



INFORMAZIONE

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

2 | 2020

V.U./E.R.: EDUARD DE LANDTSHEER | BOESBERGSTRAAT 12 | 1933 STERREBEEK

IN DIT NUMMER - DANS CETTE ÉDITION:

Pays de Saint-Hubert

**Close encounter with
an Eden Rock**

**Lancia Aurelia 1950-2020
Mito senza tempo**

**Visita al museo Nave A122,
la colección histórica
de SEAT**

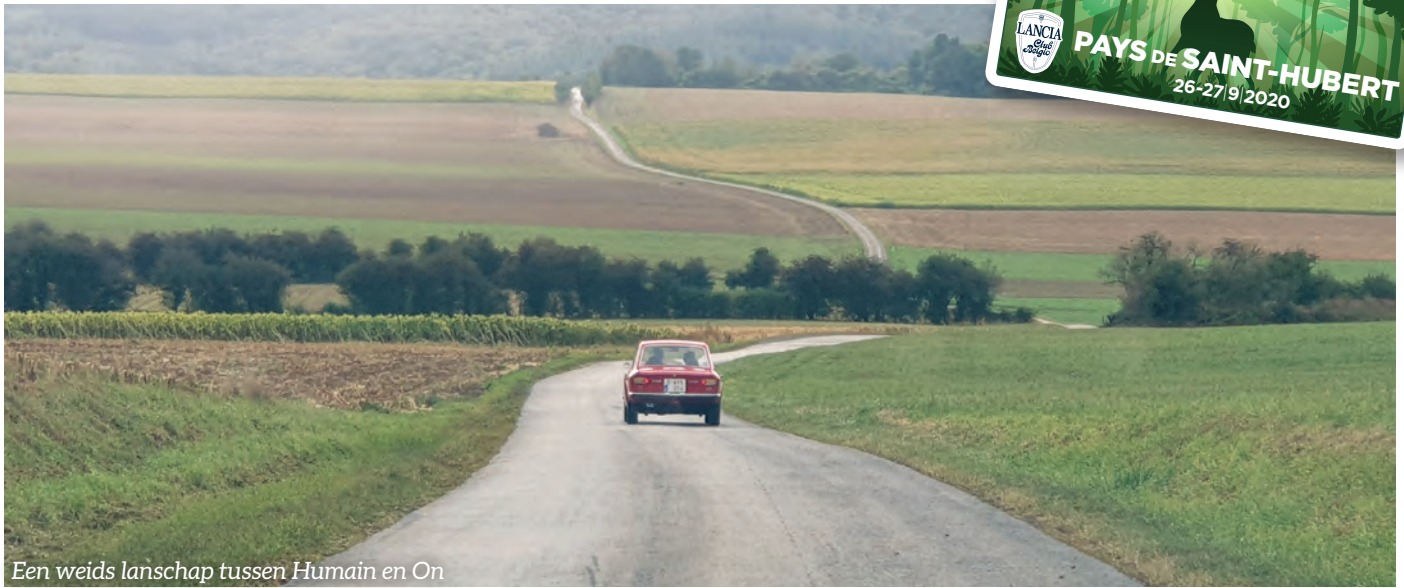
**Concours d'Elégance
Automobile à Chantilly**

Working Class Lancias



PAYS DE SAINT HUBERT

HERFSTRALLY 26/27-09-2020



Een weids landschap tussen Humain en On

Op 26 en 27 september bezochten de leden van de Lancia Club Belgio Saint Hubert en omstreken. De organisatie was in handen van Eduard De Landtsheer en Anne Vandensavel, we wisten dus op voorhand dat het wel 'dik in orde' zou zijn! En dat was het ook.

Even terug naar de aanloop van dit fijne week-end. Eind vorig jaar had het bestuur van de Lancia Club een kalender voor de activiteiten in 2020 uitgedokterd en Eduard had zich opgegeven om de organisatie van het najaarsweekend op zich te nemen. Eind 2019 was Corona nog een kwaadaardig Chinees griepje, dat het snel kan verkeren weten we intussen. Als goed organisator en kenner van alle leuke plekken in België had Eduard erop aangedrongen om zonder dralen een schrijven rond te sturen om de geïnteresseerde deelnemers aan het volledige pakket (dus met overnachting) te berichten zich snel in te schrijven. De Ardennen zijn in het najaar een geliefde pleisterplaats voor Belgen en buitenlanders. Op 6 maart vertrok de uitnodiging en tegen het einde van maart 2020 hadden 7 teams zich ingeschreven voor het volledig weekend. Uiteindelijk werden het er 11. Maar voor Eduard was dat voldoende om door te zetten. Er was ook nog een optie "Sunday only".

Maar dan kwam Corona in het land, alles ging in lock-down en van het mooie uitgedokterde programma 2020 kwam nog weinig in huis! Geen voorjaarsdrink, geen lente uitstap, alles geannuleerd. Jammer maar als bestuur van de Lancia Club Belgio konden we niet anders dan stuk voor stuk de organisaties af te gelasten.

Maar de maatregelen werden soepeler, het Hotel wilde mee en zo kwamen we op 26 september rond 12.30u samen aan de kerk van Arville. Eduard stuurde een paar dagen eerder een mailtje uit met een plan en nog enkele woorden uitleg. Hij had het over een einde van de Indian Summer, en dat we ons dus warm moesten aankleden. Gelukkig hadden we geluisterd. Op zaterdagmorgen waren Isabelle en ikzelf in de gietende regen vertrokken met onze B20 s2, het was 7° warm en ik wist niet juist hoe de chauffage aan te zetten. Bravo 'grote Lancia kenner'. Rond Namen klaarde het weer uit en hield het op met regenen.

Na de gebruikelijke begroeting aan de kerk van Arville trokken we naar het restaurant. Isabelle keek ernaar uit om zich een beetje op te warmen maar Anne vertelde haar terloops dat de chauffage stuk

was. Oei. Een paar 100 meter verder in een nabijgelegen bos was onze eerste stop! Een barbecue bij 8°C, een stevig windje en met de nodige 'social distancing' zoals dit nu heet, het was de moeite! Sarah en Wouter, dochter en de schoonzoon van Anne en Eduard hadden voor de barbecue gezorgd! Lekker worstjes, hamburgers, kippenbilletjes en een heuse roastbeef! Daarbij ontvingen we een waar lunchpakket in een thermische rugzak. Aperitief, pastasalade, broodjes, rosé en rood wijntje, dessert, borden, bestek, glazen, aan alles was gedacht. De zeer handige thermisch tas waarin het lunchpakket zat werd ons aangeboden door "Via Flavia, Roadbooks and more". Een zeer bijzondere ervaring, maar door iedereen op zijn juiste waarde geschat. Ook aan mooie en frisse liedjes komt een einde. Met zijn allen weer op pad in onze mooie Ardennen. Prachtige herfststrit van toch een 98,5 kilometer, maar het was elke kilometer genieten. Onze B20, met chauffage (bedankt Fabian voor de uitleg), bracht ons via Belvaux, Han-sur-Lesse, Beauraing, Honnay, Louette-St.-Pierre, Rochefort tot Hotel Le Val de Poix in Poix-St.-Hubert.

Eduard had het goed gezien, ons Hotel zat afgeladen vol en de tijdige reservatie in de loop van april was zeker geen luxe. Nogmaals dank voor je inzicht Eduard! Het aperitief en galamaal waren prima verzorgd. Daarna op tijd naar bed, alhoewel...

Zondag bij het ontbijtbuffet ontmoeten we ook de deelnemers aan het zondag programma. Met 7 extra Lancia's vertrekken we richting Fourneau-Saint-Michel. Met onze nu prima verwarmde B20 trekken we via Awenne, Wellin, Daverdisse, Humain, Forrières naar de Auberge du Prévost. Een zeer mooie en rustieke Auberge waar de waardin ons hartelijk welkom heet. Even wat passen en meten om met 32 deelnemers te tafelen waar er maar 30 plaatsen voorzien waren! Maar ook hiervoor vonden we een oplossing. En het was weer lekker, leuk en meer dan voldoende.

Na de middagstop vertrek voor het laatste deel van onze uitstap. Een rit van 24 kilometer die ons van Fourneau-Saint-Michel naar Lavaux-Saint-Anne brengt. Via Warville, Belvaux, Han-

Editoriaal

Het afgelopen jaar is wel een zeer bijzonder jaar geweest, dat is het minste wat kan gezegd worden. En omdat we vandaag nog steeds geconfronteerd worden met allerlei gevolgen van de wereldwijde Coronapandemie, is het meer dan waarschijnlijk dat we nog tot ver in 2021 zullen moeten blijven leven met allerlei beperkingen, zowel in professionele zin als wat het privéleven betreft.

Het meest zichtbare gevolg hiervan is wel dat ons 'normale' leven volledig door elkaar gegooid werd, en dat we niets meer kunnen plannen op korte of middellange termijn. Veel vakantieplannen moesten geannuleerd of volledig omgegooid worden en zovele activiteiten, zoals oa. deze van Lancia Club Belgio, werden afgelast of uitgesteld, vaak tot een nog niet nader bepaalde datum.

Terwijl we in een traditioneel jaar minstens 4 activiteiten per jaar hielden, slaagden we er dit jaar in om slechts één van onze activiteiten daadwerkelijk te laten doorgaan, en dan nog in een gewijzigde vorm t.o.v. de oorspronkelijke plannen. Onze najaarsrally – voor het eerst weer een weekendformule met overnachting – mogen we terecht een succes noemen. Met veel geluk tussen twee pieken door, en zo goed als mogelijk Corona-proof, blijft vooral de combinatie pick-nick en barbecue in openlucht in onze herinnering achter. Jullie vinden het verslag ervan hiernaast.

Maar daarnaast kunnen we jullie ondanks het gebrek aan gezamenlijke activiteiten toch nog een mooi gevulde Informazione bieden, met bijdragen van verschillende van onze leden, die iets vertellen over hun eigen uitstapjes eerder dit jaar of iets langer geleden. Al dan niet rechtstreeks of onrechtstreeks verbonden met Lancia of oldtimers in het algemeen.

Toon Van Hoorick brengt verslag uit van zijn trip met de Fulvia die oorspronkelijk naar Ierland moest gaan, maar uiteindelijk een rondreis in België en Frankrijk werd. Hans Daemen ging een kijkje nemen achter de poorten van een fabriekshall in Barcelona die de Seat collectie herbergt. Bernard Geeraert (Narden) kwam op een oltimermeeting in het kasteel van Chantilly terecht, en onze voorzitter Jan Van Hoorick brengt uitgebreid verslag uit van de Aurelia tentoonstelling in Turijn.

Veel leesplezier!

Eduard De Landtsheer

OPROEP

Wij zijn 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.



Rendez-vous in Arville



Een goedgevulde pick-nick rugzak



bij een Corona-proof BBQ



Line-up aan de Auberge du Prévost in Fourneau Saint-Michel

sur-Lesse bereiken we het kasteel van Laveaux-St.-Anne dat we individueel kunnen bezoeken. En als afsluiter een lekker stukje taart met koffie of iets anders lekkers in de Brasserie des 4 Lunes. Ook hier weerom vriendelijke mensen en een prima bediening.

Een geluk dat Isabelle en ik in maart beslisten om deel te nemen aan dit super week-end. We hebben ons allen aan de sanitaire regels gehouden en toch was het Lancia Club Belgio waardige bijeenkomst!

Beste Eduard en Anne, nogmaals dank en op naar 2021 met een volledig programma, maar hopelijk meer daarover binnen enkele dagen!

Jan VH

Fotos: Fabian & Myrèse Delory, Sarah Rombaut,
Eduard De Landtsheer, Bernard Moyaert

Editorial

Le moindre des choses qu'on puisse dire de cette année presque terminée, est que ce fût une année bien spéciale. Et par le fait qu'aujourd'hui nous restons encore confrontés tous les jours avec les conséquences de cette pandémie mondiale, il est plus que probable que nous devrons vivre avec toutes sortes de limitations, à la fois dans la vie professionnelle et privée, jusqu'en 2021.

La conséquence la plus visible de ceci est que notre vie «normale» était complètement confuse et que nous ne pouvons plus rien planifier à court ou moyen terme. De nombreux projets de vacances ont dû être annulés ou complètement révisés et tant d'activités, telles que celles du Lancia Club Belgio, ont été annulées ou reportées, souvent à une date encore non précise.

Alors que dans une année traditionnelle nous avions au moins 4 activités par an, cette année nous n'avons pu organiser qu'une seule activité, puis sous une forme modifiée par rapport aux plans d'origine. Nous pouvons à juste titre qualifier notre rallye d'automne - pour la première fois depuis longtemps de nouveau une formule week-end avec nuitée - de succès. Avec beaucoup de chance entre deux confinements, et aussi bon que possible «Corona-proof», la combinaison pique-nique et barbecue en plein air restera dans notre mémoire. Vous en trouverez le rapport sur la droite.

Mais en plus, malgré le manque d'activités conjointes, nous pouvons toujours vous offrir une édition d'Informazione bien remplie, avec les contributions de plusieurs de nos membres, qui racontent leurs propres voyages ou sorties de cette année ou il y a un peu plus longtemps. Directement ou indirectement lié à Lancia ou aux ancêtres en général.

Toon Van Hoorick raconte son voyage en Fulvia qui devait à l'origine se rendre en Irlande, mais qui s'est finalement transformé en une randonnée en Belgique et en France. Hans Daemen a jeté un coup d'œil derrière les portes d'un hangar d'usine à Barcelone qui abrite la collection Seat. Bernard Geeraert (Narden) s'est retrouvé à un Concours d'élégance d'ancêtres au château de Chantilly, et notre président Jan Van Hoorick nous présente un beau reportage de l'exposition Aurelia à Turin.

Bonne lecture!

Eduard De Landtsheer

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 vécu avec votre Lancia? Pour tout membre qui désire écrire un article (surtout en français!), une seule adresse: informazione@lancia-club-belgio.be. Des petites-annonces en rapport avec Lancia sont évidemment aussi les bienvenues.

PAYS DE SAINT

RALLYE D'AUTOMNE 26/27-09-2020



La plus jeune Lancia parmi les Lancia participantes

Les 26 et 27 septembre, les membres du Lancia Club Belgio ont visité Saint Hubert et ses environs. L'organisation était entre les mains d'Eduard De Landtsheer et d'Anne Vandensavel, nous savions donc à l'avance que ce serait "soigné aux petit oignons"! Et ce l'était.

Mais revenons à la préparation de ce grand week-end. À la fin de l'année dernière, le comité du Lancia Club avait élaboré un calendrier des activités 2020 et Eduard s'était porté volontaire pour organiser le week-end d'automne. Fin 2019, le Corona était encore une petite grippe signalée en Chine, mais on sait désormais qu'elle peut évoluer rapidement. En bon organisateur et connaisseur de tous les beaux coins de la Belgique, Eduard avait insisté pour envoyer au plus vite une lettre pour informer les participants intéressés dans le package complet (y compris la nuitée) et de s'inscrire rapidement. Les Ardennes sont une halte appréciée des Belges et des étrangers en automne. Le 6 mars, l'invitation est partie et à la fin du mois de mars 2020, 7 équipages s'étaient inscrits pour le week-end complet. En fin de compte, on était 11. Mais pour Eduard, cela suffisait pour persévérer. Il y avait également une option «Dimanche seulement».

Mais ensuite, le Corona est arrivé en Belgique, tout s'est arrêté et le programme 2020 bien pensé n'a pas abouti! Pas de drink de Printemps, pas de balade estivale, au fur à mesure tout est annulé. C'est dommage, mais en tant que membre du conseil



Pic-Nic et BBQ «Corona-proof»

d'administration du Lancia Club Belgio, nous n'avons eu d'autre choix que d'annuler les organisations.

Puis les mesures sont devenues plus flexibles, l'hôtel a bien voulu honorer ses engagements et nous nous sommes donc retrouvés à l'église d'Arville le 26 septembre vers 12h30. Quelques jours plus tôt Eduard avait envoyé un email avec un plan d'accès et quelques explications supplémentaires. Il parlait de la fin de l'été indien, nous devions donc prévoir quelque chose de chaud! Heureusement, nous l'avons écouté. Le samedi matin Isabelle et moi sommes partis sous une pluie battante avec notre B20 s2, il faisait 7 °, sans essuie glaces et je ne savais pas exactement comment allumer le chauffage de l'Aurelia. Bravo «grand connaisseur de Lancia». Autour de Namur, le temps s'est éclairci et la pluie s'est arrêtée.

Après l'accueil habituel à l'église d'Arville, nous nous dirigeons vers le restaurant. Isabelle avait hâte de se réchauffer un peu mais Anne lui dit avec un petit sourire que le chauffage du restaurant ne marchait pas trop bien. Oups. Quelques 100 mètres plus loin dans une forêt voisine fut notre premier stop! Un barbecue à 8 ° C, sous une brise froide et en tenant compte de la «distanciation sociale» comme on l'appelle maintenant. Mais cela valait le coup! Sarah et Wouter, la fille et le gendre d'Anne et Eduard avaient préparé un authentique barbecue! De savoureuses saucisses, des hamburgers, des cuisses de poulet et un vrai rosbif! Nous avons également reçu un pique-nique dans un sac à dos thermique. Apéritif, salade de pâtes, sandwiches, vin rosé et rouge, dessert, assiettes, couverts, verres, rien n'était oublié. Le sac thermique, très pratique, qui contenait le panier-repas nous a été offert par «Via Flavia, Roadbooks and more». Une expérience très spéciale, mais appréciée de tous. Mais les belles et fraîches aventures ont également une fin. On reprenait tous la route pour redécouvrir nos merveilleuses Ardennes. Belle

balade d'automne de 98,5 kilomètres, mais chaque kilomètre était un plaisir. Notre B20, avec chauffage (merci Fabian pour l'explication), nous a emmenés via Belvaux, Han-sur-Lesse, Beauraing, Honnay, Louette-Saint-Pierre, Rochefort jusqu'à l'hôtel Le Val de Poix à Poix-Saint-Hubert.

Eduard avait bien vu les choses, notre hôtel était plein à craquer et la réservation à temps en avril n'était certainement pas un luxe. Merci encore pour votre perspicacité Eduard! L'apéritif et le repas de gala étaient bien organisés. Alors se coucher à l'heure... pas facile !!!

Le dimanche, au buffet du petit-déjeuner, nous rencontrons les concurrents qui participent uniquement au programme du dimanche. Avec 7 Lancia's supplémentaires, nous partons pour Fourneau-Saint-Michel. Avec notre B20 désormais bien chauffée, nous voyageons via Awenne, Wellin, Davedisse, Humain, Forrières jusqu'à l'Auberge du Prévost. Une très belle auberge rustique où la propriétaire nous réserve un accueil chaleureux. On a dû un peu se serrer les coudes pour prendre le repas avec 32 participants où il n'y avait que 30 places! Mais avec la patronne on a trouvé une solution. Et encore une fois, c'était savoureux, amusant et plus que suffisant.

Après l'arrêt du déjeuner à midi, départ pour la dernière partie de notre week-end. Une balade de 24 kilomètres qui nous emmène de Fourneau-Saint-Michel à Lavaux-Saint-Anne. Via Warville, Belvaux, Han-sur-Lesse nous atteignons le château de Lavaux-Sainte-Anne. Ici il était possible de faire une visite individuelle du château. Et pour finir un bon goûter avec du café ou autre chose à la Brasserie des 4 Lunes. A nouveau des gens sympathiques et un excellent service.

C'est une chance qu'Isabelle et moi avons décidé au mois de mars de participer à ce super week-end. Tout en respectant les règles sanitaires ce fut un rendez-vous digne du Lancia Club Belgio!

Chers Eduard et Anne, merci encore et jusqu'en 2021 avec un programme complet. Nous espérons pouvoir vous donner très bientôt plus d'informations sur 2021.

Jan VH

Photos: Fabian & Myrèse Delory, Sarah Rombaut, Eduard De Landtsheer, Bernard Moyaert



Visite masquée au château de Lavaux-Sainte-Anne



Au revoir...



... à la prochaine édition!

CLOSE ENCOUNTER WITH AN EDEN ROCK

(OF DAGBOEK VAN EEN REIS IN TIJDEN VAN CORONA)

De plannen waren al lang gesmeed, de reis intussen tot in de kleinste details voorbereid. Sinds 2013, toen we elkaar middenin Frankrijk voor het eerst ontmoetten, tijdens de eerste Fulvia Knights Rally op weg naar Mondovì, reizen Brigitte, Micheline, Marnix en ikzelf jaarlijks samen gedurende enkele weken met onze twee Fulvia's door Europa. Dit jaar zouden we Ierland ontdekken.



Butchenbach Scandinavisch zicht

Het virus dat sinds het prille voorjaar wereldwijd het mensdom ongenadig in zijn greep houdt, besliste er anders over: Ierland werd noodgedwongen naar de koelkast verwezen. Er werd lang getwijfeld of we überhaupt wel zouden kunnen, mogen, willen reizen. Het is er toch van gekomen, zij het dat we het uit voorzichtigheid korter bij huis hielden en er een Belgisch-Franse roadtrip van maakten.

8 september

Enkele fijne regendruppeltjes wuiven ons uit bij het vertrek. Van Halle naar Nijvel, en dan meermaals meanderend over de taalgrens naar Tongeren om via Voeren en de Hoge Venen over te steken naar Losheimergraben, pal op de Belgisch-Duitse grens. Hotel Schröder, ooit nog het tolhuis, is onze eerste bestemming. Op enkele kilometers afstand, in Elsenborn, ijvert onze Belgische kroonprinses als soldaat milicienne op dat moment voor haar blauwe muts.

9 september

Een lange nazomer kondigt zich aan. Bij momenten walst het verre gebulder van artilleriegeschut over het rustige ochtendgloren. Bij de start is het wat frisjes maar alras warmt een ijverige najaarszon de aarde en vooral het interieur van onze kleine coupeetjes op. De Eifel is één en al variatie en tovert op korte afstand de meest uiteenlopende landschappen tevoorschijn. We kriskrassen door Duitsland, Luxemburg en België alhoewel we ons meer dan eens in een Zwitserland zonder Zwitsers kunnen wanen. We picknicken op een boogschuit van Burg-Reuland, dicht in de buurt van het Europamonument. 's Avonds opnieuw dineren in Hotel Schröder, half-pension oblige.

10 september

Vandaag toeren we doorheen de Hoge Venen, balancerend op de grens tussen Ardennen en Eifel, met een route die ons langs de stuwdammen van de Warche, de

Vesder en de Gileppe voert. We maken een ommetje langs het gezellige Monschau, op een boogschuit van Eupen. De herinneringen aan de voorbereiding van een vroegere Lancia Sliding Pillar Meeting zijn zelden ver weg.

11 september

Koffers pakken: het was de laatste nacht in onze grenspost. We verhuizen naar Eprave, tussen Rochefort en Han-sur-Lesse.

De volgende dagen laten we ons leiden door 2 kant en klare roadbooks, ooit geschonken door een Hotel in Marche-en-Famenne. De ene route gaat pal zuidwaarts tot de Basiliek van Avioth in Frankrijk, de andere loodst ons naar het zuidwesten tot Revin, aan de Maas in Frankrijk. De roadbooks zijn wat te gedetailleerd met veel overbodige info maar voeren ons langs nog onbekende wegen en zijn zonder meer prachtig.

16 september

Noyers-Pont-Maugis. Hoog boven Sedan, met de graven van duizenden Duitse en Franse gesneuvelde soldaten als irreële achtergrond, vinden we elkaar na een kort intermezzo terug. Bestemming voor vandaag en pleisterplaats tot overmorgen is Avenay-Val-d'Or, in het hart van de Champagne.

Er is meer dan voldoende te zien om enkele dagen te vullen. In Epernay flaneren we met onze Fulvia's meermaals de Avenue de Champagne op en neer, langs de oogverblindende gebouwen waarmee



Italiaanse toets in de kathedraal van Reims...

de meest gerenomeerde champagnehuizen hun rijkdom etaleren. We bezoeken Reims en dompelen ons voor het eerst (tot nu was dit altijd een "must do" gebleven) in de sfeer en grootsheid van de kathedraal die majestueus boven de stad uitrijst.

Natuurlijk is er ook Gueux: er met onze mooie Fulvia's zomaar voorbij rijden zou zonde zijn. Dus stoppen we voor een fotomoment bij de tribunes en het "parc fermé" van dit monument van de Franse automobielsport, het vervlogen Circuit de Reims.

Het bezoekje aan onze bijna-vriend-champagneboer en burgemeester van Jonquery

Le Grand Prix de Louâtre, 20ste editie. We worden er opgewacht door het bestuurslid van onze LCB dat ons hiereen loodste, Jean Helsen. Hij is sinds lang bevriend met organisator Eric Hermans die hier meer dan 40 jaar terug neerstreek en middenin een bos zijn garage runt, exclusief bestemd voor sportieve auto's, liefst met zuiver Italiaans DNA.

Eric is een nonconformistische duizendpoot, dat ademt uit alles wat achter de indrukwekkende toegangspoort tot zijn universum schuilt. Naast zijn verzameling overwegend rode maar altijd Italiaanse mechanica op 2 en 4 wielen maakt

tijd meer en meer gewaardeerd door de mensen uit de omgeving. Voor Eric is zijn Piston Club vandaag zeker even belangrijk als zijn garage.

Voor de twintigste keer is er de jaarlijks weerkerende symbiose tussen de activiteiten van de Piston Club en deze van Garage Eric Hermans: Le Grand Prix de Louâtre. Wat begon als een soort klantendag met wat animatie groeide intussen uit tot een echt evenement. Vrienden, klanten, vrienden van vrienden en vrienden van klanten komen samen aan Le Bois des Prêtres voor een gezellige namiddag met een autozoektocht, gevolgd door een grote BBQ en



The Piston Club



Sandwichman van dienst

en zijn charmante ega is, zeker in dit heel warme weer, heerlijk verfrissend en resulteert voorspelbaar in het stouwen van een niet onaanzienlijke lading kartonnen dozen met inhoud. Het dreigt voor de kleine Lancia's vanaf nu een zware reis te worden.

19 september

Aan het eerste rond punt na ons vertrek uit de heerlijke B&B geef ik een vreemdsoortige zeegroene cabrio/strandwagen voorrang. Tussen de achterlichten staat in een sierlijke boog van grote glimmende verchromde letters "EDEN ROCK". Ik heb geen idee van de origine van het koetswerk van ruw geschat 10 à 20 jaar terug. Mogelijk is het een sterk staaltje van geslaagde huisvlijt geënt op een Franse of Italiaanse onderstel.

Er zit wat tijdsdruk op vandaag: Eerst naar het volgende hotel in Villers-Cotterêts om onze bagage te droppen en dan vlug naar le Bois des Prêtres om er deel te nemen aan

vooral zijn ironisch statement omtrent de niet-Italiaanse automobiel indruk: Onherroepelijk, in weer en wind aan de tand des tijds ten prooi vallend, staat sinds decennia op enkele meters van de garagepoort een door levensgrote zombie-poppen bewoonde Traction Avant 11CV langzaam te vergaan.

Min of meer door mos en kruid aan het oog onttrokken, kriskras verspreid in het bos laten tientallen autowrakken in diverse stadia van ontbinding een niet alledaags business-model vermoeden.

De Piston Club sluit naadloos aan bij de garage. Een "clubhouse", deels onder hetzelfde dak, met dezelfde typische boogvormige deur- en vensteropeningen en een permanent openlucht-podium: het is de plek waar betere live bands regelmatig de anders zo vredige rust van Le Bois des Prêtres komen verstoren.

Oorspronkelijk veeleer bedoeld voor een motorhead-publiek werd de Piston Club met zijn goed muziek-aanbod metter-

live-muziek. De integrale opbrengst van de dag (dit jaar ruim € 2700) gaat ook nu weer naar de Association Roseau die haar donaties gebruikt voor de bouw van een "ouder-hotel" bij het kinderkankerziekenhuis van Reims.

We nemen deel en genieten mee van de feeststemming, voorzichtig weliswaar, wetend dat het virus dat ons hier deed belanden mogelijk vlakbij is.

We vallen niet in de prijzen: met de 8 letters die we onderweg bij elkaar sprokelden (CEKEDONR) moest de naam van een "begrip", verband houdend met Italië en auto's gevonden worden. Geen van de deelnemers (een veertigtal ploegen in totaal) wist het enigma te ontcijferen.

De oplossing wordt onthuld bij het begin van de proclamatie: Autobianchi stelde in 1957 de kleine Bianchina voor, gebaseerd op de Fiat 500. Een cabrio-versie (met een in serie geleverde hard top) kende haar première op het salon van Genève in 1960

Vervolg op pagina 12

CLOSE ENCOUNTER WITH AN EDEN ROCK

Vervolg van pagina 7

onder de naam EDEN ROC (zonder k). Intussen is deze kleine cabrio een geëerd verzamelobject geworden. Ooit stond zo'n exemplaar (motorloos) in de Mortselse garage van Luc Hermans. Zoontje Eric speelt de erin wanneer zijn vader op hem paste.

De oplossing van het mysterie...

21 september

We zijn sinds gisteravond in Chamant, Oise. De nood aan wat meer rust en wat minder rijtijd



Tour de formation, Grand Prix de Louâtre 2020



Baie de Somme, Le Hourdel

De Eden Rock (met k) die 's ochtends ons pad kruiste was zeker geen Bianchina maar ik liet wel het antwoord op de hamvraag van de dag letterlijk aan mijn neus voorbij gaan!

20 september

Er liggen wat oliedruppels onder de Fanalone: een klein scheurtje in de oliekoeler. Het risico dat het groter wordt is reëel. Er zijn niet veel opties. De verstandigste lijkt de auto te laten repartiëren en verder rijden met een vervangwagen. Toch eerst maar eens met Garage Eric Hermans bellen, hier vlakbij. Een half uurtje later zijn we daar, Eric en Jean wachten ons op. De oliekoeler demonteren en op druk zetten om het lek te detecteren geeft geen uitsluitsel (lekt te klein en olie te koud). Plots komt Eric uit het bos tevoorschijn met de oliefilterhouder van een Fulvia 1,3 (zonder aansluitingen voor een oliekoeler). Hierdoor kan de defecte olieradiator voor de rest van onze reis verhuizen naar een kartonnen doos. 's Middags is de klus geklaard en schuiven we mee aan tafel bij Eric. Er rest nog wat vlees en groenten van de BBQ gisteren. Onze gastheer vertelt, wij luisteren geboeid.

Het is al volop namiddag wanneer we afscheid nemen. Jean is zo vriendelijk onze voorraad champagne met z'n Zagato naar België te willen brengen. We gaan onbezorgd en niet overladen terug op weg.

laat zich voelen en dus maken we onze rondritten wat minder uitgebreid. Maar we willen niettemin toch ook nog één en ander bezoeken, zoals die beroemde spoorwegwagon in de bossen van Compiègne, waarin vorige eeuw een onverwacht groot deel van de Europese oorlogsgeschiedenis zijn wortels vond. Er zijn weinig bezoekers. Wie er wel is, is onder de indruk.

We zijn net op tijd terug om, onder de laatste warme stralen van de namiddagszon, een verkwikkend duikje te nemen in het zwembad van ons hotel.

22 september

Op weg naar de laatste pleisterplaats van deze trip. Bestemming Quend, Baie de Somme. Om één of andere reden verlangen we intussen echt naar de zee. Dus houden we halt in Le Crotoy om, uitkijkend over de baai, de zilte bries op ons gezicht te voelen. Het is september en Corona, dus niet te druk.

Het hotel valt een beetje tegen. Wat te ver van de zee om te voet naar het strand te wandelen en onze gezamenlijke "suite" met 2 slaapkamers is, zoals de rest van het hotel, wat krap bemeten. Het water van het zwembad is echter heerlijk, "28 graden!" leert de hotelier ons fier. Helaas gaat het na de eerste avond voorgoed dicht, gevolg van het minder goede weer.

We genieten van de zee, van het restau-

rant op de pier van Saint-Valéry-sur-Somme, van de uitstapjes naar Fort-Mahon en Le Hourdel.

Maar het weer begint te veranderen en het vakantie seizoen loopt duidelijk op z'n eind. De huizen en villa's langs de zeelijn zijn reeds nagenoeg allemaal verlaten, de luiken dicht, de ramen al geblindeerd voor de winter. De stranden zijn ontvolkt op enkele wagenzeilers en wat wandelaars na, vrijwel alle bistrotts zijn gesloten. In de lucht krijgt het grijs van de herfst stilaan de bovenhand. Hier is 2020 al bijna voorbij. Enkel Saint-Valéry en Le Crotoy houden het vakantiegevoel nog even in leven.

25 september

Gisteren kwam de eerste echte regen. Een zegen voor het amechtig uitgedroogde land waar we in deze uitzonderlijke oudewijvenzomer, volop genietend van de zon en de warmte, de laatste weken doorheen reisden. Buiten picknicken zit er vandaag zeker niet in. Turend door de natte voorruit van onze Fulvia terwijl het door de banden opgegooid water duidelijk hoorbaar tegen de spatborden klettert, is dit einde, na de wat bijzondere maar onverwacht zomerse en boeiende reis vol verscheidenheid, toch een beetje een anti-climax.

Nog even en we zijn terug thuis...

Toon Van Hoorick

CLOSE ENCOUNTER WITH AN EDEN ROCK

LE JOURNAL D'UN VOYAGE EN PÉRIODE COVID 19

Les plans étaient forgés depuis longtemps, le voyage avait été préparé dans les moindres détails. Depuis 2013, lorsque nous nous sommes rencontrés Marnix, Micheline, Brigitte et moi pour la première fois au centre de la France, lors du premier Fulvia Knights Rally sur le chemin de Mondovi, nous voyageons chaque année avec nos deux Fulvias à travers l'Europe et ceci pendant plusieurs semaines. Cette année, nous allons découvrir l'Irlande.

Le virus qui a impitoyablement saisi l'humanité dans le monde entier depuis le début du printemps en a décidé autrement: le voyage en Irlande est postposé. Pendant longtemps, nous nous sommes demandé si nous pouvions, voulions voyager. Mais nous sommes quand même parti, même si, par prudence, nous sommes restés plus près de chez nous et avons transformé notre periple en un road trip franco-belge.

8 septembre

Quelques fines gouttes de pluie nous disent au revoir à notre départ. De Halle à Nivelles, puis plusieurs méandres sur la frontière linguistique jusqu'à Tongres, via Voeren et les Hautes Fagnes jusqu'à Losheimergraben, juste à la frontière belgo-allemande. L'Hôtel Schröder, autrefois la Douane, est notre première destination. A quelques kilomètres de là, à Elsenborn, notre princesse héritière belge Elisabeth, en tant que militaire, travaille dur en ce moment pour obtenir sa casquette bleue.

9 septembre

Un long été Indien s'annonce. Parfois, le rugissement lointain des canons d'artillerie valsait sur l'aube calme. Au petit matin il fait un peu frais, mais très vite le soleil d'automne fait son apparition et réchauffe l'intérieur de notre petit coupé. L'Eifel est synonyme de variété et évoque les paysages les plus divers à une courte distance. On sillonne l'Allemagne, le Luxembourg et la Belgique, même si plus d'une fois on peut s'imaginer en Suisse mais sans les Suisses. Nous pique-niquons à deux pas de Burg-Reuland, à deux pas du monument de l'Europe. Le soir, à nouveau dîner à l'hôtel Schröder, demi-pension oblige.

10 septembre

Aujourd'hui, nous parcourons les Hautes Fagnes, en équilibre sur les frontières des



Ardennes et de l'Eifel, avec un itinéraire qui nous fait passer par les barrages de la Warche, de la Vesdre et de la Gileppe. Nous faisons un détour par l'agréable Monchau, à deux pas d'Eupen. Les souvenirs de la préparation d'une précédente édition du Lancia Sliding Pillar sont toujours dans notre mémoire.

11 septembre

Faire les valises: c'était la dernière nuit à notre poste frontière. Nous déménageons à Eprave, entre Rochefort et Hantsur-Lesse.

Les jours suivants, nous suivons l'itinéraire de 2 roadbooks, prêts à l'emploi, reçu d'un hôtel de Marche-en-Famenne. Un itinéraire va plein sud jusqu'à la Basilique d'Avioth en France, l'autre nous emmène au sud-ouest jusqu'à Revin, sur la Meuse également en France. Les road books sont un peu trop détaillés avec beaucoup d'informations superflues, mais les itinéraires nous emmènent sur des routes inconnues et sont absolument magnifiques.

16 septembre

Noyers-Pont-Maugis. Nous nous retrouvons, après un intermezzo de quelques journées, au dessus de Sedan, avec comme arrière-plan irréal les tombes de milliers de soldats tombés aux combats entre allemands et français. La destination d'aujourd'hui et la halte jusqu'à après-demain est Avenay-Val-d'Or, au cœur de la Champagne. Il y a plus qu'assez à voir pour remplir quelques jours. A Epernay nous montons et descendons plusieurs fois l'avenue de Champagne où les maisons de Champagne les plus renommées avec leurs bâtiments éblouissants affichent leur richesse. Nous visitons Reims et nous nous immergeons pour la première fois (jusqu'à présent cela a toujours été un "must") dans l'atmosphère et la grandeur de la cathédrale qui s'élève majestueusement au-dessus de la ville. Gueux: passer sans nous arrêter avec nos belles Fulvias serait dommage. Nous nous arrêtons donc pour une séance photo aux stands et au «parc fermé» de ce monument du sport automo-

Suite à la page 10

CLOSE ENCOUNTER WITH AN EDEN ROCK

Suite de la page 9

bile français, l'ancien Circuit de Reims. La visite chez notre bon ami champenois et Maire de Jonquery et sa charmante épouse est, surtout par temps très chaud, merveilleusement rafraîchissante. Cette halte se traduit inévitablement par le chargement d'un nombre non négligeable de cartons bien remplis. A partir de maintenant cela pourrait devenir un voyage difficile pour les suspensions de nos petites Lancias.

vement destiné aux voitures de sport, de préférence avec un ADN purement italien.

Eric est un mille-pattes anticonformiste, qui respire de tout ce qui se cache derrière l'impressionnante porte d'accès à son univers. En plus de sa collection mécanique en majorité rouge mais surtout Italienne sur 2 ou 4 roues, son expression artistique sur l'art contemporain automobile non ita-

Pour la vingtième fois, il y a la symbiose annuelle récurrente entre les activités du Piston Club et celles du Garage Eric Hermans: Le Grand Prix de Louâtre. Ce qui a commencé comme une sorte de journée client avec de l'animation est devenu un véritable événement. Amis, clients, amis d'amis et amis de clients se retrouvent au Bois des Prêtres pour une après-midi amusante avec une petit rallye dans les environs, suivi d'un bon barbecue et de la musique live. L'intégralité de la recette de la journée (plus de 2 700 € cette année)



Circuit de Reims-Gueux (Pilotes au Paddock)



La Grande Porte

19 septembre

Au premier rond-point après notre départ du charmant B&B, je me fais dépasser par une étrange petite décapotable une sorte de voiture de plage vert d'eau. Entre les feux arrières on lit le logo, en grandes lettres chromées, "EDEN ROCK". Je n'ai aucune idée des origines de cette carrosserie qui à mes yeux date d'il y a 10 à 20 ans. La fabrication artisanale à l'air de bonne qualité et est probablement muni d'une mécanique française ou italienne.

Aujourd'hui, le temps presse: nous allons d'abord déposer nos bagages à l' hôtel de Villers-Cotterêts puis gagnons rapidement le Bois des Prêtres pour participer à la 20ème édition de Grand Prix de Louâtre. Nous sommes accueillis par le membre du conseil de notre LCB qui nous a guidés jusqu'ici, Jean Helsen. Il est depuis longtemps ami avec l'organisateur Eric Hermans. Eric s'est installé ici il y a plus de 40 ans et tient son garage au milieu d'une forêt, exclusi-

lienne laisse une impression spéciale. A l'extérieur, à quelques mètres de la porte de garage, se trouve une preuve de la décomposition lente : des poupées zombies grandeur nature, dans une Traction Avant 11CV.

Des dizaines d'épaves de voitures éparpillées dans la forêt, dans un état de décomposition plus ou moins avancé, suggèrent un modèle économique inhabituel.

Le Piston Club s'intègre parfaitement au garage. Un «club-house», en partie sous le même toit, avec les mêmes ouvertures de portes et fenêtres cintrées typiques et une scène permanente en plein air: c'est le lieu où les meilleurs groupes live viennent régulièrement troubler la quiétude autrement paisible du Bois des Prêtres.

Destiné à l'origine à un public motivé, le Piston Club, avec son offre musicale, est devenu de plus en plus apprécié par la population locale au fil du temps. Aujourd'hui, son Piston Club est tout aussi important pour Eric que son garage.

sera à nouveau versée à l'Association Roseau qui utilise ses dons pour construire un «hôtel parent» à l'hôpital pédiatrique du cancer de Reims. Nous nous joignons et profitons de l'ambiance de fête, prudemment, sachant que le virus qui nous fait atterrir ici peut être à proximité.

Nous ne sommes pas récompensés: avec les 8 lettres que nous avons rassemblées en cours de route (CEKEDONR), il fallait trouver le nom d'un «concept» lié à l'Italie et aux voitures. Aucun des participants (environ 40 équipages au total) n'a reconnu le mystère.

La solution est révélée au début de la proclamation: Autobianchi a présenté la petite Bianchina en 1957, basée sur la Fiat 500. Une version cabriolet (avec un toit rigide fourni en série) a été présentée au Salon de Genève en 1960 sous le nom EDEN ROC (sans k). En attendant, ce petit cabriolet est devenu un objet de collection recherché. Un tel exemplaire se trouvait autre-

fois (sans moteur) dans le garage de Luc Hermans à Mortsel. Son fils Eric y jouait lorsque son père la retapait.

L'Eden Rock (avec k) qui a croisé notre chemin le matin n'était certainement pas Bianchina, mais j'ai littéralement ignoré la réponse à la question clé du jour!

20 septembre

Il y a quelques gouttes d'huile sous ma Fanalone: une petite fissure dans le radiateur d'huile. Le risque que la fuite de-



viennne plus grande est réel. Il n'y a pas beaucoup d'options. Le plus sage est de faire réparer la voiture et rentrer avec une voiture de remplacement. Mais on appelle d'abord le garage Eric Hermans qui est à quelques kilomètres. Une demi-heure plus tard, nous sommes arrivés, Eric et Jean nous attendent. Démontez le radiateur d'huile et le mettre sous pression pour détecter la fuite n'est pas concluant (fuite trop petite et huile trop froide). Soudain Eric arrive avec le support de filtre à huile d'une Fulvia 1.3 (sans raccords pour un radiateur d'huile). On change et le radiateur défectueux va continuer son voyage dans un boîte en carton. Vers midi, le travail est terminé et Eric nous invite pour le déjeuner, il reste encore de la viande et des légumes du barbecue d'hier. Eric nous raconte un peu de son histoire et nous écoutons fascinés.

Le temps passe vite et en fin d'après-midi nous nous disons au revoir. Jean a la gentillesse d'emporter notre stock de caisses

de champagne en Belgique avec sa Zagato. On repart sur la route sans soucis et sans surcharge.

21 septembre

Nous sommes à Chamant, dans l'Oise depuis hier soir. On sent qu'on a besoin de plus de repos et de moins de route. Nos étapes deviennent plus courtes. On fait encore quelques visites, on se dirige no-



tamment vers le célèbre wagon de chemin de fer dans le bois de Compiègne. Au siècle dernier c'est ici que l'armistice de la première guerre mondiale a été signée. Heureusement il y a très peu de visiteurs, mais ceux qui sont présents sont impressionnés.

Nous sommes de retour juste à temps pour faire un plongeon rafraîchissant dans la piscine de notre hôtel sous les derniers rayons chauds du soleil de l'après-midi.

22 septembre

En route pour la dernière étape de ce voyage. Destination Quend, Baie de Somme. Pour une raison ou une autre nous aspirons vraiment la mer. Nous nous arrêtons donc au Crotoy pour sentir la brise salée sur nos visages face à la baie. C'est septembre et Corona, donc pas trop de monde. L'hôtel est un peu décevant. Un peu trop loin de la mer pour marcher jusqu'à la plage et notre «suite» de 2 chambres est, comme le reste de l'hôtel, à l'étroit. L'eau

de la piscine est bonne, l'hôtelier nous informe fièrement qu'elle à 28°. Malheureusement, en raison du mauvais temps elle est mise en hibernation après la première nuit. On profite de la mer, du restaurant sur le quai de Saint-Valérie-sur-Somme, des excursions à Fort-Mahon et au Hourdel. Mais le temps commence à changer et les festivités touchent à leur fin. Les maisons et les villas du bord de mer sont presque toutes désertes, les volets fermés,

les fenêtres déjà aveuglées pour l'hiver. Les plages sont dépeuplées sauf pour quelques marins et quelques promeneurs, presque tous les bistrotts sont fermés. Dans le ciel, le gris de l'automne prend progressivement le dessus. 2020 est presque terminé. Seuls Saint-Valéry et Le Crotoy respirent encore l'esprit de vacances.

25 septembre

Hier, la première vraie pluie est tombée. Une bénédiction pour la terre aride que nous avons parcourue ces dernières semaines, profitant de l'exceptionnelle fin d'été et de la chaleur. Un pique-nique en plein air n'est certainement pas une option aujourd'hui. On regarde à travers notre pare-brise mouillé, on entend l'eau projeté dans les ailes, c'est avec un sentiment mitigé que nous rentrons. On a eu vraiment du beau temps et c'était une belle aventure. Dans peu de temps, nous serons de retour à la maison ...

Toon Van Hoorick

LANCIA AURELIA

MITO SENZA TEMPO – TIMELESS MYTH – EEN TIJDLOZE MYTHE – UN

Op 1 februari opende in het MAUTO in Turijn (Museo Nazionale dell'Automobile di Torino) de tentoonstelling die volledig in het teken stond van de 70^{ste} verjaardag van de presentatie aan het grote publiek van de Lancia Aurelia.

Deze retrospectieve tentoonstelling zou op 3 mei sluiten, maar door de Coronapandemie in Italië en vervolgens in heel Europa werd de sluitingsdatum verplaatst naar augustus om uiteindelijk pas de deuren te sluiten op 1 november 2020. Een zeer goed initiatief van de organisatoren want het loonde de moeite om deze unieke tentoonstelling te bezoeken. Door de Coronatoestand en de daarmee gepaarde verlenging heb ik de tentoonstelling 2x kunnen bezoeken. In een ander hieropvolgend stukje geef ik jullie een overzicht van de tentoongestelde Aurelia's. Het was werkelijk een indrukwekkende expo.

De Aurelia mag terecht een van de meest vooruitstrevende en verfijnde auto's van de Italiaanse naoorlogse autoproductie genoemd worden. Zoals Massimo Fila het verwoord is de vernieuwende Lancia ook het symbool bij uitstek van de wederopstanding en de buitengewone economische groei van het Italië na WOII.

De "TIMELESS MYTH" tentoonstelling is zeer ingetogen, maar ook zeer volledig en representatief voor de productie van de Aurelia.

Aan de hand van 18 Aurelia's, zowel standaardversies als unieke stukken, vertellen de inrichters de evolutie van dit model. En ze zijn hierin glansrijk geslaagd. Ik had bijvoorbeeld nog nooit de 6 verschillende versies van de Aurelia B20 naast mekaar gezien. Het was ook leuk om 3 Aurelia's te zien die vroeger aan Belgische verzamelaars toebehoorden.

Terug naar het begin, in april 1950, op het Autosalon van Turijn beleefde de Lancia Aurelia zijn wereldpremière. De Aurelia werd wereldwijd niet alleen geroemd om het eenvoudige en zuivere lijnenspel van het koetswerk maar ook en vooral om de technisch vooruitstrevende oplossingen die hier voor het eerst toegepast werden.

Deze technologische hoogstandjes danken we aan het inzicht van Gianni Lancia die zijn getalenteerde ingenieurs en mede-

werkers onder de leiding van voornamelijk Francesco De Virgilio stimuleerde om de fabelachtige Aurelia te ontwerpen. De eerste pennentrekken werden al in 1943 in de Lancia burelen in Padua, gedurende de tweede wereldoorlog, op papier gezet. Het Lancia team had Turijn verruild voor Padua omwille van de onophoudelijke bombardementen die de stad onveilig maakten.

Eens de vrede een feit was ging men aan de slag om een opvolger voor de zeer succesvolle Aprilia te bouwen. Op zijn zachtst gezegd was de Aurelia voor haar tijd enorm vooruitstrevend. Buiten haar zelfdragend koetswerk was ze uitgerust met de eerste in aluminium gegoten 60° V6 motor. Vooraan beschikte de Aurelia over de gekende en beroemde onafhankelijke Sliding Pillar ophanging. Maar ook de volledig nieuwe onafhankelijke achterwielophanging was uniek. Deze onafhankelijke achterophanging vormde een geheel met de koppeling, de versnellingsbak, het differentieel en de in-board trommelremmen. Daardoor was een groot deel van de onafgeveerde massa van de Aurelia gelegen tussen beide assen. Het gevolg was dat de Aurelia over een verbluffende wegligging beschikte. Later zouden verschillende constructeurs zich aangetrokken voelen door de compacte constructie van de V6. O.a. Ferrari-ingenieurs lieten zich door de Aureliamotor inspireren bij het ontwerpen van hun Dino V6. Lancia werd ook geholpen door de waardevolle samenwerking met gespecialiseerde in Turijn gevestigde leveranciers.

Hier denken we aan Nardi, die vanaf het begin speciale inlaatspruitstukken maakte die het vermogen van de Aurelia V6 aanzienlijk opdroef. Men had de keuze uit verschillende mogelijkheden, van dubbele, tot zelfs drie dubbele carburators steeds met een aangepaste nokkenas. Nardi leverde ook zeer elegante houten stuurwielen. De Aurelia B10 was ook de eerste auto die op de markt kwam met de volledig nieuwe en revolutionaire Michelin X radiaalband.

Op sportief vlak was de Aurelia van in het begin buitengewoon succesvol. Ascari en Villorosi wonnen met hun B10 in 1950 de Sestriere rally. Ook 'Ippocampo' deed zijn duit in het zakje door met zijn B21 zijn klasse te winnen in de Giro di Sicilia. En van zodra de B20 uitgebracht werd was het hek pas goed van de dam. Bij het eerste optreden van de Aurelia B20 was het meteen prijs. Op 1 april wint dezelfde Ippocampo zijn klasse in opnieuw de Giro di Sicilia. Eind April behaalt Bracco een 2^e plaats algemeen in de Mille Miglia met de bijna standaard B20 en op 23-24 juni eindigt dezelfde Bracco met Graaf Lurani 11^e algemeen en eerste in de 2 liter klasse in de 24 Uur van Le Mans. En op 12 augustus wint Bracco, steeds met dezelfde B20, ook nog de 6 uur van Pescara!

Het technisch vernuft en de sportieve prestaties van de Aurelia werd opgemerkt door vele verzamelaars en liefhebbers. De Aurelia in al zijn versies is een geliefd verzamelaars object geworden. De Aurelia werd gekoesterd door o.a. Hemingway en Fausto Coppi, geprezen door Juan Manuel Fangio, die het vergeleek met een 'kopje maté' – de infusie die mannen uit de Andes kracht en zelfvertrouwen geeft – wordt terecht beschouwd, volgens Massimo Fila, als 'een magisch moment in de evolutie van de auto in het begin van de jaren 50.

Om te eindigen citeren we nog Benedetto Camerana, de voorzitter van MAUTO "Tijdloze mythe" viert de 70 jaar van de Lancia Aurelia, in vele van zijn verschillende uitvoeringen: een symbool van de heropstanding van Italië, het vernieuwde vertrouwen in de toekomst na de tragische gebeurtenissen van WO II.

*Jan Van Hoorick
Dank aan Lorenza Maccio van het MAUTO
voor het ter beschikking stellen van de foto's
over de Aurelia tentoonstelling*



1950-2020

MYTHE INTEMPOREL

Le 1^{er} février, le MAUTO de Turin (Museo Nazionale dell'Automobile di Torino) a inauguré l'exposition consacrée entièrement au 70^e anniversaire de la présentation au grand public de la Lancia Aurelia.

Cette exposition rétrospective devait fermer le 3 mai, mais en raison de la pandémie Corona en Italie, puis dans toute l'Europe, la date de clôture a été déplacée

au mois d'août et finalement au 1^{er} novembre 2020. Une très bonne initiative des organisateurs qui a porté ses fruits parce que cela valait vraiment la peine de visiter cette exposition unique. Grâce à la prolongation, j'ai pu visiter l'exposition deux fois. Dans un autre article, je vous donne un aperçu détaillé des Aurélias exposées. C'était une exposition vraiment impressionnante.

L'Aurelia peut à juste titre être

considérée comme l'une des voitures les plus progressives et les plus raffinées de la production automobile italienne d'après-guerre. Comme le dit Massimo Fila, cette Lancia hors du commun est également un symbole par excellence de la résurrection et de l'extraordinaire croissance économique de l'Italie après la Seconde Guerre mondiale.

L'exposition «TIMELESS MYTH» est très sobre, mais aussi très complète et représentative de la production de l'Aurelia. Sur la base de 18 Aurélias, à la fois des versions standards et des pièces uniques, les organisateurs racontent l'évolution de ce modèle. Et ils y ont brillamment réussi. Par exemple, je n'avais jamais vu les 6 versions différentes de l'Aurelia B20 côte à côte. C'était aussi agréable de voir 3 Aurélias qui avaient autrefois appartenu à des collectionneurs belges.

De retour au début, en avril 1950, au Sa-

lon de Turin, la Lancia Aurelia a fait sa première mondiale. L'Aurelia était prise dans le monde entier non seulement pour les lignes simples et épurées du corps, mais aussi et surtout pour les solutions techniquement avancées qui ont été appliquées ici pour la première fois.

Nous devons ces prouesses technologiques à la perspicacité de Gianni Lancia qui a encouragé ses talentueux ingénieurs et collaborateurs, sous la direction principale de Francesco De Virgilio, à concevoir la fabuleuse Aurelia. Les premières esquisses ont déjà été mises sur papier en 1943 dans les bureaux de Lancia à Padoue. Pendant la Seconde Guerre mondiale. L'équipe Lancia avait quitté Turin pour Padoue à cause des bombardements incessants qui ravageaient la ville. Une fois la paix revenue, ils ont commencé à construire un successeur à la déjà très brillante Aprilia. On peut le dire, l'Aurelia était extrêmement d'avant garde pour l'époque. En plus de sa carrosserie autoportante, elle était équipée du premier moteur V6 en aluminium à 60° moulé sous pression. À l'avant, l'Aurelia avait la célèbre et réputée suspension indépendante Sliding Pillar. Mais la toute nouvelle suspension arrière indépendante était également unique. Cette suspension arrière indépendante faisait partie intégrante de l'embrayage, la boîte de vitesses, le différentiel et les freins à tambour intégrés. En conséquence, une grande partie de la masse non suspendue de l'Aurelia était située entre les deux essieux. Cela se traduisait par une tenue de route sûre et une vivacité sans pareil dans sa catégorie. Plus tard, divers constructeurs se laisseront séduire par la construction compacte du V6. Notamment les ingénieurs Ferrari se sont inspirés du moteur Aurelia lors de la conception de leur Dino V6.

A cette époque Lancia a également bénéficié de la précieuse collaboration avec des fournisseurs spécialisés basés à Turin. Nous pensons ici à Nardi, qui a fabriqué dès le départ des collecteurs d'admission spéciaux qui ont considérablement augmenté la puissance du moteur V6 de l'Aurelia. Il

y avait différentes options, d'un double carburateur à trois carburateurs double corps, chaque fois muni d'un arbre à cames spécifique. Nardi était également connu pour ses volants en bois très élégants.

L'Aurelia B10 a également été la première voiture à être lancée avec le tout nouveau et révolutionnaire pneu radial Michelin X.

Sur le plan sportif, l'Aurelia a connu dès le départ un franc succès. Ascari et Villoresi remportent le rallye de Sestrière en 1950 avec leur B10. "Ippocampo" a également joué son rôle en remportant sa classe avec sa B21 au Giro di Sicilia. Et dès que la B20 a été lancée, les résultats sportifs sont devenus monnaie courante. Lors de la première participation de l'Aurelia B20, ce fut bingo! Le 1^{er} avril, le même Ippocampo remporte à nouveau sa classe au Giro di Sicilia. Fin avril, Bracco a pris la 2^e place du classement général des Mille Miglia avec sa B20 presque standard et les 23 et 24 juin, le même Bracco avec le comte Lurani termine 11^e au général et premier de la catégorie 2 litres aux 24 Heures du Mans. Et le 12 août, Bracco, toujours avec la même B20, remporte également les 6 heures de Pescara!

L'ingéniosité technique et les performances sportives de l'Aurelia ont été remarquées par de nombreux collectionneurs et passionnés. L'Aurelia dans toutes ses versions est devenue un objet de collection très recherché. L'Aurelia a été chérie par Hemingway et Fausto Coppi entre autres, appréciée par Juan Manuel Fangio, qui l'a comparée à une «tasse de maté» – l'infusion qui donne aux hommes des Andes force et confiance.

L'Aurelia est à juste titre considérée, selon Massimo Fila, comme une créature magique dans l'évolution de l'automobile au début des années 50.

Pour conclure, nous citons Benedetto Camerana, le président du MAUTO: "Mythe intemporel" célèbre les 70 ans de la Lancia Aurelia, dans plusieurs de ses différentes versions: un symbole de la résurrection de l'Italie, la confiance renouvelée dans l'avenir après les tragiques événements de la Seconde Guerre mondiale.

Jan Van Hoorick

Merci à Lorenza Maccio pour la mise à notre disposition des foto's illustrant l'article sur l'exposition Aurelia



LANCIA AURELIA 1950-2020

Tentoongestelde Lancia Aurelia's Exposées

AURELIA B10, chassis B10*2126

Gedurende het autosalon van Turijn in de lente van 1950 werd de nieuwe Lancia Berline aan het grote publiek voorgesteld. Haar naam? AURELIA, gevolgd door het project nummer B10. Tussen 1950 en 1953 rolden 5.451 exemplaren van de band. Voor koetswerkbouwers werden in dezelfde periode 583 chassis gebouwd. Motor: 60° V6, 1.750 cc., 56 pk.

Lors du Salon de l'Automobile de Turin au printemps 1950, la nouvelle Lancia berline a été présentée au grand public. Son nom? AURELIA, suivi du numéro de projet B10. Entre 1950 et 1953, 5.451 exemplaires ont été produits. 583 châssis ont été construits pour les carrossiers au cours de la même période. Moteur: 60° V6, 1750 cm³, 56 ch.



AURELIA B12, chassis B12*2374

De nieuwe sedan, de AURELIA B12, komt in 1954 op de markt. De B12 heeft een volledig nieuw koetswerk en ook mechanisch is er heel wat aangepast, met o.a. een vergrootte V6. Het cylinderblok is anders opgebouwd, met onder meer een aangepaste krukas en een nieuw oliefilter. De witte B12 hier tentoongesteld is altijd in het bezit geweest van de familie Minerbi. Marcello Minerbi was een vooraanstaand italiaans autojournalist die mede aan de wieg stond van Quattroruote en Ruoteclassiche. In 2006 nam deze B12 deel aan de Centenario viering in de VS en volgde daar o.a. de fameuze Route 66 met Marcello achter het stuur! Tussen 1954 en 1956 werden er 2.400 exemplaren van gebouwd. Motor: 60° V6, 2.266 cc., 87 pk.

La nouvelle berline, l'AURELIA B12, est lancée en 1954. La B12 a une carrosserie complètement nouvelle et de nombreuses améliorations mécaniques ont été apportées, y compris un V6 d'une plus grande cylindrée. Le bloc-cylindres est différent, y compris un vilebrequin modifié et un nouveau filtre à huile. La B12 blanche exposée ici a toujours été en possession de la famille Minerbi. Marcello Minerbi était un journaliste automobile italien de premier plan qui a cofondé Quattroruote et Ruoteclassiche. En 2006, cette B12 a participé à la célébration du Centenario aux États-Unis et a suivi la célèbre Route 66 avec Marcello au volant! 2400 unités ont été construites entre 1954 et 1956. Moteur: 60° V6, 2266 cm³, 87 ch.



AURELIA B20 s1, chassis B20*1404

Deze 2-deurs coupé werd beschouwd als de eerste "Gran Turismo". In lokale wedstrijden en heuvelkilms was de B20 bijna onverslaanbaar. Dit was voornamelijk te danken aan de zeer goed uitgebalanceerde wegligging en de zeer koppellijke 2-liter motor. Tussen 1952 en 1952 werden er 498 B20 s1 gebouwd. Motor: 60° V6, 1.991 cc., 75 pk.

Ce coupé 2 portes est considéré comme le premier «Gran Turismo». Dans les compétitions locales et les courses de côte, le B20 était presque imbattable. Cela était principalement dû à la tenue de route très équilibrée et au moteur 2 litres au couple très élevé. 498 B20 s1 ont été construits entre 1952 et 1952. Moteur: 60° V6, 1991 cm³, 75 ch.

AURELIA B20 s2, chassis B20*1768

De motor, de remmen, het koetswerk en het dashboard werden aangepast en verbeterd. De bumpers zijn nu verchromd en hebben geen 'overriders' meer. Het dashboard is specifiek voor de B20 met twee grote wijzerplaten. Bij de eerste serie B20 werd het dashboard van de berline B10 overgenomen. De zijlijn van het koetswerk eindigt nu in twee kleine 'vleugeltjes'. De vermogenswinst van de V6 is o.a. toe te schrijven aan de verhoogde compressieverhouding en het herwerken van de cylinderkoppen. De remmen werden vergroot. Tussen 1952 en 1953 werden er 673 exemplaren gebouwd. Motor: 60° V6, 1.991 cc., 80 pk.

Le moteur, les freins, la carrosserie et le tableau de bord ont été modifiés et améliorés. Les pare-chocs sont désormais chromés et n'ont plus de «butoirs». Le tableau de bord est spécifique à la B20 s2 avec deux grands cadrans. Dans la première série B20, le tableau de bord a été repris de la berline B10. La ligne latérale de la carrosserie se termine maintenant par deux petites «ailes». Le gain de puissance du V6 est en partie dû à l'augmentation du taux de compression et au remaniement des culasses. Les freins ont été élargis. 673 unités ont été construites entre 1952 et 1953. Moteur: 60 ° V6, 1991 cm³, 80 ch.

AURELIA B20 s2, chassis B20*1877

De hier tentoongestelde B20 s2 nam deel aan de Mille Miglia van 1953. Deze versie was uitgerust met nog krachtigere remmen, daarom werd het koetswerk vooraan voorzien van extra koelsleuven. Let ook op de specifieke deurklinken en de Perspex achter- en zijruit. Motor: 60° V6, 1.991 cc., 80 pk.

La B20 s2 exposée ici a participé au Mille Miglia 1953. Cette version était équipée de freins encore plus puissants, de sorte que la carrosserie avant était équipée d'ouvertures de refroidissement supplémentaires. Faites également attention aux poignées de porte spécifiques et aux vitres arrière et latérales en Perspex. Moteur: 60° V6, 1991 cm³, 80 ch.





AURELIA B20 s3, chassis B20* 2660

Het koetswerk van de nieuwe coupé werd grondig herwerkt. Lancia haalde zijn inspiratie bij de 7 'speciali da Corsa' modellen die mechanisch gebaseerd waren op de tweede serie B20. De motor werd grondig onder handen genomen, boring en slag werden vergroot, een nieuw nokkenasprofiel werd ontworpen en er kwam een nieuwe carburator. Het cylinder blok en de cylinderkoppen werden ook onder handen genomen. De overbrengingsverhouding van de achteras werden verlengd zodat een topsnelheid van 185 km/u mogelijk werd. Tussen 1953 en 1954 werden 720 exemplaren gebouwd.

Motor: 60° V6, 2.451 cc., 118 pk.

La carrosserie du nouveau coupé a été entièrement repensée. Lancia s'est inspirée des 7 modèles «speciali da Corsa» qui étaient mécaniquement basés sur la deuxième série B20. Le moteur a été entièrement retravaillé, l'alésage et la course ont été augmentés, un nouveau profil d'arbre à cames a été conçu et un nouveau carburateur a été monté. Le bloc-cylindres et les culasses ont également été revues. Le rapport de démultiplication de l'essieu arrière a été allongé pour permettre une vitesse de pointe de 185 km/h. 720 unités ont été construites entre 1953 et 1954.

Moteur: 60 ° V6, 2451 cm³, 118 ch.

AURELIA B20S s4, chassis B20*1218

Het koetswerk werd lichtjes aangepast, onder de achterbumper werd een achteruitrijlicht geplaatst. Er werden ruitensproeiers voorzien. De achtervering werd volledig vernieuwd en was nu van het half onafhankelijke "De Dion" type. Standaard werd de 4^e reeks met getinte ruiten geleverd en vanaf modeljaar '55 konden men een links gesturde versie bestellen. Aan het chassisnummer van de Aurelia's met stuur links werd een "S" toegevoegd. Tussen 1954 en 1955 werden 1.000 exemplaren gebouwd.

Motor: 60° V6, 2.451 cc., 118 pk.

La carrosserie a été légèrement modifiée, un feu de recul a été placé sous le pare-chocs arrière. Des lave-glace ont été montés. La suspension arrière a été entièrement repensée et est désormais du type semi-indépendant «De Dion». La 4^{ème} série est livrée de série avec des vitres teintées et une version conduite à gauche peut être commandée à partir de l'année 55. Un «S» a été ajouté au numéro de châssis de l'Aurelia à conduite à gauche. 1000 unités ont été construites entre 1954 et 1955.

Moteur: 60° V6, 2451 cm³, 118 ch.



AURELIA B20 s5, chassis B20*3745

Het koetswerk is onveranderd. Het dashboard is nu tweekleurig en uitgerust met nieuwe Jaeger instrumenten. Het achteruitrijlicht verdwijnt, de wieloppen zijn nieuw. Minder pk's, lagere topsnelheid maar grotere remschoenen. De koppeling is nu hydraulisch bediend. In 1956 werden er 299 exemplaren gebouwd.

Motor: 60° V6, 2.451 cc. 110 pk.

La carrosserie est inchangée. Le tableau de bord est désormais bicolore et équipé de nouveaux instruments Jaeger. Le feu de recul disparaît, les enjoliveurs sont neufs. Moins de puissance, une vitesse de pointe plus faible mais freins plus gros. L'embrayage est désormais à commande hydraulique. 299 unités ont été construites en 1956.

Moteur: 60° V6, 2451 cm³. 110 ch.

AURELIA B20S s6, chassis B20S*1772

Aan de zijruiten duiken tochtraampjes op en op de motorkap verschijnt een verchromde sierstrip. Het mechanische gedeelte blijft nagenoeg onveranderd. De bladveren achteraan worden zwaarder en er zijn weerom aanpassingen aan de voorremmen. Tussen 1957 en 1958 werden er 621 exemplaren gebouwd.

Motor: 60° V6, 2.451 cc., 112 pk.

Des petites fenêtres d'aération apparaissent sur les vitres latérales et une baguette de garniture chromée apparaît sur le capot. La partie mécanique reste pratiquement inchangée. Les ressorts à lames arrière sont renforcés et il y a encore des améliorations aux freins avant. 621 unités ont été construites entre 1957 et 1958.

Moteur: 60° V6, 2451 cm³, 112 ch.

AURELIA B24S Spider, chassis B24S*1002

De tentoongesteld Aurelia was op het Brussels Autosalon van 1955 de absolute nieuwigheid van Casa Lancia. Een panoramische voorruit, tweedelige bumpers, zijdeuren zonder vaste ramen, zonder deurhendels en een zeer lage motorkap. Mechanisch is de Spider volledig gebaseerd op de B20 s4, met een 20 cm kortere wielbasiss. In 1955 werden 240 stuks gebouwd.

Motor: 60° V6, 2.451 cc., 118 pk.

L'Aurelia exposée était la nouveauté absolue de la Casa Lancia au Salon de l'Automobile de Bruxelles en 1955. Un pare-brise panoramique, des pare-chocs en deux parties, des portes latérales sans vitres fixes et sans poignées de porte et un capot très bas.

Vervolg op pagina 16 | Suite à la page 16

LANCIA AURELIA 1950-2020

Vervolg van pagina 15 | Suite de la page 15

Mécaniquement, la Spider est entièrement basé sur la B20 s4, avec un empattement plus court de 20 cm. 240 unités ont été construites en 1955.

Moteur: 60° V6, 2451 cm³, 118 ch.



AURELIA B24S Convertible, chassis B24S*1598

Het Salon van Turijn in 1956 is de gelegenheid om de B24S Convertible te presenteren. De Convertible ondergaat een grondige opknapbeurt en werd veel comfortabeler en gebruiksvriendelijker maar daardoor ook minder agressief. Mechanisch is de Convertible volledig gebaseerd op de B20 s5. Er werden 521 exemplaren gebouwd tussen 1956 en 1958.

Motor: 60° V6, 2.451 cc., 110 pk.

Le Salon de Turin en 1956 est l'occasion de présenter la B24S Convertible. Le Convertible subit une révision complète et est devenue beaucoup plus confortable et agréable à conduire, mais aussi moins agressive. Mécaniquement, le cabriolet est entièrement basé sur le B20 s5. 521 unités ont été construites entre 1956 et 1958.

Moteur: 60° V6, 2451 cm³, 110 ch.



AURELIA B53 Carrozzeria Viotti, chassis B53*1003

Het rijdende chassis werd door Lancia geleverd aan Carrozzeria Viotti in 1952. Ze zouden er een "Giardinetta" op bouwen. Deze naam werd door Vittorino Viotti gepatenteerd om een break aan te duiden. Later zou deze benaming zeer populair worden. De deuren van de Giardinetta zijn bekleed met houten panelen. Mechanisch is de B52 gebaseerd op de Aurelia B21. Er werden 58 exemplaren gebouwd.

Motor: 60° V6, 1.991 cc., 70 pk.

Le châssis roulant a été livré par Lancia à Carrozzeria Viotti en 1952 pour construire une «Giardinetta». Ce nom a été breveté par Vittorino Viotti pour indiquer un break. Plus tard, ce nom deviendra très populaire. Les portes de la Giardinetta sont recouvertes de boiseries. Mécaniquement, la B52 est basé sur l'Aurelia B21. 58 exemplaires ont été construits.

Moteur: 60° V6, 1991 cm³, 70 ch.



AURELIA B52 Carrozzeria Bertone, chassis B52*1074

Het rijdende chassis werd eind 1951 door Lancia geleverd aan Carrozzeria Bertone om er een coupé op te bouwen die op het Salon van Turijn van datzelfde jaar werd tentoongesteld. Er werd slechts 1 exemplaar van gebouwd.

Motor: 60° V6, 1.991 cc., 70 pk.

Le châssis roulant a été livré par Lancia à la Carrozzeria Bertone à la fin de 1951 pour construire un coupé qui a été exposé au Salon de Turin la même année. Un seul exemplaire a été construit.

Moteur: 60° V6, 1991 cm³, 70 ch.



AURELIA B50 Carrozzeria Pinin Farina, chassis B50*1225

Het rijdende chassis werd in 1951 door Lancia geleverd aan Carrozzeria Pinin Farina om er een speciale cabriolet op te bouwen. Deze unieke versie van de B50 Cabriolet werd geleverd aan Princesse Furstin von Bismarck. Mechanisch is deze B50 gebaseerd op de B10 sedan.

Motor: 60° V6, 1.750 cc., 56 pk.

Le châssis roulant a été livré par Lancia en 1951 à la Carrozzeria Pinin Farina pour construire un cabriolet spécial. Cette version unique de la B50 Cabriolet a été livrée à la princesse Furstin von Bismarck. Mécaniquement, cette B50 est basée sur la berline B10. Moteur: 60° V6, 1750 cm³, 56 ch.



AURELIA B50 Carrozzeria Pinin Farina, chassis B50*1206

Het rijdende chassis werd in juni 1951 door Lancia geleverd aan Carrozzeria Pinin Farina om er een 'standaard' B50 Cabriolet op te bouwen. Deze Aurelia werd door de Milanese dealer Minetti verkocht. Mechanisch is deze B50 gebaseerd op de B10 sedan. Er werden ongeveer 250 exemplaren van gebouwd. Motor: 60° V6, 1.750 cc., 56 pk.

Le châssis roulant a été livré par Lancia à la Carrozzeria Pinin Farina en juin 1951 pour construire une B50 Cabriolet "standard". Cette Aurelia a été vendue par le concessionnaire Milanais Minetti. Mécaniquement, cette B50 est basée sur la berline B10. Environ 250 exemplaires ont été construits. Moteur: 60° V6, 1750 cm³, 56 ch.



AURELIA B53 Carrozzeria Balbo, chassis B53*1016

Het rijdende chassis werd in 1952 door Lancia geleverd aan Carrozzeria Balbo, om er een zeer vroege creatie van Francesco Scaglione op te bouwen. Blijkbaar deed de beroemde designer zijn inspiratie op bij het tekenen van de achtersteven van de Giulietta Sprint. Mechanisch is deze B53 gebaseerd op de B21 sedan uitgerust met een Nardi opvoerset. Er werd slechts 1 exemplaar van gebouwd.

Motor: 60° V6, 1.991 cc., 80 pk.

Le châssis roulant a été livré par Lancia à Carrozzeria Balbo en 1952 pour construire une création du très jeune Francesco Scaglione. Apparemment, le célèbre designer s'est inspiré du dessin du derrière de la Giulietta Sprint. Mécaniquement, cette B53 est basée sur la berline B21 équipée d'un kit Nardi. Un seul exemplaire a été construit.

Moteur: 60° V6, 1991 cm³, 80 ch.



APRILIA BILUX Carrozzeria Pinin Farina

Van 1946 tot 1949 bouwde Carrozzeria Pinin Farina een kleine serie van berlines op het chassis van de Aprilia, Bilux genaamd. De vloeiende lijnen van deze Bilux, met spatborden die die nau-

welijks zichtbaar zijn en zeer mooi aansluiten bij het koetswerk zijn een voorbode van de toekomstige nieuwe Lancia, de Aurelia B10. Mechanisch is de Bilux op de Aprilia 1500 cc gebaseerd. Motor: 17° gesloten V4, 1.486 cc., 48 pk.

De 1946 à 1949, la Carrozzeria Pinin Farina construit une petite série de berlines sur châssis Aprilia, appelée Bilux. Les lignes douces de cette Bilux, aux ailes à peine visibles et qui complètent très bien la carrosserie, sont un précurseur de la future nouvelle Lancia, l'Aurelia B10. Mécaniquement, le Bilux est basé sur l'Aprilia 1500cc.

Moteur: V4 fermé à 17°, 1.486 cm³, 48 ch.



FLORIDA II Carr. Pinin Farina

In 1957, tekent Carrozzeria Pinin Farina de Florida II, zijn inspiratie zoekt hij bij de Florida I. Dit is het prototype van de toekomstige Flaminia Coupé. Deze Flaminia gaat in productie in 1959. De hier tentoongestelde Florida was gedurende een hele tijd het persoonlijk voertuig van Battista Pininfarina, grondelegger van het gelijknamige bedrijf. De Florida is gebouwd op een Aurelia B56 onderstel. Mechanisch is dit B56 chassis gebaseerd op de Aurelia B12. Dit is een uniek exemplaar.

Motor: 60° V6, 2.266 cc., 87pk.

En 1957, Carrozzeria Pinin Farina dessine la Florida II, son inspiration est la Florida I. C'est le prototype de la future Flaminia Coupé. Cette Flaminia entre en production en 1959. La Florida exposée ici a longtemps été le véhicule personnel de Battista Pininfarina, fondateur de l'entreprise du même nom. La Florida est construite sur un train roulant d'une Aurelia B56. Mécaniquement, ce châssis B56 est basé sur l'Aurelia B12. C'est une voiture unique.

Moteur: 60° V6, 2.266 cm³, 87 ch.



Achter de deur van Nave A122

Kennen jullie dat gevoel? Wat zit er achter de deur? Ik heb al in België en Italië achter garagepoorten pareltjes kunnen ontdekken. En het leukste vind ik dat een garagepoort geopend wordt zonder dat je op voorhand weet wat er achter staat.

Een tijdje terug had ik dat gevoel bij een deur van een industriële hangar in Barcelona. De deur van Nave A122 of hal A122. En toen ik voor die deur stond, dacht ik ook aan de moeite die ik had moeten doen om hier te staan. Door een lokaal contact stond ik hier nu bij deze niet voor het publiek toegankelijke hal. In deze hal staan 150 historische Seat's, de historische fabriekscollectie van het Spaanse merk dat begon met Fiat's in licentie te bouwen (ze hebben ook Beta's gebouwd in Pamplona). Na een privé-rondleiding door de verantwoordelijke van de collectie van 2 uur was ik enorm blij de kans gehad te hebben deze hal te kunnen bezoeken.

Wat voor de Fransen de 2cv was, wat voor de Italianen de 500 was, wat de Duitsers dan ook maar toepasselijk de Volkswagen noemden, dat was de Seat 600 voor Spanje. Deze auto zorgde voor de mobiliteit van alle Spanjaarden. Iedereen heeft iets met de 600: ze hadden er zelf één, hun vader had er één, of leerden ermee rijden, enz. Niet verwonderlijk dat er hier in Barcelona meer 600's staan dan in het officiële Centro Storico van Fiat in Torino. In Barcelona genoot ik ook van perfect gerestaureerde 600's bestelwagens en ook van de van 4 deuren voorziene 850.

De 124 werd niet alleen aan Rusland verkocht, maar uiteraard ook aan Spanje. Naast de klassieke berlines die in Spanje enkel andere koplampen en achterlichten kregen (1430) werd op basis van de 124 ook in 1975 het eerste eigen model gemaakt: de 1200 Sport, beter bekend als de Bocanegra door zijn zwarte bumper. Voor dit eigen model gingen de Spanjaarden het toch ook weer in Italië zoeken. Dit origineel voor NSU bestemde prototype ontworpen door het bureau Open Design van Aldo Sessano uit Turijn werd in 19.332 exemplaren geproduceerd. Ondanks dit redelijk productieaantal kom je deze leuke coupé maar zelden tegen op oldtimerrally's en beurzen.

Net voor de echtscheiding tussen Fiat en Seat in het begin van de jaren '80, bouwden ze de Panda en de Ronda. De Panda in het museum vond ik geniaal, het is een soort pick-up. Toen ik uitleg vroeg, legde de



verantwoordelijke mij uit dat de Paus naar Barcelona kwam, maar dat bij een generale repetitie 2 weken voor het bezoek bleek dat de Mercedes G-klasse van de Paus niet in de tunnel van het voetbalstadion kon draaien. Daarop contacteerde de entourage van de Paus Seat met de vraag een pausmobiel te maken. Dat deden ze op een schitterende manier met een witte Panda pick-up.

Tegenover de Panda stond de volgens hen belangrijkste auto voor Seat, namelijk de Ronda. Deze door het Italiaanse Rayton Fissore van een facelift voorziene Ritmo lijkt op het eerste gezicht een heel normale zelfs banale auto. Tot je ziet dat de zwarte auto over heel geveerde onderdelen aan de buiten- en binnenkant beschikt. Blijkt dat Fiat slecht reageerde op de Ronda en Seat voor de rechtbank in Parijs had gedaagd. Een geniale directeur van Seat, die begreep dat het voortbestaan van het bedrijf op het spel stond, liet alles wat aan de Ronda anders was in het geel schilderen. Daardoor

konden ze aantonen dat het eigenlijk een eigen model geworden was, wonnen ze de rechtzaak en kon Seat zelfstandig verder (tot ze reeds na enkele jaren overgenomen werden door Volkswagen).

Wisten jullie trouwens ook dat de Seat Ibiza van 1984 op het onderstel van de Ronda stond en een door VW afgekeurd koetswerk van Giugiaro voor de Golf II had? De legende wil dat Fiat zo boos was op Giugiaro dat hij dit koetswerk aan Seat verkocht had (Seat ging dan ook nog eens naar VW) dat Giugiaro niet de opdracht kreeg voor de opvolger van de Ritmo. Die opdracht ging, desondanks het feit dat Giugiaro had gezorgd voor gigantische commerciële successen met Panda, Uno, Delta, Prisma en Thema), naar de studio IDEA uit Moncalieri waar Ercole Spada de Tipo ontwierp. Later werd de ruzie tussen Giugiaro en Fiat wel weer bijgelegd met de Punto van 1993.

Hans Daemen

Derrière la porte de Nave A122

Connaissez-vous ce sentiment? Qu'y a-t-il derrière la porte? J'ai déjà pu découvrir des joyaux derrière les portes de garage en Belgique et en Italie. Et ce que j'aime le plus, c'est qu'une porte de garage soit ouverte sans que vous sachiez à l'avance ce qu'il y a derrière.



Il y a quelque temps, j'ai eu ce sentiment à la porte d'un hangar industriel à Barcelone. La porte de la 'Nave' A122' (Hangar A122). Et quand j'étais devant la porte, j'ai repensé à l'effort que j'avais dû faire pour être ici. Grâce à un contact local, j'étais dans cet hangar qui n'est pas ouvert au grand public. Dans cet hangar se trouvent 150 Seat historiques, la collection historique de l'usine Seat, marque espagnole qui a commencé à construire des Fiat sous licence (ils ont également construit des Beta's à Pamplone). Après une visite guidée privée de 2 heures avec le responsable de la collection, j'étais vraiment ravi d'avoir eu l'opportunité de pouvoir visiter cette exposition très privée.

Les Français avaient leur 2 Cv, les Italiens la 500, les Allemands la Volkswagen et bien les Espagnols avaient la Seat 600. Cette voiture assurait la mobilité de tous les Espagnols. Tout le monde a un faible pour la 600! Soit ils en avaient eu une eux-mêmes, ou leur père en avait une, ou ils ont

appris à conduire avec. Pas étonnant qu'il y avait plus de 600 ici à Barcelone que dans le Centro Storico officiel de Fiat à Turin. À Barcelone, j'ai également apprécié les fourgons 600 parfaitement restaurés ainsi que la Seat 850 à 4 portes.

La 124 n'a pas seulement été vendue à la Russie, mais également à Seat en Espagne. Bien que les berlines classiques aient uniquement des phares et des feux arrière différents, le premier modèle propre à Seat (la 1450 en 1975) a également été fabriqué sur la base de la 124. La 1200 Sport, mieux connue sous le nom de Bocanegra en raison de son pare-chocs noir. Pour ce modèle, les Espagnols ont trouvé une solution italienne. Le prototype, dont le dessin original était destiné à NSU, fut conçu par le bureau Open Design d'Aldo Sessano de Turin. Ce modèle fut produit à 19 332 exemplaires. Malgré ce volume de production respectable, vous rencontrez rarement ce joli coupé lors des rallyes ou des salons de voitures classiques.

Au début des années '80, juste avant le divorce entre Fiat et Seat, les Espagnols ont construit la Panda et la Ronda. J'ai trouvé que la Panda dans le musée était génial, c'est une sorte de pick-up. Quand j'ai demandé une explication, le responsable m'a raconté que le Pape allait venir à Barcelone, mais que lors d'une répétition générale 2 semaines avant la visite, il s'est avéré que la Mercedes Classe G du Pape ne pouvait pas rentrer dans le tunnel du stade de football. L'entourage du pape a alors contacté Seat pour produire en toute vitesse une Pape-mobile. Ils l'ont fait d'une belle manière avec un pick-up Panda blanc.

En face de la Panda se trouvait ce qu'ils avançaient être la voiture la plus importante pour Seat, à savoir la Ronda. Cette Ritmo, refaite à neuf par l'italien Rayton Fissore, semble à première vue une voiture très normale, voire banale. Jusqu'à ce que vous voyiez que la voiture noire a des pièces peintes en jaune à l'extérieur et à l'intérieur. Il s'avère que Fiat a mal réagi à la Ronda et a intenté un procès à Seat à Paris. Un directeur de Seat, qui a compris que l'avenir de Seat était en jeu, a eu l'idée géniale de peindre en jaune ce qui était différent entre la Ronda et le Ritmo. En conséquence, ils ont pu démontrer que c'était devenu leur propre modèle. Ils ont gagné le procès et Seat a pu continuer comme constructeur indépendant (quelques années plus tard ils seront repris par le groupe Volkswagen).

Saviez-vous également que la Seat Ibiza de 1984 était basée sur la Ronda et avait une carrosserie dessinée par Giugiaro? Un projet rejeté par VW pour la Golf II? La légende veut que Fiat était tellement en colère envers Giugiaro parce qu'il avait vendu cette carrosserie à Seat (Seat était déjà sous la direction de VW) qu'il n'a pas été mandaté pour dessiner le successeur de la Ritmo. Malgré le fait que les projets de Giugiaro avaient déjà rapporté d'énormes succès commerciaux (avec notamment la Panda, l'Uno, la Delta, la Prisma et la Thema), c'est le studio IDEA, avec Ercole Spada basé à Moncalieri, qui a conçu la Tipo. Plus tard, la querelle entre Giugiaro et Fiat a été réglée avec la Punto de 1993.

Hans Daemen

Oldtimershow in het kasteel van Chantilly (Fr)

Eind Juni waren we met onze oldtimer onderweg in Zuid-Frankrijk en bij de terugtocht maakten we een ommetje om het jaarlijks oldtimerevenement in het kasteel van Chantilly te gaan bezoeken.

Een prachtige manifestatie met veel luister en klank, zeer goed georganiseerd, op dit kleine incidentje na: bij de ingang aan de 4 kassa's (dus geen wachttijden) stond 'n bord met de diverse prijzen:

- ★ € 50 voor het basisbezoek
- ★ € 350 voor toegang met zitplaatsen op de tribunes
- ★ € 950 voor de 'rijke nonkels en tantes uit Amerika' met extra toegang tot de exclusieve shops van ARMANI, YVES ST LAURENT, VERSACE, BREITLING, Champagne bars, lounges voor de haut-monde, exclusief gastronomisch diner, enz....

En... € 35 voor de clubleden! Bij het vertonen van m'n BFOV kaart, wist niemand iets omtrent dit speciaal tarief. Ik moest de mensen wijzen op het bord dat enkele meters voor hen stond. Navraag naar de organisatie bracht alleen maar 'n negatief antwoord. Bij m'n aandringen bleef men vriendelijk en werd opnieuw naar de organisatie gebeld.... Opnieuw zonder succes.

We hebben dan maar het 'proletarierticket' € 50 gekocht. Peeter, er is nog wat werk aan de winkel, want de BFOV is pas bekend tot in Quiévrain. Na betaling van het ticket kregen we ook 'n informatiefolder met o.a. de richtlijnen van de te dragen kledij. Zie foto hierbij.

Bij de beurs streeft men er niet naar de grote massa oldtimers voor te stellen doch wel het accent (dat volgens beurt jaarlijks veranderd) te leggen op enkele grote merken. Dit jaar was voorbehouden aan BENTLEY, VOISIN, en BUGATTI.

Prachtige wagens, alle modellen/types die men niet dagelijks ziet, prachtig onderhouden, indien niet gerestaureerd dan wel zorgzaam bewaard. Bijvoorbeeld deze Voisin uit 1932, waarvan de eigenaar ons te woord stond: familiestuk, 100 % origineel, wordt bij mooi weer wel eens buiten gehaald om er mee rond de kerktoeren te rijden. Tijdens het gesprek moest de cabriokap dicht: de nog steeds originele bekleding, in kleurrijke stof, was niet bestand tegen de sterke zonnestralen.



Die VOISIN was ook voorzien van 'n origineel snuffje om de claxon (in die tijd 'toeter' genaamd) te bedienen (zie foto). Onder het stuur was 'n ietwat veerkrachtige staalplaat geplooid en wel naar de as van het stuur toe. Op deze plaat was de negatief van de claxon aangesloten, en bij het samendrukken van deze veerkrachtige plaat drukte die tegen de as van het stuur, en... pwet, pwet, pwet...

Er was ook 'n voorstelling van de 'concept cars'. De ideeën voor de toekomstige wagens. We kunnen hier niet alles beschrijven, maar laten u kennis maken met de visie van DS (Citroën), zie foto: de bestuurder zit afgesloten in 'n soort vliegtuigcockpit, (in open lucht, dus normaal met helm en koersbril), terwijl de bijrijder 'n ruime zitplaats krijgt met kantelend doorzichtig



dak. Ideaal om gekibbel tussen partijen te beperken. De vloer was uit doorzichtig materiaal zodat hij/zij steeds kon zien of men nu op kasseien dan wel op tarmac reed.

En wat de bijrijder betreft: die dag was het 'n lieflijke, beeldschone, elegante, aangename, mannequin, door 'n bekend couturier gekleed in 'socialistisch rood' echter ... hier eindigt abrupt m'n verslag... 'k bleef maar staren naar dat mooi vrouwelijk schoon! Tot m'n echtgenote kwam – die me al die tijd gadegeslagen had – met de kordate, autoritaire boodschap: 'Kom, we gaan naar huis' !

Onderweg hebben we niet meer tegen elkaar gepraat!

Narden

Concours d'Elégance Automobile à Chantilly (Fr)

De retour d'une escapade du sud de la France, nous en fîmes un crochet vers Chantilly pour assister au château à l'évènement annuel annoncé ici en titre.



Magnifique, belle présentation, de la classe, bien organisé, à part le petit incident dont rapport ci-après: les tickets d'entrée se vendaient à 4 caisses, donc pas de file.

- ★ € 50 prix de base
- ★ € 350 pour accès aux tribunes avec places assises
- ★ € 950 pour "les grosses légumes" avec accès aux stands d'exclusivités au nom de ARMANI, YVES ST LAURENT, VERSACE, BREITLING, bars de champagne, salons pour le haut monde, dîner de gala/gastronomique, etc...

Et ... € 35 pour les membres de clubs. A la présentation de notre carte FBVA l'on ne pût nous délivrer un ticket en conséquence, car inconnu par le personnel. Je leur fis

remarquer la liste de prix annoncé sur un placard installé bien en évidence à quelques mètres devant eux. Tout gentils que les vendeurs étaient, ils consultèrent l'organisation qui leur annonça une réponse négative. J'insistai, ... message négatif maintenu !

Nous nous sommes donc 'mis à la page' en payant le ticket 'prolétarien' de € 50. Peeter, il y a encore du pain sur la planche, FBVA – outre Quiévrain; c'est pour quand ? Le ticket d'entrée était accompagné d'un dépliant d'information qui mentionnait entr'autres les directives de la tenue vestimentaire. Voyez le 'Dress Code' dans la photo cicontre.

Il n'est pas l'intention des organisateurs de présenter la grande masse des véhicules ancêtres, mais bien de mettre l'accent (qui

varie annuellement) sur quelques grandes marques. Cette année ce furent BENTLEY, VOISIN, et BUGATTI qui étaient à l'honneur.

De belles bagnoles, toutes exclusives, bien entretenues, sinon conservées avec soin au cas qu'elles n'auraient pas été restaurées. Exemple cette Voisin 1932, dont le propriétaire nous informa: héritage de la famille, 100 % d'origine, ne sort que par beau temps et pour de petites ballades. Même qu' en cours de démonstration l'on referma la capote, le coloris du tissu de l'habillement intérieur ne résistant pas aux rayons UV.

La Voisin était équipée d'un claxon original. Voyez la photo ci-contre. La voiture disposait sous le volant d'un bout de tôle acier replié en U, dont une jambe était raccordée au circuit électrique, l'autre écartée de quelques mm de la masse. Il suffisait de comprimer la 2^{ème} contre l'axe du volant, pour ... pwet, pwet pour le modèle grand luxe, ron, ron pour le type standard.

La présentation des 'concept cars' soit les idées pour l'avenir. Impossible de vous décrire le programme complet, mais voici la vision de DS 5 (Citroën). Le pilote, tel qu'en aéronautique a sa position isolée (à l'air libre, portera donc casque et lunettes de coureur), alors que le/la passager(e) (dans le présent cas une belle dame mannequin) profite de tout confort recouvert d'un toit transparent, pivotant, mais isolé du conducteur. Pour limiter la 'brouille dans le ménage' ? Le sol, lui aussi était transparent de telle sorte que le passager pouvait à tout moment voir si l'on était en bonne direction !

Et, pour ce qui concerne la belle passagère; eh bien, élégante, souriante, aimable, décolleté attrayant, habillée par un couturier de renommée en rouge 'di Rupó'. Je ne pouvais pas la quitter des yeux...

Je regrette la clôture abrupte de mon rapport: ma compagne – qui m'avait, tout le temps, tenue à l'oeuil – d'une voix autoritaire me lança: 'Allez, viens, on rentre' !

On ne s'est plus parlé sur le chemin de retour !

Narden

WORKING CLASS LANCIAS

60 JAAR BEDRIJFSVOERTUIGEN

Door Wim Oude Weernink en Okke Mouissie

De geschiedenis van de bedrijfswagens van Lancia is slechts bekend bij een beperkt aantal liefhebbers van het merk. Maar de 60 jaar ontwikkeling en productie van zware vrachtwagens, bussen en lichte bestellers is zo fascinerend dat hun rol in het verleden van Lancia meer verdient dan een plek in de schaduw van de vooruitstrevende personenauto's. In feite hebben de bedrijfswagenactiviteiten veel bijgedragen aan de gehele kracht, reputatie en het unieke karakter van Lancia als een volwaardige autofabrikant. Om een breder perspectief te krijgen op de bedrijfswagenactiviteiten van Lancia besloot Wim Oude Weernink, de beroemde auteur van "La Lancia" en zoveel andere publicaties gewijd aan deze baanbrekende fabrikant, samen met collega-Lancist Okke Mouissie om deze geschiedenis samen te stellen in een boek. Het is geen catalogus, maar een periode-geïllustreerde verhalende reis van hoe het bedrijf, aanvankelijk met een sterke focus van oprichter Vincenzo Lancia zelf, individualistische keuzes maakte om het beste op de markt te brengen. Altijd met de modernste technische oplossingen en Lancia's eigen hoge kwaliteitsnormen. En, het is vermeldenswaard, Lancia werkte meer dan drie decennia lang nauw samen met de Turijnse carrosseriebouwer Viberti. De unieke uitstraling van Lancia-vrachtwagens en -bussen op de bedrijfswagenmarkt heeft veel te danken aan Viberti. Dit boek, dat slechts in een beperkte oplage is uitgegeven, is een must-have voor mensen met een grote interesse in bedrijfsvoertuigen en de geschiedenis van Lancia.

Inhoud:

Latin Trucks & Buses - Van slagveld tot openbaar vervoer - Controversiële innovaties uit de jaren dertig - 3Ro, de militaire en industriële expansie - De iconische heerschappij van de Esatau - Bolzano aan het werk - Diversificatie en een avontuur - De ultieme 'pesante' - Auto-afgeleide bestelwagens - Echte militaire projecten - Documentatie en handboeken - Specificaties voor vrachtwagens, bussen en bestelwagens - Tweede leven voor Bolzano

Working Class Lancias

Formaat: 287 x 217 mm - 128 pagina's - harde kaft

Taal: Engels

Uitgever: Simon Stevin,

ISBN 9789080649651

Geadviseerde verkoopprijs € 35,00

SPECIALE AANBIEDING

€ 45,00 VERZENDING INBEGREPEN (ALLEEN EUROPA)

Te bestellen op: www.historicar.be

60 ANS DE VÉHICULES UTILITAIRES

Par Wim Oude Weernink et Okke Mouissie

L'histoire des véhicules utilitaires de Lancia n'est connue que d'un nombre limité d'aficionados de la marque. Mais les 60 ans de développement et de production de camions lourds, d'autobus et d'utilitaires sont si fascinants que leur rôle dans le passé de Lancia mérite plus qu'une place dans l'ombre des voitures d'avant-garde. En fait, les activités des véhicules utilitaires ont beaucoup ajouté à la force, la réputation et au caractère unique de Lancia en tant que constructeur automobile à part entière. Pour avoir une perspective plus large sur les activités des véhicules utilitaires de Lancia, Wim Oude Weernink, le célèbre auteur de «La Lancia» et de tant d'autres publications dédiées à ce constructeur révolutionnaire, a décidé, avec son collègue Lanciste Okke Mouissie, d'écrire cette histoire. Il ne s'agit pas d'un catalogue, mais d'un parcours narratif illustré d'époque sur la façon dont l'entreprise, initialement fortement axée sur le fondateur de l'entreprise Vincenzo Lancia lui-même, a fait des choix individualistes pour apporter le meilleur sur le marché. Toujours avec des solutions d'ingénierie de pointe et les propres normes de qualité élevées de Lancia. Et ce, à noter, pendant plus de trois décennies en étroite collaboration avec le carrossier turinois Viberti

qui a tant contribué à la présence individualiste des camions et des bus Lancia parmi d'autres constructeurs de véhicules utilitaires. Publié uniquement en édition limitée, ce livre est incontournable pour tout ceux qui s'intéressent fortement aux véhicules utilitaires et à l'histoire de Lancia.

Contenu:

Latin Trucks & Buses - Du champ de bataille aux transports publics - Innovations controversées des années 30 - 3Ro, l'expansion militaire et industrielle - Le règne emblématique d'Esatau - Bolzano au travail - Diversification et aventure - La «pesante» ultime - Utilitaires légers dérivés de la voiture - De vrais projets militaires - Catalogues et documentation - Spécifications des camions, bus et fourgons - Seconde vie pour Bolzano

Working Class Lancias

Format: 287 x 217 mm - 128 pages - couverture rigide

Langue: Anglaise

Éditeur: Simon Stevin,

ISBN 9789080649651

Prix de vente conseillé € 35,00

OFFRE SPÉCIALE

€ 45,00 EXPÉDITION INCLUS (EUROPE UNIQUEMENT)

A commander sur: www.historicar.be

Calendrier LCB Kalender

Sinds 1996 geeft Lancia Club Belgio een jaarkalender op posterformaat uit, die bij de leden al die jaren fel gesmaakt werd. Traditioneel werd die kalender dan ook verdeeld bij het collecteren van de lidgelden tijdens ons traditioneel eindejaarsdiner. Omwille van de allomgekende maatregelen die ons weerhouden om dit jaar nog een bijeenkomst te organiseren, zullen de kalenders voor 2021 begin januari naar al onze leden verstuurd worden per post.

Hiervan willen we profiteren om alle leden die een paar 'gaten in hun collectie' hebben, de gelegenheid te bieden om deze aan te vullen. Hieronder vinden jullie een overzicht van alle kalenders van de afgelopen jaren en het thema. Van sommige jaartallen zijn er nog tientallen exemplaren voorradig, van andere slechts een paar. Wie eerst bestelt, wordt eerst bediend...

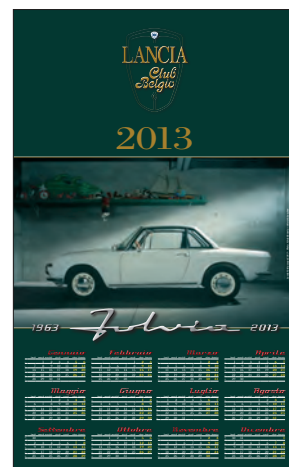
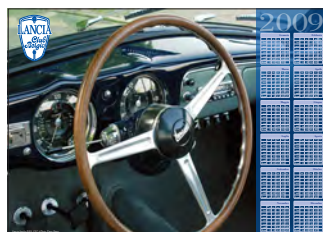
Interesse? Stuur een mailtje met de jaartallen van de kalenders die je graag wil ontvangen naar Jean Helsen (jean.helsen@outlook.com). Hij zal je de gewenste poster(s), samen met deze voor het nieuwe jaar, versturen tot zover de voorraad strekt.

Depuis 1996, le Lancia Club Belgio édite chaque année un calendrier au format poster, fort apprécié par les membres. Ce calendrier fut traditionnellement distribué au moment de la collecte des cotisations durant le dîner de fin d'année. A cause des mesures bien connues qui nous empêchent d'organiser des rencontres cette année encore, les calendriers 2021 seront envoyés, début janvier, à tous nos membres par courrier postal.

Ceci offre la possibilité aux membres de compléter leur collection de calendriers s'ils sont en manque d'une ou plusieurs années précédentes. Ci-dessous vous trouverez la liste de toutes les années et le thème principal. De certains calendriers, nous disposons encore de dizaines d'exemplaires, d'autres il nous en restent uniquement que quelques-uns. Au plus vite commandé, au plus vite servi!

Intéressé(e)? Envoyez une courriel mentionnant l'année des calendriers désirés à Jean Helsen (jean.helsen@outlook.com). Il vous enverra les posters en question, joint à celui de la nouvelle année, jusqu'à épuisement du stock.

Anno	Onderwerp/Sujet
1996	Zilvermeer Mol
1997	Hyena
1998	Belna Convertible
1999	Aurélia Florida Coupé
2000	2000 Coupé & Berlina
2001	Aurélia B52 Vignale
2002	Flaminia Sport
2003	Tekening/Dessin Steven Wilsens
2004	Appia Coupé
2005	Aurélia B24
2006	Fulvia 1300 HF
2007	Aurélia Florida Coupé II
2008	Augusta / Belna (uitgeput - épuisé)
2009	Intérieur B20S
2010	Flavia Vignale
2011	Aprilia Berlina
2012	Stratos
2013	Fulvia Coupé 1a serie
2014	Aurélia B50
2015	Delta
2016	Appia Sport Passo Corto
2017	Gamma Berlina & Coupé
2018	Delta Integrale 8v
2019	Appia Berlina 1a serie
2020	Aurelia B10



Ter gelegenheid van de Herfst rally eind vorige maand, bezorgden we alle deelnemers een uniek Lancia Club Belgio mondmasker. Het masker is comfortabel, dubbellaags en wasbaar op 100°C.

Maar we bieden tevens alle clubleden de mogelijkheid aan om met een mondmasker van onze favoriete club te kunnen rondlopen. De voorraad is beperkt! We willen zoveel mogelijk leden de kans bieden om maximum 2 exemplaren te bestellen. Dit kan door €3,- voor pak- en portkosten (per exemplaar) over te schrijven op rekeningnummer BE25 4144 1919 0182 van Lancia Club Belgio.

Bevestigen aub. via een mailtje naar jan@vanhoorick.com om het aantal en leveringsadres te bevestigen.

A l'occasion du rallye d'automne fin du mois passé nous avons offert à tous les participants un masque unique aux couleurs du Lancia Club Belgio. Le masque est très confortable, à deux couches et lavable à 100°C.

Par la présente nous offrons à tous nos membres la possibilité de recevoir un masque de votre club favori! Notre réserve étant limitée! Nous proposons à tous les membres un maximum de 2 exemplaires du masque. Pour les obtenir nous demandons de verser €3 par exemplaire pour l'emballage et l'envoi au numéro de compte de Lancia Club Belgio, BE25 4144 1919 0182.

Merci d'envoyer un mail à jan@vanhoorick.com pour confirmer votre commande, le nombre et l'adresse de livraison.



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)
- **Ledenadministratie:** Jean Helsen (jean.helsen@outlook.com)
- **Penningmeester:** Jean-Pierre Vermer (info@epoca-ricambi.be)
- **Artistiek directeur:** Eduard De Landtsheer (eduard@busybee.be)
- **Webmaster:** Michael Gevaert (michael.gevaert@itgrale.be)
- **Overige bestuursleden:** Tania Smits (smitstania@gmail.com), Fabian Delory (fabian.delory@gmail.com), Lode Van Lathem (lodevanlathem@belgacom.net)

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)
- **Administration des membres:** Jean Helsen (jean.helsen@outlook.com)
- **Trésorier:** Jean-Pierre Vermer (info@epoca-ricambi.be)
- **Directeur artistique:** Eduard De Landtsheer (eduard@busybee.be)
- **Webmaster:** Michael Gevaert (michael.gevaert@itgrale.be)
- **Autres membres du comité:** Tania Smits (smitstania@gmail.com), Fabian Delory (fabian.delory@gmail.com), Lode Van Lathem (lodevanlathem@belgacom.net)

A VENDRE

Jo Dessart, membre depuis de longues années veut se séparer de tout ce qui a nourri, pendant de nombreuses années, une grande passion. Sa collection énorme de documentation sur Lancia est à vendre.

Contactez-lui au 0475 89 9876 ou par mail: jodessart@agoraimmo.be



INFORMAZIONE

MAGAZINE VAN DE LANCIA CLUB BELGIO
MAGAZINE DU LANCIA CLUB BELGIO

Hoofdredacteur/Rédacteur en Chef:
Jan Van Hoorick

Met bijdragen van/
avec la participation de:

**Jan Van Hoorick, Toon Van Hoorick,
Hans Daemen, Bernard Geeraert
(Narden), Eduard De Landtsheer**

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