

# - L'AVTRE - VIA\* APPIA

*Ce fut quasiment le seul utilitaire à rivaliser ouvertement avec le Fiat 1100 I, si l'on excepte les dérivés réalisés par des carrossiers indépendants. Mais en reprenant la base de son Appia, une monocoque, Lancia n'a pas fait dans la facilité. Pire, il a également joué avec l'empattement pour l'allonger, et emprunté des éléments mécaniques de son ancienne Ardea. Le patchwork, pour convaincant qu'il soit, coûtait horriblement cher. Pas étonnant qu'il ait été produit à un nombre aussi faible d'unités. Il était cependant terriblement fiable et endurant. La preuve avec cet unique exemplaire roulant.*

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress





La camionnette à ridelles (c'est comme ça qu'est appelé le plateau à ridelles en Italie) a été produite à très peu d'exemplaires par Lancia. Elle est aujourd'hui bien plus rare que ses dérivés, plus élégants ou plus sportifs. Celle-ci est même l'unique exemplaire roulant !

\* Via : voie, mauvais jeu de mots pour rappeler que Lancia, à cette époque, choisissait les grands axes romains pour baptiser ses autos.

Je vois, à votre œil écarquillé, la surprise vous saisir. Ça, une Lancia ? Je comprends votre incrédulité, tant l'image du constructeur est éloignée du bleu de chauffe. Quand on l'évoque, on parle plus volontiers de l'élégance d'une Aurelia B20, de la technicité d'une Lambda, des succès en compétition d'une Delta Integrale ou du charme plein de contradictions d'une Flavia. Pourtant, Lancia, c'est aussi des utilitaires. L'autre face du Janus turinois. Avant-guerre, elle avait ainsi décliné ses Ardena. Un peu moins de 200 exemplaires jusqu'en 1943. L'Ardea a suivi le même chemin, avec une fourgonnette 550 capable de porter 800 kg de charge. La guerre a stoppé son élan au bout de neuf unités et la reprise ne s'est pas faite à Borgo San Paolo, mais chez les carrossiers OSI et Viberti. Pour l'épauler, une camionnette Ardea 650 est ensuite arrivée en 1948, partageant avec son aînée le lilliputien 4 cylindres de 903 cm<sup>3</sup> de la berline. 26 ch pour une vitesse de pointe de 85 km/h avec une inédite boîte à cinq rapports,

**L'Appia se dévoile sous ses formes utilitaires en octobre 1954**

le supérieur étant surmultiplié. On ne comptait par ailleurs pas le nombre d'ambulances ou de breaks produits par Viberti et quelques indépendants sur cette même base. Il n'est donc pas si surprenant que cela de voir apparaître, au Salon de Turin de 1954, un dérivé utilitaire de la toute nouvelle Appia dévoilée l'année précédente. Sa fabrication est compliquée par l'adoption de la coque autoporteuse qui rend obsolète le châssis séparé bien plus pratique, obligeant à réaliser des extensions d'ailes sans trop perturber la ligne ponton. Elle reprend la boîte à cinq rapports de l'Ardea, associée au V-4 de la berline, 1.089 cm<sup>3</sup> mais 33 ch seulement au lieu de 38, avec un couple en net recul (6,4 mkg) mais placé plus bas (2.600 tr/mn au lieu de 3.000) pour une meilleure exploitation. Deux versions sont proposées : une fourgonnette C80 et une ambulance C86, suivies en 1955 de la camionnette C83 (camioncino). Comme c'est l'habitude chez Lancia, on peut indifféremment commander une conduite à droite ou à gauche (S pour sinistra), cette dernière ayant semble-t-il été la plus vendue. Par rapport à la berline, les voies sont élargies à l'AV comme à l'AR, mais distinctes sur le fourgon (+ 99/168 mm) et sur la



Pour justifier le prix élevé de cet utilitaire vendu 15 % de plus que la berline, il fallait soigner chaque détail. Outre le lattis en bois d'érable, la lunette AR est ainsi protégée des chocs par cinq barrettes verticales.



Bien qu'il s'agisse d'un utilitaire, les jantes ont droit à un bel enjoliveur siglé Lancia.



La vision sur l'arrière est assurée par une meurtrière un peu petite et généralement inutile lorsque le plateau est chargé. C'est ce qui explique la présence de deux rétroviseurs extérieurs.

camionnette (+ 107/176 mm). L'empattement passe à 2,56 m sur la première et à 2,66 m sur la deuxième, comme si la rentabilité n'était pas de mise chez Lancia. Ce qui se vérifie lorsque l'Appia entre dans sa deuxième phase, à partir du printemps 1956. Les utilitaires évoluent, mais pas au même rythme. Les C80/C83 (l'ambulance s'est éclipisée dès décembre 1955) gagnent ainsi 3,5 ch et un couple placé encore plus bas (2.000 tr/mn) pour une vitesse de pointe sensiblement améliorée. Parallèlement, les rapports de boîte sont légèrement allongés, l'équipement électrique enrichi (dynamo notamment plus puissante) et ils se dotent du volant et du combiné de la berline 2<sup>e</sup> série. C'est leur chant du cygne, ces modèles disparaissant dès le printemps 1959, la C80 étant remplacée par la Jolly à cabine avancée (Gazoline 197) et la camionnette ne trouvant pas de successeur. L'heure est à une rationalisation qui va bouleverser les habitudes, mettant progressivement un

**Seules 975 camionnettes ont été produites. Il n'en reste que deux !**



Les contre-portes sont simplifiées, mais elles sont malgré tout dotées de petites poches aumônières, et la glace est descendante.



Deux, voire trois passagers peuvent prendre place sur la banquette à l'assise soigneusement rembourrée dont les ressorts participent activement à l'amortissement.

La charge utile embarquée avoisine la tonne. Pourtant, le petit V-4 parvient à arracher cet important poids, mais c'est essentiellement parce que la boîte dispose de deux premiers rapports ultracourts.

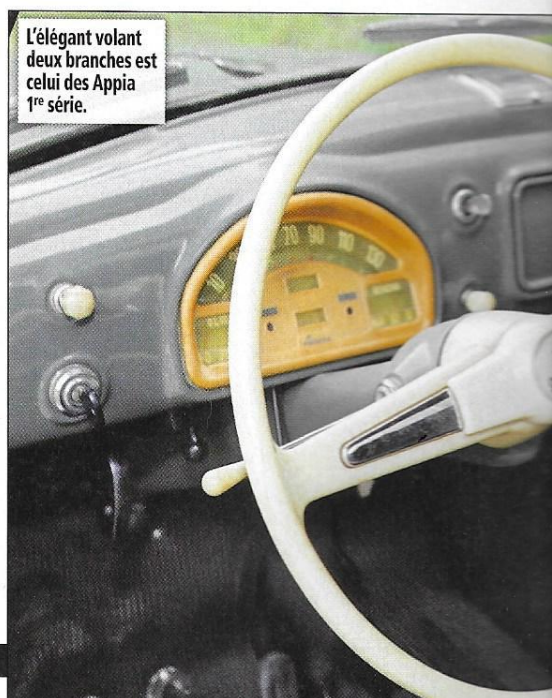




Les extensions d'ailes nécessitées par l'élargissement des voies modifient sensiblement l'apparence de celle qui, à la base, est une Appia. Elle en conserve d'ailleurs les attributs essentiels, de la calandre au pare-brise en passant par les phares et les portières.



Non, vous ne rêvez pas : il y a même un chauffage !



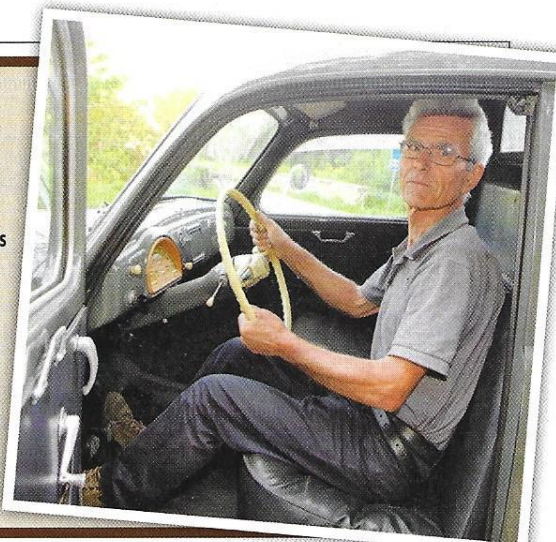
L'élégant volant deux branches est celui des Appia 1<sup>re</sup> série.

Mario Capretti et sa Lancia Appia Camioncino 1956

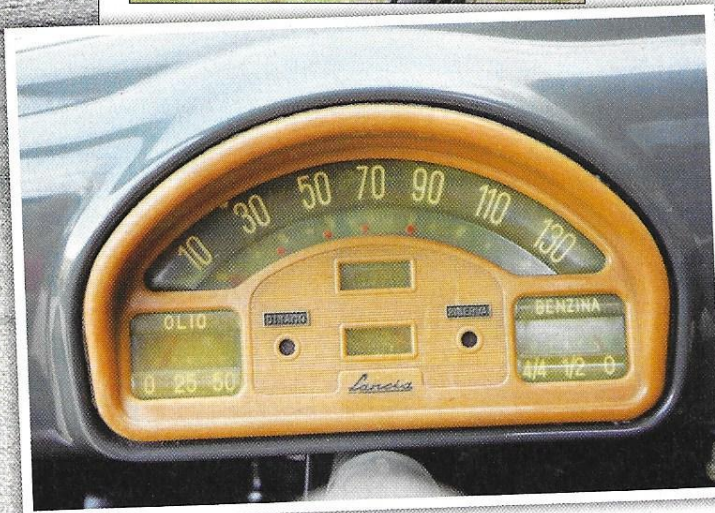
## “Toutes les Appia”

Mario Capretti, c'est Monsieur Appia. Ce garagiste âgé de 69 ans habitant Offida, dans les Marches, possède au moins un exemplaire de chaque modèle ou version : quatre berlines (1<sup>re</sup> série 1956, 2<sup>e</sup> série 1957, 3<sup>e</sup> série 1961, Lusso Vignale 1959), trois coupés (GTE 1959, Sport 1961, Pinin Farina 1961), un cabriolet Convertibile Vignale 1961, un break Giardinetta Viotti 1960 et la camionnette 1956 que vous découvrez ici. Plus un châssis nu qu'il a restauré dans l'unique but de pouvoir en admirer la mécanique. Chaque matin, il en choisit une, suivant un ordre bien établi, pour

leur faire accomplir un nombre de kilomètres suffisamment régulier pour les préserver. Afin de les abriter, il a aménagé une sorte de petit musée privé constitué de quatre salles, chacune dédiée à un thème : Pinin Farina, Vignale, Zagato et modèles de série, regroupant autour des autos de la documentation et tout l'automobilia qui va avec. « Si vous aimez les Lancia et notamment les Appia, n'hésitez pas à me contacter via la rédaction de *Gazoline*. Je vous garantis un accueil chaleureux et un bon verre ! » ■



C'est suffisamment rare sur un utilitaire pour être souligné : même le passager a droit à un pare-soleil.



Le compteur demi-lune est celui de la berline, mais le tachymètre est différent et quatre pastilles au lieu de trois ont été posées pour visualiser le moment où l'on doit changer de rapport.



La boîte à gants ne ferme pas à clé et son volume est réduit.

terme à ces productions qui, il faut bien le reconnaître, ont été marginales, le total des utilitaires Appia n'ayant pas dépassé les 3.900 exemplaires.

Si le camioncino ne s'était pas encore invité dans *Gazoline*, c'est parce qu'en dénicher un tient du miracle : peu produit en son temps, cher par rapport à une concurrence qui se résumait à cette époque à la seule Fiat 1100 I (*Gazoline* 176), il est souvent resté entre les mains de son premier propriétaire avant de finir à la casse. Pour tout vous dire, on n'en recense plus que deux en Italie. Un non roulant et cet exemplaire exceptionnel sauvé par Mario Capretti, un collectionneur d'Appia pas comme les autres (voir encadré). C'est en 1991 qu'il est arrivé dans son écurie avec 100.000 km tous ronds. « Cela faisait près de dix ans que je lui faisais la cour, raconte-t-il. Il appartenait depuis le premier jour à un commerçant de Spinetoli, un petit village non loin de chez moi. Il l'a utilisé régulièrement jusqu'au milieu des années 80 pour courir les marchés, transportant de la nourriture pour animaux et des outils agricoles. Sachant que j'étais passionné par les Appia, il s'est un jour adressé à moi parce qu'il cherchait des paraboles de phares, devenues introuvables mais indispensables pour son contrôle technique. Il a débarqué avec son camioncino, une pièce qui manquait à ma collection et qui, de plus, aurait été parfaitement adaptée à mon activité de garagiste. Je lui ai offert deux phares en lui faisant promettre que le jour où il souhaiterait s'en séparer, il m'appelle. Ce qu'il a fait... huit ans plus tard ! » L'affaire s'est conclue par un échange contre une berline 3<sup>e</sup> série en état moyen. « Le camioncino avait perdu de sa superbe. Je suis allé le récupérer avec mon fils et un plateau, un dimanche matin de janvier 1991. Il était complet, mais portait la trace de sa longue existence de besogneux. Par chance, il avait cependant passé la totalité de ses nuits bien à l'abri dans un hangar. Et, tu te rends compte, le simili des sièges était encore celui

d'origine. Bien abîmé, mais presque présentable. » La carrosserie, épargnée par les bosses mais pas totalement par une corrosion heureusement superficielle, a été entièrement sablée et repeinte. Le lattis en bois d'ébène de la benne a été refait par un artisan, et la mécanique a fait l'objet d'une réfection scrupuleuse par la famille Capretti. « Ma plus grande chance a été que les éléments spécifiques de cette camionnette, rarissimes, soient en bon état ou presque. A savoir la boîte à cinq rapports, les tambours aux diamètres majorés, le pont, le différentiel... Pour le reste, pas de souci, j'avais tout chez moi. »

Il faudra malgré tout trois années de travail pour remettre sur roues ce camioncino. « C'était le 1<sup>er</sup> avril 1994, ça ne s'invente pas !

### Trois ans ont été nécessaires pour redonner vie à un camioncino fatigué mais sain

Et je l'ai immédiatement présenté à l'homologation ASI, la FFVE italienne. D'après les investigations qui ont été entreprises par le Registro Appia et son impeccable secrétaire, Loris Chioetto, c'est le seul qui soit aujourd'hui roulant. C'est peut-être ce qui me fait l'utiliser un peu moins que ce que j'avais envisagé au départ, car j'hésite à charger le plateau ! » Au moment de m'asseoir à l'intérieur, Mario me prévient : « Tu verras, c'est un étrange cocktail de pièces et de sensations. Mise en circulation le 9 juillet 1956, c'est une 1<sup>re</sup> série vendue alors que la berline en était déjà à sa deuxième génération. Elle a donc conservé le combiné en forme de demi-lune et le volant deux branches. La dynamo appartient également à la 1<sup>re</sup> série (elle reste en 130 W au lieu des 250 W de la version ultérieure). Par contre le démarreur, le carburateur et les culasses sont ceux de la phase 2. La grille des vitesses inversée (première en bas,

Passeport technique Lancia Appia Camioncino C83 S

**MOTEUR**

Type Lancia C10N. 4 cylindres en V ouvert à 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 cm<sup>3</sup> ■ **Alésage x course** : 68 x 75 mm ■ **Rapport volumétrique** : 7,2:1 ■ **Puissance maxi** : 36,5 ch CUNA à 4.500 tr/mn ■ **Couple maxi** : 7,7 mkg CUNA à 2.000 tr/mn ■ **Alimentation** : un carburateur vertical inversé Solex 32/30 BI ■ **Allumage** : par batterie 12 V 40 A, bobine et distributeur, bougies AC 45XL ou Champion N5 ■ **Refroidissement** : liquide par radiateur (circuit : 6 l).

**TRANSMISSION**

Roues AR motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses** : 5 rapports (1<sup>re</sup> non synchronisée) + MAR, commande au volant ■ **Rapports de boîte** : 1<sup>re</sup> : 3,795 – 2<sup>e</sup> : 2,206 – 3<sup>e</sup> : 1,413 – 4<sup>e</sup> : 1 – 5<sup>e</sup> : 0,901 – MAR : 5,420 ■ **Rapport de pont** : 2,857 (couple conique hypoïde 7 x 20).

**STRUCTURE**

Camionnette à ridelles 2 portes, 2 places. Caisse monococque autoporteuse, carrosserie en 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 (Ø 230 mm, épaisseur 50 mm), commande hydraulique ■ **Direction** : à vis

et secteur ■ **Diamètre de braquage** : 10,5 m ■ Jantes en acier, 4,50 x 16 ■ **Pneumatiques** : 6.40 x 16 ■ **Dimensions (L x l x h)** : 4,177 x 1,620 x 1,715 m ■ **Voies AV/AR** : 1,285/1,358 m ■ **Garde au sol** : 0,160 m ■ **Empattement** : 2,660 m ■ **Poids** : 1.150 kg à vide ■ **Charge utile** : 940 kg

**PERFORMANCES**

**Vitesse maxi** : 95 km/h ■ **Pente maxi franchissable** : 20% ■ **Consommation** : 9,7 l/100 km.

**EXEMPLAIRES PRODUITS**

Lancia Appia C83 et C83 S (1954-1959) : 975, dont 314 avec moteur 36,5 ch (2<sup>e</sup> série, 1956-1959) ; total des utilitaires Lancia (camionnette C83, fourgonnette C80 et ambulance C86 confondues) : 3.851.

**COTATION**

Il est impossible de vous donner une cote parce qu'il n'existe que deux modèles recensés. Celui-ci et l'autre, apparemment pas prêt de reprendre la route.



Le camioncino se distingue par son plateau à ridelles surélevé. Certains vous diront que c'est mieux, parce qu'on dispose la charge à hauteur de hanche. C'est sans doute moins fatigant pour décharger, mais ça demande plus d'efforts pour remplir.



deuxième en haut) est également  
 stée. »  
 ai conduit plusieurs Appia jusque-  
 . Toute la gamme en fait, et à l'ex-  
 ception de la Sport, je dois dire que  
 n'ai jamais trouvée qu'elles étaient  
 es foudres de guerre. Ça n'a rien  
 e surprenant, le constructeur  
 ayant jamais tenté d'en faire des  
 véhicules plus dynamiques qu'il  
 était nécessaire. Mais là, avec cet  
 militaire, je descends carrément  
 une catégorie. C'est un engin  
 n, paresseux, avec des mon-  
 es en régimes peu volontaires.  
 éagement de la boîte n'arrange  
 en. Première et deuxième sont  
 trêmement courtes, à seule-  
 n d'arracher la charge comme  
 n disait, et on enclenche rapi-  
 ement la troisième. Quant aux  
 ux rapports supérieurs, c'est  
 ut le contraire. Ils sont longs,  
 surmultipliés ne pouvant être  
 employée qu'une fois le véhicule  
 ncé sur une longue ligne droite

pour soulager la mécanique, les  
 oreilles du chauffeur et la consom-  
 mation. De plus, on ne peut guère  
 les passer avant les 75-80 km/h  
 sous peine de sentir le V-4 s'effon-  
 drer. Autrement dit, on est le plus  
 souvent en troisième, un rapport  
 quasi universel qui titille les inter-  
 médiaires avec lequel le petit 1100  
 exprime le mieux son couple,  
 modeste mais bien placé. De  
 puissance, il n'est donc pas ques-  
 tion, mais ce n'est pas non plus  
 ce que l'on recherche, même si  
 quelques chevaux en plus auraient

**N'espérez  
 ni performance,  
 ni confort : l'attrait  
 majeur est la charge  
 utile, 940 kg !**

été appréciables, la moindre pente  
 se traduisant par un effondrement  
 des performances.  
 Comme on s'en doute, tout est  
 camionnesque sur cette camion-  
 nette. La direction est lourde  
 à petite allure et s'allège trop

lorsque l'on prend de l'élan. Les  
 freins, malgré un diamètre des  
 tambours plus important, ont du  
 mal à ralentir les 1.150 kg à vide  
 (je n'ose songer à ce qu'il se passe  
 lorsque le plateau est chargé), et  
 la course à la pédale est démesu-  
 rément longue. Mieux vaut garder  
 ses distances avec celui qui vous  
 précède, sauf à vouloir jouer les  
 autos tamponneuses. Le confort  
 n'est pas non plus un modèle du  
 genre. Les suspensions AV sont  
 un peu dures, et l'AR a tendance  
 à tressauter faute d'avoir suffisam-  
 ment de poids à vide. Des contre-  
 lames ne seraient pas inutiles dans

son utilisation actuelle. Le véritable  
 amortissement, c'est finalement  
 l'assise généreuse de la banquette  
 qui l'apporte.  
 Je n'ose vous parler de comporte-  
 ment routier, la vitesse de croisière  
 n'imposant jamais d'aller explorer  
 les limites. A 80 km/h, le bruit  
 ambiant n'incite par ailleurs pas  
 à appuyer sur la pédale, et c'est  
 plutôt en dessous qu'on cherche  
 l'efficacité. L'auto passe tranquille-  
 ment, enroulant délicatement  
 les virages sans se presser, sous-  
 virant assez nettement si on force  
 la cadence, le phénomène étant  
 accentué par la répartition du  
 poids, mais on ne se fait jamais  
 peur. L'intérêt est effectivement  
 dans la charge pouvant être trans-  
 portée. 940 kg, ce n'est pas rien,  
 surtout sur un plancher parfaite-  
 ment plat, les passages de roues  
 s'arrêtant dessous, au contraire  
 des 403 plateau par exemple. Seul  
 inconvénient de cette solution : la  
 hauteur du seuil. Ça fait une sacrée  
 marche. Et même si l'on développe  
 ainsi une drôle de musculature, je  
 comprends que Mario ne s'en serve  
 plus que pour de petits dépannages  
 et sans jamais la remplir. C'est fati-  
 gant et ça risquerait de l'abîmer, ce  
 qui serait franchement dommage,  
 avouez-le. ■



Sous l'assise, on trouve la petite trousse à outils offerte par Lancia.

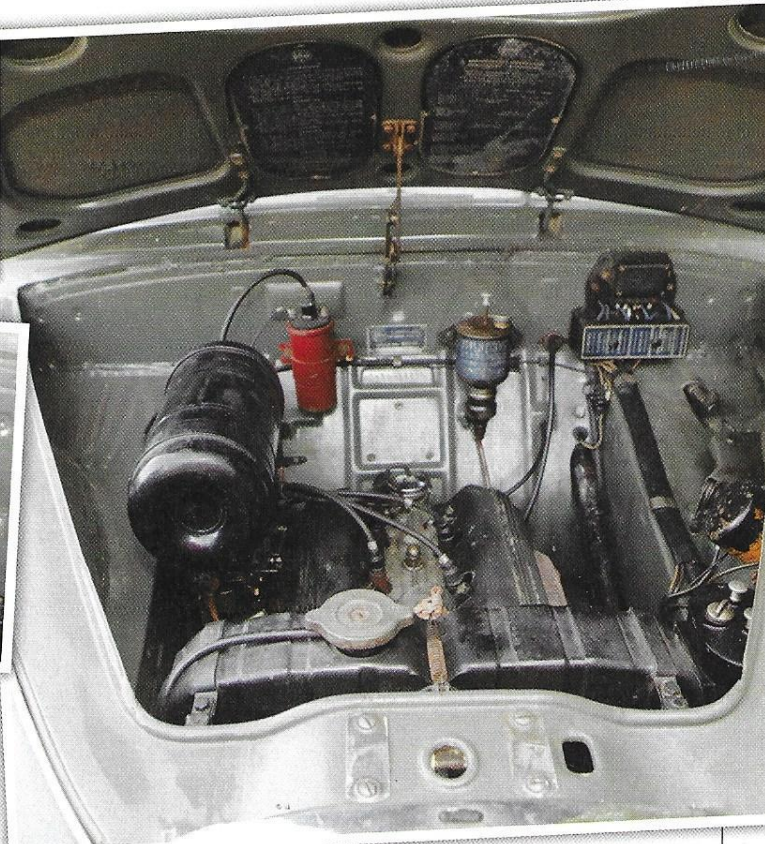


Sous le plateau de charge, un espace a été ménagé entre les passages de roues pour loger la roue de secours, le cric hydraulique et la manivelle.

Le V-4 Lancia est le même que celui des berlines, mais il a été légèrement dégonflé pour atteindre le couple maxi à un régime plus bas, dans l'unique but de faciliter les démarrages à pleine charge.



Chez Lancia, on ne rigolait pas avec la sécurité, et la plupart des circuits sont protégés par des fusibles.



**LIRE AUSSI**

- **Lancia Appia Berline 1<sup>re</sup> série** : Sous le regard de la Madonna [Gazoline 128]
- **Lancia Appia Coupé Pininfarina** : Un coupé hors normes [Gazoline 158]
- **Lancia Appia Giardinetta Viotti** : Une Lancia en bleu de chauffe [Gazoline 170]
- **Lancia Appia Sport** :

- Sportive avant tout [Gazoline 182]
- **Lancia Appia Convertible** : L'ivresse de la Dolce Vita [Gazoline 189]
- **Lancia Jolly** : Plus Jolly que Jumper ! [Gazoline 197]
- **Lancia Appia Lusso** : Les déboires d'une élégante [Gazoline 207].

