

# Pajottenlandrally [part 2]

*Van overstromingen was er in België nog geen sprake op zondag 26 september, maar toch hebben we tijdens onze najaarsrally heel wat nattigheid gezien... en kou gehad, met "dank" aan de verwarming van mijn trouwe Spider die het voor bekeken hield.*



Tussen acht en half tien was het voor de Pajottenland-rally 'part 2' verzamelen in Sint-Pieters-Leeuw, waar ons bij All-Vac Technology een uitgebreid ontbijt te wachten stond. Een dertigtal Lancia's waren ingeschreven, de oudste uit de jaren... dertig, de jongste de Gamma Berlina uit 1983 van Koen Keutgens, die voor de eerste keer mee op uitstap mocht (de auto, niet Koen...). En dan was er nog een vreemde eend in de bijt, want Paul E. Frère was in plaats van met zijn Augusta met zijn Ferrari 308 GT4 afgezakt. Gelukkig bleef hij daarmee binnen de familie, want voor hetzelfde geld had hij zich helemaal vergist en was hij met zijn Peugeot-oldtimer gekomen... Verder viel de aanwezigheid van opvallend veel 'kinderen van' (zowel klein als groot) op, maar konden we ook enkele nieuwe gezichten zien.

Toen het ontbijt achter de rug was, de roadbooks waren opgehaald en iedereen zijn rallyplaat had bevestigd (in de gietende regen...), was het tijd voor het eerste deel van de rit, van Sint-Pieters-Leeuw tot Vollezele, de bakermat van het Belgische trekpaard. Tijdens de briefing kregen we te horen dat we onderweg een reeks vragen konden beantwoorden. Zo moesten we onder andere tellen hoeveel van Maria-beeldjes voorzien kapelletjes we onderweg tegenkwamen, of hoeveel liefdesgedichten. Een kolfje naar de hand van mijn copilote en vriendin, zoals later zou blijken.

Na het eerste deel van de rit stond een bezoek op het programma aan het unieke museum van het Belgisch

(of Brabants) trekpaard, dat begin twintigste eeuw het exportproduct bij uitstek was, zo leerde onze gids ons. In verschillende groepen konden we rondneuzen in het museum en kregen we uitgebreid tekst en uitleg over de geschiedenis van de Brabander, gevolgd door een film van een stoeterij. Vervolgens werden de Lancia's opnieuw gestart en ging het richting restaurant, nauwelijks twee kilometer verder.

Mits een beetje wringen werd voor alle Lancia's een plaatsje op de parking en voor alle deelnemers een plaats aan tafel gevonden. Na mijn portie stoofvlees met frietjes, gevolgd door chocomousse en koffie, werd het wel wat warm in het restaurant en was ik blij dat ik even een luchtje kon scheppen buiten op de parking, al was de lucht jammer genoeg nog niet bepaald opgeklaard. Gelukkig deden de ruitenwipers van de Spider het beter dan de verwarming... Maar goed, het had geen zin om daarover te zeuren: er moesten kilometers afgelegd worden, instructies worden geïnterpreteerd en vragen worden opgelost! Bovendien bleek het Pajottenland zelfs in deze misereabele omstandigheden een prachtige streek.

Het eindpunt van de najaarsrally lag in het Lennikse gehucht Eizeringen, waar zich aan de kerk de authentieke herberg 'In de verzekering tegen de groten dorst' bevindt, ooit verkozen tot Strafsté Café van Vlaanderen. Daar kregen we, naast gebak, uitleg over en een uitgebreide degustatie van Kriek- en Lambikbieren.

*vervolg op pagina 2*

## Editoriaal

2010 zit er op. Zoals beloofd in het vorige nummer hebben wij ons best gedaan om u niet al te lang op een nieuwe Informazione te doen wachten. Gelukkig zijn er sindsdien weer enkele interessante dingen te vertellen. Zo brengen wij u een verslag van de jammer genoeg uitgeregende, maar niettemin erg geslaagde Pajottenlandrally part 2 en schreef Eduard zijn ervaringen neer omtrent de evenementen rond 50 jaar Lancia Flavia. En wanneer u dit leest, zal ook onze traditionele eindejaarsdiner alweer achter de rug zijn en zal u hopelijk ook nostalgisch hebben kunnen genieten van de film "Et dieu créa la femme" en van de prachtige Aurelia B24 Spider.

Verder hebben we opnieuw wat productnieuws voor u, over de Delta 1.4 MultiAir, maar ook over een unieke auto die van ons zo in productie zou mogen gaan, namelijk een moderne versie van de mythische Stratos. Naar aanleiding daarvan vindt u ook een retrotest van Bart Lenaerts over een oorspronkelijke Stratos (Stradale, ex-Leo Van Hoorick) zoals die verschenen is in het tijdschrift AutoWereld.

Jammer genoeg moeten wij u dit keer opnieuw een overlijden melden, en wel van Luc Hermans, één van de eerste leden van de Lancia Club Belgio. Albert Van Impe stelde een kort In Memoriam samen.

In 2011 staan natuurlijk opnieuw de vertrouwde evenementen op het programma, waarover u te gepasten tijde zal worden bericht. Daarnaast kijken we natuurlijk reikhalzend uit naar het Salon van Genève, waar - eindelijk - de volledig nieuwe Ypsilon zal worden voorgesteld, maar ook naar andere (broodnodige) uitbreidingen van het Lancia-gamma. Ondertussen zijn uw bijdragen of suggesties voor volgende nummers van Informazione nog steeds welkom op [informazione@telenet.be](mailto:informazione@telenet.be). En ten slotte zal 2011, zoals u ook al kon lezen in de vorige Informazione, (eindelijk) de stap naar het wereldwijde web zetten. Het belooft dus weer een druk jaar te worden...

Veel leesplezier,

Kevin

# Pajottenlandrally 12<sup>e</sup> partie!

*Le dimanche 26 septembre on ne parlait pas encore d'inondation en Belgique mais nous avons eu pendant notre rallye d'automne beaucoup d'humidité... et de froid, «grâce» à l'échauffement de ma fidèle Spider.*



vervolg van pagina 1

Een bijzondere smaakervaring – al was niet iedereen er even wild van – en bovendien hebben we alweer heel wat bijgeleerd. Tot slot was het nog tijd om de winnaars van de prijsvragen bekend te maken. Op de eerste plaats eindigde team nummer 5 (Ann en ikzelf; ik zei toch al dat het iets voor haar was?), als tweede team 13 (onze

Le rendez-vous du Rallye Pajottenland (partie 2) avait lieu entre huit et neuf heures et demie à Sint Pieters Leeuw, chez ALL-VAC Technology, où un petit déjeuner nous attendait. Une trentaine de Lancia étaient enregistrées, la plus ancienne des années 30, la plus jeune une Gamma Berlina de 1983 de Koen Keutgens, pour la première fois de sortie (la voiture, pas Koen). Et puis il y avait un étranger parmi nous, car Paul E. Frère était venu avec, à la place de son Augusta, sa Ferrari 308 GT4. Heureusement qu'il est resté dans la famille, parce que pour le même prix il se serait complètement trompé, et serait venu avec sa Peugeot ancêtre... Tout aussi frappante était la présence de nombreux «enfants de...» (petits et grands), et également de nouveaux visages. Le petit déjeuner fini, les road-books ont été distribués et tout le monde a fixé sa plaque de rallye (sous une pluie battante...), il était temps pour la première partie du rallye, de Sint Pieters Leeuw à Vollezele, le berceau du cheval de trait belge. Pendant le briefing nous avons appris que nous aurions une série de questions auxquelles on pouvait répondre. Nous avons dû compter les statues de la Vierge Marie dans les chapelles, vues le long du chemin, ainsi que de nombreux poèmes d'amour. Ce qui a beaucoup plu à mon amie et co-pilote, comme cela s'est avéré plus tard.

Après la première partie du voyage il était prévu de visiter un musée unique du cheval de trait belge (ou du Brabant) qui au début du XX<sup>e</sup> siècle, était un des produits d'exportation par excellence ce que notre guide nous a appris. Répartis en différents groupes, nous avons pu visiter le musée tout en recevant des explications sur l'histoire du Brabant. La visite fut suivie d'un film sur un haras. Après, les Lancia se sont remises en route et se sont dirigées vers le restaurant, à peine deux kilomètres plus loin. En se serrant un peu, toutes les Lancia ont trouvé leur place sur le parking ainsi

penningmeester Jean Helsen) en als derde team nummer 19 (Koen Keutgens en zijn 10-jarige dochter Kato). De winnaars kregen telkens een waardebon voor een etentje in de Lancia Food Lounge ([www.lanciafoodlounge.com](http://www.lanciafoodlounge.com)), vriendelijk aangeboden door Lancia Belgio. Smakelijk!

(KK)

## Editorial

2010 est derrière nous. Comme promis dans le numéro précédent, nous avons fait notre mieux pour ne pas vous faire attendre une nouvelle *Informazione* trop longtemps. Heureusement, il y a de nouveau des choses intéressantes à dire depuis lors. Ainsi nous vous présentons un rapport du Pajottenlandrally part 2, qui a été très réussi malgré la pluie, tandis que Eduard a mis ses expériences par écrit concernant les événements autour de 50 ans de Lancia Flavia. Et quand vous lisez le présent, notre diner de fin d'année sera également derrière nous et vous aurez pu – espérons – vous délester du film "Et dieu créa la femme" et de la magnifique Aurelia B24 Spider.

Ensuite nous avons de nouveau un peu d'actualité produit pour vous, sur la Delta 1.4 MultiAir, mais aussi sur une voiture qui, selon nous, pouvait entrer en production immédiatement, à savoir la version moderne de la Stratos mythique. À propos de ça vous trouverez aussi un essai rétro d'une Stratos originelle (une Stradale, ex-Leo Van Hoorick), comme paru dans le magazine (exclusivement néerlandophone) *AutoWereld*.

Malheureusement nous avons encore une fois un décès à vous communiquer, plus particulièrement de Luc Hermans, un des premiers membres du Lancia Club Belgio. Albert Van Impe a rédigé quelques mots à sa mémoire.

En 2011, ce seront bien évidemment à nouveau les événements habituels qui sont au programme. On vous en reparlera. Puis nous attendons naturellement avec impatience le Salon de Genève, où – finalement! – la Ypsilon complètement nouvelle sera présentée. Entretemps vos contributions ou suggestions pour les prochains numéros de *l'Informazione*, sont toujours les bienvenues sur [informazione@telenet.be](mailto:informazione@telenet.be). Et finalement, comme vous avez déjà pu lire dans notre numéro précédente, le Lancia Club Belgio sera, en 2011, (enfin) présent sur l'internet. Ce sera donc à nouveau une année animée...

Bonne lecture,

Kevin



qu'une place à table. Après le ragoût-frites suivi d'une mousse au chocolat et d'un café, il faisait un peu chaud dans le restaurant, je suis donc sorti prendre l'air sur le parking, bien que le ciel était malheureusement toujours couvert. Mais, tant mieux... les essuie-glaces de la Spider fonctionnaient mieux que le chauffage... Quoi qu'il en soit, pas le temps de se plaindre: il fallait parcourir les kilomètres, comprendre les instructions et répondre aux questions! Le «Pajottenland» est, même dans ces conditions misérables, une belle région. Le rallye d'automne s'est terminé dans le hameau à Eizingen dans la région de Lennik, près de l'église, se trouve l'authentique taverne «L'assurance contre la grande soif», reconnue autrefois comme Café des plus Forts de la Flandre. Là, en

plus des pâtisseries, nous avons reçu une explication complète sur la dégustation de la bière Kriek Lambic. Une expérience gustative particulière – même si tout le monde n'en est pas amateur – mais nous avons déjà beaucoup appris. Enfin il était temps de faire connaître les noms des lauréats du concours. La première place a été remportée par l'équipe numéro 5 (Ann et moi, je vous l'avais dit qu'elle avait aimé). La deuxième place par l'équipe numéro 13 (notre trésorier Jean Helsen) et la troisième place par l'équipe numéro 19 (Koen Keutgens et sa fille de 10 ans Kato). Chaque lauréat a reçu un bon pour un dîner au Lancia Food Lounge ([www.lanciafoodlounge.com](http://www.lanciafoodlounge.com)), gracieusement offert par Lancia Belgio. Bon appétit !

(KK)





*Een van de monumenten uit Lancia's rijke geschiedenis, de Flavia, mocht vorig jaar 50 kaarsjes uitblazen. Deze voor zijn tijd revolutionaire wagen met voorwielaandrijving werd immers eind 1960 (van 3 tot 13 november) op het Salon van Turijn aan de wereld voorgesteld. Verschillende evenementen stonden vorig jaar dan ook in het teken van deze verjaardag.*

Eind 2009 gaven we met de Lancia Club Belgio reeds de eerste aftrap voor dit Flavia-jaar, met de voorstelling van onze traditionele kalender, in 2010 geïllustreerd met een Flavia Vignale.

## Boek

Met die verjaardag in het achterhoofd was ook Angela Verschoor, lid van onze Nederlandse zusterclub en fervent Flavia-adept, reeds vorig jaar begonnen met de voorbereiding van een boek gewijd aan dit model. Angela doorbladerde al haar archieven en schreef de geschiedenis neer in het prachtige boek *Lancia Flavia 1960-1974\**. De ontstaansgeschiedenis, de verschillende modellen, de koetswerkvarianten en de commerciële afgeleiden worden in 10 hoofdstukken behandeld. Het geheel is geïllustreerd met weergaves van tientallen originele folders, advertenties, persfoto's, handboeken en nog meer. Alles aangevuld met de nodige productiestatistieken en technische gegevens én, vooral, een uiterst nuttige dvd die scans van praktisch alle originele documenten zoals werkboeken bevat.

## Triëste

Tegelijkertijd met het boek rijpte het idee om hier ook een internationale bijeenkomst aan te koppelen om de verjaardag gepast te vieren. Angela sprak een paar Italiaanse vrienden aan om een vierdaags evenement op te zetten in Triëste, in het uiterste oosten van Italië, vlak bij de grens met Slovenië. De reden voor deze locatie is eenvoudigweg omdat hier de 'Via Flavia' begint. Spijtig genoeg is deze Via vandaag een 4-baans *Strada Statale*, niet onmiddellijk de ideale plek om een mooie familiefoto te schieten.

Een 25-tal Flavia's (Berlina's, Coupé's, Vignales en Zagato's) waren present, tijdens dit voorlaatste weekend van september. Alles begon op donderdag in Grado, zo'n 50 kilometer ten westen van Triëste. Deze mooie kuststad was een mooie uitvalsbasis voor bezoeken aan de Romeinse ruïnes in het nabijgelegen Aquileia en de versterkte stad Palmanova. Vanaf zaterdag logeerde het Flavia-gezelschap voor de twee volgende nachten in Triëste zelf. Deze prachtige fiere havenstad bezit het grootste plein dat uitgaat op zee in Europa. En daar mochten we dan ook onze Flavia's laten bewonderen door de plaatselijke enthousiastelingen. Een bezoek aan Miramare, een prachtige 19<sup>e</sup> eeuwse kasteel aan de Adriatische kust stond zondag op het programma. Een stukje geschiedenis waarbij ook even België in het vizier komt: dit kasteel werd gebouwd in opdracht van Maximiliaan van Oostenrijk, die gehuwd was met de Belgische prinses Charlotte, dochter van Leopold I. Spijtig genoeg hebben ze er niet veel van kunnen genieten, want nog voor alles volledig afgewerkt was, werd Maximiliaan geroepen om keizer van Mexico te worden. Nog geen drie jaar later werd hij door Mexicaanse revolutionairen van de troon gestoten en voor het vuurpeloton gebracht. Charlotte werd waanzinnig (!) en keerde naar België terug, waar ze nog vele jaren eenzaam leefde in het kasteel van Boechout te Meise.

Prachtige hotels en rijkelijke lunches en diners uit de fijne Italiaanse keuken ontbraken niet. Wel de Italianen zelf, want buiten de organisatoren konden we enkel deelnemers noteren uit andere Europese landen zoals Nederland, Duitsland, Zweden, Engeland en zelfs Ierland. Met onszelf erbij als Belgische vertegenwoordiging.

## Leuven

Prachtig initiatief ook van LCB-lid José Desart, om voor de Belgische Flavia-liefhebbers een losse informele bijeenkomst te organiseren in Heverlee (Leuven) op de parking langs de E40, richting Brussel. Zonder veel poeha, maar met een gepast glaasje champagne in de hand vierden we op zaterdag 6 november 11. dat exact 50 jaar eerder deze wagen op het salon van Turijn stond te blinken.



Een 15-tal opgekomen Flavia's, met bijna dubbel zoveel aanwezigen, was zichtbaar opgezet met deze bijeenkomst. Onze erevoorzitter Christian Mannès, die tevens bekendstaat om de passie voor het verleden van zijn familie als invoerder van verschillende automerken en in het bijzonder Lancia, snuisterde in z'n archieven en verraste ons met een paar bijzondere stukken. Doken onder andere op: de correspondentie tussen de toenmalige commerciële directeur van Lancia en RM Motor met betrekking tot de introductie van de Flavia; documenten over de levering van de eerste modellen per trein aan de Belgische verdeler; verkoopdocumentatie en persfoto's van de Flavia, enz. Heel bijzonder waren de documenten en bijhorende anekdote betreffende de aankoop van een Flavia door niemand minder dan René Magritte. De wagen werd echter na een paar maanden teruggebracht. Niet omdat Magritte er niet tevreden over was, wel omdat hij eigenlijk niet kon rijden en het ondanks zijn intentie om het te leren, niet onder de knie kreeg.

Allemaal leuke herinneringen dus. Fulvia-liefhebbers, zet jullie schrap. Binnenkort is het aan jullie om te vieren!

**Eduard de Landtsheer**

\* *Te koop via Lancia Club Belgio. Hardcoverversie voor €45,- of luxe editie met kunstlederen band voor €60,-. Het boek is viertalig (Italiaans, Frans, Engels en Duits).*

*Un des moments les plus riches de l'histoire de Lancia est la «Flavia» qui a soufflé ses 50 bougies cette année. Cette voiture d'avant-garde, une traction avant, fût présentée au monde entier fin 1960 (du 3 au 13 novembre) au salon de Turin. Plusieurs événements ont d'ailleurs eu lieu durant toute l'année dans le cadre de cet anniversaire.*

Fin 2009, le Lancia Club Belgio a été le premier à marquer le coup pour cette «année FLAVIA», en présentant le calendrier traditionnel de 2010, illustré d'une Flavia Vignale.

## Livre

Également dans le cadre de cet anniversaire, Angela Verschoor, membre de notre Club sœur Néerlandais et fervente adepte de la Flavia, a commencé la préparation d'un livre dédié à ce modèle. Angela, munie de toutes ces archives, en a écrit l'histoire dans un superbe livre intitulé «Lancia Flavia 1964-1974»\*. Sa création, les différents modèles, les variantes de carrosseries, ainsi que les dérivés commerciaux sont traités en 10 chapitres. Le tout y est illustré de reproductions de dizaines de dépliants, photos de presse, publicités, ouvrages originaux, et bien plus. Complété de toutes les statistiques de production ainsi que de données techniques et surtout, d'un DVD très utile contenant des scans de presque tous les documents originaux, comme les livrets de travail.

## Trieste

En même temps que la sortie du livre, mûrit l'idée d'organiser une rencontre internationale afin de fêter dignement cet événement. Angela a contacté quelques amis italiens pour mettre sur pied un périple de quatre jours à Trieste, dans l'extrême est de l'Italie, tout près de la frontière Slovène. La raison du choix de cette région est tout simplement que c'est là que commence la «Via Flavia». Malheureusement cette Via est devenue une Strada Statale de 4 bandes et donc pas forcément le plus bel endroit pour faire une photo de famille.

Environ 25 Flavia (Berlines, Coupées, Vignales et Zagatos) étaient présentes durant cet avant-dernier weekend de septembre. Tout a commencé le jeudi à Grado, à peu près 50km à l'ouest de Trieste. Cette agréable ville balnéaire constituait une bonne base de départ pour visiter les ruines romaines non loin d'Aquileia et la ville fortifiée de Palmanova. À partir du samedi, les «Amis des Flavia» ont logé pour les deux nuits suivantes à Trieste même. Cette superbe ville portuaire possède la plus grande place d'Europe, donnant sur la mer. Et bien-sûr, là aussi nos «Flavia» étaient exposées pour le plaisir des gens du pays, bien enthousiastes. Au programme du dimanche, une visite à Miramare, un superbe château du 19<sup>ème</sup> siècle le long de la côte adriatique. Un peu d'histoire qui a quelques points communs avec la Belgique : ce château a été construit par Maximilien d'Autriche, qui était marié à la princesse Charlotte de Belgique, fille de Léopold I. Malheureusement, ils n'en ont pas beaucoup profité, parce que avant la fin des travaux, Maximilien a été nommé empereur du Mexique. Moins de trois ans plus tard, il fut renversé par les révolutionnaires mexicains et amené devant le peloton d'exécution. Charlotte est devenue folle (!) et est retournée en Belgique, où elle a encore vécu seule durant de nombreuses années dans le château de Boechout à Meise.



De beaux hôtels, des repas somptueux, la fine cuisine italienne, rien ne manquait. Mais peu d'Italiens, car mis à part les organisateurs, nous n'avons rencontré que des participants d'autres pays européens comme les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suède, l'Angleterre et même l'Irlande. Et nous-mêmes, représentants belges.

## Leuven

Très bonne initiative également de la part d'un membre LCB, José Desart, qui a organisé pour les fans belges des Flavia une réunion distincte informelle à Heverlee (Louvain) sur le parking le long de la E40 en direction de Bruxelles. Sans fanfare, mais avec un verre de bon champagne à la main, nous avons célébré le samedi 6 novembre dernier, le fait que, exactement 50 ans plus tôt, cette voiture brillait au Salon de Turin. Environ une quinzaine de Flavia était au rendez-vous, avec la présence de presque le double de personnes à cette réunion. Notre président d'honneur, Christian Mannès, qui est également connu pour sa passion du passé de sa famille en tant qu'importateurs de différentes marques et en particulier Lancia, a fouillé dans ses archives et nous a surpris avec quelques pièces et souvenirs spéciaux. Entre autres : la correspondance entre le directeur commercial de l'époque de Lancia et RM Motor concernant l'introduction des Flavia; documents sur la livraison des premiers modèles en train vers le distributeur belge, de la documentation commerciale et des photos de presse de Flavia, etc ...

Très intéressants aussi ont été les documents et l'histoire de l'achat d'une Flavia par René Magritte en personne! La voiture fut rapportée après quelques mois, non pas parce que Magritte n'en était pas content, mais parce qu'il ne savait pas la conduire, et malgré son intention d'apprendre, il n'y arriva pas. Donc, rien que de bons souvenirs. Les amateurs de Flavia, tenez vous prêts. Bientôt, c'est à vous de célébrer !

**Eduard de Landtsheer**

\* A vendre au Lancia Club Belgio : version cartonnée pour € 45, - ou l'édition de luxe avec la bande en similicuir pour € 60, -. Le livre existe en quatre langues (italien, français, anglais et allemand).

# Nuova Stratos

## De rallylegende herleeft (opnieuw)

*Bijna veertig jaar na de voorstelling van de eerste rallyversies van het model blijft de Lancia Stratos tot de verbeelding spreken. Na de moderne interpretatie van het Britse ontwerp bureau Fenomenon een vijftal jaar geleden is er immers een nieuwe eigentijdse Stratos opgedoken...*



De oorspronkelijke Stratos hoeven we natuurlijk niet voor te stellen. Deze rallylegende is één van de modellen (naast de Aurelia, de Flaminia, de 037, de Delta Integrale, de Fulvia Coupé en de Beta Montecarlo), die de makers van het BBC-programma Top Gear er vorig jaar toe aanzette om ons favoriete merk – geheel terecht natuurlijk! – te verkiezen tot Greatest Car Maker of All Times. Maar terwijl er voor de meesten onder ons weinig anders op zit dan nostalgisch terug te denken aan de tijd waarin de Stratos op rallyvlak alle concurrenten het nakijken gaf, of hoogstens een schaalmodel van het origineel in huis te halen, zijn er ook meer gefortuneerde mensen die het zich gewoon kunnen permitteren op verzoek een moderne Stratos te laten bouwen.

Een vijftal jaar geleden stelde Chris Hrabalek van het Britse ontwerp bureau Fenomenon Holistic Design op het autosalon van Genève zijn versie van de Stratos van de eenentwintigste eeuw voor, met het plan om deze nieuwe supercar ook daadwerkelijk te gaan produceren. Zover is het echter nooit gekomen, maar het inspireerde wel Michael

Stoschek, een ondernemer die fortuin heeft gemaakt als automotive toeleverancier en net als Hrabalek ook Stratos-eigenaar en -liefhebber, om hetzelfde te doen. Stoschek, die trouwens ook betrokken was bij het project van Fenomenon, kocht de rechten op de naam Stratos over en gaf niemand minder dan Pininfarina (Bertone ware historisch gezien natuurlijk nog beter geweest...) de opdracht om een nieuwe Stratos te bouwen naar zijn ontwerp (bijgestaan door zijn zoon Maximilian en door Chris Hrabalek van Fenomenon), en dit op basis van – hoe kan het ook anders – een Ferrari.

Terwijl de Fenomenon Stratos gebruikmaakte van de V8-motor uit de toenmalige 360 Challenge Stradale, is de New Stratos technisch gebaseerd op de 430 Scuderia, waarvan de wielbasis echter een flinke 20 centimeter werd ingekort. Het vermogen bedraagt 540 pk, het maximumkoppel meer dan 500 Nm. En dat terwijl de auto dankzij het gebruik van koolstofvezel slechts 1.247 kilo weegt... De prestaties spreken dan ook tot de verbeelding: 0-100 km/u in 3,3 seconden, 0-200 in 9,7 seconden en een topsnelheid van 274 km/h.

Alleen al op de foto's is de New Stratos ronduit adembenemend. Hoewel hij qua filosofie nog iets verder verwijderd is van de originele Stratos dan de Fenomenon-versie (de nieuwe is eerder een circuitracer, terwijl die laatste speciaal ontworpen was om op slechte wegen te kunnen rijden), lijkt de New Stratos nog beter op het origineel. Oorspronkelijk ging het om een uniek exemplaar, maar ondertussen is er sprake van een beperkte reeks van 25 exemplaren, het vereiste aantal om een model te laten deelnemen aan het FIA GT2-kampioenschap (wat ook de bedoeling zou zijn).

Een belangrijk verschil met de Fenomenon Stratos ten slotte is dat de Fiat-groep, die met de uitwerking van het vorige project niets te maken heeft gehad, dit keer toch een beetje haar medewerking heeft verleend, al was het maar door de testcircuits Balocco en Fiorano ter beschikking te stellen. Dus wie weet... Hoop doet de zotten in vreugde leven, zo wordt gezegd, maar ten slotte: als de Alfisti hun 8C Competizione en 8C Spider hebben gekregen, waarom zouden wij dan geen recht hebben op 'onze' Stratos...?

(KK)

# La légende de rallye relancée

*Près de quarante ans après la première présentation de la version rallye du modèle, la Lancia Stratos fait toujours rêver. Après l'interprétation moderne du concepteur britannique Fenomenon il y a cinq ans, c'est une nouvelle Stratos contemporaine qui fait surface ...*

La Stratos originale, nous n'avons pas besoin de la présenter. Cette légende de rallye est l'un des modèles (en plus de l'Aurelia, la Flaminia, la 037, la Delta Intégrale, la Fulvia Coupée et la Beta Monte Carlo) qui ont inspirés l'année dernière les responsables de BBC Top Gear pour choisir Lancia – à juste titre, bien sûr! – comme « Greatest Car Maker of All Times » (le plus grand constructeur automobile de tous les temps). Mais tandis que pour la plupart d'entre nous, il nous reste plus que la nostalgie de l'époque où la Stratos était un modèle (en ce qui concerne les rallyes) pour tous les concurrents, (ou possèdent tout au plus un modèle à l'échelle de l'original dans sa maison), il ya des gens plus riches qui peuvent se permettre de demander de faire construire une Stratos moderne.

Il ya cinq ans, Chris Hrabalek du bureau britannique de Fenomenon conception holistique a présenté sa version de la Stratos du XXIe siècle, au Salon de l'automobile de Genève avec l'idée effectivement de démarrer la production de cette nouvelle super voiture. Jusqu'à présent, rien ne s'est réalisé, mais il a inspiré Michael Stoschek, un entrepreneur qui a fait fortune comme fournisseur automobile et, tout comme Hrabalek, également propriétaire et amateur de Stratos, à faire de même. Stoschek, qui était en effet impliqué dans le projet Fenomenon,

a racheté les droits du nom de la Stratos et a donné à Pininfarina en personne (Bertone aurait même été mieux...) la mission de construire une nouvelle Stratos d'après son projet (assisté par son fils Maximilien, ainsi que par de Chris Hrabalek de Fenomenon), et ceci sur la base - comment pourrait il en être autrement – d'une Ferrari.

Bien que la Stratos Fenomenon ait utilisé le moteur V8 de la 360 Challenge Stradale, la New Stratos est techniquement basée sur la 430 Scuderia, dont, cependant, l'empattement a été raccourcie de 20 cm. La puissance est de 540 ch, le couple maximum de plus de 500 Nm. Et ça pour une voiture qui, grâce à l'emploi de carbone, ne pèse que 1.247 kilos... Les performances sont donc ahurissantes: 0-100 km/h en 3,3 secondes, 0-200 en 9,7 secondes et une vitesse maximale de 274 km/h.

Rien que par les photos, la nouvelle Stratos est carrément à couper le souffle. Bien qu'il soit, en ce qui concerne la philosophie, un peu plus éloigné de l'original que de la version Stratos Fenomenon, (le nouveau est plutôt pistard, tandis que le second a été spécialement conçu pour les mauvaises routes), le New Stratos ressemble encore plus l'original. Au début, il s'agissait d'un exemplaire unique, mais entretemps, on parle d'une série limitée de 25 exemplaires, le

nombre requis pour inscrire un modèle au championnat FIA GT2 (ce qui serait aussi le but).

Une différence importante avec la Stratos Fenomenon est que le groupe Fiat, qui n'avait rien à voir dans l'élaboration du précédent projet, a cette fois-ci coopéré un peu, si ce n'est que par la mise à disposition de les pistes d'essai de Balocco et de Fiorano. Alors qui sait ... L'espoir fait vivre. Enfin, quand leur Alfistes ont reçu leur 8C Competizione ainsi que leur 8C Spider, pourquoi n'aurions-nous pas le droit à "notre" Stratos ...?

*Kevin Kersemans*

## TE KOOP

Lou Lambrechts, Krimveldweg 18, 2980 Halle-Zoersel – 0477/45 29 58 biedt zijn **2000 Coupé** te koop aan.



Ik ben in het bezit van de carrosserie van een **Lancia Gamma**. Door plaats- en tijdgebrek zal ik deze weg doen. [thierry.provoost@skynet.be](mailto:thierry.provoost@skynet.be)

## A VENDRE

**Appia Zagato GTE**. La voiture est à reconstruire entièrement beaucoup de travail, mais très belle carrosserie, modèle avec bulles sur les phares. Pour plus d'infos: Patrick Van Coppenolle 0475 30 78 15, [patvc@scarlet.be](mailto:patvc@scarlet.be)



# Lancia Delta 1.4 MultiAir 140 pk: technologie, zuinigheid en prestaties

*De Lancia Delta 1.4 MultiAir, die op het Salon van Parijs 2010 debuteerde, verenigt dankzij zijn veelzijdige mechaniek met stop-startsysteem prestaties en zuinigheid. De motor is zoals de auto: verfijnd.*



## In memoriam Luc Hermans



Wij vernamen het onverwachte overlijden van ons clublid Luc Hermans op zondag 14 november 2010. Zijn zoon Eric, wonende in Frankrijk, bracht ons dit droevige bericht via e-mail ter kennis.

Luc was een van onze leden van het eerste uur. Hij was een rasechte Antwerpenaar, een ongelooflijk boeiend verteller en een ware fan van mooie Italiaanse sportwagens (coupés en cabrio's) en in het bijzonder van zijn allergeleefdste merk, Lancia.

Het merendeel van onze oudere leden zullen zich het kleine garagebedrijf herinneren, gelegen te Mortsel aan de Van Dijkstraat, een tot autowerkplaats omgebouwde schrijnwerkerij, verbonden met de straat via een steile helling.

Luc was een vriendelijk man, steeds bereidwillig voor eenieder,

en zijn lange grijze baard verborg heel wat technische geheimen over carburatoren, nokkenassen, krukassen en andere vitale onderdelen uit de motoren van het merk van Vincenzo. Van menige onder ons kreeg hij de bijnaam "Lucas Krukas", omwille van zijn groot voorstellingsvermogen betreffende het inwendige van de motoren, dat vaak aan het ongelofelijke grensde.

Luc was ook de trotse bezitter van enkele mooie Lancia's; wie herinnert zich nog de Appia Coupé Pininfarina waarmede hij in de jaren '80 de show stal bij onze clubexcursies? Zijn echte paradepaardje en tevens zijn zwanenzang wat zijn restauratiewerk betreft, is de vanillegele Flavia Sport Zagato. Deze auto trof hij in verhakkelde toestand aan in Zuid-Frankrijk. Hij kocht hem meteen en bracht hem naar België. Hier zat een groot deel van zijn restauratiewerk in. Hij was dan ook terecht zeer fier op dit juweeltje.

Na een lange garagecarrière in Borsbeek en Mortsel ging Luc omstreeks 2007 op pensioen en verhuisde hij naar Spanje om er te genieten van de zon en de mooie natuur. Enkele jaren nadien belandde hij in Frankrijk, in de streek van Laon, waar zijn zoon en dochter woonachtig zijn.

Tot in zijn laatste levensmaanden bleef Luc erg geïnteresseerd in het wel en wee van onze club en van menige van zijn vrienden in België.

Vanwege het bestuur van de Lancia Club Belgio bieden wij aan zoon Eric en zijn zus onze oprechte gevoelens van deelneming aan. Wij zullen Luc in onze herinnering bewaren als een onovertroffen Lancist.

*Albert Van Impe*

De MultiAir-technologie betekent een doorbraak in het segment van de benzine-motoren, een belangrijke sprong vooruit, vergelijkbaar met die welke werd gemaakt bij de introductie van de MultiJet in het dieselsegment.

Ten opzichte van een traditionele benzine-motor uit dezelfde cilinderklasse levert de MultiAir-motor meer vermogen (tot +10%) en koppel (tot +15%), verbruikt hij beduidend minder brandstof (tot -10%) en stoot hij veel minder CO<sub>2</sub> uit (tot -10%). Het hart van de MultiAir-technologie is het nieuwe elektrohydraulische klepbedieningssysteem. De rechtstreekse regeling van de inlaatlucht via de inlaatkleppen van de motor, dus zonder de gasklep te gebruiken, resulteert in een vermindering van het verbruik en de emissies. Bovendien wordt de 1.4 MultiAir Turbo 140 pk gekoppeld aan een nieuwe manuele zesversnellingsbak die meer rijplezier verschaft.

Met de pittige nieuwe 1.4 MultiAir met 140 pk (Euro5) bevestigt de Lancia Delta zijn status als verfijnde berline die elegantie, technologie en prestaties verenigt. De Lancia Delta 1,4-l MultiAir is verkrijgbaar vanaf € 22.390.

## Lancia Delta 1.4 MultiAir 140 ch: technologie, sobriété et performances

*Dévoilée à l'occasion du Salon de Paris 2010, la Lancia Delta 1.4 MultiAir réunit performance et sobriété, grâce à sa mécanique polyvalente avec système Start&Stop. Un moteur à son image: raffiné.*

La technologie MultiAir a marqué un nouveau départ dans le panorama des moteurs à essence, un véritable bond technologique comparable à celui obtenu grâce à l'introduction du MultiJet sur les moteurs Diesel. En comparaison à un moteur essence traditionnel de cylindrée égale, le moteur MultiAir assure une augmentation

de puissance (jusqu'à +10%) et de couple (jusqu'à +15%), en plus d'une réduction sensible de la consommation (jusqu'à -10%) et des émissions de CO<sub>2</sub> (jusqu'à -10%). Le cœur du dispositif MultiAir se trouve dans le nouveau système électro-hydraulique de gestion des soupapes. Le contrôle direct de l'air au moyen des soupapes d'admission du moteur, sans utiliser le papillon, permet de réduire la consommation et les émissions polluantes. De plus, le 1.4 MultiAir Turbo 140 ch est associé à une nouvelle boîte de vitesses manuelle à 6 rapports procurant davantage de plaisir de conduite. Avec le nouveau et pétillant 1.4 MultiAir de 140ch (Euro 5), la Lancia Delta renforce son statut de berline raffinée, mêlant élégance, technologie et performances. La Lancia Delta 1.4l MultiAir est disponible à partir de € 22.390.

### In memoriam Luc Hermans

Nous avons appris avec regret le décès de notre cher membre Luc Hermans, le 14 novembre 2010. Son fils Eric, demeurant en France, nous l'a confirmé par e-mail.

Luc était un de nos membres de la première heure. Il était un pur Anversois, un raconteur passionné, un vrai fan de belles voitures Italiennes (coupés et cabriolets) et en particulier de sa marque préférée, Lancia.

La plupart de nos anciens membres se souviendront sûrement de l'atelier-garage situé à Mortsels, Van Dijkstraat, 54, une ancienne menuiserie transformée en garage dans les sous-sols, communiquant avec la rue par une forte pente.

Luc était un homme charmant, toujours dévoué pour tout le monde, et sa longue barbe grise cachait de nombreux secrets techniques, concernant carburateurs, arbres à cames, vilebrequins et autres pièces vitales se trouvant dans les moteurs de la marque de Vincenzo. Plusieurs de nos membres l'appelaient «Lucas Krukas» du fait de son imagination débordante quant à la partie intérieure des moteurs, ce qui touchait parfois à l'incroyable.

Luc était l'heureux propriétaire de quelques belles Lancia; qui se souvient encore du splendide coupé Appia Pininfarina que l'on pouvait admirer à plusieurs de nos randonnées durant les années '80? Son véritable joyau et également son chef d'œuvre quant à son talent de restaurateur était la Flavia Sport Zagato. Il trouva cette voiture dans un état délabré dans le sud de la France, il l'acheta et la remmena en Belgique. Il en fit un vrai bijou dont il était très fier.



Après une longue carrière comme garagiste à Borsbeek et Mortsels, Luc prit sa pension en 2007 et s'expatria en Espagne afin d'y jouir du soleil et de la belle nature. Quelques années après, il s'établit en France, dans la région de Laon, où demeuraient ses enfants.

Jusqu'à peu avant son décès, Luc resta fort intéressé aux activités du Lancia club Belgio et à plusieurs de ses amis en Belgique.

De la part du comité du Lancia Club Belgio et de ses membres, nous présentons à sa famille nos sincères condoléances. Nous nous souviendrons de Luc comme un fervent Lanciste.

*Albert Van Impe*



# Geestver

Alsof de Battlestar Galactica hem rechtstreeks naar de aarde lanceerde om het wereldkampioenschap rally te annexeren, zo moet het hebben gevoeld toen de Lancia Stratos zijn opwachting maakte. Ter gelegenheid van Lancia's eeuwfeest trok AutoWereld met een uniek exemplaar naar Ieper, ooit het podium voor zijn kunsten. Tekst: Bart Lenaerts Foto's: Lies De Mol

**H**oe opwindend de jaren '70 ook waren voor tieners en twintigers, op autogebied was het huilen met de pet op. Terwijl de jeugd *en masse* aan de geestverwijdende poedertjes of paddestoelen hing, op flamboyante plateau-schoenen rondwarrelde, met weidse olifantenpijpen over de dansvloer schoof en helemaal uit de wulpse krullenbol ging op erg

foute funkmuziek, bleef het op de wegen vreselijk saai met Opel Ascona's, Ford Escorts en ander slaapverwekkend tuig van Fiat. Zelfs bij de sportwagens was een sprankeltje inspiratie ver te zoeken. Porsche had natuurlijk de 911, maar die speelde quasi solo slim wegens een ontstellend gebrek aan concurrentie. Slechts bij Renault had men de Alpine, maar die compromisloze

plastic zeepkist kon het de Porsche nooit moeilijk maken.

## Foute paddestoelen

Op de rallywegen was er daarentegen wel veel pret te rapen. Echt professioneel ging het er immers niet aan toe en de meeste teams beperkten zich tot het monteren van een dikke krachtbron in een modale gezins-



Met dank aan:



# ruimend

wagen. Aan gesofisticeerde afstellingen van ophanging of transmissie deed men echter nauwelijks, zodat de stevig gepepte wilde-naars eerder dwars dan snel gingen. Geestverruimend plezant was de rallyscène in de jaren '70 wel, al lag het tempo dus niet altijd even hoog. Maar toen kwam de Lancia Stratos: zijn tijd zo ver vooruit dat het niet anders kon of de Italiaanse ingenieurs hadden ook van de stoute champignons gesmuld.

## Modderige rallypaden

Alsof er nu een Audi R10 uit Le Mans tussen de Focussen en Xsara's in de Monte Carlo aantreedt, zo moet het zijn geweest toen de Stratos zijn opwachting maakte tussen de Es-

corts en Ascona's. Of beter nog: alsof er vandaag een Alfa Romeo 8C Competizione tussen de Mitsubishi's en Subaru's plaatsneemt. Want de Stratos was weinig minder dan een designprototype uit de pen van Marcello Gandini, die toen voor Bertone werkte. De Stratos maakte deel uit van de Italiaanse designrevolutie die begon met de elegante Lamborghini Miura en naadloos overliep in de flamboyante Countach. Tussen die twee exoten paste de Stratos perfect, al was het nog een hele weg van ontwerpstudio's en glamoureuze autosalons naar de modderige rallypaden. Tenminste, dat dacht iedereen. Maar Lancia deed het ondenkbare, aangepord door de nood aan een opvolger voor de

Fulvia HF, waarvan het voorwielangedreven vierpittertje geen rallypotten meer kon breken.

## Stratosfeer

Naast het innovatieve karakter dat Lancia altijd al heeft gekenmerkt loopt echter ook een ontstellend geldgebrek als een rode draad door de merkgeschiedenis. Dus speurde men in de familiale magazijnen naar bruikbare onderdelen om de Stratos competitiewaardig te krijgen. Dat het beresterke stalen *space-frame* met een lichtgewicht kunststofhuidje de juiste keuze was, stond meteen als een paal boven water. Maar er moest nog een krachtbron komen die zo'n innova-



tief concept waardig was. Het antwoord werd gevonden bij Ferrari, dat nog een compacte 2,4 liter-V6 uit de Dino had liggen. Enzo Ferrari was nooit happig op dit soort *liasons*, zeker niet als een van de mindere takken van de familie zich aan een extreme sportwagen wilde wagen. Maar het gerucht gaat dat hij ditmaal zwichtte omdat de Dino toch op zijn laatste benen liep en hij nog honderden van die motoren in voorraad had.

Hoe ver de Stratos daarmee zijn tijd vooruit was? Pas in 1986, zowat tien jaar later, kwam Ford met de RS 200 Groep B enigszins in de buurt van de compromisloze Lancia. En zelfs vandaag begrijpt een kind dat dit iets heel erg bijzonders is. Volgens de geruchtenmolen ligt dat extreme lijnenspel trouwens aan de basis van zijn naam. Toen een designer destijds de Bertone-studio betrad, was hij zo onder de indruk dat hij uitriep dat het ding rechtstreeks vanuit de stratosfeer op de aarde leek gekataputeerd. Vandaar ook dat hij eigenlijk Strato's heet, mét afkappingsteken, en niet Stratos.

Wellicht is dat vooruitstrevende karakter ook de reden waarom de Stratos commercieel nooit aansloeg. Té vroeg, té vernieuwend, té spectaculair. Om voor rallydoeleinden te worden gehomologeerd, moest Lancia amper 400 exemplaren bouwen, maar veel verder raakte men nooit. Na vier jaar wist men slechts 492 stuks aan de man te brengen.

### Maagdelijk

Sandro Munari is de bekendste der Stratos-piloten, maar de succesvolste is Bernard Darniche. Niet alleen domineerde de Fransman vele jaren het Europees kampioenschap, hij wist de Stratos ook lang voorbij zijn houdbaarheidsdatum winnend over de finish te sturen. Zoals in 1981, toen zijn zeeblauwe Chardonnet-versie voor de vijfde maal de Tour de Corse won. Het jaar 1977 was echter het hoogtepunt voor de Frans-Italiaanse combinatie, die toen het Europees kampioenschap binnenhaalde met het maximum der punten en onder meer de Belgische 24 uren van Leper aan het palmares toevoegde.

Het is daar, in en rond de Kattenstad, dat we bijna dertig jaar later terugkeren met een zeeblauwe Stratos met gouden wieljes. Geen rallyversie, wel een van de eerste *stradales*. Een zogenaamde 'no-spoiler'-versie bovendien, in diepdonkerblauw. Samen met lichtblauw, geel, vuurrood en felgroen waren dat de enige verkrijgbare kleuren. Maar de onze is wel heel speciaal, met slechts 6.000 kilometer op de teller. Maagdelijker kan je anno 2006 niet met een Stratos op weg.

### Botsautootje

Dat Darniche groots was van daden, maar niet meteen van postuur, wordt duidelijk als we het portiertje opentrekken en over de enorme drempels in de prachtige kuipjes schuiven. Het is heerlijk zitten in die goudgele stoeltjes, als je tenminste minder dan 1,8 meter meet. In het andere geval rest je geen andere mogelijkheid dan de stoel helemaal naar achteren te schuiven, wil je met

je hoofd geen deuk in het dak drukken. Daardoor word je echter gedwongen om macho-Italiaans met quasi gestrekte armen te sturen en dat maakt het er niet eenvoudiger op. Vooral niet omdat de pedalen haast in het midden van de auto staan, met het gaspedaal zelfs in een rechte lijn met de schakelpook. Alsof je in de botsautootjes zit, zo voelt de Stratos. Omdat er voor de gewelfde voorruit niets meer lijkt te zitten, maar ook omdat piloot en passagier erg dicht bij elkaar worden gedwongen. Anders dan in de botsautootjes ligt daar bij de Stratos echter geen romantische beweegreden aan ten grondslag, wel het ideale zwaartepunt, dat nu mooi centraal en erg laag zit.

Zelfs het futuristische dashboard lijkt speelgoed. Het is weliswaar gesofisticeerd van tekening, maar onthutsend simpel van opbouw: slechts een zevental klokken die alles vertellen over je snelheid en de toestand van de hamerende krachtbron in je rug, en een vijftal knoppen voor de meest elementaire dingen. Plek voor een radio is er niet, maar dat hoeft ook niet in een auto die zo'n sirenenzang ten beste geeft. De deurbekleding is al even summier: slechts een oersim-

pele draaiknop om de raampjes open te draaien en enorme deurvakken die de helmen kunnen herbergen.

### Winnaarstype

Een halve minuut slechts, langer heb je niet nodig om te begrijpen waar de Stratos zijn winst haalde. Het begint al met een psychologisch voordeel. Want je zal maar vol goede moed met je Escort aan de start van een etappe staan als zo'n indrukwekkende Stratos in je nek komt hijgen. Dan weet je dat je nog slechts om de ereplaatsen strijdt. En dan de start zelf. Omdat de krachtbron pal op de achteras hangt en de achterste McPhersons de kont bijzonder ferm op het asfalt drukken, is de motriciteit van de Stratos onthutsend. Hij komt zelfs zo efficiënt van zijn plek dat je even vermoedt met een vierwielaandrijver onderweg te zijn. Die feil-



De Ferrari-krachtbron is verrassend soepel en zingt als een nachtegaal.



Een compact

loze start zorgt meteen voor een goede seconde winst in vergelijking met de wild door-slippende concurrentie. Mooi meegenomen als een rally zowat 50 of 60 klassements-proeven telt, je hebt reeds een halve minuut voorsprong vooraleer de eerste bocht zich aandient. En daar is de Stratos opnieuw aan het feest. Terwijl de Fords en Opels bij het uitkomen van de bocht breed driftend probeerden om uit de diepe grachten te blijven, ging de Stratos er meteen loepzuiver van-

door. Gewoon proper aanremmen, kurkdroog de hoek om en terug vol het gas erop. Weeral een seconde of wat gewonnen. Minder spectaculair dan de heren die op bladveren door de bocht jakkeren en minder prettig voor het publiek, maar wel geestverruimend snel. Onderstuur is de Stratos helemaal vreemd. Op overstuur trakteert hij graag, maar pas als je het niet meer verwacht en dan nog in een erg romige portie. Je moet dan ook al een flinke mijnheer zijn

om de Stratos op de limiet te laten bewegen, vooral omdat zijn extreem korte wielbasis weinig ruimte laat tot corrigeren. Niet voor niets had de vorige eigenaar van deze listige Lancia een keihard oordeel klaar over zijn troetelkind: *It's a bitch*.

### Ferrari voor de modder

Niet alleen presteert de krachtbron een van de mooiste soundtracks die ooit op een rallypiste werden gehoord, hij krijgt ook aardig wat snelheid in de Stratos. Hij levert 190 pk, al liep dat in rallylivrei op tot zowat 300 steigende paardjes. Voor 190 pk lopen we vandaag amper warm, maar toen was het heel wat. Vooral omdat de kunststof-Stratos slechts 950 kilo op de weegschaal gooit: goed voor een 0 tot 100 km/u in minder dan 7 seconden en een top van 230 km/u. Breng daar maar eens iets tegenin met je Ascona of Escort. Meer nog dan met vermogen, onderscheidt de Stratos zich echter door koppel en souplesse. Je zou het niet verwachten van een Ferrari-blok, maar in ieder toerental heeft hij meteen een antwoord paraat, al begint hij pas bij 3.000 omwentelingen echt te klinken als een gekooid beest. Die soepelheid maakt hem natuurlijk uitermate geschikt voor het betere rallywerk. Gelukkig maar, want de Ferrari-versnellingsbak is niet bepaald een precisie-instrument. Het is weliswaar een *dog-leg* competitie-exemplaar met de eerste linksachter, zodat je in rechte lijn van twee naar drie kan en terug, maar de vijfbak is stroef en het rooster is te krap ingedeeld. De koppeling is nogal zwaar en moet helemaal tot tegen de



Doelmatigheid troef: binnenin is er slechts plek voor twee helmen in de deurvakken.



racertje: de Stratos is amper 5 centimeter langer dan een Citroën C2.

vloer om kraakvrij van verzet te kunnen wisselen, maar de verhoudingen liggen quasi optimaal.

### Scheve pedalen

De eerste meters met de Stratos voelen erg bevreemdend: de scheve pedalen, de bijzondere zithouding, het kabaal van de mechaniek: alsof je met genopte voetbalschoenen op een dansvloer staat. Maar dan groeit de Stratos rond je en na een kilometer of 50 vergeet je dat je in een auto zit: je reist als in een razendsnelle tijds capsule met slechts een hitsige motor die als een rugzak op je rug plakt. En hard dat het gaat. De honger naar snelheid is alomtegenwoordig, vooral omdat de Stratos geen moeite doet om zijn vele sensaties weg te filteren. Als daar zijn de mechanische geluiden van de zuchtende kleppen, de zoevende benzinepomp, de klagende koppeling, de zeurende versnellingsbak en de schurende remblokken met daarbovenop de Italiaanse opera die de krachtbron produceert.

### Behoorlijk... comfortabel

Bekrchtigingen heeft de Stratos niet, niet voor de remmen en zeker niet voor het stuur. Het lijkt alsof het je eigen voeten zijn die de Stratos doen stoppen en je eigen handen die hem in een andere richting dwingen. Ondanks het gemis aan stuurbekrchtiging laat hij zich zelfs bij stilstand vederlicht manoeuvreren, maar geeft hij toch immens veel feedback. Soms wordt het zelfs wat te veel van het goede, vooral op het pokdalige parcours in en rond Ieper.

Je zou het niet verwachten van zo'n hardcore-apparaat, maar de ophanging is behoorlijk comfortabel. Het is alleszins niet zo dat je ingewanden zich meteen herschikken als je over kasseien of oneffenheden in het beton rammelt. Maar door de extreem korte wielbasis is de auto wel erg springerig als het wegdek niet helemaal strak is. Het wegcon-

tact is veel intenser dan je zou verwachten van zo'n plastic kistje, het lijkt wel alsof de vier wielen tegen het asfalt worden gedrukt door een gigantisch kind dat wild in de weer is met dit stuk speelgoed. De auto leest dan ook de weg zoals een blinde over een brailleboek schuift: razendsnel, maar zonder één detail te missen. De Stratos heeft rondom remschijven met vooraan zelfs geventileerde exemplaren, al is de bescheiden vertraging van de ATE-klauwen met twee zuigers niet meteen aangepast is aan het snelheidspotentieel van de Lancia. Bovendien is het pedaal ietwat zompig.

### Van het kastje naar de muur

Onrechtstreeks was het deze Stratos die tot de excessen van de Groep B leidde, want alle Alpines en Porsches ten spijt was dit de allereerste auto die slechts met één doel was ontworpen: domineren in de sport. Met de nadruk op rally, al was men evenmin vies van een overwinning op circuit. Waarmee hij tot vandaag zowat de enige auto is die het in de razendsnelle Tour Auto haalde van een Ligier-prototype, die in de bloedlinke Targa Florio de Porsche Carrera RS in de billen beet, die in de Monte Carlo de Porsches, Alpines en Ascona's van het kastje naar de muur reed en die het de onverwoestbare Datsuns en Mitsubishi's op zijn minst lastig kon maken in de beeenharde Safari-rally. Scherp als een mes, compact als een kogel, efficiënt als een kernbom: dat was de Stratos. Maar plezieriger is de rallysport daar niet van

geworden. Niet alleen is de Stratos de auto die het rallywereldje in één klap professioneel maakte, hij is ook de auto die op lange termijn het doodvonnis tekende van heerlijk driftende Escorts en Ascona's.

### De pret voorbij

Vele jaren later kunnen we slechts in beate bewondering naar dit prachtige automobiel kijken, maar moeten we ook constateren dat het voor Lancia een slag in het water was. Zijn palmares is hoogst indrukwekkend en op de Citroën Xsara na zijn er bitter weinig auto's die de sport zo lang domineerden, maar voor Lancia zelf bracht hij vreselijk weinig op. Geen lires allezins, daarvoor was zijn oplage veel te beperkt. En een sterk imago al evenmin, want daarvoor had de Stratos te weinig gemeen met de Lancia's in de showroom. En vandaag, precies op de honderdste verjaardag van het aristocratische merk, willen de hoge heren van Lancia al helemaal niet meer aan de modderige rally-avonturen worden herinnerd. Design, dat is het enige dat nog telt. Chique design bedoelt men dan, niet het doelmatige ontwerp van de Stratos. Ook al is dat voor de echte liefhebbers duizendmaal leuker dan de Ypsilon en Thesis samen. 

#### TECHNISCHE STEEKKAART

|                               |                                      |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| Motor                         | V6, midscheeps                       |
| Cilinderinhoud (cm³)          | 2419                                 |
| Max. vermogen (kW/pk bij opm) | 140/190 bij 7000                     |
| Max. koppel (Nm bij opm)      | 225 bij 4000                         |
| Transmissie                   | achterwielen, manuele dog-legvijfbak |
| Remmen voor/achter            | geventileerde schijven/schijven      |
| Lengte/breedte/hoogte (mm)    | 3710/1750/1114                       |
| Wielbasis (mm)                | 2180                                 |
| Tankinhoud (l)                | 80                                   |
| Rijklaar gewicht (kg)         | 950                                  |
| Topsnelheid (km/u)            | 230                                  |
| 0 tot 100 km/u (sec.)         | 7                                    |
| Gem. normverbruik (l/100 km)  | 10,4                                 |
| Prijs vanaf (euro incl. btw)  | toen ca. 6.000, nu ca. 100.000       |

Drie decennia later is de Stratos nog net zo vooruitstrevend als toen.





## Nieuwe leden

*In de loop van 2010 mocht de Lancia Club verschillende nieuwe leden verwelkomen:*

- **Ignace de Halleux**; zijn Flavia Vignale heeft een (eigenhandige) restauratie achter de rug van 30 jaar. Volgend jaar zeker te zien in onze club.
- **Fabian Delory**; met zijn nieuwe aanwinst, een B12 anno 1952, kan hij zijn ganse familie meebrengen naar onze uitstappen.
- **Gunther Van Herreweghen**; zijn Flavia Coupé, eveneens een eigenhandige restauratie, zullen we volgend jaar zeker te zien krijgen.
- **Sim Leuckx**; met zijn Appiaatje 3<sup>e</sup> serie anno 1960 (ex-Hans Daemen) is hij waarschijnlijk het jongste LCB-lid, maar dat geldt zeker niet voor zijn auto.
- **Dennis de Haese en Teresa Castelo**; Teresa, de nicht van Jan Van Hoorick heeft van Jan de Aprilia van haar peter Karel Van Hoorick kunnen kopen, waarvoor proficiat!
- **Frank De Landtsheer**; na verschillende keren te hebben meegereden met de Vignale van broer Eduard heeft hij nu zijn eigen Flavia gekocht, een Milleotto.

*En ook voor 2011 hebben zich al enkele kandidaat-leden aangediend:*

- **Rudy Soye** is nog naarstig op zoek naar een oldie, maar zijn hart voor Lancia klopt sowieso op de juiste plaats.
- **Dirk Gandry** heeft zich met zijn lichtblauwe Fulvia Zagato voor de eerste keer gemeld op de Pajottenlandrally 2, wat een machien!
- **David Schulpen** is de trotse eigenaar van een witte 2000 Coupé, die we volgend jaar zeker te zien zullen krijgen; alleen nog gordeltjes achterin voorzien zodat de kindjes ook mee kunnen.
- **Patrick Verleysen** verwachten we met zijn Beta Spider anno 1977 eveneens op onze bijeenkomsten.
- **Kris Wettinck** is de nieuwe eigenaar van een Fulvia 1300 Zagato 2<sup>e</sup> serie die werd gerestaureerd door Nino Mezzo en die in 2011 ook een blikvanger zal worden bij onze uitstappen.
- **Erik Linkens** kijkt er eveneens naar uit om de Lancia Club Belgio te kunnen vervoegen met zijn witte Beta Spider anno 1981.

*Jean Helsen*

## Nouveaux membres

*Au courant de 2010 le Lancia Club Belgio a pu souhaiter la bienvenue à plusieurs nouveaux membres:*

- **Ignace de Halleux**; sa Flavia Vignale a reçu une restauration (de ses propres mains) de 30 ans. Décidément à voir dans notre club l'année prochaine.
- **Fabian Delory**; avec sa nouvelle acquisition, une B12 anno 1952, il peut amener toute sa famille à nos excursions.
- **Gunther Van Herreweghen**; sa Flavia Coupé, aussi une restauration personnelle, sera décidément de partie l'année prochaine.
- **Sim Leuckx**; avec son Appia 3<sup>e</sup> série anno 1960 (ex-Hans Daemen), il est probablement le membre LCB le plus jeune, mais ça ne vaut certainement pas pour sa voiture.
- **Dennis de Haese et Teresa Castelo**; Teresa, la nièce de Jan Van Hoorick, a pu racheter à Jan la voiture de son parrain Karel Van Hoorick.
- **Frank De Landtsheer**; après avoir accompagné son frère Eduard à plusieurs reprises dans sa Vignale, il a maintenant acheté sa propre Flavia, une Milleotto.

*Et pour 2011 quelques membres candidats se sont déjà présentés:*

- **Rudy Soye** est encore à la recherche d'un ancêtre, mais son cœur pour Lancia est bien placé.
- **Dirk Gandry** s'est présenté pour la première fois avec sa Fulvia Zagato bleue claire au Pajottenlandrally 2; quel appareil!
- **David Schulpen** est l'heureux propriétaire d'une 2000 Coupé blanche, qu'on pourra voir sans doute l'année prochaine; il faut juste prévoir des ceintures à l'arrière pour pouvoir amener les enfants.
- **Patrick Verleysen**; on l'attend lui aussi sur nos rendez-vous avec sa Beta Spider anno 1977.
- **Kris Wettinck** est le nouveau propriétaire d'une Fulvia 1300 Zagato 2<sup>e</sup> série qui a été restaurée par Nino Mezzo et qui sera sans doute aussi une vedette pendant nos excursions.
- **Erik Linkens** attend aussi avec impatience à rejoindre le Lancia Club Belgio avec sa Beta Spider blanche anno 1981.

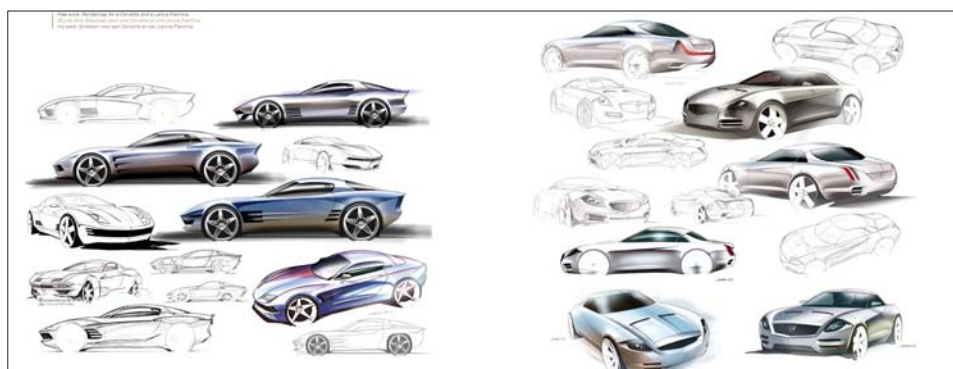
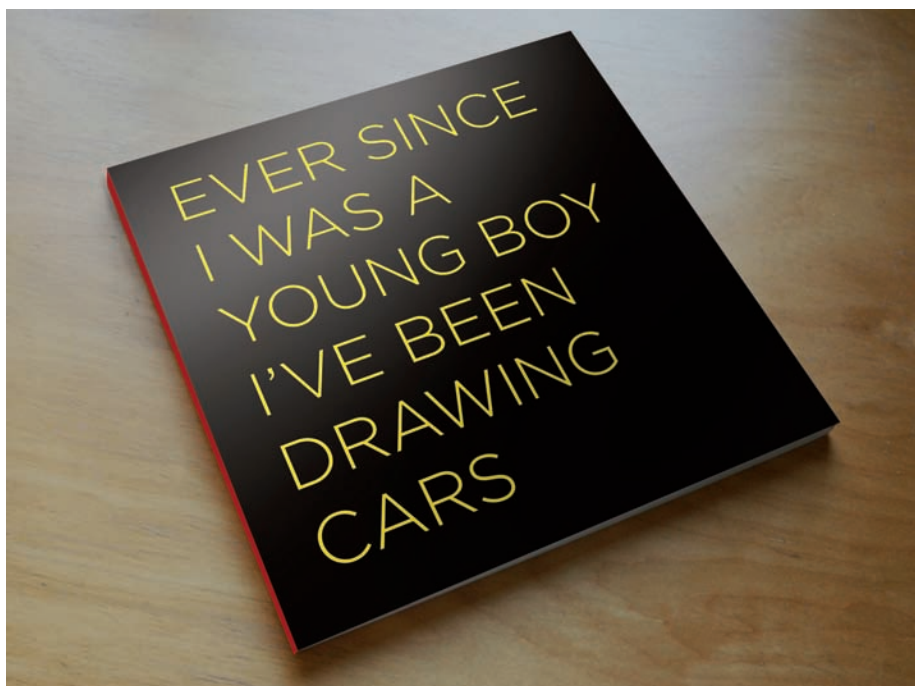
*Jean Helsen*

## BOEK

**Belgian Car Designers** is een boek over het leven en het werk van Dirk Van Braeckel, Lowie Vermeersch, Luc Donckerwolke, Steve Crijs, Pierre Leclercq, Louis De Fabribeckers, Jochen Paesen, Mark Van der Haegen, Luc Landuyt en Jo Stenuit: 10 erg verschillende mannen die allemaal een enorme impact op de auto-industrie hebben en dus ook op het dagelijks leven.

Belgian car designers is geschreven in het Engels, Frans en Nederlands door Bart Lenaerts en onthult een hoop schetsen die nooit eerder zijn getoond, waaronder die van Louis De Fabribeckers voor een moderne Flaminia.

Dit luxeboek werd geproduceerd door het WAFT-team en kost € 40 (incl. portkosten voor de Benelux). Het kan worden besteld op [www.belgiancardesigners.be](http://www.belgiancardesigners.be).



## LIVRE

**Belgian Car Designers** est un livre sur la vie et le travail de Dirk Van Braeckel, Lowie Vermeersch, Luc Donckerwolke, Steve Crijs, Pierre Leclercq, Louis De Fabribeckers, Jochen Paesen, Mark Van der Haegen, Luc Landuyt et Jo Stenuit: 10 hommes très différents qui ont un impact énorme sur l'industrie automobile et, par conséquent, sur la vie quotidienne.

Belgian Car Designers est écrit en anglais, français et néerlandais par Bart Lenaerts et dévoile de nombreux dessins qui n'ont jamais été vus auparavant, dont quelques-uns de Louis De Fabribeckers pour une Flaminia moderne.

Ce livre de luxe est produit par l'équipe WAFT et coûte € 40 (incl. frais de port dans le Benelux). On peut le commander sur [www.belgiancardesigners.be](http://www.belgiancardesigners.be).

## LIDGELD 2011

Naar jaarlijkse gewoonte werd de lidkaart anno 2011 tijdens het eindejaardiner op 5 december 2010 aangeboden. De afwezigen tijdens dit zéér geslaagde evenement nodigen wij hierbij uit hun bijdrage via bankoverschrijving te betalen.

Zoals de voorgaande jaren blijft het lidmaatschap begroot op € 40, betaling graag via banknummer 414-4191901-82 (IBAN: BE25 4144 1919 0182 - BIC: KREDBEBB) op naam van LANCIA Club Belgio, p.a. Jean Helsen, Dr.Vandeperrestraat 74, 2440 Geel.

## COTISATION 2011

Lors de notre rencontre de fin d'année, le 5 décembre dernier, nous avons proposé la carte de membre pour l'année 2011 aux membres présents. Par la présente, nous invitons les absents à régler leur cotation par virement bancaire.

Le montant reste identique à celui des années précédentes, soit € 40, à régler par versement sur le compte bancaire 414-4191901-82 (IBAN: BE25 4144 1919 0182 - BIC: KREDBEBB) du LANCIA Club Belgio, adresse: Jean Helsen, Dr.Vandeperrestraat 74 à 2440 Geel.