

**LANCIA APPIA SÉRIE III 1962**

# Une célèbre Inconnue

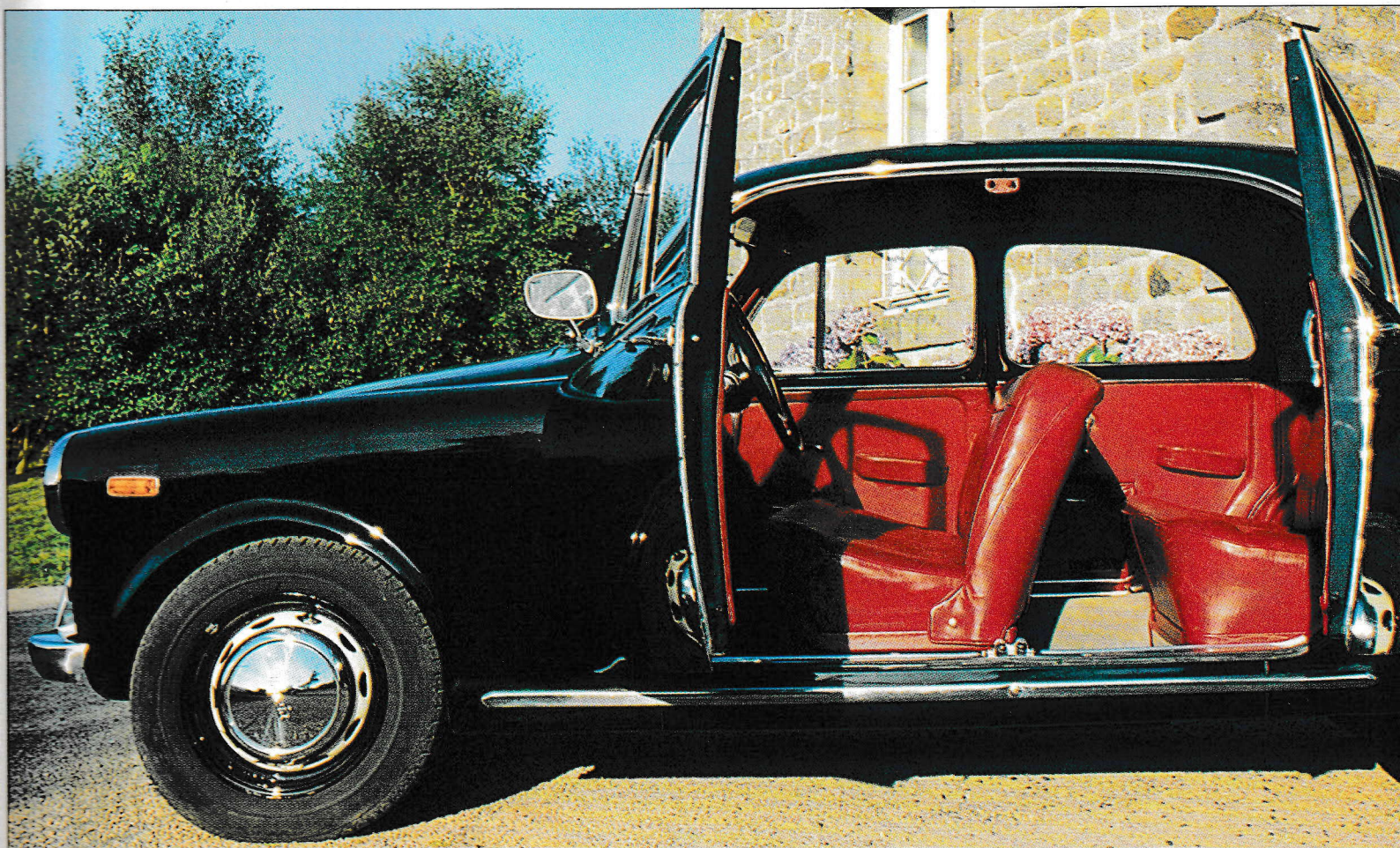
A l'instar du Royaume-Uni, l'Italie regorge d'une production demeurée locale. Certains de ces véhicules, à



vocation pourtant populaire, ne furent pratiquement pas diffusés à l'étranger ou, tout au plus, au compte-gouttes. C'est le cas de cette petite Lancia Appia qui ne peut qu'éveiller notre curiosité.

Texte et photos : Jocelyn Lecocq

Sous cet angle, on parierait pour une Peugeot 403. En plus d'être rapide, la Série III tient bien la route et dispose de freins efficaces. Dès 1959, elle bénéficiait d'un double circuit de freinage.





La marque turinoise, fondée en 1906 par Vincenzo Lancia, traverse une grave crise au milieu des années 50. Suite au décès prématuré avant guerre du constructeur piémontais, c'est son fils Gianni qui assume la direction des affaires.

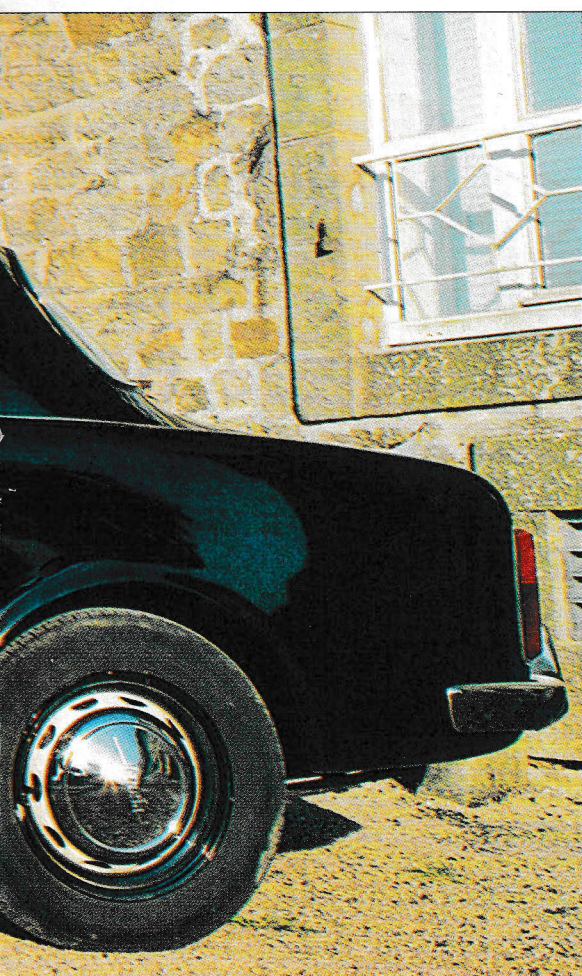
Mais des erreurs de gestion l'obligeront à céder la firme à un puissant industriel du bâtiment, Carlo Pesenti. D'abord farouchement hostiles à l'initiative de leur frère, les deux autres héritiers finiront par céder leurs parts en 1959. La même année sortait la troisième et dernière évolution du modèle Appia, apparue en 53.

### Sur la nouvelle voie

Comme pour la plupart des constructeurs ayant subi l'éclipse de la guerre, 1950 annonce l'arrivée d'un nouveau modèle chez Lancia. C'est la fameuse Aurelia qui, par son indéniable originalité, tient une place privilégiée au sein des amateurs de la marque. Les néophytes auront surtout à l'esprit l'élégant cabriolet Pininfarina, voire le coupé B20 Gran Turismo s'ils ont lu l'album Tintin *L'affaire Tournesol*.

Néanmoins, l'Appia découle en droite ligne de la méconnue berlina; elle se veut une Aurelia en réduction. En cela, elle est ce que l'Ardea – son aînée – était déjà à l'Aprilia : une miniature. Bien sûr, côté moteur, le V6 novateur de l'Aurelia fait place à un étonnant V4 ultra-

**L'Appia, comme de précédentes Lancia, est plutôt du genre exhibitionniste. Grâce à ses portes sans montant central, elle ne nous cache rien de ses charmes vêtus de cuir rouge... suprême raffinement.**



### L'avis du propriétaire



Michel Pineau doit sans doute sa passion des Lancia à son grand-père. Ce dernier avait acheté en 1937 un beau coupé Belna de 1935. Resté dans la famille, le véhicule donne le coup d'envoi d'une collection pour l'heureux héritier. Depuis le début des années 80, Michel a accumulé un coupé Flavia 2000 de 1971, une berlina Ardennes 1937 – peu après son passage dans nos pages, d'ailleurs – et, récemment, cette Appia.

Il fallait être un amateur éclairé pour la repérer sur le mur des petites annonces présentées à Rétromobile où elle attendait patiemment un client. Michel l'a trouvée dans un état d'origine étonnant avec seulement 60 000 km au compteur. Il a pu effectuer à son bord un voyage en Allemagne en toute sérénité, preuve de la fiabilité de l'auto. « C'est pour moi une voiture moderne, agréable à conduire. J'apprécie énormément que son aspect originel n'est pas encore nécessité une restauration, toujours regrettable pour son côté aseptisé », nous confie-t-il.

Sur la calandre horizontale caractéristique de la Série III, l'emblème créé en 1911 par le Biscaretti di Ruffia, proche ami de Vincenzo Lancia. Le cercle, figurant un volant, évoque le passé de pilote de course du constructeur.

compact en aluminium, développant au total 38 ch pour 1090 cm<sup>3</sup>. La première série dura trois ans et rencontre un réel succès populaire que critique.

Ce qui entraîne, entre 1956 et 1959, la deuxième version profondément remaniée. Même si, extérieurement, elle se différencie tout par un coffre plus prononcé. L'ancien modèle qui nous intéresse rompt avec la traditionnelle calandre verticale et marque sa filiation avec la nouvelle Flaminia, lancée en 1957 comme remplaçante de l'Aurelia. À l'aube de l'ère Pesenti, l'homme qui régnera sur Lancia dans les années 60.

### Troisième du nom

Produite à plus de cinquante-cinq mille exemplaires, l'Appia Série III représente plus de la moitié des ventes globales du modèle. Elle bénéficie des améliorations constantes effectuées sur les précédentes versions et brille notamment par ses performances avec près de 135 km/h en vitesse de pointe. Porté m





## Fiche technique

Lancia Appia Série III 1962  
Type 808.07/08

- **Période de fabrication**  
De 1959 à 1962; 55 577 exemplaires produits.
- **Motorisation**  
Moteur : 4 cylindres en V (à 10°), 1090 cm<sup>3</sup>; alésage x course (mm) : 65 x 75.  
Rapport volumétrique : 7,8:1.  
Couple maxi : 8,7 mkg à 3 000 tr/mn.  
Puissance réelle : 48 ch DIN à 4 900 tr/mn.  
Alimentation : 1 carburateur Solex PBIC simple corps, pompe mécanique.  
Refroidissement : par eau.  
Allumage : Delco, batterie/bobine.  
Distribution : soupapes en tête inclinées, poussoirs et culbuteurs, deux arbres à cames latéraux entraînés par chaîne.
- **Châssis/Suspension/Freinage**  
Carrosserie autoporteuse.  
Suspension AV : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques.  
Suspension AR : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques, amortisseurs.  
Direction : à vis globique et secteur.  
Freinage : hydraulique à double circuit.
- **Transmission**  
Propulsion.  
Boîte de vitesses : 4 rapports au volant, 1<sup>ère</sup> non-synchronisée, + M.A.  
Embrayage : monodisque à sec.
- **Poids/Dimensions/Performances**  
Poids : 945 kg à vide.  
L x l x h (m) : 4,02 x 1,48 x 1,45.  
Empattement (m) : 2,51; voies AV/AR (m) : 1,180/1,182.  
Pneumatiques : 155 x 14.  
Vitesse maxi : 133 km/h.  
Consommation : 8 l aux 100.
- **Prix à l'époque**  
En 1962 : 1 750 000 F.

## Le club

Lancia club de France, 15, rue des Innocents, 75001 Paris. Tél. : 01.45.08.15.01.

Les lignes classiques de la petite italienne ont plutôt bien vieilli et, malgré sa robe noire, elle n'a rien d'austère. Dans un souci de répartition des masses, la batterie prend place dans le coffre, au côté de la roue de secours. Difficile à croire... pourtant son prix exorbitant en faisait un produit de luxe pour le client français.

nant à 48 ch, le petit V4 fait d'elle l'auto la plus rapide de sa catégorie et ce malgré un poids important, sérieux gage de solidité par ailleurs.

Dans *L'Auto-Journal* du 1<sup>er</sup> décembre 59, l'inénarrable André Costa saluait la relative nervosité de l'Appia aux 400 mètres départ arrêté, coiffant des voitures plus puissantes telle notre 403. Soit dit en passant, la Peugeot possède de façon frappante une silhouette similaire à la Lancia, surtout de trois quarts arrière.

En revanche, un détail important rappelle son origine : les pratiques portes sans montant central. On a beau savoir qu'elles existaient déjà sur des modèles antérieurs de la firme - lire à ce sujet l'essai de la superbe Ardennes dans notre n° 7 -, l'effet reste toujours surprenant, *a fortiori* sur une voiture d'un si petit gabarit.

Très accueillant, l'habitacle habillé de cuir écarlate, en option, de notre exemplaire nous tend littéralement les bras. Une invitation qui ne se refuse pas...

## Séduction à l'italienne

A la vue de la finition soignée de l'Appia, on comprend aisément que le public fut séduit, les femmes en particulier. Cela s'avère davantage probant en ce qui concerne les coupés et cabriolets dérivés, un peu à l'image de nos Simca Plein Ciel et Océane. Dans un domaine plus sportif, notons également diverses réalisations signées

Zagato, dont le coupé Sport à empattement court qui atteignait 160 km/h pour 60 ch. Il exista même des monoplaces de Formule Junior, les Dagrada fortes de 89 ch, et dont une gagna l'épreuve de Monza.

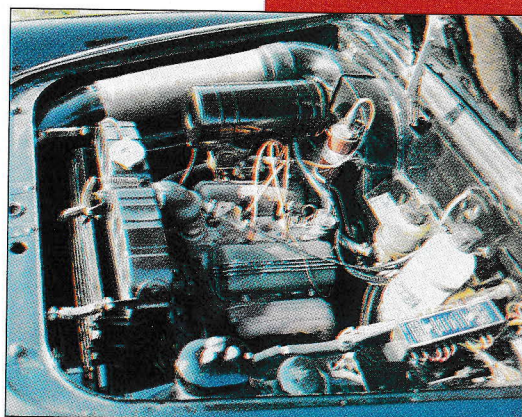
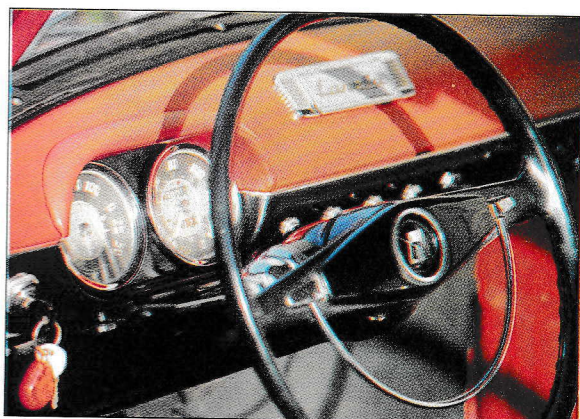
Enfin, n'oublions pas le très lumineux break deux portes Giardinetta construit à trois cents exemplaires par le carrossier Viotto sur base de l'Appia Série III quelque peu renforcée. Toutefois, malgré ses réelles qualités et son charme particulier, la mignonne italienne ne risquait pas d'inquiéter ses rivales françaises.

Elle souffrait en effet d'un handicap de taille, quasi insurmontable : un tarif fortissimo qui la mettait en concurrence avec une Simca Présidence, soit plus de deux fois le prix d'une Peugeot 403 Grand Luxe. Même si les Lancia n'avaient pas la réputation d'être bon marché en Italie, nous subodorons des taxes hexagonales d'un protectionnisme outrancier...

De fait, l'Appia n'a jamais couru nos rues. Et vous aviez, jusqu'ici, des excuses pour considérer cette belle et célèbre inconnue comme un Orni, objet roulant non identifié. Maintenant, vous pourrez prétendre avoir rencontré « Le troisième Type », sans avoir eu à le regretter. Au contraire.

*Remerciements à Michel Pineau, propriétaire de cette attractive Lancia, ainsi qu'aux Véhicules Anciens du Léon, de Cornouaille et du Trégor.* □

Un sobre tableau de bord bicolore doté d'une rangée de boutons énigmatiques et de deux cendriers tubulaires, mais sans l'ombre d'un allumecigares. Le démarrage s'effectue d'une pression sur la clef de contact.



Tout en hauteur, le V4 très serré ne paye pas de mine. L'Appia sera grâce à lui championne de sa catégorie, se permettant le luxe de « gratter » de plus grosses cylindrées en frisant les 135 km/h. Remarquez le radiateur doté de volets thermostatiques et, au premier plan, l'original dispositif de remplissage d'huile des amortisseurs réglables.