



INFORMAZIONE

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

2 | 2018

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

IN DIT NUMMER - DANS CETTE ÉDITION:

Pajottenlandrally

**LCB meets Rotary
Club Profondeville**

**Cento Miglia
d'Olanda**

The Third Museum

**Appia - Lancia's
Family Jewel
Explained**

Etc.



Pajottenlandrally

06/05/2018



De ochtend is nog pril wanneer ik de immense groene carcover probeer meester te blijven waar een B12 van onder komt piepen. Voor het eerst in vele jaren gaat deze Aurelia nog eens echt op uitstap: een avontuur, want ik heb geen idee hoe de auto zich na de vele jaren quasi immobiliteit zal gedragen.

8 uur, De Living in Dilbeek

We sluiten aan bij goed gezelschap. Er zijn heel wat clubleden opgedaagd. Het mooie weer zal er zeker voor iets tussen zitten, maar vooral het Pajottenland met zijn glooiende en afwisselende landschap blijkt toch nog altijd een echte aantrekkingspool. Er zijn, te midden van al die keurig opgeblonken schatjes, verbazend veel Aurelia Berlina's op het appel: een B10, een B21 en twee B12-en. Een mooie verzameling

zowaar! De ontbijtkoeken en de koffie worden gesmaakt: velen onder ons zijn inderdaad al een tijdje onderweg geweest om tot bij de verzamelplaats te komen. De begroetingen in alle richtingen zijn hartelijk en opgewekt. De sfeer zit goed.

9 uur, we beginnen eraan!

Druppelsgewijs zet de karavaan zich in beweging. Sommigen rijden liever alleen, anderen vertrekken in kleine groepjes. Het





roadbook is perfect, we worden feilloos door de dag geloodst langs smalle wegen en onverwacht schitterende landschappen. Zelfs ik, die in de streek opgroeide en er de wegen soms meer dan nodig onveilig maakte, doe vandaag hier en daar nog een ontdekking. De schitterende zondagochtend draagt zijn steentje bij, ik geniet met volle teugen van deze nieuwe beleving achter het stuur van een Lancia die op enkele jaren na zo oud is als ikzelf. We beginnen stilaan te voelen hoe we het best met elkaar kunnen opschieten. Het rijden wordt meer en meer een geweldige ervaring.

Goudveerdegem, Sint-Kwintens-Lennik met zijn bronzen standbeeld van Prins, Gaasbeek, Elingen, Heikruis, Waterhanendries, Galmaarden... Het gaat vooruit. Van Galmaarden gaat het richting Vollezele, doorheen de velden via de Eggestraat en de Steenberg de Congoberg op. Ongeveer halverwege links staat als god-vergeten oprijzend uit het weiland De Ontvoering van Europa. Een prachtige achtergrond voor een souvenirfoto met de B12 als vedette, dus draai ik resoluut de weide op (zie foto linksboven). Er staat een oude Deutz-tractor, de bonkende dieselmotor in vrijloop draaiend naast een oude maar schijnbaar nog kwieke landbouwer, klein van gestalte.

Even aarzel ik. Wellicht ben ik een ongenode gast en wordt mijn intrusie niet geapprecieerd. Terwijl ik aanstalten maak om rechtsomkeer te maken, valt de zon op het gezicht van de man die me in zijn werkplunje pal aanstaart. In een flits verandert de hele situatie: de man die ik als landbouwer aanzag, is Koen Tinel, beeldhouwer, schepper van deze overweldigende uit de Griekse mythologie ontsnapte stier die met de ontvoerde maagd Europa op de rug door het zwerk scheert. Het is een blij weerzien. Koen, 84 intussen maar nog altijd even actief en begeistert, is een verre neef. Onze sporadische contacten zijn de laatste jaren zeldzamer geworden, maar daarom niet minder warm. Het wordt voor mij een half uurtje om nooit meer te vergeten.

We moeten verder, langs Drie Egypten en de Woestijn naar Onze-Lieve-Vrouw-Lombeek. Onder de wieken van de Hertboomolen, in de als brasserie uitgebate schuur van het molenhuis, wordt ons na het aperitief een op Italiaanse leest geschoeid culinair festijntje aangeboden. Dit zijn echt de Lancia Club en het Pajottenland op hun best.

De namiddagrit voert ons langzaam terug naar ons vertrekpunt. Via Pamel en zijn Ledeberg gaan we, met een extra passagier op de achterbank, langs Liedekerke, Rattendries en Schepenijsel naar de Bellemolen en verder naar Asbeek, Koudertaveerne, Sint-Ulriks-Kapelle om dan via een ommetje langs Sint-Anna-Pede met zijn kerkje uit Pieter Bruegels' schilderij in schoonheid te eindigen bij een stuk taart en koffie. La vita è bella...

Toon Van Hoorick

Editoriaal

2018 zit er op. Ook ons traditionele eindejaarsdiner is achter de rug. Dat vond dit jaar iets vroeger plaats dan gewoonlijk omdat het gekoppeld werd aan Interclassics Brussels. Het diner zelf, in de bovenste bol van het Atomium, was zeker de moeite, maar dat geldt ook voor de oldtimerbeurs in Brussels Expo, waar heel wat leden vooraf een kijkje gingen nemen. Interclassics groeit jaar na jaar en het doet ons plezier dat er ook deze keer weer verscheidene zeer mooie Lancia's te zien waren op de Heizel - zelfs op de themastand '60 jaar Expo 58', waar het originele exemplaar van de Aurelia B24 Spider stond te blinken dat in 1955 op het salon van Brussel werd gepresenteerd. Noteer trouwens 10 tot en met 13 januari 2019 in uw agenda, want dan vindt, net over de grens, Interclassics Maastricht plaats, met als hoofdthema 'La grandezza della Lancia'. Ondertussen leest u in deze *Informazione* onder andere verslagen van enkele van de activiteiten die de Lancia Club Belgio het afgelopen jaar heeft georganiseerd. Na de lentecocktail in Autoworld op 25 maart vond op 6 mei de Pajottenlandrally plaats. Toon Van Hoorick beschrijft hoe zijn Aurelia B12 voor die gelegenheid voor het eerst sinds lange tijd weer mocht buitenkomen. De jonge Valentin Delory vertelt dan weer over de najaarsrally die papa Fabian op 9 september organiseerde. Zelf trok ik begin juni naar het Nederlandse Drenthe, waar ter ere van de 45^{ste} verjaardag van de Lancia Club Nederland de driedaagse Cento Miglia d'Olanda plaatsvond. Zoals u zult kunnen lezen, liep dat voor ons niet helemaal van een leien dakje, maar in ieder geval werden we als Belgische delegatie hartelijk ontvangen door onze noorderburen. En over Nederlandse vrienden gesproken: Wim Oude Weernink (onder andere bekend van 'La Lancia') schudde weer een bijzonder boek uit zijn mouw, deze keer helemaal gewijd aan de Appia. Jasper Van Hoorick bewijst dan weer dat Lancisten - gelukkig - ook een bredere auto-interesse kunnen hebben: hij bezocht enkele algemene automobiele musea in Wenen en deelt die ervaring met ons in woord en beeld. Ten slotte krijgt u van ons na de Nederlandstalige versie uit de vorige *Informazione* (ter ere van de 30^{ste} verjaardag van de Delta Integrale) deze keer de originele Wegtest van de eerste Delta zoals die in 1979 verscheen in *Le Moniteur de l'Automobile*. Wie had trouwens toen durven denken dat die bijna 40 jaar later zou leiden tot de Delta Futurista, het eerbetoon van Automobili Amos? Maar voordat u uw spaarvarken stukslaat: er zullen slechts 20 exemplaren van worden gebouwd, voor een prijskaartje van 300.000 euro... donorauto (een Integrale 16V) niet inbegrepen. Veel leesplezier en tot in 2019!



Kevin

informazione@lancia-club-belgio.be

Rallye du Pajottenland

06/05/2018

Il est encore tôt dans la matinée. Je me bats avec l'immense couverture qui relève tout doucement une B12 verte. Pour la première fois depuis des années, cette Aurelia s'apprête à sortir pour une randonnée. Une aventure, puisque je n'ai aucune idée comment la voiture se comportera après une si longue période d'immobilité.



8 heures, De Living à Dilbeek

Nous rejoignons la bonne compagnie. Les membres du club sont présents en nombre. Sans doute le beau temps y est pour quelque chose, mais la région du Pajottenland avec ses paysages variés et vallonnés reste véritablement un pôle d'attraction. Parmi tous ces bijoux bien lustrés, il y a étonnamment beaucoup de berlines Aurelia à l'appel : une B10, une B21 et deux B12. Une belle collection pardi ! Le petit déjeuner et le café sont appréciés : beaucoup d'entre nous se sont levés de bonne heure pour arriver à temps au point de départ. Les accueils et les accolades sont joyeux et se croisent dans tous les sens. L'ambiance est chaleureuse.

9 heures, on y va !

La caravane se met doucement en marche. Les Lancias partent en solitaire ou en petits groupes. Le roadbook est parfait. Nous sommes guidés toute la journée le long des routes étroites et des paysages éblouissants. Même moi, qui a grandi dans la région et y « pilotais » avec enthousiasme, je me laisse aujourd'hui surprendre par des découvertes. La matinée baignant dans un soleil printanier, ce qui contribue au plaisir, j'absorbe la nouvelle expérience au volant d'une Lancia qui a presque mon âge. La conduite devient de plus en plus amusante.

Goudverdegem, Sint-Kwintens-Lennik avec son immense statue en bronze de Prins, Gaasbeek, Elingen, Heikruis, Waterhanendries, Galmaarden... Ça avance bien. De Galmaarden la route nous mène à Vollezele, à travers les champs via la Eggestraat et le Steenberg vers la montée du Congoberg. Là, à mi-chemin,

comme émergeant de la terre, se dresse L'enlèvement d'Europa (De ontvoering van Europa). Un décor magnifique pour une photo-souvenir avec la B12 en vedette. Je tourne résolument le volant pour m'engager dans le pré. Il y a un vieux tracteur Deutz, son moteur diesel au ralenti laissant entendre son bruit profond et rythmique. A côté, un fermier visiblement vieux et de stature plutôt petite nous observe.

J'hésite. Sans doute, notre intrusion n'est pas fortement appréciée. Je me prépare à faire demi-tour quand la lumière du soleil éclaire le visage rayé par le temps de l'homme qui nous regarde. D'un coup la situation prend une tournure absolument inattendue. L'homme que je pensais être un fermier, est Koen Tinel, sculpteur et créateur de ce taureau immense et accablant, qui porte une jeune vierge enlevée de sa terre natale sur son dos en acier corten. Le colosse vole à ras du sol comme s'il vient tout juste de s'évader de la mythologie Grecque engloutie par le temps. Koen, 84 ans mais toujours actif et plein d'inspiration, est un cousin lointain. Nos contacts sporadiques se sont faits rares les dernières années. Les retrouvailles ne sont néanmoins pas moins chaleureuses. On passe une petite demi-heure ensemble, un moment à ne pas oublier.

Le temps presse, il faut y aller. Passant par Drie Egypten et De Woestijn à Onze-Lieve-Vrouw-Lombeek. Là, sous les lames du moulin à vent De Hertboommolen, dans la grange du moulin reconverti en brasserie, nous attend le lunch. L'apéritif est suivi d'un petit festin culinaire à la touche italienne, un trait d'union parfait entre le Lancia Club et le Pajottenland.

L'après-midi nous ramène tout doucement vers notre point de départ. Par Pamel et son Ledeborg, on poursuit notre itinéraire,



maintenant avec une passagère supplémentaire sur la banquette arrière. Liedekerke, Rattendries, et puis Schepenijsel, le Bellemolen, Asbeek, Koudertaveerne, Sint-Ulriks-Kapelle. Un dernier petit crochet par Sint-Anna-Pede et son église déjà picturée par le célèbre Pieter Brueghel, nous fait finalement arriver jusqu'au morceau de tarte et la tasse de café. La vita è bella...

Toon Van Hoorick

An alles komt een eind: na zo'n 25 jaar penningmeesterschap en ledenadministratie heeft onze Jean Helsen beslist dat het stilaan tijd wordt om de fakkel door te geven. Uiteraard hebben wij alle begrip voor de beslissing die Jean genomen heeft, en wensen wij hem uitdrukkelijk te bedanken voor zijn inzet tijdens de voorbije kwarteeuw! Zijn taak als penningmeester zal worden overgenomen door Jean-Pierre Vermer, bijgestaan door onze voorzitter Jan Van Hoorick voor het gedeelte ledenadministratie.

Het LCB-bestuur

Dans la vie, rien n'est éternel: après quelques 25 ans comme trésorier, notre Jean Helsen a décidé qu'il devenait temps de passer le flambeau. Évidemment, nous respectons tous la décision prise par Jean, et nous tenons à le remercier explicitement pour son travail lors de ce quart de siècle! Sa tâche de trésorier sera reprise par Jean-Pierre Vermer, aidé par notre président Jan Van Hoorick pour la partie administration des membres.

Le comité LCB

Editorial

L'année 2018 a touché sa fin, et notre traditionnel dîner de fin d'année est aussi derrière nous. En effet, cette année-ci, nous l'avons organisé un peu plus tôt que d'habitude pour le coupler à Interclassics Brussels. Le dîner même, dans la boule supérieure de l'Atomium, valait certainement la peine d'être vécu, et il en va de même pour la bourse d'ancêtres à Brussels Expo, que beaucoup de membres sont allés visiter d'abord. Interclassics Brussels grandit chaque année et ça nous fait plaisir qu'une fois de plus, il y ait eu pas mal de très belles Lancia à voir au Heysel, notamment sur le stand principal avec comme thème 'les 60 ans de l'Expo 58', où on pouvait admirer l'exemplaire original de l'Aurelia B24 Spider qui était présenté en 1955 au salon de Bruxelles. Notez d'ailleurs les dates du 10 au 13 janvier 2019 dans votre agenda, car c'est alors que se tiendra juste au-delà de la frontière Interclassics Maastricht, avec comme thème principal 'La grandezza della Lancia'. Entretemps vous pourrez lire dans cette *Informazione* entre autres les comptes rendus de quelques-unes des activités que le Lancia Club Belgio a organisé en 2018. Après le drink de printemps à Autoworld le 25 mars, nous avons eu le Pajottenlandrally le 6 mai. Toon Van Hoorick décrit comment son Aurelia B12 a pu ressortir pour la première fois depuis longtemps à cette occasion. Et le jeune Valentin Delory nous raconte le rallye d'automne que son papa Fabian a organisé le 9 septembre. Personnellement, je suis allé en juin à Drenthe, aux Pays-Bas, où le Lancia Club Nederland organisait pour son 45^{ème} anniversaire le Cento Miglia d'Olanda de trois jours. Comme vous le lirez, tout ne s'est pas déroulé sans problèmes pour nous, mais en tout cas nous avons été chaleureusement accueillis par nos voisins du nord. Et puisque nous parlons de nos amis hollandais, Wim Oude Weernink (connu entre autres pour son ouvrage 'La Lancia') a écrit à nouveau un livre spécial, cette fois-ci complètement dédié à l'Appia. Jasper Van Hoorick de son côté prouve que les Lancistes peuvent – heureusement – avoir un intérêt étendu pour l'automobile: il a visité quelques musées automobiles à Vienne et partage cette expérience avec nous. Et pour terminer on vous offre cette fois-ci, après la version néerlandophone dans l'*Informazione* précédent (pour le 30^{ème} anniversaire de la Delta Integrale), l'essai d'origine de la première Delta tel que publié dans *Le Moniteur Automobile* en 1979. Qui aurait d'ailleurs pensé à cette époque que presque 40 ans plus tard, cette voiture allait donner naissance à la Delta Futurista, l'hommage rendu par Automobili Amos ? Mais avant de casser votre tirelire, sachez qu'il n'y aura que 20 exemplaires, pour un prix de 300.000 euros... voiture de base (une Integrale 16V) non incluse. Bonne lecture !



Kevin

informazione@lancia-club-belgio.be

LCB meets Rotary Club Profo

09/09/2018

Depuis des semaines, comme chaque année, papa et moi parcourons les routes de notre belle région Namuroise pour préparer le traditionnel Rallye du Rotary. Cette fois-ci, quelle fierté: nous accueillons le Lancia Club Belgio. Cela fait des années que j'espère voir des Lancia(s) au Rallye annuel du Rotary organisé par Papa... mais à part les siennes, je n'en vois rarement d'autres. Alors quand il m'a annoncé que le Lancia Club Belgio nous rejoignait, quelle excitation!!!

Au diable les travaux, déviations de dernières minutes (toujours bien annoncées, hum !) nous obligeant à corriger le roadbook 10 fois...il fallait que ce soit bien ! Alors, même si cela prend du temps, même si j'ai parfois plus envie de vaquer à mes occupations d'ado (ado = mot rajouté par papa quand il a lu mon texte 📱📧📞) que de parcourir les routes de notre vallée mosane, je voulais aider papa afin que le Club se souvienne et soit content de sa venue.

Le jour J est arrivé ! Levé à 6h15 (papa, Robin et moi, nos deux plus jeunes frères nous rejoignant un peu plus tard avec maman), il nous fallait préparer le parking, accrocher les flèches de direction, les drapeaux et banderoles aux couleurs de ma marque préférée, etc. Pendant ce temps, papa préparait et organisait la sono et la salle, donnait ses instructions pour la remise des roadbooks et des plaques. Eduard (De Landtsheer), comme à son habitude, nous a confectionné une plaque magnifique, je la garderai dans ma collection avec toutes les plaques des Rallyes du Lancia Club Belgio auxquels nous avons participé.

Les premières Lancias arrivaient dès 8h30. Il ne fallait pas trainer ! Le dernier arrivant (last but not least) fut notre Président, Jan Van Hoorick...un peu tardif mais fièrement attendu au volant de sa magnifique Lancia Aurélia B24 Convertible. Le Rallye démarre donc un peu en retard mais fier de compter 14 Lancia(s) (du LCB) en plus des 48 voitures toutes marques inscrites via le Rotary. Le matin, coup double ! Philippe (Van Vlaselaer) arrive seul et demande donc un co-pilote. Quelle joie de me prendre pour Tiziano Siviero copiloteant Miki Biasion au volant de sa Lancia Delta Evo aux couleurs Martini (tiens !!! une boisson que papa aime bien aussi 📱📧📞). Et le hasard fait que... le Rallye passe juste à côté du match de football de l'équipe de Robin (mon frère aîné)... qui du coup se fait déposer en INTEGRALE devant ses amis « médusés ».

Trois rivières

La boucle du matin, après être passée le long de quelques magnifiques demeures (châteaux et fermes) sélectionnées par papa, se termine par la visite de la magnifique propriété de Pierrot Dapsens d'Yvoir... à Yvoir. Je me souviens, quand papa envisageait de traverser le Bocq (rivière traversant la propriété de Pierrot), il se demandait si ce dernier allait accepter. Pourtant, il n'hésita pas bien longtemps. Tout juste a-t-il voulu avertir son frère et sa sœur, habitant eux-aussi sur le domaine, qu'une soixantaine de voiture feraient vrombir leurs moteurs à l'intérieur de leur propriété. Redoutant le mauvais temps, papa s'est entêté à prévoir un roadbook « bis » pour la traversée de la propriété se réservant ainsi la possibilité d'annuler cette partie en dernière minute. Heureusement pour tous, le beau temps étant de la partie, l'entièreté du parcours pu être maintenu.

Après un repas de midi préparé par les membres du Rotary avec la visite brève d'Andrew MacLagan au volant de sa magnifique Augusta, le moment était venu pour la boucle de l'après-midi. Si le matin, nous avions aperçu la Meuse à plusieurs reprises, l'après-midi « roulait » plutôt du côté de la Sambre. Le roadbook un peu plus court nous faisait traverser quelques champs et hameaux. De retour à la case départ. Pendant que les équipages arrivent l'un après l'autre, papa s'occupe studieusement à corriger le questionnaire remis avec le Roadbook. Une fois la dernière voiture partie, je prends mon courage à deux mains et aide les membres du Rotary à ranger et nettoyer la salle et le parking. De retour à la maison vers 20 heures...un longue (mais belle) journée se termine. Fatigué mais heureux du déroulement. Vivement la prochaine rencontre avec nos (vos) magnifiques Lancia(s)...dont je reste le plus grand FAN.

Valentin DELORY





Al enkele weken doorkruisen papa en ik net als ieder jaar onze mooie streek rond Namen om de traditionele rally van de Rotary Club van Profondeville voor te bereiden. Maar deze keer is extra speciaal: we verwelkomen de Lancia Club Belgio. Al jaren hoop ik Lancia's te zien op de jaarlijkse rally van de Rotary Club die papa organiseert... maar naast die van hem zie ik er maar zelden een andere. Ik was dan ook erg enthousiast toen hij me vertelde dat de LCB zich bij ons zou voegen.



Dus ook al moeten we het roadbook tien keer aanpassen door plotse wegwerkzaamheden en last minute omleidingen (die natuurlijk altijd zeer goed aangekondigd worden...), het moest goed zijn deze keer. Natuurlijk kruipt er veel tijd in en heb ik soms meer zin om mij bezig te houden met adolescentenzaken dan doorheen de Maasvallei te rijden, maar toch wilde ik papa helpen om er een aangename herinnering van te maken voor de LCB-leden.

En dan is het eindelijk zover. Nadat we om kwart over zes zijn opgestaan (papa, Robin en ik – onze twee jongere broertjes vervoe-gen ons wat later met mama), moeten we de parking gereedmaken, pijlen ophangen, enzovoort. Ondertussen maakte papa het geluid en de zaal klaar en gaf hij instructies voor het uitdelen van het roadbook en de rallyplaten. Eduard (De Landtsheer) had zoals gewoonlijk voor schitterende rally-platen gezorgd. Ik zal de onze dan ook zeker bijhouden in mijn collectie van alle rallyplaten van de Lancia Club Belgio waaraan we al hebben deelgenomen.

De eerste Lancia's arriveerden vanaf half negen. Last but not least was onze voorzitter Jan... een beetje laat, maar wel met zijn magnifieke Aurelia B24 Convertibile. De rally vertrok dus wat later, maar wel met 14 LCB-Lancia's boven op de 48 ingeschreven auto's van allerlei merken die waren ingeschreven via de Rotary Club. En dan had ik even geluk: Philippe Van Vlasselaer kwam alleen aan en zocht dus nog een copiloot. Met veel plezier beeldde ik me in dat ik Tiziano Siviero was, copiloot van Miki Biaison aan het stuur van zijn Delta Evo in Martini-kleuren (tiens, dat drankje vindt papa ook wel lekker...). En het toeval wou dat de rally net voorbij een voetbalveld reed waar de ploeg van mijn oudste broer Robin op dat moment een wedstrijd speelde. Zijn vrienden waren dan ook onder de indruk toen hij even in de Integrale mocht gaan zitten.

De voormiddagrit eindigde na een rit voorbij enkele prachtige kastelen en boederijen met een bezoek aan het schitterende domein van Pierrot Dapsens d'Yvoir... in Yvoir. Ik herinnerde me nog dat papa, toen hij het idee kreeg om de Bocq over te steken (de rivier die over het domein van Pierrot loopt), zich afvroeg of die laatste dat wel oké zou vinden. Nochtans heeft hij niet lang ge-aarzeld. Hij moest alleen zijn broer en zijn zus, die op hetzelfde domein wonen, even waarschuwen dat een zestigtal auto's met ronkende motor voorbij hun huis zouden rijden. Voor het geval het slecht weer zou zijn, had papa een plan B voorzien voor het ritje over het domein, met de mogelijkheid om dat deel op het laatste moment te annuleren. Gelukkig voor iedereen was het mooie weer van de partij, dus kon het oorspronkelijke traject behouden blijven.

Na een middagmaal waar de leden van de Rotary Club voor hadden gezorgd, en een kort bezoekje van Andrew MacLagan aan het stuur van zijn schitterende Augusta, ging het namiddagdeelte van de rit van start. Terwijl we in de voormiddag verschillende keren de Maas te zien hadden gekregen, kwamen we nu meer in de buurt van de Samber. Het iets kortere roadbook leidde ons nu doorheen velden en weien, om uiteindelijk weer op de startplaats aan te komen. Terwijl de teams één na één toekwamen, hield papa zich geconcentreerd bezig met het corrigeren van de vragenlijst die bij het roadbook hoorde.

Nadat de laatste auto is vertrokken, raap ik al mijn moed bijeen en help ik de leden van de Rotary Club om de zaal en de parking op te ruimen en schoon te maken. Tegen dat we weer thuis waren, was het acht uur 's avonds... het einde van een lange (maar mooie) dag. Moe maar gelukkig kijk ik al uit naar de volgende bijeenkomst met al die schitterende Lancia's... waarvan ik nog altijd de GROOTSTE fan ben.

Valentin DELORY

Cento Miglia d'Olanda – Lanci

1973-2018: BUON COMPLEANNO!



Terwijl er pas in 1978 sprake was van de Lancia Club Belgio (en de officiële oprichting zelfs maar dateert van 18 januari 1982), waren onze Noorderburen er iets vroeger bij: de Lancia Club Nederland werd namelijk al in 1973 opgericht en vierde in 2018 dus haar 45^{ste} verjaardag. Dat gebeurde begin juni met de Cento Miglia d'Olanda, een driedaags evenement waar wij aan deelnamen. Al liep voor ons niet alles zoals gepland...

De Cento Miglia d'Olanda wordt om de vijf jaar georganiseerd en telkens worden voor de gelegenheid ook leden van andere Europese Lancia-clubben uitgenodigd. Dat wilde ik wel eens meemaken en aangezien het programma er erg interessant uitzag en alles plaatsvond in Drenthe, een van de mooiste streken van Nederland, kreeg ik mijn liefballige wederhelft nog eens zo ver om mee te gaan als copilote. En dus schreven we ons, als enige LCB-leden, in voor het hele evenement. Aangezien Exloo, waar het hotel zich bevond, wel een eindje rijden is van Antwerpen, kozen we voor mijn Beta HPE, met zijn ruime koffer en zijn comfort een ideale reisauto, zeker de 2.0 i.e. zoals mijn zwarte exemplaar uit '82. De motor was het jaar voordien volledig gereviseerd, met fonkelnieuwe zuigers en al, en was ondertussen voldoende ingereden, dus wat kon er misgaan?

En zo stortten we ons op vrijdagmiddag 1 juni met een netjes gewassen HPE het verkeer in, dat veel drukker was dan normaal aangezien het al de hele dag pijpenstelen aan het regenen was. Het zag er dus sowieso al niet uit dat we bij de eersten zouden arriveren... en toen voelde ik plots in de bocht van de oprit van de E19 richting Breda het gaspedaal tegen de grond vallen. Daar stonden we dan, welgeteld anderhalve kilometer van ons huis. De diagnose was vlug gesteld: gaskabel afgebroken aan de kant van de inlaat. Gelaten lieten we de auto naar huis slepen... met een omweg van zo'n tien kilometer aangezien we natuurlijk niet achteruit de oprit van de snelweg af

konden. Mijn Integrale had ik net die week weggebracht voor onderhoud en mijn Beta Spider stond nog met zijn voorwielen in de lucht na het plaatsen van een nieuwe hoofdrem pomp – bovendien was die gezien het slechte weer toch geen bijster interessant alternatief.

Reddende Ypsilon

Wij dan maar noodgedwongen de Ypsilon van vrouwlief van stal gehaald. Opvallen zouden we daarmee gelukkig niet doen, want bij de Lancia Club Nederland zijn alle modellen van ons geliefde merk welkom, oud of recent. Na een lange rit – onderweg kwamen we ook nog vast te staan op de snelweg omdat er zwaar ongeval was gebeurd – in de gietende regen kwamen we uiteindelijk op onze bestemming aan, waar we nog net konden aanschuiven voor het diner, terwijl de rest van de deelnemers al aan hun dessert bezig waren. We lieten het maar niet aan ons hart komen en na een verkwikkende nachtrust en ontbijt waren we klaar voor onze allereerste rondrit ooit met onze Ypsilon 1.4 16V Platino.

Alles bij elkaar waren 71 teams ingeschreven – de Lancia Club Nederland is met zo'n 600 leden dan ook een stuk groter dan de LCB. De deelnemers kwamen vooral uit Nederland natuurlijk, maar er waren ook verschillende Zwitsers, Britten en Duitsers. Wij waren wel de enige Belgische vertegenwoordigers, als we tenminste de naar Nieuw-Zeeland uitgeweken Willem en Astrid Leroy buiten beschouwing laten. Na het ontbijt gingen we van start voor de

eerste etappe. Het was niet meer aan het regenen zoals de dag voordien, maar er hing een trieste mist die jammer genoeg de hele dag leek te blijven hangen – de belachelijk droge en veel te warme zomer van 2018 zou pas enkele weken later beginnen. Het roadbook met bolletje-pijl bleek erg duidelijk en bracht ons tot bij de eerste tussenstop, een biologische boerderij waar we in groepjes rondgeleid werden en tussendoor elkaars Lancia's konden bewonderen (van Augusta's over Delta's tot Ypsilons – nee, een Zeta was er niet bij...) en becommentariëren. De middaglunch vond plaats op een statig domein en de namiddagrit bracht ons tot bij het treilmuseum STAR in Stadskanaal. Met zo'n 180 kilometer meer op de teller kwamen we 's avonds weer bij het hotel aan.

Op zondag zag het weer er veel beter uit en stond er nog ongeveer 110 kilometer op het programma, met een stop in het museumdorp Orvelte (een soort Bokrijk). Daarna ging het richting Emmer Compascuum, naar Martin Willems, waar we de indrukwekkende voorraad auto's (Fiats, Lancia's, Abarths en meer) en onderdelen konden ontdekken en konden genieten van een uitgebreid Italiaans buffet. Hier konden ook mensen aansluiten die niet hadden deelgenomen aan het weekend. Er was immers nog een 'afterparty' voorzien, maar aangezien wij nog een lange terugrit voor de boeg hadden, zat het er voor ons op, na een geslaagd en perfect georganiseerd weekend. Een dikke pluim dan ook voor onze Nederlandse vrienden!

Kevin Kersemans

a Club Nederland



Alors qu'en 1978 on ne parlait pas encore du Lancia Club Belgio (dont la création officielle ne date que du 18 janvier 1982), nos voisins du nord avaient été un peu plus rapides: le Lancia Club Nederland fut en effet déjà créé en 1973 et fêtait donc en 2018 son 45^{ième} anniversaire. Cela fût célébré début juin avec le Cento Miglia d'Olanda, un événement de trois jours auquel nous avons participé. Mais pour nous, tout n'allait pas se passer comme prévu...

Le Cento Miglia d'Olanda est organisé tous les cinq ans et chaque fois, les membres des autres club Lancia d'Europe sont invités à y participer. J'avais donc bien envie de vivre l'expérience, et vu que le programme avait l'air très intéressant et que tout se passait dans la province de Drenthe, une des plus belles régions des Pays-Bas, j'ai pu persuader ma femme de m'accompagner comme copilote. Nous nous sommes donc inscrits, comme seuls membres LCB, pour tout l'événement. Et comme Exloo, où se trouvait l'hôtel, était assez loin de notre maison à Anvers, nous avons choisi ma Beta HPE, son grand coffre, son confort, soit une voiture idéale pour voyager, surtout dans sa version 2.0 i.e. comme mon exemplaire noir de '82. Le moteur avait été complètement refait l'année passée, avec notamment des pistons flambants neufs, et comme depuis elle avait suffisamment et bien roulé, il ne pouvait certainement rien nous arriver.

Nous nous sommes jetés le vendredi 1^{er} juin après-midi avec notre HPE fraîchement lavée dans le trafic, qui était plus dense que d'habitude, vu qu'il avait plu sans cesse toute la journée. Il nous semblait donc déjà que nous n'arriverions pas les premiers... Et de plus, peu de temps après notre départ, avant même d'avoir rejoint l'autoroute vers Breda, je sentis tout à coup la pédale d'accélérateur aller au plancher. C'était donc déjà la panne, à exactement un kilomètre et demie de chez nous. Le diagnostic fut vite fait: câble d'accélérateur cassé côté moteur. Résigné mais pas encore vaincu, il fallut faire remorquer la HPE jusque chez nous, et nous

trouver une autre monture. Mon Intégrale? Non, je l'avais déposée cette semaine-là pour un entretien. Ma Beta Spider alors? Non plus, elle avait encore ses roues avant en l'air après le montage d'un nouveau maître-cylindre de freins, et en plus, vu le mauvais temps, ce n'était pas une option très intéressante.

Sauvés par l'Ypsilon

Nous étions donc forcés de prendre l'Ypsilon de ma femme. Heureusement ceci ne posait pas vraiment un problème, car dans le Lancia Club Nederland, tous les modèles de notre marque préférée sont les bienvenus, qu'ils soient classiques ou récents. Après un long voyage – en route, nous avons encore été bloqués suite à un accident grave sur l'autoroute – sous une pluie battante, nous sommes finalement arrivés à destination, juste à temps pour pouvoir encore profiter du dîner, pendant que le reste des participants était déjà au dessert. Ce n'était pas ce dernier retard qui allait nous démotiver, et après une nuit revigorante et un bon petit-déjeuner, nous étions prêts pour notre tout premier rallye en Ypsilon 1.4 16V Platino.

Au total, 71 équipages étaient inscrits à cette édition des Cento Miglia d'Olanda, un nombre important vu que le Lancia Club Nederland est, avec environ 600 membres, beaucoup plus grand que le LCB. Outre les participants venant des Pays-Bas, il y avait également plusieurs Suisses, Anglais et Allemands. Nous, nous étions les seuls représentants belges, si on ne tient pas compte de Willem et Astrid Leroy, des ex-membres LCB qui ont émigrés en Nouvelle-Zélande. Après le petit-déjeuner ce fut le départ

pour la première étape. Heureusement, il ne pleuvait plus comme la veille, mais il y avait un triste brouillard qui allait malheureusement se maintenir le reste de la journée. L'été ridiculement sec et beaucoup trop chaud de 2018 ne commencera en effet que quelques semaines plus tard. Le roadbook en boule-flèche se montra très clair et nous amena jusqu'au premier arrêt, une ferme biologique où étaient organisées des visites guidées en petits groupes, le temps pour les autres d'admirer et de commenter les Lancia des uns et des autres (de l'Augusta jusqu'à la Delta et l'Ypsilon, mais non, pas de Zeta...). Le lunch eut ensuite lieu dans un domaine majestueux et le parcours de l'après-midi nous conduisit jusqu'au musée ferroviaire STAR à Stadskanaal. Avec quelques 180 kilomètres de plus au compteur, on s'en retourna à l'hôtel le soir.

Le dimanche, le ciel avait une bien plus belle allure et il y avait encore un petit 110 kilomètres au programme, avec un arrêt dans le village musée Orvelte (une sorte de Bokrijk). Ensuite on prit la direction d'Emmer Compascuum, chez Martin Willems, où on put découvrir l'immense stock de voitures (Fiat, Lancia, Abarth et autres) et de pièces, avant de profiter d'un plantureux buffet italien qui était aussi ouvert à des personnes qui n'avaient pas participé au weekend. Pour terminer, il y avait une 'afterparty' prévue, mais comme nous avions encore un long voyage de retour devant nous, c'en était fini pour nous, après un weekend abouti et parfaitement organisé. Nos compliments pour ça à nos amis Hollandais!

Kevin Kersemans

The Third Museum

AUTOMUSEA IN WENEN

Naast het decor van The Third Man, de bekende film noir uit 1949, is Wenen dit jaar ook wereldwijd verkozen tot de meest aangename stad om in te leven. Dit komt niet alleen door de properheid of het goed geregelde openbaar vervoer, maar is ongetwijfeld ook te danken aan het geweldige cultureel patrimonium. Zo staat de stad vol met musea over kunst uit alle periodes van de geschiedenis. Je kan er bijvoorbeeld de grootste collectie schilderijen ter wereld van Pieter Bruegel de Oude bewonderen. Daarnaast wordt de stad ook gekenmerkt door een prachtige harmonieuze barokke architectuur. Maar naast deze culturele hoogstandjes heeft Wenen ook enkele hoogstandjes uit de automobielgeschiedenis te bieden, al dien je hier wel wat verder voor te zoeken.

MUSÉES AUTOMOBILES À VIENNE

En plus de figurer comme décor pour The Third Man, le fameux film noir de 1949, Vienne a aussi été élue cette année-ci comme la ville la plus agréable à vivre dans le monde. Pas seulement grâce à la propreté ou les transports publics bien réglés, mais sans doute aussi grâce à son extraordinaire patrimoine culturel. Ainsi, il y a partout dans la ville des musées d'art de chaque période de l'histoire. Par exemple, on peut y admirer la plus grande collection de peintures au monde de Pieter Breughel le Vieux. En outre, la ville est aussi caractérisée par une splendide architecture baroque. Mais en plus de ces chefs d'œuvres culturels, Vienne possède aussi quelques chefs d'œuvres de l'histoire automobile, même si c'est un peu plus confidentiel.

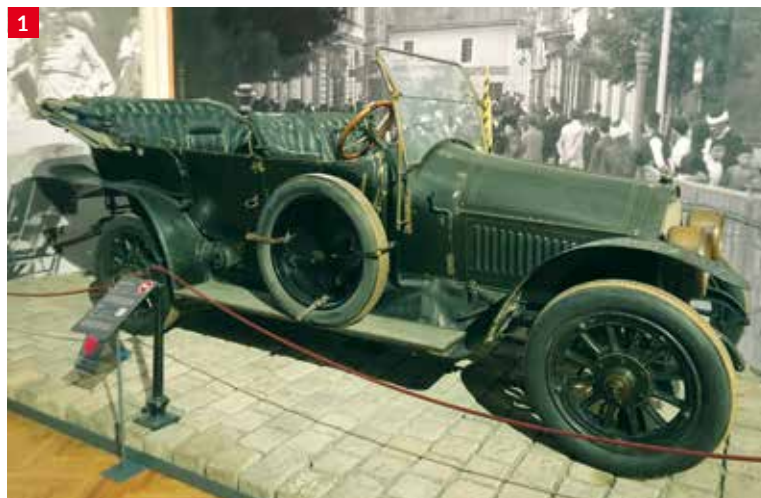
Indien je zou overwegen om bij een volgende vakantie een bezoek te brengen aan het prachtige Wenen, zijn er voldoende alternatieven voor de traditionele kunst en cultuur.

Si vous envisagez de visiter, lors de prochaines vacances, la très belle ville de Vienne, il y a suffisamment d'alternatives à l'art et la culture traditionnelle.

Heeresgeschichtliches Museum

Indien oorlog je ding is, kan je bijvoorbeeld een bezoek brengen aan het Heeresgeschichtliches Museum, net buiten de Weense binnenring. Dit museum is volledig gewijd aan de oorlogen in Oostenrijk van de 16^{de} eeuw tot nu. Het is niet alleen interessant vanwege de grote aandacht voor de Eerste Wereldoorlog, maar ook door het feit dat dit allemaal wordt voorgesteld vanuit het Oostenrijkse standpunt. Je krijgt namelijk een inkijk in het materiaal en de propaganda van de Axis, en die verschilt toch grondig van wat wij op school hebben geleerd. Wat echter het interessantste deel van het museum is, is de hal gewijd aan de aanslag op kroonprins Franz Ferdinand, die de rechtstreekse aanleiding was voor het uitbreken van de oorlog. Hier kan je namelijk de **Gräf & Stift** bewonderen in een ongelooflijke staat van bewaring (foto 1). Zo staat het voertuig nog steeds op zijn originele banden, en zijn zelfs de kogelgaten van de aanslag nog zichtbaar. Hiernaast kan je ook de route van het voertuig volgen en de bebloede kleren van Franz Ferdinand en zijn vrouw aanschouwen. www.hgm.at

Si la guerre vous intéresse, vous pouvez par exemple visiter le Heeresgeschichtliches Museum, situé juste à l'extérieur du périphérique viennois. Ce musée est complètement voué aux guerres autrichiennes du 16^{ième} siècle jusqu'à aujourd'hui. Il est non seulement intéressant pour l'attention portée à la Première Guerre Mondiale, mais également pour la présentation qui est faite d'un point de vue autrichien. Il y a en effet une vision du matériel et de la propagande de l'Axis, qui diffère assez bien de ce qu'on a



étudié à l'école. La partie la plus intéressante du musée est celle vouée à l'attentat sur le prince héritier Franz Ferdinand, qui a mené tout droit à la guerre. Ici, on peut en effet admirer la **Gräf & Stift** dans un état de conservation incroyable (photo 1). Le véhicule

a ainsi toujours ses pneus d'origine, et même les impacts de balles de l'attentat sont encore visibles. On peut également suivre la route du véhicule et voir les vêtements ensanglantés de Franz Ferdinand et de sa femme. www.hgm.at

Technisches Museum

En tweede museum dat zeker de moeite waard is, is het Technisches Museum, in de buurt van het bekende Schönbrunn-paleis. Dit museum belicht verschillende thema's uit de geschiedenis van de technologie. Zo is in de afdeling gewijd aan de mobiliteit een groot aandeel gereserveerd voor de automobiel en de motorfiets. Een van de oudste auto's met verbrandingsmotor, de **Siegfried Marcus**-mobiel, zou dateren van 1888/1889 (foto 2). Naast enkele andere voertuigen van rond de eeuwwisseling is er ook een gedeelte gewijd aan de zoektocht naar alternatieve aandrijflijnen, zowel bij motorfietsen als bij de automobiel.

Aan de ene kant wordt gekeken naar de meer recente visie hierop, in de vorm van de eerste **Toyota Prius** hybride, een elektrische **Renault Zoé** en een **Mercedes A-Klasse** met brandstofcel (foto 3). Anderzijds is er aandacht voor de visie aan het begin van de vorige eeuw. Zo staat er een **Gardner-Serpollet**-stoomwagen uit 1898, een elektrisch voertuig van **Egger-Lohner** uit 1910 en een **Austro-Daimler**-prototype van de hand van Ferdinand Porsche uit 1925 waarbij een zescilinderbrandstofmotor als aggregaat stroom levert voor de aandrijving van de cardanas via een elektromotor. Verder staat hier, naast enkele voorbeelden van auto's van het volk (i.e. **Ford model T**, **Volkswagen Kever**, ...) als absoluut pronkstuk een **Mercedes-Benz W196** Stromlinien Formule 1 uit de jaren '50. (foto 4) Voor de liefhebbers zijn er in het museum ook enkele stoomtreinen en de persoonlijke reiswagon van keizerin 'Sissi'. www.technischesmuseum.at

Un deuxième musée qui vaut certainement la peine est le Technisches Museum, tout près du fameux palais Schönbrunn. Ce musée traite différents thèmes de l'histoire de la technologie. Ainsi, dans la partie mobilité, une grande partie est réservée à l'automobile et la moto. Une des plus anciennes voitures à moteur thermique, la **Siegfried Marcus**-mobile, daterait de 1888/1889 (photo 2). En plus de quelques autres véhicules du début du siècle, il y a aussi une partie sur la recherche des entraînements alternatifs, pour motos et automobiles.

D'un côté, il y a la vision plus récente sur le sujet, avec une première **Toyota Prius** hybride, une **Renault Zoé** électrique et une **Mercedes Classe A** à pile à combustible (photo 3). De l'autre côté, il y a la vision du début du siècle passé. Ainsi, il y a une voiture à vapeur **Gardner-Serpollet** du 1898, un véhicule électrique **Egger-Lohner** de 1910 et un prototype **Austro-Daimler** par Ferdinand Porsche de 1925 dans laquelle un six cylindres essence produit du courant pour l'entraînement du cardan via un moteur électrique. Plus loin, en plus de quelques exemples de voitures populaires (i.e. **Ford Model T**, **Volkswagen Coccinelle**, ...), il y a comme pièce principale une **Mercedes-Benz W196** Stromlinien Formule 1 des années '50 (photo 4). Pour les amateurs, le musée abrite aussi quelques trains à vapeur et le wagon personnel de l'Impératrice 'Sissi'. www.technischesmuseum.at

Vervolg op pagina 12 / Suite à la page 12



The Third Museum

Vervolg van pagina 11 / Suite de la page 11

Siegfried Markus Automobil-Museum

Voor andere autogerelateerde musea dien je de stad te verlaten. Na een treinrit van 45 minuten met de regionale S-Bahn vanuit het Hauptbahnhof kan je het dichtstbijzijnde museum vinden in Stockerau, een voorstad van Wenen. Hier bevindt zich het Siegfried Markus Automobil-Museum. Dit is een bescheiden museum, met een tiental wagens en een grote collectie **Puch**-motorfietsen (foto 5). Na het betalen van 5 euro kan je hier enkele interessante voertuigen ontdekken. Een voorbeeld hiervan is een door **Steyr-Puch** in licentie gebouwde Fiat 500 (foto 6) en een **Steyr 50 "baby"**, die gezien kan worden als een Oostenrijkse auto voor het gewone volk in de jaren '30 (foto 7). Het meest bijzondere voertuig uit deze collectie is echter de **Gräf & Stift** C12 uit 1937/38 die speciaal gebouwd was voor Bundeskanzler Schuschnigg (foto 8). Op dat moment beschikte de Oostenrijkse automobiellindustrie immers niet meer over een prestigieus voertuig, waardoor een Mercedes zich als dienstwagen opdrong. Omdat deze bondskanselier niet akkoord was met de Oostenrijkse Anschluss bij het Duitse Rijk, en hij niet in Hitler zijn kaarten wilde spelen door een Mercedes als dienstwagen te gebruiken, vroeg hij aan de gebroeders Gräf om een typisch Oostenrijks staatsvoertuig voor hem te bouwen. Gezien de beperkte ontwikkelingstijd werd besloten om onderdelen van andere voertuigen te gebruiken. Zo wordt dit voertuig aangedreven door een Lincoln V12 en staat deze op het onderstel van een Gräf & Stift SP8. Helaas raakte het voertuig niet klaar voor de bondskanselier moest aftreden, waardoor het nooit dienst gedaan heeft als staatsvoertuig. Hierna is de auto als directiewagen voor de firma Gräf & Stift gebruikt, waardoor het de Tweede Wereldoorlog overleefde. www.siegfried-marcus.at

Pour d'autre musées, il faut sortir de la ville. Après un voyage en train de 45 minutes en S-Bahn régional à partir du Hauptbahnhof, on trouvera le musée le plus proche à Stockerau, une banlieue de Vienne. Il s'agit du Siegfried Markus Automobil-Museum, un musée modeste, avec une dizaine de voitures et une grande collection de motos **Puch** (photo 5). Après avoir payé 5 euros, on peut y découvrir quelques véhicules intéressants, comme par exemple une Fiat 500 construite sous licence par **Steyr-Puch** (photo 6) et une Steyr 50 «baby», qui peut être considérée comme LA voiture populaire dans les années '30 (photo 7). Le véhicule le plus spécial de cette collection, est cependant la **Gräf & Stift** C12 de 1937/38 construite spécialement pour le Bundeskanzler Schuschnigg (photo 8). A cette époque, l'industrie automobile autrichienne ne disposait plus de véhicules prestigieux, ce qui rendait nécessaire l'usage d'une Mercedes comme voiture de service. Mais ce chancelier n'était pas d'accord avec le Anschluss de l'Autriche à l'Empire allemand et de ce fait, il ne voulait pas jouer dans les cartes de Hitler en utilisant une Mercedes comme voiture de service. Dès lors, il demanda aux frères Gräf de construire un véhicule d'Etat typiquement autrichien pour lui. Vu le temps de développement limité, il fut décidé d'utiliser des pièces d'autres véhicules. Ainsi, ce véhicule est entraîné par un V12 Lincoln et repose sur le châssis d'une Gräf & Stift SP8. Malheureusement, la voiture n'a pas été terminée avant que le chancelier ne doive démissionner, et elle n'a jamais servi comme voiture d'Etat. Ensuite, elle a été utilisée comme voiture de direction par la firme Gräf & Stift, ce qui lui a permis de survivre à la Deuxième Guerre Mondiale. www.siegfried-marcus.at

TE KOOP | A VENDRE

Verzameling Lancia-schaalmodellen: ±700 stuks, allen schaal 1/43. De collectie is het resultaat van meer dan 25 jaar verzamelen. De bedoeling is iemand vinden die het geheel wil overnemen en met evenveel liefde voor het merk de verzameling verder wil uitbouwen. Het is dus enkel in zijn geheel te koop, prijs te bespreken. Volgens enkele collega verzamelaars zou het geheel ±15.000 € waard zijn.

Het is een vrij compleet overzicht van alles wat het merk gebracht heeft, vooral de naoorlogse modellen. Het betreft die-cast modellen (Norev, Minichamps...), handbouw (ABC e.d.), enkele 'speelgoed' modellen, exclusieve modellen (dwz transformaties op basis van bestaande modellen) enz. Ik vermoed dan ook dat het één van de grootste Lancia-verzamelingen in België is. Meer info: Frank Alers, frankalers@skynet.be of 0477/35.20.05. Foto-overzicht beschikbaar via WeTransfer.

Collection unique de ± 700 miniatures Lancia, toutes en échelle 1/43. Le résultat de plus de 25 ans de passion. Le but est de trouver quelqu'un qui veut reprendre la collection en entier et qui continuera à la développer. Prix à négocier. Selon quelques collègues collectionneurs la valeur serait d'environ €15.000.

Un aperçu quasi complet de tout ce que la marque ait produit, surtout en modèles d'après-guerre. Modèles de série, modèles montés manuellement, ainsi que modèles exclusifs (transformations à base de modèles existants), probablement la plus grande collection de miniatures Lancia en Belgique. Plus d'infos: Frank Alers, frankalers@skynet.be ou 0477/35.20.05.



Appia

LANCIA'S FAMILY JEWEL EXPLAINED

In 2006 publiceerde Wim Oude Weernink samen met Simon Stevin, de uitgeverij gerund door Jan en Leo Van Hoorick, de 3^{de} volledig herziene druk van 'La Lancia', de "bijbel" van het roemrijke Italiaanse merk, dat in dat jaar zijn 100^e verjaardag vierde. Zij gaan nu verder op de ingeslagen weg met '**Appia, Lancia's family jewel explained**'.

Het merk Lancia is intussen op sterven na dood, maar het blijft voortbestaan dank zij de onsterfelijke modellen die het produceerde. Eén daarvan is de Appia. Met de Augusta en Ardea wist het merk zich een solide reputatie op te bouwen in het segment van de luxe kleine automobiel. Na de oorlog was het aan de Appia om deze traditie verder te zetten, en die deed dat met verve! De eerste Appia, genoemd naar de heirbaan die van Rome naar Brindisi leidde, werd voorgesteld in 1953. Een kleine vierdeursberline met een gesloten V4 van 1.100 cc. Klein, maar technisch zeer verfijnd en luxueus, in de lijn van de Aurelia en de Lancia-traditie tout court. De Appia vond zijn weg in de gegoede Italiaanse middenklasse, en ook bij de liefhebbers van het merk in het buitenland. Daarna was het een gewild model op de occasiemarkt omwille van zijn betrouwbaarheid. In het Italië van de jaren '70 en '80 zag men ze nog regelmatig rondrijden.

Auteur Wim Oude Weernink heeft een speciale band met de Appia, want het was zijn eerste (tweedehandse) auto. Het was ook de eerste klassieker van uitgever Leo Van Hoorick, wiens nonkel Karel op zijn beurt in 1953 één van de eerste Appia's in België inschreef.

Het boek is rijklijk geïllustreerd met foto's en brochures uit de periode van toen de Appia nieuw was. Er werd ook veel onuitgegeven informatie in verwerkt, afkomstig van de Lancia-archieven, die nu worden beheerd door Fiat Chrysler Automobiles Heritage. De auteur wou er een feelgoodboek van maken dat de 10-jarige carrière van het model beschreef, en is daar prachtig in geslaagd. Dit is zonder twijfel het definitieve en meest complete boek over de Appia, net zoals 'La Lancia' het definitieve boek over de geschiedenis van het prestige-merk Lancia is. Het vertelt niet enkel het verhaal van de 3 series fabrieksberlines en de officiële afgeleiden, maar ook over de 4.662 chassis die geproduceerd werden voor de Italiaanse koetswerkbouwers, waaronder uiteraard Zagato, die de meest illustere sport-Appia's bouwde, of Pininfarina, die voor de meeste coupé'tjes tekende, maar ook vele minder bekende maar daarom niet minder verdienstelijke carrossiers. Daarbij werd de gecompliceerde productiegeschiedenis geanalyseerd en werden enkele onopgeloste vragen in misverstanden ontrafeld. Een must have voor elke Lancia-fan, maar ook voor de liefhebber van de Italiaanse automobielsingeschiedenis.

En 2006, Wim Oude Weernink publicait, avec Simon Stevin, la maison d'édition de Jan et Leo Van Hoorick, la 3^{ème} édition complètement revue de 'La Lancia', la bible de l'illustre marque italienne, qui fêtait en cette année son 100^{ième} anniversaire. Ils continuent aujourd'hui sur la même voie avec '**Appia, Lancia's family jewel explained**'.

A ce jour, la marque Lancia est presque morte, mais continue d'exister grâce aux modèles immortels qu'elle a produits. Un de ces modèles est l'Appia. Avec l'Augusta et l'Ardea, la marque a su se construire une solide réputation dans le secteur de la petite automobile luxueuse. Après la guerre, ce fut au tour de l'Appia de perpétuer cette tradition, et elle l'a fait avec verve. La première Appia, nommée d'après la voie romaine qui menait de Rome à Brindisi, fut présentée en 1953. Une petite berline 4 portes avec moteur V4 de



Auteur Wim Oude Weernink (links) samen met Jan en Leo Van Hoorick, bij de voorstelling van het nieuwe Appia-boek op Interclassics Brussels 2018. / L'auteur Wim Oude Weernink (à gauche) avec Jan et Leo Van Hoorick, à la présentation de du nouveau livre Appia sur Interclassics Brussels 2018.

1.100 cc. Petite, mais techniquement très raffinée et luxueuse, dans la lignée de l'Aurelia et de la tradition Lancia tout court. L'Appia trouva son chemin auprès de la classe moyenne italienne, et des amateurs en dehors du pays. Après, ce fut un modèle recherché sur le marché des occasions, pour sa fiabilité. Dans l'Italie des années '70 et '80, on les voyait rouler encore régulièrement.

L'auteur, Wim Oude Weernink, a une connexion spéciale avec l'Appia, car c'était sa première voiture (d'occasion). C'était aussi la première ancêtre de l'éditeur Leo Van Hoorick et son oncle Karel à inscrire en 1953 une des premières Appia en Belgique.

Le livre est copieusement illustré avec des photos et des brochures de l'époque où l'Appia était neuve. Il y a aussi beaucoup d'informations inédites intégrées, provenant des archives Lancia, qui sont maintenant gérées par Fiat Chrysler Heritage. L'auteur a voulu écrire un livre 'feel good' sur la carrière de dix ans du modèle, et il a réussi de manière splendide. C'est sans aucun doute le livre définitif et le plus complet sur l'Appia, comme 'La Lancia' est le livre définitif sur l'histoire de la marque de prestige Lancia. Non seulement l'histoire des trois séries de berlines d'usine et les dérivés officiels est racontée, mais aussi celle des 4.662 châssis qui ont été produits pour les carrossiers italiens, dont évidemment Zagato, qui a construit les Appia Sport les plus illustres, ou Pininfarina, qui a dessiné la plupart des petits coupés, mais aussi beaucoup de carrossiers moins connus, mais pas moins honorables. Dans le livre, l'histoire de la production complexe est analysée et quelques malentendus et questions non résolues sont démêlés. Un must have pour chaque fan Lancia, mais aussi pour l'amateur de l'histoire de l'automobile italienne.

Appia - Lancia's Family Jewel Explained

Auteur: Wim Oude Weernink

Forma(a)t 288 x 215 mm - 100 blz/pag.

Uitgever/Editeur: Simon Stevin, ISBN 9789080649637

Wettelijk depot/Dépôt légal: D/2018/0122/001

Verkoopprijs/Prix de vente: €30 + p&p

Online te bestellen/A commander en ligne via www.historicar.be

LANCIA DELTA : la petite voiture de très grand luxe ?

C'est un bonheur qui n'arrive pas toutes les semaines dans le travail de chroniqueur automobile : décrire une très belle voiture. Avec la Delta, Lancia semble bien avoir poussé plus loin que jamais cette tendance : construire une petite auto avec la rigueur et les critères de qualité des plus belles voitures de luxe et de grand tourisme. On en saura plus dans notre prochain numéro, après un premier essai.



sion, de l'accès, de l'habitabilité et de l'insonorisation. Enfin, l'équipement et la finition de la Delta sont portés au niveau des voitures de luxe qu'on rencontre plus souvent à + 2 litres et + 250.000 FB.

Les prix ne sont pas encore connus et le premier essai reste à faire, mais la description technique de la voiture met l'eau à la bouche.

Quelques éléments, en vrac :

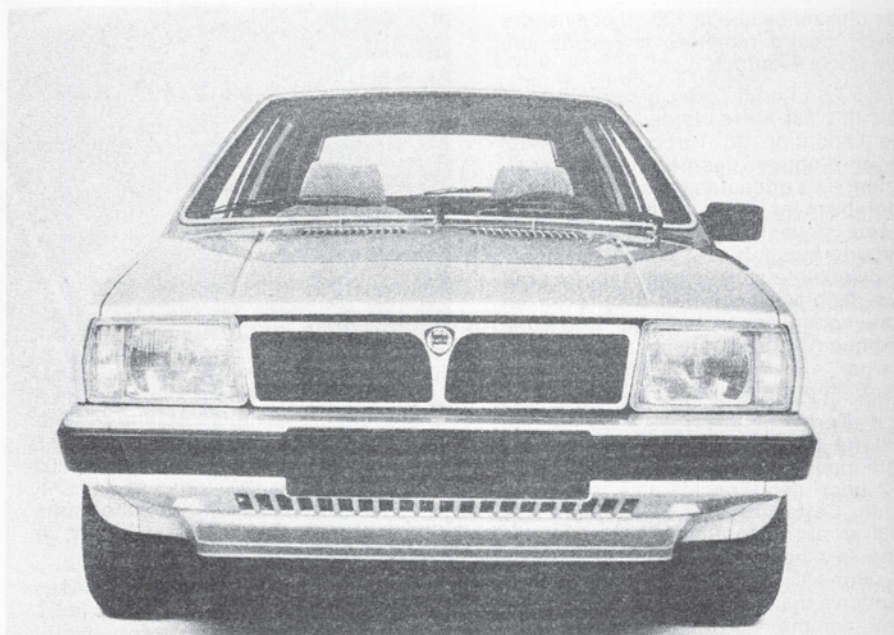
- L'étude anti-corrosion a été réalisée en collaboration avec Saab (qui commercialisera la Delta en Scandinavie sous le nom de Saab-Lancia 600). Aux endroits où la tôle est pincée, on a chaque fois eu recours à un intercalaire adhésif puis à un scellement plastique pour éviter toute infiltration d'eau. Les zones les plus exposées sont réalisées en Zincrométal. Les parties inférieures sont protégées par une couche de PVC et les corps

Voici comment on fait les ingénieurs de Lancia : ils ont pris leur moteur chez Fiat : le beau petit engin à culasse en alliage léger et arbre à cames en tête qui équipe l'X-1/9 et les Ritmo, et ils l'ont retravaillé dans ses versions 1300 et 1500 pour obtenir 75 et 85 ch... pour commencer.

Autour de ce moteur ils ont construit en partant de zéro, une traction avant de moins de 4 m, conçue selon les principes idéaux et construite avec une rigueur que les considérations de coût semblent avoir à peine limitée.

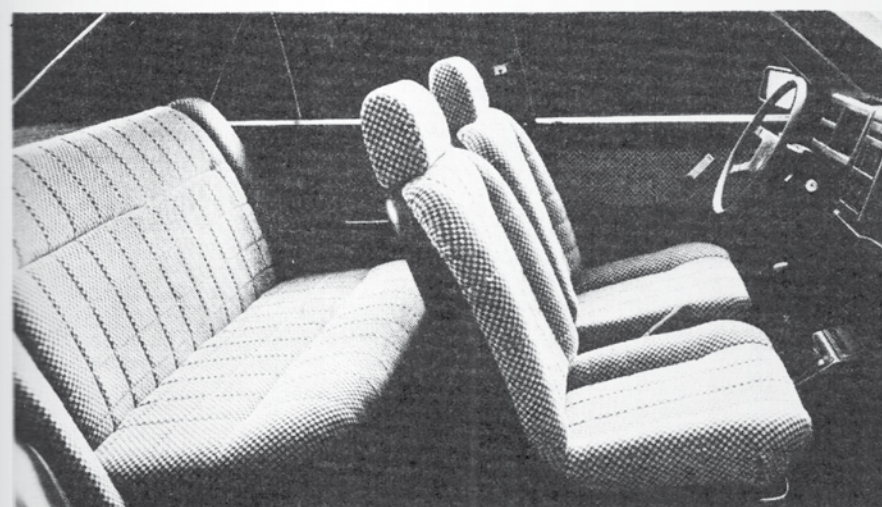
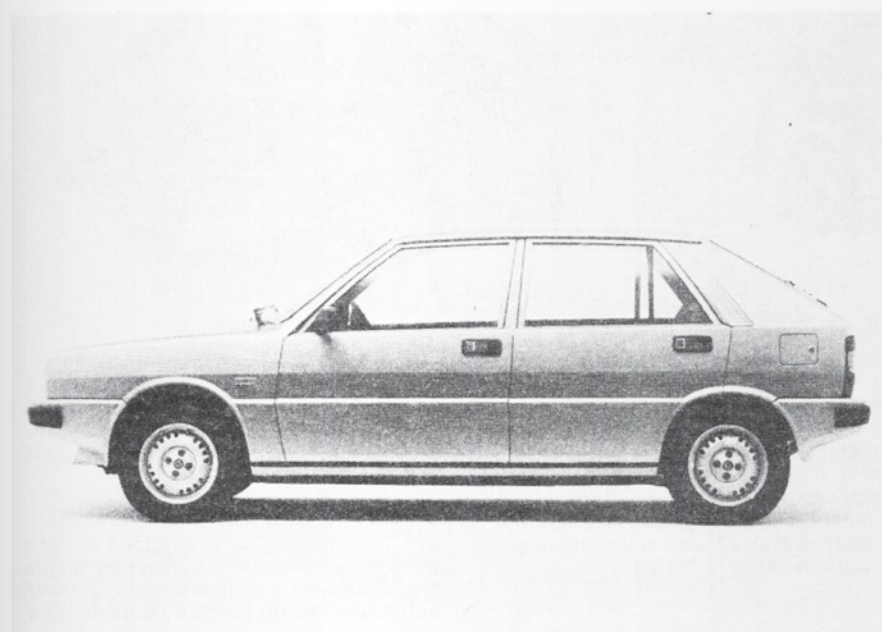
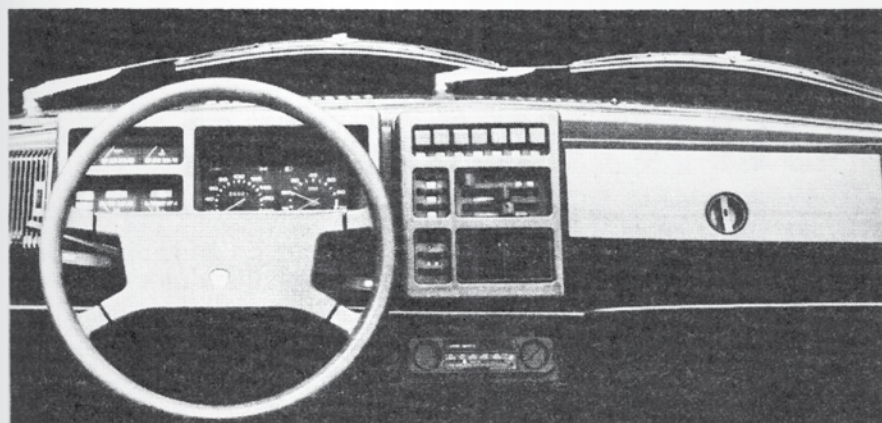
D'abord, ils ont défini un empattement exceptionnellement long eu égard à la longueur de la voiture (2,475 m pour 3,885 m) et des voies extrêmement larges (1,40 et 1,50 m). Ils ont mis aux quatre coins des suspensions superbes, dont la rigueur de la géométrie, garante de la tenue de route et du « handling » qui font les voitures les plus brillantes, doit être assurée par une coque très rigide.

Par dessus, ils ont fait une carrosserie avec hayon spécialement soignée aux points de vue de la résistance à la corro-



creux sont garnis d'une huile Crylagard injectée. Les boucliers pare-chocs sont en matière souple, la calandre en acier inoxydable.

- La climatisation a également été étudiée avec l'expérience de Saab. L'air climatisé est fourni en option.
- L'insonorisation est très poussée



grâce, notamment et pour les bruits de moteur, à un auvent de 1,2 mm et à un « caisson de service » ménagé entre l'auvent et le moteur. Dans ce caisson trouvent place le moteur et le mécanisme d'essuie-glace, le système de chauffage, etc., comme dans l'Alfasud où ce système a prouvé son intérêt.

- Le volant à quatre branches est réglable en inclinaison. Il fait 3,8 tours et actionne un système à crémaillère.

• La suspension est admirable. A l'avant, on a des jambes Mc Pherson avec un déport pratiquement nul de l'axe de pivot au sol. La roue est guidée par un triangle inférieur isocèle à base très large. La chasse est réduite à 2°30 et on a un carrossage de 30° environ. A l'arrière on voit de superbes roues indépendantes avec jambes Mc Pherson. Le guidage est assuré par des leviers transversaux doubles, parallèles et très longs, tandis qu'une bielle longitudinale simple s'articule en dessous et à l'arrière du portemoyeux afin de parfaire le guidage et maîtriser les réactions de couple au freinage. La barre anti-roulis est maintenue à l'écart de toute interférence avec la géométrie aussi bien qu'avec le fonctionnement des ressorts et amortisseurs à double effet. Les éléments ressort des jambes Mac Pherson avant et arrière sont désaxés comme dans les Honda Prelude et Civic 1980, afin de réduire les efforts de friction dans l'élément amortisseur dont les parties intérieures coulissantes sont en outre garnies de Teflon. Lancia a défini un débattement de suspension très long afin d'obtenir un confort optimum, tout en limitant sévèrement les mouvements de tangage et de roulis grâce aux barres anti-roulis et à l'empattement très long (on ne parle cependant pas de géométrie anti-dive).

- La place prévue pour les passagers, notamment à l'arrière, est remarquable (65 à 72 mm de dossier avant à dossier arrière : des valeurs pratiquement atteintes nulle part dans ce gabarit).

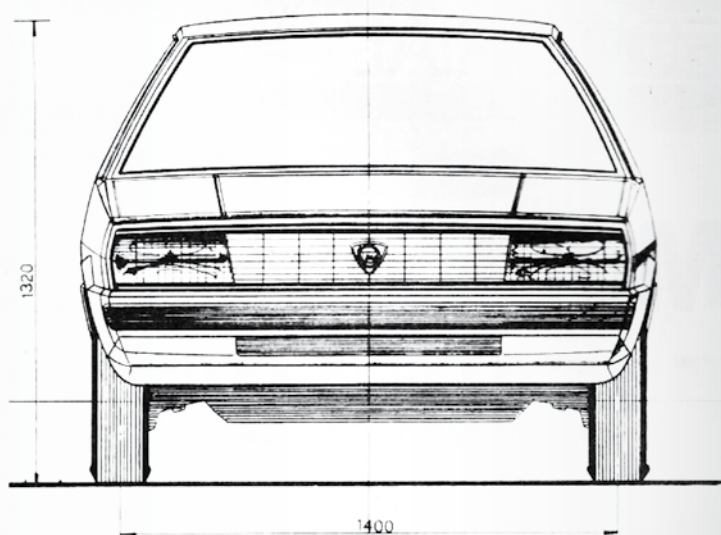
• Alors qu'il existe une version de base assez dépouillée dotée d'une boîte à 4 vitesses, la 1300 a normalement une boîte à 5 vitesses overdrive tandis que la 1500-85 ch à une boîte à 5 rapports rapprochés.

• La Delta 1300-5 vitesses doit atteindre le 100 en 15 secondes et plafonner au-dessus de 155 km/h en 4ème. La 1500 est donnée pour 12,5 secondes au 0-100 km/h et 160 maxi en 5ème... Dès maintenant Lancia laisse en tout cas entendre que le soin extrême apporté notamment dans la suspension tient au fait qu'on prévoit pour l'avenir des performances encore plus élevées — une GTI ?

- La suite au prochain numéro.

J.J. RENAUX

AU VOLANT DE LA LANCIA DELTA



Mise en garde : le texte qui suit contient pas mal d'éloges et de louanges. Quand on rencontre une voiture exceptionnellement réussie, qui témoigne de talent au-delà de la bonne technologie, il faut l'écrire. Et quand cette voiture émane d'un petit constructeur au tournant de son histoire, parmi les grands géants de l'automobile de masse, il faut le souligner. Cela se peut sans préjudice de ce qu'il est convenu d'appeler l'objectivité.

Le lancement de la nouvelle petite Lancia restera sans doute comme un moment crucial de l'existence de cette maison qui a marqué l'histoire de l'automobile. Avec la Delta, Lancia joue quitte ou double — et si l'on peut juger sur le produit tel que je l'ai essayé, ce sera double.

Cette petite berline carrossée par Giugiaro (sous certains profils elle évoque une Scirocco à 5 portes) renoue avec une grande tradition. Elle semble bien née pour prendre, huit ans plus tard, la relève des célèbres Fulvia dans une catégorie où la marque avait toujours brillé.

Au départ, pourtant, il a fallu de la persuasion pour obtenir de M. Agnelli que la Delta ne soit pas simplement une Ritmo améliorée. Entièrement différente, elle est naturellement plus coûteuse — d'autant que les techniciens n'ont pas lésiné sur la qualité. Tout semble avoir été mis en œuvre pour faire de la Delta quelque chose d'exclusif : dans le gabarit d'une voiture populaire — une auto de luxe.

Ce luxe n'est pas que superficiel — décoration, équipement. Il se retrouve dans tous les détails de la construction de la voiture. Visible dans la suspension, il est également sensible dans le confort, l'insonorisation, la finition au sens le plus large et, finalement, dans la conduite.

Conception

Pour une description technique complète de la nouvelle Lancia, nous renvoyons le lecteur au précédent numéro du Moniteur afin de seulement rappeler ici les grands traits de la Delta. Cette petite traction avant du format extérieur d'une VW Golf (3,88 m hors tout), se présente uniquement en version 5 portes. Lancia la propose en trois versions mécanique/équipement. La gamme débute avec une 1300-4 vitesses assez dépouillée. Puis on a la 1300-5 vitesses dont le cinquième rapport est surmulti-

plié. L'équipement de celle-ci est déjà semblable à celui de la 1500 à 5 rapports rapprochés qui fait actuellement le sommet.

Les moteurs et les boîtes sont les seuls éléments repris chez Fiat. Le bloc à culasse alu et arbre à cames en tête a la même origine que celui des Ritmo. Ici, il donne en version 1300, 75 ch. Le 1500 est semblable à celui de la Fiat X-1/9 avec 85 ch.

La Delta se distingue par un empattement spécialement long (2,475 m pour une longueur de 3,88 m). Les roues sont logées dans les coins et la suspension à 4 roues indépendantes utilise des jambes McPherson très flexibles et très raffinées dans leur construction. On trouve une barre anti-roulis soigneusement montée à l'avant comme à l'arrière. La suspension arrière commande tout au long de son travail un double limiteur de pression de freinage.

La coque autoporteuse des Delta témoigne de soins méticuleux au point de vue sécurité, rigidité, étanchéité et insonorisation, ainsi qu'au point de vue de la résistance à la rouille. Dans ce domaine comme dans celui de la climatisation, la Delta bénéficie des premiers travaux en collaboration avec Saab — elle sera en effet commercialisée dans le grand nord sous le nom de Saab-Lancia 600, en remplacement de la vénérable 96 V4.

On remarque particulièrement les joints des cinq ouvertures : de beaux

gros joints de caoutchouc pré-moulés d'une seule pièce, sur lesquels la porte se rabat à plat, sans la moindre friction. Pour le hayon, ce résultat n'a été obtenu qu'au moyen d'une ingénieuse charnière double qui attire également l'attention sur un système tout aussi ingénieux de tablier et de gouttières, qui évite que, par temps de pluie, de l'eau puisse dégouttiner dans la voiture.

Au volant

Naturellement, c'est à l'essai qu'on attendait l'engin. Cette première prise de contact s'est déroulée sur un tracé très révélateur, très sinueux, de la Via Aurelia et de l'autoroute A 12 par le Passo del Bracco, entre Sestri Levante et La Spezia. Il n'a pas fallu beaucoup de kilomètres pour que chacun, d'abord, redécouvre que Lancia reste bien le grand maître en matière de traction avant. Les détenteurs historiques de la bonne parole, c'est bien eux — et Vincenzo Lancia a dû se retourner dans sa tombe en entendant comparer un produit qui porte son nom, avec de récentes réalisations néophytes.

Du coup, il faut bien le dire, une Opel Kadett, déjà pronostiquée comme Voiture de l'Année, pâlit singulièrement! La maîtrise de la Lancia Delta remet de l'ordre dans la hiérarchie des valeurs à un moment opportun : on allait presque croire que les Japonais comme les Amé-

ricains puissent apprendre à l'Europe à faire une vraie voiture!

La tenue de route d'abord. Ce qu'il y a de plus difficile à évaluer dans le contexte spécial de ces journées d'essai officiels sur routes ouvertes, c'est l'efficacité ultime d'une tenue de route. J'attendrai donc des circonstances plus critiques pour confirmer la bonne impression recueillie au bord du golfe de Gènes. Mais par contre, il y a d'autres qualités d'une tenue de route qui comptent au moins autant et qui se trahissent vite. La Delta brille particulièrement dans ces tests.

Vers la limite, son comportement va au sousvirage, naturellement, mais un sousvirage très ténu, très limité, qu'il faut le plus souvent aller chercher en accélération ou sur un revêtement très inégal. — A mettre simplement la voiture en appui, on le sent à peine. Dans des virages pris très vite, lorsqu'on relâche l'accélérateur, la Delta réagit avec une éducation parfaite : son nez rentre dans le tournant, mais sans cependant que l'on sente jamais l'amorce d'une dérive de l'arrière, cette suggestion (parfois très réaliste!) d'un tête-à-queue.

Tout ce comportement est lié avec une maîtrise unique. Tout en jetant la Lancia de courbe en courbe, je cherchais avec un confrère le mot juste pour rendre compte de cette impression de discipline sans raideur, ce naturel bien stylé — comme chez ces gens auxquels une éducation particulière donne dans les pires circonstances une aisance, et même une élégance, indéfectible et flegmatique.

Sans l'ombre d'une lourdeur

La motricité de la Delta est tout aussi bonne, comme on pouvait l'attendre au vu de la seule description technique. Un autre signe de la rigueur de sa conception apparaît lors des freinages en courbe, qu'elle accepte avec le plus grand calme.

Tout ceci ne serait pas suffisant si la direction, ce point critique de la traction avant, laissait à désirer. Un jour, on verra des servodirections dans les tractions de cette catégorie, mais même dans une voiture de la classe de la Delta ce n'est pas encore d'actualité. Inutile, d'ailleurs : elle n'a pas besoin de béquilles. Le volant réglable, à quatre branches, à peine un poil plus démultiplié qu'il n'aurait suffi (pour dire de dire), commande la crémaillère sans l'ombre d'une lourdeur, que ce soit au parking ou en pleine accélération des 85 ch roues braquées.

La Delta a une crémaillère longue, placée à peu près à hauteur des moyeux. C'est à ce niveau qu'elle attaque les jambes McPherson par des bras courts et de petits leviers. Le pivot supérieur des jambes élastiques est monté sur roulement à aiguilles pour encore adoucir la manœuvre. L'angle de pivot réel donne au sol un déport quasi nul à fractionnel-

lement positif. Un ingénieur reconnaissait que Lancia n'a pas assez expérimenté le déport négatif (style VW de plus en plus imité) pour en éliminer les inconvénients parasites... mais c'est un cadeau qu'il me faisait là, parce que sans recours au déport négatif de VW, pas plus qu'à la géométrie de direction de l'Alfasud reprise chez Opel, Lancia a fait une meilleure direction!

Jamais, par exemple, on ne sent dans le volant de réactions de couple ou de rappel brutal (le point faible de la Kadett), et aucune incorrection de géométrie ne se traduit par des mouvements parasites des roues directrices lorsque la voiture prend un appui brutal ou passe dans des trous — un trait à noter car dans les plus grandes marques on trouve encore des directions proprement aberrantes (micro-braquage, bumpsteer, etc.).

Connaissant mon admiration pour l'Alfasud TI, quelqu'un me demandait après cet essai : - alors, c'est mieux ? C'est différent. L'Alfasud TI présente un caractère plus « pointu » et une note de virilité qui manquera peut-être un petit peu à la Delta — en attendant sa version « GTI » ou plutôt... HF. Plus viril, cela veut dire une précision un peu plus tranchante et certainement un peu moins confortable dans toute la tenue de la voiture. Par rapport à une VW Golf ou Jetta de 70 ou 110 ch, la direction de la Delta m'a également paru précisément plus

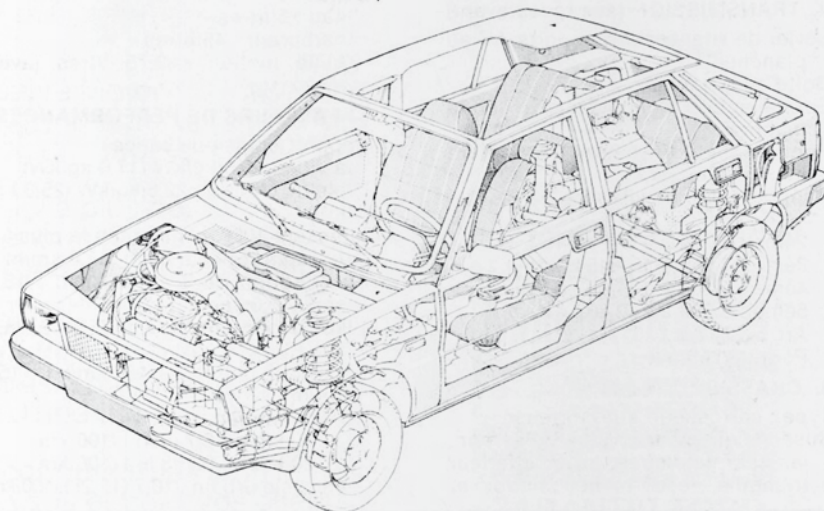
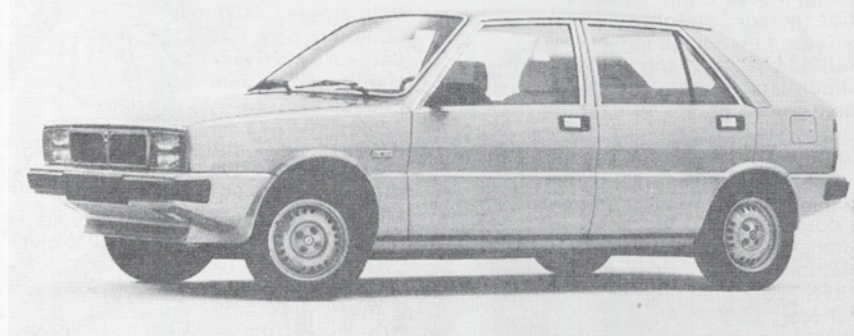
douce, avec moins de raidissement encore sous l'effet du couple. Toute autre comparaison avec ce chef-d'œuvre d'une nouvelle renaissance italienne serait inadéquante : incongrue.

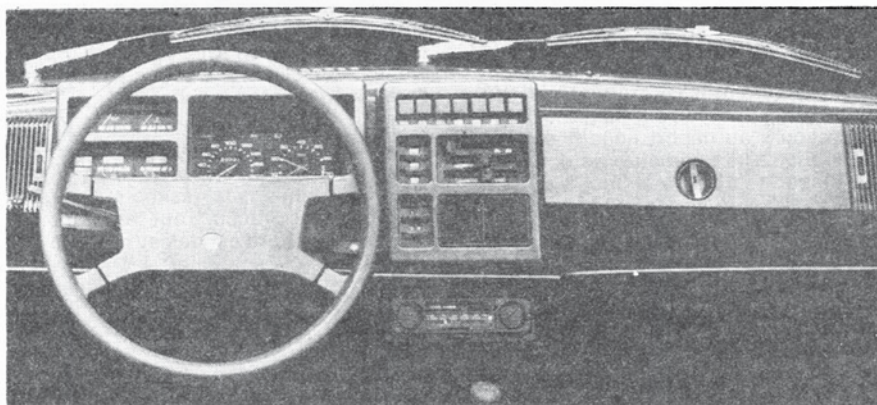
On a compris en arrivant ici que la Delta offre un niveau de sécurité active très élevé. Les freins sont apparus du même niveau dans la descente sinueuse du Passo del Bracco. Tout le comportement de la voiture est de ceux — et c'est important de le souligner — qui pardonnent le mieux la maladresse ou l'excès d'enthousiasme.

Association parfaite

Ces quelques qualités de la Delta trouvent un pendant parfait au rayon confort. Très spacieuse, la Delta offre à l'arrière des cotes qui établissent sans doute un record dans un gabarit de 3,88 m. Les sièges garnis de velours sans coutures procurent un soutien latéral impeccable, ainsi que ce moelleux à la juste mesure dont seuls quelques Italiens (et quelques Anglais) ont le secret. Rien à redire à la position de conduite ni au changement de vitesses.

La suspension, très flexible (du niveau communément qualifié de « français ») absorbait très bien toutes les inégalités





CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

(entre parenthèses, celles de la 1300 qui diffèrent de celles de la 1500)

1. MOTEUR (avant transversal)

Nombre et disposition des cylindres : 4 en ligne incliné de 20° vers l'AV
Cylindrée : 1498 cm³ (1301 cm³)
Puissance fiscale : 8 CV (7 CV)
Alésage x Course : 86,4 x 63,9 mm (86,4 x 55,5 mm)
Nombre de paliers de vilebrequin : 5
Taux de compression : 9,2 à 1 (9,1 à 1)
Type de carburant préconisé : essence super
Puissance DIN : 63 kW (55 kW) à 5800 tr/min
Couple maximum DIN : 123 Nm (105 Nm) à 3500 tr/min
Bloc moteur : en fonte
Culasse : en alliage léger
Refroidissement : par liquide
Circuit hermétique de refroidissement : avec pompe et vase d'expansion
Ventilateur : électrique à commande thermostatique
Alimentation : 1 carburateur inversé double corps
Choke : semi-automatique
Distribution : 1 arbre à cames en tête (courroie crantée)
Batterie : 12 V-45 Ah
Charge batterie : alternateur 45 A

2. TRANSMISSION (aux roues avant)

Levier de vitesses : 5 rapports AV au plancher
Boîte automatique : non
Embrayage : monodisque à sec à diaphragme
Pont : couple cylindrique à denture hélicoïdale
Rapports boîte de vitesses :
1ère : 3,583 à 1
2ème : 2,235 à 1
3ème : 1,550 à 1 (1,454 à 1)
4ème : 1,163 à 1 (1,042 à 1)
5ème : 0,959 à 1 (0,863 à 1)
Arr. : 3,714 à 1
Pont : 3,765 à 1

3. CHASSIS

Type : carrosserie autoporteuse
Suspension avant : type Mc Pherson, jambes élastiques, levier inférieur triangulé, ressorts hélicoïdaux et

amortisseurs télescopiques hydrauliques à double effet
Suspension arrière : jambes élastiques, ressorts hélicoïdaux, quadrilatère transversal inf., bras de réaction longitudinal et amortisseurs télescopiques hydrauliques à double effet

Direction : à crémaillère
Diamètre de braquage entre trottoirs : 10,5 mètres
Freins : disques à étriers flottants AV, tambour AR
Double circuit de freinage : avec servo à dépression et correcteur AR à 2 sections indépendantes
Action du frein à main : mécanique sur les roues AR

4. DIMENSIONS et POIDS

Empattement : 2475 mm
Voie avant : 1400 mm
Voie arrière : 1400 mm
Longueur hors tout : 3885 mm
Largeur : 1620 mm
Hauteur : 1380 mm
Pneus : 165/70 SR 13 tubeless
Jantes : 5J x 13
Poids de la voiture à vide : 975 kg (970 kg)
Charge admissible : 450 kg
Max. remorque non freinée : 520 kg
Max. remorque freinée : 1045 kg (1040 kg)
Volume du coffre :
maxi : 1000 dm³
mini : 260 dm³
Capacité :
eau : 8 litres
carburant : 45 litres
huile moteur : 3,75 litres (avec filtre)

5. FACTEURS DE PERFORMANCES

Rapport poids/puissance :
à vide : 15,6 kg/kW (17,6 kg/kW)
pleine charge : 22,6 kg/kW (25,8 kg/kW)
Vitesse à 1000 tr/min dans le plus haut rapport : 28,6 km/h (31,8 km/h)
Accélération de 0 à 100 km/h : 12,5 sec. (15,0 sec.)
1 km départ arrêté : 34,2 sec. (36,1 sec.)
Vitesse de pointe : + 160 km/h (+ 150 km/h)
Consommation :
à 90 km/h : 6,7 (6,4) l./100 km
à 120 km/h : 9,1 (8,6) l./100 km
en cycle urbain : 10,7 (10,2) l./100 km

rencontrées lors de l'essai, sans pour autant prendre un roulis excessif en virage. On peut encore saluer à cet endroit un mérite très particulier de la Lancia : elle associe un confort et une efficacité de suspension parfaits, quand les allemands sacrifient l'un et les Français l'autre. Comme quoi, tout est possible.

Enfin, l'insonorisation. C'est peut-être à l'oreille qu'on pourra le mieux distinguer la Lancia Delta — petite auto de grand luxe — dans la foule de ses concurrentes par la taille. Une véritable insonorisation de classe reste très rare dans ce gabarit. L'Alfasud — encore — a été une des premières à atteindre un excellent niveau, et la Delta utilise l'une ou l'autre solution similaire, mais ses auteurs ont mis un soin sans exemple à la rendre vraiment tranquille — qu'il s'agisse des bruits de moteur, de vent... Parmi les exemplaires essayés, j'en ai trouvé un dont la boîte de vitesses chantait. Dans un autre, on entendait un « blong » étouffé à l'arrière sur mauvais terrain. Pour l'un et l'autre, il semble, selon Fiat, qu'il s'agissait de petites imperfections de la pré-série, déjà dépitées et condamnées. Le « blong » vient de l'échappement qui touche la coque et dont la fixation sera modifiée, c'est promis.

Je n'insisterai pas sur les performances, pour n'avoir pas pu vérifier les chiffres apparemment peu prétentieux que l'usine annonce. Sur ce circuit de montagne sinueux, la 1300 comme la 1500 paraissent à l'aise, quoique sans un punch que l'on puisse qualifier de sportif. Pour plus tard, Lancia prévoit une version équipée d'un bloc Fiat plus musclé, de la lignée 124 — peut-être le Twin-Cam — qui donnera une mirobolante HF.

Je n'ai pas non plus vérifié le fonctionnement des moteurs à froid (les moteurs Fiat ne brillent pas souvent de ce côté), mais par contre la souplesse à bas régime de la 1300 à boîte longue comme de la 1500 à boîte courte semble vraiment convaincante.

En quittant le volant de la Delta, je formais naturellement les réserves habituelles : il s'agit là d'une pré-série. La voiture telle qu'elle commencera d'être livrée en Belgique vers le mois de mars 1980 aura-t-elle le même niveau de qualité ? C'est une interrogation dont les nouveaux dirigeants de Lancia en Belgique sont conscients. A partir du 1er janvier 1980, en effet, Fiat Belgio reprend à son compte l'importation et la commercialisation des Lancia. Une toute nouvelle politique commerciale est en gestation et devrait se traduire par des initiatives au niveau de la promotion, de la vente, du réseau et de l'après-vente.

Ces dernières années on achetait en Belgique, bon an mal an, quelque 600 à 900 Lancia. En 1978, la superbe Gamma 2,4 litres n'a trouvé que 107 acquéreurs — c'est trop peu ! Pour 1980 il semble que l'objectif soit fixé du côté de 1.800 Lancia — sans compter les Autobianchi A 112 qui ont enfin trouvé asile au sein de cette marque cousine. Un tel goal ne paraît pas illusoire avec la Delta.

Jean-Jacques RENAUX

Gemiste kans?

Occasion ratée?

Een tijdje geleden deden geruchten de ronde over de mogelijkheid om Lancia nieuw leven in te blazen als een rivaal voor Tesla. Daarbij zou het eerste model een elektrische versie kunnen zijn van de in 2003 voorgestelde en gelauwerde Fulvia Concept. De plannen stuitten echter op een njet van FCA...

Il y a quelques temps, des rumeurs ont couru sur la possibilité de faire revivre Lancia comme concurrente de Tesla. Dans ce scénario, le premier modèle aurait pu être une version électrique de la Fulvia Concept présentée en 2003. Mais FCA a dit non...

Het was Gianfranco Pizzuto die eind 2017 met een grondig uitgewerkt voorstel naar FCA stapte. Pizzuto is een groot aanhanger van (deels) elektrische voertuigen. Zo investeerde hij in 2007 fors in Fisker Automotive, dat later met de spectaculaire plug-inhybride Karma zou komen. Nadien werd hij automotive consultant en tegenwoordig is hij betrokken bij e-mobiliteitsprojecten over heel de wereld. Sinds maart dit jaar is hij EV Brand Ambassador voor Jaguar Italië (in het kader van de volledig elektrische I-Pace). Daarnaast is Pizzuto ook één van de velen die het onbegrijpelijk en doodzonde vinden dat een legendarische naam als Lancia, die ooit synoniem stond voor kwaliteit en innovatie, zo verkwanseld werd.

Daarom bood hij FCA dus zijn expertise aan via zijn bedrijf New Company, dat volgens zijn voorstel een licentie zou krijgen om de merknaam en de namen van de modellen van Lancia te mogen gebruiken en zo de New Fulvia te ontwikkelen. Die zou qua design gebaseerd zijn op het prototype uit 2003, maar zou een 300 pk en 500 Nm sterke elektromotor, een in het chassis geïntegreerde lithium-ionbatterij en zonnepanelen in het dak krijgen. In het plan van New Company werd gesproken van een elektrisch rijbereik van ongeveer 500 kilometer, terwijl de auto in minder dan 4 seconden zou optrekken van 0 tot 100 kilometer en ondanks de batterijen minder dan 1.300 kilo zou wegen. Een echte Tesla-killer dus.

Volgens het scenario dat Pizzuto in gedachten had, hadden de eerste exemplaren van het model (verkrijgbaar als coupé én als Spider) tegen eind 2021 geleverd kunnen worden in een tot 999 exemplaren beperkte speciale reeks 'Fulvia Coupé Tricolore', in de kleuren groen, wit of rood. Het is echter een publiek geheim dat wijlen Sergio Marchionne geen fan was van elektrische auto's en dus werd het voorstel van tafel geveegd. Ondertussen is er echter veel veranderd in autoland en zien zowat alle constructeurs zich verplicht om elektrisch te gaan om te kunnen voldoen aan toekomstige normen. Ook FCA lijkt dat stilaan te beseffen, getuige het meerjarenplan dat Marchionne vlak voor zijn dood nog voorstelde. Maar de kans dat het Lancia-logo daarvoor opnieuw uit de kast gehaald zal worden, lijkt bijzonder klein...



C'était Gianfranco Pizzuto qui, fin 2017, frappait à la porte de FCA avec une proposition assez élaborée. Pizzuto est un grand fan des véhicules (partiellement) électrique. Ainsi, il a fortement investi en 2007 dans Fisker Automotive, qui viendrait plus tard avec la spectaculaire hybride rechargeable Karma. Après, il est devenu consultant automobile et il est aujourd'hui impliqué dans des projets de mobilité électrique partout dans le monde. Depuis mars 2018, il est EV Brand Ambassador pour Jaguar Italie (dans le cadre de l'I-Pace complètement électrique). De plus, Pizzuto fait partie de ces nombreuses personnes qui trouvent incompréhensible et incroyablement dommage qu'un nom aussi légendaire que Lancia, synonyme à la fois de qualité et d'innovation, ait été tellement dilapidé.

Il a donc offert son expertise à FCA par le biais de son entreprise New Company, qui selon sa proposition, recevrait une licence pour pouvoir utiliser le nom de la marque et ses modèles et ainsi développer la New Fulvia. Celle-ci serait basée sur le design du prototype de 2003, mais recevrait un moteur électrique de 300 ch et 500 Nm, une batterie lithium-ion intégrée dans le châssis et des panneaux solaires sur dans le toit. Dans le projet de New Company, il était question d'une autonomie électrique d'environ 500 kilomètres, tandis que la voiture accélérerait en moins de 4 secondes de 0 à 100 km/h et pèserait moins de 1.300 kilos malgré la présence des batteries. Un vrai tueur Tesla donc.

Selon le scénario que Pizzuto avait en tête, les premiers exemplaires du modèle (disponible comme Spider en plus du coupé) auraient été livrés vers la fin de 2021 en série spéciale limitée à 999 exemplaires 'Fulvia Coupé Tricolore', en vert, blanc ou rouge. Mais Sergio Marchionne n'était pas fan de voitures électriques, et donc la proposition fut refusée. Mais entretemps, beaucoup de choses ont changé dans le monde de l'automobile, et presque tous les constructeurs se voient obligés de prendre la voie de l'électrique pour pouvoir satisfaire aux futurs normes. FCA semble aussi doucement en train de s'en rendre compte, vu le plan pluriannuel que Marchionne a encore présenté juste avant de mourir. Mais la chance que le logo Lancia soit réutilisé pour ça, semble très petite...

INTERCLASSICS MAASTRICHT

Van 10 tot 13 januari vindt in het MECC in Maastricht de 26^{ste} editie plaats van Interclassics. Aangezien het hoofdthema dit jaar 'La grandezza della Lancia' is, kunnen we u een bezoekje alleen maar aanraden. LCB-leden die in regel zijn met hun lidgeld, krijgen trouwens een fikse korting. Hiertoe moet u zich aanmelden bij de receptie in de centrale hoofdhal van het MECC met vermelding van uw naam en de Lancia Club Belgio. Daarna ontvangt u een kortingsbon waarmee u aan de kassa een toegangsticket kan kopen voor 10 in plaats van 20 euro (op donderdag 10 januari 15 in plaats van 30 euro). Opgelet, deze korting geldt uitsluitend voor het LCB-lid zelf en dus niet voor de rest van zijn eventuele gezelschap. Meer info over deze beurs vindt u op www.interclassicsmaastricht.nl.

Du 10 au 13 janvier se déroule au MECC de Maastricht la 26^{ème} édition d'Interclassics. Vu que le thème principal cette année est 'La grandezza della Lancia', on ne peut que vivement vous conseiller une visite. Les membres LCB en règle de cotisation, reçoivent d'ailleurs une belle remise sur le prix d'entrée. En s'annonçant comme membre LCB en donnant votre nom et prénom à la réception dans le hall central du MECC, vous recevez un bon de remise avec lequel vous pouvez acheter à la caisse un ticket pour 10 euros au lieu de 20 (le jeudi 10 janvier: 15 euros au lieu de 30). Attention: cette remise est exclusivement valable pour le membre LCB même et donc pas pour la compagnie éventuelle. Pour plus d'informations, visitez www.interclassicsmaastricht.nl.



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.

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:** Jean-Pierre Vermer (info@epoca-ricambi.be)
- **Artistiek directeur:** Eduard De Landtsheer (eduard@busybee.be)
- **Eindredacteur:** Kevin Kersemans (informazione@lancia-club-belgio.be)
- **Overige bestuursleden:** Jean Helsen (jean.helsen@skynet.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:** Jean-Pierre Vermer (info@epoca-ricambi.be)
- **Directeur artistique:** Eduard De Landtsheer (eduard@busybee.be)
- **Secrétaire de rédaction:** Kevin Kersemans (informazione@lancia-club-belgio.be)
- **Autres membres du comité:** Jean Helsen (jean.helsen@skynet.be), Fabian Delory (fabian.delory@gmail.com), Koen Keutgens (koen.keutgens@telenet.be)

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

24/03/2019

**VOORJAARSDRINK
DRINK 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:

**Toon, Leo, Jasper & Isabelle
Van Hoorick, Kevin Kersemans,
Valentin Delory, Bernard Geury**

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