

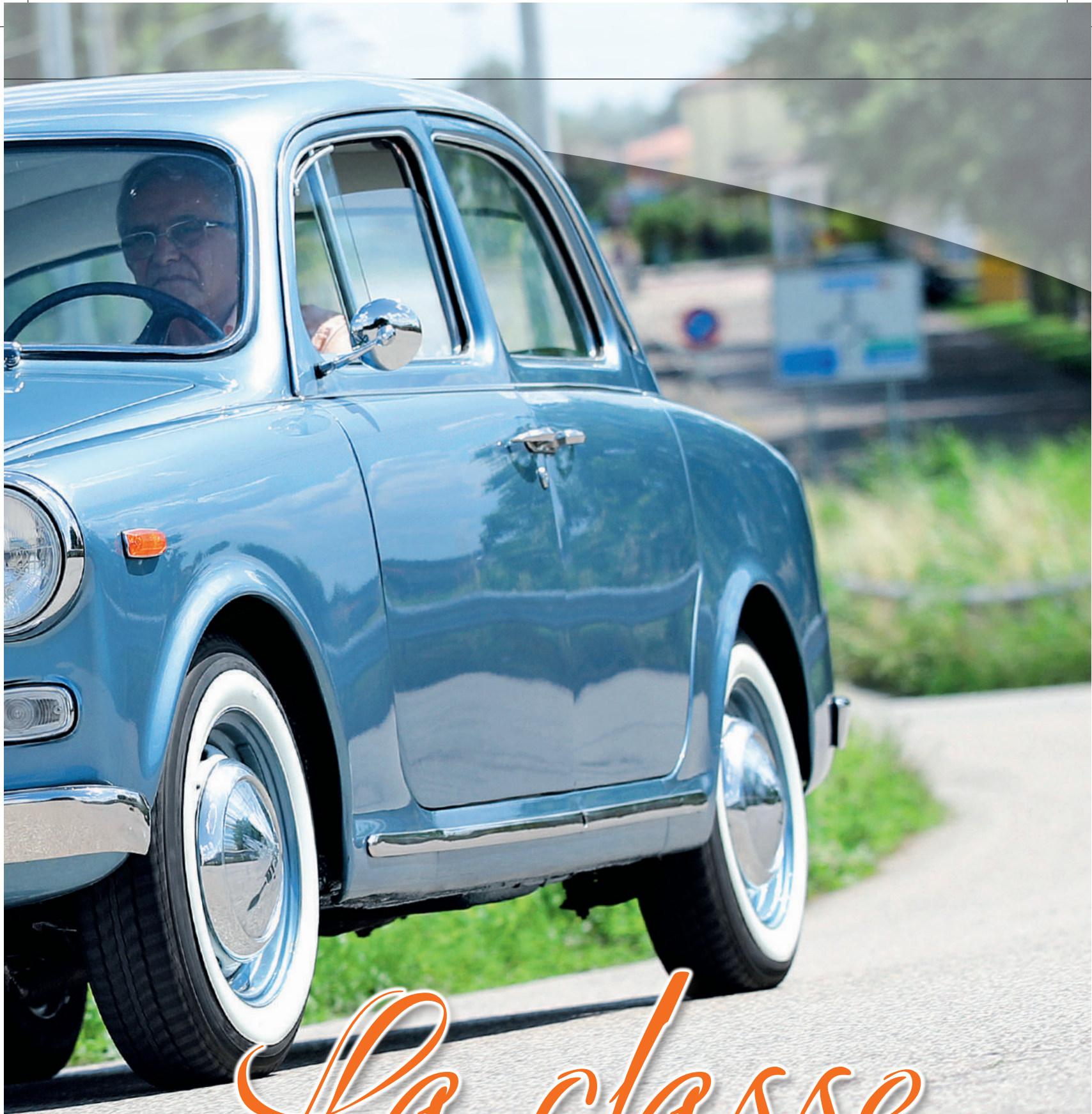
## REDÉCOUVERTE *Lancia Appia 3<sup>e</sup> série*

L'Appia fait partie de ces autos si séduisantes que leur comportement routier importe finalement peu.



*Sa subtile élégance et sa très bonne qualité de construction font de cette petite 1100 une vraie voiture d'élite, même si elle ne s'en est jamais vantée. Son moteur souple et sa boîte à l'excellente maniabilité sont parfaits pour des voyages en tout confort, au sein d'un habitacle entièrement recouvert du fameux drap Lancia.*

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress



*La classe*  
**SANS OSTENTATION**

45 ■ GAZOLINE 283 - DÉCEMBRE 2020



Ses détracteurs reprochent à la troisième série une face avant trop moderne par rapport au reste de la carrosserie, qui présente un pavillon tout en rondeurs et des portes antagonistes dépassées à l'aube des années 60. Ils n'ont pas tort, mais c'est dans ces incohérences que réside le charme de ce modèle.

**P**eut-on gérer une entreprise autour d'un seul modèle ? Oui, s'il s'agit d'une petite firme et si, bien entendu, on s'exprime au passé. Dans le cas de Lancia, on ne peut parler de monoculture car, dans les années 50, sa gamme a toujours compté deux familles : une compacte et une routière. Or, entre l'Appia (4 cylindres, 1,1 litre) et la

Flaminia (6 cylindres, 2,5 litres), il existe un trou immense que la Flavia (1,5 litre, quatre cylindres à plat, traction avant) ne comblera qu'à l'automne 1960. Et bien que toute une gamme se soit composée autour de l'Appia, c'est la berline qui, à elle seule, rassemble la majorité des ventes de la marque de Borgo San Paolo. Ainsi, en 1958, dernière année complète de production de la

deuxième série, l'Appia berline représente 77,7 % du volume total [1] ! On comprend ainsi l'importance, pour Lancia, de la remettre au goût du jour sans pour autant dérouter la clientèle. La première mouture de l'Appia est sortie en avril 1953. Elle prend alors la relève de l'Ardea, présentée en 1939, produite en quantités négligeables durant la guerre, puis dans des volumes bien plus importants après le conflit [2]. Étudiée par Vittorio Jano, l'Appia (qui reprend le nom de la célèbre voie romaine) est une voiture entièrement inédite qui s'inscrit dans la même classe que l'Ardea. Par rapport à sa devancière, son moteur ne conserve que l'architecture

## La première mouture de l'Appia est sortie en avril 1953, pour remplacer l'Ardea

à quatre cylindres en V. Pour le reste, le V possède un angle plus fermé (10°14 contre 20°) et, au lieu d'un arbre à cames en tête, il présente une originale distribution composée de deux arbres dans le bloc qui, par le biais de longues tiges, commandent l'un les soupapes d'admission, l'autre celles d'échappement. Sa compacité (son encombrement

longitudinal le fait ressembler à un deux cylindres en ligne) et sa puissance mesurée (38 ch à 4400 tr/mn pour 1089 cm<sup>3</sup>) lui permettent de se contenter de seulement deux paliers. L'Appia, dont le style est inspiré de la plus grande Aurelia B10 apparue trois ans auparavant [3], ne doit rien (ou presque) à sa grande sœur concernant les éléments mécaniques : alors que l'Aurelia se pare d'un système boîte-pont sophistiqué et de suspensions à quatre roues indépendantes, l'Appia accueille une boîte (à quatre rapports sans synchronisation sur le premier) montée traditionnellement à l'avant et un essieu arrière rigide sans fioritures doté de bons vieux ressorts

[1] Données extraites de l'ouvrage collectif *Storia della Lancia Impresa Tecnologia Mercati*, Fabbri Editori, Milan, 1992.

[2] Plus exactement : 3809 exemplaires entre 1940 et 1945 et 18 898 entre 1946 et 1953.

[3] Produire des couples de voitures très semblables, dont une plus compacte que l'autre, est une constante chez Lancia qui a inauguré ce concept dans les années 30 avec les Ardena/Astura et les Aprilia/Ardea. Le duo Appia/Aurelia représente le chant du cygne de cette philosophie par ailleurs en partie reprise par Audi de nos jours...



Les détails qui trahissent, plus que d'autres, l'âge du projet sont la custode épaisse, le ceinture haute et les petits vitres latérales. La lunette est identique à la deuxième série.

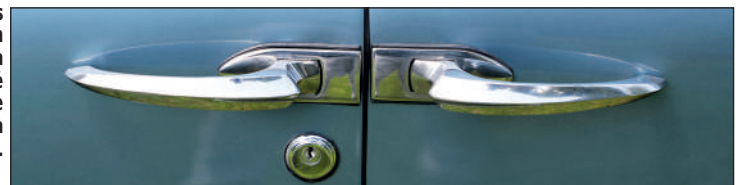


Les jantes bicolores (blanches au centre, le cerclage extérieur étant assorti à la carrosserie) sont d'une rare finesse.



Les phares de la troisième série possèdent un cerclage plus fin qu'auparavant. Les répétiteurs latéraux des clignoteurs n'ont débarqué qu'à l'automne 1959.

Les poignées des portes sont bien dessinées. La fermeture à clé n'est prévue que côté passager, à l'avant.



Le détail qui tue : sur le bord de la moulure du capot moteur se trouve un petit "a" stylisé croisé avec une lance (lancia, en italien).



à lames longitudinaux. A l'avant, on retrouve le système Lancia à colonnettes issu de la Lambda de 1922 qui sera utilisé pour la dernière fois sur ce modèle. Les portes antagonistes sans montant central sont un classique de la production de la marque. Afin de limiter le poids, portes, coffres, ailes arrière et pare-chocs sont réalisés en aluminium. Lors du Salon de Genève de mars 1956 débarque par surprise la deuxième série, étudiée par le nouveau directeur technique Antonio Fessia. Tout d'abord, elle dispose d'une carrosserie largement remaniée : l'empattement s'accroît de 2,48 à 2,51 m et l'arrière s'allonge, passant d'un style bicorps homogène à une ligne tri-



La visière protégeant la plaque d'immatriculation, totalement différente de celle de la deuxième série, est surmontée d'un monogramme Appia.

Si l'on en croit le service communication de Lancia, l'éclairage de la plaque sert également dans le coffre.



corps présentant une nette séparation entre capot de malle (beaucoup plus grand) et habitacle. Même l'avant est partiellement modernisé avec, entre autres, des clignotants rectangulaires au lieu de ronds, une calandre légèrement plus basse et des visières sur les phares. Les pare-chocs sont quant à eux munis de bananes. Côté moteur, quasiment tout est révisité: pistons, culasses, carburateur, profil des comes, ce qui fait augmenter la puissance à 44 ch. Ces modifications, associées à des rapports de boîte et de pont différents, font grimper la vitesse maximale de 120 à 128 km/h. Les autres évolutions concernent l'habitacle: tableau de bord et combiné sont redessinés et les sièges avant remplacés par une banquette.

La troisième série, remaniée par le designer maison Piero Castagnero, est exposée au Salon de Genève en mars 1959. Lorsqu'elle est dévoilée, le scandale succède à l'engouement général: la nouvelle identité visuelle avant, qui voit l'ancienne

Mais revenons aux caractéristiques: au-delà de la nouvelle face avant (qui a conduit à un léger abaissement des ailes au profit de la visibilité), la nouvelle Appia dispose d'ailes arrière légèrement plus hautes et pointues ainsi que d'optiques arrière plus grandes et carrées. Les pare-chocs, eux, sont plus aplatis. Le nuancier intègre désormais trois teintes métallisées (vert moyen, bleu ciel, Vincennes et gris clair) auxquelles s'ajoutera ensuite un "or Longchamp" un peu tapageur. Dans l'habitacle, rien ne change, excepté une banquette avant abaissée de deux centimètres et l'apparition d'un couvercle dédié au poste de radio. Un taux de compression en augmentation (7,8 contre 7,2) et des modifications concernant culasses, distribution, alimentation et refroidissement permettent de porter la puissance à 48 ch et la vitesse à 132 km/h. Les roues réduites de 15 à 14 pouces abaissent la voiture de deux centimètres, améliorant un peu sa pénétration dans l'air. Le rapport de pont est différent et les freins avant sont désormais à double cylindre de roues (une modification déjà visible sur les toutes dernières deuxièmes séries).

Contrairement aux journalistes, le public apprécie beaucoup la nouvelle Appia qui a résolu les soucis des premiers millésimes en s'imposant comme une auto fiable, voire inusable: les ventes du modèle s'élevèrent à 7819 exemplaires en 1958, 10 493 en 1959 (année où 636 unités de la deuxième série sont encore produites [4]), pour atteindre les 16 002 exemplaires en 1960, plus du double comparé à deux ans auparavant [5]! L'excellente performance de la voiture lors du Mobilgas Economy Run de 1959 – une compétition récompensant les autos les plus économiques en carburant –, qui voit des Appia remporter les première, deuxième et quatrième places dans la catégorie 1100, n'y est pas étrangère. Dans un domaine plus classiquement "racing", le petit constructeur Dagrada réalise des monoplaces de Formula Junior dotées d'un moteur Appia préparé qui trustent les victoires sur les circuits. Même si, à cette époque, Lancia n'aime pas la compétition, de jolies affiches mettant en valeur les victoires de



Sur chaque côté du tableau de bord, un cendrier escamotable est prévu.

## Contrairement à la presse, le public apprécie beaucoup la nouvelle Appia

calandre verticale céder la place à un élément en forme de trapèze (rappelant celui de la grande Flaminia sortie un an et demi plus tôt), n'est pas la bienvenue. Du moins, la presse de l'époque accueille-t-elle très froidement ce restylage jugé peu respectueux des proportions d'origine de l'Appia. De base, nos confrères d'antan avaient raison: en six ans, la partie centrale de la voiture, avec ses portes arrières, sa ceinture haute et ses toutes petites vitres, a pris pas mal de rides, et l'associer à une calandre aussi moderne était un peu osé. Avec un recul de 60 ans, passionné que je suis de la deuxième série, je me permets de donner mon avis: je dois reconnaître que la troisième mouture a perdu un peu de son charme originel, mais elle a enfin pris ses distances avec l'Aurelia. Et bien que cela puisse paraître paradoxal, l'impression d'incohérence qui existe entre pavillon rondouillard, portes antagonistes et extrémités modernisées donne à l'ensemble un caractère vraiment unique qui fait de cette Appia troisième du nom une voiture sans égale.

[4] Source: Wim Oude Weernink, *Appia Lancia's family jewel explained*, Simon Stevin, Roosdaal, 2019.

[5] Les chiffres seront ensuite en recul mais resteront satisfaisants: 14403 unités en 1961, 11537 en 1962 et 4659 entre le 2 janvier et le 27 avril 1963, date à laquelle la toute dernière Appia sortira des chaînes.

Même les passagers arrière ont droit à une poche aumônière, tout comme à un accoudoir.



Une fois les portes grandes ouvertes, l'accès à l'habitacle est un régal. Pour une "quatre mètres", l'espace longitudinal n'est pas compté. Du moins tant que l'on ne recule pas complètement la banquette avant...



par exemple. Ou le bruit sourd et le mouvement d'une précision chirurgicale qu'elle produit lorsque, sans même l'accompagner, elle se referme. Je pense également au parfum délicat du drap Lancia qui envahit l'habitacle et à la sensation de chaleur qu'il donne quand il fait froid et qui ne devient pas gênante durant l'été, la laine étant d'excellente qualité. Une fois les portes antagonistes ouvertes, on a davantage l'impression de pénétrer dans un salon que dans une voiture. L'habitacle renvoie une certaine idée du luxe, très subtile, sans la moindre ostentation: le goût des choses bien faites comme choix de vie, le confort non destiné à en mettre plein la vue, mais juste à rendre les passagers plus sereins et à les faire arriver plus en forme. Vous l'aurez compris, après ce voyage dans le temps que seule une Lancia des années 50 rend possible, un essai proprement dit devient moins intéressant. Mais je m'y mets quand même. La position de conduite est

Giancarlo Baghetti au printemps 1960 avec en arrière-plan une berline de série sont diffusées par le bureau de presse de l'entreprise. La marque accompagne cet essor en apportant à son modèle phare des évolutions dignes d'intérêt: fin 1959, à partir du châssis 58778, le double circuit de freinage Superduplex est introduit. Des répéteurs latéraux de clignotants, devenus obligatoires sur les routes italiennes, sont montés de série. Dans le même temps, les moyeux des roues sont modifiés afin d'éliminer des fuites d'huile signalées par la clientèle. En novembre 1960, à l'occasion du Salon de Turin, l'option embrayage automatique Saxomat, qui n'a séduit que 45 personnes (parmi lesquelles 30 clients américains), n'est plus disponible; par contre, une banquette avant à dossier réglable peut dorénavant être comman-

dée. En octobre 1961, les bougies Marelli CW 225 L remplacent les Champion N5 et AC 44 XL utilisées jusqu'à présent. Même si les bureaux techniques développent une étude d'Appia quatrième série (qui aurait été franchement un peu désuète étant donné l'âge du projet), c'est finalement la nouvelle Fulvia à traction avant exposée en mars 1963 et produite (tout comme la Flavia) dans la nouvelle usine de Chivasso qui prendra la relève. Alors que les deux premières versions avaient totalisé 42 450 unités vendues en six ans, la troisième série atteint les 55 577 en seulement quatre ans. Et ils parlaient d'un vilain petit canard... A chaque fois que je monte à bord d'une Lancia de cette époque, je regrette que l'écrit ne puisse transmettre qu'une petite partie des sensations que j'éprouve. La solidité de la poignée de porte,



Le profil de l'Appia troisième série est assez similaire à celui de sa devancière. La principale différence se situe au niveau de la partie avant, largement revue.



Pour ne pas gêner le coude du conducteur, la poignée de lève-vitre est escamotable : une spécificité des Lancia de cette époque.



Un tableau de bord à la partie supérieure garnie pour plus de sécurité est un élément très rare sur un modèle des années 50. Le demi-cerclé-avertisseur s'avère très pratique et peu gênant dans les manœuvres.



Commun à la deuxième série, le combiné se compose de deux cadrans circulaires au graphisme original : à gauche la jauge à essence, le thermomètre d'eau, le manomètre d'huile et les témoins des clignotants, à droite le tachymètre, un double compteur et les voyants de feux et de dynamo.

Egidio Nessi et sa Lancia Appia 3<sup>e</sup> série 1961

## “J’ai poursuivi une réfection inachevée”

Les chantiers interminables font parfois le bonheur des autres. En janvier 2018, Egidio Nessi, tapissier âgé de 75 ans habitant Solesino (Padoue), reçoit l’appel d’un ami qui lui explique : « Ça fait plusieurs années que je dois terminer la restauration de mon Appia troisième série et j’en ai assez de la voir démontée dans mon atelier. Aide-moi à la revendre, s’il te plaît. » Il part alors l’examiner (elle se trouvait à 40 km de chez lui) et se retrouve dans un

atelier à deux étages : au rez-de-chaussée, la caisse nue et le moteur (à part). Dans la mezzanine, des dizaines de cantines contenant les pièces parfaitement rangées. Avec la plus grande nonchalance, il sort son chéquier, charge la caisse sur le plateau et les pièces sur le fourgon devant son ami, surpris. « La carrosserie, partiellement corrodée, avait été sablée, la mécanique était complète, le seul souci majeur étant le joint de culasse à remplacer. Quant à

l’habitacle, c’était un désastre, mais refaire sièges, pavillon, contre-portes et moquettes fait partie de mon métier. » Un an plus tard, la voiture était peinte et l’intérieur restauré. Egidio a ensuite consacré sept mois au montage, trois au rodage et, en octobre 2019, il l’a finalement exposée sur le stand du Registro Appia lors du Salon Auto e Moto d’Epoca à Padoue, où elle a été admirée par tous les visiteurs. Mise en circulation le 26 juin 1961, cette troisième



série Blue Vincennes affichant 86150 km au compteur côtoie désormais les deux autres anciennes d’Egidio : une Fiat 850 Spider 1965 et une Moretti 850 Coupé 1967. ■

## Passeport technique **Lancia Appia 3<sup>e</sup> série**

### MOTEUR

Type Lancia 808.07. 4 cylindres en V ouvert de 10°14', disposé longitudinalement à l'avant, bloc en alliage léger avec chemises en fonte, culasses en alliage léger, vilebrequin sur deux paliers, distribution par soupapes en tête commandées par deux arbres à cames latéraux entraînés par chaîne, tiges et culbuteurs ■ **Cylindrée** : 1 089 cm<sup>3</sup> ■ **Alésage x course** : 68 x 75 mm ■ **Taux de compression** : 7,8:1 ■ **Puissance maxi** : 48 ch à 4 900 tr/mn ■ **Couple maxi** : 8,7 mkg 8 à 3 000 tr/mn ■ **Alimentation** : un carburateur monocorps vertical Solex 32 PBIC ■ **Allumage** : par batterie 12V 38 Ah, bobine et distributeur, bougies Champion N5 et AC 44 XL (Marelli C 225 N à partir d'octobre 1961) ■ **Refroidissement** : liquide.

### TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesse** : 4 rapports (1<sup>re</sup> non synchro-

nisée) + MAR, commande au volant ■ **Rapports de boîte** : 1<sup>re</sup> : 4,100 - 2<sup>e</sup> : 2,380 - 3<sup>e</sup> : 1,530 - 4<sup>e</sup> : 1 - MAR : 5,850 ■ **Rapport de pont** : 4,181 (couple conique hypoloïde : 11x46).

### STRUCTURE

Berline 4 portes, 5 places, caisse monocoque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspensions AV** : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Suspension AR** : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Freins** : tambours AV/AR, double cylindres à l'avant, commande hydraulique (à partir de décembre 1959 double circuit Superduplex) ■ **Frein à main** : mécanique, agissant sur les roues arrière ■ **Direction** : à vis et secteur ■ **Diamètre de braquage** : 10,60 m entre murs ■ **Jantes** : en acier, 4 1/2J x 14 pouces ■ **Pneumatiques** : Pirelli Rolle, Michelin X ou Ceat DB 155-14 ■ **Dimensions (L x l x h)** : 4,020 x 1,480 x

1,450 m ■ **Empattement** : 2,510 m ■ **Voies AV/AR** : 1,180/1,182 m ■ **Capacité réservoir** : 38 l ■ **Poids à vide** : 920 kg ■ **Poids total en charge** : 1 360 kg.

### PERFORMANCES

**Vitesse maxi** : 132 km/h ■ **Consommation** : 8,1 l/100km.

### PRODUCTION

**Mars 1959 - avril 1963** : 55 577 exemplaires de Lancia Appia 3<sup>e</sup> série. Total toutes séries confondues : 98 027 exemplaires entre avril 1953 et avril 1963.

### COTATION

➔ Pour avoir droit à une très belle troisième série, ne comptez pas moins de 11 000 euros, ce qui en fait la moins chère des berlines Appia. Et c'est tout à fait normal compte tenu de sa "jeunesse" et de sa plus grande diffusion. Ces dix dernières années, la cote n'a pratiquement pas bougé, du moins en Italie.



L'orifice de remplissage à l'horizontale, contenu dans une niche, complique un peu les opérations de ravitaillement.



Alors que l'extrémité de l'échappement se dote d'une sortie protégée et très apparente (en italien, on l'appelle *manina*, petite main), le silencieux est quant à lui très fin.

Les ailes arrière sont davantage en coin que celles de sa devancière. Les pare-chocs présentent une forme aplatie et des bananes plus imposantes. Les optiques sont également spécifiques et plus grandes.





Cette vue d'ensemble donne une idée de la compacité du quatre cylindres en V de l'Appia, aussi court qu'un bicylindre en ligne. Devant le radiateur se trouvent les volets thermostatiques qui réduisent la portée de l'air durant l'hiver.



Le bocal d'huile typique de la suspension Lancia, à vérifier tous les 2 000 km, est accroché à l'aile gauche. L'un des boutons intègre la jauge de contrôle ; l'autre, soulevé, augmente la pression du circuit en durcissant l'amortissement. Le bouchon permet le remplissage.

confortable: recueillie, elle permet un très bon contrôle de la route, des commandes et des instruments du combiné, parfaitement lisibles à travers le volant. À gauche de la pédale d'embrayage (au fonctionnement très doux), on dispose d'un ample espace pour appuyer le pied et le maintenir en position de repos avec un angle idéal pour "sauter" sur la pédale au bon moment. Un peu ouaté, le son du

**L'habitacle renvoie une certaine idée du luxe, très subtile, sans la moindre ostentation**

petit quatre cylindres annonce un moteur où la régularité prime. Ce qui surprend, sur une voiture aussi "classe" et bien soignée, c'est le bruit très présent de la transmission, notamment en première et deuxième, très courtes. Une fois la troisième enclenchée, celui-ci s'atténue. Le levier de vitesse, correctement dimensionné, est tellement souple qu'il est possible de passer de la troisième à la quatrième en l'actionnant tout simplement d'un doigt, sans abandonner le volant. Du jamais-vu, franchement ! La direction, légère, n'est pas un modèle de précision ou de rapidité. Très bien freinée pour une auto uniquement dotée de quatre tambours sans servo-assistance, l'Appia a un comportement cohérent avec ce que l'on attend d'une petite-bourgeoise: informative et rassurante, elle est neutre, avec

un zeste de sous-virage. Mais dans les conditions tranquilles dans lesquelles elle invite à se faire conduire, c'est presque impossible de s'en apercevoir. L'amortissement étant souple sans être mou, l'Appia est vraiment confortable: en roulant à 80 km/h avec les déflecteurs ouverts, ces derniers n'ont pas la moindre tendance à se renfermer et on ne perçoit aucun sifflement aérodynamique. Cette petite Lancia est l'une de ces voitures de plus en plus reposantes au fur et à mesure des kilomètres. Arriver plus relaxé que lorsque l'on est parti, ne serait-ce pas ça le vrai luxe? ■

*Un grand merci au conservateur du Registro Appia, Loris Chioetto, de nous avoir mis sur les traces de la magnifique Appia troisième série d'Egidio.*



Le carburateur Solex semble tout petit sous le grand filtre à air cylindrique.



La jauge à huile, en forme de grappin, se trouve au centre du V.

## LIRE AUSSI

- **Lancia Appia Ambulanza:** l'italienne en blouse blanche [Gazoline 271].
- **Lancia Appia 2<sup>e</sup> 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 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 Pinin Farina:** un coupé hors normes [Gazoline 158].
- **Lancia Appia 1<sup>re</sup> série:** sous le regard de la Madonna [Gazoline 128].



Un peu étroit mais très long, le coffre à bagages contient une roue de secours plantée à la verticale du côté gauche. Juste à côté, la trappe cache la batterie.

## Identification



**Frappe à froid:** située sur l'auvent, au centre.



**Plaque constructeur:** placée sous la frappe, sur une traverse horizontale. L'Appia 3<sup>e</sup> série est la toute première du modèle à troquer les anciens codes usine (C10 dans le cas des Appia 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> série) contre les 800 encore utilisés sur les Ypsilon d'aujourd'hui.

**Numéro de caisse:** situé sous le bord avant du capot moteur.  
**Numéro moteur:** placé sur la culasse, à droite, près de la pompe à essence.

