant. 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** : 7,2 : 1 ■ **Puissance maxi** : 43,5 ch à 4 800 tr/mn ■ **Couple maxi** : 7,8 mkg à 3 000 tr/mn ■ **Alimentation** : un carburateur monocorps vertical Solex 32 PBIC ■ **Allumage** : par batterie 12 V 48 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement** : liquide, par radiateur.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage** : mono-disque à sec ■ **Boîte de vitesses** : 5 rapports (1^{er} non synchronisée) + MAR, levier au volant ■ **Rapports de boîte** : 1^{er} : 3,912 - 2^e : 2,175 - 3^e : 1,417 - 4^e : 1 - 5^e : 0,859 - MAR : 5,589 ■ **Rapport de pont** : 6,571 : 1 (couple conique hypoidé : 7 x 46).

STRUCTURE

Fourgonnette 2 portes + 2 à battant à l'AR, 2 places en cabine, caisse monocoque autoporteuse en tôles d'acier ■ **Suspensions AV** : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Suspension AR** : essieu rigide, ressort à lames semi-elliptiques longitudinal, amortisseurs

hydrauliques réglables ■ **Freins** : tambours AV/AR (diamètre 230 mm) ■ **Direction** : à vis et secteur ■ **Diamètre de braquage** : 10,40 m ■ **Jantes** : en acier, 4 1/2x16" ■ **Pneumatiques** : 6.00-16 T ■ **Dimensions (L x l x h)** : 4,064 x 1,582 x 1,715 m ■ **Voies AV/AR** : 1,285/1,358 m ■ **Empattement** : 2,560 m ■ **Poids** : 1 220 kg à vide.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 105 km/h ■ **Consommation** : 9,7 l/100 km.

PRODUCTION

1954 - 1955 : 41 exemplaires Lancia Appia Autolettiga, dont 22 C86 (conduite à droite) et 19 C86S (S pour Sinistra, conduite à gauche), auxquels s'ajoute celui de cet essai qui est un châssis C80S (fourgonnette conduite à gauche) transformé en ambulance. **Lancia Appia Furgoncino (1954-1959)** : 2 950 exemplaires. **Total des Appia (1953-1963) toutes séries, carrosseries et moteurs confondus** : 98 027 exemplaires.

COTATION

❓ Déterminer le prix d'un modèle très rare et en même temps peu recherché en collection comme une ambulance est vraiment une opération délicate. Il faut compter environ 25 000 euros, sachant qu'en cas de réfection intégrale, vous doublerez largement cette somme...



La première, ultracourte, permet de prendre un élan décent

donc les seules ambulances que la marque a officiellement incluses dans son catalogue. Des 42 exemplaires assemblés, il n'en reste actuellement que quatre : celui que vous admirez dans ces pages, un autre abrité chez un collectionneur privé, un troisième au musée de la Misericordia de Prato (*Gazoline* 148) et une ambulance militaire exposée au musée de la Motorisation militaire de la Cecchignola, près de Rome.

Je n'avais jamais grimpé dans une ambulance. Par chance, à l'arrière non plus. J'ai été étonné du peu d'espace disponible à bord. Les efforts pour exploiter au maximum le compartiment arrière ont poussé les ingénieurs de Lancia à grandement limiter l'habitabilité de la cabine. S'il est vrai qu'une ambulance est pensée pour des trajets courts, on se sent vraiment peu à l'aise à son volant à cause d'une banquette non réglable. C'est dommage, car l'aménagement intérieur est agréable et on aimerait disposer de quelques centimètres de plus au niveau des jambes afin de profiter confortablement d'un tableau de bord très typé années 50 aux commandes bien

rangées et intuitives. Et peu importe si la visibilité ne fait pas partie des atouts de cette auto : chaque fois qu'un véhicule de ce type arrive, il y a des gens qui l'attendent, donc l'assistance dans les manœuvres est assurée.

Une ambulance parcourt certes des distances limitées, mais elle doit le faire le plus vite possible. Conduire rapidement un fourgon né pour une autre mission – transporter des marchandises en toute tranquillité – n'est pas simple. Et la piètre qualité des pneus – très secs – de notre exemplaire n'arrange pas les choses. Pourtant, dès les premiers tours de roues, elle s'avère prometteuse : un moteur à la sonorité pleine, une pédale d'embrayage à la course précise et, surtout, une boîte à la première ultracourte permettant de prendre un élan décent. Mais une fois la deuxième enclenchée, tout change : dominé par le poids, le petit quatre cylindres semble s'éteindre et a du mal à maintenir une allure cohérente avec les besoins de rapidité du véhicule. La direction est très floue et on se croirait dans un film des années 50, lorsque les

acteurs faisaient semblant de conduire en déplaçant sans cesse le volant de gauche à droite. Sauf que là, ce n'est pas de la fiction ! Aux commandes

de cette Appia, je me concentre tellement à maintenir le cap en ligne droite que les autres traits de caractère de l'auto passent au second plan. Je note juste que l'amortissement est souple (déjà que le passager arrière a des ennuis, mieux vaut ne pas lui en causer davantage avec des ressorts trop rigides !). Tout en réfléchissant à ce détail, je regarde le tachymètre, sûr de frôler les 70 km/h. A ma grande surprise, je me rends compte que je ne suis qu'à 50. Ce qui confirme qu'en cinquième, la voiture roule sans soucis à faible vitesse... mais qu'atteindre les 90 km/h est un véritable défi ! Respect à ceux qui, jadis, sont allés chercher des blessés ou des personnes gravement malades et ont pris des risques pour les sauver. Cet essai nous offre l'occasion d'exprimer notre gratitude envers les infirmiers et médecins du temps passé. Chapeau ! ■



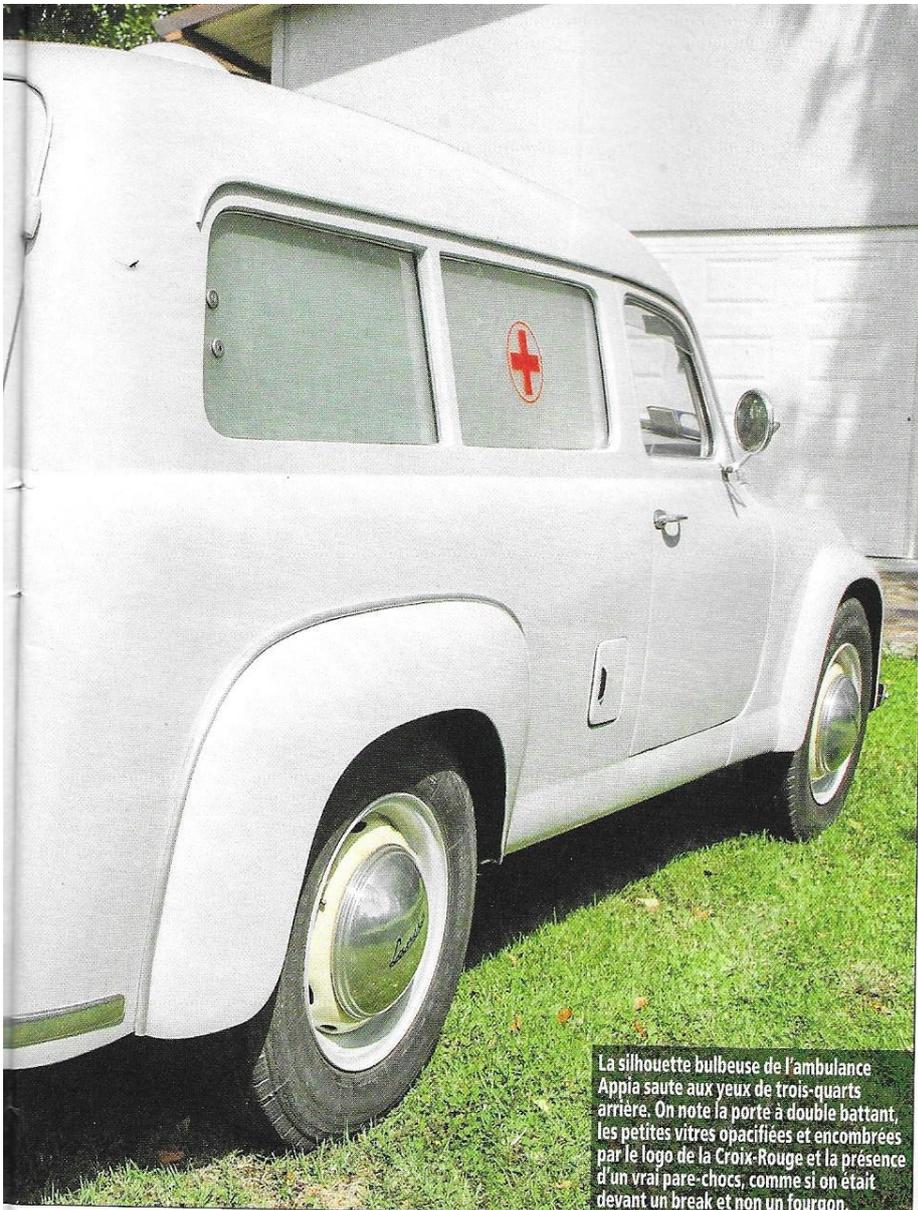
Gros plan sur le ressort de lames AR. L'essieu, renforcé, est spécifique aux utilitaires Appia. L'échappement est maintenu par deux ressorts hélicoïdaux qui absorbent les vibrations, notamment au démarrage. La queue de carpe chromée est fixée par un simple collier.



Le soin du détail est poussé jusqu'à marquer LANCIA sur un collecteur...



Le carburateur Solex est surmonté d'un filtre à air dont les extrémités sont joliment arrondies.

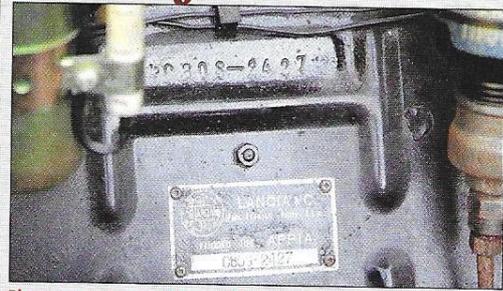


La silhouette bulbeuse de l'ambulance Appia saute aux yeux de trois-quarts arrière. On note la porte à double battant, les petites vitres opacifiées et encombrées par le logo de la Croix-Rouge et la présence d'un vrai pare-chocs, comme si on était devant un break et non un fourgon.

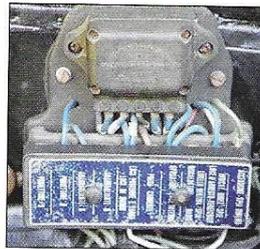


Le petit V4 des Appia, court et étroit, est spectaculaire. Devant le radiateur, on remarque la présence du ressort qui commande les volets thermostatiques permettant de doser l'air qui passe à travers les faisceaux. Le filtre à air (tout comme le carburateur) n'est pas situé au centre du V, très serré, mais décalé vers la droite (à gauche sur la photo).

Identification



Plaque constructeur et frappe à froid : sur l'auvent, au centre.



Identifier les fusibles depuis le couvercle de leur boîte sans avoir besoin de contrôler la notice d'entretien est bien pratique !



Sur la côte gauche, on trouve le réservoir hydraulique des amortisseurs, un élément typique des Appia et Aurelia.



Sur la face intérieure du capot moteur sont apposés deux autocollants bardés de préconisations sur l'entretien et l'utilisation écrites en italien, français, anglais et allemand.

LIRE AUSSI

- **Lancia Appia 2^e série:** La plus belle pour aller se balader [Gazoline 228].
- **Lancia Appia Camioncino:** L'autre via Appia [Gazoline 217].
- **Lancia Appia Lusso Vignale:** Les déboires d'une élégante [Gazoline 207].
- **Lancia Jolly:** Plus Jolly que Jumper! [Gazoline 197].
- **Lancia Appia Convertibile Vignale:** L'ivresse de la Dolce Vita [Gazoline 189].
- **Lancia Appia Sport Zagato:** Sportive avant tout [Gazoline 182].
- **Lancia Appia Giardinetta Viotti:** Une Lancia en bleu de chauffe [Gazoline 170].
- **Lancia Appia Coupé Pininfarina:** Un coupé hors normes [Gazoline 158].
- **Lancia Appia 1^{re} série:** Sous le regard de la Madonna [Gazoline 128].

