



INFORMAZIONE

MAGAZINE VAN DE LANCIA CLUB BELGIO • MAGAZINE DU LANCIA CLUB BELGIO

1 | 2013

V.U./E.R.: KEVIN KERSEMANS | SLEUTELBLOEMSTRAAT 12 | 2170 MERKSEM

1963-2013 | 50 anni LANCIA FULVIA in Belgio

Viva Fulvia!



Fulvia

Voor eigenaars van een Fulvia is dit jaar een bijzonder jaar. Het model viert in 2013 immers zijn vijftigste verjaardag. Ter gelegenheid daarvan dook onze penningmeester Jean Helsen, tevens trots bezitter van een Fulvia Zagato, in de archieven.

Hij kwam naar huis met onderstaand overzicht.

De gegevens van dit artikel werden opgehaald uit het register van de toenmalige Lancia-invoerder, Ets. R. Mannès, Frankrijkstraat 71, 1070 Brussel.

Pour les propriétaires d'une Fulvia cette année est une année particulière. Le modèle célèbre en 2013 son cinquantième anniversaire. A cette occasion, notre trésorier Jean Helsen, également propriétaire d'une Fulvia Zagato, s'est plongé dans les archives.

Il est revenu avec la liste ci-dessous.

Les données de cet article sont extraites du registre de l'importateur Lancia à l'époque, Ets. R. Mannès, Rue de France 71, 1070 Bruxelles.

Editoriaal

"Eindelijk", horen we u al zeggen: een nieuwe Informazione. Het begint een beetje een slechte gewoonte te worden, maar we moeten ons alweer excuseren omdat het zo lang geduurd heeft. Laten we het er maar op houden dat het Informazione-team het te druk heeft gehad met het rijden met en genieten van onze oude Lancia's... Ondertussen hebben we echter niet stilgezeten, want tijdens een vergadering op 8 juli jongstleden werd een (deels) nieuw bestuur samengesteld (zie verder).

Voor dit nummer dook onze penningmeester, Jean Helsen, in de archieven naar aanleiding van de vijftigste verjaardag dit jaar van de Fulvia. Verder kunt u het verhaal van een Lancia Augusta lezen door Karl Sanger en de geschiedenis van de wel erg aparte Appia van Johan Nerinckx. Van mezelf kunt u lezen hoe de Beta mijn favoriete Lancia is geworden en dat altijd zal blijven, en wie nog altijd niet op de hoogte is van de nieuwe oldtimerwetgeving, vindt een overzicht van wat er zoal verandert.

Voelt u zich ook geroepen om een stukje te schrijven over uw Lancia('s), de restauratie ervan of wat dan ook van dichtbij of van ver met Lancia te maken heeft? Laat ons dan gerust iets weten via informazione@telenet.be. Een verslagje van de voorbije najaarsrally mag u verwachten in een volgende editie, maar het deed ons in ieder geval deugd dat we daar meer inschrijvingen voor mochten ontvangen dan voor het voorjaarsweekend in Frankrijk, dat bij gebrek aan interesse jammer genoeg afgelast is moeten worden. U mag ons trouwens gerust laten weten wat voor u de reden was om niet deel te nemen, zodat we daar in de toekomst rekening mee kunnen proberen te houden...

Veel leesplezier en we hopen u in groten getale weer te zien op ons eindejaarsdiner (op 7 december),

*Kevin
informazione@telenet.be*

1963-2013 | 50 anni LANCIA FULVIA in Belgio

Viva Fulvia!

1. FULVIA BERLINA • 1091 CC

CHASSISNUMMER 818.000 | ANNO 1963-1964

Op 17 april 1963 werd de allereerste Fulvia Berlina geleverd bij de invoerder. Na 9 weken dienst als demonstratiewagen werd de auto doorverkocht aan Garage Omnia in Bergen. Dit exemplaar in "Bianco Saratoga" droeg het chassisnummer 818.000-1097 en motornummer 818.000-1085 en had een vermogen van 59 pk.

De eerste Fulvia Berlina die officieel werd ingeschreven in België, was de 4e die in het register werd genoteerd. Hij werd ingevoerd op 23 april en op 27 april geleverd aan de eerste eigenaar, dhr. Degen Albert uit Brussel. Hij droeg het chassisnummer 818.000-1327 en motornummer 818.000-1269 en was gespoten in "Grigio Vivono".

In totaal werden er van de 1e serie Fulvia Berlina 1091 cc 58 stuks in België geïmporteerd; de totale productie hiervan bedroeg 32.200 exemplaren.

2. FULVIA BERLINA 2C • 1091 CC

CHASSISNUMMER 818.100/101 | ANNO 1964-1969

Het nr. 59 in het register is de eerste Berlina 2c die België binnenkwam, op 7 december 1964. Op 23 december werd dhr. Le Comte Weemaes uit Sint-Martens-Bodegem de eerste eigenaar van dit type Fulvia in de kleur "Beige Mirabelle" en met chassisnummer 818.100-41196 en motornummer 818.100-41387. Deze versie was 71 pk sterk.

De enige rechtsgestuurde Belgische 2c werd ingeschreven in het register onder het nr. 132. Deze 2c werd op 28 oktober 1965 ingevoerd en op 29 november verkocht aan mevr. Van Clee uit Knokke. De buitenkleur was zwart, het chassisnummer 818.101-55115 en het motornummer 818.100-56343.

In totaal werden van dit type 48.266 exemplaren gebouwd, waarvan er 117 werden ingevoerd via de Ets. R. Mannès.

3. FULVIA COUPÉ • 1216 CC

CHASSISNUMMER 818.130 | ANNO 1965-1969

Op 25 juni 1965 verscheen de allereerste Coupé in België. Hij staat geregistreerd op nr. 87 en werd op 5 juli eigendom van dhr. Maurice Hendrick uit Brussel. Deze Coupé in "Bianco Saratoga" met 80 pk droeg het chassisnummer 818.130-1076 en het motornummer 818.130-1076.

249 van de 20.436 geproduceerde Coupés 1216 cc vonden hun weg naar België. Enkele hiervan zijn nog overgebleven; dit getuigt dhr. Léon De Ligne uit Brussel, die de trotse eigenaar is van het nr. 766 uit het register. Op 11 maart 1969 werd dit exemplaar geleverd bij de invoerder om 6 dagen later te worden gekocht door dhr. Martin Serré uit Brussel. 30 jaar later kwam dit perfect onderhouden exemplaar in handen van Léon, die, steeds vergezeld van vrouwtje Annick, een graag gezien lid is van de Lancia Club België. (zie foto op pagina 3)

4. FULVIA COUPÉ 1200 HF • 1216 CC

CHASSISNUMMER 818.140 | ANNO 1966-1967

Slechts 2 stuks van de Coupé 1200 HF werden in België verkocht. Het eerste exemplaar staat vermeld in het register op nr. 198 en werd ingevoerd op 5 april 1966. Hij droeg het chassisnummer 818.140-1040 en hetzelfde motornummer en was 88 pk sterk. Op





Editorial

1. FULVIA BERLINA • 1091 CC

N° DE CHÂSSIS 818.000 | ANNO 1963-1964

Le 17 Avril 1963, la première Fulvia Berlina est arrivée chez l'importateur. Après avoir passé 9 semaines comme véhicule de démonstration, la voiture a été vendue à Omnia Garage à Mons. Cet exemplaire de couleur «Bianco Saratoga» portait le numéro de châssis 818.000-1097 et le numéro de moteur 818.000-1085. Elle avait une puissance de 59 ch.

La première Fulvia Berlina à avoir officiellement été enregistrée en Belgique était la quatrième notée dans le registre. Elle a été présentée le 23 avril et livrée le 27 avril à son premier propriétaire, Monsieur Degen Albert de Bruxelles. Elle portait le numéro de châssis 818.000-1327 et le numéro de moteur 818.000-1269. Elle était peinte en «Grigio Vivono».

Au total la 1^{ère} série de Fulvia Berlina de 1.091 cc a été importée en Belgique en 58 unités sur une production totale qui s'élève à 32.200 exemplaires.

2. FULVIA BERLINA 2C • 1091 CC

N° DE CHÂSSIS 818.100/101 | ANNO 1964-1969

Le n° 59 du Registre est la première Berlina 2c qui est arrivée en Belgique, le 7 décembre 1964. Le 23 décembre, Monsieur Le Comte Weemaes de Sint-Martens-Bodegem fut le premier propriétaire de ce type de Fulvia à la couleur «beige Mirabelle». Elle portait le numéro de châssis 818100-41196 et le numéro de moteur 818100-41387. Cette version faisait 71 ch.

La seule 2c avec conduite à droite belge a été inscrite au registre sous le numéro 132. Cette 2c a été importée le 28 octobre 1965 et vendue le 29 novembre à Mme Cleef de Knokke. La couleur extérieure était noire, le numéro du châssis le 818101-55115 et le numéro du moteur le 818100-56343.

Un total de 48.266 exemplaires de cette version ont été construits, dont 117 ont été importés par les Ets. R. Mannès.

3. FULVIA COUPÉ • 1216 CC

N° DE CHÂSSIS 818.130 | ANNO 1965-1969

C'est le 25 juin 1965 que le premier coupé est apparu en Belgique. Enregistré sous le numéro 87, il a été vendu le 5 juillet à Monsieur Maurice Hendrick de Bruxelles. Ce coupé en couleur «Bianco Saratoga» de 80 cv portait le numéro de châssis 818130-1076 et le numéro de moteur 818130-1076.

Sur les 20.436 Coupés produits en 1216 cc, 249 ont trouvé le chemin de la Belgique. Certains d'entre eux existent encore, comme en témoigne Monsieur Leon De Ligne de Bruxelles, le fier propriétaire du numéro 766 du registre. Cet exemplaire a été livré le 11 Mars 1969 chez l'importateur pour être acheté 6 jours plus tard par Monsieur Martin Serré de Bruxelles. 30 ans plus tard, cet exemplaire parfaitement conservé est toujours dans les mains de Leon, qui, accompagné par son épouse Annick, est membre d'accueil du Lancia club Belgio. (voir la photo ci-contre)

4. FULVIA COUPÉ 1200 HF • 1216 CC

N° DE CHÂSSIS 818.140 | ANNO 1966-1967

Seulement 2 Coupé 1200 HF ont été vendus en Belgique. Le premier exemplaire est répertorié dans le registre au n° 198 et a été importé

«Finalement, un nouvel Informazione», je vous entends déjà le dire. Cela commence à devenir une mauvaise habitude, mais nous devons une fois encore nous excuser de vous avoir fait patienter si longtemps. Disons que l'équipe Informazione a perdu du temps en roulant avec ses vieilles Lancia... Cependant, nous avons quand même été occupés puisque entretemps, le 8 juillet dernier, un (partiellement) nouveau comité a été formé (voir plus loin).

Pour ce numéro-ci, notre trésorier, Jean Helsen, s'est plongé dans les archives à l'occasion du cinquantième anniversaire de la Fulvia cette année. Ainsi vous pourrez lire l'histoire d'une Lancia Augusta par Karl Sanger et l'histoire assez particulière de l'Appia de Johan Nerinckx. De votre serviteur, vous pourrez lire (en Néerlandais) comment la Beta est devenue ma Lancia préférée et le restera toujours. Et ceux qui ne seraient toujours pas au courant de la nouvelle législation concernant les ancêtres, trouveront un aperçu des changements majeurs.

Vous vous sentez aussi appelé à écrire un petit texte sur votre/vos Lancia, sa restauration ou sur quelque chose qui ait un rapport de près ou de loin à Lancia? Contactez-nous alors sur informazione@telenet.be. Avec cet appel, je m'adresse d'ailleurs surtout aux membres francophones. Nous sommes par exemple aussi constamment à la recherche de volontaires pour traduire les textes néerlandophones en français, pour que ce ne soient pas toujours les mêmes à le faire.

Un compte-rendu de notre rallye d'automne passé est prévu pour une prochaine édition, mais ça nous a fait plaisir d'avoir reçu plus d'inscriptions que pour le weekend en France de ce printemps qui a d'ailleurs dû être annulé à cause du manque d'intérêt. N'hésitez d'ailleurs pas à nous faire savoir la raison pour laquelle vous n'avez pas participé afin de pouvoir en tenir compte dans le futur...

Bonne lecture, on espère de vous revoir en grand nombre lors de notre dîner de fin d'année (le 7 décembre),

*Kevin
informazione@telenet.be*



Viva Fulvia!

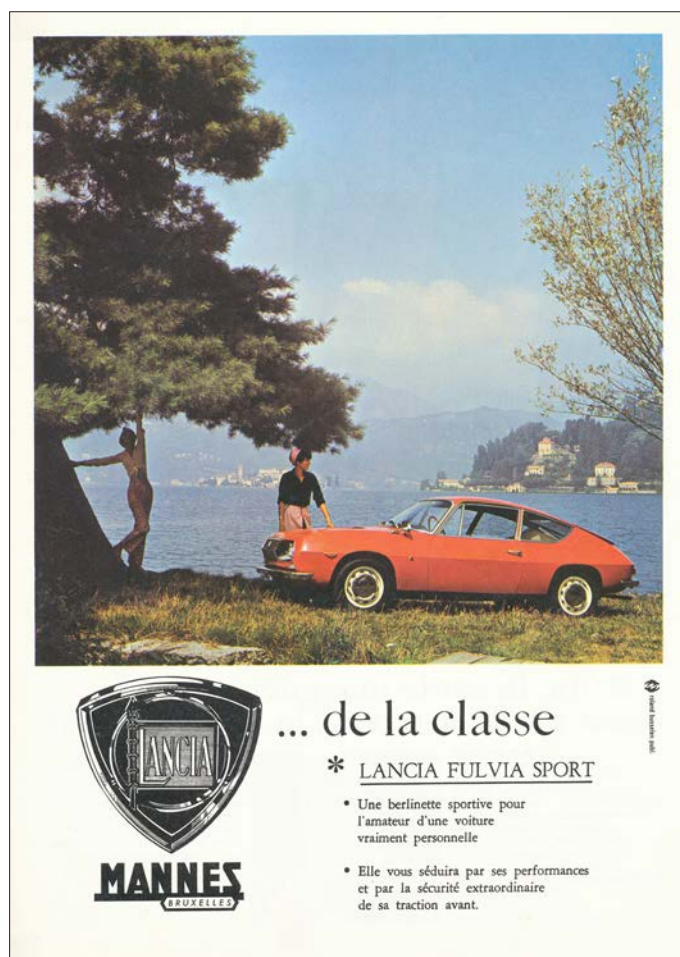
29 juli werd deze HF geleverd bij Garage Van der Meersch in Ieper. Het 2e exemplaar kwam België binnen op 3 maart 1967. Dit pracht-exemplaar met chassisnummer 818.140-1362 en motornummer 818.140-13032 werd op 8 maart geleverd bij Garage Businaro in Chatelet. Beide HF's waren gespoten in "Amaranto Montebello".

Het productieaantal van de 1200 HF was 435 stuks... (= heel duidelijk een hebbeding voor de verzamelaar)

5. FULVIA SPORT • 1216 CC

CHASSISNUMMER 818.132 | ANNO 1965-1967

Op het nr. 280 in het register vinden we de eerste ingevoerde Fulvia Zagato 1216 cc terug. Dit gebeurde op 13 oktober 1966. Hij had chassisnummer 818.132-1067 en motornummer 818.130-14491. Dhr. Alhadeff uit de Louisalaan in Brussel kocht deze Zagato op 14 december en was daarmee de fiere eerste Belgische eigenaar van een Fulvia Sport Zagato. De wagen was gespoten in "Sintetico M/M-M2/342/1205".



... de la classe

* **LANCIA FULVIA SPORT**

- Une berlinette sportive pour l'amateur d'une voiture vraiment personnelle
- Elle vous séduira par ses performances et par la sécurité extraordinaire de sa traction avant.

MANNES
BRUXELLES

Van de 202 geproduceerde Sport Zagato's met 80 pk sterke motor werden er 5 exemplaren ingevoerd en ingeschreven in België. 2 daarvan werden in 2011 nog te koop aangeboden; helaas zijn de nieuwe eigenaars nog niet bekend...

6. FULVIA BERLINA GT • 1232/1216 CC

CHASSISNUMMER 818.200/210/211 | ANNO 1967-1969

Sinds 3 maart 1967 stond de allereerste geleverde GT te pronken in de toonzaal van de Ets. R. Mannès. 2 maand later werd deze

GT met 1232 cc-motor van 87 pk uitgeleverd aan Garage Cliteur in Varsenare. Hij droeg het chassisnummer 818.200-1032 (met versnellingshendel aan het stuur) en motornummer 818.202-19165. Zijn kleur was "Avorio Chantilly".

In totaal werden 97 GT's, uit een productie van 33.829 stuks, ingeschreven in het Belgische register. Opmerkelijk is dat er slechts 1 rechtsgestuurd exemplaar is ingevoerd. Dat droeg het chassisnummer 818.211-8319 en motornummer 818.130-2550, was voorzien van vloerschakeling en was gespoten in de kleur "Giada Bettola".

Op 10 oktober 1967 ingevoerd en 3 dagen later reeds uitgeleverd aan niemand minder dan dhr. Karel Van Hoorick uit Dilbeek. Karel was er een fervent voorstander van om met rechtsgestuurde Lancia's het Belgische straatbeeld te sieren. Na Augusta en Appia was Fulvia een paradepaardje waarmee hij zijn voorliefde voor het merk uitte. De laatste rechtsgestuurde Lancia die Karel op de baan zette, was een Gamma Berlina (deze wagen rijdt nog steeds in het Brusselse gewest rond).

7. FULVIA COUPÉ RALLYE 1,3 • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.330/331 | ANNO 1967-1969

De eerste opvolgers van de Coupé 1216 cc kwamen België binnen op 23 maart 1967. Garage Van Auwegem uit Gent haalde deze nieuwe Coupé met het oudste chassisnummer 818.330-1061 op 24 april naar zijn toonzaal. Deze Coupé met het motornummer 818.302-1135 en een cilinderinhoud van 1298 cc was 95 pk sterk en was in het register bekend onder het nr. 349. De buitenkleur was "Bianco Saratoga".

Van de 17.850 geproduceerde Coupés Rallye 1,3 werden 236 stuks in België aan de man gebracht. Hiervan was er maar 1 rechtsgestuurd exemplaar, dat zijn weg vond naar dhr. Russel uit Oostende. Dit exemplaar, met het chassisnummer 818.331-5918 en motornummer 818.302-6136, tevens in "Bianco Saratoga", vinden we terug onder het nr. 444.

8. FULVIA SPORT 1,3 • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.332 | ANNO 1967-1969

Samen met 3 Coupé's Rallye 1,3 werd de eerste Fulvia Sport 1,3 geleverd op 17 april 1967. Garage Cliteur uit Varsenare heeft deze wagen op 2 mei bij de Ets. R. Mannès opgehaald. Dit exemplaar, ook weer uitgevoerd in "Bianco Saratoga", droeg het chassisnummer 818.332-1268 en het motornummer 818.302-1810, en staat geregistreerd op nr. 366.

37 van de 1602 geproduceerde 1,3 Sport Fulvia's werden bij de invoerder geleverd tussen april 1967 en november 1968. Dit wil zeggen dat 2,3 % van deze Zagato's voorzien waren voor de Belgische markt. Vanaf het chassisnummer 818.332-1602 werd de aluminium carrosserie vervangen door plaatstaal.

Roger (Fondatore en nog steeds lid van de Lancia Club Belgio) en Denise Van Auwegem waren zeer vereerd toen zij in juni 1968, op een "Italiaanse dag" in het park van Gent het bezoek kregen van Prins Albert en Prinses Paola. Roger was de fierheid zelve dat hij een Fulvia Zagato 1,3 aan het prinsenpaar kon aanbevelen. Op de 2e foto staat vrouwtje Denise (in het witte pakje met donker kapsel) duidelijk te genieten van het bezoek van dit prinsenpaar. (zie foto's op pagina 5)



le 5 avril 1966. Il portait le même numéro de châssis et de moteur, le 818.140-1040. Il développait 88 ch. Le 29 juillet, il a été livré chez Garage Van der Allemeersch à Ypres. Le 2^e exemplaire est arrivé en Belgique le 3 mars 1967. Ce bel exemplaire portant le numéro de châssis 818.140-1362 et le numéro de moteur 818.140-13032 a été livré le 8 mars au Garage Businaro à chatelet. Ces deux HF étaient peintes en «Amaranto Montebello».

La production totale de coupés 1200 HF fut de 435 unités ... (= très clairement un must pour le collectionneur)

5. FULVIA SPORT • 1216 CC

N° DE CHÂSSIS 818.132 | ANNO 1965-1967

Au n° 280 du registre, nous retrouvons la première Fulvia Zagato 1.216 cc importée en Belgique (13 octobre 1966). Elle avait le numéro de châssis 818.132-1067 et le numéro de moteur de 818130-14491. Monsieur Alhadeff de l'avenue Louise a acquis cette Zagato le 14 décembre et fut dès lors l'heureux premier propriétaire belge d'une Fulvia Sport Zagato. La voiture était peinte en «Sintetico M/M-M2/342/1205».

Sur les 202 Sport Zagato produites avec le moteur de 80 cv, cinq exemplaires ont été enregistrés en Belgique. Deux d'entre eux étaient encore mis en vente en 2011, malheureusement, les nouveaux propriétaires ne sont pas (encore) connus...

6. FULVIA BERLINA GT • 1232/1216 CC

N° DE CHÂSSIS 818.200/210/211 | ANNO 1967-1969

Depuis le 3 mars 1967 la toute première GT livrée en Belgique se trouve dans le showroom des Ets. R. Mannès. 2 mois plus tard, cette GT avec un moteur de 1.232 cc de 87 cv est transférée au Garage Cliteur à Varsenare. Elle portait le numéro de châssis 818.200-1032 (avec levier de vitesses sur le volant) et le numéro de moteur 818202-19165. Sa couleur était «Avario chantilly».

Au total, ce sont 97 GT, sur une production de 33.829 unités, qui furent inscrites au registre belge. Il est à remarquer qu'il ne fut importé qu'un seul exemplaire avec conduite à droite. Ce dernier, portant le numéro de châssis 818.211-8319 et le numéro de moteur 818.130-2550, était équipé d'un changement de vitesse en velours et était de couleur «Giada Bettolo». C'est le 10 octobre 1967 qu'elle fut importée et déjà livrée trois jours plus tard à nul autre que Monsieur Karel Van Hoorick de Dilbeek. Karel était un ardent défenseur des Lancia avec conduite à droite. Après une Augusta et une Appia, la

Fulvia était un «cheval de parade» avec laquelle il a exprimé son amour pour la marque. La dernière Lancia conduite à droite que Karel a mis sur la route était une Gamma Berline (cette voiture est toujours en circulation dans la Région de Bruxelles).

7. FULVIA COUPÉ RALLYE 1,3 • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.330/331 | ANNO 1967-1969

Les premiers successeurs du coupé 1.216 cc sont arrivés en Belgique le 23 mars 1967. Le Garage Van Auwegem de Gand a reçu ce nouveau coupé avec le plus ancien numéro de châssis (818.330-1061) le 24 avril dans son showroom. Celui-ci avec le numéro de moteur 818.302-1135, une cylindrée de 1.298 cc et ses 95 cv et était inscrit dans le registre sous le numéro 349. La couleur extérieure est «Bianco Saratoga».

Sur les 17.850 Coupés Rallye 1.3 produits, 236 ont pris livraison en Belgique. Parmi ceux-ci, il n'y a eu qu'un seul exemplaire avec conduite à droite. Celui-ci a trouvé preneur auprès de Monsieur Russel d'Ostende. Cet exemplaire, avec le numéro de châssis 818.331-5918 et le numéro de moteur 818.302-6136, également en couleur «Bianco Saratoga», est répertorié sous le numéro 444.

8. FULVIA SPORT 1,3 • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.332 | ANNO 1967-1969

La première Fulvia sport 1.3 a été livrée le 17 avril 1967 avec 3 Coupés Rallye 1.3. Le Garage Cliteur de Varsenare a récupéré cette voiture le 2 mai des ÉTS. R. Mannès. Cet exemplaire, également réalisé en «Bianco Saratoga», porte le numéro de châssis 818.332-1268 et le numéro de moteur 818.302-1810. Il a été enregistré au n° 366.

37 des 1.602 Fulvia Sport 1.3 produites ont été livrées à l'importateur entre avril 1967 et novembre 1968. Cela signifie que 2,3% de ce modèle Zagato étaient prévues pour le marché belge. A partir du numéro de châssis 818.332-1602, la carrosserie en aluminium a été remplacé par des tôles d'acier.

Roger (Fondateur et toujours membre du Lancia Club Belgio) et Denise Van Auwegem ont été très honorés quand, en juin 1968, à l'occasion d'un «jour italien» dans le Parc de Gand, ils ont reçu la visite du Prince Albert et de la Princesse Paola. Roger était on ne peut plus fier de pouvoir lui-même recommander une Fulvia Zagato 1.3 au couple princier. Sur la 2^{ème} photo nous pouvons voir sa femme Denise (en costume blanc avec des cheveux noirs) profiter clairement de la visite du couple princier. (voir photos ci-dessous)



Viva Fulvia!

9. FULVIA COUPÉ RALLYE 1,3 HF • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.340 | ANNO 1967-1969

Op 12 juni 1967 werden 6 Fulvia's geleverd in de Frankrijkstraat. Het paradepaardje hiervan was de lichtgewicht 1,3 HF met chassissnummer 818.340-1626, motornummer 818.342-1259 en kleur "Amaranto Montebello". Op 2 december heeft Garage Van Hauw uit Luik deze doorverkocht aan een tot heden toe onbekende eigenaar. Deze pittige lichtgewicht 1,3 HF met 101 pk-motor was zeer geliefd bij de jonge rallypiloten. Dit bewees ook dhr. Alberts uit Tongeren. Deze Lancia-dealer en tevens fervent rallypiloot haalde het exemplaar nr. 631 met chassissnummer 818.340-1808 en motornummer 818.342-1846 in juli 1967 bij de Ets. R. Mannès op om er zelf tijdens meerdere rally's van te genieten. Jules Coenen, tevens trouw Lancia Club Belgio-clublid, is nu de fiere eigenaar van deze lichtgewicht 1,3 HF, die in een perfecte staat werd gerestaureerd en regelmatig zijn opwachting maakt bij uitstappen.



9 van de 882 geproduceerde lichtgewicht HF 1,3's vonden in ons land een eigenaar. Wij zijn nog steeds op zoek naar de overgebleven exemplaren!

10. FULVIA BERLINA GTE • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.310/311 | ANNO 1968-1969

Reg. nr. 675 vermeldt de eerste in België geleverde GTE, op 10 december 1968 met het chassissnummer 818.310-1046 en motornummer 818.320-19642 met 95 pk. De wagen, in "Bianco Saratoga" en met zwart skai interieur, werd gekocht door dhr. Vandenhole uit Brussegem.

De totale GTE-productie bedroeg 10.386 stuks. Hiervan werden 41 stuks (waarvan 1 rechtsgestuurd) losgelaten op de Belgische wegen.

Tussen Kerstmis 1968 en Nieuwjaar 1969 werd door de Ets. R. Mannès nog een 24-tal Fulvia's ingevoerd. Hierbij zaten ook nog een 7-tal exemplaren van de allernieuwste versie "Coupé Rallye 1,3 S" en 6 stuks "Sport 1,3 S".

11. FULVIA COUPÉ RALLYE 1,3S • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.360 | ANNO 1968-1970

Het oudst gekende chassissnummer 818.630-1016 en motornummer 818.303-1088 van een 103 pk-versie vinden we terug op het nr. 710. Deze "Bianco Saratoga" met zwart skai interieur werd begin 1969 uitgeleverd aan dhr. Baekelmans uit Brussel.

De totale productie van deze Coupés bedroeg 16.827 eenheden. Hiervan kon de Ets. R. Mannès in totaal 144 stuks verkopen.

12. FULVIA SPORT 1,3S • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.362 | ANNO 1968-1969

De oudste Sport 1,3 S met chassissnummer 818.362-1062 en motornummer 818.303-1015 was een "Verde Ostenda" met bruin skai interieur. De exemplaren met de chassissnummers 1071/1077/1080 en 1081 volgden op de voet. Mevr. G. Noirsant uit Monceau sur Sambre was de eerste eigenares van deze mooie Sport 1,3 S (reg. nr. 722).

Uit het productieaantal van 1.898 stuks wisten er 49 stuks, d.w.z. 2,5 %, hun weg te vinden naar België.

13. FULVIA COUPÉ RALLYE 1,6 HF • 1584 CC

CHASSISNUMMER 818.540 | ANNO 1969-1970

In 1969, op 17 juli, werd de "Grigio Escoli" 1,6 HF met chassissnummer 818.540-1074 en motornummer 818.540-1068 naar België gehaald. Hij staat geregistreerd op het nr. 859 en werd verkocht door garage Van Auwegem uit Gent.

Van de 1.258 geproduceerde 1,6 HF's werden de Belgen vereerd met 31 stuks. De sportieve Belgen hadden duidelijk de smaak te pakken door te kiezen voor deze zalige meesterwerken.

14. FULVIA BERLINA 2^E Serie • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.610/692(GR) | ANNO 1969-1971

Op 6 november 1969 werden 3 Fulvia Berlina's 2e serie aangeleverd bij de Ets. R. Mannès. Deze droegen de chassissnummers 818.610-001231 (motor 818.302-50500), 818.610-001401 (motor 818.302-50286) en 818.610-001721 (motor 818.302-50435). De eerste was "Avario Chantilly" met zwart skai interieur, de 1401 en 1721 waren beide "Bianco Saratoga", eentje met rood, de andere met zwart skai interieur. We vinden deze wagens terug in het register met nrs. 979, 980 en 984.

De totale productie bedroeg 23.009 stuks, waarvan er 690 stuks bedoeld waren voor Griekenland (voorzien van een 1199 in plaats van een 1298 cc-motor). Eén van deze 690 stuks, met het chassissnummer 818.692-001327 en motornummer 818.282-005331, werd in België verkocht aan een Griek. Deze wagen in de kleur "Verde Ostenda" met beige skai interieur had 87 pk onder de motorkap; de standaard geleverde 1298 cc-motor had daarentegen 95 pk. De Ets. R. Mannès kocht 131 van de 23.009 stuks van deze Fulvia berlina 2e Serie aan.

15. FULVIA COUPÉ 1,3 S 2^E Serie • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.630 | ANNO 1970-1974

Het eerste transport met 12 Coupés 2e Serie werd aangeboden op 6 november 1970 (reg. nrs. 1192 tot 1203). De wagen met het oudst gekende chassissnummer 818.630-001104 en motornummer 818.303-50302 droeg de buitenkleur "Beige Villaglori" en had een interieur in zwart skai. Dhr. Vermeersch uit Brussel was de eerste eigenaar.

De totale productie bedroeg 49.656 stuks (inclusief de 4.440 Fulvia Coupé 1,3 S Montecarlo). 413 stuks hiervan werden naar België ingevoerd.



9. FULVIA COUPÉ RALLYE 1,3 HF • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.340 | ANNO 1967-1969

Le 12 Juin, 1967, 6 Fulvia ont été livrées rue de France. La pièce maîtresse en est la légère 1.3 HF avec numéro de châssis 818340-1626, numéro de moteur 818342-1259 et couleur «Amaranto Montebello». Le 2 décembre, le Garage Van Hauw de Liège la revendait à un propriétaire inconnu à ce jour. Cette légère et racée 1.3 HF avec ses 101 cv était très populaire auprès des jeunes pilotes de rallye. Ceci nous est prouvé par Monsieur Alberts de Tongres. Ce concessionnaire Lancia et fervent pilote de rallye pris l'exemplaire n° 631 portant le numéro de châssis 818340-1808 et le numéro de moteur 818342-1846 en juillet 1967 chez les ETS. R. Mannès pour l'utiliser personnellement sur plusieurs rallyes. Jules Coenen, lui aussi membre fidèle du Lancia Club Belgio, est l'heureux propriétaire actuel de cette légère 1.3 HF, qui a été parfaitement restaurée et qui fait des apparitions régulièrement lors de nos sorties. (voir photo en page 6)

9 des 882 légères 1.3 HF produites ont trouvé leurs propriétaires dans notre pays. Nous sommes toujours à la recherche des exemplaires restants!

10. FULVIA BERLINA GTE • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.310/311 | ANNO 1968-1969

Le numéro 675 du registre mentionne la première GTE livrée en Belgique, le 10 décembre 1968 avec comme numéro de châssis 818310-1046 et numéro de moteur 818320-19642. La voiture, en «Bianco Saratoga» avec un intérieur en vinyle noir faisait 95 cv. Elle a été achetée par Monsieur Vandenhoele de Brussegem.

La production totale de GTE s'est élevée à 10.386 unités. Parmi celles-ci, 41 (dont 1 conduite à droite) sillonnèrent les routes belges.

Entre Noël 1968 et le Nouvel An 1969 quelques 24 Fulvia ont été importées par les Ets. R. Mannès. Parmi ces véhicules, on compte 7 exemplaires de la dernière version «Coupe Rallye 1.3S» et 6 «Sport 1.3 s».

11. FULVIA COUPÉ RALLYE 1,3S • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.360 | ANNO 1968-1970

Au n° 710, on retrouve le plus ancien numéro de châssis (818.630-1016 et numéro de moteur 818.303-1088) d'une version 103 cv. Cette «Bianco Saratoga» avec intérieur en vinyle noir a été livrée début 1969 à Mr Baekelmans de Bruxelles.

La production totale de ces Coupés s'élève à 16.827 unités. Les Ets. R. Mannès en vendirent 144.

12. FULVIA SPORT 1,3S • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.362 | ANNO 1968-1969

La plus ancienne Sport 1.3S avec numéro de châssis 818362-1062 et numéro de moteur 818303-1015 était de couleur «Verde Ostenda» avec intérieur en vinyle brun. Les exemplaires avec les numéros de châssis 1071, 1077, 1080 et 1081 suivirent de près. Madame G. Noirsant, de Monceau sur Sambre, a été la première propriétaire de cette belle Sport 1.3S (n° 722)

D'une production totale de 1.898 pièces, 49 (donc 2,5%) ont pris la route en Belgique.



* coupé 1300 (170 KM/H - 137.000 FR\$)

* coupé 1300 'S' (105 HP - 175 KM/H)

* coupé 1600 H.F.
130 HP - 200 KM/H

LANCIA 1er Absolu "Marathon de la Route" 69
championne d'Europe des Rallyes 1969.

Garage Van Dijk, Viaducdam, 23 - Antwerpen, 03/52.06.33 • Garage Van Auwegem, Sint-Denislaan, 29 - Gent, 09/22.14.66 • Garage Businaro, rue de Namur, 191 - Châtelet, 07/38.17.11 • Garage Douchamps, place H. Berger, 11 - Wavre, 010/248.87 • Garage Roderberg, rue David, 45 - Verviers, 087/313.43

IMPORTATEURS : Ets. R. MANNÈS, rue de France, 71, 1070 Bruxelles. Tél. 02/22.79.16 (10 lignes)

13. FULVIA COUPÉ RALLYE 1,6 HF • 1584 CC

N° DE CHÂSSIS 818.540 | ANNO 1969-1970

En 1969, le 17 juillet, la «Grigio Escoli» 1.6 HF avec le numéro de châssis 818540-1074 et le numéro de moteur 818540-1068 arrive en Belgique. Ce véhicule est inscrit sous le numéro 859 et a été vendu par le garage Van Auwegem de Gand.

Sur les 1.258 1.6 HF produites, les Belges ont été honorés de 31 exemplaires. Les Belges sportifs avaient clairement tendance à choisir ces superbes chefs-d'œuvre.

14. FULVIA BERLINA 2^E Serie • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.610/692(GR) | ANNO 1969-1971

Le 6 novembre 1969 trois Fulvia Berlina 2^{ème} série ont été livrées aux Ets. R. Mannès. Celles-ci portaient les numéros de châssis 818610-001231 (moteur de 818302 à 50500), 818610-001401 (moteur 818302-50286) et 818610-001721 (moteur de 818302-50435). La première était en «Avorio chantilly» avec intérieur en vinyle noir, la 1401 et la 1721 étaient toutes deux «Bianco Saratoga», l'une avec un intérieur vinyle rouge, l'autre avec un intérieur vinyle noir. Nous retrouvons ces voitures sous les numéros de registre 979, 980 et 984.

La production totale s'élevait à 23.009 unités, dont 690 destinées à la Grèce (prévues avec un moteur de 1199cc au lieu de 1298cc). Une de ces 690 pièces, avec le numéro de châssis 818692-001327 et le numéro de moteur de 818282-005331, a été vendue en Belgique à

Viva Fulvia!



Koninklijke belangstelling voor de Fulvia coupé op de stand van Ets. Mannès tijdens het Salon van Brussel in 1971

La Fulvia coupé sur le stand des Ets. Mannès au Salon de Bruxelles de 1971 n'échappe pas à l'attention du Roi Boudouin et de la Princesse Paola.

16. FULVIA SPORT 1,3 S 2^E Serie • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.650 | ANNO 1970-1972

Het register brengt ons bij de nrs. 1206, 1207 en 1208, toen op 24 november 1970 3stuks van de Sport 1,3 S van de 2e Serie werden geleverd. Het betrof de 818.650-001036 (motor 818.303-50198), die naar Garage Albers in Tongeren verhuisde, de 818.650-001086 (motor 818.303-50064), bestemd voor Garage High Performance in Nieuwerkerken, en de 818.650-001135 (motor 818.303-50371), die werd verkocht aan de firma "Dujardin" in Brussel.

Van de 2.600 geproduceerde Sports 1,3 S 2e Serie, heeft de Ets. R. Mannès zo maar eventjes 53 stuks ingevoerd, zowat 2% van de totale productie.

17. FULVIA BERLINA 2^E Serie 5 Marce • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.612/613 EN 694(GR.) | ANNO 1970-1972

Vanaf 20 november 1970 werden de eerste Berlina's die voorzien waren van een 5-vernellingsbak, bij de invoerder geleverd. Het chassisnummer 818.612-0012998 en motornummer 818.302-72933 vinden we terug in het register op nr. 1256. Deze wagen werd nadien geleverd bij Garage Duchamps in Waver.

Gefocust op het register viel ons oog op enkele buitenbeentjes, met name de nrs. 1337 en 1338. Daar vinden we nog eens 2 Griekse versies, die op 23 maart 1971 aan de man werden gebracht, chassisnummer 818.694-001322 met motor 818.282-6041 en chassisnummer 818.694-001384 met motor 818.282-6132. De eerste was in "Rosso York", de tweede in "Bianco Saratoga", beide met een zwart skai interieur. Drie maand later leverde de importeur nog een derde Griekse versie bij Garage Van der Ost uit Mechelen met het chassisnummer 818.694-002570, motornummer 818.282-007201, kleur "Blue Lancia" en rood skai interieur. Waar de wagen nadien is verkocht, is helaas niet terug te vinden in het register. Op het nr. 1731 werd de enige rechtsgestuurde Fulvia 2e Serie 5 marce verkocht aan ... dhr. Karel Van Hoorick uit Dilbeek (zie ook bij Fulvia Berlina GT).

43.801 Fulvia's Berlina 2e Serie 5 marce werden gebouwd (inclusief de 2.114 Griekse versies). Daarvan werden 231 wagens, waaronder 3 Griekse versies, bij de Ets. R. Mannès geleverd om later de Belgische wegen te sieren.

18. FULVIA COUPÉ 1600 HF 2^E Serie • 1584 CC

CHASSISNUMMER 818.740 | ANNO 1970-1973

Op 25 februari 1971 nam de Ets. R. Mannès de 1e Fulvia 1600 HF Lusso in ontvangst (reg. nr. 1334). De wagen werd verkocht aan dhr. De Langhe uit Brussel. Hij droeg chassisnummer 817.740-001680 en motornummer 818.540-5757 en was uitgevoerd in de kleur "Grigio HF", met zoals gewoonlijk bij de HF-versies een zwart skai interieur.

Van de 3.690 gebouwde 1600 HF's 2e Serie vonden er 24 de weg naar België.

19. FULVIA SPORT 1600 • 1584 CC

CHASSISNUMMER 818.740 | ANNO 1971-1972

Het nummer 1462 in het register brengt ons bij de eerste Sport 1600, die op 27 september 1971 werd ingevoerd, met chassisnummer 818.750-1026 en motornummer 818.540-6746. Hij werd later doorverkocht via Garage Van Dyck uit Antwerpen aan de eerste eigenaar, dhr. Ferket, die een grote autobandencentrale uitbaatte in het centrum van Geel. Kleur "Rosso Palermo" met zwart skai interieur. De tweede eigenaar was architect Jansen uit Turnhout. Helaas is deze wagen, die in het latere leven werd aangedreven door een 1298 cc-motor, een stille dood gestorven. Een goed jaar geleden werd hij toch nog te koop aangeboden maar hij kon nog amper dienen voor wisselstukken...

Van de 800 geproduceerde Sport 1600's werden er 18 stuks aan België toegewezen, waarvan er nog enkele overblijven, bijvoorbeeld die met het chassisnummer 818.750-1350 waarmee onze eigenste ex-voorzitter van de Lancia Club België, dhr. André Lamotte, nog regelmatig rally's rijdt. Het chassisnummer 818.750-1358 heeft in Nieuw-Zeeland een volledig restauratiebeurt gekregen; daar rijdt ex-Lancia Club België-lid, nu voorzitter van de Lancia Club Nieuw-Zeeland, dhr. Wim (Willem) Leroy met zijn "Argento Nevada" zowat dagelijks mee rond. Het chassisnummer 818.750-1752 staat in Kapellen te wachten op een volledige restauratiebeurt. Wijlen dhr. Feig uit Brussel was 1e eigenaar tot aan zijn dood van de 818.750-1630, gespoten in "Bianco Saratoga".

De allerlaatst gebouwde Fulvia 1600 Sport Zagato, met het chassisnummer 818.750-1800, werd in 1979 ingevoerd in België nadat



un Grec. Cette voiture, de couleur «Vert Ostenda» avec intérieur en vinyle beige, comptait 87 cv sous le capot alors que le moteur standard de la 1298 comptait normalement 95 ch. Les Ets. R. Mannès ont acheté 131 des 23.009 Fulvia Berlina 2^{ème} série.

15. FULVIA COUPÉ 1,3 S 2^E Serie • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.630 | ANNO 1970-1974

Le premier convoi de 12 Coupes 2^e série est arrivé le 6 novembre 1970 (n° rég. 1192-1203). La voiture avec le numéro de châssis le plus ancien connu (818630-001104) et le numéro de moteur 818303-50302 était de couleur «Beige Villaglori» et avait un intérieur en vinyle noir. Monsieur Vermeersch de Bruxelles en a été le premier propriétaire.

La production totale s'élevait à 49.656 voitures (y compris les 4.440 Fulvia Coupé 1.3S Monte Carlo) dont 413 exemplaires ont été importés en Belgique.

16. FULVIA SPORT 1,3 S 2^E Serie • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.650 | ANNO 1970-1972

Le registre nous amène aux n° 1206, 1207 et 1208. Le 24 novembre 1970, trois exemplaires de la 2^{ème} Série Sport de 1.3 ont été livrés. C'était la 818650-001036 (moteur 818303-50198), qui a déménagé au Garage Albers à Tongres, la 818650-001086 (moteur 818303-50064), destiné au Garage High Performance à Nieuwerkerken, et enfin du châssis n° 818650-001135 (moteur 818303-50371), qui a été vendu à la société «Dujardin» de Bruxelles.

Parmi les 2.600 Sport 1,3 S 2^e série produites, les Ets. R. Mannès en ont importé quelques 53 pièces, soit environ 2% de la production totale.



17. FULVIA BERLINA 2^E Serie 5 Marce • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.612/613 ET 694(GR.) | ANNO 1970-1972

A partir du 20 novembre 1970, les premières Berlina équipées d'une boîte 5 vitesses, furent fournies à l'importateur. On retrouve le numéro de châssis 818612-0012998 et le numéro de moteur 818302-72933 (dans le registre sous le numéro 1256). Cette voiture a ensuite été livrée au Garage Duchamp à Wavre.

En analysant le registre, nous avons remarqué des modèles quelque peu marginaux, en particulier les numéros 1337 et 1338. Nous y trouvons deux versions grecques importées le 23 mars

1971, l'une portant les numéros de châssis 818694-001322 et numéro de moteur 818282-6041 en «Rosso York», l'autre le numéro de châssis 818694-001384 et moteur 818282-6132 en «Bianco Saratoga». Toutes deux étaient munies d'un intérieur en vinyle noir. Trois mois plus tard, l'importateur a fourni une troisième version grecque au Garage Van der Ost de Malines avec le numéro de châssis 818694-002570 et moteur n°818282-007201 en couleur «bleu Lancia» et l'intérieur en vinyle rouge. Le véhicule sera revendu ultérieurement mais nous n'en retrouvons malheureusement plus de trace dans le registre. Au n° 1731 nous trouvons la seule Fulvia 2^e série 5 vitesses conduite à droite, vendue à... Monsieur Karel Van Hoorick de Dilbeek (voir également Fulvia Berlina GT).

43.801 Fulvia Berlina 2^e série 5 vitesses ont été construites (y compris les 2.114 versions grecques). Parmi celles-ci 231 véhicules, dont trois versions grecques, ont été livrés aux Ets. R. Mannès et ont, plus tard, sillonné les routes belges.

18. FULVIA COUPÉ 1600 HF 2^E Serie • 1584 CC

N° DE CHÂSSIS 818.740 | ANNO 1970-1973

Le 25 février 1971, les Ets. R. Mannès ont pris livraison de la première Fulvia 1600 HF Lusso (Reg. 1334). La voiture a été vendue à Monsieur De Langhe de Bruxelles. Elle portait le numéro de châssis 817740-001680 et le numéro de moteur 818540-5757 et a été réalisée dans la couleur «Grigio HF», avec, comme d'habitude pour les versions HF, un intérieur en vinyle noir.

Sur les 3.690 1600 HF 2^e série construites, 24 se sont dirigées vers la Belgique.

19. FULVIA SPORT 1600 • 1584 CC

N° DE CHÂSSIS 818.740 | ANNO 1971-1972

Le numéro 1.462 dans le registre nous amène à la première Sport 1600, qui fut importée le 27 septembre 1971 et qui porte le numéro de châssis 818750-1026 et le numéro de moteur 818540-6746. Cette voiture a été vendue via le Garage Van Dyck Anvers à son premier propriétaire, Monsieur Ferket, gérant d'une grande usine de pneus dans le centre de Geel. Cette Fulvia est de Couleur «Rosso Palermo» avec intérieur en vinyle noir. Le deuxième propriétaire était un architecte, Monsieur Jansen de Turnhout. Malheureusement, cette voiture propulsée par un moteur cc 1298, est morte de sa belle mort.

 LISTE DES PRIX DES VOITURES LANCIA AU 1-1-1971 (T.V.A. EN SUS)		
FULVIA		
Berline 4 vitesses	7 CV	113.000
Berline 5 vitesses	7 CV	123.000
Coupé 1,3 "S."	7 CV	147.000
Coupé H.F. 1,6	9 CV	199.000
Coupé Sport 1,3 "S." "Zagato"	7 CV	179.000
Suppléments :		
Couleur métallisée sur Coupés 1,3 "S." et "Sport"		7.000
Lucarne arrière thermique sur Berline		2.500
Intérieur cuir sur Berline		9.500
— ★ —		
FLAVIA		
Berline 2000	11 CV	179.000
Berline 2000 LX	11 CV	189.000
Coupé 2000 Pininfarina	11 CV	235.000
Suppléments :		
Couleur métallisée		7.000
Direction assistée (Coupé 2000)		12.000
Intérieur cuir		12.500
Moteur Injection		15.000
Pneus X AS (Berline)		2.000
Lucarne arrière thermique (Berline non LX)		2.500
N.B. - Ces prix sont donnés à titre indicatif et peuvent être modifiés sans préavis.		
IMPORTATEURS : Ets R. MANNÈS		
Rue de France, 71 - 1070 Bruxelles Tél. 02/22.79.15 (10 l.)		
FILIALE : Qual des Ardenes, 85 - 4000 Liège Tél. 04/42.30.81 (6 l.)		



hij in de streek van Ventimiglia en San Remo 6 jaar de straten onveilig had gemaakt. De originele kleur was "Rosso Palermo", maar de huidige eigenaar, tevens schrijver van dit artikel, verkoos na een grondige restauratie om de wagen in grijs metallic te laten spuiten. Ondertussen heeft mijn Zagato 125.000 (originele) kilometers op de teller. Hij rijdt als een speer en geeft mij tevens, zoals Wim Oude Weernink het destijds zo mooi verwoordde: "How I Got Yellow Fever".



20. FULVIA COUPÉ 3 • 1298 CC

CHASSISNUMMER 818.630 | ANNO 1973-1976

November 1973: de eerste exemplaren van het ultieme Fulvia Coupé 3 model werden geleverd, vele zouden nog volgen.

De kers op de taart: van de 28.763 geproduceerde Fulvia's Coupé 3 kenden er zelfs 604 hun weg naar België. 2,1 % van de productie dus, dat verdient een dikke proficiat!

Eén van de laatste exemplaren dat sinds 1976 werd ingevoerd, staat nog steeds te wachten op de 1e inschrijving. Met minder dan 500 km op de teller is dit nog steeds een nieuwe auto van bijna 40 jaar ... Kleur: "Blue Antibes", met gele stoffen binnenbekleding, chassisnummer 818.130-079666, geregistreerd onder het nummer 2538.

Tot slot: niet minder dan 2.591 LANCIA FULVIA's werden in België ingeschreven. De hamvraag blijft wel: hoeveel zijn er tot heden toe bewaard gebleven? Indien jullie ons hieromtrent informatie zouden bezorgen, kunnen wij het register maximaal aanvullen. Informatie omtrent een exemplaar dat jullie bewaren en/of koesteren, mag je uiteraard ook steeds melden via mijn mailadres, jean.helsen@skynet.be.

Dankzij de inzet van de Ets. R. Mannès en uiteraard ook dankzij de liefhebbers die de Fulvia's (in welke variant dan ook) wisten te koesteren, dragen dhr. Christian Mannès - stichter en ere voorzitter van de LCB - die mij toeliet dit register "even" uit te pluizen, en vooral ook het bestuur en de leden van Lancia Club Belgio jullie een warm hart toe.

VIVA 50 ANNI DI LANCIA FULVIA !

Jean Helsen "Lancist tot in de kist"
Penningmeester Lancia Club Belgio

Il ya un an, elle était encore en vente mais ne pouvait plus servir que pour des pièces de rechange...

Sur les 800 Sport 1600 produites, 18 exemplaires ont été attribués à la Belgique. Il en existe encore quelques-unes, dont, par exemple, celle portant le numéro de châssis 818750-1350. Le propriétaire n'est autre que l'ex-président du Lancia Club Belgio, Monsieur André Lamotte, qui l'utilise encore régulièrement lors de rallyes. Celle portant le numéro de châssis 818.750-1358 a été entièrement restaurée en Nouvelle-Zélande. Elle appartient à un ex-membre du Lancia Club Belgio, aujourd'hui président du Lancia Club de Nouvelle-Zélande, Monsieur Wim (Willem) Leroy. Il roule encore régulièrement avec cette Fulvia «Argento Nevada». Le numéro de châssis 818.750-1752 attend, quant à elle, une restauration complète à Kapellen. Le regretté Monsieur Feig de Bruxelles a été le 1^{er} propriétaire de la 818750-1630, peinte en «Bianco Saratoga».

La dernière Fulvia Sport Zagato 1600 construite, avec le numéro de châssis 818750-1800, est arrivée en Belgique en 1979, après avoir sillonné durant six ans les rues peu sûres de Vintimille et de San Remo. La couleur d'origine était «Rosso Palermo», mais son propriétaire actuel, et auteur de cet article, choisit après restauration complète de la repeindre en gris métallisé. Entre temps, cette Zagato compte 125.000 kilomètres (d'origine). Elle se conduit comme une flèche et donne aussi, comme le dit si bien Wim Oude Weernink: «comment j'ai attrapé la fièvre jaune».

20. FULVIA COUPÉ 3 • 1298 CC

N° DE CHÂSSIS 818.630 | ANNO 1973-1976

Novembre 1973: les premiers exemplaires de l'ultime Coupé Fulvia 3 sont réalisés, beaucoup d'autres vont suivre.

La cerise sur le gâteau: des 28.763 Fulvia Coupé 3.604 prirent le chemin de la Belgique. Soit 2,1% de la production, ce qui mérite un grand bravo!

L'un des derniers exemplaires importé en 1976, est toujours en attente de la première immatriculation. Avec moins de 500 km au compteur, c'est encore une nouvelle voiture de presque 40 ans... Couleur: «Bleu Antibes», avec un intérieur en tissu jaune, numéro de châssis 818130-079666, enregistrée sous le numéro 2538.

Enfin, pas moins de 2.591 Lancia Fulvia de ont été enregistrées en Belgique. La question clé demeure: combien ont été conservées jusqu'à nos jours? Si vous souhaitez nous donner des informations, nous pourrions compléter le registre. Vous pouvez nous faire parvenir les informations à propos du véhicule que vous possédez ou que vous chouchoutez par mail à cette adresse: jean.helsen@skynet.be.

Un grand merci pour les efforts déployés par les Ets. R. Mannès et bien sûr par les fans de la Fulvia (dans n'importe quelle version que ce soit), merci à Monsieur Christian Mannès - Fondateur et Président d'honneur du LCB - qui m'a permis d'«éprouver» ce registre, et, enfin merci au comité et aux membres du Lancia Club Belgio de m'avoir aidé à rassembler ces informations.

VIVA 50 ANNI DI LANCIA FULVIA!

Jean Helsen "Lancist jusque dans le cercueil"
Trésorier du Club Lancia Belgio

Waarom Lancia?

“Hoe ik eigenlijk ooit bij Lancia terecht ben gekomen”, wordt mij wel eens gevraagd. Dat is eigenlijk allemaal gekomen door de jongere broer van mijn moeder. Zodra hij een eigen auto had, nam ‘nonkel’ Paul, toen een vrolijke vrijgezel van vooraan in de twintig, mij als klein ventje overal mee naartoe.

Zijn eerste auto was een – door Giugiaro getekende! – Volkswagen Passat B1 facelift. Omdat mijn grootmoeder ‘Duitse degelijkheid’ belangrijk vond... Na een half jaar heeft hij die echter stiekem omgeruild voor zijn eerste Beta HPE, een donkerbruine, van ’80 schat ik. Een tweeliter uiteraard.

Ik herinner mij nog perfect de dag dat hij er voor het eerst mee bij ons thuis kwam en dat ik het maar een vreemde auto vond; vooral de merkwaardige achterpartij was even wennen. Later ben ik die juist het meest gaan appreciëren. Het interieur vond ik echter onmiddellijk geweldig: al die metertjes vond ik als jongen van een jaar of zeven erg indrukwekkend. En dan al die andere interieurdetails, de geur ook van het interieur, het geluid dat de motor maakte bij het optrekken, het toffe schuifdakje... en wat een zee van ruimte voor mij op de achterbank!

Lang heeft hij er echter niet van kunnen genieten. Begin jaren tachtig waren er nog geen Bob-campagnes of kruisvaarten tegen snelheid op de weg. Dat in combinatie met zijn wellicht wat jeugdige overmoed deed hem de eerstvolgende weekendnacht tegen een verlichtingspaal botsen, zo hard dat de auto in tweeën brak en aan de andere kant van de weg in de gracht terecht kwam. Hijzelf is met de hulp van een passant uit de auto kunnen kruipen, letterlijk met niet meer dan wat schrammen. In het holst van de nacht werd er via een bevriende takeldienst opgeroepen. Politie is er toen voor zover ik mij herinner, niet aan te pas gekomen. Zo ging dat in die tijd.

Hoewel de HPE zijn passieve veiligheid duidelijk bewezen had, weet mijn grootmoeder het ongeval toch aan “die gevaarlijke Lancia”. Ze schoof hem dan ook na zijn

herstel wat centjes toe om een nieuwe auto te kopen, op voorwaarde dat het opnieuw een degelijke Duitser zou worden. Hij koos voor... een Golf II GTI. Wellicht niet helemaal wat mijn grootmoeder in gedachten had, maar goed, het was een Volkswagen, dus iedereen gelukkig. Ook aan die auto, een zwarte met de obligate rode biesjes, heb ik goede herinneringen.

Exit GTI

Maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan, en na de dood van mijn grootmoeder werd de GTI ingeruild voor... een Beta HPE. Na zo’n anderhalve maand raakte mijn nonkel echter opnieuw betrokken bij een ongeval (een gevalletje voorrang van rechts dit keer) en was ook deze auto afgeschreven. Op naar de volgende dus. Zelf was ik ondertussen een jaar of twaalf, dus mocht ik eindelijk op de voorste passagiersstoel zitten, zodat ik de rijnsensaties nog wat beter kon opsnuiven. Nummer drie was een lichtgrijs exemplaar, nog altijd een tweeliter-carburatorversie. Met deze geen ‘accidenten’, maar toen na verloop van tijd de onderhouds- en herstellingskosten flink begonnen op te lopen, werd hij aan de kant gezet. Hij werd vervangen door het beste exemplaar dat mijn nonkel ooit gehad heeft, een staalblauwe 2.0 i.e. Helaas kwam ook die op een nogal geweldadige manier aan zijn eind: toen hij op een nacht gewoon langs de weg geparkeerd stond, is een dronken bestuurder met een zware Mercedes er met volle snelheid op geknald...

Hoewel mijn nonkel dus niet echt veel geluk heeft gehad met zijn Beta’s, waren ze voor mij haast mythisch geworden. Zo is er een periode geweest waarin ik bijna dagelijks op weg van school naar huis speciaal een flinke omweg maakte met mijn fiets om langs een autohandelaar te kunnen rijden waarvan ik wist dat hij een HPE te koop had staan. Om vervolgens een paar kilometer verder ook weer even te vertragen ter hoogte van de Lancia-garage in mijn gemeente, waar ook vaak enkele exemplaren stonden, tussen de Thema’s en de Delta Integrale’s. Wat een tijd...

Beta-virus

Op mijn achttiende kreeg ik van mijn vader zijn afgedankte Peugeot 305 SRD. Uiteraard was ik daar erg dankbaar voor, maar toen ik na een jaartje toevallig een advertentie zag in de Koopjeskrant voor een Beta Coupé

uit 1980 met wat werk aan, die daardoor binnen mijn beperkte studentenbudget viel, heb ik onmiddellijk mijn nonkel gebeld en een kwartier later was ik samen met hem en mijn beste vriend onderweg naar Gent om de auto te gaan bekijken en een testrit te doen. Met ons drietjes plus de verkoper in de auto was het een beetje krap, maar ondanks de versleten koppeling was de testrit geweldig. De auto zag er ook erg indrukwekkend uit, in Lancia Blu, met de juiste velgen en een zwart lederen interieur. Het was echter een tweeliter en daar kon mijn verzekeringsagent gezien mijn jeugdige leeftijd – ik was ondertussen 19 – niet mee lachen...

De beslissing was echter genomen: ik moest en zou een Beta Coupé hebben, maar het moest een budgetvriendelijkere 1.3 of hoogstens 1.6 zijn. Tijdens mijn zoektocht stootte ik toevallig op een HPE 2.0 i.e. Toen ik mijn nonkel daarover vertelde, zag ik zijn ogen oplichten. Binnen de week stond de auto dan ook bij hem op de oprit. En toen ik een tijdje later een Coupé naar mijn zin vond (een 1.4 met een kapotte koppeling, die ik dan maar meteen liet ombouwen tot een 1.6...), ben ik die uiteraard samen met hem gaan halen. Zijn laatste HPE is ondertussen al jaren de deur uit, na aanhoudende problemen met de versnellingsbak. Ondertussen heb ik echter zelf ook al verschillende HPE’s gehad, en met mijn vorige heeft hij nog een tijdje gereden als ‘vervangwagen’. Dat was wel het minste dat ik voor hem kon terugdoen.

Omwille van de leuke tijd die ik in mijn jeugd heb beleefd met mijn nonkel en zijn HPE’s – maar natuurlijk ook omdat het op zich gewoon fantastische auto’s zijn – zal de Beta voor mij altijd dé auto blijven. Ik heb ondertussen over een periode van achttien jaar vier Coupés, drie HPE’s en een Spider gehad (ik tel enkel de exemplaren die ik effectief op mijn naam heb ingeschreven...). De Spider is ondertussen al meer dan twaalf jaar van mij. Behalve die laatste heb ik op dit moment ook nog een zwarte HPE. Graag had ik mijn nonkel daarin nog een laatste ritje gegund, maar helaas is hij begin augustus plots overleden. Als eerbetoon aan hem zal ik voortaan altijd een HPE koesteren. Vaarwel Paul, doe Vincenzo en Gianni Lancia, Aurelio Lampredi en Pietro Castagnero de groeten daarboven en bedankt voor alles; we zullen goed zorgen voor de dochter die je achterliet...

Kevin Kersemans

Het verhaal van een geliefde Augusta

Al meer dan 65 jaar gekoesterd in dezelfde familie



Mijn Lancia Augusta, met chasisnummer 31-12531, werd gebouwd in de herfst van 1935 en op 16 december van dat jaar in Zwitserland ingevoerd. De eerste eigenaar was een zakenman uit het kanton Aargau. Het is niet bekend welke Lancia-dealer de auto heeft afgeleverd, maar het zou kunnen dat dit garage Capitol in Zürich was.

Mijn vader was werkplaatschef bij deze dealer en het is goed mogelijk dat hij al voor de oorlog met deze Augusta te maken had gehad. Tijdens de oorlog was benzine schaars in Zwitserland en werd de Augusta dan ook zelden gebruikt. Jammer genoeg stond hij ook meestal gestald in een vochtige omgeving, wat zich na meer dan 75 jaar uit in ernstige roestschade op sommige plaatsen.

In 1942 is mijn vader getrouwd en in augustus 1943 kwam ik ter wereld. Mijn vader leende deze auto, die toen nummerplaat ZH 315 droeg, vaak, en zo kwam het dat ik al voor het eerst een Augusta-stuur in handen had toen ik zo'n acht maand was.

In 1948 kocht mijn vader de Augusta 12531 van de zakenman uit Aargau. Voortaan werd er enkel nog in de zomer met de auto gereden en ik herinner me nog goed dat mijn moeder altijd achterin zat en ik links voorin mocht zitten. Soms mocht ik zelfs de motor starten. We maakten prachtige en avontuurlijke ritjes langs de hoge Alpenpassen, soms nog op onverharde wegen. In

die periode hadden we een ongeval toen mijn vader een Volkswagen wilde inhalen op het ogenblik dat die linksaf wilde slaan. Het resultaat was een gedeukt koetswerk en een gebogen vooras. Gelukkig was auto's herstellen mijn vader zijn job...

In 1958 overleed mijn vader erg plots. De Augusta werd bij de Lancia-dealer op een droge plaats gestald en bleef daar staan tot 1961. Toen was ik oud genoeg voor een rijbewijs. De Augusta werd opnieuw in bedrijf genomen, ik nam drie rijlessen en slaagde op 29 maart 1962 voor mijn rijexamen in de Augusta. Een tijd van grootse vrijheid brak aan. Overdag was ik leerjongen en 's nachts legden mijn kameraden en ik ons weinige geld samen om er op uit te trekken, tot in het Zwarte Woud of later tijdens verlengde weekends naar Venetië of St. Tropez. De Augusta liet ons daarbij nooit in de steek. Gelukkig maar, want in die tijd had ik nog geen verstand van autotechniek.

Rond 1963 had ik een ongeval met zware (dure) schade tot gevolg, maar gelukkig raakte niemand gewond. Op een avond wilde ik een ander voertuig inhalen, waarbij ik een botsing met een Opel Rekord niet kon vermijden. De Augusta raakte daarbij zwaar beschadigd en ik had tranen in de ogen toen ik de factuur van de herstelling kreeg. Ik was nog altijd een leerjongen met weinig geld, maar de baas van het herstelbedrijf was erg begripvol en ik mocht de hoge rekening in schijven afbetalen.

Van 1967 tot 1970 woonde ik in Australië. Tijdens die periode stond de Augusta op blokken en onder een doek in een verwarmde garage.

In 1971 stapte ik in het huwelijksbootje met mijn geliefde Ursula en deed de Augusta dienst als ceremoniewagen. Het was nog altijd onze enige auto en we gebruikten hem zowel in de zomer als in de winter om de bergen in te rijden, soms met sneeuwkettingen rond de wielen. Toen ik op de luchthaven van Zürich ging werken, kochten we een andere auto voor dagelijks gebruik, een tweedehands Karmann, tegenwoordig een zeldzaamheid. De Augusta werd nu minder gebruikt, maar hij werd nog altijd goed onderhouden. Hij bleef voortaan gespaard van lange vakantieritten, maar werd meermaals gebruikt als trouwauto voor vrienden of familie.

Rond 1975 begon het duidelijk te worden dat de auto gerestaureerd moest worden, zeker toen een drijfstaangbout afbrak en er een gat in de wand van de motor werd geslagen. Ik kon een volledige motor op de kop tikken, maar bij het inbouwen kwam schade aan het licht die het onderblok onbruikbaar maakte. Toch werd de auto opnieuw gespoten, kreeg hij een nieuw interieur en ten slotte een gereviseerde motor. In de loop der tijd werden kleine en grotere herstellingen nodig, die ik steeds vaker zelf kon uitvoeren.

In 2001 namen wij in België voor de eerste keer deel aan de Sliding Pillar Rally, waar ik andere Augusta-eigenaars leerde kennen. Ik werd hartelijk opgenomen in de kring van Augusta „Boys“ en al snel werden er heel wat ervaringen uitgewisseld. Er volgden nog rally's en de Augusta hield zich sterk tijdens de erg lange ritten naar België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Hij bracht ons telkens heen en terug zonder de minste panne.

In 2011 nam de Augusta aan zijn voorlopig laatste rally deel. Ik besloot na 37 jaar aan een nieuwe restauratie te beginnen. Naast het herstellen van oude ongevalschade en roest is het de bedoeling de auto zo goed mogelijk opnieuw in originele staat te brengen. Het interieur wordt vernieuwd en aan de buitenkant krijgt de Augusta een nieuw laklaagje, opnieuw in een zwarte kleur. Daaraan ben ik nu aan het werken en ik hoop dat de Augusta daarna nog jaren in ons bezit kan blijven en ons nog veel mooie ritjes zal bezorgen.

Karl Sängner

L'histoire d'une Augusta bien aimée

Conservée depuis plus de 65 années par la même famille

Ma Lancia Augusta, numéro de châssis 31-12531, a été produite à l'automne 1935 et a été importée en Suisse le 16 décembre de cette même année. Le premier propriétaire était un homme d'affaires du canton d'Argovie. Nous n'avons aucune certitude quant au concessionnaire Lancia qui a livré la voiture, mais il pourrait s'agir du garage Capitol à Zurich.

Mon père était chef d'atelier de la concession et il est fort possible qu'il ait déjà eu à faire à l'Augusta avant la guerre. Durant celle-ci, l'essence étant rare en Suisse, l'Augusta n'a pas souvent été utilisée. Malheureusement, elle a la plupart du temps été stockée dans un environnement humide, ce qui, après plus de 75 ans, est à l'origine de corrosion importante à certains endroits.

En 1942, mon père s'est marié et je suis né en Août 1943. Mon père empruntait souvent cette voiture, qui portait alors le numéro de plaque ZH 315, et c'est ainsi que j'ai tenu pour la première fois le volant de l'Augusta alors que je n'avais que huit mois environ.

En 1948, mon père a acheté l'Augusta 12531 à l'homme d'affaires d'Argovie. A partir de ce moment, la voiture ne roulait plus que durant l'été et je me souviens très bien que ma mère était toujours assise à l'arrière alors que moi, je pouvais m'asseoir à l'avant gauche. J'ai même quelques fois pu démarrer le moteur. Nous faisons de belles et aventureuses promenades le long de hauts cols alpins, parfois même sur des chemins de terre non carrossables. C'est à cette période que nous avons eu un accident quand mon père voulut doubler une Volkswagen alors que celle-ci désirait tourner à gauche. Résultat : une carrosserie abîmée et un essieu avant plié. Heureusement que le travail de mon père était de réparer des voitures.

En 1958, mon père décède soudainement. L'Augusta restera alors entreposée chez le concessionnaire Lancia dans un endroit sec jusqu'en 1961, jusqu'à ce que je sois assez âgé pour passer mon permis. C'est à ce moment que l'Augusta repris du service. Je pris trois leçons de conduite et le 29 mars 1962, j'obtins mon permis de conduire à son volant. Un sentiment de grande liberté m'envahit. Durant la journée, j'étais apprenti et la nuit, mes camarades et moi mettions notre argent en commun pour effectuer des ballades dans la Forêt Noire ou plus tard, durant les week-ends prolongés, à Venise ou Saint-Tropez. L'Augusta ne nous a jamais laissé tomber. Heureusement, car à

cette époque je n'avais encore aucune connaissance de la mécanique automobile.

Vers 1963, j'ai eu un accident avec de sérieux (et chers) dégâts, mais heureusement personne n'a été blessé. Un soir, je voulais dépasser un autre véhicule et n'ai pu éviter la collision avec une Opel Rekord. L'Augusta était gravement endommagée et j'ai eu les larmes aux yeux lorsque j'ai reçu la facture des réparations. J'étais encore apprenti, avec peu d'argent, mais le patron de la carrosserie a été très compréhensif et a accepté que j'honore ma facture en plusieurs versements.

De 1967 à 1970, j'ai vécu en Australie. Durant toute cette période, l'Augusta resta sur des blocs et sous un linge dans un garage chauffé.

En 1971, je me suis marié avec ma bien-aimée Ursula et j'ai fait de l'Augusta notre voiture de mariage. Elle était toujours notre unique voiture. Nous l'utilisions en été comme en hiver pour rouler dans la montagne, parfois même munie de chaînes à neige. Quand j'ai commencé à travailler à l'aéroport de Zurich, nous avons acheté une autre voiture pour un usage quotidien, une Karmann d'occasion, une rareté de nos jours. L'Augusta était alors moins utilisée, mais restait toujours bien entretenue. Elle était dès lors épargnée pour les longs voyages, mais a souvent été utilisée comme voiture de mariage pour des amis ou la famille.

Vers 1975, une restauration de la voiture s'avéra nécessaire, surtout au moment où un boulon de bielle se rompu provoquant un trou dans la cloison du moteur. J'ai pu acheter un moteur complet, mais durant le

montage dans la voiture, on a découvert des dégâts qui rendaient le bloc cylindre inutilisable. La voiture a quand même été repeinte, elle a reçu un nouvel intérieur et enfin un moteur remis à neuf. Au cours du temps de petites et grandes réparations furent nécessaires, mais de plus en plus, je pouvais les effectuer moi-même.

En 2001, nous avons rejoint la Belgique pour la première fois lors du Sliding Pillar Rallye durant lequel j'ai pu rencontrer d'autres propriétaires d'Augusta. J'ai été chaleureusement inclus dans le cercle des « Augusta Boys » avec qui nous avons très rapidement échangé de nombreuses expériences. Il y eu encore d'autres rallyes et l'Augusta s'est toujours montré fiable durant les très longs trajets vers la Belgique, la France et le Royaume-Uni. Elle nous y emmenait à l'aller comme au retour sans la moindre panne.

En 2011, l'Augusta participa à son dernier rallye. J'ai maintenant entrepris, après 37 ans, de commencer une nouvelle restauration. En plus de la réparation des dommages consécutifs de son accident ou de la rouille, ces travaux sont destinés à ramener la voiture le plus proche que possible de son état original. L'intérieur est rafraîchi et elle reçoit une nouvelle couche de peinture, de nouveau en couleur noire. Je suis en train de travailler à tout cela et j'espère que l'Augusta pourra encore rester pendant des années en notre possession, et qu'elle continuera de nous faire profiter de beaucoup de belles promenades.

Karl Sängner



BESTUUR LANCIA CLUB BELGIO

Op de bestuursvergadering van de Lancia Club Belgio op 8 juli jongstleden werd het bestuur van de club opnieuw samengesteld. De volgende functies worden bezet door de volgende personen:

- **Erevoorzitters:** Christian Mannès en André Lamotte
- **Voorzitter:** Jan Van Hoorick (jan@vanhoorick.com)
- **Secretaris:** Hans Daemen (hans.daemen@telenet.be)
- **Penningmeester en ledenadministratie:** Jean Helsen (jean.helsen@skynet.be)
- **Artistiek directeur:** Eduard De Landtsheer (eduard@busybee.be)
- **Eindredacteur:** Kevin Kersemans (informazione@telenet.be)
- **Overige bestuursleden:** Jean-Pierre Vermer (vermer@swing.be), Fabian Delory (fabian.delory@gmail.com), Koen Keutgens (koen.keutgens@telenet.be) en André Degueudre (degueudre.andre@skynet.be).

COMITÉ LANCIA CLUB BELGIO

Lors de la réunion du Lancia Club Belgio du 8 juillet passé, le comité du club a été révisé. Les différentes fonctions sont désormais occupées par les personnes suivantes:

- **Présidents d'honneur:** Christian Mannès et André Lamotte
- **Président:** Jan Van Hoorick (jan@vanhoorick.com)
- **Secrétaire:** Hans Daemen (hans.daemen@telenet.be)
- **Trésorier et administration des membres:** Jean Helsen (jean.helsen@skynet.be)
- **Directeur artistique:** Eduard De Landtsheer (eduard@busybee.be)
- **Secrétaire de rédaction:** Kevin Kersemans (informazione@telenet.be)
- **Autres membres du comité:** Jean-Pierre Vermer (vermer@swing.be), Fabian Delory (fabian.delory@gmail.com), Koen Keutgens (koen.keutgens@telenet.be) et André Degueudre (degueudre.andre@skynet.be).

Nouveau statut pour les ancêtres depuis le 01/07/2013

Contexte

L'A.R. régissant le nouveau statut d'ancêtre a été publié au Moniteur belge du 26/06/2013 et entre en vigueur le 01/07/2013.

Globalement, le nouveau statut prévoit un élargissement des conditions liées à l'utilisation d'un ancêtre.

Pour quels véhicules?

Le nouveau statut vaut uniquement pour les véhicules immatriculés avec une plaque commençant par O.

Rien ne change pour les véhicules anciens de 25 ans et plus immatriculés avec une plaque normale.

Quels sont les changements?

(Source : www.fbva.be; la Fédération belge des véhicules anciens)

1) ÂGE DE L'ANCÊTRE

Auparavant, les voitures, les voitures à usage mixte et les minibus de plus de 25 ans étaient considérés comme des ancêtres tandis que les véhicules militaires et de société devaient avoir minimum 30 ans. Cette distinction disparaît. Dans le nouveau statut pour les ancêtres, l'âge minimum pour toutes les catégories de véhicules est fixé à 25 ans.

2) USAGE DE L'ANCÊTRE

Auparavant, l'utilisation d'un ancêtre im-

matriculé avec une plaque O était limitée aux essais dans un rayon de 25 kilomètres, entre le lever et le coucher du soleil, dans le cadre d'une manifestation dûment autorisée, ou pour s'y rendre.

L'A.R. comprend quelques restrictions clairement définies. Les ancêtres restent exclus de certaines applications :

Usage commercial

(= toute utilisation visant un profit financier commercial ou personnel)

Usage professionnel

(= toute utilisation en vue de l'exercice d'une activité professionnelle ou de l'exploitation d'une entreprise)

Déplacements domicile-travail

(= les déplacements depuis et vers le lieu de travail)

Déplacements domicile-école

(= les déplacements des étudiants depuis et vers un établissement scolaire)

Transports rémunérés de personnes et transports gratuits assimilés à des transports rémunérés de personnes (" transports gratuits assimilés "

= transports organisés par l'employeur dans le cadre desquels des chauffeurs en service conduisent le personnel vers un lieu de travail ou un chantier déterminé)

usage comme machine ou outil ainsi que pour des missions d'intervention

Mijn (speciale) Lancia

Appia Berlina terza serie | Chassisnummer 104834



Deze auto werd nieuw afgeleverd in 1963 aan signor Sciasia Carmizano Giovanni (*6 januari 1926) uit Caltamisetta (Italië) en op 29 november

1973 voor de prijs van 50.000 lire doorverkocht aan signor Sciabarassi (*12 juni 1940) uit Canicatti (Italië). In 1976 verhuisde deze man naar Londen en registreerde hij het

Nieuw statuut voor Oldtimers

sinds 01/07/2013

Context

Het KB m.b.t. het nieuwe Oldtimerstatuut werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 26/06/2013 en hierdoor treedt het nieuwe statuut in voege op 01/07/2013.

Globaal zorgt het nieuwe statuut voor een verruiming van de voorwaarden die gekoppeld zijn aan het gebruik van een Oldtimer.

Voor welke voertuigen?

Het nieuwe statuut geldt enkel voor voertuigen die staan ingeschreven met een O-kentekenplaat.

Voor de klassieke voertuigen van 25 jaar en ouder met een gewone kentekenplaat verandert er niets.

Wat zijn de wijzigingen?

(Bron: www.bfov.be; de federatie voor klassieke voertuigen in België)

1) LEEFTIJD VAN DE OLDTIMER

Vroeger werden auto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen na 25 jaar als oldtimer beschouwd, terwijl militaire- en bedrijfsvoertuigen minimaal 30 jaar oud moesten zijn. Dat onderscheid valt weg. In het nieuwe oldtimerstatuut is de minimum leeftijd voor alle categorieën van voertuigen vastgelegd op 25 jaar.

2) GEBRUIK OLDTIMER

Vroeger bleef het gebruik van een oldtimer

met O-platen verplicht beperkt tot proefritten binnen een straal van 25 kilometer, tussen zonsopgang en -ondergang, in het kader van een behoorlijk toegelaten manifestatie, of om zich naar de behoorlijk toegelaten manifestatie te begeven.

In het KB zijn er enkele duidelijk gedefinieerde beperkingen. De Oldtimers blijven uitgesloten van bepaalde toepassingen:

Commercieel gebruik

(= elk gebruik dat mikt op zakelijk of persoonlijk financieel gewin)

Professioneel gebruik

(= elk gebruik ten behoeve van de beroepsuitoefening of de bedrijfsvoering)

Woon-werkverkeer

(= de verplaatsing van en naar de plaats van tewerkstelling)

Woon-schoolverkeer

(= de verplaatsing van en naar een onderwijsinstelling door studerende)

Bezoldigd vervoer en met bezoldigd vervoer van personen gelijkgesteld gratis vervoer ("gelijkgesteld gratis vervoer")

(= vervoer georganiseerd door de werkgever waarbij chauffeurs in dienst het personeel naar een bepaalde werkplek of werf brengen)

Gebruik als werktuig of werkmiddel, alsook voor interventieopdrachten

voertuig in Engeland. Zo kwam de auto op 1 maart 1977 in het verkeer onder de nummerplaat KGJ 256 A. Hij bleef in het verkeer tot eind 2011... Het laatste bewijs van de MOT (de Engelse keuring) vermeldde een storing aan het remsysteem. De Appia werd rond deze tijd uit het verkeer gehaald en een paar maanden later te koop aangeboden, dit waarschijnlijk ten gevolge van het overlijden van signor Sciabarassi.

Gedurende de bijna veertig jaar dat de Lancia in het bezit was van deze mijnheer, die, aldus de verkoper, portier was in een bekend Londens hotel, is de auto volledig aangepast aan en ingericht volgens de soms nogal excentrieke of eigenaardige smaak van zijn eigenaar (Lancist...?). Aan de details is echter te zien dat de Appia gekoesterd werd en waarschijnlijk sporadisch gebruikt.

De groene kleur is niet de originele, maar komt wel uit het kleurenpalet van Lancia. Zowel van binnen als van buiten werden alle denkbare accessoires bijgeplaatst. Het lijstje is indrukwekkend... en tot nader order

niet compleet. Zo is de auto voorzien van een schuifdak, een trekhaak met chromafwerking, een badgebar, mistlichten voor- en achteraan, verchromde spatbordranden, een boevenlicht, een elektrische antenne, witte bandenflappen, parkeersensoren, elektrische spiegels, een alarm, vergulde insignes, enzovoort. In de koffer een reservekoppeling, reserveclaxons, een potje bijwerkverf, enzovoort.

Binnenin zien we rood velours, geïnspireerd op het Londense hotel waar de eigenaar werkzaam was. De gescheiden voorzetels zijn uitgerust met hoofdsteunen, net als de achterbank. Verder zijn er mooie details alom. Zo is er een parapluhouder voorzien in het passagiersportier en werd zelfs het verbandkistje overtrokken in dezelfde stof als de zetels. Op het dashboard is een uitgebreide reeks knopjes bijgeplaatst om al de accessoires te bedienen. Uiteraard zijn ook een radio-cassettespeler en een toerenteller gemonteerd...

Het motorcompartiment lijkt origineel te zijn gehouden, op een verchromde lucht-



INFORMAZIONE

MAGAZINE VAN DE LANCIA CLUB BELGIO
MAGAZINE DU LANCIA CLUB BELGIO

Hoofdredacteur/Rédacteur en Chef:
Kevin Kersemans

Met bijdragen van/
avec la participation de:
**Jean Helsen, Christian Mannès,
Karl Sânger, Johan Nerinckx,
Fabian Delory, Steven Wilsens,
Eduard De Landtsheer**

Opmaak & grafische productie/
Mise en page et production graphique:
Busybee

LANCIA CLUB BELGIO vzw/asbl

Dr. Vandeperrestraat 74
2440 Geel

TE KOOP | A VENDRE

Op zoek naar enkele **Lancia miniaturen uit de jaren '50 en '60**?
Stuur dan een mailtje voor meer info naar avi@myonline.be

À la recherche de quelques **miniatures Lancia des années '50 et '60**?
Envoyez un e-mail pour plus d'infos à avi@myonline.be

filter en een blank gemaakte radiator na, evenals zeer veel toeters en claxons. Motor en versnellingsbak werden regelmatig gepoetst en zien eruit alsof ze slechts enkele maanden oud zijn. Bodemplaat en chassis zijn nog gaaf en vertonen geen sporen van laswerk of herstellingen.

Nu, na bijna vijftig jaar is deze Appia door zijn derde eigenaar, Johan Nerinckx (*18 juli 1962) uit Iddergem, ingeschreven in België. De eerste uitgebreide rit, Tussen Geul en Gette, zit er inmiddels op en de auto heeft zich zeer gediensig en storingsvrij getoond... Dank u wel signor Sciabarassi, wij zullen deze auto voort blijven koesteren.

Johan

Hebt u ook zin om het verhaal te vertellen van uw Lancia('s), de restauratie ervan of wat dan ook van dichtbij of van ver met Lancia te maken heeft? Laat ons dan gerust iets weten via informazione@telenet.be.

Ma Lancia (particulière)

Appia Berlina terza serie | N° de chassis 104834



Cette voiture a été livrée neuve à Caltamisetta (Italie) en 1963 à Monsieur Sciasia Carmizano Giovanni (né le 6 Janvier 1926) et revendue à Canicatti (Italie) le 29 Novembre 1973 pour le prix de 50.000 lire à Monsieur Sciabarassi (né le 12 Juin, 1940). En 1976, cet homme a déménagé à Londres et a donc enregistré le véhicule en Angleterre. La voiture a été immatriculée le 1^{er} Mars 1977 sous le numéro de plaque KGJ 256 A et est restée en circulation jusqu'à la fin de l'année 2011... Le dernier contrôle technique (en Angle-

terre) indique un défaut dans le système de freinage. L'Appia a été retirée de la circulation et mise en vente quelques mois plus tard, probablement suite au décès de Monsieur Sciabarassi.

Cette Lancia est restée pendant près de quarante ans en possession de Monsieur Sciabarassi, qui, selon le vendeur, était portier dans un célèbre hôtel londonien. La voiture est alors entièrement adaptée et équipée au goût parfois un peu excentrique ou singulier de son propriétaire (Lanciste? ...). Grâce à certains détails, on peut voir que l'Appia

a été «choyée» et utilisée probablement de façon sporadique.

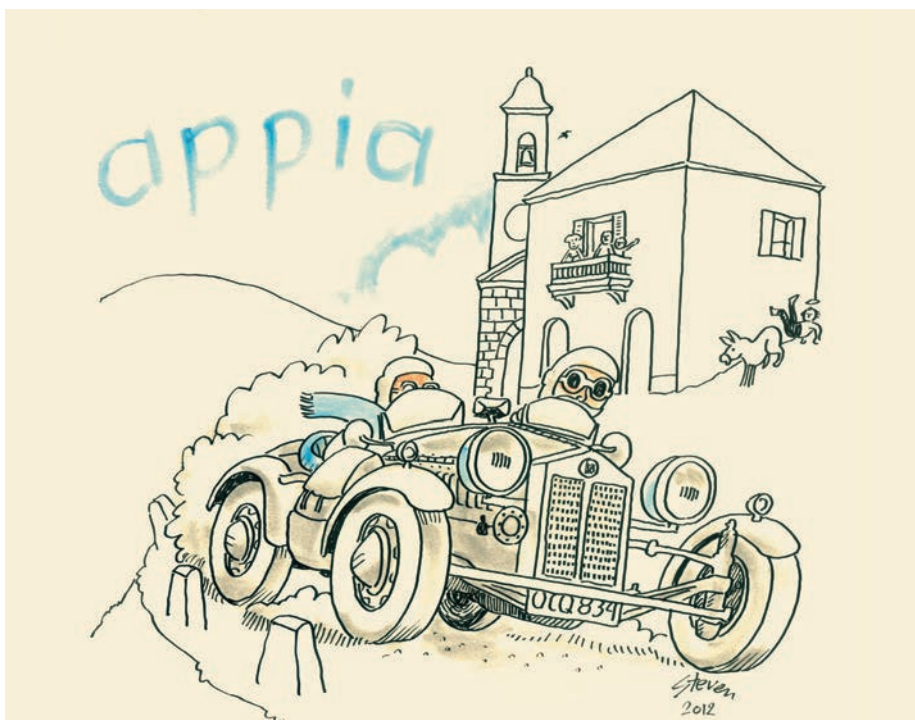
Le vert n'est pas la couleur d'origine, mais provient bien de la palette de couleurs Lancia. Tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, tous les accessoires imaginables ont été ajoutés. La liste est impressionnante... et jusqu'à nouvel ordre pas complète. Ainsi, la voiture dispose d'un toit ouvrant, d'un crochet de remorquage avec une finition chrome, une barre à badges, des feux antibrouillard avant et arrière, des bords de garde-boue chromés, un plafonnier, une antenne électrique, des pneus à flancs blancs, des capteurs de stationnement, des rétroviseurs électriques, une alarme, des insignes dorés, etc. Dans le coffre, on trouve encore un embrayage de réserve, un klaxon de réserve ainsi qu'un petit pot de peinture pour les retouches...

A l'intérieur, nous trouvons du velours rouge, inspiré par l'hôtel de Londres où le propriétaire a travaillé. Les sièges avant séparés sont équipés d'appui-tête, tout comme la banquette arrière. Il y a aussi plein de petites attentions comme un porte-parapluie prévu dans la porte du passager ou encore la boîte de secours recouverte par le même tissu que les sièges. Sur le tableau de bord, on retrouve toute une série de boutons placés pour actionner chaque accessoire. On découvre également un lecteur radiocassettes ainsi qu'un compte-tours additionnel...

Le compartiment moteur semble être d'origine avec un filtre à air chromé et un radiateur remis à neuf, ainsi que de très nombreuses cloches et klaxons. Moteur et boîte de vitesses ont été nettoyés régulièrement et donnent l'impression de n'être vieux que de quelques mois. Le soubassement et le châssis sont encore intacts et ne montrent aucun signe de soudage ou de réparation.

Actuellement, après presque cinquante ans, cette Lancia Appia a été immatriculée en Belgique par son troisième propriétaire, Johan Nerinckx (né en Juillet 18, 1962) à Iddergem. Lors de son premier parcours à l'occasion du rallye «Tussen Geul en Gette», la voiture s'est montrée fiable et prête à l'emploi... Nous vous remercions, Monsieur Sciabarassi, nous allons continuer à entretenir cette voiture.

Johan



Sinds een paar jaar duiken Willy en Chris Mermans af en toe op in deze unieke roadster, mechanisch volledig een Appia. Het inspireerde onze huistekenaar Steven om er een mooie tekening van te maken.

Depuis quelques années, Willy et Chris Mermans sortent de temps en temps cette bolide unique, basée sur une mécanique purement Appia. Ce qui a inspiré notre dessinateur Steven pour en faire ce dessin.

Si vous avez également envie de nous raconter l'histoire de votre/ vos Lancia(s), sa restauration ou sur quelque chose qui ait un rapport de près ou de loin à Lancia? Contactez-nous alors sur informazione@telenet.be.