



Conçue en étroite collaboration avec le laboratoire de recherches aérodynamiques de l'École Polytechnique de Turin, la carrosserie profilée de l'Aprilia est l'œuvre de Battista Falchetto.



LANCIA APRILIA 1947

AVANTI!



A la fin des années trente, les freins à câble, les essieux avant rigides et les châssis séparés étaient encore la norme pour les modèles de grande série. Au demeurant, l'automobiliste raisonnablement fortuné et exigeant pouvait envisager d'acquiescer un modèle d'une conception incomparablement plus moderne, animé par un brillant V4 et doté de surcroît d'une carrosserie à la ligne résolument aérodynamique. Cette petite merveille avait pour nom "Aprilia". Comme quelques autres Lancia millésimées, tout en elle reflète le génie avant-gardiste du fondateur de la célèbre firme turinoise. Sophistiquée et différente, l'Aprilia était vouée à entrer dans la légende du siècle automobile par la grande porte...

La série Aprilia occupe une place à part dans l'histoire de Lancia. Ultime modèle conçu sous l'égide de Vincenzo Lancia, elle apparaît un peu comme son "testament technologique". C'est au cours de l'hiver 1934/1935, alors que la petite Augusta connaît son apogée, que Vincenzo Lancia définit avec son équipe les grandes lignes de la future "Aprilia". Selon le cahier des charges retenu, il s'agira d'une voiture légère et économique à l'usage, mais d'une cylindrée quelque peu supérieure à celle de l'Augusta. Cette berline, qui pourra accueillir jusqu'à cinq personnes, devra se montrer tout à la fois puissante, maniable et stable. Elle devra enfin adopter une carrosserie aérodynamique, préoccupation nouvelle des constructeurs avant-gardistes.

Le génie en gestation

La mise au point du modèle, effectuée sous l'autorité de Battista Falchetto, prendra près de deux ans. Les motoristes Sola et Verga vont, au préalable, concevoir un très original 4 cylindres en V étroit à chambres de combustion sphériques et distribution par soupapes en V renversé (avec des culbuteurs d'inégale longueur), autant de solutions novatrices pour l'époque.

Ce groupe à bloc en aluminium et chemises en fonte rapportées, d'une cylindrée de 1.352 cm³, affichera une

puissance de 47,5 chevaux à 4.300 tours/minute, un résultat particulièrement élevé qui correspond au niveau de puissance d'une bonne 2 litres de série.

Résolument à l'avant-garde de son époque, la nouvelle Lancia disposera en outre d'une structure autoportante et de quatre roues indépendantes.

À l'avant, on retrouve un système expérimenté de longue date par Lancia, caractérisé par des ressorts travaillant dans des tubes verticaux.

À l'arrière, une géométrie inédite et plus complexe combine un différentiel fixe à des bras oscillants montés aux extrémités de deux barres de torsion transversales et un ressort à lames transversal fixé au centre du carter du pont par un support élastique articulé.

Les freins (il s'agit de tambours commandés hydrauliquement) sont montés sur les demi-arbres de roues, en sortie du différentiel, en position "in-board"; une implantation guère usitée dans la production de grande série et que l'on réserve encore aux voitures de compétition les plus sophistiquées. La carrosserie de la future Aprilia sera dessinée par Battista Falchetto, lequel travaillera en étroite collaboration avec le laboratoire de recherches aérodynamiques de l'école polytechnique de Turin.

De cet échange fructueux résultera une silhouette insolite caractérisée par l'absence de porte-à-faux avant et arrière et un habitacle tout en courbes douces, surmonté d'une

sorte d'épine dorsale prolongée par une pointe arrière. Après réflexion, Vincenzo Lancia la fera finalement rogner, pour ne pas trop déconcerter la clientèle.

Les essais du prototype "Aprilia" - du nom de l'une des voies de communication les plus importantes de la Rome antique, une formule patronymique chère à la firme turinoise - débutent à l'automne 1935. Ils se poursuivront jusqu'en juin 1936. Cet été-là, les collaborateurs habituels de Vincenzo Lancia, Gismondi, Verga et Tacchini viennent chercher ce dernier à son domicile, un beau matin, pour effectuer un parcours d'essai.

Vincenzo Lancia prend la place du passager, à côté de Luigi Gismondi, responsable des essais. Entre Turin et Bologne, le patron ne desserrera pratiquement pas les dents, si ce n'est pour juger la vitesse de pointe - 130 km/h - un peu trop "élevée" (elle équivalait, grosso modo, à celle d'une bonne berline 6 cylindres...) et pour recenser quelques détails à améliorer. La consternation gagne peu à peu ses collaborateurs lorsque, à l'occasion d'une halte à Voghera, sur le chemin du retour, Vincenzo Lancia demande à prendre le volant. Nouveau mutisme du patron jusqu'au moment où, ayant vu toutes ses impressions de passager confirmées, il s'exclamera, lâchant le volant des deux mains : "quelle magnifique voiture !"

Le soulagement - et l'émotion - seront tels chez ses collaborateurs que ceux-ci ne pourront s'empêcher d'échanger entre eux un regard voilé de larmes. Autres temps !...

En passant par les Ardennes

Vincenzo Lancia n'assistera malheureusement pas à la sortie de la première Aprilia de série. Il décédera en effet

le 15 février 1937, peu de temps avant la présentation officielle du nouveau modèle.

La berline de série, bien qu'ayant vu sa vitesse de pointe légèrement réduite (conformément au vœu du patron) s'imposera d'emblée comme la plus performante et la plus équilibrée des voitures européennes de moyenne cylindrée. Cela n'empêchera pas la firme de lancer dès 1939 une deuxième série, caractérisée par un moteur de cylindrée supérieure. Avec un alésage de 74,61 et une course de 85, le V4 atteindra 1.486 cm³.

Le but n'est pas d'accroître les performances (l'augmentation de puissance, de 47,5 à 48 chevaux, s'avère négligeable) mais d'améliorer le couple, la souplesse et les capacités d'accélération.

Interrompue pendant la 2^{ème} Guerre Mondiale, la production de l'Aprilia reprendra au lendemain du conflit et se prolongera jusqu'au 22 octobre 1949, score date d'arrêt définitif de la série. Plus de vingt-mille exemplaires, (série 1 et 2), seront construits entre 1937 et 1949, chiffre auquel il convient d'ajouter 4.350 soubassements monococques livrés nus et habillés ultérieurement par des carrossiers indépendants. L'Aprilia sera même produite quelque temps en France, sous le nom de "Lancia Ardennes". C'est dans le but de pallier les droits de douane exorbitants qui frappent les pièces d'importation dans les années trente que Lancia avait fait l'acquisition d'une usine à Bonneuil-sur-Marne, en région parisienne. L'Augusta y sera notamment produite sous le nom de Lancia Belna.

L'Ardennes française sera en tous points comparable à sa sœur latine, à l'exception de quelques détails d'équipement tels que les serrures de portières, les phares (plus gros) et, sur les modèles les plus récents, une trappe d'aération additionnelle située derrière le capot.

Quelque 620 Lancia Ardennes (uniquement des modèles à moteur 1.352 cm³) seront produites à Bonneuil-sur-Marne entre 1937 et 1939, la production étant interrompue, peu de temps après les accords de Munich. 120 d'entre elles seront livrées sous forme de châssis carrossés, la plupart du temps, en cabriolets.

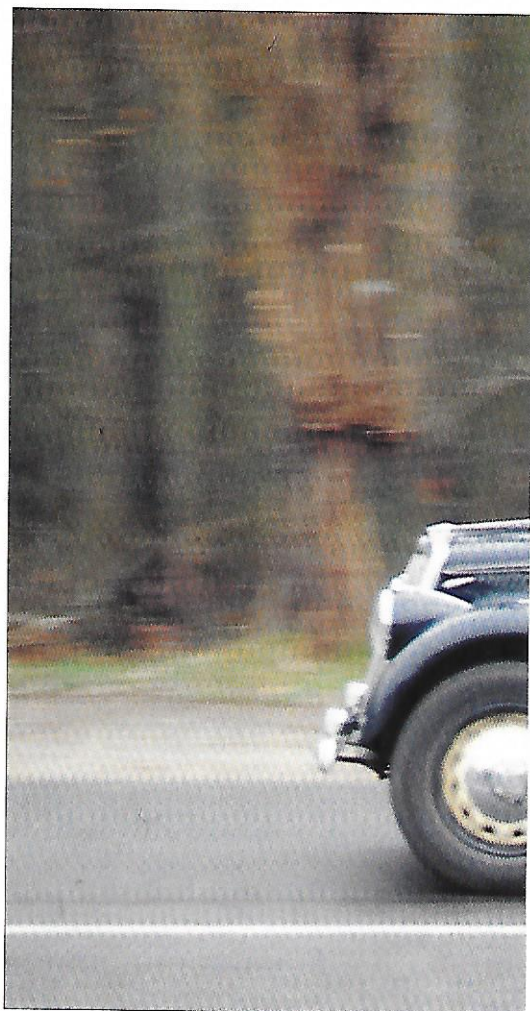
L'Aprilia inspirera aussi la conception et la silhouette de la petite Ardea ; produite entre 1939 et 1951, cette Aprilia en réduction était animée par un V4 à arbre à cames en tête de 903 cm³ et dotée d'un train arrière simplifié à essieu rigide.

" Split window "

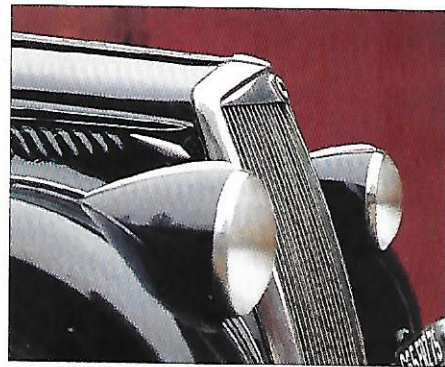
Est-ce parce que sa silhouette évoque l'intemporelle Volkswagen Coccinelle ? Toujours est-il que l'Aprilia ne paraît pas son âge et son Cx de 0.47 peut d'ailleurs supporter la comparaison avec celui d'une Lancia Beta de 1975, ce qui en dit long sur le sérieux de son étude aérodynamique. De fait, elle semble infiniment moins "datée" que la plupart de ses contemporaines.

La crête qui divise son pavillon en deux parties depuis le sommet du pare-brise jusqu'au bas de la lunette arrière (ce qui fait de l'Aprilia une authentique " Split window ") confère à la voiture un surcroît d'originalité.

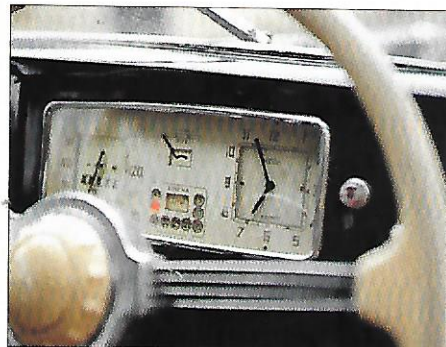
L'ouverture des portes est inversée, les portes arrière s'ouvrant dans ce qu'il est convenu d'appeler le " mauvais



Rapide et solidement accrochée à la route, l'Aprilia tire les fruits d'une conception fondée sur des solutions d'avant-garde.



La calandre caractéristique des Lancia subsistera après-guerre jusqu'à l'Aurélia.



L'Aprilia dispose d'une jauge très sophistiquée : le niveau d'essence s'affiche en chiffres lumineux !

TECHNIQUE

LANCIA APRILIA

MOTEUR : 4 cylindres en V ouvert à 20° ; alésage x course : 72 x 83 mm (1^{ère} série), 74.61 x 85 mm (2^{ème} série) ; cylindrée : 1.352 cm³ (1^{ère} série), 1.486 cm³ (2^{ème} série) ; compression : 5.75/1 ; puissance : 47 ch à 4.000 t/mn (1^{ère} série), 48 ch à 4.300 t/mn (2^{ème} série) ; alimentation : un carburateur Zénith 32 VIM (1^{ère} série), un carburateur Zénith 32 VIML 3 (2^{ème} série) ; distribution : soupapes en tête, renversées en V.
TRANSMISSION : aux roues arrière ; embrayage : monodisque à sec ; boîte à 4 rapports, 1^{ère} et 2^{ème} non synchronisées.

CHASSIS : carrosserie autoporteuse ; suspension avant : roues indépendantes, système Lancia ; suspension arrière : roues indépendantes par bras oscillants placés aux extrémités de deux barres de torsion et ressort à lames transversal fixé au centre du carter de pont par un support élastique articulé ; amortisseurs Houdaille.

FREINS : à tambours Lockheed, à commande hydraulique, accolés au différentiel à l'arrière.

PNEUMATIQUES : 165 x 400 (Aprilia 2^{ème} série) ; 140 x 40 (Ardennes et Aprilia 1^{ère} série).

DIMENSIONS : longueur : 3,955 m ; largeur : 1,470 m ; hauteur : 1,455 m ; poids à vide en ordre de marche : 895 kg (1^{ère} série), 950 kg (2^{ème} série).

VITESSE MAXIMALE : 125 km/h (1^{ère} série), 126 km/h (2^{ème} série).



Photo ci-contre :
 Comme que sur toutes les Lancia
 d' avant-guerre, le poste
 de conduite est implanté à droite.
 L' Aprilia offre une habitabilité
 satisfaisante pour quatre personnes.

Photo ci-dessus :
 L' ouverture inversée des portes
 arrières et l' absence de montant
 central évoque les Fiat
 contemporaines et la Simca
 Huit française.

sens". L'absence de montant central (comme sur les berlines Fiat contemporaines et la Simca Huit française) facilite grandement l'accès à bord.

Le poste de conduite est implanté à droite, de même que sur toutes les Lancia d'avant-guerre.

L'habitacle peut accueillir aisément quatre passagers adultes. Ceux-ci disposent, à l'avant, de sièges individuels. A l'arrière, on a prévu à leur intention un accoudoir central, des poignées de maintien au-dessus des portes et un plafonnier dans chacun des angles du pavillon.

La sellerie, en drap et le ciel de toit, en tissu, créent une agréable harmonie de teintes grises, mais l'ensemble exhale une certaine austérité.

Le tableau de bord, en tôle peinte, comporte, dans l'axe de vision du conducteur, un combiné rectangulaire à fond crème, regroupant un tachymètre (gradué jusqu'à 140 km/h), une jauge à chiffres lumineux, un manomètre de pression d'huile et une montre.

Des interrupteurs situés au centre de la planche commandent les essuie-glaces, les clignotants, le rhéostat de tableau de bord et les deux plafonniers, tandis que les commandes proprement mécaniques (démarreur, starter et accélérateur à main) sont situées en retrait, sous la planche de bord.

Outre une qualité de construction difficile à prendre en défaut, certains détails pratiques attestent de la classe indéniable de cette Lancia.

C'est notamment le cas de ces chiffres lumineux (lorsque le contact est mis) qui vous tiennent en permanence informé du niveau du réservoir d'essence, ou encore de la manivelle de lève-vitre de la porte avant droite, dont la partie saillante est escamotable afin de ne pas gêner le conducteur ; sans oublier le minuscule cendrier intégré au bouton d'ouverture de la boîte à gants, ni les petits déflecteurs horizontaux situés au sommet des portes et destinés à éviter les remous aérodynamiques lorsque les vitres sont abaissées...

L'empire des sens

Le volant à jante de bakélite crème (d'un diamètre raisonnable) tombe bien sous la main et l'on jouit d'une position de conduite tout à fait moderne, malgré un pare-brise un peu limité en hauteur.

Le dossier des sièges, fortement incurvé, procure un maintien latéral satisfaisant tandis que la ceinture de caisse apparaît à bonne hauteur. On est en outre installé relativement bas, ce qui permet de traiter d'égal à égal avec les conducteurs de voitures contemporains...

Une fois le grand frein à main desserré (il est situé de l'autre côté du tunnel de transmission, côté passager), on actionne le contact en appuyant tout d'abord sur une curieuse clé à corps cylindrique, puis en tirant vers soi la manette de démarreur.

Le V4 laisse aussitôt entendre une respiration un peu

rugueuse, laquelle n'est pas sans rappeler celle d'une Fulvia des années soixante-dix. Le pédalier, articulé au plancher (avec un accélérateur constitué d'une simple molette) est très bien disposé et favorise le talon-pointe.

La course de l'embrayage se révèle très longue, mais elle autorise une entrée en action assez progressive.

La boîte de vitesses est servie par un long levier au plancher. Si les débrayements apparaissent très importants, la grille s'avère à tout le moins précise, mais du fait de synchros approximatifs, les vitesses doivent impérativement être passées "au régime".

Pour redescendre les rapports, il est indispensable d'avoir recours au double débrayage, ni la première, ni la seconde ne bénéficiant d'une synchronisation.

Plutôt courte, la première ne sert guère qu'à "décoller" la voiture.

La seconde, en revanche, monte approximativement jusqu'à 60 km/h et permet d'apprécier la nervosité du moteur ; celle-ci se révèle plus manifeste encore sur le troisième rapport, que l'on peut monter jusqu'à 85 km/h.

Lors des montées en régime, le V4 - coiffé sur cet exemplaire d'un carburateur Weber (non d'origine) - émet une plainte rauque laquelle, combinée à un tempérament qui n'a rien d'anémique, procure l'agréable sensation d'être aux commandes d'un engin à caractère sportif.

La voiture parvient ainsi sans faiblir jusqu'à un 110 km/h de croisière qu'elle soutient sans difficulté aucune, la vitalité du V4 incitant à tout moment à pousser le jeu plus loin. La tenue de route s'avère excellente et le contrôle de la trajectoire au volant pratiquement idéal.

Dans les grandes courbes, l'Aprilia fait preuve d'une singulière stabilité, rejetant aux oubliettes pratiquement toutes ses contemporaines, à l'exception de la Traction Avant Citroën. La Lancia conserve cette stabilité dans les virages serrés où la direction, jusque-là étonnamment légère, tend à se durcir sensiblement. Remarquablement précise, elle permet de placer la voiture au millimètre à l'entrée des courbes à faible rayon.

Il suffit, pour sortir bien en ligne, de corriger par de légères impulsions au volant la tendance naturelle de l'Aprilia au sous-virage. Sur ce plan, là encore, seule la Traction Avant française semble en mesure d'apporter la réplique à cette berline italienne alerte et tout à fait sécurisante.

Les suspensions, relativement fermes, accusent plutôt sèchement les inégalités du revêtement. A contrario, elles participent largement au comportement sportif de la voiture et permettent d'atténuer sensiblement la prise de gîte en virage.

Le freinage surprend un peu par son action peu progressive. Largement suffisante dans le contexte des années quarante, son efficacité apparaît naturellement moins convaincante aujourd'hui. C'est là le seul écueil technique qui "date" vraiment l'Aprilia lorsqu'on évolue dans la circulation actuelle... outre une entrée en action parfois problématique des flèches de direction. Bien peu de choses, en somme, pour une voiture âgée de 57 ans...

Pour le reste, plusieurs dizaines de kilomètres accomplis sur parcours "mixte" (ville et route) ne viendront pas à

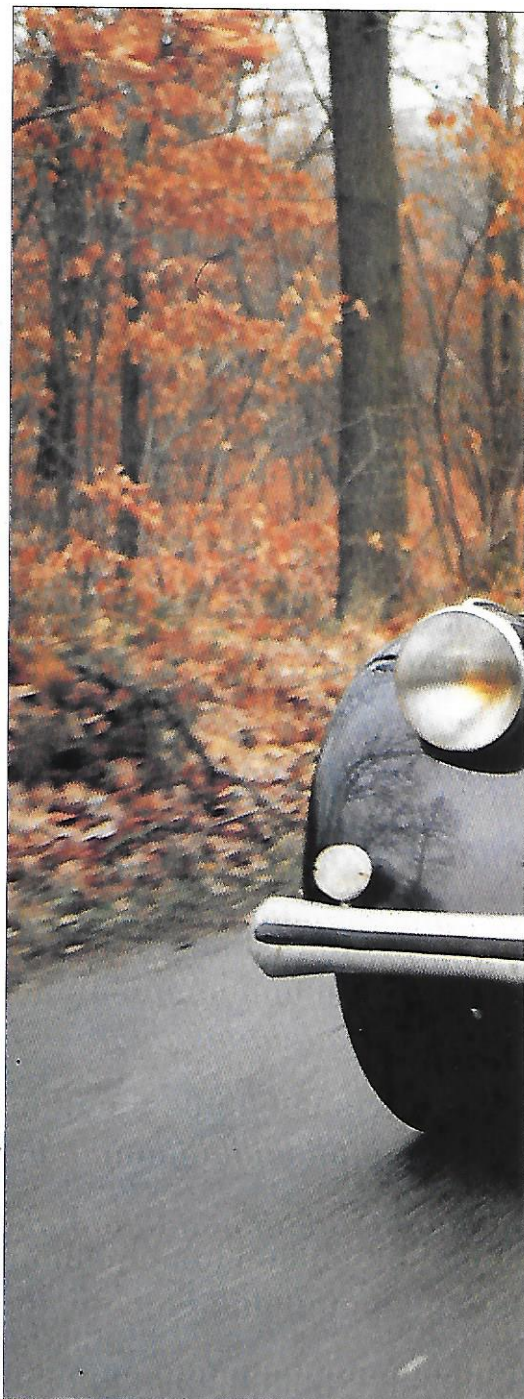
bout de notre enthousiasme. Moderne et efficace, vivante et prévisible, cette Lancia semble préfigurer de façon exemplaire les berlines sportives de moyenne cylindrée, apparues dans les années 60...

De fait, la Lancia Aprilia tire les fruits d'une conception audacieuse fondée sur des solutions d'avant-garde qui révèlent toute la clairvoyance de ses concepteurs attirés.

En cela, elle représente une étape importante dans l'histoire de l'automobile en général et demeure l'une des Lancia les plus désirables qui soient en collection...

B. POIRIER

Nous adressons nos remerciements les plus chaleureux à M. Yves Ketterer, doyen du Club Lancia France, qui nous a confié la Lancia Aprilia de cet essai, ainsi qu'à M. Jean-Charles Voisin, secrétaire du Lancia Club de France (LCF, 39 boulevard du Roi, 78000 Versailles, Tél. 30.21.27.12).

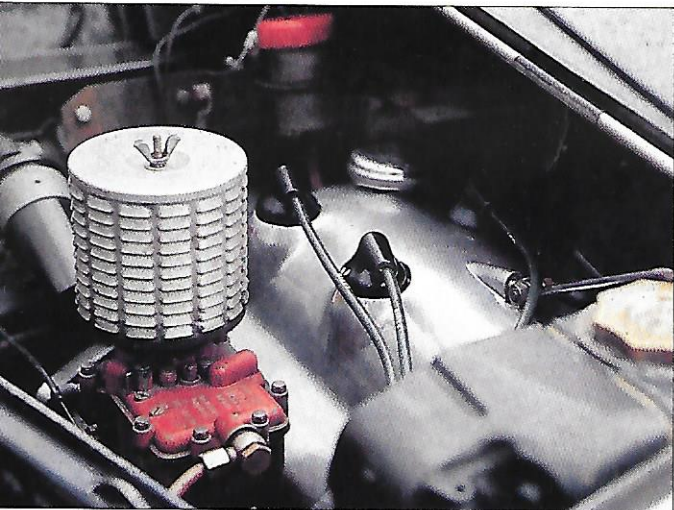


PRODUCTION TOTALE

Aprilia 1ère série : 10.354 exemplaires (1937-39).

Aprilia 2ème série : 9.727 exemplaires (1939-49).

Ardennes : 620 exemplaires (1937-39).



Coiffé ici d'un carburateur Weber nom d'origine (surmonté de son filtre à air). Le V4 de la Lancia Aprilia permet à celle-ci de se montrer tout à la fois rapide, nerveuse et endurante.

La poupe de l'Aprilia, avec sa crête caractéristique, tranchait résolument sur les canons esthétiques des années trente.



Maniable et très prévisible, l'Aprilia se plaçait très au-dessus de ses principales concurrentes de l'époque.