



INFORMAZIONE

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

1 | 2018

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

IN DIT NUMMER - DANS CETTE ÉDITION:

Westhoek & Kust

Interclassics Brussels

**Eindejaarsdiner
Diner de fin d'année**

30 anni Flavia Vignale

Museo Fratelli Cozzi



Westhoek & Kust

15/10/2017



Quand on s'inscrit à une balade se déroulant mi-octobre, on peut s'attendre à presque tout: si la neige est encore peu probable, le brouillard, la pluie et des routes tapissées de feuilles mortes sont monnaies courantes à cette époque de l'année.

Cependant, après un début de mois normal, les prévisions météo étaient au beau fixe pour notre balade "Westhoek & kust" du Lancia Club Belgio. Et de plus, elles étaient correctes : le soleil allait être au rendez-vous, de même que des températures exceptionnellement élevées pour la saison. C'est donc sous un ciel serein, le jour à peine levé, que nous nous sommes mis en route pour rejoindre Roeselaere. Un parcours long mais tranquille, où nous avons aperçu quelques minuscules bancs de brume accrochés aux terres flamandaises, confirmation que nous étions bien en automne et que la journée serait belle. Arrivés à Roeselaere, nous avons vite été attirés par quelques belles italiennes au repos, des Lancia bien entendu.

Abandonnant notre Betina à leur compagnie, nous nous sommes dirigés vers notre premier rendez-vous pour retrouver nos amis lancistes dans une pâtisserie du centre-ville, où nous avons été choyés. En la quittant, de beaux gâteaux nous faisaient encore de l'œil, mais nous les avons laissés là pour rejoindre nos montures. Parmi elles, beaucoup d'habituées, mais également une élégante invitée, mue par un puissant V12, habillée d'une robe griffée par un des plus grands noms de la "carrozzeria", et dont l'insigne reprend les couleurs de sa ville natale mais également un cavallino rampante. Oui, il s'agissait bien d'une Ferrari, une 456 GT, une belle façon pour notre club de s'associer au 70^{ième} anniversaire de la célèbre marque de Maranello, dont le fondateur appréciait beaucoup les Lancia. L'histoire a d'ailleurs mêlé ces deux marques à plusieurs reprises, et ces rapprochements ont été à l'origine de nombreux succès de part et d'autre.

Des églises et des moulins

Mais revenons à notre roadbook, un classique boule flèche cette fois, que les organisateurs avaient cependant complété par de nombreuses cartes, pour nous aider au cas où... Et dès le départ, l'amusement fut au rendez-vous, car on voyait des Lancia un peu partout et dans toutes les directions, la quatrième case du roadbook étant quelque peu facétieuse ! Mais tout rentra rapidement dans l'ordre, et la suite fut plus tranquille. Nous pûmes flâner sur de jolies routes serpentant d'un village à l'autre, avec également quelques jolies lignes droites bien dégagées pour permettre aux pistons et soupapes de se livrer à leur exercice favori à un rythme digne de nos mécaniques. Le passage par l'abbaye de Westvleteren, plus connue pour sa trapiste que pour ses abbés, leur permet de se reposer un peu, le temps pour nous de nous dégourdir un peu les jambes en visitant la très sobre chapelle des pèlerins.

Mais l'envie de reprendre volant et roadbook ne tarda pas, et nous repartîmes à la découverte de ces paysages étendus,





où il y avait toujours l'un ou l'autre clocher d'église, ou parfois les ailes d'un moulin, à l'horizon. Le parcours était également jalonné de nombreux cimetières militaires, témoins de la bravoure de ces soldats morts pour nos libertés il y a un peu plus de cent ans aux abords de l'Yser. Nous avons d'ailleurs côtoyé et traversé ce fleuve à de multiples reprises, parfois sur un pont encore plus ancien que nos oldtimer. En nous approchant de Koksijde, et alors qu'une feuille morte tenait compagnie à un essuie-glace au repos, nous avons eu le plaisir de faire quelques kilomètres dans le sillage de la sublime Aurelia Pinin Farina, et nous avons pu ainsi profiter de la sonorité particulière de son 6 cylindres en V avant de nous arrêter pour le dîner. Celui-ci fut délicieux et bien agréable, au frais dans la soute bien aménagée d'un navire restaurant amarré le long de la Route Royale.

Printemps ou automne?

Après le dessert, nos Lancia n'eurent aucun mal à reprendre la route. Quant à nous, nous nous sommes permis un minuscule détour et une petite halte, histoire de profiter quelques instants de la plage et de la mer, toujours sous un agréable soleil. On se serait d'ailleurs cru plus au printemps qu'en automne. C'est donc probablement bon dernier, mais nous n'étions pas là pour faire de la vitesse, que nous rejoignîmes Nieuwpoort avant de reprendre ces agréables petites routes, parfois sinueuses, parfois droites, pour sillonner l'arrière-pays et y découvrir quelques merveilles. Une mention particulière pour le petit village de Stuivekenskerke, dominé par son clocher et niché devant un petit bois, que l'on vit en point de mire au bout d'une longue ligne droite.

Arrivés à Torhout, nous avons pu retrouver nos compagnons d'un jour pour savourer ensemble un savoureux assortiment de petits desserts, avant de reprendre la route vers Bruxelles, toujours via de sympathiques petites routes jusqu'à la tombée de la nuit. Même si on s'y perd un peu parfois, Ils ont beaucoup de charme aussi les petits villages tranquilles qu'on traverse entre chien et loup. Voilà donc encore une belle journée du Lancia Club Belgio derrière nous, grâce au dévouement et à l'excellent travail de préparation des organisateurs du jour, Jean et son ami Geert, le régional de l'étape. Nous espérons que tous en ont bien profité et en garderont de beaux souvenirs plein la tête, de quoi passer un long hiver avant de nous retrouver en 2018, où comme aime à le rappeler notre président, Dieu roulera encore en Lancia!

Bernard Geury

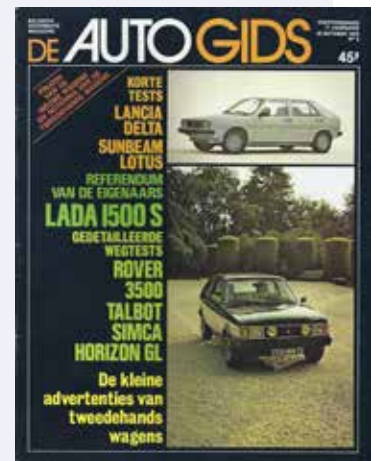


Editoriaal

Wie bezig is met oude auto's, weet het maar al te goed: het is niet altijd rozengeur en maneschijn, en dan hebben we het nog niet eens over de komst van steeds meer lage-emissiezones. Eduard De Landtsheer vertelt in deze Informazione over de dertig jaar dat hij zijn Flavia Vignale bezit. Drie decennia met veel hoogtepunten, maar ook al wel eens een tegenslag. Dat is echter nog niets vergeleken met het verhaal van Philippe Van Vlasselaer, die een perfecte Flaminia kocht in Italië, maar er bitter weinig van heeft kunnen genieten. Wat er juist misging, leest u op de volgende pagina's. Opgepast: niet voor gevoelige zielen! Verder brengt Bernard Geury verslag uit van de voorbije najaarsrally, terwijl onze voorzitter hetzelfde doet over een bijzonder geslaagd eindejaarsdiner in Train World en over InterClassics Brussels, waar onze club opnieuw prominent aanwezig was. Hans Daemen laat ons ten slotte meegenieten van zijn bezoek aan het Museo Fratelli Cozzi. En als bonus mochten we ter gelegenheid van de duizendste AutoGids die onlangs in de winkel lag, een test van de Giugiaro-Delta overnemen die destijds gepubliceerd werd in het tweede nummer van het bekende tijdschrift (in 1979). Wij wensen u veel leesplezier en dromen ondertussen wat verder over de New Stratos die op het voorbije salon van Genève naast zijn roemrijke voorvader stond en waarvan Manifattura Automobili Torino dan toch 25 exemplaren gaat bouwen (je moet er dan wel een Ferrari F430 Scuderia voor opofferen...). Verder hoop ik uiteraard om u allen in groten getale te kunnen terugzien op een van de evenementen die het LCB-bestuur in petto heeft voor 2018, te beginnen bij de voorjaarsdrink in Autoworld.

Kevin

informazione@lancia-club-belgio.be



Westhoek & Kust

15/10/2017



Wanneer je je inschrijft voor een rondrit die half oktober plaatsvindt, kun je bijna alles verwachten: sneeuw is nog weinig waarschijnlijk, maar mist, regen en wegen bezaaid met afgevallen bladeren zijn de normaalste zaak in deze tijd van het jaar.



Na een normaal begin van de maand zagen de weersvoorspellingen er echter goed uit voor de najaarsrit van de Lancia Club Belgio, die Westhoek & Kust gedoopt werd. Bovendien kwamen de voorspellingen ook uit: de zon was van de partij en de temperaturen waren uitzonderlijk hoog voor het seizoen. We zetten dus bij het krieken van de dag koers richting Roeselare onder een stralende hemel. Het was een lange, maar rustige rit, met onderweg wat kleine mistbanken, die bevestigden dat het wel degelijk herfst was, maar dat het een mooie dag zou worden. Aangekomen in Roeselare werd onze aandacht al snel getrokken door enkele schitterende Italiaanse bolides. Lancia's natuurlijk.

Nadat we onze 'Betina' in hun gezelschap hadden achtergelaten, trokken we naar een patisserie in het centrum, waar we onze Lancia-vrienden ontmoetten en we verwend werden met een lekker ontbijt. Bij het verlaten van de zaak stonden er nog enkele taartjes naar ons te lonken, maar we wisten aan de verleiding te weerstaan en keerden terug naar de auto's. Daarbij veel Lancia's die we al kenden, maar ook een elegante vreemde eend, aangedreven door een krachtige V12 en voorzien van een kleedje van de hand van een van de grootste namen in de wereld van de 'carrozzerie'.

In zijn logo de kleuren van zijn geboortestad, maar ook een cavallino rampante. We hebben het natuurlijk over een Ferrari, meer bepaald een 456 GT, een mooie manier voor onze club om mee de 70ste verjaardag te vieren van het merk uit Maranello, waarvan de oprichter Lancia's bijzonder op prijs stelde. Doorheen de geschiedenis hebben beide merken ook meermaals met elkaar te maken gehad, toenaderingen die aan beide kanten tot successen hebben geleid.

Kerken en molens

Maar terug naar ons roadbook, volgens de klassieke bolleke-pijlformule deze keer, al hebben de organisatoren die wel aangevuld met verschillende kaarten, voor het geval dat... En van bij het vertrek was het amusement van de partij, want we zagen een beetje overal Lancia's en in alle richtingen, doordat het vierde vakje van het roadbook enigszins komisch was. Maar al snel kwam alles weer in orde, en het vervolg was wat rustiger. We konden rijden over leuke weggetjes die van het ene dorp naar het andere kronkelden, afgewisseld met rechte stukken zonder ander verkeer waar we

onze zuigers en kleppen flink aan het werk konden zetten. Tijdens de stop aan de abdij van West-Vleteren, die bekender is voor zijn trappist dan voor zijn monniken, konden de motoren wat afkoelen, terwijl wij de beentjes konden strekken gedurende een bezoekje aan de erg sobere kapel van de pelgrims.

Maar het duurde niet lang vooraleer we opnieuw zin kregen om achter het stuur te kruipen en die uitgestrekte landschappen te gaan ontdekken waar er aan de horizon altijd wel ergens een kerktoeren prijkt, of soms een molen. De rit ging ook langs tal van militaire kerkhoven, die getuigen van de heldendaden van soldaten die iets meer dan honderd jaar geleden gestorven zijn voor onze vrijheid aan de oevers van de IJzer. Die rivier hebben we trouwens verschillende keren gevolgd en overgestoken, soms over een brug die nog ouder was dan onze oldtimers. Toen we Koksijde naderden, hadden we het genoeg enkele kilometers in het zog van de sublieme Aurelia Pinin Farina te rijden en konden we zo genieten van de bijzondere klank van zijn 6-cilinder in V alvorens halt te houden voor de lunch. Die was zeer lekker en aangenaam, lekker fris in het ruim van een als restaurant dienstdoend schip dat ligt aangemeerd langs de Koninklijke Baan.



Lente of herfst?

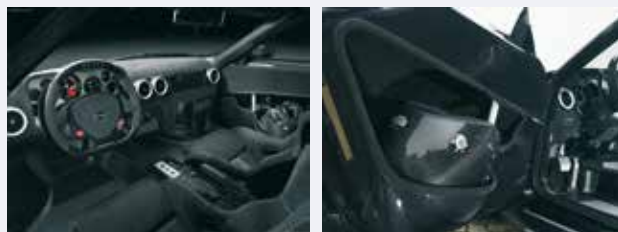
Na het dessert hadden onze Lancia's niet de minste moeite om weer de weg op te gaan. Wij hebben ons echter een klein ommetje gepermitteerd om nog enkele ogenblikken te genieten van het strand en de zee, nog altijd onder een aangenaam zonnetje. Het leek trouwens meer lente dan herfst. We kwamen dan ook waarschijnlijk als laatste aan in Nieuwpoort – maar het is toch niet om de snelheid te doen – om daarna opnieuw op plezierige weggetjes, soms bochtig, soms rechtdoor, in het hinterland terecht te komen en er enkele plekken te ontdekken die de moeite waard zijn. Een bijzondere vermelding voor het polderdorpje Stuivekenskerke, dat gedomineerd wordt door zijn klokkentoren en verscholen ligt voor een klein bos dat je recht voor je uit ziet liggen aan het eind van een lange rechte lijn.

Aangekomen in Torhout voegden we ons opnieuw bij onze compagnons van de dag om samen een heerlijk assortiment dessertjes te proeven, waarna we opnieuw richting Brussel reden, nog altijd langs toffe weggetjes tot het vallen van de avond. De kleine dorpjes waar je op die manier toevallig passeert, hebben heel wat charme, ook al verlies je er soms het noorden. We hebben dus weer een leuk dagje achter de rug met de Lancia Club Belgio, dankzij de toewijding en het uitstekende voorbereidingswerk van de gelegenheidsorganisatoren, Jean en zijn goede vriend Geert, de 'local' van deze etappe. Wij hopen dat iedereen ervan genoten heeft en hielden er goede herinneringen aan over om de winter door te komen. Hopelijk zien we elkaar weer terug in 2018, waarin, zoals onze voorzitter het zo graag zegt, God nog altijd in een Lancia zal rijden!

Bernard Geury

Editorial

*Les possesseurs de voitures classiques le savent: tout n'est pas rose dans la vie, et on ne parle même pas de l'arrivée des zones basses émissions partout. Eduard De Landtsheer nous parle dans cet *Informazione* des trente ans de vie commune avec sa Flavia Vignale. Trois décennies de bonheurs, mais aussi quelques mésaventures de temps en temps... Ce n'est par contre rien comparé à l'histoire de Philippe Van Vlasselaer, qui avait acheté une Flaminia en parfait état en Italie, mais qui n'en a pas pu profiter beaucoup. Dans les prochaines pages, vous lirez ce qui lui est arrivé. Attention: âmes sensibles s'abstenir! Pour le reste, Bernard Geury nous a fait un compte rendu du dernier rallye d'automne, tandis que notre président a fait de même pour le dîner de fin d'année très réussi à Train World et pour InterClassics Brussels, où notre club était à nouveau présent. Quant à Hans Daemen, il nous fait le récit de sa visite au Museo Fratello Cozzi. En bonus (mais seulement en néerlandais – la version francophone suivra peut-être dans une prochaine édition de *l'Informazione*), à l'occasion de son numéro mille qui est sorti depuis peu, AutoGids (la sœur néerlandophone du *Moniteur Automobile*) nous a permis de reprendre l'essai de la Delta qui a été publié à l'époque dans le deuxième numéro de ce magazine (en 1979). Nous vous souhaitons une bonne lecture, et entre temps on pourra continuer*



à rêver de la New Stratos qui était au dernier salon de Genève à côté de son illustre aînée et dont Manifattura Automobili Torino produira finalement 25 exemplaires (il faudra par contre sacrifier une Ferrari F430 Scuderia...). Evidemment, j'espère vous revoir tous en grand nombre lors des événements que le comité LCB a préparé pour vous en 2018, à commencer par le cocktail de printemps à Autoworld. grand nombre sur un de nos prochains événements.

Kevin

informazione@lancia-club-belgio.be

Interclassics Brussels 2017

17-19/11/2017



Begin november bezochten 23.155 liefhebbers van oude auto's InterClassics Brussels. Gelukkig kwamen ze niet allemaal de Lancia Club Belgio-stand bezoeken... Voor de 3^{de} keer organiseerde MECC deze beurs in Brussels Expo. InterClassics heeft inmiddels zijn plek verdiend tussen de grote Europese internationale classic car shows.

Met 'The Big Five' musea (zie het lijstje van de deelnemende musea hiernaast) slaagde InterClassics erin de vijf meest toonaangevende automusea van Europa hun topstukken te laten tonen in een gezamenlijk paviljoen. Anderzijds was er de expo 'Cycle Cars & Grand Sport', die de vergeten geschiedenis van deze lichtgewichtvoertuigjes toonde. De organisatie meldde ons dat ze wederom terugblikte op een geslaagde beurs voor de vele bezoekers en de standhouders. En dat kunnen we alleen maar beamen.

Een paar weken voor de aanvang van de beurs kreeg onze club een grotere en beter geplaatste stand aangeboden, en dit voor dezelfde prijs. Hiervan hebben we gretig gebruikgemaakt. Zo werd het mogelijk om 4 top-Lancia's op onze stand te exposeren. Het werd een waar Zagato-kwartet. We beschikten over een Appia Sport (de korte uitvoering), een Fulvia 1,3S Sport, een Flavia 1500 Sport en een Flaminia 3C 2.8 Super Sport. We kunnen alleen vaststellen dat de tentoongestelde Zagato's zeer veel succes hadden. Niet minder dan 165 gepassioneerde bezoekers, leden, nieuwe leden en sympathisanten bezochten onze stand. De meeste bezoekers dronken een glas Prosecco of een rood wijntje – er was zelfs spuitwater voorhanden. Een fijne beurs, en onze

stand was een gezellig trefpunt voor alle zielen die Lancia gunstig gestemd zijn. En bovenal: we konden 9 nieuwe leden verwelkomen.

Jan Van Hoorick

The Big Five musea

- ★ Autoworld, Brussels, Belgium
- ★ Het Louwman Museum, Den Haag, Nederland
- ★ The National Motor Museum, Beaulieu, United Kingdom
- ★ La Cité de l'Automobile Collection Schlumpf, Mulhouse, France
- ★ Museo dell'Automobile, Torino, Italia

Début novembre, 23.155 amateurs de voitures anciennes et classiques ont visité InterClassics Brussels au Heizel. Heureusement que tout ce monde n'a pas eu la bonne idée de visiter le stand du Lancia Club Belgio... Pour la 3^{ème} fois, le MECC organisait cette foire à Brussels Expo. Entretemps on peut dire qu'InterClassics a prouvé avoir sa place parmi les autres grands shows de voitures classiques et de collection européens.

La présence des cinq musées automobiles les plus en vue de l'Europe, 'The Big Five musea' (voir la liste des musées participants ci-dessus) exposant leurs plus belles pièces dans un pavillon commun, fut un grand succès. D'autre part, avec l'expo 'Cycle Cars & Grand Sport', l'organisation nous présentait une partie de l'histoire automobile peu connue. En bref, les organisateurs sont heureux du succès d'InterClassics.

Quelques semaines avant le début de la foire, on nous a contacté pour savoir si nous étions d'accord d'occuper un stand plus grand et mieux situé, au même prix. Nous avons accepté avec grand plaisir, et

cela nous a permis d'exposer 4 Lancia de haut niveau. Un festival Zagato en somme ! Nous avions à notre disposition une Appia Sport (la version à empattement court), une Fulvia 1,3S Sport, une Flavia 1500 Sport et une Flaminia 3C 2.8 Super Sport. Et je vous assure que les Zagato exposées ont eu un franc succès. Nous avons accueilli pas moins de 165 visiteurs passionnés, membres, nouveaux membres et sympathisants du club. La plupart de nos hôtes ont bu un verre de Prosecco ou de vin rouge – nous avions même prévu de l'eau pétillante. En tout, une foire bien réussie, avec en surplus l'accueil de 9 nouveaux membres.

Jan Van Hoorick

Eindejaarsdiner *Diner de fin d'année*

TRAIN WORLD 9/12/2017



Ons bestuurslid Hans Daemen trok de kar om dit jaar het eindejaarsdiner van de Lancia Club Belgio in Train World te organiseren. Dit leerrijke museum werd geopend in 2015 en krijgt op Tripadvisor de zeer hoge score van 4,5/5. In totaal worden er op 8.000 vierkante meter 22 stuks rollend materieel voorgesteld.

Het was een leerrijk en interessant bezoek, en het daaropvolgende diner in het stationsbuffet van het voormalige station van Schaarbeek was eveneens van een hoog niveau. De deelnemers konden zelfs kiezen uit twee voorgerechten, twee hoofdgerechten en twee desserts. Een luxe in een voormalig stationsbuffet.

Omwille van sluitingstijden en keukenbeslommeringen startte het programma vrij vroeg in de namiddag. Samenkomst om 14u30 in de inkomhal van het station, met parking naast het station kortbij het Prinses Elisabethplein in Schaarbeek. Het vertrek van het geleid bezoek aan het trein-

museum was stipt om 15u gepland. En de dame aan de kassa kon niet lachen met de legendarische stiptheid van sommige leden van ons o zo leuke clubje. Ik heb hemel en aarde moeten bewegen om toch iedereen binnen te loodsen. Maar het is uiteindelijk gelukt, en het was de moeite. De gids heeft een uitstekend parkoers gereden, of moeten we zeggen 'gespoord', want iedereen bleef geïnteresseerd luisteren naar zijn boeiende verhalen en weetjes over het ontstaan en de evolutie van de Belgische Spoorwegen. Een geschiedenis waarop we als Belg best wel trots mogen zijn.

Na de rondleiding (wie meer wil weten over wat er zoal te zien was, zie: www.trainworld.be) wachtte ons een gesmaakte receptie met drank en hapjes. De leden die niet deelnamen aan het bezoek van het museum, kwamen vanaf nu binnengesijpeld en rond 18u00 konden we aanzitten aan het banket. De service en de bediening verliepen voortreffelijk en rond 21u konden we aan de het dessert beginnen. Het stationsgebouw moesten we om veiligheidsredenen voor 22u verlaten. De parking sloot af rond 22.30u dus ook hier moest rekening mee gehouden worden. Met zijn allen vroeg naar huis na weer een fijne Lancia Club Belgio-avond. Beste Hans, nogmaals bedankt!

Jan Van Hoorick

Hans Daemen, membre du comité du Lancia Club Belgio, a pris le devant l'année passée pour organiser le diner de fin d'année de notre club à Train World. Ce musée très instructif a une cote de 4,5/5 sur Tripadvisor. Train World, avec une surface de 8.000 mètres carrés, compte non moins de 22 pièces de collection, trains et wagons confondus.

Après une visite instructive et intéressante, nous avons pu nous régaler en dînant dans le buffet de l'ancienne gare de Schaerbeek. Les participants ont même eu le choix entre deux entrées, deux plats principaux et deux desserts. Un vrai luxe dans la salle des Mille Pas de l'ancienne gare.

A cause des heures d'ouvertures et de l'exploitation de la cuisine, le programme a démarré relativement tôt dans l'après-midi. Nous avions rendez-vous vers 14h30 dans le hall d'entrée de l'ancienne gare. Le parking se trouvait à côté du bâtiment principal, non loin de la Place Princesse Elisabeth. Le départ de la visite guidée était prévu à 15h tapante. Et la dame du guichet d'entrée ne rigolait pas avec la ponctualité légendaire de certains de nos membres. J'ai dû faire des mains et des pieds pour pouvoir faire entrer tout ce beau monde. Heureusement j'y suis arrivé et cela en valait vraiment la peine. Le guide a fait une belle présentation du musée, à voir la concentration avec laquelle tous écoutaient ses explications sur la naissance et l'évolution de nos chemins de fer belges. Une histoire dont nous pouvons être fiers.

Après la visite guidée (pour en savoir plus sur le musée, voir: www.trainworld.be), une belle réception avec boissons et amuse-bouches nous attendait. Les membres qui ne pouvaient pas participer à la visite guidée du musée se sont présentés durant l'apéro et vers 18h, nous sommes passés à table. Le service était irréprochable et vers 21h, on attaqua le dessert. Pour des raisons de sécurité, on devait quitter l'ancienne gare vers 22h. Et comme le parking fermait vers 22.30h le timing était parfait. Après une très agréable soirée Lancia Club Belgio, tout le monde a pu ainsi rentrer de bonne heure. Cher Hans, encore un grand merci.

Jan Van Hoorick

30 jaar Flavia Vignale

1988-2018



Francorchamps 2006

Met zijn introductie eind 1962 is de Flavia Vignale ondertussen al heel wat ouder dan 30 jaar natuurlijk, en ook mijn persoonlijke Flavia, officieel ingeschreven in België in april 1966, heeft al meer dan 50 jaar op de teller staan. Maar bovenstaande titel slaat op het feit dat ik de wagen in 1988 kocht, en er sindsdien al 30 jaar met veel plezier mee rondtoer.

Zoals elke hond zijn meester heeft, zal mogelijk elke wagen ook wel zijn eigenaar hebben, vermoed ik. Hoewel al jaren Lancia-liefhebber, zie ik mezelf niet zomaar met elk model uit het Lancia-gamma rondrijden. Ieder model past wel bij een bepaald karakter en temperament, en voor mij is dat de Flavia Vignale. En laat dat nu net het eigenaardige zijn aan het hele verhaal: ik ben er nooit naar op zoek gegaan. De wagen is me door omstandigheden plotseling (tegen betaling weliswaar) aangeboden, en ik heb nogal vlug toegehaapt. En dit zonder er 30 jaar later spijt van te hebben.

Hoewel hij jaren geleden enkele maanden als enige wagen heeft dienstgedaan, heb ik de Flavia van bij het begin als tweede wagen beschouwd en hem aldus gebruikt. Dit wil zeggen dat mijn eerste doel niet het deelnemen aan rally's en tochtjes van de Lancia Club en andere oldtimerbije-

komsten was, maar hem te kunnen inzetten voor allerlei uitstapjes en zelfs grote vakantie-reizen. In die afgelopen dertig jaar zijn er intussen meer dan 96.000 km bijgekomen op de teller en is de kaap van 200.000 km bijna in zicht. Spreekwoordelijk dan, want de tellers van de meeste wagens van die leeftijd of ouder hebben maar 5 wieltjes om de volle kilometers op te tellen... Gemiddeld zo'n 3.200 km per jaar, maar in jaren dat de Flavia ons meetroonde naar zijn geboorteland Italië, liefst over Alpenpassen in plaats van door de tunnels, of vorig jaar nog voor een vakantie met de hond aan de Franse Atlantische kust, kwam er al makkelijk 2 à 3.000 km bij op een paar weken tijd.

Gran Turismo

Nadat Lancia in de jaren '50 met de toevoeging 'Gran Turismo' op zijn Aurelia B20-modellen de term 'GT' in de autowe-

reld lanceerde, evolueerde die ondertussen naar een synoniem voor snelle, sportieve wagens. Persoonlijk onthoud ik vooral het deel toerisme, en dat is waar de Flavia, en dan vooral de Vignale 'convertibile', voor mij voor staat: de perfecte GT. Snedig en vinnig zoals het een echte Lancia betaamt én ook zo zalig om honderden kilometers comfortabel mee door te rijden. Liefst met de kap open, zodat alle variaties in temperatuur of geuren van de landschappen die doorkruist worden, onmiddellijk te ervaren zijn.

Dagtrips, weekendjes weg of langere vakanties in binnen- en buitenland, daarvoor stond en staat de Vignale altijd klaar. Ook in 2018 nog. En in zijn ruime koffer kan wel meer mee dan alleen wat proper ondergoed en een tandenborstel. Al moeten we misschien de Antwerpse binnenstad en andere binnen- en buitenlandse Low Emission Zones vermijden, er blijven nog genoeg

prachtige wegen over om te ontdekken. En hoewel de Flavia moeiteloos de verkeersstroom op autowegen kan volgen, toch ga ik het liefst op zoek naar alternatieve wegen, mogelijk weg van de drukte, om zo veel meer te zien en te beleven.



Anders rijden

Dat vraagt natuurlijk wel wat tijd, niet alleen voor het uitzoeken van de routes en het maken van notities voor onderweg – we rijden nooit met een navigatietoestel – maar vooral voor het rijden zelf. De jarenlange ervaring heeft ons geleerd dat het vandaag op die secundaire wegen, met veelvuldige rotondes, verkeerslichten en snelheidsbeperkingen, nog zéér moeilijk is om een gemiddelde snelheid van meer dan 50 km/u te halen. En al zeker in België, waar dorpen en steden heel dicht bij elkaar liggen of zelfs in veel gevallen in elkaar overgaan.

Eigenlijk komt het allemaal neer op het aannemen van een andere denkwijze wanneer we er met de Flavia op uittrekken. Om ervan te genieten moet je er tijd voor vrijmaken. Deelnemen aan een rally betekent meestal vroeg uit de veren zijn om tijdig de weg op te gaan. Of mogelijk zelfs al de dag ervoor vertrekken en een geschikt hotelletje of B&B in de buurt van het vertrek boeken. Voor buitenlandse trips is dit trouwens bijna altijd wel het geval, en de uiteindelijke vakantiebestemming in bijvoorbeeld Italië komt ook meestal pas op de derde dag in zicht, na

een reis opgedeeld in etappes van pakweg zo'n 500 km per dag.

De keuze voor een weekendrally in onze buurlanden is altijd leuk om gelijkgestemde zielen terug te zien, maar vraagt minstens twee extra verlofdagen, om op vrijdag naar de bestemming te rijden en op maandag terug te keren. En wanneer we binnenkort, in juni, voor de zoveelste keer naar Engeland vertrekken voor de Sliding Pillar Rally in Wales, willen we hier rustig van genieten, en er zelfs donderdag en dinsdag bijrekenen. En zit het qua timing toch nog onverwacht tegen, dan voorziet de Flavia nog in een plan B: de autostrade op, om wat tijd in te halen...

Nog meer Lancia's

De Flavia moet zowat de vijfde geweest zijn in een totaal van een dozijn Lancia's die ik in bijna veertig jaar gekocht heb. En tot nu toe is het de enige die ik meer dan 10 jaar in mijn bezit had en nog heb. Op de Flavia en mijn allereerste Delta 1500 na, begin jaren tachtig als occasiewagen aangekocht, waren alle andere nieuwe aankopen. Met als laatste in de rij mijn huidige Delta, gekocht in 2011. Tot het een vijftal jaar geleden toch nog begon te kriebelen. Als co-organisator van de Europese versie van de Sliding Pillar-rally's had ik toch ook graag zelf zo'n 'sliding pillar'-Lancia gehad. Na al jaren ervaring te hebben opgedaan achter het stuur van de Augusta's van onze voorzitter, had ik voor mezelf beslist dat ik graag die andere kleine Lancia (de allerkleinste ooit) wilde: een Ardea. Nog een vooroorlogs model, gelanceerd in 1939, maar het autotje dat ik tenslotte in Italië op de kop tikte, was er een van de allerlaatste, een vierde serie, uit 1952.

Hoewel de rijervaring totaal verschillend is van die met de Flavia, voel ik de Ardea eveneens aan als een Lancia voor mij. Tenslotte heb ik dit model wél zelf gekozen. Nog meer dan voor de Flavia moet je de tijd nemen om met een Ardea de weg op te gaan voor een langere rit, maar zelfs hiermee is een ritje van zo'n 400 km op een dag geen probleem, al is het comfort toch iets minder. Totaal anders, niet onmiddellijk de vakantiewagen zoals de Flavia Vignale, maar toch zó plezierig om mee te rijden.

Betrouwbaar?

Laten we er geen doekjes om winden: natuurlijk is het in die dertig jaar niet altijd koek en ei geweest tussen mezelf en de Flavia. En vloeken hingen op momenten veelvuldig in de lucht... Meer dan eens zijn er wel stukken en brokken geweest, eerder van mechanische aard, op een kleine aanrijding zonder al te veel schade na. En een

zwaardere aanrijding met heel wat meer schade, waar ik zelf niet bij betrokken was. De motor en versnellingsbak zijn er meerdere keren in en uit geweest, voor verschillende reparaties. En een regelmatig onderhoud is natuurlijk noodzakelijk. Niet alleen voor de mechaniek, maar evenzeer voor koetswerk en interieur. Aldus heeft de Flavia in die dertig jaar een vernieuwd interieur en een nieuwe vouwkap gekregen, en werd hij een tiental jaren geleden volledig ontmanteld om het koetswerk en chassis te herstellen en op te frissen. En omdat de wagen voorlopig nog steeds niet als oldtimer geregistreerd staat, krijgt die nog jaarlijks een officiële technische keuring, wat een beetje druk zet om hem in de best mogelijke conditie te houden. Na de aanpassingen aan het oldtimerstatuut niet zolang geleden overweeg ik ondertussen wel om dit statuut voor de Flavia aan te vragen.

Investerings

Heb ik een goede zaak gedaan? Is het dit allemaal wel waard? De vraag komt vaak ter sprake. Zowel in het milieu van ons, oldtimersliefhebbers, als daarbuiten. En het antwoord, dat is persoonlijk natuurlijk. Rekening houdend met de aankoopprijs, onderhouds-, reparatie- en andere kosten én de huidige marktwaarde van een Flavia Vignale in betrekkelijke staat, zou ik eerder zeggen dat we misschien op een soort break-even uitkomen. Het plezier van 30 jaar toeren, vaak bijna het hele jaar door, is natuurlijk niet in geld uit te drukken.

En om op de huidige marktwaarde van een Flavia Vignale terug te komen, kan men stellen dat die niet bepaald spectaculair gestegen is de laatste jaren, zeker niet in vergelijking met die van de Aurelia B20 en B24, of de Flaminia Zagato of Touring, om zelfs de Appia Zagato niet te vergeten. Maar ik troost me met de gedachte dat dit misschien nog niet zo'n slechte zaak is, want duizenden kilometers blijven rondrijden met een klein fortuin blijft toch een risico. En de druk om te proberen de wagen tijdig ten gelde te maken vooraleer de markt mogelijk weer instort, is ook niet gezond. Ondertussen hoop ik nog jaren van de convertibile te kunnen genieten.

Eduard De Landtsheer

Rij jezelf al jaren met dezelfde (favoriete) Lancia, of heb je er meerdere waarvan er eenje toch zo speciaal is voor jou? Vertel ons dan je verhaal en bezorg het ons, liefst met een paar foto's via informazione@lancia-club-belgio.be

30 années de Flavia Vignale

1988-2018



Assisi 2014



Lago di Trasimeno 2014

Bien sûr que la Flavia Vignale est plus âgée que 30 ans, puisqu'elle fut introduite fin 1962! Et ma Flavia personnelle, officiellement inscrite en Belgique en avril 1966, a également plus de 30 ans! Le titre ci-dessus se réfère seulement au fait que je l'ai achetée en 1988, et que je la conduis depuis 30 ans, avec beaucoup de plaisir d'ailleurs!

Je pense que chaque voiture a son propre maître, comme c'est également le cas avec les chiens. Inconsciemment, on est fait l'un pour l'autre. Bien qu'amateur de Lancia depuis des décennies, je ne me vois pas conduire n'importe quel modèle de la grande gamme Lancia. Chaque modèle a son propre tempérament, sa propre personnalité et convient à autant de propriétaires différents. Ainsi, il me semble que la Flavia Vignale s'accorde parfaitement à moi. La plus grande curiosité dans cette histoire, c'est que je n'ai jamais été à la recherche de ce modèle. La voiture m'a été présentée dans un certain contexte à un moment particulier, et je me suis décidé assez vite. Je ne le regrette toujours pas après 30 ans.

Dès le début, j'ai toujours considéré la Flavia comme une seconde voiture – dans les premières années pendant quelques mois, elle fut même ma seule voiture – et je l'ai toujours utilisée ainsi. Ceci veut dire que mon premier but n'était pas d'avoir un ancêtre afin de pouvoir assister aux rencontres du Lancia Club ou autres événements

similaires, mais de pouvoir la conduire pour pleins d'autres sorties, de détente personnelle, voir même pour partir en vacances. Pendant toutes ces années, plus de 96.000 km se sont accumulés au compteur et le cap des 200.000 km est maintenant presque en vue. Façon de parler, bien sûr, car les compteurs de la plupart des voitures de cet âge n'ont que 5 petites roues pour compter les kilomètres entiers... Une moyenne de quelques 3.200 km par an. Mais les années durant lesquelles la Flavia nous emportait vers son pays natal, de préférence en passant par les cols des Alpes plutôt qu'en empruntant les tunnels, ou comme l'été dernier encore pendant nos vacances à la côte atlantique française avec notre chien, 2.000 à 3.000 kilomètres pouvaient s'y ajouter facilement en quelques semaines.

Gran Turismo

Après que Lancia ait lancé le concept 'Gran Turismo' pour ses modèles Aurelia B20, dans les années 50, le terme 'GT' est

devenu synonyme de voitures rapides et sportives dans le monde automobile. Personnellement, je retiens surtout la notion de tourisme. Et c'est exactement comme cela que je perçois la Flavia, et plus particulièrement la Vignale 'convertible': la GT parfaite! Vive et rapide dans ses accélérations comme une vraie Lancia, mais également très confortable à conduire pendant plusieurs centaines de kilomètres, de préférence avec la capote ouverte afin de pouvoir vivre toutes les variations de température extérieure et sentir tous les parfums des paysages que l'on sillonne.

Des sorties d'un jour, des week-ends ou des vacances plus longues en Belgique ou à l'étranger, la Vignale a tout fait et reste toujours prête à partir. Son coffre relativement spacieux offre de l'espace à bien plus qu'une petite valise comprenant une brosse à dents et des sous-vêtements propres. Malgré cette obligation d'éviter la ville d'Anvers ou d'autres zones à émissions réduites chez nous ou ailleurs, il reste encore plein de routes attractives à découvrir. La Flavia

n'a aucun problème pour suivre le rythme du trafic des autoroutes modernes. Néanmoins je la préfère en allant à la recherche de routes alternatives, en évitant la foule et en découvrant ainsi tant de belles choses.



Rouler différemment

Ceci exige bien plus de temps bien sûr. Non seulement il faut préparer son itinéraire à l'avance et faire des notes de route – nous n'employons jamais le GPS dans la Flavia – mais il faut surtout tenir compte du fait qu'aujourd'hui il est très difficile d'atteindre une moyenne de plus de 50 km/h sur nos routes secondaires, pleins de rond points, feux de signalisation et limitations de vitesse. Et surtout en Belgique, certainement en Flandre, où les villages sont tellement proches les uns des autres et ne se distinguent même plus.

En fait, pour sortir en Flavia, il faut adopter une autre façon de rouler. Pour en profiter, il faut prendre son temps. Participer à un rallye exige souvent de se lever et partir tôt. Parfois, il est préférable de partir la veille et de trouver un petit hôtel ou B&B tout près du lieu de départ. Pour les rallyes à l'étranger c'est d'ailleurs presque toujours le cas, et la destination de vacances en Italie par exemple, n'est souvent atteinte qu'après 3 jours, après un voyage divisé en étapes de quelques 500 km par jour.

Le choix pour un rallye de weekend dans nos pays voisins est toujours agréable et l'on y rencontre, comme chez nous, plein de nouvelles personnes qui se partagent

la même passion. Mais il faut prévoir deux jours de congé en plus, le vendredi pour partir et le lundi pour revenir. Et quand nous partirons bientôt en juin pour participer une fois de plus au Sliding Pillar Rally en Angleterre, au Pays de Galles, nous comptons quatre jours en plus, afin de pouvoir voyager à l'aise et ainsi profiter de notre séjour. Si nous rencontrons encore quelques difficultés au niveau délais, la Flavia permet toujours le plan B : prendre tout de même l'autoroute afin de rattraper le temps perdu.

Et d'autres Lancia?

La Flavia doit être la cinquième voiture sur un total d'une douzaine de Lancia que j'ai achetées en presque 40 ans. Et jusqu'à présent, c'est la seule que j'ai conservée plus de 10 ans. En dehors de ma toute première Delta 1500, achetée début des années quatre-vingt comme voiture d'occasion, les autres étaient toutes des voitures neuves, la dernière étant ma Delta actuelle, acquise en 2011.

Mais il y a quelques cinq années, un autre achat me tentait. En tant que co-organisateur de la version européenne du rallye Sliding Pillar, j'avais vraiment envie de posséder ma propre Lancia à suspension indépendante. Après avoir conduit à plusieurs occasions l'une des Augusta de notre président, je savais que je voulais une petite Lancia – la plus petite jamais produite en fait – une Ardea. Un modèle conçu juste avant la seconde guerre mondiale et lancé en 1939. La voiture que j'ai finalement achetée en Italie est une des dernières, une quatrième série de 1952.

Bien qu'il s'agisse d'une toute autre voiture à conduire que la Flavia, c'est également une voiture qui me va très bien. L'Ardea est après tout un modèle que j'ai choisi moi-même, contrairement à la Flavia. Il faut considérer que l'Ardea demande davantage de temps encore que la Flavia lorsque l'on part pour une sortie plus longue. Mais même faire 400 km en une journée ne pose aucun problème pour cette petite, bien que le confort soit un peu moins de mise. Une expérience tout à fait différente que la Flavia Vignale, pas la voiture de vacances idéale, mais tout de même un plaisir à conduire.

Fiable?

Ce ne serait pas sérieux de prétendre que durant ces 30 années il n'y pas eu de problème avec la voiture. J'avoue que j'ai souvent fort juré. A plusieurs reprises, il y eu des pièces cassées, surtout des problèmes mécaniques en dehors d'un petit accident sans trop de dégâts et un autre plus sérieux, mais dans lequel je n'étais pas impliqué

personnellement. Le moteur et la boîte de vitesse ont été enlevés et remis plusieurs fois et les freins nécessitaient des révisions régulières. Un entretien régulier est indispensable bien sûr, non seulement pour la partie mécanique mais également pour la carrosserie et l'intérieur. Ainsi l'intérieur a pratiquement été entièrement renouvelé, une nouvelle capote a été faite sur mesure, et la voiture a été complètement démantelée pour de sérieux travaux de carrosserie et de châssis il y a une dizaine d'années.

Et puisque la voiture n'est pas encore enregistrée comme 'ancêtre', elle continue à passer le contrôle technique chaque année, ce qui met un peu de pression pour la maintenir dans la meilleure forme possible. Mais depuis les modifications légales il y a peu de temps, je pense tout de même finalement adopter ce statut d'ancêtres.

Investissement

Ai-je fait une bonne affaire, est-ce que cela vaut la peine après tout? La question se pose souvent, aussi bien dans le milieu d'amateurs d'ancêtres qu'auprès d'autres. La réponse est très personnelle, bien sûr. Tenant compte du prix d'achat, les frais d'entretiens, de réparations et autres, ainsi que la valeur de marché actuelle pour une Flavia Vignale en relativement bon état, je dirai plutôt que pertes et profits seront plus au moins en équilibre. Le plaisir de 30 années de randonnées, pendant toutes les périodes de l'année, ne s'exprime bien sûr pas en argent.

Et pour en revenir à la valeur de marché actuelle d'une Flavia Vignale, on peut remarquer qu'elle n'a pas augmenté spectaculairement, certainement en comparaison des Aurelia B20 et B24, les Flaminia Zagato ou Touring, sans oublier l'Appia Zagato. Mais d'un autre côté, ce n'est pas encore si mal car continuer à faire des milliers de kilomètres avec une voiture qui vaut une petite fortune est toujours risqué. La pression de devoir vendre une voiture avant que le marché ne s'écroule et risquer de perdre de l'argent n'est pas sein non plus. Non, essayons de continuer à profiter de la «convertible» pendant de longues années encore...

Eduard De Landtsheer

Racontez-nous l'histoire de votre (vos) Lancia(s) préférée(s) en envoyant votre récit à informazione@lancia-club-belgio.be.
Merci d'avance.

Museo Fratelli Cozzi



In de vorige Informazione lazen we hoe Kevin perfect heel wat kilometers met zijn Ypsilon maakte. Deze reis gebeurde ook per Ypsilon. Met name een 1.2 Gold uit 2016. Hoewel de 1.2 geen strepentrekker is, is het in alle objectiviteit een goede stadsauto, waarvan er in 2017 nog 60.000 (alleen in Italië!) verkocht werden.

Op 3 dagen tijd legde ik 1.000 km met mijn huur-Ypsilon af, en viel het mij effectief op voor hoeveel Italianen de Ypsilon hun dagelijkse kameeraad is om naar de universiteit, het werk of het winkelcentrum te rijden. Het was de eerste keer in 10 jaar auto's huren in Italië dat het me gelukt is een Lancia te hebben. En hoewel het geen Lambda of Aurelia was, deed het me toch iets om met mijn Ypsilon naar Varallo en dan nog verder naar Fobello te rijden. Op de foto hierboven zie je dat Vincenzo mijn bezoek aan Fobello goedkeurde. Verder viel het me onderweg op hoe weinig auto's uit de jaren '80, '90 en '00 je nog ziet in Italië. De slooppremies hebben hun destructieve werk gedaan en het autolandschap in het land saai gemaakt. Behalve Panda's en Uno's zie je weinig 'oudjes' op de baan. Niettegenstaande Lancia er 350.000 van verkocht heeft, zag ik op mijn trip bijvoorbeeld maar één Thema, aan het Lago d'Iseo (zie foto). Daarnaast twee Dedra's en een Appia 3^{de} serie, maar bij-

voorbeeld geen enkele Delta van de eerste generatie.

Il primo Belga

Hoewel ik al fantastische fabrieksmusea bezocht heb, vind ik het nog het leukst (ook als het niet om automusea gaat) om een privécollectie met als gids een gepassioneerde eigenaar te bezoeken. Dat idee bleef overeind toen ik in september 2017 in Legnano (MI) Museo Fratelli Cozzi bezocht. Hoewel de eigenaar het 'verkeerde' merk verzamelde, is zijn persoonlijke verzameling van een 50-tal Alfa Romeo's indrukwekkend. Deze ex-dealer, die ondertussen zijn zaak overliet aan zijn dochter en zoon, heeft telkens toen een klant na enkele jaren een interessant model inruilde, dat exemplaar bijgehouden. Van elk model Alfa van de laatste 60 jaar heeft hij één exemplaar, en steeds in de toenmalige topuitvoering. Wat nog meer indruk op me maakte, is de voelbare passie die mijnheer Cozzi en zijn kinderen tentoonspreiden. Het woord pas-

sie is hier geen abstract begrip, maar iets tastbaars, dat al in het interieur van het museum tot uiting komt.

De trappenhal is niet zomaar in het rood geschilderd, maar in Alfa-rood. De museumhal zelf is zwart, waarbij ze de zaal in het begin donker laten, waarna de spots, de muziek en de cinema het museum tot leven wekken. Ik was de eerste en enige Belg, samen met een twintigtal Italianen, en op de dag dat ik de collectie bezocht, hadden ze een speciaal event in mekaar gestoken voor de Alfa 164. Op het moment dat ik het al mooi vond hoe ze een video van de 164 projecteerden, werd ik helemaal positief verrast toen bleek dat ze een vijftal gepensioneerd personeelsleden van Alfa Romeo hadden opgetrommeld (onder wie drie testrijders die met de 164 de Sahara, de Noordpool en de Verenigde Staten 'onveilig' gemaakt hadden). Na 2 uur top-entertainment voor elke liefhebber van Italiaanse auto's, bleek alles gratis geweest te zijn, en stelde de familie Cozzi dat voor hen de passie en het delen van de passie het belangrijkste is. Moest u na het lezen van dit artikel zin hebben gekregen om deze collectie te bezoeken, dan kunt u via www.museofratellicozzi.com een bezoek boeken. Elke maand stelt de familie Cozzi het museum op een zondag open.

Hans Daemen



Dans le précédent Informazione, nous avons pu lire comment Kevin a parcouru pas mal de kilomètres à bord de son Ypsilon. Eh bien, mon voyage s'est également fait à bord d'une Ypsilon, une 1.2 Gold de 2016. Avec cette motorisation, ce n'est pas un foudre de guerre, mais en toute objectivité c'est une excellente citadine – en 2017, Lancia a encore vendu plus de 60.000 exemplaires de ce modèle, et cela uniquement sur le marché italien.

En trois jours, j'ai parcouru plus de 1.000 kms à bord de mon Ypsilon de location. Et cela m'a frappé de voir le nombre impressionnant d'Italiens qui utilisent l'Ypsilon comme compagnon de route au quotidien pour se rendre à l'université, au boulot ou dans les magasins. C'était la première fois en 10 ans de voyages en Italie que j'ai pu louer une Lancia. C'est vrai que ce n'était pas une Aurelia ou une Lambda, mais cela m'a fait quand même plaisir de me rendre à Varallo et ensuite à Fobello au

volant de mon Ypsilon. Sur la photo en annexe, on constate que Vincenzo approuvait de ma visite à Fobello. Durant mon voyage, j'ai aussi pu constater qu'on aperçoit encore très peu de voitures des années '80, '90 et '00 en Italie. Les primes de reprise et de démolition ont fait leur travail dévastateur et rendu le paysage automobile italien très triste et morose. A part des Panda et Uno, on voit très peu de 'vieilles' sur les routes. Bien que Lancia ait vendu pas moins de 350.000 Thema (la vraie), j'en ai croisé seulement une durant mon périple, au Lago d'Iseo (voir photo). Et encore deux Dedra et une Appia 3^e série, mais par exemple aucune Delta 1^{ère} série.

Il primo Belga

J'ai déjà visité des musées fantastiques, mais le plus amusant, ce sont les visites des collections privées (même non automobile) avec comme guide un propriétaire passionné. Cette impression est confirmée après ma visite, en septembre dernier, du Museo Fratelli Cozzi à Legnano (MI). Bien que le propriétaire ne collectionne pas la 'bonne' marque, sa collection personnelle de plus ou moins 50 Alfa Romeo est impressionnante. Ce concessionnaire, qui entretemps a remis son entreprise à son fils et à sa fille, a bâti sa collection en reprenant systématiquement des Alfa hauts de gamme quand un

client venait acheter un nouveau modèle. De chaque Alfa construite les dernières 60 années, il a un exemplaire dans la version la mieux équipée. C'est impressionnant de voir la passion que la famille Cozzi a pour sa collection. Ici le mot passion n'est pas une notion abstraite, mais quelque chose de bien tangible dans leur musée.

Le mur de l'escalier n'est pas juste peint en rouge, mais en rouge Alfa! Le hall du musée est noir, et les spots, la musique et le cinéma donnent vie au musée. J'étais le premier et seul Belge parmi un groupe d'une vingtaine d'Italiens. Et le jour de notre visite était une journée spéciale Alfa 164. Durant la présentation d'une vidéo sur la vie de la 164, je constatais que non moins de 5 ex-collaborateurs d'Alfa Romeo étaient présents. Et parmi eux trois ex-pilotes d'essai qui avaient parcouru le Sahara, le Pôle Nord et le Nevada au volant de 164 présérie. J'avais passé deux heures parmi de vrais enthousiastes de cette marque italienne, et en plus, il s'avéra que c'était gratuit. La famille Cozzi trouve que le partage de cette passion est le plus important. Si après lecture de cet article, l'envie vous prend d'aller visiter cette collection, vous devez savoir qu'une réservation par internet suffit (www.museofratellicozzi.com) et que la famille Cozzi ouvre son musée un dimanche par mois au grand public.

Hans Daemen

Alternatieve (city)trip

Een leuke citytrip is altijd mooi meegenomen, de meeste mensen zijn er altijd voor te vinden. Bij de toppers komen we eerst uit bij Barcelona, gevolgd door Berlijn, Parijs, Londen, zelfs Porto staat nog net in de Top 5. Een aanrader, die zelfs niet de Top 25 haalt is echter Turijn.

Vele clubleden hebben Turijn – de thuisstad van ons geliefd automerk – natuurlijk al bezocht, en ikzelf ben er al verschillende keren langs geweest. Zelfs zonder de link met Lancia blijft de stad boeien en persoonlijk vind ik Turijn veel aantrekkelijker dan Milaan bijvoorbeeld. Een aanrader, een aangename stad met mooie half overdekte winkelstraten, verschillende historische monumenten en musea. Naast het bekende Museo dell'Automobile (voorheen gekend als Museo Carlo Biscaretti) is het filmmuseum, gevestigd in de wel heel speciale toren met de naam "Mole Antonelliana" zeker een bezoek waard. Wisten jullie dat dit gebouw, vaak gebruikt als symbool van de stad Turijn, ook voorkomt in het logo van carrosseriebouwer Vignale?

Eigenlijk wil ik niet te diep in detail gaan over de stad zelf. Er valt zó veel over te vertellen en eigenlijk is er maar één ding echt aan te bevelen: trek er op uit, ga de stad zelf ontdekken. Je kan kiezen voor de klassieke citytrip, met vlucht en een knus hotel in het centrum van de stad. Spijtig genoeg zijn de prijzen van de vluchten met Brussels Airlines vanuit Zaventem zéér prijzig, wat zeker niet bijdraagt tot de populariteit van deze stad als bestemming. Ryanair biedt wel een goedkopere oplossing aan vanuit Charleroi. Een andere oplossing is natuurlijk een paar dagen halt houden op doorreis naar je vakantiebestemming, zuidelijker in Italië, en dat hebben we zelf al een paar keren gedaan. En om nog even verder af te wijken, je kan evengoed een vakantie elders in Piëmonte boeken en een dagje of meer afzakken naar Turijn. En dan komen we bijvoorbeeld uit op een echt 'Alter'natief: Hotel Alter, in Barge, een klein stadje op zo'n 65km ten zuiden van Turijn.

Het hotel is gevestigd in een voormalige fabriek die dateert van het einde van de 19^e eeuw en oorspronkelijk alcoholische dranken en confituur produceerde, en later, vanaf de jaren 20, textielproducten. Een paar jaar geleden werd het gebouw door de huidige eigenaar verbouwd tot een viersterrenhotel met 22 kamers.

Wat heeft een mens in godsnaam in dit stadje verloren? Een vijftal jaren geleden was ik toevallig op de website terecht gekomen (www.alterhotel.com), en als je zelf een kijkje neemt, begrijp je meteen wat mijn interesse wekte. De eigenaar is namelijk ook een oldtimerliefhebber en heeft in de kelder van het hotel zijn collectie van zo'n 15 wagens, enkel Fiat's en Lancia's, waaronder een Dilambda, Aprilia, Flaminia Touring en Fulvia uitgestald.

Verder ook een verre voorloper van de Phedra, een monovolume voor zeven, gebouwd door Stabilimente Farina op het chassis van een Artina uit 1940. Wie goed kijkt herkent mogelijk deze Artina die jarenlang in België in het bezit was van ons ex-clublid Nino Mezzo. Op aanvraag kan je een 4 uur durende uitstap boeken met de wagen, bestuurd door de eigenaar. Spijtig genoeg was dit niet mogelijk tijdens ons verblijf, maar we vonden een alternatief: zelf een dagje rondtoeren met een authentieke 500 Giardiniera.

Misschien gaan we er nog eens terug, en waarom jullie ook niet?

Eduard De Landtsheer



Séjour Alternatif

Turin ne figure pas parmi les destinations préférées des Belges, mais néanmoins la ville mérite vraiment une visite. Personnellement, je préfère Turin beaucoup plus que Milan, et non seulement parce que c'est la ville natale de notre marque préférée. A part le Musée de l'Automobile, le musée du cinéma, hébergé dans la fameuse tour «Mole Antonelliana» vaut le détour. Saviez-vous d'ailleurs que cette tour, symbole de la ville de Turin, figure dans l'emblème du carrossier Vignale?

Pourquoi ne pas prévoir un «citytrip» et prendre le temps pour la découverte, ou s'arrêter un ou plusieurs jours au moment de la descente pour les vacances plus au sud de l'Italie? J'y suis passé plusieurs fois déjà, et la dernière visite date d'il y a quelques années, lors d'un petit séjour au Piémont, à quelques 65 km au sud de Turin, où j'ai trouvé un 'Alter'natif: Hotel Alter à Barge.

Qu'est-ce qu'une petite ville inconnue peut bien offrir pour que l'on y passe quelques jours? Il y a quelques années, j'avais trouvé tout par hasard le site web de l'hôtel (www.alterhotel.com), et si vous y

jetez un coup d'œil vous-même, vous comprendrez. Le propriétaire est lui aussi amateur d'ancêtres, et possède quelques 15 Fiats et Lancias, dont une Dilambda, Aprilia, Flaminia Touring et Fulvia, toutes exposées dans la cave de l'hôtel et à visiter sur demande.

Et si vous désirez découvrir la région, le propriétaire vous emmène personnellement pour un tour d'une demi journée dans une Lancia Artina 1940 à carrosserie spéciale de Stabilimente Farina. Ce monovolume qui offre de la place à 7 personnes est comme un prédécesseur de la Phedra. Et ceux qui regardent bien, reconnaissent peut-être la voiture, puisqu'elle a séjourné plusieurs années en Belgique, entre les mains de notre ex-membre de La Louvière, Nino Mezzo.

Malheureusement, la voiture n'était pas disponible lors de notre séjour, mais une alternative nous était proposée: un tour d'une journée entière en 500 Giardiniera, à conduire nous-même. Sans guide, nous avons dû découvrir les environs nous-même, mais pas de problème, la région offre pas mal de beaux châteaux et jardins à visiter. Nous y retournerons peut-être encore, et pourquoi pas vous ne ferez pas la même chose également?

Eduard De Landtsheer

Museologie

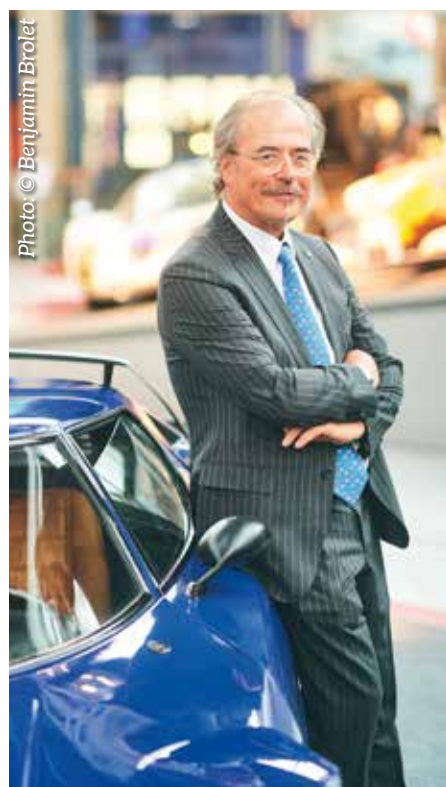
Eind vorig jaar werd Leo Van Hoorick, een van de eerste leden van Lancia Club Belgio, aangesteld als museoloog bij Autoworld. Daarmee trad hij in de voetsporen van Eric Janssen, die deze functie jarenlang met volle overgave bekleedde.

Als museoloog van Autoworld zal Leo de permanente collectie van het museum beheren en instaan voor de organisatie van de tijdelijke exposities. Hij zal tevens de public relations van het museum verzorgen en instaan voor de contacten met clubs, federaties en verzamelaars.

Leo bouwde een carrière uit in de uitgeverwereld en was in die hoedanigheid ook betrokken bij de publicatie van verschillende autoboeke (waaronder het ons welbekende La Lancia). Deze activiteit zet hij nog steeds voort als verantwoordelijke voor de publicaties van de Fondation/Stichting

Automobiel, die zich inzet voor het behoud van het Belgische automobielpatrimonium, en onderdeel is van de Koning Boudewijnstichting. Leo was aanvankelijk autojournalist in zijn vrije tijd, met oldtimers als een van zijn specialisaties. Intussen is hij al ruim tien jaar hoofdredacteur van het magazine Historica en werkt hij ook al vele jaren voor het Amerikaanse magazine Sports Car Market, als specialist voor Europese veilingen van oldtimers. Hij is een ervaren jurylid in diverse internationale concours d'élégance in binnen- en buitenland en bezit als echte liefhebber ook zelf enkele Lancia's.

Net als zijn voorganger Eric kent Leo zeker maar al te goed het belang van Lancia in de geschiedenis van de automobiel en daarmee hebben we bij Autoworld iemand die ons merk een warm hart toedraagt. We wensen hem hierbij alvast veel succes in deze functie.



A la fin d' l'année dernière, Leo Van Hoorick, un des premiers membres du Lancia Club Belgio, a été nommé muséologue d'Autoworld. Ainsi il prend la relève d'Eric Janssen, qui a occupé cette fonction avec brio pendant plusieurs années.

Comme muséologue d'Autoworld, Leo s'occupera de la gestion de la collection permanente du musée. Il s'occupera également des expositions temporaires et il prendra en charge les relations publiques du musée et les contacts avec les clubs, les fédérations et les collectionneurs.

Avant d'arriver à ce poste chez Autoworld, Leo a fait carrière dans l'édition et de cette manière il a édité pas mal de livres relatifs à l'automobile, notamment la bible sur notre marque, La Lancia. En étant responsable des publications de la Fondation Automobile/Stichting Automobiel, fondation qui s'occupe du maintien du pa-

trimoine automobile belge et fait partie de la Fondation Roi Baudouin, il continue sur sa lancée d'éditeur. Au début, Leo a pris le journalisme automobile comme un hobby et la voiture ancienne est devenue sa spécialité. Entretemps il est depuis plus de dix ans déjà, rédacteur en chef du magazine Historica. Il travaille également depuis plusieurs années pour le magazine américain Sports Car Market, en tant que spécialiste des ventes publiques européennes de voitures de collection. Il siège dans plusieurs jurys de concours d'élégance internationaux aussi bien en Belgique qu'à l'étranger. Et il possède quelques Lancia remarquables.

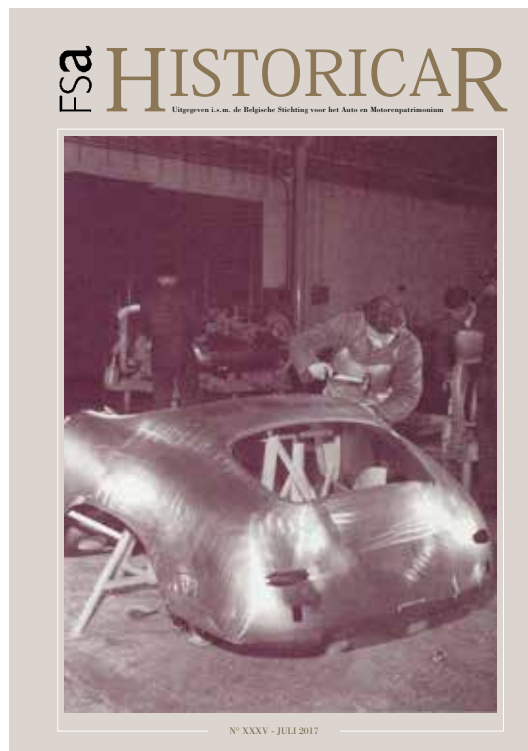
Comme son prédécesseur Eric, Leo est convaincu de l'importance de Lancia dans l'histoire de l'automobile et cela n'est pas mal du tout d'avoir un supporter au sein de l'équipe d'Autoworld.

Nous lui souhaitons beaucoup de succès dans cette nouvelle fonction.

Historicar online

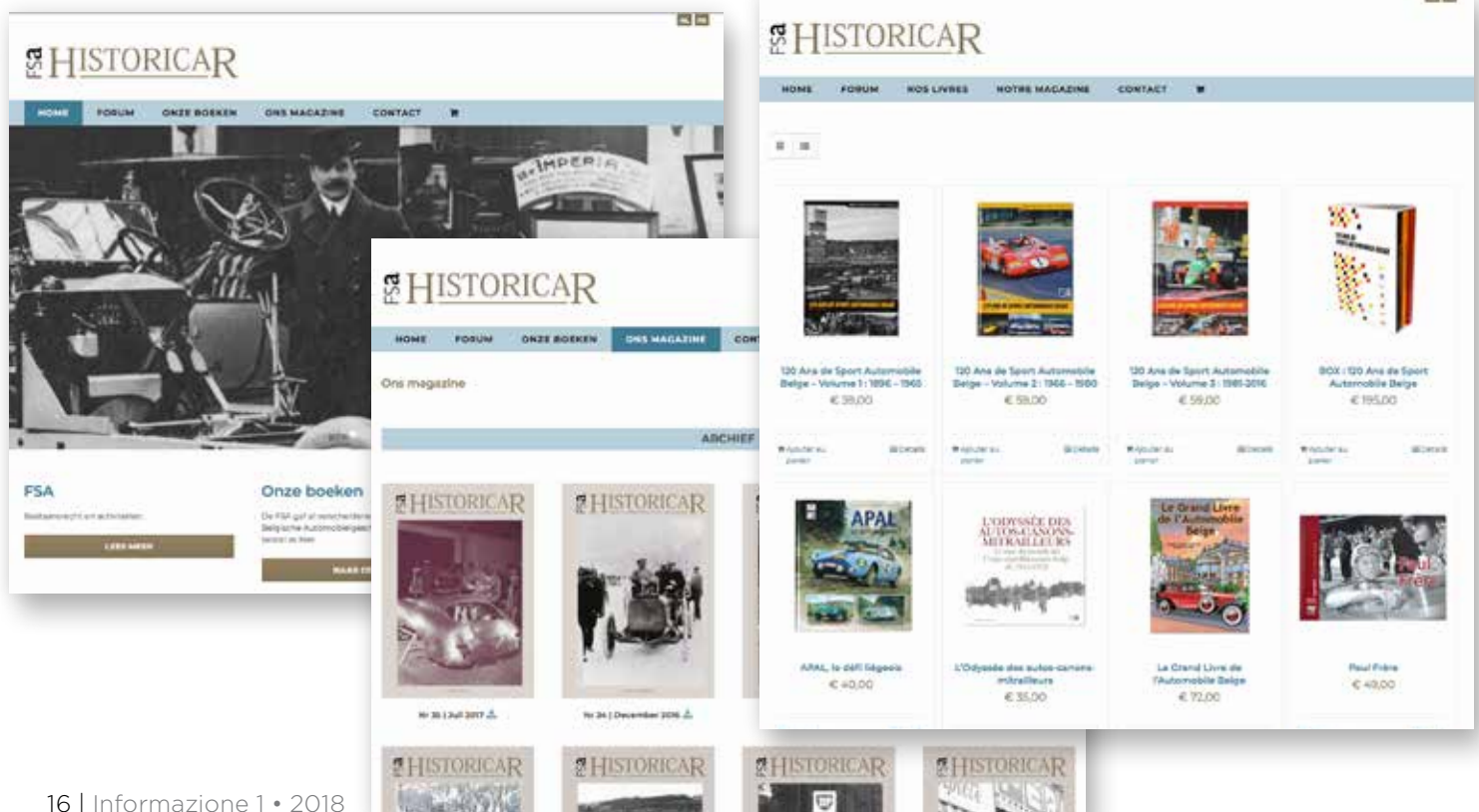
De leden van Lancia Club Belgio ontvangen niet alleen het eigen clubblad *Informazione*. Door overeenkomsten tussen de club en de Belgische Federatie van Oude Voertuigen (B.F.O.V.) valt ook regelmatig *Retro Classic News* in de bus, en ook tweemaal per jaar *Historicar*, uitgegeven in samenwerking met de Belgische Stichting voor het Auto-Moto Patrimonium, waarbij onze club eveneens aangesloten is. Het blad is zeer gewaardeerd bij onze leden, vooral omwille van zijn historische artikels gewijd aan onze Belgische autogeschiedenis. Niet alleen de Belgische merken worden hier regelmatig belicht, maar vaak ook landgenoten – soms zelf hele dynastieën – die al decennialang betrokken zijn bij het auto- en/of motorfietsgebeuren in ons land, als invoerder, verdeler of zelfs als renner, of op een andere manier.

Sinds begin dit jaar heeft het magazine een eigen website. Die herbergt niet alleen het recente archief van de verschenen edities van *Historicar* (oudere nummers worden nog ingescand en zullen later op het jaar ook online ter beschikking zijn), je kan er eveneens de publicaties van de Stichting bestellen. Boeken zoals *120 Jaar Belgische Autosport*, *Het Grote Boek van de Belgische Automobielen*, het levensverhaal van een van onze grootste autorenners, Paul Frère, of het eind vorig jaar verschenen boek over Apal, vind je hier online, terwijl deze in de reguliere boekhandel niet te vinden zijn. Het loont dus zeker de moeite om eens een kijkje te nemen op www.historicar.be.



Chaque membre du Lancia Club Belgio ne reçoit pas uniquement '*Informazione*', le magazine publié par notre propre club, mais grâce aux accords du LCB avec la Fédération Belge des Véhicules Anciens (F.B.V.A.) le magazine '*Retro Classic News*' leur est également expédié, ainsi que deux fois par an '*Historicar*', édité avec le soutien de la Fondation pour le Patrimoine Automobile et Moto, association à laquelle notre club c'est également adhéré. Ce magazine est très apprécié par nos membres, surtout pour ses articles historiques dédiés à notre histoire automobile belge. Non seulement les marques belges y sont souvent le sujet d'articles, mais aussi beaucoup de compatriotes – voir même des dynasties complètes – actifs dans le secteur auto/moto dans notre pays, en tant qu'importateur, agent, pilote ou autre.

Depuis le début de cette année, le magazine a son propre site web. Vous y trouverez l'archivage numérique des plus récentes éditions d'*Historicar* (les numéros plus anciens seront scannés et mis en ligne plus tard cette année), mais vous pouvez également y commander les publications de la Fondation. Des livres sur l'histoire du Sport Automobile Belge, *Le Grand Livre de l'Automobile Belge*, la vie d'un de nos plus grands pilotes Paul Frère, ainsi que l'histoire d'Apal publiée récemment, que vous ne trouverez pas dans les librairies, peuvent également y être commandés. Jetez un coup d'œil sur www.historicar.be, cela en vaut la peine!



“Tombée du camion”

Cela se dit de quelque chose de trop bon marché, mais ceci est une réalité.



9 août 2017

Je fais un paiement vers Rome pour l'achat d'une Flaminia Berlina Coach 2800 cc de 1965 magnifiquement restaurée. Elle était prête pour des 'concours d'élégance': carrosserie complètement repeinte dans le bleu spécifique Lancia, intérieur en cuir blanc, possibilité de se faire une beauté sur les chromes et un tableau de bord dans un état parfait.

14 août

Je reçois l'adresse d'un transporteur italien, qui fait régulièrement le trajet vers la Belgique. J'aurais bien fait le chemin avec une remorque, mais cela m'aurait coûté trois fois le prix d'un professionnel – louer une remorque pour une semaine, hôtels, diesel et les péages en France et en Suisse.

17 août

Je paie un acompte pour le transport.

28 août

À 8.30 h, le téléphone sonne. C'est le chauffeur, qui me prévient qu'il a chargé la voiture, et qu'il sera en Belgique dans la soirée.

Livraison prévue chez moi le samedi matin. Le meilleur est à venir: à 10 h, donc une heure et demi plus tard, mon gsm sonne: "Je suis sur l'autoroute, et je crois que votre voiture ne roulera plus. Je vous envoie une photo." Rien de plus ne sort de sa bouche, dans un anglais très mauvais. Immédiatement, j'ouvre mon mail et lâche un cri. Ma femme Brigitte arrive et je dois lui expliquer que sa surprise est "tombée du camion". Quelques minutes plus tard, d'autres photos montrent la voiture sur son toit, sur le plateau d'un dépanneur. Elle était tombée sur sa calandre, écrasée, et 20 cm plus courte. Châssis plié et toit défoncé. Perte totale, irréparable. Les seules choses encore récupérables sont les 4 roues et les sièges en cuir.



Puisque c'était un sous-traitant qui a fait le transport, ce sont les deux assurances qui se battent. J'ai quand même pris un avocat italien. Cette voiture devait servir à des mariages en septembre et octobre, dans la famille. Pour calmer ma peine, je me suis permis une Delta Integrale Evo 1, mais je ne pourrais pas y mettre une jeune mariée. Quel dommage...

Philippe Van Vlasselaer

“Van de camion gevallen”

Deze uitdrukking betekent dat iets té goedkoop was, maar hier is het letterlijk te nemen...

9 augustus 2017

Ik maak een betaling over naar Rome voor de aankoop van een schitterend gerestoreerde Flaminia Berlina Coach 2800 cc uit 1965. Hij was gereed voor 'concours d'élégance': carrosserie volledig herspoten in het specifieke Lancia-blauw, interieur in wit leder, chroomwerk dat blinkt als een spiegel en een dashboard in perfecte staat.

14 augustus

Ik krijg de gegevens van een Italiaanse transporteur die regelmatig richting België rijdt. Ik had het gerust met een aanhangwagen kunnen doen, maar dat zou me drie keer meer gekost hebben dan het te laten doen door een professional – een aanhangwagen huren voor een week, hotels, diesel en de péages in Frankrijk en Zwitserland.

17 augustus

Ik betaal een voorschot voor het transport.

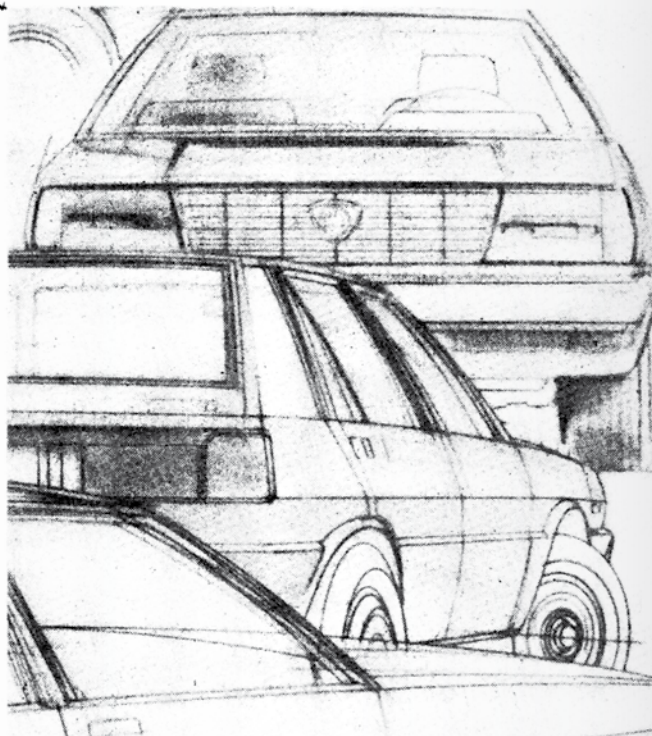
28 augustus

Om 8u30 gaat de telefoon. Het is de chauffeur, die me laat weten dat hij de auto heeft opgeladen en dat hij tegen de avond in België zal zijn. De levering bij mij thuis is voorzien voor zaterdagochtend. Maar dan...: om 10 uur, dus anderhalf uur later, rinkelt mijn gsm opnieuw. "Ik ben op de snelweg, en ik denk dat uw auto niet meer zal rijden. Ik stuur u een foto." Verder komt er niets meer uit zijn mond, in een erg slecht Engels. Onmiddellijk open ik mijn mail en slaak ik een kreet. Mijn vrouw Brigitte komt kijken en ik moet haar uitleggen dat haar verrassing 'van de camion gevallen is'. Enkele minuten later krijg ik nog foto's te zien, waarop de auto op zijn dak ligt, op het plateau van een depannagewagen. Hij was op zijn neus gevallen, verpletterd, en 20 cm korter. Chassis geplooid en dak ingedeukt. Perte totale, onherstelbaar. De enige zaken die nog gerecupereerd kunnen worden, zijn de vier wielen en de lederen stoelen.

Aangezien het transport werd uitgevoerd door een onderaannemer, vechten twee verzekeringsmaatschappijen het nu onder elkaar uit. Ik heb toch maar een Italiaanse advocaat onder de arm genomen. Deze Flaminia moest dienen voor huwelijken in mijn familie, in september en oktober. Om mezelf te troosten heb ik dan maar een Delta Integrale Evo 1 gekocht, maar daar kan ik moeilijk een bruid in vervoeren. Wat jammer...

Philippe Van Vlasselaer

VAN VINCENZO LANCIA NAAR DE LANCIA DELTA



Vincenzo Lancia was bestemd om een modelbediende te worden in de bloeiende onderneming van zijn vader Giuseppe. Maar de jonge man besloot een andere richting in te slaan: hij voelde zich nl. aangetrokken tot het grote automobielvontuur.

Vincenzo was gefascineerd door het werk van Giovanni Ceirano, die van vader Lancia een werkplaats had gehuurd en daar fietsen herstelde vóór zich te storten op de fabricatie van een eerste automobiel. Dit enthousiasme zou een heel andere richting geven aan het beroepsleven van Vincenzo.

Vincenzo Lancia studeerde boekhouding in Turijn. Toen hij zeventien jaar was begon hij buiten weten van zijn vader, die dacht dat zijn zoon studeerde, als boekhouder te werken bij Ceirano.

Ceirano had reeds snel geraden dat zijn gepassioneerde bediende een waar genie was op het vlak van mechanica. De «boekhouder» had een ongelooflijke speurzin om technische problemen op te lossen... Aristide Faccioli, de ingenieur van het huis, bracht hem vervolgens de basis van de technische tekening bij en de methoden om van plannen over te gaan tot de technische verwezenlijking ervan.

Lancia in Fiat

Twee jaren later maakte Giovanni Agnelli, de stichter van Fiat, de kansen van de jonge ploeg waar en bood Vincenzo Lancia een plaats van hoofdinspecteur in de nieuwe Fiat fabriek. De jonge Lancia had er als taak het toezicht op de studies, de tekening en de konstruktie van de nieuwe modellen en hun

praktische uittesting op de weg.

Onvermijdelijk ontdekte Vincenzo de automobielwedstrijd. Zijn eerste wedstrijd in Padua, op 1 juli 1900 werd een succes: 1ste: Lancia in Fiat!

Giovanni Agnelli stelde steeds meer en meer interesse in de rensport en de jonge Lancia nam deel aan de grote proeven van het begin van de 20ste eeuw aan het stuur van indrukwekkende Fiat's. Zo zorgvuldig, aandachtig, nauwgezet en kalm als hij was als autokeurder, zo hartstochtelijk, heftig en brutaal was hij als renner met de mechaniek. Zijn palmares vertoont zowel prachtige overwinningen als tal van keren dat hij het opgaf!

Vanaf 1902 is Claudia Fogolin, die als keurder werkte in zijn departement bij Fiat, één van zijn naaste vrienden. Samen werkten zij het idee uit om hun eigen wagen te bouwen, om een nieuw merk te lanceren.

Dit deden zij in november 1906, bijna 73 jaar geleden.

De eerste Lancia

De eerste Lancia, de 18/24 pk werd aangedreven door een 4 cilinder-motor waarvan het toerental 1450/min bedroeg. Dit was uitzonderlijk hoog voor dit tijdstip toen de motoren bijna allemaal een toerental van zo'n 1000/min bereikten!

Het freem was lager en lichter dan de klassieke produktie van die tijd. Twee maanden later, helaas, werden de werkplaatsen door brand verwoest.

Hierdoor evenwel niet ontmoedigd

begon Lancia weer van nul en produceerde achtereenvolgens de modellen Alfa, Dialfa, Beta, Gamma, Delta, Didelta, Epsilon, Zeta, en Theta.

De Theta, gelanceerd in 1913, kende enorm veel succes en de produktie bedroeg dan ook in totaal 1700 exemplaren.

Op een tijdspanne van enkele jaren was Lancia een merk met naam geworden. De talentvolle Lancia bewerkstelligde echter dat de formule die bij tot dan toe gevolgd had uitgeput geraakte. Hij droomde van meer gesofistikeerde motors in V (V8 en V12).

In de jaren, die volgden op de eerste wereldoorlog, verwezenlijkte hij zijn droom.

Lambda : De nieuwe auto

Vincenzo dacht reeds na over een nieuw projekt: de Lambda. Een nieuw ras van auto's!

Voor deze wagen vond Lancia het zelfdragende koetswerk uit, een onafhankelijke voorwielloophangings met schroefveren en hydraulische schokbrekers.

De motor van 2121 cc was een V4 in 13°. Deze kompakte mechaniek, onvergelijkbaar zuiver van lijn droeg veel bij tot het prestige van Lancia.

Het eerste prototype was klaar op 1 september 1921 en de Lambda werd voor het eerst voorgesteld in 1922 op de Salons van Parijs en van Londen waar hij het middelpunt van de belangstelling was.

Augusta : de vernuftige auto

Gedurende de jaren '20 en '30 produceerde Lancia heel wat unieke wagens, maar evenals Professor Porsche was hij er zich van bewust dat de toekomstige wagen kort, kompakt, efficiënt, licht, snel en betrouwbaar moest zijn. Het was een kleine berline met zelfdragend koetswerk en 4 deuren, die opengingen als een venster, zonder middensteun. Een waar kunststukje met zijn motor V4 in 18,5° en 1196 cc.

De Augusta werd eveneens als platform aan de carrossiers geleverd.

De eerste Augusta was nauwelijks op plan gezet of Vincenzo Lancia begon aan zijn laatste werk : de Aprilia.

Aprilia : 4 onafhankelijke wielen

De evolutie van de Aprilia was even kenmerkend als die van de Lambda in zijn tijd. De zelfdragende structuur werd getkenmerkt door de duidelijke lijn, lichtheid en strakheid. De ophanging op 4 onafhankelijke wielen was echt origineel : vooraan, het systeem Lancia, achteraan, een origineel geheel waarbij de langsdragers ieder verbonden waren aan een torsieveer en aan een dwarsliggende bladveer vastgemaakt onder het differentieel, waaraan de remtrommels waren vastgehecht.

Het koetswerk zonder centrale steun was een meesterstuk van tijdeloze schoonheid en met een motor van 1352 cc (later 1486 cc) vond de Aprilia zelfs plaats in de klasse van sportwagens.

De Aprilia was zo modern opgevat dat hij gemakkelijk tot in de jaren '50 en zelfs langer in de productie kon blijven.

Helaas stierf Vincenzo Lancia op 15 februari 1937, zelfs voor de productie van start ging. Hij was toen 56 jaar.

Zijn werk werd voortgezet door zijn vrouw en zijn zoon Gianni.

De familie Lancia en de ingenieurs die samengewerkt hadden met Vincenzo Lancia vervolgden het werk met de Ardea, vervolgens na de oorlog, bijgestaan door Vittorio Jano, met de Aurelia en zijn derivaten.

Onder leiding van Gianni Lancia, nam het merk actief deel aan de rensport. Het sportprogramma kreeg zijn bekroning met de unieke 2500 Formule 1, de D50. De dood van Alberto Ascari in mei 1955, de beste renner van het merk, tijdens een korte proefrit met een Ferrari in Monza, stelde echter een einde aan dit programma, dat beloofd had een waar succes te worden. De wagens behaalden roem onder de naam «Ferrari», die de hele restant van Lancia bekam en financieel werd bijgestaan door Fiat.

Het jaar daarop werd Fangio wereld-

kampioen aan het stuur van een Ferrari Lancia.

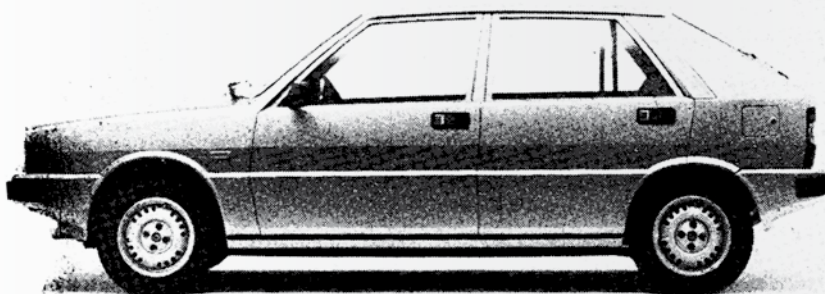
Met deze episode eindigt de tweede fase in de geschiedenis van Lancia. Om de financiële toekomst van de onderneming te verzekeren, was Gianni Lancia verplicht de controle van de firma in handen te geven van de familie Pesenti, die de technische directie toevertrouwde aan Professor Fessia.

In 1969 zal er voor Lancia weer een nieuw hoofdstuk beginnen. Vincenzo Lancia was destijds bij Fiat geroepen door Giovanni Agnelli en had er de nodige kennis opgedaan om een eigen merk te kunnen creëren... 53 jaar later

herneemt Giovanni Agnelli, de kleinzoon van de stichter van Fiat, de controle over de firma om het voortbestaan ervan te verzekeren.

Nu is Lancia een merk van Fiat Auto, maatschappij op aandelen en de nieuwe Delta verschijnt op slag als de moderne versie van de legendarische Aprilia. Deze wagen strookt volledig met de geniale visie die Vincenzo Lancia had op de automobiel.

De lancering van de Lancia Delta in België zal plaats hebben tijdens het volgende Autosalon in Brussel, waar hij één van de grootste attracties zal zijn.



WEER EEN ECHE LANCIA DE DELTA

Toen, op het einde van 1972, de Berline Fulvia van de catalogus werd geschrapt, kon de bekende Turijnse Autokonstrukteur Lancia, er enkel nog op rekenen dat zijn recente Beta op de markt zou aanvaard worden. Dit is intussen gelukt en weldra komt dan reeds de derde generatie van de Beta op de markt. De wagen kreeg een andere siergrille en het interieur is geheel hertekend, men kan het zelfs futuristisch noemen.

Daar Lancia toch bijzonder veel ervaring heeft opgedaan in de middenklaswagens, is het dus niet te verwonderen dat zij na acht jaren weer eens de strijd opneemt in deze klasse.

Hierbij geniet Lancia niet alleen van een grote technische ervaring — waaronder het oppuntstellen van de voorwiel-aandrijving — maar ook van een nieuwe industriële en commerciële dimensie.

Zo komt het dat Lancia en Autobianchi samen in 1978 een productie bereikten van 140.000 wagens. Hun doel is om in 1980 de productie op te drijven tot 200.000 eenheden. Dit is tekenend voor de inspanning die men ondernomen heeft bij de introductie van de Delta.

Ook hier in ons land is men druk in de weer om het dealernet aan de nieuwe omstandigheden aan te passen, want als men meer wagens gaat bouwen moet men ze ook kunnen verkopen!

Lancia is steeds een buitenbeentje geweest, een marginaal merk dat elke vergelijking uitsloot. En dit zowel door haar technische oogpunten, haar commerciële strategie, de bijzonderheden van haar modellen, als door haar exclusieve karaktertrekken, weerspiegeld in

haar cliënteel.

Dit is de reden waarom, sinds de vereniging van Fiat en Lancia in 1969, deze laatste er altijd naar gestreefd heeft haar autonomie te vrijwaren door haar individueel karakter te blijven onderstrepen. In het kader van de recente herstructurering van de Fiat Groep werd Lancia begiftigd met financiële en industriële middelen, die goed van pas kwamen bij haar uitbreiding.

Zo wil men de vijf volgende jaren niet minder dan 250 miljard lire gaan investeren. Maar ook de technische middelen zijn er op vooruit gegaan, want een belangrijk voordeel vloeit voort uit het feit dat Lancia kan genieten van alle afdelingen van de Groep, dit zowel bij het ontwerp als bij de opzoekingen en experimenten, dit dan in samenwerking met de technici van Fiat.

Van de nieuwe Delta wil men in de fabriek van Lingotto in Turijn dagelijks 300 voertuigen gaan bouwen.

Een verfijnde middenklasser!

In de algemene organisatie van de gamma's in de Fiat groep zal de Lancia Delta de open plaats moeten vullen, die ontstaan was door de verdwijning van de Fulvia en zal zij moeten voldoen aan de wensen van een uitgelezen cliënteel, dat hoge eisen stelt qua comfort, prestaties en esthetiek.

Er zijn drie versies van de Lancia

Delta; uiterlijk zijn ze hetzelfde, maar toch voor drie verschillende automobilisten. De Delta 1500 : dit model staat aan de top van het gamma, met een motor van 85 Din pk, uitgerust met een elektronische ontsteking, een gangwissel met vijf dicht bij elkaar geplaatste versnellingen, waardoor een optimaal gebruik van het beschikbare vermogen mogelijk is. De maximumsnelheid in de vijfde versnelling is hoger dan 160 km per uur.

De Delta 1300 met vier versnellingen heeft eveneens een vermogen van 75 pk. Verder bemerkt men een zekere vereenvoudiging in de presentatie en de binneninrichting. De maximumsnelheid overschrijdt, zoals de voorgaande versie, de 155 km per uur.

Het koetswerk van de Lancia Delta werd ontworpen door Giugiaro in het wereldbepaalde stijlureau Ital Design.

De «bewoonbaarheid» van de auto kreeg hier de voorrang. Om deze reden rust het koetswerk op een tamelijk lange wielbasis (247,5 cm) en op extra brede spoorbreedten (140 cm zowel voor als achter). De afstand tussen de pedalen en de rugleuning van de achterbank bedraagt 182 cm en is wel één van de grootste in deze klasse van wagens. Wij zelf zijn voorstander van twee-volume-wagens dus met laadklep en neerklapbare achterbank, en ook dit is zeer praktisch bij deze Delta. De achterklep reikt tot aan de bumpers en op aanvraag kunnen de achterzetels individueel neerklapbaar geleverd worden. Aan de fysieke kwaliteiten van de binnenruimte werd veel aandacht besteed en om de woorden van de architecten te hernemen zou men kunnen spreken van een «softsfeer», een algemene indruk van zachtheid. De helderheid, de opvatting van comfort, het kleurengamma, de handige temperatuurregeling of nog de beduidende bewegingsvrijheid voor de passagiers zijn één van de vele voordelen die deze wagen biedt.

De rugleuningen van de zetels werden speciaal bestudeerd om de toegang tot de wagen te vergemakkelijken en vormen voor de beschikbare ruimte een groot pluspunt, zonder dat zij ook maar iets wegkappen van het comfort.

Bij deze «softsfeer» kunnen twee technische voorbeelden aangehaald worden : enerzijds, het dashboard, anderzijds de tunnelbox, die beiden de opvatting van de binneninrichting nog eens benadrukken. De keuze van de stoffen voor de binnenbekleding is het resultaat van een strenge selectie, gebaseerd op kwaliteit en levensduur. De bekleding van de zetels bezit geen naden, een techniek die wel noemenswaardig mag geheten worden en die uitstekend past in de sfeer van de binneninrichting.

Het dak is bekleed met dezelfde stof als de zetels, langs de zijanten is het afgewerkt met similliboorden. Het geheel is een gepatenteerd prefabsysteem en wordt in één stuk geplaatst.

De nuttige laadruimte van de koffer bedraagt 260 dm³ en wanneer de rugleuningen van de achterbank neergeklapt zijn, beschikt men over een ruimte van 1000 dm³.

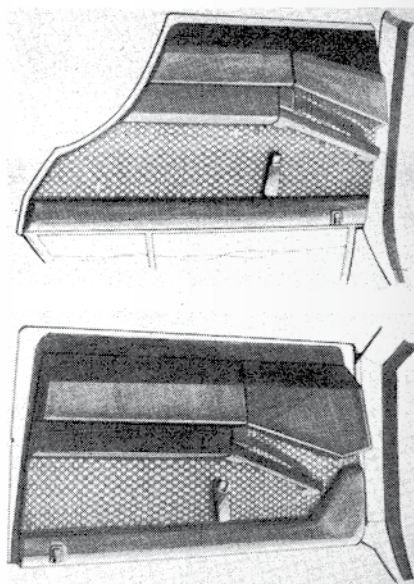
De presentatie van het achterkompartment is ook heel verzorgd, ook hierbij werd de idee «soft» onder ogen gehouden : tapijt, verticale panelen die een verlenging vormen met de wielbogen en kleine kastjes vormen voor de cric en het werktuig. De beschikbare ruimte kan optimaal benut worden dank zij de geometrische vormen en de vlakke oppervlakten zonder oneffenheden en nutteloze hoeken.

Het koetswerk werd speciaal bestudeerd voor een betere isolatie van geluiden en trillingen. Deze studies werden uitgevoerd door de ingenieurs van Lancia, die de meeste moderne technieken ter hunne beschikking hadden om de oorsprong en de overdracht van de verschillende geluiden aan het licht te brengen.

Dit leidde tot opmerkelijke resultaten van algemene geruisloosheid. In het bijzonder door de resultaten die men heeft verkregen bij de lage frekwenties (dof gegons) wordt het gevoel van moeheid tijdens middellange of lange afstanden aanzienlijk verminderd. De motorgroep en de ophangingen zijn gemonteerd op silent-blocs. De motorsteunen zijn bevestigd op de sterkste punten van het raam. Hierdoor worden de trillingen uitermate goed geabsorbeerd.

De arm die de reacties van het schommelingskoppel van de motor opneemt is vastgehecht aan een dwarsbalk van het koetswerk, die verhindert dat de trillingen en andere geluiden tot in de binnenruimte dringen. De binnenoppervlakte van de motorkap is bekleed met een isolerend materiaal, behalve bij de Delta 1300 4 versnellingen.

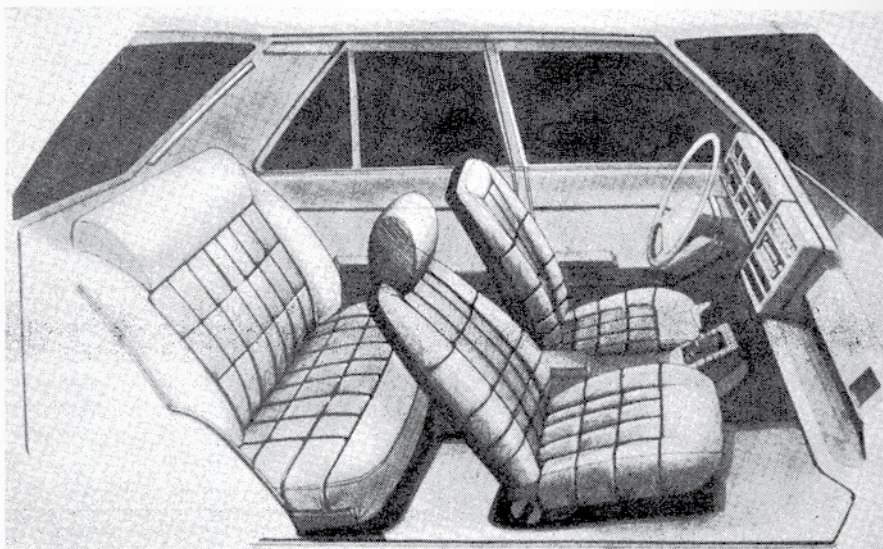
Het reservewiel bevindt zich in een speciale holte in de kofferbodem. De kleuren van de binnenbekledingen, van de tapijten en van het dashboard zijn harmonisch afgestemd op de kleuren van het koetswerk. Het dashboard is gemaakt uit een speciaal schokwerend materiaal en bekleed met een soepele en doffe verende laag, in navolging van een gesofistikeerde Amerikaanse techniek die Lancia als eerste toepast in Europa. Deze techniek, «slush Molding» geheten,



bestaat erin gelijk welk profiel of gedrukte plaat, min of meer ingewikkeld, bijvoorbeeld een dashboard, te bedekken met een enkele laag schuimrubber. Dit schuimrubber bezit de eigenschap dat het uniform is, een klein soortelijk gewicht heeft en dat het bestaat uit volledig symmetrische korrels. Deze soepele, verende bekleding absorbeert opmerkelijk alle schokken, wat essentieel is voor de passieve veiligheid.

Natuurlijk is de Delta van al de benodigde instrumenten voorzien waaronder toerenteller, voltmeter, oliedrukmeter en liefst 12 verklikkerlichten. De Delta 1500 en 1300/5 versnellingen zijn uitgerust met een controle-inrichting voor de werking van de vier belangrijkste verklikkerlichten : radiatortermometer, niveau van de remolie, olietemperatuur en benzine-reserve.

Het digitaal uurwerk dat eveneens dient als chronometer (12 functies) vinden we in de 1300/5 en in de 1500. De goedkoopste 1300 met 4 versnellingen heeft een elektrische klok in de plaats van de toerenteller. Dichtbij het digitaal



uurwerk aan het dak zijn er drie witte vakjes -een soort plaatjes- die kunnen dienen voor eventuele memo's, zoals de kilometerstand van de laatste olieversing of die waarop het laatst getankt werd.

Het stuur is in de hoogte regelbaar en is bekleed met een antiallergisch synthetisch schuimrubber; hierop bevindt zich ook de hoorn.

Behalve het binnenlicht aan de achteruitkijkspiegel, waarvan de werking geregeld wordt door het openen van de deuren, zijn er twee andere binnenlichten in het achterkompartiment, boven de ramen, die automatisch worden ontstoken door het openen van de achterdeuren. Het motorkompartiment en de koffer hebben eveneens een verlichting. Rechts van het tweedelige dashboard, zijn 7 drukschakelaars in een kompakt centraal blok geplaatst (waarvan twee reserveschakelaars, voor eventuele mistlampen en vissers op de lampen, op sommige markten gemonteerd in serie) en de bedieningsknoppen van verwarming- en luchtversing. Het verwarmingsluchtversingssysteem is wel één van de meest gesofistikeerde, dat op de huidige markt verkrijgbaar is. Het is het resultaat van een nauwe samenwerking met Saab-specialisten. Zelfs airconditioning is in optie verkrijgbaar. Aan de passagierszijde bevat het dashboard een handschoenkastje met slot, binnenverlichting en een spiegel op het deurtje.

Op de middenconsole : een asbak met ingebouwde sigareaansteker (verlicht langs achter) en een vakje voor allerlei kleine spullen. Over de hele lengte van het dashboard loopt een rek, zelfs aan de linkerkant van het stuur en het is gemakkelijk bereikbaar voor de bestuurder.

Er is een plaats voor radio-cassette (pré-uitrusting voorzien) en twee inbouwruimten voor luidsprekers op de zijkanten van de middenconsole. Het dashboard en het stuur zijn matzwart of donkerbruin naargelang van de kleur van de wagen.

Werkelijk een zeer verfijnd geheel.

10 pk meer dan de Ritmo

Bij de Lancia Delta kan men kiezen tussen 2 cilinderinhouden : 1500 en 1300 cc. Voor de motor werd er een beroep gedaan op deze van de Fiat Ritmo maar men heeft hem voor deze Lancia aangepast. De motor telt 4 cilinders in lijn, 5-maal gelagerde krukas, licht gelegerde cilinderkop, bovenliggende nokkenas met tandriemaandrijving.

Het reeds hoge prestatievermogen van de motor werd nog verbeterd door enkele wijzigingen, waarbij er zorg voor werd gedragen dat het soepele gebruik en de zuinigheid behouden bleven.

Dit is, bijvoorbeeld, het geval voor de brandstoftoevoer (met gebruik van een dubbele karburator), voor de speciale inlaatkollektor, en voor het uitlaat-spruitstuk in dubbele «Y».

De Delta 1500 motor heeft elektroni-

sche ontsteking wat minder onderhoud vergt. De karburator heeft een half-automatische choke. De luchtfilter wordt gevoed door een thermostatische koker.

In beide versies biedt de Lancia Delta een bijzonder hoge prestatie. Het maximale vermogen bereikt 85 en 75 pk, respectievelijk voor de 1500 en 1300 cc motor bij 5000 O/min terwijl het maximum koppel vanaf 3500 omw/min een soepele besturing waarborgt.

Voor een latere fase heeft Lancia reeds een automatische versnellingsbak voorzien.

Op technisch vlak is het interessant op te merken dat de versnellingsbak gemonteerd is op het verlengde van de dwarsgeplaatste motor, de beweging wordt overgebracht d.m.v. een enkelvoudige droge plaat koppeling met membraan (kabelbediening).

De versnellingshefboom is rechtstreeks verbonden met de gangwissel, maar zo dat er een nauwkeurige bediening mogelijk is en dat de overbrenging van geluiden en trillingen naar de passagiersruimte uitgeschakeld wordt.

Bij de Delta loopt de langste dwarsas (aan de rechterzijde) door een tussenliggende lager (kogellager) opdat de lengte van het schommelend gedeelte gelijk zou zijn aan de kortste dwarsas. Dank zij deze kunstgreep, worden de reacties op het stuur, te wijten aan gevoelige variaties aan het koppel, volledig uitgeschakeld.

De Delta is een comfortabele wagen

Om comfort op hoog niveau mogelijk te maken, is het volstrekt noodzakelijk dat de ophanging van de vier onafhankelijke wielen zo soepel moet zijn zodat zij de grote schokken kunnen opvangen : 170 mm voor de voorwielen en 220 mm voor de achterwielen.

Ondanks de soepele veren ondervindt men geen grote schommelingen tijdens het rijden. Dit is te danken aan een extra lange wielbasis die de duikbewegingen en de terugslag bij het optrekken of remmen verhindert. Ook de montage van een stabilisatiestang, voor en achter, draagt hier toe bij; het doel hiervan is de hoek van de rolneiging bij het draaien te verkleinen.

De ophanging is zo ontworpen dat zij de schokken van de wielen «leiden» met een geometrische precisie, noodzakelijk voor een goede baanvastheid en een ontegensprekelijke voorwaarde voor een soepele hanteerbaarheid, wegligging en stabiele stuurinrichting. Heel het ophangingsysteem is de vrucht van de ervaring opgedaan met een basisschema dat sinds lang uitgetest werd op de Lancia Beta en Gamma en dat hierna werd overgenomen en verbeterd op de Lancia Delta. De voorophanging is van het McPherson type met teleskopische schokdempers met combinatie van de naafdrager, de dubbelwerkende schokdemper en de schroefveer.

De teleskopische schokdemper en de schroefveer zijn een weinig van de as verwijderd, om de zijdelingse last die wordt uitgeoefend op de schokdemper te verminderen en de ophanging zo buigzamer te maken.

In verband hiermee werden de zuigers van de schokdempers ook bedekt met Teflon om wrijvingen te verhinderen. Op ieder wiel is de schokdemper aan het onderste uiteinde bevestigd op een driehoekige schommelarm in gewelfde plaat, waarvan de basis, die uiterst lang is, door middel van silent-blocs aan het raam verbonden is.

Aan het bovenste uiteinde is de schokdemper beweegbaar verbonden met het koetswerk door middel van een rubberen verbinding waarin een naaldlager gelegen is, die het draaien van de wielen gemakkelijk maakt.

De achterophanging gebruikt teleskopische schokdempers met schroefveren, die ook licht van de as verwijderd zijn.

De elementen van de ophanging zijn door middel van een elastische rubberen blok aan het koetswerk bevestigd.

Het onderste gedeelte hiervan is beweegbaar verbonden met dwarsgeplaatste hefbomen, die praktisch in het midden van de wagen, bevestigd zijn aan een dwarsbalk verankerd aan het raam d.m.v. silent-blocs.

Om de reacties van het remmen op te vangen, is de achterophanging vervuld door twee langsdragers waarvan de gewrichtbouten in silent-blocs draaien.

Buiten de zeer uitgewerkte geometrische precisie van deze ophanging geniet men ook nog van een goede geluidsisolatie. Zowel voor als achter hebben de elastische bevestigingssteunen van de stabilisatiestang een uiterst zwakke weerstand tegen de torsie teneinde geen invloed uit te oefenen op het gehele mechanisme van de ophanging. De Lancia Delta is uitgerust met wielen met een diameter van 13 duim en 5 duim breed. De tubelessbanden dus zonder binnenband zijn 165/70 SR 13 (145 SR/13 voor de 1300/4 versnellingen). De twee onafhankelijke remcircuits werken «in kruisvorm» zodat tenminste één voorwiel altijd afgeremd wordt, in geval dat een van de twee circuits uitvallen. De zwevende zadels van de schijfremmen vooraan vertonen de bijzonderheid dat hun geleiders beschermd zijn tegen weersinvloeden en corrosie. Een dubbele remdrukbe grenzer is ingebouwd in de twee achtercircuits : deze regelt de hydraulische druk die wordt uitgeoefend op de achterremmen, in functie van de belasting op de achterwielen.

Voor elke daling van de remolie in het reservoir waarschuwt een verklikkerlichtje op het dashboard. De speling van de handrem wordt rechtstreeks geregeld tussen de twee voorzetels op de hefboom zelf.

Toen we in de omgeving van Genua in Italië met deze drie nieuwe Delta varianten aan het rijden waren viel het ons bijzonder op hoe precies de besturing wel was. Men kan in alle veiligheid snel rijden zonder enige reactie in het stuur, en het snel beklimmen van een berg is hier

geen karwei maar een genoegen.

Het stuur is regelbaar in de hoogte over een afstand van 6 cm. Het stuurwiel heeft een diameter van 39 cm en de draaicirkel tussen voetpaden is 10,5. Van uiterst links tot uiterst rechts heeft het stuurwiel 3,8 omwentelingen nodig. Door een nauwkeurige studie van de voortrein heeft Lancia de trillingen en reacties, die op het stuurwiel kunnen overgedragen worden, kunnen filteren.

Daarom is de draaias zo dicht mogelijk bij het symmetrisch plan van de wielen geplaatst. Hierdoor worden de reacties, te wijten aan oneffenheden van het wegdek en de gevoeligheid, die onvermijdelijk optreedt door kleine gebreken aan de uitbalancerings van de wielen, geheel opgeheven.

De afstand van de grond (afstand gemeten vanaf het contactpunt van de band op de grond, tussen het wielplan en de verlenging van de draaias) is praktisch nul.

Het vierspakige stuurwiel heeft een dikke verende laag en de stuurkolom is driedelig.

Het elektrisch circuit wordt gevoed door een accu van 12 volt met een vermogen van 45 Ah en een wisselstroomdynamo van 600 W.

Het koetswerk

De Delta bezit een zelfdragend koetswerk voorzien van een schokabsorberende front- en achterpartij. Ook aan het weerstandsvermogen van de binnenruimte werd veel zorg besteed, en dit door een met ribwerk versterkte onderbouw, waardoor elke kans op vervorming van de «overlevingscel» wordt vermeden.

Het dak bestaat uit een 1,2 mm dikke plaat om de trillingen en het lawaai maximaal te kunnen opvangen.

Het freem is torsievrij en samen met de ophanging is dit immers bepalend voor de uitermate goede wegligging, de perfecte stuurinrichting en de comfortabele besturing.

Daar er meer dan waarschijnlijk van deze Delta nog krachtiger versies zullen worden gebouwd, heeft men de ophanging zo gemaakt dat ze ook beantwoordt aan hogere prestaties.

Tussen het dak en het motorkompartiment werd een wegneembaar tussenschot geplaatst, dat een «dienstfreem» vormt en waar het verwarmingssysteem, de motor en de bedieningsorganen van de ruitewissers gelegen zijn. Dit freem, dat afgescheiden ligt van het motorkompartiment, draagt bij tot de akoestische en thermische isolatie van de binnenruimte.

De deurscharnieren zijn met bouten op de deur zelf en op de stijl bevestigd, voor een heel nauwkeurige regeling, zodat het doordringen van water en stof uitgesloten wordt.

Op deze manier worden ook sommige aërodynamische geluiden geweerd. De bumpers zijn gemaakt uit polyesterhars

met glasvezels en hebben dezelfde kleur als het koetswerk, zodat zij één geheel vormen met de lijn van de wagen. In de voorbumper is een aërodynamische spoiler ingebouwd. De bumpers worden bovendien nog beschermd tegen schurende bestanddelen en tegen krassen door een rubberen strip en zij kunnen dank zij hun elastische structuur, kleine schokken tot 4 à 5 km per uur absorberen zonder kans op vervorming.

Zoals de voorvleugels zijn de bumpers met bouten vastgemaakt, zodat de herstellingskosten door de eenvoudige demontage en montage gedrukt worden. Ook de deuren zijn nog verstevigd met een onbuigzame langsdraager, die bij een ongeval een doeltreffende zijdelingse bescherming biedt.

De brandstoftank ligt in een veiligheidszone, nl. onder het platform voor de achterwielen. Deze tank is ook nog beschermd tegen schokken achteraan en wel door het reservewiel, dat in een daarvoor voorziene put in de kofferbodem aangebracht is.

Nog betere bescherming tegen roest

Aan de bescherming van het koetswerk en de structuur tegen corrosie werd extra veel aandacht besteed. Deze bewerking werd op punt gesteld met de bijstand van technici van Saab en zowel tijdens de uitwerking van de wagen als tijdens de proeven werd alles gedaan om de kwaliteit hiervan te verzekeren. Om aan de meest strenge eisen te kunnen voldoen, werd de Delta in de winter uitgetest in het midden van Zweden, waar uitermate strenge weersomstandigheden heersen.

De dichtingen van de platen en de laspunten werden speciaal bestudeerd om ze in beveiligde zones te kunnen plaatsen. Waar de plaat werd vastgeklemd heeft men beroep gedaan op een aanvullend kleefmiddel en een plastieken inmeteling om elke doordringing van water te vermijden.

De meest aan corrosie blootgestelde zones van het koetswerk werden uitgevoerd met platen die vooraf een zinkrometalen anti-roestbehandeling hadden ondergaan of met gegalvaniseerde platen die een extreem grote weerstand bieden tegen oxydatie. In het totaal werden 18 kg behandelde platen gebruikt bij de constructie van het koetswerk.

«Zincrometal» is een gedeponeerde merk. Het is een staalplaat die speciaal behandeld werd tegen corrosie, ten eerste door het aanbrengen van een waterachtige oplossing van chroomzuur en zinkpoeder. De oplossing wordt verwarmd, waardoor zich een 2 mikron dikke laag van zink en chroomoxydepoeder vormt op de plaat. Vervolgens brengt men een 12 mikron dikke speciale organische laag aan op basis van zinkpoeder.

Dit soort vernis biedt een betere bescherming tegen roest dan elke andere bescherming.

Verder zijn alle onderste delen van het freem en van het koetswerk alsmede de wielkuipen nog door een PVC-laag beschermd. Bij het schilderwerk werd een minutieuze oppuntstelling voor de plaatsing van de elektroden uitgewerkt zodat de aanbrenging van de eerste beschermingslaag, die geschiedt door elektrofores (eerste deklaag) gelijkmatig wordt verdeeld tot zelfs in de meest ontoegankelijke hoeken.

Aan de binnenzijde van alle delen van het freem spuit men een laag op basis van olie (Crylagard), dit met 32 types verschillende spuiten om een absolute bescherming te verzekeren, zelfs in de verste uiteinden.

Verder zijn er nog tal van geraffineerde details aan deze Delta. Zo zijn alle deko-ratiestrips en de omlijsting van de ruiten uit geanodiseerd aluminium, met inbegrip van de achterlijst (matzwart) waar het kenteken van het model wordt geplaatst.

De omlijsting van het radiatorrooster is uit inoxydabel staal, de zijdelingse uitlaatspleten zijn uit onder druk gegoten Zamac die tegelijkertijd met het koetswerk gespoten zijn. De sierlijstjes die bestemd zijn om de gootjes af te dichten worden onder druk op hun plaats gezet (en niet aangeschroefd), teneinde elke schram te vermijden, die het beginpunt zou kunnen zijn van een roestplek. U ziet alles is zo ontworpen dat de roest een minimum van kansen krijgt.

Deze verfijnde wagens die natuurlijk niet goedkoop zijn (wij hoorden prijzen vanaf iets meer dan 190.000 BF + BTW) zullen beslist talrijke kopers krijgen: automobilisten die geen grote sleen nodig hebben om wellicht hun buren te overbluffen. Iets voor de echte liefhebbers dus.

Guido DIRIX

De eerste contactname verliep op een goed uitgestippeld, bepaald bochtig gedeelte van de Via Aurelia en de auto-weg A 12 over de Passo del Braccio, tussen Sestri Levante en La Spezia. Veel kilometers waren er niet nodig om iedereen tot de vaststelling te doen komen dat Lancia de grootmeester van de voorwiel-aandrijving is en blijft. Vincenzo Lancia heeft zich vermoedelijk in zijn graf omgedraaid toen hij een produkt dat zijn naam draagt hoorde vergelijken met recente nieuwe verwezenlijkingen.

Een Opel Kadett, die al vooropgesteld wordt als wagen van het jaar, verbleekt er meteen bij, laat ons toe dat te zeggen. Het meesterschap van de Lancia Delta brengt opnieuw orde in de hiërarchie van de waarden, op een geschikt ogenblik overigens. Een mens zou bijna gaan geloven dat zowel de Japanners als de Amerikanen Europa zouden kunnen leren hoe een echte auto gemaakt moet worden!

De wegligging eerst. De ultieme doeltreffendheid van een wegligging is binnen de speciale kontekst van testdagen een van de moeilijkst te evalueren elementen. Ik zal dus maar wachten op meer kritische omstandigheden om de

AAN HET STUUR VAN DE LANCIA DELTA

goede indruk te bevestigen die ik opdeed aan de oevers van de Golf van Genua. Maar er zijn ook andere kwaliteiten aan een weglijging, die minstens evenveel belang hebben en die vlug blijken. De Delta schittert zonder weerga in deze tests.

Op het uiterste van zijn vermogen neigt zijn rijgedrag natuurlijk naar het onderstuurde, maar dan **wel goed** in de hand gehouden, heel **beperkt**. Meest komt het voor bij optrekken of op een bepaald oneffen wegdek. Je voelt het bijna niet trouwens. **Als men heel snel** de bochten ingaat en het gaspedaal loslaat, reageert de Delta als **welopgevoed** en gehoorzaam jongetje: zijn **neus** komt terug in de bocht, maar **zonder dat** men ooit voelt dat hij achteraan **wegglipt**, een suggestie dus (die soms **erg realistisch** is!) van een prachtige slip.

Heel zijn gedrag gaat **gepaard met een** onovertroffen meesterschap. **Terwijl** ik de Lancia van de ene bocht in de andere gooide, zocht ik samen met een kollega naar het juiste woord om een indruk te kunnen geven van **die discipline zonder** strengheid, van **die gestileerde natuur**-lijkheid - net als bij de mensen die door een bijzondere opvoeding in de ergst denkbare omstandigheden een **vlotheid** en zelfs een elegantie **behouden**, die onfeilbaar is en steeds **flegmatiek blijft**.

Helemaal niet zwaar

De motorkracht van de Lancia Delta is even goed, net wat men mag **verwachten** als men de technische **beschrijving** alleen al leest. Dat bij zijn ontwerp **streng** te werk werd gegaan, blijkt **eveneens uit** het remwerk in bochten, waarbij hij **niet** het minste protest uit.

Dat zou natuurlijk allemaal niet **vol**-staan als de stuurinrichting, het **kritieke** punt van een wagen met voorwielaandrijving, te wensen zou overlaten. Ooit zullen er servostuurinrichtingen te vinden zijn op de aandrijving van deze categorie, maar zelfs in een wagen van de klasse Delta staat dat punt nog niet in de **aktua**-liteit. Onnodig trouwens: «krukken» heeft hij echt niet nodig. Het regelbaar stuur, met vier spaken, met een iets hogere overbrengingsverhouding dan voldoende zou geweest zijn, bedient de tandheugel zonder een zweem van druk-kende stevigheid, zowel bij het parkeren als bij het optrekken van de 85 paarden met gillende wielen.

De Delta heeft een lange tandheugel, die ongeveer ter hoogte van de naven geplaatst is. Op dat niveau werkt hij op de Mc Pherson armen door korte stangen en kleine hendels. De bovenste spil van de elastische armen is gemonteerd op een naaldlager om het manoeuvreer nog vlotter te doen verlopen. Een ingenieur erkende dat Lancia niet genoeg geëxperimenteerd heeft met de negatieve profielverschuiving (de stijl Volkswagen die meer en meer nagebootst wordt) om er de bijkomende nadelen van uit te schakelen... Maar hij gaf mij zo wel een ge-

schenk, want zonder een beroep op de negatieve profielverschuiving van de VW-modellen, en zelfs niet op de stuurinrichtingskarakteristieken van de Alfasud die van Opel overgenomen werden, heeft Lancia toch een betere stuurinrichting gemaakt!

Je voelt bij voorbeeld in het stuur nooit reacties van het koppel of van brutale herneming (het zwakke punt van de Opel Kadett) en de aandrijfwielen doen ook geen afwijkende bewegingen als de wagen brutaal setun zoekt of door gaten rijdt. Dit is wel interessant om te onthouden, want bij de grootste merken vindt men nog steeds volkomen onbegrijpelijke stuurinrichtingen (bump-steer enz.).

Iemand die mijn bewondering voor de Alfasud TI kent, vroeg me na deze test: Wel, beter? Tja, verschillend. De Alfasud TI heeft een «scherper» karakter en een mannelijke trek die de Delta misschien iets te weinig heeft - in afwachting van zijn GTI versie. Mannelijker, dat betekent een nauwkeurigheid die iets feller is en zeker iets minder comfortabel in gans het gedrag van de wagen. Vergeleken met een VW Golf of Jetta van 70 of 110 pk leek de stuurinrichting van de Delta me juist zachter, minder strak onder invloed van het koppel. Elke andere vergelijking met dit meesterwerk van een nieuwe Italiaanse renaissance zou onbillijk en onbetamelijk zijn.

De lezer zal nu al wel begrepen hebben dat de Delta een zeer hoog niveau van actieve veiligheid heeft bereikt. De remmen bleken op hetzelfde peil te staan in de bochtige afdaling van de Passo del Bracco. Gans het gedrag van de wagen behoort tot de categorie - het is wel belangrijk dit even te onderstrepen - die onhandigheid of overdreven entoesiasme grootmoedig vergeeft.

Perfekt samenspel

Die kwaliteiten van de Delta vinden **waardige** tegenhangers op het gebied van het comfort. Dit is echt een zeer **ruime wagen**; met zijn lengte van 3,88 meter vestigt hij waarschijnlijk een **rekord** in zijn klasse. De zetels zijn bekleed met fluweel zonder naden en geven een **onberispelijke** zijdelingse steun. Ze zijn net zacht genoeg, iets waarvan maar enkele Italianen (en enkele Britten) het geheim hebben. Op rijhouding en verandering van de versnellingen is niets aan te merken.

De ophanging is zeer soepel (van een niveau dat men gewoonlijk «Frans» noemt) en slorpt tijdens onze test alle oneffenheden goed op, zonder in de bochten overdreven te gaan rollen. Op deze plaats moeten we ook hulde brengen aan een bijzondere verdienste van Lancia: comfort en perfect doeltreffende ophanging gaan hier hand in hand, daar waar de Duitsers het ene en de Fransen het andere opofferen. Waarmee nog eens gezegd wil zijn dat op deze wereld alles mogelijk is.

En de geluidsdemping dan. Misschien

is het wel op het gehoor dat men de Lancia Delta - kleine auto, maar grote luxe - het beste zal kunnen onderscheiden in de massa van zijn concurrenten (wat omvang betreft). Een echt uitstekende geluidsdemping vindt men heel zelden in deze categorie. De Alfasud - nog eens... - was een van de eersten die een uitstekend peil bereikte. De Delta gebruikt trouwens een of andere gelijkaardige oplossing. Maar zijn auteurs hebben er een zorg zonder weerga aan besteed om hem werkelijk zacht te maken - of het nu om het motorgeluid gaat, of de wind... Bij de exemplaren die ik mocht rijden, was er een waarvan de versnellingsbak «zong». Op een andere hoorde je een doffe «blong» achteraan op slecht terrein. Voor beide exemplaren ging het volgens Fiat om kleine foutjes van de pre-serie, die al opgespoord werden en weg-gewerkt. De «blong» kwam van de uitlaat die de kist raakt en waarvan de vast-hechting gewijzigd zal worden.



Ik zal niet uitweiden over de prestaties, want ik heb de cijfers, blijkbaar niet erg pretentius overigens, die de fabriek meedeelt, niet kunnen controleren. Zowel de 1300 als de 1500 leken op het bergachtig circuit erg op hun gemak, maar wel zonder de punch die men sportief kan noemen. Lancia voorziet voor later een versie met een meer gespieerde motor van Fiat, uit de 124-reeks - misschien de twin-cam -, wat een indrukwekkende HF zou geven.

Ik heb evenmin de werking van de motor koud gekontroleerd (de motoren van Fiat zijn op dit gebied niet dikwijls schitterend). De soepelheid bij laag toerental van de 1300 met lange bak en de 1500 met korte bak lijkt erg overtuigend.

Bij het verlaten van de Delta maakte ik vanzelfsprekend het nodige voorbehoud: het gaat hier om een pre-serie. De wagen die vanaf begin maart volgend jaar in België geleverd zal worden, goed, zal die dezelfde kwaliteit hebben? Een vraag waarvan de nieuwe leiders van Lancia in België zich terdege bewust zijn. Vanaf 1 januari 1980 neemt Fiat België inderdaad de invoer en de verdeling van Lancia voor zijn rekening. Er wordt een volledig nieuwe commerciële politiek op het getouw gezet, wat tot uiting zou moeten komen in initiatieven op het gebied van promotie, verkoop, verdelers en dienst na verkoop.

De laatste jaren werden in ons land gemiddeld 600 tot 800 Lancia's verkocht per jaar. In 1978 vond de prachtige Gamma 2,4 liter slechts 107 liefhebbers - echt te weinig! Voor 1980 schijnt men te rekenen op een verkoop van 1800 exemplaren - zonder de Autobianchi's te tellen die eindelijk een onderdak hebben gevonden in hun zusterhuis. Met de Delta lijkt dat objectief helemaal niet denkbeeldig.

J.J. RENAUX



GDPR

Algemene Verordening Gegevensbescherming

Wellicht heeft u de voorbije maanden in de media gehoord over de nieuwe GDPR-wetgeving (General Data Protection Regulation ofte Algemene Verordening Gegevensbescherming), die in het leven werd geroepen om de privacy van EU-burgers te beschermen, en waaraan ook vzw's onderworpen zijn. Bij deze wenst het bestuur van de Lancia Club Belgio zijn leden te informeren dat het akte heeft genomen van deze verordening en de nodige maatregelen heeft genomen/zal nemen om hieraan te voldoen. Voor meer informatie kunt u terecht bij de leden van het bestuur of op de website van de Belgische Privacycommissie (www.privacycommission.be).

Règlement Général sur la Protection des Données

Sans doute, vous avez entendu parler dans les médias ces derniers mois de la nouvelle législation GDPR (General Data Protection Regulation ou bien Règlement Général sur la Protection des Données), qui a été mise à pied pour protéger la vie privée des citoyens de l'UE, et à laquelle les asbl sont aussi soumise. Par ceci, le comité souhaite informer ses membres d'avoir pris connaissance de ce règlement et d'avoir pris/de prendre les mesures nécessaires pour y satisfaire. Pour plus d'information, vous pouvez interpellier les membres du comité ou visiter le site internet de la Commission de la protection de la vie privée (www.privacycommission.be).

BESTUUR LANCIA CLUB BELGIO

Op een vorige bestuursvergadering van de Lancia Club Belgio 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@lancia-club-belgio.be)
- **Overige bestuursleden:** Jean-Pierre Vermer (info@epoca-ricambi.be), Fabian Delory (fabian.delory@gmail.com), Koen Keutgens (koen.keutgens@telenet.be)

COMITÉ LANCIA CLUB BELGIO

Lors d'une précédente réunion du comité du Lancia Club Belgio, le comité 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@lancia-club-belgio.be)
- **Autres membres du comité:** Jean-Pierre Vermer (info@epoca-ricambi.be), Fabian Delory (fabian.delory@gmail.com), Koen Keutgens (koen.keutgens@telenet.be)

OPROEP

Uiteraard zijn wij altijd op zoek naar materiaal om de volgende Informazione mee te vullen. Uw bijdragen over alles wat van ver of van dichtbij met (uw) Lancia(s) te maken heeft, zijn dus nog altijd welkom. Een restauratieverhaal? Iets leuks beleefd met uw Lancia? Voor wie zin heeft om ook eens een stukje te schrijven voor publicatie, één adres: informazione@lancia-club-belgio.be. Ook Lancia-gerelateerde zoekertjes zijn natuurlijk welkom.

APPEL

Nous sommes toujours à la recherche de matière pour remplir les prochains Informazione. Toute contribution sur des faits en rapport avec (votre) Lancia, est donc la bienvenue. Une histoire sur une restauration ou sur quelque chose que vous avez vécue avec votre Lancia? Pour tout membre qui désire écrire un article (sur-tout en français!), une seule adresse: informazione@lancia-club-belgio.be. Des petites-annonces en rapport avec Lancia sont évidemment aussi les bienvenues.

Te noteren in uw agenda:
A noter dans votre agenda:

06/05/2018

**VOORJAARS RALLY
RALLYE DE PRINTEMPS**

Meer nieuws volgt binnenkort.
Plus de nouvelles bientôt!



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:*

Hans Daemen, Eduard De Landtsheer, Bernard Geury, Kevin Kersemans, Jan Van Hoorick, Philippe Van Vlasselaer

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

**Busybee | Eduard De Landtsheer
www.busybee.be**

LANCIA CLUB BELGIO vzw/asbl

**Dr. Vandeperrestraat 74
2440 Geel**