



INFORMAZIONE

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

1 | 2023

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



IN DIT NUMMER - DANS CETTE ÉDITION:

**LCB@Autoworld
Carnevale delle frontiere
Weekend De Haan
Interclassics 2022**

Commemorazione Piero Frescobaldi

**Centenario Lancia Lambda
Lancia Augusta 90 Anni
Lancia Beta 50**

En nog veel meer... - Et beaucoup plus...

Editorial

Beaucoup de temps s'est écoulé depuis notre dernier numéro d'Informazione. C'est pourquoi, dans cette édition, vous trouverez un rapport de toutes les activités du Lancia Club Belgio en 2022. Du rendez-vous de printemps en mars, jusqu'au dîner de fin d'année lors de notre présence à Interclassics en novembre 2022.

La fin de la crise du Covid a finalement faire sortir les gens à nouveau. Outre les événements organisés par notre club lui-même, il y avait aussi diverses activités auxquelles certains de nos membres ont participé avec leur ancêtre Lancia, et nous en feront part par la suite. Beaucoup de ces réunions étaient consacrées à l'anniversaire des modèles Lancia, comme les 100 ans de la Lambda, 90 ans Augusta et 50 ans Beta.

De plus, le 30^e anniversaire du Sliding Pillar Rally a également été célébré avec retard et quelques participants de la Belgique, des Pays-Bas et de Suisse n'ont pas attendu pour organiser un 'Mini Sliding Pillar Rally' dans notre pays. Vous trouverez également un reportage sur la participation aux 100 Miles d'Ypres et l'inauguration d'un mémorial à Francorchamps en l'honneur de Piero Frescobaldi. Et enfin, il y a aussi les impressions de la visite au célèbre "Heritage Hub" à Turin, qui abrite la collection Lancia en plus des modèles Fiat, Alfa et Abarth.

En mars de l'année dernière, le Moniteur de l'Automobile a publié un test comparatif entre l'Aurelia B20 et B22. Pour ceux qui ont raté cet article, le Moniteur nous a accordé la permission de le republier dans ce numéro d'Informazione. Le journaliste automobile Tom Roks, en collaboration avec l'auteur Wim Oude Weernink, s'est occupé du test mentionné ci-dessus. Mais il y a quarante-cinq ans, Wim publiait déjà ses premières impressions sur la Fulvia Zagato dans le magazine du Lancia Motor Club anglais, et nous vous republions cet article ici également.

Quarante-cinq ans, c'est aussi l'âge du Lancia Club Belgio depuis sa création en 1977. Depuis, le club n'a cessé de grandir et notre responsable des membres nous fait un tour d'horizon des nouveaux membres. Enfin, quelques informations sur l'assurance pour ancêtres et la réglementation. En tout, ceci résulte dans le numéro d'Informazione le plus épais jamais publié: 56 pages de plaisir de lecture !

Eduard

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.

LCB@Autoworld

VOORJAARSONTMOETING - RENDE

Op zondag 27 maart hebben we het clubjaar 2022 op gang geschoten! Met een uitgebreid bezoek aan onze nationale trots, Autoworld. Er waren 41 leden aanwezig, wat we kunnen bestempelen als een serieuze opkomst. Rond 14u30 was het verzamelen geblazen. Leo Van Hoorick, bestuurder van Autoworld en verantwoordelijk voor het museum, zorgde voor de zeer gewaardeerde rondleiding. Na dit aangename bezoek hebben we met zijn allen nagenoten van een heerlijk stukje gebak, een tas koffie of een ander drankje! Een paar foto's zeggen veel meer dan een lang verslag...

Jan Van Hoorick



Le dimanche 27 mars, nous avons commencé les activités 2022 du Lancia Club! Et ceci avec une visite de notre fierté nationale, le musée Autoworld. 41 membres étaient présents, ce que l'on peut appeler une participation élevée. Vers 14h30 les membres se sont rassemblés. Leo Van Hoorick, directeur d'Autoworld et responsable du musée, a assuré la visite très appréciée. Après cette agréable visite, nous avons tous apprécié un délicieux morceau de gâteau, une tasse de café ou une autre boisson. Quelques photos en disent bien plus qu'un long reportage...

Jan Van Hoorick



Editoriaal

Er is intussen veel tijd voorbij gegaan sinds ons vorig nummer van Informazione. Vandaar dat jullie in deze editie een verslag kunnen lezen van alle activiteiten van Lancia Club Belgio in 2022. Van de voorjaarsdrink in maart, tot en met het eindejaarsdiner tijdens onze aanwezigheid op Interclassics in november 2022.

Het einde van de Covid-crisis bracht eindelijk terug wat met mensen op de baan. Buiten de evenementen door onze club zelf georganiseerd, waren er ook opnieuw verschillende activiteiten waar sommige van onze leden met hun oude Lancia's aan deelnamen en er achteraf verslag van uitbrachten. Veel van die bijeenkomsten stonden in het teken van de verjaardag van Lancia modellen, zoals 100 jaar Lambda, 90 jaar Augusta en 50 jaar Beta.

Daarnaast werd ook, met vertraging, de 30^e verjaardag gevierd van de Sliding Pillar Rally en hebben een paar deelnemers uit België, Nederland en Zwitserland niet gewacht om bij ons in eigen land zelf een 'Mini Sliding Pillar Rally' te organiseren. Verder vinden jullie een verslag over de deelname aan de 100 Miles of Ypres en de onthulling van een gedenkteken in Francorchamps ter ere van Piero Frescobaldi. En tenslotte zijn er ook de indrukken van het bezoek aan de beruchte 'Heritage Hub' in Turijn, die naast de Fiat, Alfa en Abarth modellen, ook de Lancia collectie herbergt.

In maart vorig jaar publiceerde het magazine Autogids een vergelijkende test van een Aurelia B20 en een B22. Voor diegenen die dit artikel gemist hebben, kregen we van Autogids de toestemming tot herpublicatie hiervan in dit nummer van Informazione. Autojournalist Tom Roks zorgde samen met auteur Wim Oude Weernink voor de bovenvermeldde test. Maar vijfenveertig jaar geleden publiceerde Wim al zijn eerste indrukken over de Fulvia Zagato in het magazine van de Engelse Lancia Motor Club, en dit artikel brengen we hier ook.

Vijfenveertig jaar, dat is ook de leeftijd van Lancia Club Belgio sinds de oprichting in 1977. Sindsdien is de club gestaag gegroeid en onze ledenverantwoordelijke brengt ons een overzicht van de nieuwe leden. Tenslotte ook nog wat info over oldtimerverzekeringen en -regelgeving. Alles samen resulteert dit in het dikste nummer van Informazione ooit: 56 pagina's leesplezier!

Eduard

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.

Carnevale delle frontiere

BINCHE • 05 | 06 | 2022



Jean en ik vertrokken vroeg met de Fulvia 1.6 HF (Fanalino) omdat we graag bij de eerste wilden zijn. Wij hadden immers aangeboden om ons te ontfermen over de inschrijvingen, de roadbooks en de rallyplaten. In grijs maar droog weer kwamen we effectief als eerste toe bij garage AUTO IT in Binche. Twee personeelsleden van AUTO IT waren reeds aanwezig en snel kwamen ook de organisator Bernard Guery en de andere leden toe. Jan en Lode kwamen open aanrijden.

Na het ontbijt, werd de lucht donker en besloten de weergoden echter om de regensluizen volledig open te zetten. Gelukkig was Jan op tijd om de kap van zijn Aurelia dicht te doen. En kon Lode zijn Flavia onder een afdak bij AUTO IT zetten.

Met enige vertraging vertrokken alle Lancia's. De eerste trekpleister: les remparts de Binche. Daar stonden de straten echter onder water. Meerdere zenuwachtige lokale bewoners die naar buiten gekomen waren, begrepen niet waarom die oude auto's door hun ondergelopen straten wilden rijden. Even had ik schrik dat de zenuwachtigheid van sommige bewoners ging omslaan in agressie, maar aangezien wij niet agressief waren, werden zij dat ook niet. En dankzij de tussenkomst van Bernard was iedereen weer snel op de juiste route.

Daarna hadden we hele mooie rustige kleine wegen met veel vergezichten. Vergezichten die je in Vlaanderen bijna niet meer vindt. Het is altijd leuk om door een weids glooiend landschap te rijden, zeker in een oude Lancia. De zeer hevige regenval was gaan liggen, en na ons avontuur op de remparts de Binche waren de wegen perfect

berijdbaar. Rond het middaguur en richting het restaurant, kwamen we zelfs nog even door Frankrijk. Aangekomen op de parking van het restaurant, bleek dat een Fulvia 1600 HF en een Integrale 16V nog cooler wordt met het nodige slijk op het koetswerk. De Fulvia 1600 werd bestuurd door Jean in plaats van door Sandro Munari en de Integrale 16V door Michaël in plaats van door Miki Biasion, maar toch deden deze auto's hun rallyverleden eer aan.

Opvallend was het aantal Flavia's op de rally. Alle series van Flavia waren vertegenwoordigd : Flavia Pininfarina Coupé en Flavia Vignale (1^{ste} serie), Flavia 1800 Berlina (2^{de} serie), 2000 HF en 2000 Berlina. De Flavia 1800 Berlina van ons nieuw clublid Lorenzo was nog maar net van Italië in België geland en Lorenzo genoot van zijn eerste uitstap met de LCB. De wagen is door zijn vader – die nog steeds in Biella in de provincie Piemonte woont – gekocht als jonge tweedehandswagen en deze zeer originele auto is dus reeds ± 50 jaar in het bezit van dezelfde familie. Tevens mochten we een ander nieuw lid met een Fulvia Coupé 1^{ste} serie 1300 Rallye verwelkomen. Onze club groeit en het doet plezier om die nieuwe leden tijdens een rally te ontmoeten. Voor Jean is het ook leuk om, als ledenverantwoordelijke, gezichten te kunnen plakken op deze nieuwe leden. Bij Lorenzo en Jean was het echter geen eerste kennismaking, maar een aangenaam weerzien van 2 ex-collega's na 10 jaar. Ik legde dit weerzien op foto vast.

Aangenaam weerzien van 2 ex-collega's: Jean en Lorenzo

Agréables retrouvailles de 2 ex-collègues: Jean et Lorenzo



De namiddag en de rit huiswaarts verliepen zonder problemen. Jean verraste mij nog in de namiddag door aan te tonen dat een Fulvia met 115 pk een Integrale met 200 pk niet dient te lossen, wat bij Michaël de uitspraak liet ontvallen: welke motor zit er in die Fulvia? Of zit daar een turbo op? Maar blijkbaar is een goede 1600 V4 tot veel in staat.

Dank aan:

- Bernard Geury voor de organisatie van deze rally.
- AUTO IT in Binche voor de ontvangst en het ontbijt 's morgens.
- Restaurant La Grange des Légendes in Thuin voor de goede en vriendelijke ontvangst tijdens de lekkere lunch en een lekker stuk taart.

Hans Daemen



Jean et moi sommes partis tôt dans la Fulvia 1.6 HF (Fanalino) car nous tenions à être parmi les premiers. Après tout, nous avons proposé de nous occuper des inscriptions, des roadbooks et des plaques de rallye. Par un temps gris mais sec, nous sommes effectivement arrivés en premier au garage AUTO IT à Binche. Deux membres du personnel d'AUTO IT étaient déjà là et bientôt l'organisateur Bernard Guery et les autres membres sont également arrivés. Jan et Lode sont arrivés en respectivement Aurelia cabriolet et Flavia cabriolet avec leurs toits ouverts.

Après le petit-déjeuner, le ciel s'est assombri et les dieux de la météo ont décidé d'ouvrir complètement les vannes de la pluie. Heureusement, Jan a eu le temps de fermer la capote de son Aurelia. Et Lode a pu mettre sa Flavia sous un toit chez AUTO IT.

Finalement, toutes les Lancias sont parties avec un peu de retard. Le premier point d'intérêt: les remparts de Binche. Là, cependant, les rues étaient inondées. Plusieurs habitants nerveux qui étaient sortis ne comprenaient pas pourquoi ces vieilles voitures voulaient circuler dans leurs rues inondées. Pendant un moment, j'ai eu peur que la nervosité de certains résidents ne se transforme en agression, mais comme nous n'étions pas agressifs, eux non plus. Et grâce à l'intervention de Bernard, tout le monde s'est rapidement remis sur le bon chemin.

Après cela, nous avons eu de très belles petites routes tranquilles avec beaucoup de points de vue. Des vues que l'on ne trouve guère plus en Flandre. C'est toujours agréable de traverser un vaste paysage vallonné, surtout dans une vieille Lancia. La très forte pluie s'était calmée, et après notre aventure sur les remparts de Binche, les routes étaient parfaitement praticables. Vers midi et en direction du restaurant, nous avons même traversé la France pendant un moment. En arrivant sur le parking du restaurant, il s'est avéré qu'une Fulvia 1600 HF et une Integrale 16V deviennent encore plus cool avec le cambouis nécessaire sur la carrosserie. La Fulvia 1600 était pilotée par Jean au lieu de Sandro Munari et l'Integrale 16V par Michael au lieu de Miki Biasion, mais ces voitures sont restées fidèles à leur passé de rallye.



"Open DeurDag – Journée Portes Ouvertes" Flavia & 2000

Le nombre de Flavia présentes au rallye était remarquable. Toutes les séries Flavia étaient représentées: Flavia Pininfarina Coupé et Flavia Vignale (1^{ère} série), Flavia 1800 Berlina (2^{ème} série), 2000 HF et 2000 Berlina. La Flavia 1800 Berlina de Lorenzo, nouveau membre du club, venait juste d'atterrir en Belgique depuis l'Italie et Lorenzo appréciait sa première sortie avec le LCB. La voiture a été achetée par son père – qui vit toujours à Biella dans la province du Piémont – comme une jeune voiture d'occasion et cette voiture parfaite dans un état 100% d'origine est donc la propriété de la même famille depuis ± 50 ans. Nous avons également eu le plaisir d'accueillir un autre nouveau membre avec une Fulvia Coupé 1^{ère} série 1300 Rallye. Notre club s'agrandit et c'est un plaisir de rencontrer ces nouveaux membres lors d'un rallye. Pour Jean, en tant que responsable des membres, il est également agréable de pouvoir accorder un visage à ces nouveaux membres. Avec Lorenzo et Jean, cependant, ce n'était pas une première rencontre, mais une agréable réunion de 2 collègues après 10 ans. J'ai pris cette réunion en photo.

L'après-midi et le trajet du retour se sont déroulés sans problèmes. Jean m'a surpris dans l'après-midi en démontrant qu'une Fulvia de 115 ch ne doit pas lâcher une Integrale de 200 ch, ce qui a poussé Michael à dire: quel est le moteur dans cette Fulvia? Ou y-a-t'il un turbo là-dessus? Mais apparemment, un bon 1600 V4 est capable de beaucoup de choses.

Remerciements à:

- Bernard Geury pour avoir organisé ce rassemblement.
- AUTO IT à Binche pour l'accueil et le petit déjeuner du matin.
- Restaurant La Grange des Légendes à Thuin pour l'accueil sympathique et amical lors du délicieux déjeuner et le café l'après-midi.

Hans Daemen

Weekendje aan zee

DE HAAN • 23-25 | 09 | 2022



2022 gaat de geschiedenis in als een warm en zonnig jaar, maar zowel onze lenterally in Binche als onze najaarsrally in De Haan, verliepen niet volledig droog. Echt klagen was echter niet nodig want ondanks een paar buien verliep het weekend grotendeels droog, zij het meestal wel onder een grijze hemel, zoals jullie op de beelden kunnen zien.



Het was intussen al een paar jaar geleden dat we met de club nog eens een rally organiseerden die gespreid werd over een weekend. Van vrijdagavond tot en met zondagmiddag trokken we er met z'n allen een weekendje op uit naar onze Belgische kust.

Bernard Moyaert, nog maar sinds een tweetal jaar lid van de club, nam het initiatief om onze leden uit te nodigen voor een verkenning van de kust en het achterliggende polderlandschap. Met de hulp van onze penningmeester Jean werd de organisatie van dit weekendje uit aangepakt.



De Haan kraait Lancia

Het Ibis hotel in De Haan, op een 10-tal kilometer van Bernard's woonplaats Jabbeke zou de ontmoetingsplek worden voor de deelnemers. De meesten bleven er dan ook overnachten, sommigen kozen voor hun eigen, tweede verblijf, aan zee.

Vrijdagnamiddag waren we uitgenodigd bij 'Ital Mobiel Classics' in Jabbeke, gespecialiseerd in onderhoud, restauratie en verkoop van Italiaanse oldtimers. Het perfecte kader om onze Lancia's te ontvangen voor een receptie, vanaf 16u, dankzij gastheer Frederic en zijn vrouw. De deelnemers stroomden druppelsgewijs binnen en het werd een hartelijk weerzien voor iedereen, zeker nadat veel activiteiten de

laatste twee jaar overal op een laag pitje hadden gestaan.

Een tweetal uur later trok iedereen naar De Haan om in te checken en de avond af te sluiten met een barbecue. Gezien de weersomstandigheden was het terras geen echte optie, maar binnen in het restaurant viel het uiteraard ook best mee.

Zaterdagmorgen was het verzamelen geblazen op de Zeedijk in Wenduine, waar Bernard een heel plein voor ons gereserveerd had en onze wagens op veel belangstelling konden rekenen van het aanwezige publiek. Het was tenslotte ook een mooi overzicht meer dan 50 jaar Lancia geschiedenis met modellen van Aurelia tot en met Delta.

Strandspel

Terwijl deze collectie op het plein achterbleef, trokken we naar het strand. Naar goede oude traditie, ooit ingezet door onze erevoorzitter Christian Mannès, had Jean een paar spelletjes op het strand opgezet. Hij toverde ons eerst een paar rubberen laarzen in de Italiaanse driekleur uit de mouw, die eerst om ter verst op het strand moesten gegooid worden. En daarna kwam er nog wat meer behendigheid aan te pas: we kregen een speer in handen, die zo kort mogelijk bij die laars diende gegooid te worden.

De resultaten waren meestal niet al te geweldig, maar het jolijt onder de deelnemers

Vervolg op pagina 8

Un week-end à la mer

DE HAAN 23-25 | 09 | 2022

2022 restera dans l'histoire comme une année chaude et ensoleillée, mais notre rallye de printemps à Binche et notre rallye d'automne à De Haan n'ont pas été complètement secs. Cependant, il n'y avait pas vraiment lieu de se plaindre car malgré quelques averses, le week-end a été largement sec, quoique majoritairement sous un ciel gris, comme vous pouvez le voir sur les images.



Il y a quelques années déjà que nous n'avions plus organisé un rallye avec le club qui s'étalait le long d'un week-end. Mais en 2022, du vendredi soir au dimanche après-midi, nous sommes partis en week-end sur notre côte belge.

Bernard Moyaert, membre du club depuis seulement deux ans, a pris l'initiative d'inviter nos membres à explorer la côte et le paysage des polders derrière elle. Avec l'aide de notre trésorier Jean, l'organisation de ce week-end a été abordée.

Le Coq chante Lancia

L'hôtel Ibis de De Haan, à environ 10 kilomètres de la ville natale de Bernard, Jabbeke, serait le lieu de rencontre des participants. La plupart d'entre eux y ont passé la nuit, certains ont opté pour leur propre résidence secondaire, en bord de mer.

Vendredi après-midi nous étions invités chez 'Ital Mobiel Classics' à Jabbeke, spécialisé dans l'entretien, la restauration et la vente de voitures classiques italiennes. Le cadre parfait pour recevoir nos Lancias pour une réception, à partir de 16h, grâce à notre hôte Frédéric et sa femme. Les participants ont afflué et ce fut une chaleureuse réunion pour tout le monde, surtout après que de nombreuses activités aient été suspendues un peu partout au cours des deux dernières années.

Deux heures plus tard, tout le monde est allé à De Haan pour s'enregistrer et terminer la soirée par un barbecue. Compte tenu des conditions météorologiques, la terrasse n'était pas vraiment une option, mais à l'intérieur du restaurant, ce n'était pas trop mal non plus.

Samedi matin nous nous sommes retrouvés sur la digue à Wenduine, où Bernard nous avait réservé un parking entier et nos voitures pouvaient compter sur beaucoup d'intérêt de la part du public présent. Après tout, c'était aussi un bel aperçu de plus de 50 ans d'histoire Lancia avec des modèles allant de l'Aurelia à la Delta.

Jeu de plage

Pendant que cette collection était laissée sur la place, nous sommes allés à la plage. Dans la bonne vieille tradition, jadis initiée par notre président d'honneur Christian Mannès, Jean avait installé quelques jeux sur la plage. Il a d'abord évoqué une paire de bottes en caoutchouc au drapeau tricolore italien, qu'il fallait d'abord jeter sur la plage. Et puis il y avait plus d'adresse: nous avons mis la main sur un javelot, qui devait s'approcher le plus possible de cette botte.

Les résultats n'étaient généralement pas trop fantastiques, mais la joie parmi les



Suite à la page 9

WEEKENDJE AAN ZEE

Vervolg van pagina 6

werd er des te groter door. Wie de winnaar was... weet ik niet meer. Er volgde nog een rondrit en samen met ons roadbook hadden we een wedstrijdblad gekregen om in te vullen. De praktische proef, samen met antwoorden op de wedstrijd vragen zouden tenslotte voor de eindwinnaar zorgen. Maar daar meer over verder in dit verslag...

Na het strandspel werd de rally zelf ingezet. Een mooie rit in de polders, met heel wat afwisseling, viel geweldig mee. Meestal gaat een verblijf aan de kust niet veel verder dan wat rondkuieren op de dijk en het strand. Vandaar dat het nabije binnenland ook wel wat aangename ontdekkingen biedt, die de meesten onder ons nog niet gezien hadden. Tenzij diegenen die van hun verblijf aan de kust ook profiteren om de streek met een (huur)fiets te verkennen. En omdat we onze aandacht er speciaal moesten bijhouden om de vragen te kunnen beantwoorden, ontdekten we ook meer dan wat we op een vrijblijvende tocht door de polders zouden zien.

Met een lunchstop bij het Bourgognehof in Eernegem konden we even op adem komen. Gezellige boel daar, én lekker eten! En omdat iedereen vooraf zijn keuze had kunnen maken tussen een vis-, vlees- of veggiegerecht, kwam iedereen aan zijn trekken.

De namiddag werd nadien verdergezet met een tweede rondrit in de polders om tenslotte in de late namiddag af te sluiten met een koffie en taartje in een cafeetje op de terugweg. Terug naar het hotel daarna, maar niet voor lang echter. Even opfrissen en uitrusten en we vertrokken opnieuw naar Eernegem. Na de lunch zou ook het avondmaal in het Bourgognehof plaatsvinden. Ik heb niemand hierover horen klagen...

Kraait de haan wel?

Opnieuw een lekkere maaltijd, het was tenslotte een kleine, gezellige groep van zo'n veertigtal deelnemers. En na het dessert werd het tijd voor de uitslag van de fysieke proef én de antwoorden op de vragen onderweg.

Alle machostreken bij het strandspel ten spijt werd de winnaar geen man, maar was Lydia Van Bockryck de beste in de combinatie van beide onderdelen. Niet dat dit voor dé grote verrassing zorgde... die moest nog komen. Jean had ervoor gekozen om in het thema van het weekend (De Haan kraait Lancia) te blijven. De eerste prijs was een echte, levende haan!

Was die geïntimideerd door Jean of Lydia, of door de aanwezigheid van het voltallige publiek? Gekraaid heeft hij in geen geval. Waarschijnlijk was het gewoon omdat het intussen al wat laat op de avond was... kraait de haan gewoonlijk niet 's morgens om iedereen uit bed te jagen?

Het levende dier zorgde wel wat voor commotie, maar iedereen mag er gerust op zijn, Bernard zorgde voor de opvang van het beestje bij een gebuur van hem. En sindsdien moet hij zijn wekker ook niet meer programmeren :-)

Wandeling

De volgende dag werd na het ontbijt ingezet met een wandeling, deels door het De Haan van de 'Belle Epoque'. Jean loodste ons als een ervaren gids mee door de



beschermde villawijk 'De Concessie'. Hier geen metershoge bebouwing, wel schilderachtige villa's in cottagestijl langs kronkelende lanen. Een geliefkoosd plaatsje voor heel wat kunstenaars, schrijvers en geleerden. Onder hen ook Albert Einstein, die hier in 1933 zes maanden verbleef.

Dit korte verblijf zorgde er wel voor dat Einstein achteraf een standbeeld kreeg op een bank in het parkje op het pleintje aan de Normandiëlaan. Ideale setting voor een groepsfoto... Het leek zelfs dat Einstein de dag ervoor had meegedaan met het strandspel van Jean. Hij zat er met de lans die gebruikt werd voor het speerwerpen en geschoeid met een van de rubberlaarzen in Italiaans vlag!

Tijd voor weer wat ernstiger werk, terug achter het stuur op weg voor het laatste stuk rally van het weekend. Een nieuwe, rustige rit door de polders, richting Oostende deze keer. Hier eindigt ons herfststrallyweekend in de haven. Bij De Schildre, een eenvoudige beenhouwerij met in de winkel natuurlijk lekkere verse vleeswaren en een paar lokale streekproducten, én een paar ons tot nu toe onbekende biertjes. De verdieping van de winkel was ingericht als gezellige eetplaats. Op deze laatste stopplaats wachtten ons verse broodjes en allerlei vleeswaren uit de winkel. Eenvoudig maar zeer smakelijk, en een prachtige afsluiter van een mooi en ontspannend weekend. Bedankt Bernard, Nadine en Jean, dit is zeker voor herhaling vatbaar!

Eduard De Landtsheer



UN WEEK-END À LA MER

Suite de la page 7



participants n'en était que plus grande. Qui était le gagnant? Je ne m'en souviens pas. Une randonnée en voiture et avec notre roadbook nous avions reçu une feuille de compétition à remplir. L'épreuve pratique, ainsi que les réponses aux questions du concours, assureraient finalement le grand vainqueur. Mais plus à ce sujet plus loin dans ce rapport...

Après le jeu de plage, le rallye lui-même a commencé. Une belle balade dans les polders, avec beaucoup de variété, c'était super. Habituellement, un séjour sur la côte ne va pas beaucoup plus loin que de flâner sur la digue et la plage. C'est pourquoi l'intérieur des terres toutes proches offre aussi d'agréables découvertes, que la plupart d'entre nous n'avaient pas encore vues, à l'exception de ceux qui profitent aussi de leur séjour sur la côte pour découvrir la région avec un vélo (de location). Et parce que nous avons dû accorder une attention particulière aux réponses aux questions, nous avons également découvert plus que ce que nous verrions lors d'un voyage sans engagement à travers les polders.

Avec une pause déjeuner au Bourgognehof à Eernegem, nous avons pu reprendre notre souffle. Bel endroit et bonne nourriture! Et parce que chacun avait pu faire son choix à l'avance entre un plat de poisson, de viande ou végétarien, chacun en a eu pour son argent.

L'après-midi s'est ensuite poursuivie par un deuxième tour dans les polders pour finalement se terminer en fin d'après-midi par un café et un gâteau dans un établissement sur le chemin du retour. Retour à l'hôtel par la suite, mais pas pour longtemps. Après une pause de rafraîchissement nous sommes repartis pour Eernegem. Après le déjeuner, le dîner aurait également lieu au Bourgognehof. Je n'ai entendu personne s'en plaindre...

Est-ce que le coq chante vraiment?

Encore un bon repas, après tout c'était un petit groupe chaleureux d'une quarantaine de participants. Et après le dessert, il était temps pour les résultats du test physique et les réponses aux questions en cours de route.

Malgré toutes les astuces machos du jeu de plage, le vainqueur n'était pas un homme, mais Lydia Van Bockryck était la meilleure dans la combinaison des deux parties. Non pas que cela ait causé la grande surprise... c'était encore à venir. Jean avait choisi de coller au thème du week-end (Le Coq chante Lancia). Le premier prix était un vrai coq vivant!

A-t-il été intimidé par Jean ou Lydia, ou par la présence du public? Il n'a jamais chanté ce soir-là. C'était probablement juste parce qu'il se faisait tard le soir... le coq n'est-il pas habitué à chanter le matin pour faire sortir tout le monde du lit?

L'animal vivant a provoqué quelques remous, mais que tout le monde s'en rassure,



Bernard a pris soin de l'animal chez un voisin à lui. Et depuis, il n'a plus besoin de programmer son alarme :-)

Promenade

Le jour suivant a commencé après le petit déjeuner par une promenade, en partie à travers le De Haan de la 'Belle Epoque'. Jean nous a guidé en tant que guide expérimenté à travers la zone résidentielle protégée 'De Concessie'. Ici, pas de bâtiments de plusieurs mètres de haut, mais des villas pittoresques de style cottage le long d'avenues sinueuses. Un lieu de prédilection pour de nombreux artistes, écrivains et universitaires. Parmi eux, Albert Einstein, qui y séjourna six mois en 1933.

Ce court séjour a assuré qu'Einstein a ensuite reçu une statue sur un banc dans le parc sur la place de la Normandiëlaan. Cadre idéal pour une photo de groupe... Il semblerait même qu'Einstein ait rejoint le jeu de plage de Jean la veille. Il était assis là avec la lance utilisée pour le lancer du javelot et chaussé d'une des bottes en caoutchouc du drapeau italien!

Un peu plus de sérieux maintenant, de retour au volant pour la dernière boucle du week-end. Une nouvelle balade tranquille à travers les polders, vers Ostende cette fois-ci. C'est là que se termine notre week-end de rallye d'automne, dans le port. Chez De Schildre, une simple boucherie avec, bien sûr, de savoureuses charcuteries fraîches en magasin, quelques produits régionaux du terroir, et quelques bières jusqu'alors inconnues pour nous. Le dessus du magasin a été aménagé en salle à manger confortable. Des petits pains frais et toutes sortes de produits de la boutique nous attendaient à ce dernier arrêt. Simple mais très savoureux, et une merveilleuse fin pour un week-end agréable et relaxant. Merci Bernard, Nadine et Jean, cela vaut vraiment la peine d'être répété!

Eduard De Landtsheer

InterClassics Brussels 2022

17-19 | 11 | 2022

Van 18 tot 20 november 2022 had in de hallen 5, 6 en 7 van Brussels Expo InterClassics Brussel plaats. Zoals de laatste jaren gebruikelijks, had Lancia Club Belgio er een stand. De beursorganisatoren plaatsten vooraan op de affiche de 75^{ste} verjaardag van Ferrari en de 50^{ste} verjaardag van BMW "M". Een leuk initiatief, dat wel, maar de Lancia Club presenteerde op haar stand drie Lancia's die ook iets te vieren hadden.

De Lancia Augusta gaf een feestje omwille van zijn 90^{ste} verjaardag. De Augusta werd immers op 6 oktober 1932 voorgesteld aan het grote publiek op het 'Salon de l'Automobile de Paris'. Voorwaar een mijlpaal in de automobielschiedenis, want de kleine Augusta was de eerste auto met een zelfdragend koetswerk die in grote aantallen geproduceerd werd!

Verder stelden we een Fulvia 1600 HF 'Fanalone' tentoon. Deze Fulvia herinnerde ons eraan dat Sandro Munari in 1972 glansrijk de Rally van Monte Carlo won. En dit voor een hele meute Alpines A110, die als gedoodverfde winnaars te boek stonden! Maar met een perfect bestuurde Fulvia 1600 HF was Sandro die meute Alpines te slim af.

En last but not least is het 50 jaar geleden, in 1972, dat Lancia de volledig nieuwe Beta tijdens het Autosalon van Turijn aan het grote publiek voorstelde. Lancia presenteerde de door Gianpaolo Boano getekende Beta berline. De Beta was de eerste nieuwe Lancia die na de overname van FIAT geproduceerd werd. De Beta was voor zijn tijd zeer vooruitstrevend! Technisch gezien was dit een zeer moderne wagen met voorwielaandrijving en een dwars geplaatste 4-cilinder motor, uitgerust met een 5-versnellingsbak. Onafhankelijke ophanging rondom en schijfremmen vooraan en achteraan! Er waren 1400, 1600 en 2000 cc motoren beschikbaar en men kon kiezen uit 2 uitrustingsniveaus. Een paar jaar later werden ook de coupé en de HPE-versies voorgesteld, maar dat is een ander verhaal!

De beurs was een heuse meevaller. Meer dan 24.000 liefhebbers kwamen naar Brussel afgezakt om het mooie aanbod van klassiekers en youngtimers te aanschouwen. De organisatoren spraken van 26% meer bezoekers dan in 2021, voorwaar een succes! Ook onze stand mocht gezien worden en de vele bezoekjes van leden, nieuwe leden en toevallige voorbijgangers (meer dan 130 genoteerde bezoekers) was hartverwarmend voor de mensen die onze stand gedurende de beurs bemand hebben.

Kers op de InterClassics Brussels taart was de bekroning van de Lancia Astura Pinin Farina uit 1936, Tipo Bocca, met de 'Best of Show' award! Eens te meer een bewijs dat het roemrijke verleden van Lancia niet over het hoofd mag gezien worden!

Ik eindig graag met mijn oprechte dank aan alle leden en sympathisanten van de Lancia Club Belgio die meehielpen om onze stand op- en af te bouwen en te bemannen.

Eindejaarsbanket

Zoals ondertussen ook gebruikelijk hielden we op de zaterdagavond van de beurs ons eindejaarsbanket. Deze keer was het geen echt succes. Slechts 15 leden, vergezeld van hun echtgenote of een kennis, kwamen opdagen en genoten van een zeer fijne avond. Het feest ging door in het Hof ter Imde, een zeer gewaardeerd restaurant in... Imde, een deelgemeente van Meise.



De Beta die in 2022 zijn 50e verjaardag vierde, was in berline-uitvoering op onze stand aanwezig en trok ongelooflijk veel aandacht. Veel jeugdsentiment bij de aanwezige bezoekers waarschijnlijk...



De Augusta 1^{re} serie uit 1933 op de Lancia Club Belgio stand, ter gelegenheid van de 90^e verjaardag van het model.

La 1^{ère} série Augusta de 1933 sur le stand du Lancia Club Belgio, célébrant les 90 ans du modèle.

Nochtans had de chef zich dubbel geplooid om ons een behoorlijk aantal amuses te serveren alvorens te tafelen. Het daarop volgende driegangenmenu was werkelijk top. En na het diner werden zoals gebruikelijk bij de aanwezige leden de lidgelden 2023 opgehaald. We hebben om te eindigen een tipje van de sluier opgelicht met betrekking tot het programma van 2023. Hopelijk kunnen we volgend jaar meer leden overhalen om deel te nemen aan het traditionele eindejaarsdiner.

Jan Van Hoorick



La Beta, qui a fêté ses 50 ans en 2022, était présente sur notre stand en version berline et a suscité un engouement incroyable. Beaucoup de sentiment de jeunesse parmi les visiteurs, probablement...



50 jaar geleden behaalde Sandro Munari de overwinning in de Rally van Monte Carlo met een gelijkaardige Fulvia.

Il y a 50 ans, Sandro Munari remportait le Rallye de Monte Carlo avec une Fulvia similaire.

Du 18 au 20 novembre 2022, les halls 5, 6 et 7 de Brussels Expo ont accueilli InterClassics Brussels. Et comme d'habitude ces dernières années, le Lancia Club Belgio y tenait un stand. Les organisateurs du salon ont placé le 75^e anniversaire de Ferrari et le 50^e anniversaire de BMW "M" en haut de l'affiche. Une belle initiative, certes, mais le Lancia Club a présenté sur son stand trois Lancia qui avaient également un anniversaire à fêter.

La Lancia Augusta a organisé une fête à l'occasion de son 90^e anniversaire. Après tout, l'Augusta a été présentée au grand public

le 6 octobre 1932 au Salon de l'Automobile de Paris. Vraiment un jalon dans l'histoire de l'automobile, car la petite Augusta a été la première voiture avec une carrosserie autoportante qui a été produite en grand nombre!

Nous avons également exposé une Fulvia 1600 HF 'Fanalone'. Cette Fulvia nous a rappelé qu'en 1972, Sandro Munari avait remporté haut la main le Rallye de Monte-Carlo. Et cela en compétition avec un bon nombre d'Alpines A110, qui étaient favorites au début de l'épreuve et des vainqueurs presque sûrs! Mais avec sa Fulvia 1600 HF parfaitement maîtrisée, Sandro a déjoué cette meute d'Alpines.

Et last but not least, c'est il y a 50 ans, en 1972, que Lancia présentait la toute nouvelle Beta au grand public lors du Salon de Turin. La Beta berline, signée Gianpaolo Boano, a été la première Lancia montrée au grand public après le rachat par FIAT. La Beta était très avancée pour son époque! Techniquement, il s'agissait d'une voiture très moderne à traction avant et à moteur 4 cylindres transversal, équipée d'une boîte de vitesses à 5 rapports. Suspension indépendante tout autour et freins à disque à l'avant et à l'arrière! Il y avait des moteurs de 1400, 1600 et 2000cc disponibles et on pouvait choisir parmi 2 niveaux de finition. Quelques années plus tard, les versions coupé et HPE sont présentées, mais c'est une autre histoire!

InterClassics a été une véritable succès. Plus de 24.000 passionnés sont venus à Bruxelles pour voir la belle gamme de classiques et de youngtimers. Les organisateurs ont parlé de 26% de visiteurs en plus qu'en 2021, un vrai succès! Notre stand valait également le détour et les nombreuses visites de membres, de nouveaux membres et de passants enthousiastes (plus de 130 visiteurs inscrits) ont fait chaud au cœur aux personnes qui ont tenu notre stand pendant le salon.

La cerise sur le gâteau d'InterClassics Brussels a été le couronnement de la Lancia Astura Pinin Farina de 1936, Tipo Bocca, du prix 'Best of Show'! Preuve une fois de plus que le passé glorieux de Lancia ne doit pas être oublié!

Je voudrais terminer par mes sincères remerciements à tous les membres et sympathisants du Lancia Club Belgio qui ont aidé à monter, démonter et garder notre stand.

Banquet de fin d'année

Comme il est d'usage entre-temps, nous avons organisé notre banquet de fin d'année le samedi soir de la foire. Cette fois ce n'était pas un succès. Seuls 15 membres, accompagnés de leurs épouses ou connaissances, se sont présentés. Ils ont passé une très belle soirée. La fête a eu lieu au Hof ter Imde, un restaurant très apprécié à... Imde, une sous-commune de Meise.

Cependant, le chef s'était plié en quatre pour nous servir un grand nombre d'amuse-bouche avant le dîner. Le menu à trois plats qui a suivi était vraiment de premier ordre. Après le dîner, comme à l'accoutumée, les cotisations 2023 ont été encaissées auprès des membres présents. Et enfin, nous avons levé un coin du voile concernant le programme 2023. Espérons que l'année prochaine nous pourrions convaincre davantage de membres de participer au traditionnel dîner de fin d'année.

Jan Van Hoorick

2022, een topjaar voor onze ledenaangroei!

Zoals reeds gemeld in het vorige nummer van onze "Informazione" groeit het aantal leden onze club bijzonder aan. We stelden toen reeds 9 nieuwe Lancisten voor die onze club mocht begroeten maar... nadien kwamen er nog 14 bij! Het jaar 2022 konden we afsluiten met een totaal van 137 leden. Sinds het ontstaan van onze club in 1977 werden de 22 stichters als "Fondatori" gedoopt. In 1982 werd de club omgevormd tot een 33 leden tellende "vzw". De groei hebben wij even in 'n grafiek uitgezet. Onze club, die dus ondertussen 45 jaar jong is, telt nog 8 "Fondatori". Bij deze danken wij zoveel leden die al zo lang onze club steunen, als onze nieuwe leden die de oudere Lancia's in hun hart dragen en zich hebben aangesloten bij onze club.

De 23 nieuwe leden in 2022:

De 9 reeds genoemden in ons vorige nummer zijn:

- **François Bozon, André Renkin, Pierre Cormont, Reinier Teunissen, Pierre De Mey, Philippe Van Mallegheem, Max Bauts, Erik Maes en Michel Comblin.**

De 14 "nieuwelingen" zijn:

- **Ludo Willems** uit Knokke, zocht en vond een Flavia 2000 Coupé anno 1971
- **Mathias Van Lathem** zal zijn Beta Monte Carlo anno 1978 komen tonen
- **Michel Assink** uit Antwerpen gaat ons verrassen met...

- **Didier Franco**, ex-lid in 1985-1987 is terug van weggeweest, heeft 'n Flavia Coupé en een Fulvia 1600 HF
- **Philippe Thys** uit Lier kwam zijn Fulvia 1,3 Rally anno 1967 al tonen tijdens de uitstap in Binche
- **Pierre De Lathouwer** uit Bever heeft 2 Fulvia's op zijn erf staan die hij al vele jaren koestert
- **Leo Verreth** uit Itegem is gek van zijn Kappa Coupé Turbo. Dit pareltje komt uit Portugal
- **Raphaël David** uit Knokke heeft 'n bijouke gevonden, 'n Fulvia Berlina 2C anno 1965
- **Antoine Van Alphen** uit Gent heeft met zijn Aurélia B50 PF Convertibile 1951 een blikvanger
- **Nicolas Van Frausum** uit Puurs heeft ook 'n Aurélia, een B10 anno 1951
- **Roberto Cassol** uit Chapelle-Lez-Herlaimont is Fulvia specialist en zal komen met 'n speciale Fulvia en... veel verhaaltjes
- **Dorine Ghyselinck** uit Kortrijk zal met haar "Picco Bello" Aurélia B24 Spider onze ogen doen glinsteren.
- **Daniel Della Vecchia** woont in Pieton en is 'n Beta freak, heeft een HPE Volumex en Spider
- **Marc Wagemans** uit Kapellen heeft enkele "toppers": Fulvia's 1,6 HF en... een 1,6 HF Group 4

Jean Helsen, penningmeester en ledenverantwoordelijke

L'Aurélia B12 de Michel Comblin



La Flavia Coupé 1,8 ie de Jacky Franco



De B24 Spider van Dorine Ghyselinck



Leo Verreth met zijn Kappa Coupé van Portugese origine



Pierre De Lathouwer's Fulvia 1600HF

2022, une excellente année en terme de croissance de nos adhésions!

Comme déjà mentionné dans le numéro précédent de notre «Informazione», le nombre de membres de notre club augmente particulièrement bien. Dans ce numéro, nous avons déjà accueilli 9 nouveaux Lancistes, mais entretemps, 14 autres se sont adhésés également! Le nombre total de membres, fin 2022, devient ainsi 137. Lors de la création du Club en 1977, les 22 membres ont été baptisés «Fondatori». En 1982, le club transformé en «asbl» comptait 33 membres. Nous avons tracé la croissance dans un graphique. Notre club, qui a maintenant 45 ans, compte encore 8 «Fondatori». Nous remercions par la présente les membres qui soutiennent notre club depuis si longtemps, et en particulier nos nouveaux membres qui portent les anciennes Lancias dans leur cœur et ont rejoint le club.

Les 23 nouveaux membres en 2022:

Les 9 déjà mentionnés dans notre précédent numéro:

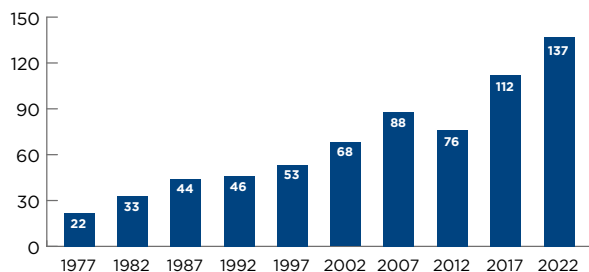
- **François Bozon, André Renkin, Pierre Cormont, Reinier Teunissen, Pierre De Mey, Philippe Van Mallegheem, Max Bauts, Erik Maes en Michel Comblin.**

Les 14 «nouveaux venu»:

- **Ludo Willems** de Knokke, a cherché et trouvé une Flavia 2000 Coupé anno 1971
- **Mathias Van Lathem** présentera bientôt sa Beta Monte Carlo de 1978

- **Michel Assink** d'Anvers va nous surprendre avec...
- **Didier Franco**, ex-membre en 1985-1987 est de retour, possède une Flavia Coupé et une Fulvia 1600 HF
- **Philippe Thys** de Lier est venu montrer sa Fulvia 1.3 Rally anno 1967 lors du rallye à Binche
- **Pierre De Lathouwer** de Bever a 2 Fulvia dans sa cour qu'il chérit depuis de nombreuses années
- **Leo Verreth** d'Itegem est fou de sa Kappa Coupé Turbo, un bijou venu du Portugal
- **Raphaël David** de Knokke a trouvé son bijou: Fulvia Berlina 2C anno 1965
- **Antoine Van Alphen** de Gand attire le regard avec son Aurélia B50 PF Convertibile 1951
- **Nicolas Van Frausum** de Puurs possède également une Aurélia, une B10 anno 1951
- **Roberto Cassol** de Chapelle-Lez-Herlaimont est spécialiste de Fulvia proposera un Fulvia Spécial et... beaucoup d'histoires
- **Dorine Ghyselink** de Courtrai nous fera pétiller les yeux avec son Aurélia B24 Spider «Picco Bello»
- **Daniel Della Vecchia** vit à Pieton et est un maniaque Bêta: HPE Volumex et Spider
- **Marc Wagemans** de Kapellen a quelques "toppers": Fulvia 1.6 HF et ... n 1,6 HF Groupe 4

Jean Helsen, trésorier et responsable des membres



Leden - Membres Lancia Club Belgio 1977 - 2022



Flavia 2000 Coupé van Ludo Willems

De Fulvia 2C van Raphaël David



Philippe Thys et l'organisateur du Rally à Binche Bernard Geury admirent la Fulvia de Philippe à qui Philippe dit: « Plus je la roule, plus je la prends plaisir. De toutes les voitures classiques que j'ai possédées dans ma vie, la Fulvia est sans aucun doute la plus belle.

Hoe ik gele koorts kreeg...



Autojournalist en auteur Wim Oude Weernink, al jaren ook een trouw lid van Lancia Club Belgio, is geen onbekende in het Lancia milieu. Als auteur van het standaardwerk "La Lancia", dat al aan zijn 3^e editie toe is, maar ook met boeken over de modellen, Appia, Flaminia, Flavia en de Lancia vrachtwagens is hij intussen een internationale autoriteit wat Lancia betreft. In 1977, intussen 45 jaar geleden, publiceerde hij een artikel over zijn Fulvia Zagato in het Engelse Lancia Motor Club Journal, dat wij hier met zijn toestemming mogen hernemen.

Naast mijn trouwe donkerblauwe Aurelia B20 had ik vroeger een Ferrari 250 GTE. Ongelooflijke auto, dat wel, maar ik werd er nerveus van en mijn vrouw ook. Hij was in perfecte staat en had het tegenwoordig zeldzame schreeuwende Ferrari-geluid dankzij een gloednieuwe motor. Hij had echt pit, om zo te zeggen, maar niet dat Lancia-gevoel. Dus begon ik te denken om hem te verkopen. En natuurlijk geprobeerd om Lancia('s) als vervanger te vinden. Eddie Gee uit Southampton gaf (ik bedoel verkocht) mij er een: zijn zeldzame Pininfarina 2+2 2^e serie Astura van 1933. Maar die auto betekent vele jaren van restauratie. Of nog meer! Voor het dagelijkse gebruik thuis wilde ik een modernere Lancia. Maar nadat ik een van die fantastische 2000 berlines had geprobeerd, schreeuwde mijn hart om een andere auto die het wilde Ferrari-karakter kon evenaren. Ik besloot om een Fulvia Sport Zagato te zoeken. Al snel zag ik dat

er in Nederland 20 of 30 werden verkocht, waarschijnlijk zelfs 40, maar zeker niet meer. En aangezien ons weer net zo slecht is als in Engeland, was de hoop om een betrouwbaar exemplaar te vinden bijna onbestaand! Tot de dag dat de heer Henk de Koogel – voormalig salesmanager van de Nederlandse Lancia importeur Itola – mij vertelde over een Fulvia Zagato 1600 die hij via een Amsterdamse garage verkocht. Het was een van de vier Zagato Sport 1600 die ooit in Nederland zijn verkocht.

Na wat telefoontjes vond ik de eigenaar, een Italiaan, de manager van de enige Engelse pub en restaurant in Amsterdam, genaamd "O'Henry's" te vinden aan het Rokin in Amsterdam. Een voor de hand liggende affaire, aangezien hij met een Engels meisje trouwde.

Hij wilde zijn auto verkopen en na onderzoek – 's nachts geparkeerd staan met een typisch stadsverkeer- uiterlijk, dat wil zeg-

gen deuken en wat vuil erop – besloot ik hem te kopen. Geen slechte auto, aangezien hij slechts 48.000 km had gereden. En hoewel ik mijn hoofdstuk over de Fulvia voor het komende Lancia-boek nog niet had geschreven, wist ik dat het een 1600 was door het gele kleppendecksel. Toch was ik een gelukkig man. Met (tot nu toe) nog meer geluk in het verschiet.

De eigenaardigheden van de Zagato-carrosserie kende ik al: de agressieve maar onderscheidende looks en de typische ongeïdentificeerde Zagato-carrosserierammels (je kunt ze niet zien, dus laat ze gewoon rammelen) maken het een unieke auto. Afgezien van het gele kleppendecksel en het feit dat de 1584 cc motor zo'n 114 pk levert bij 6000 tpm, kende ik verder de eigenaardigheden van de mechaniek niet.

Eerst heb ik enige tijd geprobeerd de bougies te verwijderen voordat ik erachter kwam dat deze kleine machine 12 mm

bougies gebruikte. Champion R 61, om precies te zijn. Volgens een voormalig coureur lijken het erg koude en bijna race-achtige bougies te zijn. Dus dat verklaarde het snelle vervuilen van de bougies, zelfs bij vlot verkeer. Het nokkenasprofiel is niet bevorderlijk voor dit gedrag. In feite zijn het dezelfde nokkenassen als die op de 1300-motor. De dikke 42 mm Solex carburateurs in combinatie met de immens hoge compressieverhouding van 10,5:1 maken het mengsel bij stationair toerental tot 3000 toeren zo rijk, dat de bougies vet worden. Trouwens – afgezien van het probleem om onderdelen voor deze in Italië gemaakte Solex-carburateurs te krijgen – maak ik me echt zorgen over de eventuele aanstaande loodvrije benzine.

Je kunt je voorstellen dat na al deze eigenaardige ontwerpverschillen het me interesseerde om te weten wat er nog anders was in vergelijking met een Fulvia 1300.

Nou, daar gaan we. Kleppen: veel groter in diameter en met fragiel ogende klepstelen, vandaar de verschillende klepgeleiders. Natuurlijk grotere zuigers, drijfstangen, krukas, cilinderblok etc. Maar ook een langere distributieketting, (118 schakels in plaats van 116) die door het veel nerveuzer karakter van de motor twee keer zo snel slijt op de 1600 zoals op de 1300.

Na 30.000 kilometer is het beter om deze te vervangen en men moet zeker de kleptiming controleren bij het afstellen van de kleppen na pakweg 10.000 km. Interessant is ook de ontsteking: de as loopt op een minuscuul rollagertje om speling in het mechanisme te voorkomen. En tot slot verschilt het uitlaatspruitstuk van de 1300.

Behalve de motor verschilt de 1600-machine ook op een aantal andere aspecten. Alle 1600 auto's hebben een olietemperatuurmeter in plaats van een elektrische klok. En als u snel rijdt, is het de moeite waard om deze te hebben. De normale 1600 HF coupés hebben een verschillende voorwielophanging met bredere draagarmen, die de auto een breder spoor en een negatief camber geven. Vreemd genoeg mist de Zagato 1600 deze items evenals de mooie brede (6 inch) Campagnolo wielen. Aan de andere kant is de Zagato 1600 de snelste productie Fulvia ooit gemaakt met zijn topsnelheid van 190 km/u. Dit werd mogelijk door het kroonwiel van de 2000 coupé in de normale Fulvia 1300 Zagato versnellingsbak te monteren. Tot slot heeft de Zagato 1600 van die handige elektrische bedienbare zijruiten, en een hele lelijke matzwarte streep op de motorkap.

Zijn al deze veranderingen die de 1600 motoren niet alleen krachtiger, maar ook duur maakten de moeite waard? Jazeker!

Nadat het slome karakter, zo typisch voor auto's die veel in stad rijden, was verdwenen en er een nieuwe distributieketting werd gemonteerd, ging mijn auto echt snel. En dat betekent een acceleratie en snelheid die nog steeds opgewassen is tegen de toen moderne auto's als de fantastische VW Golf en Scirocco GTI. Afgezien van de vuil aanlopende bougies in het verkeer – dat kan worden opgelost door de fabrieksoptie Marelli-transistorontsteking te monteren – is de motor waarschijnlijk net zo soepel als de 1300. Het enige waar je rekening mee moet houden is de toerentellernaald: zolang die boven de 2500 ligt, voelt de motor zich gelukkig. Maar probeer te versnellen. Vanaf 3500 toeren komt het vermogen binnen en bij 4500 – aangezien de 1300-motor gewoon sneller draait – begint de 1600 te brullen, en het enorme koppel (15,6 in plaats van 11,6 kgm) komt binnen. Je krijgt de indruk dat het uitlaatsysteem waarschijnlijk barst van alle sportgassen die er doorheen willen. Wees voorzichtig en let op de toerenteller: deze heeft geen rode lijn, en de motor haalt gemakkelijk 6500 (het maximum) of 7000 (niet aanbevolen, maar het zal de motor niet kapot maken). Als je eenmaal dit schreeuwende 1600-geluid hebt gehoord (de 1600's zijn inderdaad luidruchtig) of de kracht onderin hebt gevoeld, vergeet je deze auto nooit meer. Het is een kleine Italiaanse gloeiendhete machine waar sommigen van zullen houden, of anderen nerveus maken. Persoonlijk vind ik het leuk en het is een waar genoegen om met de Zagato 1600 op snelle routes met veel bochten te rijden, waardoor het nodig is om te schakelen en je elke keer weer een kans geeft om de motor weer op toeren te krijgen. Het kost je meer benzine dan bij de 1300, maar de 1600 heeft echt wat je vroeger prestatie noemde. Immers, Ferrari zijn "Testa Rossa's" kan de Lancia Fulvia 1600, een "gele koorts" bezorgen waarvan ze niet snel zal herstellen.

Na al dit proza wil ik enkele hints en tips geven voor alle Zagato-bezitters. Het zijn slechts enkele van mijn eigen ervaringen, maar ze kunnen helpen. Sommige lichaamsversieringen zijn niet zo zeldzaam als ze lijken. De koplampunits zijn van Cibie en zijn uitwisselbaar met units van Renault-modellen. Probeer het gewoon uit! Ook de verkeerslichten zijn van het type Renault 16, maar de achterlichten zijn afkomstig uit de Peugeot 204. Het meest interessante is de kentekenplaatverlichting van de nieuwste Zagatos (zonder reserve-wielkoffer): deze is precies hetzelfde als op de... Mercedes Hanomag bestelwagen!

De motor van de kofferklep lijkt op de elektrische raammotoren van Ducelier, zij het van een ander type. Ze zijn uitwisselbaar

met die van sommige Peugeot-, Renault- of Citroën-modellen met elektrische ramen. Maar controleer de onderdeelnummers, want al die Ducelier-motoren zien er hetzelfde uit, maar verschillen soms.

De meest interessante vervanging betreft de microschakelaars voor de automatische uitschakeling van de elektrische kofferklep. Je vindt ze alleen... bij een Daf-dealer. Die schakelaars zijn dezelfde als die Daf gebruikte voor de bediening van het "kick down"-mechanisme in de Variomatic-transmissie. Onnodig te vertellen dat efficiënte afvoergaten in dorpels en deuren van groot belang zijn maar let ook op het metaalwerk onder de achterbumpers. Er kan veel water achter staan. Ook verstopte waterslangen voor het aftapsysteem rond de kofferbak deksel moeten worden voorkomen.

Mechanisch onderhoud van de motor is natuurlijk van groot belang, uiteraard moet je extra voorzichtig zijn als de motor nog koud is. Houd in dit verband de olietemperatuurmeter in de gaten en trap het gaspedaal pas in als de olietemperatuur hoger is dan 60°C.

De nogal pittige R 61-bougies van Champion kunnen worden vervangen door het zachtere R 6-type (of NGK-equivalent) dat wordt gebruikt voor de Honda S 800-sportwagen. Maar de verbetering (starten en vet aanlopende bougies in het stadsverkeer) is niet groot, terwijl het risico op het branden van een gat in een zuiger bij heel hard rijden aanwezig is. Het is beter om de ontsteking volledig up-to-date en correct getimed te houden of een transistorontsteking te plaatsen. Controleer in dit geval de timing en voorkom te veel voorontsteking. Elektronische ontsteking zal niet alleen het vet aanlopen van de bougies een beetje oplossen, maar vooral het starten van de 1600-motor verbeteren, wat vreselijk slecht kan zijn nadat de auto meer dan drie of vier weken heeft stilgestaan.

Houd ten slotte de carburateurs correct afgesteld met het juiste vlotterniveau en stationaire afstelling, hoewel 1600 motoren nooit soepel stationair lopen. Vaak vertonen de vlinderassen na 50.000 km slijtage, wat resulteert in nog slechter stationair lopen en een slechter benzineverbruik. Overmaatse assen zijn in ieder geval in Turijn verkrijgbaar.

En als uw motor ongeveer 100.000 km heeft afgelegd, wees dan voorzichtig. Het is beter om de motor niet te hoog in toeren te draaien, aangezien de kans op het breken van een klepsteele groter is dan bij de 1300 motoren en vooral wanneer de klepgeleiders wat versleten zijn.

Wim Oude Weernink

Comment j'ai attrapé la fièvre

Le journaliste automobile et auteur Wim Oude Weernink, qui est également un membre fidèle du Lancia Club Belgio depuis de nombreuses années, n'est pas un étranger dans le milieu Lancia. En tant qu'auteur de l'ouvrage de référence "La Lancia", déjà dans sa 3^e édition, mais aussi de livres sur les modèles, Appia, Flaminia, Flavia et les camions Lancia, il est aujourd'hui une référence internationale en matière de Lancia. En 1977, il y a 45 ans déjà, il a publié un article sur sa Fulvia Zagato dans le Lancia Motor Club Journal anglais, que nous pouvons reproduire ici avec sa permission.

En plus de ma fidèle Aurelia B 20 bleu foncé, j'avais une Ferrari 250 GTE. Voiture incroyable, en effet, mais elle m'a rendu nerveux et ma femme aussi. Elle était dans un état impeccable et avait ce son désormais rare typique du moteur Ferrari grâce à un tout nouveau moteur. C'était un foudre de guerre, pour ainsi dire, mais il manquait cette sensation Lancia. J'ai donc commencé à penser à la vendre. Et bien sûr j'ai essayé de trouver une/des Lancia en remplacement. Eddie Gee, de Southampton, m'en a donné (je veux dire vendu) une: sa rare Astura 2^e série Pininfarina 2+2 de 1933. Mais cette voiture avait besoin d'une restauration complète de plusieurs années. Ou même plus! Pour un usage quotidien, je voulais une Lancia plus moderne. Mais après avoir essayé l'une de ces fantastiques berlines 2000, mon cœur pleurait pour une autre voiture qui pourrait correspondre au caractère sauvage de Ferrari. Je penchais pour une Fulvia Sport Zagato. Bientôt, j'ai vu que seulement 20 ou 30 étaient vendues aux Pays-Bas, probablement même 40, mais certainement pas plus. Et comme notre temps est aussi mauvais qu'en Angleterre, l'espoir de trouver un exemple fiable était presque inexistant! Jusqu'au jour où M. Henk de Koogel – ancien directeur commercial de l'importateur Lancia en Hollande Itala – m'a parlé d'une Fulvia Zagato 1600 qu'il avait vendue par l'intermédiaire d'un garage d'Amsterdam. C'était l'une des quatre Zagato Sport 1600 jamais vendues

aux Pays-Bas. Après quelques appels téléphoniques, j'ai trouvé le propriétaire, un Italien, le gérant du seul pub et restaurant anglais d'Amsterdam, appelé "O'Henry's" au Rokin à Amsterdam. Une affaire évidente, puisqu'il a épousé une Anglaise.

Il voulait vendre sa voiture et après réflexion – elle avait un aspect typique de la circulation urbaine, c'est-à-dire des bosses et de la saleté dessus – j'ai décidé de l'acheter. Pas une mauvaise voiture étant donné qu'elle n'avait parcouru que 30 000 kilomètres. Et même si je n'avais pas encore écrit mon chapitre sur la Fulvia pour le prochain livre Lancia, je savais que c'était une 1600 d'après le couvre-culasse jaune. Pourtant, j'étais un homme heureux. Je connaissais déjà les particularités de la carrosserie Zagato: son look agressif mais distinctif et les bruits typiques non identifiés de la carrosserie Zagato en font une voiture unique. Hormis le cache-culbuteurs jaune et le fait que le moteur de 1584 cm³ produit environ 114 ch à 6000 tr/min, je ne connaissais pas les détails de la mécanique.

J'ai d'abord passé du temps à essayer de retirer les bougies d'allumage avant de découvrir que cette petite machine utilisait des bougies de 12 mm. Champion R 61, pour être précis. Selon un ancien pilote, ce sont des bougies froides plutôt du type course. Cela expliquait donc l'encrassement rapide des bougies, même dans une circulation fluide. Ce n'est pas le profil de l'arbre à ca-

mes qui semble influencer ce comportement. En fait, ce sont les mêmes que ceux du moteur 1300. Les gros carburateurs Solex de 42 mm associés au taux de compression extrêmement élevé de 10,5:1 rendent le mélange air/essence au ralenti et ce jusqu'à 3000 tr/min si riche que les bougies d'allumage s'encrassent. Soit dit en passant – mis à part le problème d'obtention de pièces pour ces carburateurs Solex de fabrication italienne – je suis vraiment inquiet pour l'utilisation obligée d'essence sans plomb dans un futur proche.

Vous pouvez imaginer qu'après toutes ces différences de conception, j'étais intéressé de savoir ce qui était différent par rapport à une Fulvia 1300. Eh bien, nous y voilà. Soupapes: diamètre beaucoup plus grand et avec des tiges de soupapes d'apparence fragile, d'où les différents guides de soupapes. Bien sûr des pistons plus gros, des bielles, un vilebrequin, un carter cylindres, etc. Mais aussi une chaîne de distribution plus longue (118 maillons au lieu de 116) qui, du fait du caractère beaucoup plus nerveux du moteur, s'use deux fois plus vite sur le 1600 que sur le 1300.

Après 30 000 kilomètres, il est préférable de le remplacer et il faut absolument vérifier le calage des soupapes lors du réglage des soupapes après environ 10 000 km. L'allumage est également intéressant: l'arbre tourne sur un minuscule roulement à billes pour éviter tout jeu dans le

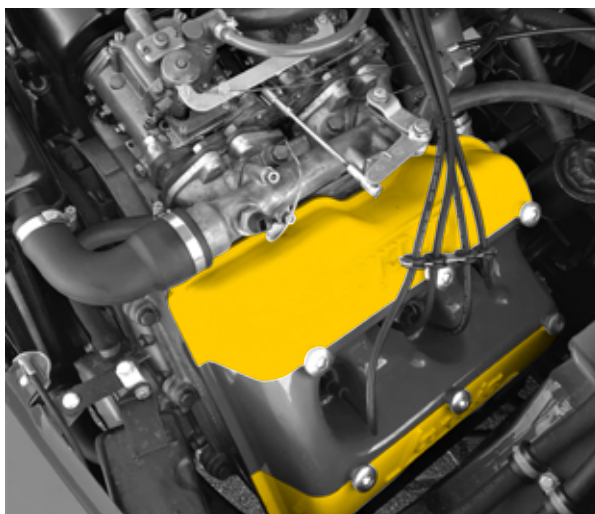


mécanisme. Et enfin, le collecteur d'échappement diffère du 1300.

Outre le moteur, la machine 1600 se distingue également par un certain nombre d'autres aspects. Toutes les 1600 voitures ont une jauge de température d'huile au lieu d'une horloge électrique. Et si vous conduisez vite, cela vaut la peine de l'avoir. Les coupés 1600 HF normaux ont une suspension avant différente avec des triangles plus larges, donnant à la voiture une voie plus large et un carrossage négatif. Curieusement, la Zagato 1600 n'as pas cette suspension ainsi que des belles roues Campagnolo larges (6 pouces). D'autre part, la Zagato 1600 est la Fulvia de production la plus rapide jamais réalisée avec sa vitesse de pointe de 190 km/h. Cela a été rendu possible en montant la couronne du coupé 2000 dans la boîte de vitesses Fulvia 1300 Zagato normale. Enfin, la Zagato 1600 a des vitres latérales électriques pratiques et une bande noire mate très laide sur le capot.

Après que le caractère paresseux, si typique des citadines, ait disparu et qu'une nouvelle chaîne de distribution ait été installée, ma voiture marche très bien. Cela signifie une accélération et une vitesse de pointe qui peuvent encore correspondre aux voitures modernes d'antan telles que les VW Golf et Scirocco GTI.

Mis à part les bougies d'allumage encrassées dans la circulation – qui peuvent être résolues en installant l'option d'allumage à transistor Marelli d'usine – le moteur est probablement aussi souple que la 1300. La seule chose à garder à l'œil est l'aiguille du compte-tours: tant qu'elle est au-dessus le 2500, le moteur se sent heureux. Mais essayez d'accélérer. A partir de 3500 tr/min, la puissance arrive et à 4500 – puis-que le moteur 1300 tourne juste plus vite – le 1600 commence à rugir, et le couple énorme (15,6 au lieu de 11,6 kgm) entre en jeu. On a l'impression que le système d'échappement va exploser! Soyez prudent et faites attention au compte tours: il n'a pas de ligne rouge, et le moteur prend facilement 6500 t/m (le maximum) ou 7000 (non recommandé, mais cela ne détruira pas le moteur). Une fois que vous avez entendu le son furieux de la 1600 (les 1600 sont vraiment bruyants) ou que vous avez senti la puissance, vous n'oublierez plus jamais cette voiture. C'est une petite bombe italienne que certains vont adorer et ren-



dre d'autres nerveux. Personnellement, j'aime bien et c'est un vrai plaisir de piloter la Zagato 1600 sur des parcours rapides avec beaucoup de virages, ce qui oblige à changer de vitesse et permet de faire grimper le moteur en tours à chaque reprise. Cela vous coûtera plus d'essence que le 1300, mais le 1600 a vraiment ce que vous appeliez la performance. Après tout, les "Testa Rossas" de Ferrari pourraient donner à la Lancia Fulvia 1600 une "fièvre jaune" dont elle ne se remettra pas de si tôt.

Après toute cette prose, je veux donner quelques conseils et astuces à tous les propriétaires de Zagato. Ce ne sont là que quelques-unes de mes propres expériences, mais elles peuvent aider. Certains accessoires de la carrosserie ne sont pas aussi rares qu'ils le paraissent. Les phares sont de Cibié et sont interchangeables avec les blocs des modèles Renault. Essayez-les! Les clignoteurs sont également de type Renault 16 et les feux arrière sont issus de la Peugeot 204. Le plus intéressant est l'éclairage de la plaque minéralogique des dernières Zagato (sans boîtier de roue de secours): il est exactement le même que sur la ..camionnette Mercedes Hanomag!

Le moteur du couvercle de coffre est similaire aux moteurs de lève-vitres électriques de Ducelier, mais d'un type différent. Ils sont interchangeables avec ceux de certains modèles Peugeot, Renault ou Citroën équipés de vitres électriques. Mais vérifiez les numéros de pièces car tous ces moteurs Ducelier se ressemblent mais diffèrent parfois.

Le remplacement le plus intéressant concerne les micro-interrupteurs pour l'arrêt automatique du couvercle de coffre électrique. Vous ne pouvez les trouver que chez un revendeur Daf. Ces interrupteurs

sont les mêmes que ceux utilisés par Daf pour faire fonctionner le mécanisme de "kick down" dans la transmission Variomatic. Inutile de dire que des trous de drainage efficaces dans les seuils de porte et les portes sont essentiels, mais notez également la ferronnerie sous les pare-chocs arrière. Il peut y avoir beaucoup d'eau derrière. Les tuyaux d'eau bouchés pour le système de vidange autour du couvercle du coffre doivent également être contrôlés.

L'entretien mécanique du moteur est bien sûr très important. Il faut être très prudent lorsque le moteur

est encore froid. Dans ce contexte, surveillez la jauge de température d'huile et n'appuyez pas sur l'accélérateur tant que la température d'huile n'a pas dépassé 60°C. Les bougies d'allumage R 61 de Champion peuvent être remplacées par le type R 6 plus doux (ou l'équivalent NGK) utilisé pour la voiture de sport Honda S 800. Mais l'amélioration (démarrage et bougies grasses en circulation urbaine) n'est pas grande, alors que le risque de brûler un trou dans un piston en roulant très vite est bien présent. Mieux vaut garder l'allumage entièrement d'origine et faire un entretien correcte ou mettre un allumage transistorisé. Dans ce cas, vérifiez le timing et évitez trop de précombustion. L'allumage électronique soulagera non seulement un peu la bougie d'allumage de devenir grasse, mais améliorera le démarrage du moteur 1600. C'est terriblement difficile de la faire démarrer après que la voiture soit restée au garage pendant plus de trois ou quatre semaines.

Enfin, gardez les carburateurs correctement réglés avec le bon niveau de flotteur et le réglage du ralenti, bien que les moteurs 1600 ne tournent jamais bien au ralenti. Souvent, les arbres des papillons s'usent après 50 000 km, ce qui entraîne une marche au ralenti encore pire et une consommation d'essence plus faible. Ces papillons surdimensionnés sont disponibles au moins à Turin.

Et si votre moteur a parcouru environ 100 000 km, soyez prudent. Il vaut mieux ne pas faire tourner le moteur trop vite, car le risque de casser une tige de soupape est plus élevé qu'avec les moteurs 1300 et surtout lorsque les guides de soupape sont un peu usés.

Wim Oude Weernink

Commémoration | Herdenking

14 | 05 | 2022

En Janvier 2021, lors d'une lecture dans un magazine, j'apprends avec surprise qu'une dame Frescobaldi a écrit des livres sur les "Beaux intérieurs de Belgique et de Bruxelles". Aussitôt, je vais dans ma bibliothèque et j'ouvre le "Carnet Mondain" – annuaire bien utile dans mon métier – et je découvre avec bonheur qu'effectivement une dame Florentine a épousé un Prince belge – issu d' une grande Famille Européenne – d'origine bavarroise: les Princes d'Arenberg. Pas moins que cela! (Un de ses ancêtres, Erard de la Marck, fut Prince-Evêque de la Principauté de Liège à l' Epoque de la Renaissance). Une découverte qui devient immédiatement un déclencheur!

Ce nom de FRESCOBALDI m'avait une nouvelle fois interpellé quelques années auparavant lorsque je recherchais un vin italien de qualité à déguster avec mes amis passionnés de la voiture italienne mais cela n'eut pas de suite. Il faut remonter bien en arrière dans le temps, en 1964, lorsque j'appris par les journaux qu'un jeune pilote italien était décédé aux nouvelles 24H de Francorchamps. De plus, il pilotait une Lancia.

Cela faisait déjà un certain temps que j'avais adopté la marque turinoise dans mon cœur! Un petit peu comme certains entrent en religion. En effet, depuis quelques années j'étais membre actif au Royal Motor Union de Liège et son Président roulait en B20 Lancia Blu. Devinez mes rêves...

Cette année 1964 était une année qui, personnellement, me marquerait à vie. En effet, Monique acceptait de me prendre comme époux, ce 29 Août 1964. Exactement un mois, jour pour jour, après le décès de Piero Frescobaldi. Cette proximité des deux dates m'interpellera tout au long de mes lectures sur la marque Lancia. C'était un certain point de repère, et il devint de plus en plus marquant encore lorsque je quittai le majestueux Coupé Flaminia pour celui portant le nom de Flavia avec lequel j'allais entamer une nouvelle histoire d'amour! Elle allait m'accompagner plusieurs fois en Italie et notamment chez Pininfarina où elle était née, me procurant des joies ineffables, notamment dans les cols italiens et le long des merveilleux lacs de ce tellement beau pays. Et Monique était là, avec moi.

De plus, le fameux annuaire me donne une adresse e-mail: quelle tentation! Je suis en train de préparer notre Convention Flavia-2000 d'Overijse du 3 Octobre 2021. Le F.F.F. est sur bonne voie. Et si l'on faisait une journée souvenir du décès de ce pilote? L'évènement est mis au programme ... et tout se précipite. J'envoie un e-mail à la Princesse Fiammetta d'Arenberg-Frescobaldi... Me répondra-t-elle? Oh divine surprise: en retour: une invitation à la rencontrer dans sa propriété de campagne! Son époux et elle-

Suite à la page 20



Piero Frescobaldi



In januari 2021, terwijl ik een tijdschrift las, hoorde ik tot mijn verbazing dat een mevrouw Frescobaldi boeken geschreven had over de "Mooie interieurs van België en Brussel". Meteen ging ik naar mijn bibliotheek en opende de "Carnet Mondain" – een zeer nuttige gids in mijn beroep – en ontdekte ik dat er een Florentijnse dame gehuwd was met een Belgische prins – uit een grote Europese familie – van Beierse afkomst: de prinsen van Arenberg. Niet minder dan dat! (Een van zijn voorouders, Erard de la Marck, was prins-bisschop van het Prinsbisdom Luik tijdens de Renaissance). Een ontdekking die meteen een belletje doet rinkelen!

De naam FRESCOBALDI was me een paar jaar eerder opgevallen toen ik op zoek was naar Italiaanse kwaliteitswijn om met mijn vrienden te proeven. Ze waren ook gepassioneerd door Italiaanse auto's. Er werd echter niet verder op ingegaan! We moeten nog verder terug in de tijd, tot 1964, toen ik in de kranten las dat een jonge Italiaanse autorenner overleden was gedurende de 24 Uren van Francorchamps. Bovendien reed hij met een Lancia.

Het was alweer een tijdje geleden dat ik het merk uit Turijn in mijn hart had gesloten. Een beetje zoals sommige mensen een religie omarmen. Ik was inderdaad een paar jaar actief lid van de Royal Motor Union van Luik en de voorzitter ervan reed in een Lancia Aurelia B20. Het was een donkerblauwe of Lancia Blu. Nu weet u dus waarvan ik toen droomde...

Het jaar 1964 was voor mij een sleuteljaar, bepalend voor mijn verder leven. Inderdaad, Monique stemde ermee in om met mij op 29 augustus 1964 te trouwen. Dag op dag een maand na de dood van Piero Frescobaldi. De nabijheid van deze data zal als een rode draad door alles wat ik lees over Lancia lopen. Het was zeker een referentiepunt en het werd nog mooier toen ik de majestueuze Flaminia Coupé verving door een Flavia. Hiermee zou ik een nieuw liefdesverhaal beginnen! De Flavia zou me verschillende keren naar Italië brengen. En vooral naar Pininfarina waar ze zoveel jaren geleden geboren werd. De Flavia gaf me onnoemelijk veel plezier, vooral dan op onnavolgbare Italiaanse passen en langs de prachtige meren van dit zo wondermooie land. En Monique was erbij, met mij.

Bovendien geeft de beroemde directory me een e-mailadres: de verleiding is groot... Ik bereid onze Flavia-2000 Overijse Conventie van 3 oktober 2021 voor. De F.F.F. is op de goede weg. Wat dacht je van een dag om de dood van deze piloot te herdenken? Het evenement wordt op het programma gezet ... en alles komt in een stroomversnelling terecht. Ik stuur een e-mail naar Prinses Fiammetta van Arenberg-Frescobaldi... Zal zij mij antwoorden?

Wat een verrassing: ze nodigt me uit in haar landhuis! Zij en haar man doen mee! Wat een prachtig vooruitzicht. Telefoontjes, berichten, we leggen de laatste hand aan de tekst van de herdenkingsplaat. Dit worden lieve woorden, ik dring erop aan: vreugde

Vervolg op pagina 20

COMMÉMORATION | HERDENKING PIERO FRESCOBALDI

Suite de la page 17

même sont partie prenante. Coups de téléphones, messages, nous mettons au point le texte de la stèle, ce seront des mots doux, j'insiste: joie et amour et cela en anglais. Tout à Francorchamps se passe dans cette langue universelle.

Je connais un marbrier italien. La plus belle pierre noire, les drapeaux italien et belge surtout couronné d'étoiles européennes. Tout va très vite. Revisite chez la Princesse: mauvaise nouvelle, le frère Ferdinando, le co-pilote ne veut pas s'exposer aux souvenirs, il ne viendra pas. Meilleure nouvelle: un de ses fils sera des nôtres.

Il faut tout planifier: trouver de gentils traducteurs, lieu de départ, petits déjeuners, disponibilité de l'Abbé Secci, textes liturgiques du jour en trois langues, invitations, discussions longues avec les dirigeants du Circuit, Consul, Ambassadeur d'Italie, nombreuses lettres d'information, repas: entretiens avec les responsables de l'Hôtel de la Source, livrets pour la Messe, badges (merci Eduard). etc... j'oubliais la couronne et aussi le Livre d'Or! Coup de téléphone de la Princesse: deux bonnes nouvelles: 1) Ferdinando, le copilote vient et il vient accompagné de ses deux fils Piero et Matteo. Oh Merveille! 2) la Maison Frescobaldi offre tous les vins (mais l'Hôtel maintient ses prix: zut...) Autres bonnes nouvelles: j'aurai un photographe et un éclairer qui nous précédera à Francorchamps. Merci Jean-Marie, Merci Giuseppe Le grand Jour arrive.

Nous sommes le Samedi 14 mai 2022. Découverte exceptionnelle: ce copilote Ferdinando se révèle être un grand communicateur, d'une vitalité et d'une gentillesse hors norme. C'est bien simple: Il va animer la journée. Il a par ailleurs une forte complicité avec son neveu par alliance le Prince d'Arenberg.

L'horaire projeté est respecté avec grande précision. Après une messe digne et joyeuse, l'Abbé Secci, originaire de Sardaigne, trouve les mots justes qu'il énonce avec un grand charisme. Il attire Ferdinando à l'autel et toute la Famille. Quelle photo! Chacun prend la direction de Francorchamps. L'Abbé Secci également. Dépôt de la gerbe de lys blancs (fleur emblématique de la ville de Florence), Le Consul lit un beau message (en anglais) de l'Ambassadeur lequel est retenu à Bruxelles dans le cadre de la guerre en Ukraine. Radu Banice se connecte par téléphone et nous fait parvenir à son diffuseur les hymnes Italien, Belge et Européen. C'est émouvant.

Destination suivante: l'Hôtel de la Source. C'est beau. Le lobby est très grand, bien meublé de nombreux divans en rotin noir. Au micro je dis un mot d'accueil aux personnalités et je cite les noms et fonction de chaque participant. Des membres du Conseil de l'Italia Car Club Belgium sont présents aux côtés des membres du Lancia Club Belgio. Quelle complicité. C'est l'Apéritif à la "Metodo Classico" Brut (on ne peut pas écrire Champagne) de la Maison Frescobaldi. Un délice. Quelle fraternisation. Suit le Buffet Italien. Le personnel est extrêmement attentif. Bravo. Je reprends le micro pour former des souhaits. Nous devons tous avoir des Passions. Les jeunes également. L'automobile, une de nos passions, nous a fait découvrir les pays de l'Europe, ils ressemblent au nôtre. Nous avons les mêmes racines. Visitions (en voiture) et protégeons cette belle Europe, ses villes, ses montagnes et ses campagnes. Ferdinando reçoit un livre sur Liège qui lui est dédié par son auteur. Une bonne nouvelle: notre Eclairer peut nous conduire au Circuit sur lequel se déroule la Fun Cup (des Coccinelles très améliorées). Et c'est dans cet enthousiasme à découvrir ce circuit hyper vivant que cette fête s'achève.

Que de Merveilleux Souvenirs. Merci à chacun.

Jo Dessart

Vervolg van pagina 19

en liefde en dat in het Engels. Alles in Francorchamps gebeurt in deze universele taal.

Ik ken een Italiaanse marmerbewerker. De mooiste zwarte steen, de Italiaanse en Belgische vlaggen, bekroond met Europese sterren. Alles gaat heel snel. Een nieuw bezoek aan de prinses: slecht nieuws, broer Ferdinando, de copiloot, wil zich niet blootstellen aan de herinneringen, hij zal niet aanwezig zijn. Positiever nieuws: een van zijn zonen zal wel aanwezig zijn.

Je moet alles plannen: vertalers vinden, vertrekplaats, ontbijt, beschikbaarheid van pastoor Secci, liturgische teksten van de dag in drie talen, uitnodigingen, lange discussies met de bestuurders van het Circuit, Consul, Ambassadeur van Italië, talrijke nieuwsbrieven, maaltijden: een onderhoud met de verantwoordelijken van het Hôtel de la Source, boekjes voor de mis, naambadges (dank u Eduard) enz... Ik ben de kroon vergeten en ook het bezoekersboek! Telefoontje van de prinses, twee maal goed nieuws: 1) broer Ferdinando komt toch en zal vergezeld zijn van zijn twee zonen Piero en Matteo. 2) Casa Frescobaldi biedt alle wijnen aan (maar het hotel handhaaft zijn prijzen: spijtig...) Ander goed nieuws: ik zal een fotograaf en een schout hebben die ons voorgaan naar Francorchamps. Bedankt Jean-Marie, Bedankt Giuseppe.

De grote dag komt eraan. Het is zaterdag 14 mei 2022. Uitzonderlijke ontdekking: broer en copiloot Ferdinando blijkt een geweldig spreker te zijn. Hij is buitengewone vitaal en vriendelijk. Het is heel eenvoudig: hij zal de dag opfleuren. Hij heeft ook een sterke band met zijn aangetrouwde neef, de prins van Arenberg.

De vooropgestelde planning wordt met grote precisie gerespecteerd. Na een waardige en vreugdevolle mis vindt pastoor Secci, afkomstig uit Sardinië, de juiste woorden die hij met veel charisma uitspreekt. Hij roept Ferdinando naar het altaar en de rest van de familie volgt. Wat een beeld! Iedereen zakt daarna af richting Francorchamps, pastoor Secci ook. We leggen de krans van witte lelies neer, (deze bloem is het symbool van de stad Firenze). De consul neemt het woord en leest in opdracht van de Ambassadeur (belet door de oorlog in Oekraïne) een Engelse boodschap voor. Radu Banice laat ons via de luidspreker van zijn telefoon naar de Italiaanse, Belgische en Europese hymnes luisteren. Het is ontroerend.

Volgende bestemming: het Hotel de la Source. Het is er zeer aangenaam, de lobby is erg groot en goed ingericht. Via de microfoon verwelkom ik de persoonlijkheden. Leden van het bestuur van Italia Car Club Belgium zijn aanwezig naast leden van de Lancia Club Belgio. Wat een medeplichtigheid. Dan volgt het aperitief, Brut "Metodo Classico" van Casa Frescobaldi, gevolgd door het Italiaanse buffet. Het personeel is uiterst attent. We genieten allemaal. Ik neem nogmaals de microfoon om te vertellen dat we allemaal passies moeten hebben. Ook jongeren. De auto, een van onze grote passies, liet ons toe verschillende Europese landen te ontdekken. Door onze verhoogde mobiliteit is heel Europa een beetje onze achtertuin geworden. We hebben allen dezelfde wortels. Laten we met de auto dit prachtige Europa bezoeken en zijn steden, zijn bergen en zijn platteland beschermen.

Ferdinando Frescobaldi ontvangt een boek over Luik dat door de auteur aan hem is opgedragen. Goed nieuws: onze schout kan ons naar het Circuit brengen waar de Fun Cup plaatsvindt (aangepaste Kevertjes). En het is in dit enthousiasme dat we dit hyperlevendige Circuit te ontdekken, waarna het feest eindigt.

Wat een prachtige herinneringen. Bedankt, iedereen.

Jo Dessart

Heritage Hub



Vous connaissez sans doute tous le Heritage HUB, ce bâtiment en périphérie de Turin qui abrite les collections Lancia, Fiat et Abarth du groupe Stellantis (ex-FCA). Et bien il y a de cela quelques mois, en surprise à mon père et grâce à un groupe de Lancistes Italiens, nous avons réussi à y rentrer et visiter ces installations théoriquement fermées au public.

Accompagnés d'un guide, nous sommes entrés dans cet immense hangar, accueilli immédiatement par une LC2 et une Beta Montecarlo Turbo. Nous continuons notre tour en apercevant d'autres modèles historiques, jusqu'à ce que notre guide, à notre plus grande surprise et à notre plus grand bonheur, nous autorise à passer les cordes et à nous approcher le plus près possible. Ce que nous n'avons pas manqué de faire, comme avec cette D50 chassis 001, où l'on se sent presque à son volant. Cette visite fut vraiment très intéressante et enrichissante, mine de rien, même si nous pensons tout savoir sur Lancia, il y a toujours des choses à apprendre, et c'est le cas ici.

Après la zone réservée aux prototypes, la zone des voitures de série et des innovations écologiques, nous arrivons dans LA zone la plus importante pour Lancia, la zone dédiée au monde du Rally. Là, nous pouvons admirer une delta S4, une beta rally 037, une Delta integrale, une Stratos, et même une ECV2. Impossible de se retenir de faire des photos en mitraille et de remplir l'espace de stockage de son appareil photo.

Alors, ce petit article vous a mis l'eau à la bouche? Et bien, j'ai une bonne nouvelle pour vous, très récemment, Stellantis a annoncé que le Heritage HUB serait maintenant ouvert à tous et que les réservations sur leur site étaient disponibles incessamment sous peu, à l'adresse suivante : <https://museoauto.vivaticket.it/en/event/heritage-hub>.

Valentin Delory

Jullie kennen mogelijk de Heritage HUB, het gebouw aan de rand van Turijn waar de Lancia-, Fiat- en Abarth-collecties van de Stellantis-groep (ex-FCA) zijn ondergebracht. Een paar maanden geleden, als een verrassing voor mijn vader en dankzij een groep Italiaanse Lancisten, slaagden we erin om deze collectie te bezoeken die theoretisch niet toegankelijk is voor het grote publiek.

Onder begeleiding van een gids gingen we de enorme hangar binnen. We werden meteen verwelkomd door een LC2 en een Beta Montecarlo Turbo. Vervolgens ontdekten we andere historische modellen, totdat onze gids, tot onze verbazing en vreugde, ons toelaat om achter de touwen te gaan en zo dichtbij de tentoongestelde Lancia's te komen. We hebben hier gretig gebruik van gemaakt! O.a. bij de D50, chassis 001, waarbij je bijna het gevoel had achter het stuur te zitten. Een echt heel interessant en verrijkend bezoek. Zelfs als we allemaal denken dat we het merk Lancia goed kennen, zijn er altijd feiten die je kan bijleren en dit is hier in deze oude productiehalla zeker het geval.

Na het deel gereserveerd voor prototypes en dat voor de productieauto's en ecologische innovaties, komen we aan HET belangrijkste onderdeel voor Lancia, de tentoonstelling volledig gewijd aan het rallyverleden. Hier bewonderen we de Delta S4, de Rally 037, een Delta Integrale, een Stratos en zelfs het prototype van de ECV2. Als fotograaf weersta je niet aan de drang om tientallen foto's te maken! De memory stick van je fototoestel is al snel overvol!

Dus, als het water je in de mond loopt na het lezen van dit artikel hebben we goed nieuws voor u, beste lezer! Zeer recent heeft Stellantis aangekondigd dat de Heritage HUB nu voor iedereen open zal staan en dat reservaties op hun site binnenkort mogelijk zullen zijn op het volgende adres: <https://museoauto.vivaticket.it/en/event/erfgoed-hub>.

Valentin Delory



NEUSJE VAN DE ZALM

De Aurelia is een kroonjuweel in het rijke repertoire van Lancia. Qua techniek was de auto zijn tijd ver vooruit, en dat niet alleen: hij heeft ook klinkende resultaten in de autosport op zijn naam staan. Wij maakten een ritje met zowel een coupé- als een 'berlina'-versie.

Tekst: Ton Roks | Foto's: Piet Mulder

T

elkens wanneer een gewaardeerde klassieker qua ouderdom een mijlpaal passeert, worden we wel door een of meer liefhebbers op de schouder getikt. Zo liet Jan Van Hoorick weten dat we de 70e verjaardag van de Lancia Aurelia hadden gemist. Nu tillen we doorgaans niet zwaar aan jubilea, want als we die allemaal een redactioneel feestje gunnen, blijft er geen ruimte over voor iets anders. Maar Van Hoorick voegde er meteen aan toe dat hij in zijn garage in Itterbeek een mooie Aurelia B20 GT en een B22 voor ons had klaarstaan.

Met de sleutels in het contactslot en indien gewenst warmgedraaide zescilinders. Kijk, dat verandert natuurlijk de zaken...

De B20 GT en B22 in de 'écurie Van Hoorick' worden gezelschap gehouden door twee andere Aurelia's, een B50 Cabriolet en een B24 Convertibile. We beperken ons tot de eerste twee; zij hebben de meest bepalende rol gespeeld in de historie van het model, dat we nu kennen als een briljante vierwieler. Zo was hij de eerste serie-auto met een V6-motor en had hij een onafhankelijke achterwielophanging plus een zelfdragende carrosserie, terwijl vergelijkbare bolides als de Jaguar XK120, AC Aceca of Aston Martin DB2 nog met starre achterassen en een afzonderlijk chassis aan de start kwamen.

De Aurelia was bovendien ontworpen met een transaxle – een versnellingsbak die aan het differentieel is gebouwd – en ook dat was absoluut een nieuwigheid. Ook was hij de eerste auto met Michelin X-radialbanden, ontwikkeld nadat de fabrikant had ontdekt dat ongewenste hitte in de banden niet ontstond door het contact tussen het loopvlak en het wegdek, maar door onderlinge wrijving tussen de koordlagen in het karkas. Kortom, in technisch opzicht was de Aurelia het neusje van de zalm. ■







CONTINU VERBETERD

Het verhaal van de Aurelia begon in 1950 met de B10, een vierdeurs-'berlina'. Zijn lichtmetalen V6 was ontwikkeld door Francesco de Virgilio, onder de hoede van de grote Vittorio Jano, die later furore zou maken bij Ferrari. Met een inhoud van 1,75 liter had de eerste versie van de zescilinder niet veel vermogen – 56 pk – maar daar werd snel een mouw aan gepast. Binnen een jaar zelfs, in de vorm van de B21 met zijn tweeliter van 70 pk, en weer een jaar later met de nog krachtigere B22 met 90 pk.

Lancia is de Aurelia gedurende zijn carrière continu blijven verbeteren, en er valt je niets te verwijten als je het spoor bijster raakt wat de typeaanduidingen betreft – er lijkt namelijk geen enkele logica in te zitten. Op de motorisering na zijn de zojuist genoemde B10, B21 en B22 in wezen dezelfde auto's: ietwat statige sedans voor de gegoede middenklasse, met vijf zitplaatsen en een zelfdragende carrosserie, zodanig stijf dat Lancia de B-stijl achterwege durfde te laten. De Aurelia Berlina was zonder meer de meest vooruitstrevende sedan van de jaren 50.

SUCCES IN DE MILLE MIGLIA

De B22 van Jan Van Hoorick is van 1952 en heeft een sportieve uitstraling door de opvallende verstraler op zijn neus en het ontbreken van wieloppoppen. Die werden indertijd wel vaker weggelaten, want het model stond zijn mannetje als raceauto, en menig eigenaar wilde dat maar wat graag benadrukken. Je zou deze Aurelia Berlina, waarvan 1.074 exemplaren zijn gebouwd, met wat goede wil een homologatiespecial kunnen noemen. Gianni Lancia, die in 1948 op zijn 24e de leiding over het bedrijf had overgenomen van zijn overleden vader, vond autosport namelijk heel belangrijk, en spendeerde er veel geld aan. De B22 werd dan ook meteen ingezet voor de Mille Miglia – en met succes. Umberto Maglioli en Luciano Monteferrario reden een standaard-B22 over de finish als negentiende algemeen en wonnen daarmee de klasse National Tourism voor cilinderinhouden boven de 1,5 liter.

Door het ontbreken van de B-stijl is de instap riant. Zowel voor- als achterin heeft de B22 een zitbank, waardoor je voor zijdelingse steun tegen je mede-inzittende moet 'leunen'. Aan het stuur kijk je uit op een prachtig dashboard, met instrumenten die je tegemoet stralen door de gele ringen eromheen. De snelheidsmeter kan 170 km/u aangeven, en dat is een tempo dat de B22 daadwerkelijk kan benaderen. De Lancia vervult je meteen met weemoed, door de bakelieten knoppen en de geur van de stoffen bekleding. Het met hout beklede stuurwiel – een extra – bevindt zich rechts.

Dat lijkt merkwaardig omdat Italië al in de jaren 20 was overgestapt van links naar rechts rijden, maar veel Italianen zijn lange tijd gehecht gebleven aan een rechts stuur. Het werd als prestigieus gezien, maar er waren ook andere redenen: je kon op smalle wegen makkelijker dicht langs de rand van het wegdek rijden, en in de stad kon je 'deftig' uitstappen, rechtstreeks op het trottoir, waardoor je chique mocassins



niet vuil werden. Je kon overigens ook een Aurelia bestellen met het stuur links – dan stond er een 'S' achter de typeaanduiding, voor 'sinistra', Italiaans voor 'links'.

SLIDING PILLAR

De motorkap gaat open, nadat we de koplampen hebben bewonderd die met hun fraai geornamenteerde lenzen geruime tijd typisch zijn geweest voor de Aurelia's. De tweeliter-V6 is gekroond met een dubbele Weber 40DCL-carburator en een nokkenas met een agressiever profiel, waardoor hij bij 5.000 o/m 90 pk levert. Links van de V6 wordt de aandacht getrokken door een klein, dubbel oliereservoir. In het ene deel, met de tekst 'freni', bevindt zich de remolie, het andere is gevuld met olie voor de *sliding pillar*-voorwielophanging die Lancia al gebruikte sinds de Lambda in 1921.

Deze bijzondere ophanging ziet er op het eerste gezicht uit als een lichte, starre as, maar dat is ze niet. Ze is namelijk aan de uiteinden voorzien van opstaande scharnierpinnen, waar de voorwielen niet alleen naar links en rechts omheen draaien, maar waarop ze ook onafhankelijk van elkaar omhoog en omlaag kunnen bewegen. Het spreekt voor zich dat de beide asdragers, waar ze tijdens veerbewegingen om de 'pillar' omhoog- en omlaagglijden, goed gesmeerd moeten worden – vandaar dat extra oliereservoir.

ZELFVERZEKERD EN LICHTVOETIG

Na een draai aan het contactsleuteltje en een druk op de startknop slaat de V6 gemakkelijk aan, en weerklinkt een vriendelijke roffel die een tikje *off beat* is. Schakelen doe je met een pook aan de stuurkolom, die via een com-

plex mechanisme onder de vloer door naar de transaxle met zijn vier versnellingen leidt. De B22 schakelt met grote uitslagen van de pook, maar toch aardig strak en precies. Je zou haast vergeten dat er enkele meters naar de schakelbak overbrugd moeten worden. Later zal Van Hoorick ons in zijn onderdelenschuur het schakelmechanisme laten zien. Het is verbaasd mooi gemaakt, met fraaie koppelstukken en stangen die in bronzen bussen zijn gelagerd. "Het produceren en afstellen moet bij elke auto heel wat tijd gekost hebben. Je kunt wel zien dat de lonen toen laag waren", vertelt Jan.

Op de beton- en klinkerbanen in de buurt is goed merkbaar hoe stijf de B22 is; er is geen piepje of kraakje te horen.

Tegelijkertijd voel je ook dat het ondanks zijn lengte van bijna 4,50 meter een relatief lichte auto is. Dat is mede te danken aan zijn deuren, spatborden, motorkap en kofferdeksel van aluminium. Het is geen Citroën, maar hij beweegt wel met enige gratie over het wegdek, en ook zelfverzekerd en lichtvoetig. Daarmee verhieft de B22 zich in de jaren 50 ver boven zijn tijdgenoten. De V6 is gretig en ronkt er lustig op los; er klopt duidelijk een sporthart in deze Lancia. Dat demonstreert hij ook door de bovenverwachting goede wegligging, waaraan de doordachte gewichtsverdeling ongetwijfeld debet is.

COMPLEXE MECHANIEK

Al rijdend verbazen we ons over de complexiteit die zich onder de huid van de Berlina bevindt – wat een tegenstelling met de eenvoud van het interieur. Vóór ons bevindt zich de unieke V6 en de *sliding pillar*-ophanging, achter ▶



3



4

LANCIA AURELIA B22

MOTOR

Type

6-cilinder-in-V (60°)

Distributie

centrale nokkenas

Brandstof

benzine

Cilinderinhoud (cc)

1991

Vermogen (pk/kW bij o/m)

90/66 bij 5000

Koppel (Nm bij o/m)

137 bij 3500

Drukvoeding

-

OVERBRENGING

Type

op de achterwielen

Versnellingsbak standaard

manuele 4-bak (transaxle)

ONDERSTEL

Ophanging voor

sliding pillar

Ophanging achter

onafhankelijk met schuine reactiearmen, schroefveren en hydraulische dempers

PRESTATIES

Topsnelheid (km/u)

160

0-100 km/u (s)

niet bekend

MATEN EN GEWICHTEN

Lengte/breedte/hoogte (mm)

4420/1560/1500

Rijklare gewicht (kg)

1150

SHOWROOMLANCERING

1952

BUDGET

Huidige waarde (€)

≈ 60.000

1 De opvallende verstraler op zijn neus geeft deze B22 samen met het ontbreken van wioldoppen een sportieve uitstraling.

2 Een zee van ruimte in de Berlina, met ook voorin een zitbank. Instappen is kinderspel door het ontbreken van een B-stijl.

3 De Aurelia was onder andere de eerste seriewagen met een V6-motor. De longinhoud werd al snel vergroot van 1,75 naar 2 liter.

4 Het dak van de duidelijk meer gezinsgerichte Berlina is zo'n 10 centimeter hoger dan dat van de sportiever gelijnde coupé.



ons de transaxle-transmissie met koppeling en differentieel, evenals de onafhankelijke achterophanging. Die is net zoals de zescilinder ontworpen door de Virgilio en bestaat uit schuingeplaatste reactiearmen en dubbele homokinetische aandrijfkoppelingen. Lancia patenteerde dat systeem al in 1947 en gaf het pas vanaf 1968 vrij... waarna het meteen is toegepast door Mercedes-Benz en BMW, als alternatief voor hun archaïsche pendelassen.

Wat de remmen betreft, is de B22 voorzien van trommels rondom, en daarmee vertraagt hij uitstekend. Achteraan zijn ze tegen het differentieel aan gemonteerd om het onafgeveerde gewicht te verminderen. Opvallend is dat de buitenste kruiskoppelingen van de aandrijfassen zich in het achterwiel bevinden – je kunt ze goed zien. Een keuze van Lancia om de assen zelf zo lang mogelijk te houden, opdat de hoeken bij het in- en het uitveren klein blijven.

COUPÉKLEEDJE

Hoe goed de B22 ook mag zijn, het kon allemaal nóg beter. Dat bewees Lancia met de B20, een ingetogen, maar verfijnde en fraaie coupé waaraan werkelijk geen lijn verkeerd is getekend – dat is overigens bij Ghia gebeurd, vermoedelijk door Felice Boano. De coupé heeft een 20 centimeter kortere wielbasis en een 10 centimeter lager dak dan de Berlina, maar biedt nog steeds plaats aan vier personen. De neus is fraaier door de ventilatieroosters links en rechts, en de twee bijkomende koplampen die extra opvallen door hun licht getinte glas.

De B20 van Van Hoorick is er eentje van de tweede serie – het zijn er uiteindelijk zes geworden. Hij is technisch verregaand identiek aan de B22: zijn V6 heeft dezelfde inhoud, maar is getooid met twee enkele Webers in plaats van één dubbele, waardoor hij 10 pk minder levert. De B20 is echter 100 kilo lichter. Binnenin is zijn dashboard anders, met twee grote 'klokken' meteen achter het stuurwiel.

ANDERE BELEVENIS

Ondanks de vergelijkbare techniek biedt de B20 een behoorlijk andere belevenis dan de



vierdeurs B22. Door het lagere dak, de geringere hoeveelheid glas en de prominente 'klokken' heb je meer het gevoel in een sportwagen te zitten. Die indruk wordt binnen enkele kilometers bevestigd: de coupé voelt lichter aan, agielier en sportiever, en zeker niet minder kwiek. Integendeel, door zijn lagere gewicht accelereert hij minstens zo energiek als de B22. En door zijn kleinere frontale oppervlak heeft hij ook een hogere topsnelheid – Lancia gaf indertijd 165 km/u op.

In de coupé valt alles nog meer op zijn plaats dan in de Berlina. De V6 lijkt zich een fractie gelukkiger te voelen door het lagere gewicht en je hoeft nooit ver door te trekken voor een vlotte acceleratie. De B20 beweegt zich bovendien nog zelfverzekerder en gracieuzer over de weg, door zijn kortere wielbasis en grotere stijfheid – vering en demping kunnen daardoor nog beter hun werk doen. Hij stuurt preciezer en laat zich moeiteloos fijntjes met de vinger toppen plaatsen. Het is verbazend hoe goed de coupé op de weg ligt met die slechts 16,5 centimeter brede Michelins. De remweg is natuurlijk groter dan we gewend zijn, maar voor die tijd verrassend goed, dankzij de forse gevinde trommels met hun grote frictieoppervlak.

EERSTE GRAN TURISMO

De coupé is ook stil en comfortabel, en je begrijpt volkomen waarom deze Aurelia werd beschouwd als de 'allereerste *gran turismo* en Lancia hem B20 GT is gaan noemen. Hij biedt ruimte en comfort, hij bezit een geraffineerde schoonheid,



elegantie en stijl, en hij heeft onmiskenbaar een talent voor snelheid. We kunnen ons geen auto voor de geest halen uit het begin van de jaren 50 die dat alles in gelijke hoeveelheden wist te op te dienen. Die waaier aan talenten is niet onontdekt gebleven, door de enorme hoeveelheid race-successen die met de B20 GT zijn geboekt. In *La Lancia*, het standaardwerk van auteur Wim Oude Weernink, die ons bij deze testritten vergezelde, is nauwelijks een race of rally te vinden waar de Aurelia niet aan de start is verschenen.

In zijn allereerste wedstrijd, de Giro di Sicilia, won hij meteen zijn klasse, drie weken later gevolgd door een nog grotere triomf in de Mille Miglia van 1951. Giovanni Bracco en Umberto Maglioli reden hun B20 GT naar een klasse-overwinning en een tweede plek algemeen, slechts 20 minuten na de machtige Ferrari 340 America van Villoresi en Cassani. De lijst van races, heuvelklims en rally's is te lang om hier volledig te brengen. Zo won de B20 GT meerdere malen de Rally del Sestriere, bezette hij een keer de eerste drie plekken in de Targa Florio en zegevierde hij in de rally Luik-Rome-Luik en meerdere malen in de Rally van Monte Carlo. Ook zeer tot de verbeelding spreekt de vierde plek in de 3.000 kilometer lange, moordende Carrera Panamericana van 1952, met een speciale, 150 pk sterke B20 GT met compressor.

TECHNISCH HOOGSTAAND

Het zal geen verrassing zijn dat de B20 GT heel snel een auto is geworden waar Grand Prix-

coureurs graag dagelijks mee wilden rijden, zoals Fangio en Hawthorn deden. En de van de Aurelia afgeleide cabriolets – de B24 Spider en Convertibile – kregen een warm onthaal van filmmakers en -sterren. De jetset toerde er graag in rond langs de stranden van de Riviera of de oevers van het Comomeer. De Aurelia was een technisch hoogstaande auto, misschien wel het kroonjuweel in het rijke repertoire van Lancia, dat zich uitstrekt van de Lambda tot en met de Stratos en de Delta Integrale.

Economisch is de Aurelia echter geen succes geweest. In zijn verouderde fabrieken kon Lancia er in het begin slechts enkele tientallen per week van bouwen. Uiteindelijk zijn er op acht jaar tijd maar 18.200 gemaakt, waarvan 3.870 GT's. Het was moeilijk, zo niet onmogelijk er winst op te maken, en samen met de enorme bedragen die Gianni Lancia aan autosport uitgaf, heeft dat uiteindelijk geleid tot het faillissement en de overname van het bedrijf.

Het is echter niet in geld uit te drukken wat de Aurelia met al zijn innovaties heeft betekend voor de reputatie van Lancia. Dat geldt voor de Berlina, maar vooral voor de coupé, met zijn uitgesproken karakter, zijn schoonheid en zijn talloze sportieve successen. Hij is voor altijd het voorbeeld hoe een echt goede GT moet zijn. Veel auto's worden tegenwoordig een icoon genoemd, en we gaan niet betwisten of ze dat wel of niet zijn, maar de Aurelia B20 GT is het zeker en vast. ■

LANCIA AURELIA B20 GT

MOTOR

Type

6-cilinder-in-V (60°)

Distributie

centrale nokkenas

Brandstof

benzine

Cilinderinhoud (cc)

1991

Vermogen (pk/kW bij o/m)

80/59 bij 4700

Koppel (Nm bij o/m)

137 bij 3500

Drukvoeding

-

OVERBRENGING

Type

op de achterwielen

Versnellingsbak standaard

manuele 4-bak (transaxle)

ONDERSTEL

Ophanging voor

sliding pillar

Ophanging achter

onafhankelijk met schuine reactiearmen, schroefveren en hydraulische dempers

PRESTATIES

Topsnelheid (km/u)

165

0-100 km/u (s)

niet bekend

MATEN EN GEWICHTEN

Lengte/breedte/hoogte (mm)

4290/1540/1400

Rijklaar gewicht (kg)

1050

SHOWROOMLANCERING

1951

BUDGET

Huidige waarde (€)

± 130.000



3

Met dank aan Wim Oude Weernink en Jan Van Hoorick.

1 Het dashboard in de coupé is anders dan dat in de Berlina, met prominenter klokken die een sportievere sfeer oproepen.

2 De koetswerkklijn van de GT is een ontwerp van Ghia. Naast een lager dak heeft de coupé ook een kortere wielbasis dan de berlina.

3 De coupé onderscheidt zich met zijn twee extra koplampen en met de ventilatieroosters aan weerszijden van de grille.

LE NEC PLUS ULTRA

L'Aurelia est un joyau de l'histoire Lancia. Au plan technique, c'était une voiture très en avance sur son temps. Mais elle a également décroché de beaux succès en compétition. Nous avons pris le volant d'un coupé et d'une «Berlina». Texte: Ton Roks | Photos: Piet Mulder



haque fois qu'un modèle marquant franchit un cap en termes d'âge, c'est la même chose: un ou plusieurs passionnés nous font signe. C'est ainsi que Jan Van Hoorick nous a fait savoir que nous avions manqué les 70 ans de la Lancia Aurelia. D'ordinaire, nous ne faisons pas tout un plat de ces anniversaires, parce que s'il fallait tous les traiter, il ne resterait plus de place pour autre chose. Mais Jan a immédiatement ajouté qu'il avait une Aurelia B20 GT et une B22 qui nous attendaient dans son garage à Ilterbeek, aux portes de Bruxelles. Et qu'elles pouvaient prendre la route quand nous voulions...

Les B20 GT et B22 de «l'écurie Van Hoorick» voisinent avec deux autres Aurelia, une B50 Cabriolet et une B24 Convertibile. Nous n'évoquerons ici que les deux premières, parce que ce sont elles qui ont joué le rôle le plus décisif dans l'histoire de ce modèle si brillant. L'Aurelia a été la première voiture de série à moteur V6 et elle possédait une suspension arrière indépendante et une carrosserie autoportante, alors que des voitures comme la Jaguar XK120, l'AC Aceca ou l'Aston Martin DB2 se contentaient d'un essieu arrière rigide et d'un châssis séparé.

L'Aurelia était aussi originale en raison de son architecture transaxle, avec une boîte de vitesses accolée au différentiel arrière. Une authentique nouveauté! Elle a également été la première voiture équipée de pneus Michelin radiaux (les fameux X), développés après que le manufacturier clermontois a découvert que la chaleur excessive au niveau des pneus ne venait pas du contact entre la bande de roulement et la route, mais bien du frottement se produisant entre les différentes couches de la carcasse.

AMÉLIORÉE EN PERMANENCE

L'histoire de l'Aurelia débute en 1950 avec la B10, une berline 4 portes. Son V6 en alliage léger est l'œuvre de Francesco de Virgilio, qui évolue







alors sous la houlette du grand Vittorio Jano, qui fera plus tard parler de lui chez Ferrari. Avec une cylindrée de 1,75 litre, la première version de ce 6-cylindres est peu puissante – 56 ch – mais Lancia corrigera rapidement le tir. Un an plus tard apparaît la B21 à moteur 2 litres de 70 ch, bientôt suivie de la B22 de 90 ch.

Lancia a continué à améliorer l'Aurelia tout au long de sa carrière, ce qui fait que l'on s'y perd un peu dans les différentes désignations, pas toujours logiques. À l'exception du moteur, les B10, B21 et B22 sont essentiellement les mêmes voitures: ce sont des berlines plutôt «statutaires» destinées à la classe moyenne aisée. Elles offrent 5 places et une carrosserie autoporteuse tellement rigide que Lancia a osé supprimer le montant B.

SUCCÈS AUX MILLE MIGLIA

La B22 de Jan Van Hoorick date de 1952. Elle se distingue par son apparence sportive due à l'absence d'enjoliveurs et au montage de phares supplémentaires. Ces éléments ont souvent été supprimés à l'époque car le modèle brillait en compétition et de nombreux propriétaires aimaient le souligner. Avec un peu de bonne volonté, cette Aurelia Berlina, dont 1.074 exemplaires ont été construits, pourrait être qualifiée de «spéciale d'homologation».

Gianni Lancia, qui, à 24 ans, avait succédé à son père à la tête de l'entreprise, consacrait de gros moyens à la course. La B22 a donc été immédiatement engagée aux Mille Miglia, et avec succès puisque Umberto Maglioli et Luciano Monteferrario amenaient une B22 de série à la 19e place du général, remportant la catégorie Turismo Nazionale dans la catégorie des plus de 1,5 litre.

CONDUITE À DROITE

En raison de l'absence du montant B, l'accès à bord est des plus aisés. À l'avant comme à l'arrière, la B22 est équipée d'une banquette, de sorte qu'il faut «s'appuyer» sur le passager pour éviter au corps de glisser. Au volant, on découvre un splendide tableau de bord, avec des instruments élégants cerclés de jaune. Le compteur de vitesse est gradué jusqu'à 170 km/h, et c'est une vitesse que la B22 peut réellement approcher. La Lancia vous plonge dans une époque révolue, avec ses boutons de commande en bakélite et l'odeur caractéristique de sa sellerie en tissu. De plus, le volant, en bois, se trouve à droite.

Voilà qui peut sembler étrange, quand on sait que l'Italie était passée de la conduite à gauche à la conduite à droite dès les années 20. Mais le fait est que nombre d'Italiens sont longtemps restés attachés au volant à droite, considéré comme plus prestigieux. Mais cela s'expliquait aussi par d'autres raisons: sur les sinueuses routes de montagne, le fait d'être assis à droite autorisait à conduire plus près du bord de la chaussée tandis qu'en ville, cela permettait au conducteur de sortir de la voiture d'une manière «digne», directement sur le trottoir, sans salir ses élégants mocassins! Il était toutefois

possible de commander une Aurelia avec volant à gauche, auquel cas il s'agissait d'une Aurelia S, avec «S» pour «sinistra».

SUSPENSION À COULISSEAUX

Ouvrons à présent le capot de notre Italienne... Après avoir admiré les optiques de phare, emblématiques du modèle, intéressons-nous à la mécanique. Le V6 est alimenté par un double carburateur Weber 40DCL, tandis que l'arbre à cames présente un profil plus agressif, ce qui permet à ce 2 litres de délivrer 90 ch à 5.000 tr/min. À la gauche du V6, on découvre un double réservoir. La partie marquée «freni» accueille le liquide de frein, tandis que l'autre contient une huile destinée à la suspension avant à coulisseaues, utilisée par Lancia depuis la Lambda de 1921.

À première vue, cette suspension d'un type original fait penser à un essieu rigide léger. À y regarder de plus près, ce n'est pas le cas puisqu'elle est pourvue aux extrémités de pivots verticaux qui permettent non seulement aux roues avant de braquer à droite et à gauche, mais aussi de monter et de descendre de façon indépendante l'une de l'autre. Il va sans dire que les deux supports d'essieu, qui coulisseront vers le haut et vers le bas lorsque le ressort se comprime et se détend, doivent être efficacement lubrifiés. D'où ce réservoir d'huile supplémentaire.

LÉGÈRE ET SÛRE

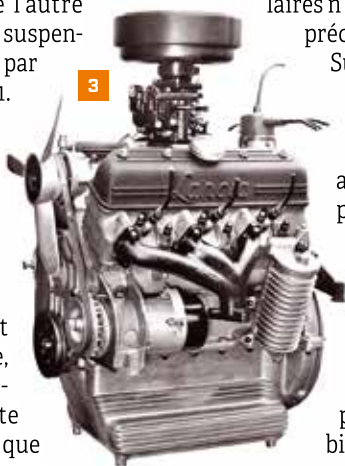
Après avoir actionné la clé de contact et appuyé sur le bouton du démarreur, le V6 accède à la vie et émet un grondement sympathique, légèrement bancal. Les vitesses se passent à l'aide d'un

levier de vitesses situé sur la colonne de direction, qui est relié à une boîte à 4 rapports via un mécanisme complexe situé sous le plancher. Les débattements du levier sont assez importants, mais la commande reste assez précise et rigoureuse. On en oublierait presque que le levier se trouve à plusieurs mètres de la boîte de vitesses. Au retour, Jan Van Hoorick nous présentera un mécanisme de changement de vitesse en pièces détachées. Il est étonnamment élégant, avec de beaux accouplements et des tiges qui sont montées avec des douilles en bronze. «La production et le réglage de chaque voiture ont dû prendre beaucoup de temps. On voit bien que les salaires n'étaient guère élevés à l'époque», précise Jan.

Sur les mauvaises routes à l'ouest de Bruxelles, on est frappé par la rigidité de la B22: aucun grincement ou craquement n'est audible. Dans le même temps, on perçoit que malgré sa longueur de presque 4,5 m, l'Aurelia est une voiture relativement légère. Cela s'explique, entre autres, par ses portes, ses ailes, son capot et son couvercle de malle en aluminium. Ce n'est pas une Citroën, mais elle tient bien le parquet avec un comportement assuré et agile qui faisait la différence dans les années 50. Quant au V6, il se révèle enthousiaste et dispense une jolie sonorité; le cœur de cette Lancia est bel et bien sportif! La tenue de route se révèle en tout cas meilleure qu'escompté, sans aucun doute due à une répartition des masses très équilibrée.

MÉCANIQUE COMPLEXE

Sur la route, on est frappé par le contraste entre la complexité de la mécanique de cette



LANCIA AURELIA B22

MOTEUR

Type
6 cylindres en V (60°)
Distribution
1 arbre à cames central
Carburant
essence
Cylindrée (cm³)
1991
Puissance (ch/kW à tr/min)
90/66 à 5000
Couple (Nm à tr/min)
137 à 3500

Suralimentation

-

TRANSMISSION

Type
aux roues arrière
Boîte de vitesses
manuelle 4 rapports (transaxle)

CHÂSSIS

Suspension AV
indépendante à coulisseaues et pivots
verticaux
Suspension AR
indépendante, ressorts hélicoïdaux,
amortisseurs hydrauliques

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)
160
0-100 km/h (s)
n.c.

DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)
4420/1560/1500
Poids en ordre de marche (kg)
1150

LANCEMENT

1952

BUDGET

Cote actuelle (€)
≈ 60.000

1 La suppression des enjoliveurs et la présence du phare additionnel confèrent à cette B22 une apparence sportive.

2 Avec ses banquettes avant et arrière, la Berlina est très spacieuse. L'accès à bord est des plus aisés, grâce à l'absence de montant central.

3 L'Aurelia a été la première voiture de série équipée d'un V6.

4 Le toit de la Berlina est plus haut de quelque 10 cm que celui du coupé, aux lignes plus sportives.



Berlina et la simplicité de son intérieur. Sous le capot, on trouve un V6 sophistiqué et une suspension avant coulissante. Au niveau de l'essieu arrière, le différentiel et la boîte de vitesses sont accolés l'un à l'autre, tandis que la suspension est elle aussi indépendante. Cette dernière est également due à de Virgilio et fait appel à des bras obliques et à des doubles transmissions homocinétiques. Lancia a breveté ce système dès 1947 et n'a donné accès au brevet qu'en 1968... Cette solution a alors été adoptée illico par Mercedes-Benz et BMW.

Au chapitre freinage, la B22 est équipée de tambours sur les 4 roues, qui assurent d'excellents ralentissements. À l'arrière, les freins sont accolés au différentiel pour réduire le poids non suspendu. On remarque aussi que les joints de cardan extérieurs des arbres de transmission sont situés dans la roue arrière. Lancia a choisi d'utiliser des arbres aussi longs que possible, afin de réduire les angles lorsque la suspension se comprime et se détend.

BEAU COUPÉ

La B22 était certes une excellente voiture, mais il y avait moyen de faire encore mieux et Lancia le démontre avec la B20, un coupé élégant et raffiné, dont aucune ligne ne dénote. Le modèle a été dessiné chez Ghia, vraisemblablement par Felice Boano. Par rapport à la 4 portes, le coupé a un empattement plus court de 20 cm et un toit plus bas de 10 cm, mais est toujours en mesure d'accueillir 4 personnes. La face avant est rehaussée de prises d'air à gauche et à droite, tandis que les deux phares supplémentaires sont pourvus de verres légèrement teintés.

La B20 de Jan Van Hoorick fait partie de la 2e série – il y en a eu 6 au total. Techniquement, elle est presque identique à la B22: le V6, de même cylindrée, est cependant alimenté par deux simples carbus Weber et non un double, ce qui réduit sa puissance de 10 ch. Mais la B20 est plus légère de 100 kilos... Le tableau de bord est différent, avec deux grands cadrans juste derrière le volant.



SENSATIONS DIFFÉRENTES

Malgré une technique similaire, la B20 propose une expérience de conduite assez différente de celle de la B22 à 4 portes. Le toit plus bas, les surfaces vitrées plus réduites et les grands cadrans du tableau de bord donnent l'impression d'être dans une voiture de sport. Ce qui se confirme au bout de quelques kilomètres: le coupé est plus léger, plus agile et plus sportif, et certainement pas moins dynamique. Au contraire, avec son poids inférieur, il accélère au moins aussi fort que la B22. Et en raison de sa surface frontale plus réduite, il a aussi une vitesse de pointe plus élevée: à l'époque, Lancia annonçait 165 km/h.

À bord du coupé, tout semble encore plus «juste» que dans la Berlina. Le V6 se montre plus alerte en raison du poids inférieur de l'auto et il ne faut jamais tirer excessivement sur la mécanique pour obtenir de bonnes accélérations. La B20 apparaît également plus agile et mieux posée sur la route, en raison de son empattement plus court et de sa plus grande rigidité, laquelle permet à la suspension et à l'amortissement de mieux travailler. La direction s'avère plus précise et le volant se manipule du bout des doigts. Il est étonnant de constater à quel point ce coupé tient bien la route, campé sur ses Michelin de seulement 165 mm de large. Les distances de freinage sont bien sûr plus longues que ce à quoi nous sommes habitués de nos jours, mais s'avèrent étonnamment réduites pour une voiture de cette époque, grâce aux grands tambours à ailettes et grande surface de friction.



GRAN TURISMO

Le coupé se montre par ailleurs silencieux et confortable, et l'on comprend pourquoi cette Aurelia a été considérée comme la «toute première Gran Turismo» et pourquoi Lancia l'a appelée B20 GT. Elle offre espace et confort, tout en conjuguant beauté raffinée, élégance et style, sans oublier les performances. On ne voit guère quelle autre voiture, au début des années 50, pouvait en dire autant. Ce potentiel n'est pas resté ignoré, comme en témoignent les nombreux succès remportés en course par la B20 GT. Dans «La Lancia», l'ouvrage de référence de Wim Oude Weernink, il n'y a guère de course ou de rallye où l'Aurelia ne figure pas au départ.

Pour sa toute première course, le Giro di Sicilia, le coupé Aurelia remporte d'emblée sa catégorie, avant de triompher trois semaines plus tard aux Mille Miglia 1951. Giovanni Bracco et Umberto Maglioli y amènent leur B20 GT à la 1ère place de sa catégorie et à la 2e place du classement général, à seulement 20 minutes de la puissante Ferrari 340 America de Villorosi et Cassani. La liste des courses, courses de côte et rallyes gagnés est trop longue pour être détaillée ici. Sachez toutefois que la B20 GT a enlevé plusieurs fois le Rallye de Sestriere, a remporté les trois premières places de la Targa Florio, a triomphé au Liège-Rome-Liège et plusieurs fois au Rallye Monte-Carlo. Un autre de ses succès notable a été la 4^e place lors de la Carrera Panamericana 1952, longue de 3000 kilomètres, décrochée par une B20 GT spéciale à compresseur de 150 ch.

HAUT NIVEAU

La B20 GT est rapidement devenue la voiture quotidienne de nombre de pilotes de Grand Prix comme Fangio et Hawthorn. Et les cabriolets dérivés de l'Aurelia – la B24 Spider et la Convertibile – ont été bien accueillis par les stars du cinéma. La jet-set d'alors les utilisaient volontiers sur la Riviera ou sur les rives du lac de Côme. L'Aurelia était une voiture techniquement très avancée, et à ce titre elle mérite une place d'honneur, aux côtés des Lambda, Stratos et autre Delta Integrale.

Au plan économique, par contre, l'Aurelia n'a pas été un succès. Dans ses usines vieillissantes, Lancia ne pouvait en produire que quelques dizaines par semaine. Au final, seuls 18.200 exemplaires ont été fabriqués en 8 ans, dont 3.870 GT. Il était difficile, voire impossible, de réaliser des bénéfices avec ces autos, ce qui, ajouté aux sommes énormes dépensées par Gianni Lancia pour la compétition, a conduit à la faillite puis au rachat de la firme turinoise.

Ce n'est pas en espèces sonnantes et rébuchantes que l'on peut exprimer tout ce que l'Aurelia a fait pour la réputation de Lancia. C'est vrai pour la Berlina mais surtout pour le coupé, en raison de son caractère affirmé, de son élégance et de son palmarès. L'Aurelia B20 GT reste à jamais l'exemple de ce que doit être une très bonne GT. Aujourd'hui, nombre de voitures sont qualifiées d'icônes, ce qui n'est pas toujours mérité. Mais ça l'est assurément dans le cas de la Lancia Aurelia... 

LANCIA AURELIA B20 GT

MOTEUR

Type

6 cylindres en V (60°)

Distribution

1 arbre à cames central

Carburant

essence

Cylindrée (cm³)

1991

Puissance (ch/kW à tr/min)

80/59 à 4700

Couple (Nm à tr/min)

137 à 3500

Suralimentation

-

TRANSMISSION

Type

aux roues arrière

Boîte de vitesses

manuelle 4 rapports (transaxle)

CHÂSSIS

Suspension AV

indépendante à coulisseaux et pivots verticaux

Suspension AR

indépendante, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)

165

100 km/h (s)

n.c.

DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)

4290/1540/1400

Poids en ordre de marche (kg)

1050

LANCEMENT

1951

BUDGET

Cote actuelle (€)

≈ 130.000



Nos remerciements chaleureux à Wim Oude Weernink et Jan Van Hoorick!

1 Les cadrans du coupé sont différents de ceux de la berlina.

2 Les lignes du coupé sont nettement plus sportives que celles de la Berlina.

3 Le coupé se distingue par ses deux phares supplémentaires et par ses prises d'air de part et d'autre de la calandre.

Centenario Lambda

31 | 08 – 06 | 09 | 2022

Een trip naar Fobello in een Lambda uit 1928

Het is al even traditie dat er elke 5 jaar een bedevaart naar Fobello trekt om de eerste proefrit met de Lambda van de Vincenzo en z'n kornuiten te gedenken. Deze rit van vond plaats op 1 september 1921. In 2016 was ik samen met Martin Willems in zijn Lambda aanwezig op dit evenement, als appetizer, omdat ik kort voordien zelf een Lambda project 'op de kop getikt' had. Aangezien men voor de viering van de 100^e verjaardag in 2021 als doel gesteld had om minstens 100 Lambda's bij elkaar te brengen, had ik tijdens die rit in 2016 besloten om een tandje bij te steken met de restauratie en aldus met m'n eigen Lambda present te zijn in 2021... wat best een tikje ambitieus was... maar het doel was gesteld!

Gelukkig (hmm) stak Corona hier een stokje voor en bijgevolg kreeg ik door de verplaatsing van het evenement naar 2022 een jaartje 'extra time', en dat was ook heel erg welkom. De verhalen van de opbouw en restauratie komen nog wel eens ten berde, maar uiteindelijk maakten Lambda en chauffeur de eerste schuchtere proefritjes in juni 2022. Na krap 600km oefenen werd besloten dat het schakelgekraak aanvaardbaar was en dat auto en bestuurder er klaar voor waren.

Enkele dagen voor het vertrek was het hier in Zoersel al een drukte van jewelste, want zowel de Australische delegatie (Iain en Leanne Simpson) als de Amerikaanse (Paul en Vicky Tulus) besloten samen met ons op te rijden vanuit België. Twee dagen voor het vertrek maakte mijn Australische vriend Iain nog even een proefritje met mijn auto, om dan vast te stellen dat de koppeling de geest gegeven had. Niks aan te doen? Vergeet het maar: een avondje en een dagje sleutelen in plaats van sightseeing in Antwerpen, en op de valreep was de auto zaterdagavond hersteld, om zondag 28 augustus eindelijk te vertrekken. Dat werd uitgebreid gevierd met straf Belgisch bier!

De eerste etappe bracht ons al snel tot in Voeren, waar we hadden afgesproken

met de Nederlandse deelnemers, Bart Kleyn en Leo en Barbara Schildkamp. Bart is professioneel rallyorganisator (www.via-flaminia.com) en had dan ook de routes tot in Lanslebourg uitgezet. Een gezellig terrasje was snel gevonden in de prachtige voerstreek en de eerste memorabele avond was een feit!

De volgende ochtend begon het echte werk: over de Ardennen tot in de buurt van Epinal, waar we in een prachtig authentiek middeleeuws klooster overnachtten. Groot was onze verrassing toen we daar nog een Lambda tegenkwamen, die van Joost en Heidi Koning, ook onderweg naar Fobello!

Het rijden met zo'n niet-gesynchroniseerde bak moet je leren door het te doen, en stilaan groeide het vertrouwen en daarmee ook het plezier! Gelukkig leek de auto er ook lol in te hebben, tenminste dan toch tot ergens boven op de Baraque Fraiture, waar nog 90 km/h gereden mag worden! Plots maakte de Lambda een hoop extra kabaal, wat zelfs na het stoppen onverminderd doorging. Redelijk ongerust legde ik de – sowieso luidruchtige – motor stil, en pas toen werd het duidelijk: de claxon wilde zich gewoon eens even goed laten horen. Gelukkig (met dank aan Leo) was de kortsluiting snel gevonden en de bloeddruk weer wat gedaald, we konden verder...

De derde dag van onze reis had Bart een bezoek aan de Experience Peugeot ingepland. De ontvangst door de directeur daar was hartverwarmend. Ze hadden zelfs speciaal voor ons een Peugeot uit 1924 buiten neergezet die we dan met onze wagens mochten omringen. Na een korte rondleiding door het museum, de ateliers en het onderdelenmagazijn kregen we ook nog een lunch aangeboden. Een prachtig project en een interessante voormiddag!

Na de middag moesten nog heel wat kilometers afgehaspeld worden, en om één of andere reden liet onze GPS en de geplande route het afweten. Aangezien we 300 km zandweggetjes nu ook niet echt zagen zitten hebben we dan maar voor de 'snelste route-snelwegen vermijden' gekozen. In Zwitserland kan dat eigenlijk niet tegenvallen. En inderdaad, we kwamen terecht op een magnifieke bergpas, met een weggetje net iets meer dan de auto breed. Erg leuk, tot er opeens een kudde koeien in de weg stond... zelfs een voorzichtig duwtje met de auto hielp niet. 'Wat moeten we nu?' vroeg ik. 'Claxoneren' riep Jan...

Vervolg op pagina 36





Un voyage à Fobello dans une Lambda de 1928

C'est une tradition que tous les 5 ans un pèlerinage se rend à Fobello pour commémorer le premier essai routier avec la Lambda de Vincenzo et ses compagnons. Ce voyage a eu lieu le 1^{er} septembre 1921. En 2016, j'étais présent à cet événement avec Martin Willems dans sa Lambda, en guise d'apéritif. J'avais trouvé moi-même un projet Lambda peu de temps auparavant. Comme l'objectif pour la célébration des 100 ans en 2021 était de réunir au moins 100 Lambda, j'ai décidé lors de cette balade en 2016 d'intensifier la restauration et ainsi présenter ma propre Lambda pour 2021... ce qui était assez ambitieux... mais l'objectif était fixé !

Heureusement (hmm), Corona a mis un terme à cela et, par conséquent, le déplacement de l'événement en 2022 m'a donné une année de "temps supplémentaire", et c'était également très bienvenu. Les histoires de la restauration suivront encore, mais à la fin la Lambda et le conducteur ont effectué les premiers essais timides en juin 2022. Après seulement 600 km d'entraînement, il a été décidé que le grincement des engrenages était acceptable et que la voiture et le conducteur étaient prêts.

Quelques jours avant le départ, c'était déjà très chargé ici, la délégation australienne (Iain et Leanne Simpson) et la délégation américaine (Paul et Vicky Tullius) avaient décidé de partir de la Belgique, en notre compagnie. Deux jours avant le départ, mon ami australien Iain a pris ma voiture pour un essai routier, seulement pour constater que l'embrayage avait rendu l'âme. Rien à faire? Pas de soucis: une soirée et une journée de bricolage au lieu de visiter Anvers, et la voiture a été réparée à la dernière minute le samedi soir, pour finalement pouvoir partir le dimanche 28 août. Ce qui a été largement célébré avec de la bière belge forte!

La première étape nous a rapidement amené à Voeren, où nous avons rencontré les participants hollandais, Bart Kleyn ainsi que Leo et Barbara Schildkamp. Bart

est organisateur professionnel de rallye (www.via-flaminia.com) et avait tracé les itinéraires vers Lanslebourg. Une terrasse confortable a été rapidement trouvée dans cette belle région et la première soirée mémorable était un fait!

Le lendemain matin, le vrai travail pouvait commencer: à travers les Ardennes jusque près d'Épinal, où nous avons passé la nuit dans un magnifique monastère médiéval authentique. Nous étions très surpris lorsque nous y avons croisé une Lambda, celle de Joost et Heidi Koning, également en route pour Fobello!

Apprendre à conduire une boîte de vitesses non synchronisée n'est pas évident, mais progressivement la confiance grandissait ainsi que le plaisir! Heureusement, la voiture semblait également s'amuser, du moins jusqu'au sommet de la Baraque Fraiture, où l'on peut encore rouler à 90 km/h! Soudain, la Lambda faisait beaucoup de bruit, sans fin, même après l'arrêt. Assez inquiet, j'ai arrêté le moteur – bruyant quand même – et c'est alors seulement que ça s'est précisé: le claxon voulait juste se faire entendre. Heureusement (grâce à Léo) le court-circuit a été vite repéré et notre tension artérielle a chuté, nous pouvions continuer...

Bart avait prévu une visite à l'Expérience Peugeot le troisième jour de notre voyage. L'accueil du directeur y a été chaleureux. Ils avaient même mis une Peugeot de 1924 à l'extérieur spécialement pour nous, et nous avons ensuite été autorisés à l'entourer par nos voitures. Après une visite du musée, des ateliers et de l'entrepôt de pièces, ils nous ont également offert le déjeuner. Un beau projet et une matinée intéressante!

L'après-midi, il restait encore de nombreux kilomètres à parcourir et, pour une raison ou une autre, notre GPS et l'itinéraire prévu ont échoué. Comme nous n'aimions pas vraiment parcourir les 300 km sur des chemins de terre, nous avons opté pour le 'chemin le plus rapide pour éviter les autoroutes'. En Suisse ça ne peut pas vraiment être décevant. Et effectivement, nous nous sommes retrouvés sur un magnifique col de montagne, avec une route un peu plus large que la voiture. Très agréable, jusqu'à ce qu'un troupeau de vaches se mette soudainement en travers... même un léger coup de pouce avec la voiture n'a pas aidé. "Que devons-nous faire maintenant?" 'Claxonner!' criait Jan... mais nous

Suite à la page 37

CENTENARIO LANCIA LAMBDA

Vervolg van pagina 34

maar die hadden we toch afgekoppeld... dan maar zo hard we konden 'toet-toet' geroepen en effectief: de beesten kenden dat, ze gingen prompt uit de weg! Zonder verder oponthoud en net voor de (hevige) regen kwamen we aan in ons hotel nabij Montreux, waar de Lambdisten weer verzameld geraakten.

De laatste etappe voor de aanvang van het eigenlijke evenement bracht ons over de Grand St-Bernard, de Petit St Bernard en de Col d'Iserand tot in Lanslebourg. Vermeldenswaard was nog een toevallige lunch onderweg, die uitmondde in een proeverij van... Belgisch Bier!!!! 's Avonds natuurlijk een diner met nabespreking van de rit van de dag, die ons tot op een hoogte van 2770 meter gebracht had. De Lambda doet dat met plezier, én in 3^{de} versnelling, wat ik een opmerkelijke prestatie vind voor een auto van 1928!

In Lanslebourg was het in de hele hoofdstraat één grote Lambda gekte, op zich de rit al meer dan waard. Er werd gegroet, geknuffeld, gebabbeld en gesleuteld dat het een lieve lust was, en voor velen was het een blij weerzien na de lange covid periode. Vele Lambda's kwamen van heinde en ver rijdend tot daar, wat op zich toch het allermooiste tribuut aan deze opmerkelijke auto is!

De volgende morgen ging het meteen steil bergop naar de Mont Cenis. Je moet er geweest zijn, het is daarboven prachtig. Eerste stop boven aan het meer met een lekkere cappuccino, beter wordt het niet meer dachten we... Dat was echter fout gedacht want enkele kilometer bergafwaarts werden we opgewacht door Ali Lodron en z'n vader, adellijke Lancisten, en daar aanwezig met hun Lambda en Trikappa, beide door de familie ooit nieuw aangekocht! Vlak bij de Italiaanse grens is er een bronzen herdenkingsteken aangebracht tegen de bergwand ter ere van de eerste Lambda proefrit. Net daar werden we door Ali en z'n vader getrakteerd op een fris glaasje prosecco, een memorabel moment!

De lunch ging door in restaurant 'La Giacconera', waar Vincenzo met z'n team 101 jaar geleden ook de geslaagde proefrit ging vieren. Jammer genoeg ging het restaurant tijdens de pandemie op de fles, maar voor deze speciale gelegenheid werd het toch echter even heropend!

Verder naar Turijn met de Lancia's, waar we twee dagen verbleven. Vermeldenswaard zijn een rit op het dak van de Lingotto-site, de wereldberoemde voormalige Fiat

fabriek, een bezoek met diner aan Mauto, één van de mooiste automusea ter wereld vind ik. Verder een bezoek aan de FCA Heritage Hub, waar de fabriekscollectie van o.a. Lancia nu eindelijk terug te bewonderen is. Het moet even gezegd dat ik dit bezoek, in tegenstelling tot ons bezoek aan de 'experience Peugeot', een echte tegenvaller vond. Ik bracht reeds eerder, in 2019 een bezoek aan de Heritage Hub, en kon enkel vaststellen dat de tijd er slecht (lees: niet!) gebruikt was. Geen woordje uitleg bij de auto's, en een dikke laag stof erbovenop. Daar komt nog bij dat wij, die dan toch met een Lambda eventjes uit België gekomen waren, inkom moesten betalen, wat ik eerlijk gezegd een beetje misplaatst vond. Het is voor mij duidelijk dat 'heritage' eerder een blok aan het been is voor het nieuwe Stellantis/Lancia, dat zich blijkbaar liever met vliegende schotels bezig houdt dezer dagen...

Enfin, vanuit Turijn ging het door de weinig aantrekkelijke Po-vlakte richting Varallo, waar het dan weer heerlijk vertoeven was in de bergen. Het hele stadje liet zich gewillig even meedrijven op de Lambdagekte. Italië is gewoon echt geweldig op dat vlak! Vanuit Varallo trokken we dan nog 18 km verder de bergen in, richting het buitenverblijf van de Lancia Familie: 'La Monta'. Onze Lambda was eigenlijk niet uitgeloot om tot boven naar de Villa te mogen rijden (er is daar maar beperkte parkeergelegenheid) maar door mechanische pech van enkele wel uitgelote wagens kregen we onverhoopt toch een lintje in onze handen gedrukt door Allison Ure, die het evenement organiseerde. Een onverwachte eer om te mogen parkeren in Vincenzo's tuin!

Na afloop van het evenement splitste ons reisgezelschap zich wat op; sommigen bleven nog enkele dagen in Zwitserland, anderen bezochten nog familie onderweg. Wij (als werkende mensen...) vonden het welletjes en keerden via Zwitserland en het Zwarte woud stilletjes aan huiswaarts, echter nog steeds via binnenwegen. De Gotthardpas mocht toch niet op ons bergbeklimmerspalmares ontbreken, vonden we. Al van bij het binnenrijden van Turijn speelde de koppeling van de Lambda weer op, een beetje vervelend soms, maar al met al verliep de thuisreis zonder problemen. De ganse reis hebben we trouwens dakloos gereden, pas 3 km voor ik Jan, m'n reisgenoot thuis in Beerse afzette, moesten we gaan schuilen bij een tankstation om de kap op te zetten. In de gietende regen hebben we dan de laatste kilometers afgelegd, welkom in België!



Al met al was het een fantastische trip, in alle betekenissen van het woord. In totaal 2750 km in een vooroorlogse Lancia! Ik was echt onder de indruk over hoe goed dit oudje nog steeds meekan met het moderne verkeer, en wat een rijplezier deze auto geeft. Wat een revolutie moet de Lambda destijds geweest zijn, en dat hebben we passend gevierd!

Koen Keutgens



l'avions quand même débranché... Après avoir crié 'toot-toot' aussi fort que possible, les bêtes l'avaient compris et elles se sont rapidement écartées! Sans plus tarder et juste avant la (forte) pluie nous sommes arrivés à notre hôtel près de Montreux, où les Lambdistes se rassemblèrent à nouveau.

La dernière étape avant le départ de l'épreuve proprement dite, nous a fait passer le Grand St-Bernard, le Petit St Bernard et

le Col d'Iserand jusqu'à Lanslebourg. Il convient de mentionner un déjeuner accidentel sur le chemin, qui a abouti à une dégustation de... bière belge !!!! Le soir, bien sûr, un dîner suivi d'une discussion sur la balade du jour, qui nous avait amenés à 2770 mètres d'altitude. La Lambda le fait avec plaisir, et en 3^{ème} vitesse, ce qui est un exploit remarquable pour une voiture de 1928!

À Lanslebourg, c'était la grande folie Lambda dans la rue principale, ce qui valait déjà le détour. Salutations, câlins, bavardages et bricolages, ce fut un délice, et pour beaucoup ce furent des retrouvailles heureuses après la longue période du covid. De nombreuses Lambda sont venues de loin sur la route, ce qui est en soi le plus bel hommage à cette voiture remarquable!

Le lendemain matin, tout droit vers le Mont Cenis. Il fallait y être, c'est beau là-haut. Premier arrêt au sommet du lac avec un bon cappuccino, on se disait que ça ne pouvait pas aller mieux... Mais non, ça pouvait encore aller mieux, car après quelques kilomètres de descente, nous étions accueillis par Ali Lodron et son père, nobles lancistes, et présents sur place avec leurs Lambda et Trikappa, tous deux achetés neufs à l'époque par la famille! Près de la frontière italienne, un panneau commémoratif en bronze a été placé à flanc de montagne en l'honneur du premier essai routier de la Lambda. Juste là, Ali et son père nous ont offert un verre de prosecco frais, un moment fortement mémorable!

Par la suite, le déjeuner était servi au restaurant 'La Giaconera', où Vincenzo et son équipe ont également célébré le succès de l'essai routier il y a 101 ans. Malheureusement, le restaurant a fermé ses portes pendant la pandémie, mais il avait réouvert spécialement pour cette occasion particulière!

Ensuite, continuation de notre route, direction Turin avec les Lancia, où nous sommes restés deux jours. Il convient de mentionner une balade sur le toit du Lingotto, l'ancienne usine Fiat de renommée mondiale, suivi d'une visite avec dîner à Mauto, l'un des plus beaux musées automobiles du monde à mon avis. De plus, une visite au FCA Heritage Hub, où la collection d'usine de Lancia, entre autres, peut enfin être admirée à nouveau. Il faut dire que j'ai trouvé cette visite, contrairement à notre visite à l'expérience Peugeot, une vraie déception. J'avais déjà visité le Heritage Hub, en 2019, et je n'ai pu que constater que le temps depuis a été mal (lire: pas!) utilisé. Pas un mot d'explication

pour les voitures, et une épaisse couche de poussière dessus. De plus, nous, qui avions fait le voyage à partir de la Belgique avec une Lambda, devions payer l'entrée, que j'ai honnêtement trouvé un peu hors de propos. Il est clair pour moi que "l'héritage" est plus un fardeau pour la nouvelle Stellantis/Lancia, qui semble préférer s'occuper des soucoupes volantes ces jours-ci...

Quoi qu'il en soit: de Turin, nous sommes passés par la plaine peu attrayante du Po en direction de Varallo, endroit merveilleux pour séjourner en montagne. Toute la ville se laissait aller volontiers sur l'engouement Lambda. L'Italie est vraiment géniale sur ce front! De Varallo, nous nous sommes ensuite rendus 18 km plus haut dans les montagnes, vers la résidence de campagne de la famille Lancia: 'La Monta'. Notre Lambda n'avait initialement pas été tirée au sort pour être autorisée à monter à la Villa (il n'y a qu'un parking limité là-bas) mais à cause de panne mécanique de certaines voitures qui avaient été tirées au sort, nous avons obtenus de manière inattendue un ruban d'Allison Ure, l'organisateur de l'événement. Un honneur inattendu: pouvoir se garer dans le jardin de Vincenzo!

Après l'événement, notre groupe de participants s'est un peu séparé; certains sont restés en Suisse pour quelques jours de plus, d'autres ont rendu visite à des parents en cours de route. Nous (en tant que travailleurs...) avions décidé que c'était suffisant et sommes rentrés tranquillement via la Suisse et la Forêt-Noire, mais toujours par des routes secondaires. Le col du Gothard ne pouvait pas manquer à notre palmarès d'alpiniste. Dès l'entrée à Turin, l'embrayage de la Lambda s'est remis à jouer, un peu gênant parfois, mais dans l'ensemble le retour s'est déroulé sans problèmes. D'ailleurs, nous avons pu rouler sans capote tout le trajet. À seulement 3 km avant de déposer Jan, mon compagnon de voyage à la maison à Beerse, nous avons dû nous réfugier dans une station-service pour mettre la capote. Nous avons parcouru les derniers kilomètres sous une pluie battante, bienvenue en Belgique!

Dans l'ensemble, ce fut un voyage fantastique, dans tous les sens du terme. Un total de 2750 km dans une Lancia d'avant-guerre! J'ai vraiment été impressionné de voir à quel point cette voiture ancienne peut encore suivre le trafic moderne et quel plaisir de conduire cette voiture procure. Quelle révolution la Lambda a dû être à l'époque, et nous l'avons célébrée comme il se doit!

Koen Keutgens

Lancia Augusta 90 Anni

GRANDHAN 7-9 | 10 | 2022



Depuis de nombreuses années, les propriétaires de Lancia Augusta/Belna se réunissent vers le 6 octobre pour manger et discuter ensemble. En 2022, cela fera 90 ans que l'Augusta a été présentée au public au Mondial de l'Automobile à Paris et au Salon de Londres.

Lors du dernier Sliding Pillar Rally en Ecosse, j'ai demandé à Eduard De Landsheer s'il avait déjà un plan en tête pour fêter cela. La réponse était oui, peut-être. En tout cas, une invitation avec inscription dans ma boîte mail est arrivée peu après. Je me suis inscrit le jour même. Ma femme Ursula préférait ne pas participer, elle avait déjà assez de kilomètres Augusta pour l'année 2022.

J'attendais l'événement avec impatience, car j'avais dû renoncer à participer l'année précédente, car mon Ursula avait besoin d'aide pour des raisons de santé.

Le point de rencontre était le célèbre Hôtel La Passerelle dans la municipalité de Grandhan. L'hôtel est situé à seulement quelques kilomètres de la résidence de notre ami Andrew. La plupart des participants y sont déjà allés une ou plusieurs fois. Dans le passé, quand j'étais un peu plus jeune, j'aurais parcouru la distance de chez moi à

Grandhan, environ 620 km, en une journée. Aujourd'hui, je prends les choses un peu plus à l'aise et j'ai fait une escale dans un hôtel bien connu près de St. Wendel en Sarre. Le lendemain, j'ai atteint Grandhan après une belle promenade à travers le Luxembourg et sur des routes de campagne. Là, j'étais déjà attendu par quelques connaissances et les conversations intéressantes étaient immédiatement en cours. Bientôt, il fut temps de diner. A l'inscription, vous pouviez choisir parmi deux menus, vous saviez donc à quoi vous attendre. Je me suis rendu compte que j'étais le seul présent à ne pas parler le Néerlandais. Mais ce n'était pas un problème, tout le monde parlait l'anglais ou l'allemand. Malheureusement, Andrew n'a pas pu assister au repas en raison de son état de santé.

Le samedi matin, après le petit-déjeuner, les voitures se sont mises en mouvement et la première étape a été abordée. Heureusement, j'avais un passager compétent, Eduard, qui était capable de traduire facilement la lecture du roadbook en instructions. Après un petit «détour», nous avons atteint notre premier arrêt, le monastère de Marche-Les-Dame. C'était juste à temps pour les participants qui avaient mangé trop peu au petit-déjeuner. À la Chapelle Bethléem, on nous a servi un bon déjeuner. Encore une fois, l'occasion s'est présentée pour papoter ensemble.

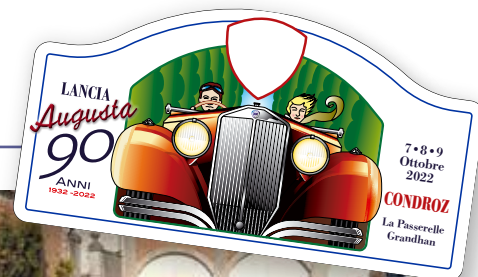
Après l'expresso obligatoire, la deuxième partie de la journée a commencé. Au cours

d'un voyage varié, guidé cette fois-ci par Okke, nous sommes arrivés au château de Modave. Ici, nous recevions un écoutier, pour une visite guidée dans n'importe quelle langue. En fin d'après-midi, les voitures ont pris la route vers Grandhan. À notre agréable surprise, nous avons rencontré Andrew avec son Augusta près de chez lui et avons pu échanger quelques mots. Tillo a pu démarrer l'Augusta d'Andrew et Andrew s'est ensuite rendu au point de rendez-vous et en est revenu. Deux Augusta et une Belna ont donc participé à l'événement. Les propriétaires d'Augusta/Belna ont été généreux et ont permis à d'autres Lancia de participer...

Bientôt, ce fut l'heure de l'apéritif suivi par un très bon dîner, avec service agréable et accompagné de quelques bons verres de vin. Le dimanche matin, après le petit-déjeuner, il fut temps de se dire au revoir. Malgré la nuit froide, tous les moteurs ont démarré et tout le monde a pu rentrer chez lui. Pour moi, c'était encore un voyage par beau temps chaud vers l'hôtel en Sarre, puis la distance plus longue vers la maison lundi. Le nouveau moteur de mon Augusta a fonctionné sans problème, très rassurant pour les prochaines aventures.

Mes remerciements vont à Eduard et Anne qui, comme d'habitude, ont rendu possible un très beau week-end. Le roadbook est dans une classe à part. J'attends déjà avec impatience le Sliding Pillar Rally 2023.

Karl Sängner



Sedert vele jaren komen Lancia Augusta en Belna eigenaars rond 6 oktober bijeen om te genieten van een goede maaltijd en bij te praten. In 2022 is het 90 jaar geleden dat de Augusta op de Autosalon van Parijs en in Londen aan het publiek werd voorgesteld.

Tijdens de Sliding Pillar Rally in Schotland maakte ik van de gelegenheid gebruik om Eduard De Landtsheer te vragen of hij al een plan in gedachten had. Het antwoord was ja, misschien. In ieder geval viel er al snel een uitnodiging met inschrijving in mijn brievenbus. Ik heb me dezelfde dag nog ingeschreven. Mijn vrouw Ursula verkoos echter niet mee te komen, ze zei dat ze al genoeg Augusta kilometers had voor het jaar 2022.

Ik keek erg uit naar het evenement, omdat ik het jaar daarvoor al niet kon deelnemen omdat mijn Ursula vanwege haar gezondheid wat hulp nodig had.

De ontmoetingsplaats was het bekende Hotel La Passerelle in de gemeente Grandhan. Het hotel ligt op slechts een paar kilometer van onze vriend Andrew's woonplaats. De meeste deelnemers waren er al één of meerdere keren geweest. Vroeger, toen ik wat jonger was, zou ik de afstand van huis naar Grandhan, ongeveer 620 km, in één dag hebben afgelegd. Tegenwoordig doe ik het wat rustiger aan en stop bij een hotel dat ik ken in de buurt van St. Wendel in Saarland. De volgende dag bereikte ik Grandhan na een mooie rit door Luxemburg via kleine baantjes. Daar werd ik al opgewacht door enkele bekenden en er ontstonden meteen interessante gesprekken. Al snel was het tijd voor het diner, al bij de inschrijving kon je een van de twee menu's kiezen, zodat je



wist wat je kon verwachten. Ik merkte dat ik de enige aanwezige was die geen Nederlands sprak. Maar dat was geen probleem, iedereen sprak wel Engels of Duits. Helemaal kon Andrew de maaltijd niet bijwonen vanwege zijn zwakke gezondheid.

Zaterdagochtend na het ontbijt werden de auto's in de versnelling gezet en werd de eerste etappe aangepakt. Gelukkig had ik een bekwame rijder, Eduard, die het roadbook gemakkelijk kon vertalen in instructies. Na een kleine "omleiding" kwamen we aan bij onze eerste stop, het klooster van Marche-Les-Dames. Dit was de redding voor de deelnemers die niet genoeg ontbeten hadden. In de Chapelle Betlehem kregen we een prima lunch voorgeschoteld. Opnieuw was er gelegenheid om bij te praten. Na de verplichte espresso begonnen we aan het tweede deel van de route. Tijdens een gevarieerde rit, geleid door Okke, kwamen we aan bij het kasteel van Modave. Hier kregen we een elektronisch apparaat waarmee we in elke taal de rondleiding konden volgen. Voor mij was het waterrad, dat met zuigerpompen water uit de rivier naar het kasteel oppompte, het interessantste om te zien. Later in de middag reden de auto's het laatste stuk terug naar Grandhan. Tot onze blijde verrassing

ontmoetten we Andrew en zijn Augusta dicht bij zijn huis en konden we een paar woorden uitwisselen. Tillo kreeg Andrew's Augusta aan de praat en Andrew reed vervolgens naar het ontmoetingspunt en weer terug. Dus toch twee Augustas en één Belna die deelnamen aan het evenement! De eigenaars van Augusta en Belna waren lief en lieten andere Lancia's meedoen...

Al snel was het tijd voor het aperitief en het diner, zeer goed gemaakt en geserveerd, met een lekker glas wijn of twee.

Op zondagmorgen, na het ontbijt, was het tijd om afscheid te nemen. Ondanks de koude nacht startten alle motoren en kon iedereen aan de thuisreis beginnen. Voor mij was het weer een mooie en aangename rit met warm weer naar het hotel in Saarland en dan de langere afstand naar huis op maandag. De nieuwe motor in mijn Augusta liep zonder problemen, een hele geruststelling voor de volgende avonturen.

Mijn dank gaat uit naar Eduard en Anne die, zoals gewoonlijk, op vakkundige wijze een heerlijk weekend mogelijk hebben gemaakt. Het roadbook is een klasse apart. Ik kijk nu al uit naar de Sliding Pillar Rally 2023.

Karl Sängner



50 Jaar Beta

HALVE EEUW



In 1972 werd de Beta Berlina voorgesteld, de eerste nieuwe Lancia onder Fiat-regime. Een verjaardag die niet alleen in Italië gevierd werd, maar ook in Frankrijk en in het Verenigd Koninkrijk. Met ondergetekende als Belgisch ambassadeur.

Naast het eeuwfeest van de Lambda en de negentigste verjaardag van de Augusta, viel er in 2022 nog een Lancia-verjaardag te vieren. De Beta mocht immers ook al vijftig kaarsjes uitblazen. Een modelreeks die ik als kind leerde kennen dankzij de ondertussen overleden broer van mijn moeder, die in de jaren 80 verschillende HPE's heeft gehad. Op die manier kreeg ik de Beta-variant van het Lancia-virus te pakken en sinds mijn negentiende (ondertussen ook al een jaar of 27 geleden...) heb ik zelf altijd minstens één exemplaar in mijn bezit gehad, al dan niet als dagelijks vervoer. Als jonge kerel reed ik met Beta Coupés die ik bestogde door middel van een studentenjob aan de kassa van een betaalparking. Een zalige tijd...

Ik herinner me nog goed het allereerste exemplaar waar ik ooit naar ging kijken, samen met mijn nonkel natuurlijk. Het was een 2.0 uit 1980 in Lancia Blu met nieuwe deuren, voorstoelen in zwart leder en bakken présence... maar ook een versleten koppeling en laswerk in de koffer. Helaas besliste de verzekeringsmakelaar er gezien mijn toen jeugdige leeftijd anders over. Ik moest me dus tevredenstellen met de 1.3- of 1.6-versie van de geweldige Lampredi-viercilinder, maar dat mocht de pret niet drukken.

Ondertussen zijn tal van Coupés, HPE's

en Spiders de revue gepasseerd. Mijn rode Spider 1.6 uit '80 is intussen al 22 jaar in mijn bezit, een zwarte uit Nederland ingevoerde HPE 2.0 I.E. uit '82 ongeveer 11 jaar. Je zou dus wel kunnen zeggen dat ik iets met Beta's heb. Toen ik via het inter-



net, met dank aan het Engelse Lancia Beta Forum en Facebook, vernam dat er zowel in Frankrijk als in het Verenigd Koninkrijk verschillende evenementen zouden plaatsvinden om de vijftigste verjaardag van mijn favoriete Lancia-model te vieren, wist ik dan ook meteen dat ik in 2022 wat meer kilometers in een van mijn Beta's zou gaan afleggen dan andere jaren...

TWEE KEER FEEST

In Frankrijk was het in mei zelfs dubbel feest: de Lancia Club de France organiseerde de Beta Days, een volledig weekend dat plaatsvond in de baai van de Somme, terwijl de 'rivaliserende' Lancia Classic Club een eendaags evenement in en rond Parijs had uitgewerkt... op de zondag van datzelfde weekend. Voor mij een dilemma, want ik had me al ingeschreven voor het weekend van de Lancia Club de France, maar zo'n dagje Beta in de Parijse regio sprak me ook wel aan. Dus besloot ik beide evenementen te combineren. En zo vertrok ik op zaterdag 21 mei in alle vroegte met mijn HPE richting het noorden van Frankrijk. Daar kwam ik zoals voorzien tegen 10 uur aan bij het hotel, waar een dozijn Beta's zou verzamelen, waaronder twee die het Kanaal waren overgestoken vanuit het Verenigd Koninkrijk... en één enkele Belg.

Op het programma: jurering van de deelnemende auto's, uitreiking van de rallyplaten en, na de lunch, een uitgestippelde route naar het toeristische Saint-Valéry-sur-Somme, inclusief een boottochtje waarop we enkele zeehonden konden spotten. 's Avonds bij het diner werden er prijzen uitgereikt aan de mooiste, meest originele Beta's. Jammer wel dat er onder de aanwezige auto's geen

Vervolg op pagina 42

1972 voit l'introduction de la Beta Berlina, la première nouvelle Lancia sous la coupe de Fiat. Un anniversaire qui a été célébré non seulement en Italie, mais aussi en France et au Royaume-Uni. Avec votre serviteur comme ambassadeur de la Belgique.

Outre le centenaire de la Lambda et les 90 années de l'Augusta, il y avait un autre anniversaire Lancia à célébrer en 2022. Après tout, la Beta soufflait aussi ses 50 bougies. Une série de modèles que j'ai appris à connaître dans mon enfance grâce au frère de ma mère, aujourd'hui décédé, qui possédait plusieurs HPE dans les années 1980. C'est ainsi que j'ai attrapé la version Beta du virus Lancia, et depuis l'âge de 19 ans (il y a maintenant 27 ans...), j'en ai toujours possédé au moins une, que ce soit ou non comme transport quotidien. Comme jeune gars, je conduisais des coupés Beta, que je payais grâce à un job d'étudiant à la caisse d'un parking payant. Un temps de bonheur...

Je me souviens très bien de la toute première que je suis allé regarder, avec mon oncle bien sûr. C'était une 2.0 de 1980 en Lancia Blu avec de nouvelles portes, des sièges avant en cuir noir et beaucoup de présence... mais aussi un embrayage usé et du travail de soudure à faire dans le coffre. Malheureusement, étant donné mon jeune âge, le courtier d'assurance en a décidé autrement. J'ai donc dû me contenter de la version 1.3 ou 1.6 du grand quatre cylindres Lampredi, mais cela ne devait pas gâcher mon plaisir.

Entre-temps, de nombreux coupés, HPE et Spiders sont passés entre mes mains. Mon Spider 1.6 rouge de 1980 est maintenant en ma possession depuis 22 ans, une HPE 2.0 I.E. noire de 1982 importée des Pays-Bas depuis environ 11 ans. On peut donc dire que j'ai un faible pour les Beta. Alors, lorsque j'ai appris par Internet, grâce au Lancia Beta Forum britannique et à Facebook, qu'il y aurait plusieurs événements en France et au Royaume-Uni pour célébrer le 50^e anniversaire de mon modèle Lancia préféré, j'ai immédiatement su que je ferais un peu plus de kilomètres dans une de mes Beta en 2022 que les autres années...

DEUX CÉLÉBRATIONS

En France, il y a même eu une double célébration en mai : le Lancia Club de France a organisé les Beta Days, un week-end complet qui s'est déroulé en Baie de Somme,



tandis que le Lancia Classic Club "concurrent" avait mis au point un événement d'une journée à Paris et dans les environs... le dimanche du même week-end. Un dilemme pour moi, car je m'étais déjà inscrit au week-end du Lancia Club de France, mais une telle journée de Beta en région parisienne m'attirait également. J'ai donc décidé de combiner les deux événements. Ainsi, tôt le samedi 21 mai, je suis parti avec mon HPE vers le nord de la France. Comme prévu, je suis arrivé à l'hôtel à 10 heures, où une douzaine de Beta allaient se réunir, dont deux qui avaient traversé la Manche depuis le Royaume-Uni... et un seul Belge.

Au programme : jugement des voitures participantes, remise des plaques de rallye et, après le déjeuner, un itinéraire tracé vers la ville touristique de Saint-Valéry-sur-Somme, avec une promenade en bateau au cours de laquelle nous avons pu apercevoir des phoques. Le soir, lors du dîner, des prix ont été décernés aux Beta les plus belles et les plus originales. Il est dommage qu'il n'y ait pas eu une seule Berlina parmi les voitures présentes, même si c'est bien sûr le modèle qui a été dévoilé pour la première fois il y a cinquante ans (les Coupé, Spider, Montecarlo, HPE et Trevi n'ont suivi que plus tard, dans cet ordre). Une

Trevi manquait également à l'appel, soit dit en passant. Bien entendu, ces voitures à quatre portes servaient davantage de voitures familiales ou de grandes routières et ont toujours été considérées comme moins 'collectionnables'... ce qui fait qu'elles sont désormais peut-être plus rares que les autres variantes de carrosserie.

PARIS MA BELLE

Le dimanche matin, un autre petit tour et un déjeuner étaient prévus, mais moi j'ai dit adieu déjà après le petit déjeuner pour rouler vers Paris, un trajet de plus de 200 kilomètres sur l'autoroute qui était en soi assez ennuyeux, si ce n'est qu'il a été fait dans une Beta HPE. Le lieu de rendez-vous était le parc national de Saint-Cloud, où j'ai pu rejoindre la vingtaine de Betas qui avaient déjà fait une belle balade dans Paris intra muros le matin, avec la séance photo obligatoire à la Tour Eiffel. A première vue, pas de Berlinas ou de Trevis ici non plus, bien que j'ai découvert plus tard qu'une Berlina néerlandaise avait participé au tour du matin, mais était déjà partie. Les autres modèles (18 cette fois) étaient de nouveau bien représentés, et en plus de notre voisin du nord avec sa Berlina, il y avait aussi un duo hollandais avec une

Suite à la page 43

50 JAAR BETA

Vervolg van pagina 40

enkele Berlina was, terwijl dat natuurlijk juist het model is dat vijftig jaar geleden als eerste werd onthuld (de Coupé, Spider, Montecarlo, HPE en Trevi volgden pas later, in die volgorde). Ook een Trevi ontbrak overigens op het appel. Deze vierdeursauto's deden natuurlijk meer dienst als gezinsauto's of kilometervreters en werden altijd als minder verzamelwaardig beschouwd... met als resultaat dat ze nu wellicht zeldzamer zijn dan de andere koetswerkvarianten.

PARIS MA BELLE

Op zondagvoormiddag was er nog een korte rondrit en een lunch gepland, maar ik nam al na het ontbijt afscheid om richting Parijs te rijden, een rit van meer dan 200 kilometer over de snelweg die op zich vrij saai was, ware het niet dat ze in een Beta HPE werd afgelegd. Plaats van afspraak daar was het nationale park van Saint-Cloud, waar ik me kon aansluiten bij het twintigtal Beta's dat in de voormiddag al een mooie rit door Parijs intra muros had gemaakt, inclusief obligate fotosessie aan de Eiffeltoren. Die had ik dus jammer genoeg gemist... Ook hier op het eerste gezicht geen Berlina's of Trevi's, al kwam ik later te weten dat een Nederlandse Berlina had deelgenomen aan de voormiddagrit, maar dat die alweer vertrokken was. De andere modellen (18 stuks deze keer) waren wel weer goed vertegenwoordigd, en naast de noorderbuur met zijn Berlina waren er ook een Nederlands duo met een nog maar pas aangeschafte HPE en een koppel uit het Luikse dat ik al enkele jaren kende doordat onze rode Spiders tijdens een van de edities van SpalItalia naast elkaar hadden gestaan.

Na de picknick in het park was het tijd voor een nieuwe rondrit. Omdat ik alleen in de auto zat en mijn Waalse vrienden in hun Spider van hieruit huiswaarts gingen rijden, vroeg ik aan de Nederlandse HPE-bemanning of ik hen kon volgen. Dat mocht... maar wel met de mededeling dat ze nog nooit een 'bolletje-pijl'-rit hadden gereden. Met als gevolg dat we al vrij snel het noorden en op den duur zelfs elkaar kwijtraakten. Ter hoogte van het kasteel van Versailles vonden we elkaar toevallig terug, evenals de Fulvia Montecarlo van de organisatie die dienstdeed als bezemwagen, waarbij we dan maar aanpikten voor de rest van het traject doorheen de vallei van Chevreuse, met als eindbestemming een van die vele chateaus die Frankrijk rijk is. Na daar afscheid te hebben genomen, ging het opnieuw richting België... maar



daarvoor moest ik eerst nog de Périphérique van Parijs trotseren. Die deed zijn reputatie weer alle eer aan, maar mijn HPE doorstond de beproeving goed. Uiteindelijk was ik zondagavond omstreeks 23.20u weer thuis, met 1.030 kilometer extra op de teller sinds zaterdagochtend.

KEEP LEFT

Maar er was nog iets om naar uit te kijken: ook onze Engelse vrienden van het Lancia Beta Forum (www.lanciabeta.co.uk) hadden een weekendje uitgewerkt voor de 50^e verjaardag van de Beta-reeks. Helaas kon ik daar door andere verplichtingen niet volledig aan deelnemen, maar op 11 september (de zondag na het overlijden van her majesty the Queen dus) kon iedereen met een Beta vrij aansluiten en zou worden getracht om minstens 50 exemplaren bij elkaar te krijgen. Uiteraard wilde ik ook dat meemaken, dus vertrok ik op zaterdagmiddag opnieuw met mijn HPE richting Frankrijk, maar deze keer om in Calais de ferry naar Dover te nemen. 's Avonds in de buurt van de eindbestemming een guest house genomen en zondagochtend het laatste stukje gereden tot in Abingdon (Oxfordshire), waar al snel duidelijk werd dat het streefaantal van 50 Beta's met gemak gehaald ging worden. En ook hier was het een internationale bedoening, met naast de Belgische inzending van ondergetekende ook nog de Nederlandse Spider van Lancia Club Nederland-bestuursleden Sebastian en Christa, die nog vergezeld waren van een HPE en Montecarlo, evenals onze Franse vriend Claude die het weekendje in de baai van de Somme had georganiseerd.

Maar eerst was het tijd voor een Powerpointpresentatie door specialist Andy over de verschillen tussen de Beta-reeksen,

naar goede Italiaanse gewoonte een lichtjes complexe materie voor niet-ingewijden. Op basis van de chassisnummers spreken de Engelsen van series 1, series 2, series 2 FL1 en series 2 FL2, maar de Italianen houden het meestal bij prima, seconda, terza en quarta serie, wat uiteindelijk wel wat makkelijker is. Hoe dan ook, op het grasveld van Milton Hill House werden uiteindelijk 64 Beta's geteld, en op enkele uitzonderingen na was de kwaliteit van de aanwezige auto's ronduit indrukwekkend. Hier waren trouwens wél alle koetswerkvarianten van de partij, dus ook Berlina's en Trevi's, én zelfs een 037 Stradale. Niet verrassend eigenlijk, aangezien het auto-gekke Groot-Brittannië ten tijde van de Beta naar verluidt Italië's grootste exportmarkt was. Ook uitzonderlijk: het rijtje met maar liefst 7 VX Coupés, waarvan 2 met de enkel in de UK aangeboden Stratton-kit, een koetswerkket die er wat mij betreft veel geslaagder uitziet dan de Zwitserse Rayton Fissore-versies op basis van de Coupé en HPE 2.0 I.E.

In de late namiddag zette ik opnieuw koers richting ferry en rond 2 uur 's nachts stond ik 36 uur na vertrek en na opnieuw iets meer dan duizend kilometers weer thuis. Best pittig, maar ik heb genoten van elke kilometer. De bijzonder geslaagde festiviteiten rond de vijftigste verjaardag van de Beta tonen aan dat de verschillende modellen de jongste tijd toch wat gegeerder zijn geworden. Het was dan ook bijzonder fijn om zoveel zielsverwanten te treffen en zowel in Frankrijk als in het land van de Queen - oei sorry, de King - zo hartelijk te worden ontvangen. Volgens jaar nog eens, voor de vijftigste verjaardag van de Beta Coupé...?

Tekst: Kevin Kersemans

Foto's: Kevin Kersemans & Tony Harrison

50 ANS BETA

Suite de la page 41

HPE nouvellement acquise et un couple de Liège que je connaissais depuis plusieurs années parce que nos Spiders rouges avaient été garés l'un à côté de l'autre pendant une des éditions de Spaltalia.

Après le pique-nique dans le parc, il était temps de repartir. Comme j'étais seul dans la voiture et que mes amis wallons allaient rentrer chez eux dans leur Spider, j'avais demandé à l'équipe néerlandaise de HPE si je pouvais les suivre. On m'a permis de le faire... mais en m'annonçant qu'ils n'avaient pas d'expérience avec un road-book 'boule-flèche'. Par conséquent, nous avons rapidement perdu le nord. Nous nous sommes retrouvés par hasard près du Château de Versailles, tout comme la Fulvia Montecarlo de l'organisation, qui faisait office de voiture-balai, et nous avons accéléré le rythme pour le reste du parcours dans la vallée de Chevreuse, notre destination finale étant l'un des nombreux châteaux de France. Après avoir dit au revoir là-bas, je suis reparti pour la Belgique... mais avant cela, je devais braver le périphérique de Paris, qui faisait encore honneur à sa réputation, mais mon HPE a bien résisté à l'épreuve. Finalement, j'étais de retour à la maison à 23h20 le dimanche soir, avec 1030 kilomètres supplémentaires au compteur depuis samedi matin.

RESTEZ A GAUCHE

Mais il y avait autre chose à attendre: nos amis anglais du Lancia Beta Forum (www.lanciabeta.co.uk) avaient également

prévu un week-end pour le 50^e anniversaire de la série Beta. Malheureusement, d'autres engagements m'ont empêché d'y participer pleinement, mais le 11 septembre (c'est-à-dire le dimanche suivant le décès de sa majesté la Reine), toute personne possédant un Beta pouvait librement venir et le but était de réunir au moins 50 voitures. Naturellement, j'ai voulu en faire l'expérience aussi, alors le samedi après-midi, je suis reparti pour la France avec mon HPE, mais cette fois pour prendre le ferry de Douvres à Calais. Le soir, j'ai pris une chambre d'hôtes près de la destination finale et le dimanche matin, j'ai conduit la dernière partie du trajet jusqu'à Abingdon (Oxfordshire), où il est rapidement devenu évident que l'objectif de 50 bêtas allait être atteint sans difficulté. Et là aussi, c'était une affaire internationale, avec non seulement la participation belge de votre serviteur, mais aussi le Spider néerlandais de Sebastian et Christa, membres du conseil d'administration du Lancia Club Nederland, qui étaient encore accompagnés d'une HPE et d'une Montecarlo, ainsi que notre ami français Claude qui avait organisé le week-end en Baie de Somme.

Mais d'abord, le spécialiste Andy a fait une présentation Powerpoint sur les différences entre les séries Beta, ce qui, dans la



bonne tradition italienne, est un sujet légèrement complexe pour les non-initiés. Sur la base des numéros de châssis, les Anglais parlent de série 1, série 2, série 2 FL1 et série 2 FL2, mais les Italiens s'en tiennent généralement aux prima, seconda, terza et quarta serie, ce qui est finalement un peu plus facile. Quoi qu'il en soit, sur la pelouse de Milton Hill House, 64 Beta ont finalement été dénombrées et, à quelques exceptions près, la qualité des voitures présentes était carrément impressionnante. Toutes les variantes de carrosserie étaient présentes cette fois-ci, y compris les Berlina et les Trevi, et même une 037 Stradale. Rien d'étonnant à cela, puisque la Grande-Bretagne, férue de voitures, était apparemment le plus grand marché d'exportation de l'Italie à l'époque de la Beta. Également exceptionnel: le plateau de pas moins de sept Coupés VX, dont deux sont équipés du kit Stratton exclusif au Royaume-Uni, un kit de carrosserie qui, à mon avis, est bien plus réussi que les versions suisses Rayton Fissore basées sur le Coupé et la HPE 2.0 I.E.

En fin d'après-midi, j'ai remis le cap sur le ferry et à 2 heures du matin, j'étais de retour à la maison 36 heures après le départ et après avoir parcouru à nouveau un peu plus de mille kilomètres. Pas mal, mais j'ai apprécié chaque kilomètre. Les festivités particulièrement réussies autour du 50^e anniversaire de la Beta montrent que les différents modèles sont finalement devenus un peu plus recherchés ces derniers temps. Il a donc été particulièrement agréable de rencontrer tant d'âmes sœurs et d'être reçu si chaleureusement, tant en France qu'au pays de la Queen – pardon, du King. De nouveau l'année prochaine, pour le 50^e anniversaire du Coupé Beta... ?

Texte: Kevin Kersemans

Photos: Kevin Kersemans & Tony Harrison



Mini Sliding Pillar Rally

BERTOONE 22-23 | 05 | 2022

Aangezien de 'echte' Sliding Pillar in Schotland uitgesteld werd omwille van de Corona-pandemie, en daardoor ook de volgende 'Belgische' Sliding Pillar alweer minimaal een jaar langer op zich zou laten wachten, had Koen Keutgens samen met vriend Jan Arts het idee opgevat om, voor diegenen die niet naar de Schotland zouden gaan, een 'weekendje onder vrienden' te organiseren.

Een geschikte locatie met een 30-tal slaapplaatsen werd gezocht en gevonden nabij Bastogne in: "La Ferme du Chateau de Rolley". Het adres waar we moesten zijn was: Rolley 589 in 6688 Rolley (Longchamps). Missen was moeilijk omdat in deze straat maar 1 woning en 1 Chateau staan. Op de binnenkoer mochten enkel de auto's van de deelnemers worden geparkeerd. Vermits ik zowat de eerste was die binnenreed op het binnenplein, twee uur vroeger dan voorzien, had ik plaatskeuze te over om mijn vriendin Appia S1 te parkeren.



Van Koen was er geen spoor te vinden, blijkbaar was hij nog op stap om inkopen te doen. De organisatie was zo opgezet dat alle deelnemers ter plaatse bleven overnachten. Zowel het ontbijt als de diners werden ter plaatse genuttigd en hiervoor hadden Koen en Jan dan ook het lumineuze idee en enkele van hun goeie vrienden uit de Antwerpse Kempen (Arne en Bart) opgetrommeld om het Lancia gezelschap van de nodige natjes en hapjes te voorzien. Bakken frisdrank, kartons wijn, vaatjes bier, allerlei groenten, fruit, vlees en andere spijzen werden aangevoerd. Het feest kon beginnen...

In totaal kwamen er 13 equipes opdagen, 4 uit Zwitserland, 4 uit Nederland, 1 uit Duitsland en 4 van eigen bodem. Het streefdoel van de bijeenkomst was om eigenlijk zoveel mogelijk oudere Sliding Pillar Lancia's samen te brengen, en ook om de vers geres-taureerde Lambda van Koen eens goed het vuur aan de schenen te leggen voor de geplande rit naar Fobello. Dat is helaas niet gelukt, wegens wat vertraging bij de bekleder. Ook andere aanwezige Lambda eigenaars hadden er uiteindelijk ook voor gekozen om met een verschillende "Sliding Pillar Lancia" deel te nemen. Een puike Astura werd door Martin Willems voorgereiden, Leo

Vervolg op pagina 46





Étant donné que le “vrai” Sliding Pillar en Écosse a été reporté en raison du Corona, et que le prochain Sliding Pillar “Belge” prendrait au moins un an de plus, Koen Keutgens et son ami Jan Arts ont eu l'idée d'organiser un “week-end entre amis” pour ceux qui n'allaient pas participer au Sliding Pillar Écossais.



Un emplacement convenable avec environ 30 couchages a été recherché et trouvé près de Bastogne dans: “La Ferme du Chateau de Rolley”, l'adresse où nous devons être était: Rolley 589 en 6688 Rolley (Longchamps). Pas trop difficile à trouver car dans cette rue il n'y a qu'une maison et un château. Seules les voitures des participants étaient autorisées à être garées dans la cour. Comme j'étais à peu près le premier dans la cour, puisque j'étais là deux heures plus tôt, j'avais l'embarras du choix pour garer ma petite amie, Appia S1.

Il n'y avait aucune trace de Koen, apparemment il était toujours occupé à faire du shopping. L'organisation mise en place a permis que tous les participants passent la nuit sur place. Les petit-déjeuners et les dîners pris sur place ont été appréciés. Pour cela Koen et Jan ont eu la brillante idée avec quelques de leurs bons amis (Arne et Bart) de fournir les collations et boissons pour toute la bande. Des boissons gazeuses, des cartons de vin, des fûts de bière et toutes sortes de légumes, fruits, viandes et autres aliments ont été apportés. La fête pouvait commencer...

Au total, nous étions 13 équipes, dont 4 de la Suisse, 4 des Pays-Bas, 1 d'Allemagne et 4 de notre propre pays. Le but de la réunion était de rassembler autant de Lancias Sliding Pillar que possible, et aussi de mettre la Lambda de Koen, fraîchement restaurée, sur la sellette pour le trajet prévu jusqu'à Fobello. Ceci n'a malheureusement

Suite à la page 47

MINI SLIDING PILLAR

Vervolg van pagina 44

Schildkamp kwam met zijn Aprilia en Joost Koning was er met de B24 convertibile. Uit Zwitserland bracht Kaspar Burger zijn B12 mee, Olivier en Phillip waren er beiden met een Appia S3, en Hugo Gordon tenslotte, daagde met 'n Fulvia Sport op. Gregor Stampa uit Hamburg was er eveneens met een B12. Van eigen bodem was er de B21 van Koen, de Belna's van Jef en van Peter en Tania, en mijn Appia S1.

Op zaterdagochtend was er een rit uitgestippeld van Rolley naar Stavelot en onderweg, tussen de velden, stond er plotseling een groepje Zwitserse Lancisten hun aperitief te nuttigen. Even stoppen uit solidariteit was dan ook niet meer dan normaal. In de Abdij van Stavelot nuttigden we eerst onze lunch om daarna een bezoek te brengen aan het Museum van het Circuit van Spa-Francorchamps. Tijdens het bezoek werd Kaspar even overvallen door een spandoeke dat aan hem was opgedragen, de grap kwam goed tot zijn recht.



Kaspar, The Francorchamps
Porsche Killer

De namiddagrit werd aangevat en plotseling was ik met Jef het spoor even kwijt... dan maar onze neus gevolgd en de weg gezocht. Tot ik opeens aan 'n kruising, rechts van de weg, het Zwitserse konvooi geparkeerd zag staan. Ernaast, op het terras van een plaatselijke café zaten de Zwitserse Lancisten te genieten van een drankje, wat 'n leven!

Samen met het Zwitserse gezelschap reden we terug naar Rolley, op de autoweg richting Bastogne ging het bergaf, voor mij reden de B12, 2 Appia's S3 en de Fulvia. Achter mij volgde nog een Appia S3. Mijn Appiaatje was voor dit snelle werk niet echt geschikt en begon dan ook plotseling een heel speciaal geluid te produceren. De motor viel uit.

Ik gooide de versnellingsbak onmiddellijk in de nulstand en ging op de pechstrook zoeken naar een geschikt plekje om te parkeren. Achter mij was het gerammel van mijn motor tot in de Appia S3 te horen, zij volgden mij dan ook op de pechstrook. Aan de eerstvolgende afrit stonden wij stil, wat zou de schade zijn? De motorkap werd even opengemaakt, maar er was niets te bespeuren. Oliepijl gecontroleerd, ook geen spoor te vinden... wat nu?

Onze Zwitserse vriend vroeg mij of hij even mocht proberen om de Appia terug te starten, en na enige aarzeling zei ik ja en... hij zette het contact aan, trok de starthendel aan, en de motor sloeg direct aan zonder problemen, geen enkel gekletter of speciaal geluid hoorbaar, niets was er te bemerken. Wij konden verder rijden. Tenslotte goed aangekomen in Rolley, de barbecue werd warm gestookt, eten was er genoeg, drank ook... tot morgenochtend!

Zondagmorgen, nog voor het ontbijt, eerst en vooral even 'n check-up doen van de Appia. Alles was OK. Oef ikke content!



Het roadbook wees de weg naar Esch sur Sûre (GH Luxemburg) voor de lunch in Hotel de la Sûre waar Koen ons nog eens goed wilde verrassen. Dit viel echter grotendeels in het water, de gemaakte afspraken en de beloftes van de (Hollandse) chef werden niet nagekomen, wat wel ietwat een domper op de feestvreugde plaatste. Dit was dan toch niet "the place to be"... Tot nooit meer...

Gelukkig was de rit terug naar Rolley weer een meevaller, te meer daar er die avond nog 'n lekker diner werd geserveerd met als kers op de taart een prachtig op maat gemaakt dessert voor deze gelegenheid. Het feestje kon daarna weer beginnen, tot in de late uurtjes.

Maandagmorgen aan het ontbijt zaten er enkelen met "kleine oogjes", maar ja aan elk feestje komt een eind en om 10 uur komt de kuisploeg, dus: vaarwel en waarschijnlijk zelfs tot weerziens, maar de vraag blijft: wanneer, waar en door wie?

In elk geval, dankjewel Koen en Jan, dit was 'n prachtig weekend, gezelligheid was troef, dankjewel Arne en Bart voor jullie overheerlijke gerechten!

Jean Helsen



la B12. Les 2 Appia's S3 et la Fulvia me suivaient, et derrière moi encore une autre Appia série 3. Ma petite Appia n'est pas vraiment adaptée à ce genre de trajet rapide et a soudainement commencé à produire un son très spécial, et le moteur s'est arrêté.

J'ai immédiatement mis la boîte de vitesses au point mort et j'ai cherché un endroit approprié pour me garer. Derrière moi, le bruit de mon moteur avait été entendu dans l'Appia qui me suivait et à la sortie suivante, nous nous sommes arrêtés pour constater les dégâts. On a ouvert le capot, mais il n'y avait rien à détecter. On a vérifié le niveau d'huile, mais rien à trouver... Et maintenant?

Notre ami suisse m'a demandé s'il pouvait essayer de redémarrer l'Appia. Avec une certaine hésitation j'ai dit oui et... Il a mis le contact et tiré le levier de démarrage, le moteur a démarré immédiatement sans problème, pas de cliquetis ou de bruit spécial, rien n'était audible, donc nous pouvions continuer. Finalement, bien arrivé à Rolley, le barbecue était chaud, la nourriture abondante, les boissons aussi... A demain matin!

Dimanche matin, avant le petit déjeuner, tout d'abord en faisant un check-up de l'Appia, tout allait bien. Phew moi content.

Le roadbook indiquait le chemin d'Esch sur Sûre (GD Luxembourg) pour déjeuner à l'Hôtel de la Sûre où Koen voulait nous surprendre à nouveau, mais c'est tombé à l'eau car les accords conclus et les promesses du chef (Néerlandais) n'ont pas été tenus, ce qui a mis un frein aux réjouissances. Ce n'était pas "l'endroit où il fallait être" après tout! Pas une adresse à conseiller...

MINI SLIDING PILLAR

Suite de la page 45

ment pas fonctionné, en raison d'un retard chez le garnisseur. D'autres propriétaires de Lambda avaient également choisi de participer avec une autre Lancia "Sliding Pillar". Une Astura 7 places était pilotée par Martin Willems, Leo Schildkamp est venu avec son Aprilia et Joost Koning était là avec la convertible B24. Kaspar Burger a apporté sa B12 de Suisse, Olivier et Phillip, tous deux avec une Appia S3, Hugo Gordon est venu avec une Fulvia Sport. Gregor Stampa de Hambourg était également présent avec une B12. De chez nous, il y avait la B21 de Koen, les Belnas de Jef et de Peter et Tania et mon Appia première série.

Le samedi matin, il y avait un trajet de Rolley à Stavelot à parcourir. Soudain sur le chemin entre les champs, il y avait un groupe de Lancistes Suisses prenant leur apéritif, donc s'arrêter pour leur montrer notre solidarité n'était pas plus que normal. Dans l'abbaye de Stavelot nous avons d'abord déjeuné puis visité le Musée du Circuit de Spa-Francorchamps. Au cours de la visite, Kaspar a été brièvement pris en embuscade par une bannière qui lui est dédiée ("The Francorchamps Porsche Killer"), la blague a pris tout son sens.

Le trajet de l'après-midi a commencé et pendant un moment, avec Jef j'ai perdu le chemin, puis j'ai suivi mon instinct et cherché le chemin. Soudain, à une intersection, j'ai vu le convoi suisse garé sur la droite de la route, installés sur la terrasse d'un café local, les Lancistes suisses prenaient un verre, quelle belle vie!

En compagnie des Suisses, nous sommes retournés à Rolley. Sur l'autoroute en direction de Bastogne, en descente, moi je suivais



Heureusement, la route de retour à Rolley a été une aubaine, avec un bon dîner ce soir-là, y compris un beau dessert fait sur mesure pour cette occasion. La fête pouvait alors recommencer, jusqu'aux petites heures du matin.

Lundi matin au petit déjeuner certains avaient des "petits yeux", mais chaque fête a une fin et à 10 heures l'équipe de nettoyage est arrivée. Alors au revoir et à la prochaine fois, mais la question demeure: quand, où et par qui?

En tout cas, merci Koen et Jan, ce fut un week-end merveilleux, la convivialité était partout, merci Arne et Bart pour vos délicieux plats!

Jean Helsen

30TH Sliding Pillar Rally

SCOTLAND • 28 | 05 – 03 | 06 | 2022

De Lancia Sliding Pillar Rally voorstellen is niet echt meer nodig voor de leden van onze club. In 2001 werd in België ook een eerste editie, in Houffalize, georganiseerd en sedertdien brengt de rally jaarlijks liefhebbers en eigenaars van de oudere Lancia's met onafhankelijke "Sliding Pillar" voorvering (van Lambda tot Appia), later aangevuld met FFF-Lancia's (Flaminia, Flavia en Fulvia) bij elkaar voor een lang weekend. De onpare jaren zorgt een Belgisch team – waaronder ondergetekende – voor de organisatie op het Europese vasteland, de pare jaren vindt de rally plaats in het Verenigd Koninkrijk.

Het was ook daar dat de rally oorspronkelijk in 1991 voor de eerste maal georganiseerd werd door Ade Rudler en in het jaar 2020 zou dit gevierd worden met een uitgebreide versie ter gelegenheid van de 30^e verjaardag van dit evenement. Er hoeft niet veel uitgelegd te worden om te begrijpen waarom we uiteindelijk tot 2022 moesten wachten om deze jubileumeditie te kunnen beleven.

Ade had zijn zinnen gezet op Schotland als bestemming, niet bepaald dicht bij huis, zowel voor deelnemers van het vasteland als voor de Engelsen zelf. Terwijl de rally sinds de eerste editie op Belgische bodem een driedaags evenement werd (van vrijdagavond tem. maandagmorgen), zou de basisrally nu minstens 4 dagen duren, met als optie een verlenging met 3 extra dagen voor wie er zin in had. De meeste deelnemers die van overzee reisden opteerden natuurlijk voor die optie zodat deze uitstap al snel uitgroeide naar een 10-daagse vakantie, met overnachting aan boord voor zowel heen- als terugreis.

Met een Belgische delegatie van 3 teams – Leo & Roos en André & Christiane, beiden in een Aurelia B20 en Anne en mezelf in de Flavia Vignale – vertrokken we een tiental dagen eerder, op

vrijdag 27 mei, in Rotterdam. Onze oorspronkelijke reservatie van twee jaar ervoor vanuit Zeebrugge, hadden we moeten omboeken omdat deze lijn de doodsteek had gekregen door de Coronacrisis en intussen opgedoekt is. Dit ongemak werd gecompenseerd door het feit dat de Rotterdam-Hull verbinding korter en goedkoper is. Het verschil in geld kregen we niet terug, maar een zeer ruime luxekajuit, met VIP-service zorgde ervoor dat we al zeer goed geluimd van onze overtocht konden genieten.

Een goede rit van bijna 500 kilometer van Hull naar het vertrekpunt van de rally in Troon, aan de Schotse westkust, verliep zeer gemoedelijk en die zaterdagavond konden we inchecken in ons hotel en kennismaken met de andere deelnemers. De overgrote meerderheid waren oude bekenden die we al jaren kenden van hun deelnames aan eerdere rally's. Het werd dus een hartelijk weerzien tijdens het aperitief en diner.

's Anderendaags kon de rally echt van start gaan. We gingen al vroeg de baan op omdat we een uurtje later een ferry moesten halen die ons naar het eiland Arran zou overvaren. Wie de kaart van Schotland er even bij neemt, merkt al dadelijk dat de Schotse westkust gevormd wordt door tientallen – al dan niet bewoonde – eilanden. Soms zijn die onderling verbonden met een brug, in de meeste gevallen is er een ferry nodig om over te steken.



In de namiddag was zo'n andere overtocht gepland, maar vooraleer Arran te verlaten stond toch eerst een bezoek aan een Whisky distillery op het programma. Zoiets is natuurlijk verplichte kost wanneer je op reis bent in Schotland... Daarna konden we verder toeren en mogelijk enkele bezoeken aan kastelen tijdens onze

Vervolg op pagina 50



Présenter le Lancia Sliding Pillar Rally n'est plus vraiment nécessaire pour les membres de notre club. En 2001, une première édition a été organisée à Houffalize en Belgique et depuis lors, le rallye réunit chaque année les passionnés et les propriétaires des anciennes Lancia à suspension avant indépendante "Sliding Pillar" (de la Lambda à l'Appia), complétées plus tard par des Lancia FFF (Flaminia, Flavia et Fulvia) pour un long week-end. Les années impaires, une équipe belge – dont votre humble serviteur – s'occupe de l'organisation sur le continent européen, les années paires le rallye se déroule au Royaume-Uni.

C'est en effet là que le rallye a été organisé pour la première fois en 1991 par Ade Rudler et en 2020, il serait célébré avec une version élargie pour marquer le 30^e anniversaire de cet événement. Il n'y a pas grand-chose à expliquer pour comprendre pourquoi il a finalement fallu attendre 2022 pour vivre cette édition anniversaire.

Ade avait imaginé l'Écosse comme destination, pas exactement proche, à la fois pour les participants du continent et pour les Anglais eux-mêmes. Alors que le rallye est devenu un événement de trois jours depuis sa première édition sur le sol belge (du vendredi soir au lundi matin), le rallye de base durera maintenant au moins 4 jours, avec possibilité de prolongation de 3 jours supplémentaires pour ceux qui en auraient envie. La plupart des participants venus de l'étranger ont naturellement opté pour cette option, ce voyage s'est donc rapidement transformé en un séjour de vacances de 10 jours, avec une nuitée à bord pour les trajets aller et retour.

Avec une délégation belge de 3 équipes – Leo & Roos et André & Christiane, tous deux en Aurelia B20 et Anne et moi-même en Flavia Vignale – nous avons quitté Rotterdam dix jours plus tôt, le vendredi 27 mai. Nous avons dû modifier notre réservation initiale d'il y avait deux ans, puisque à cause de la crise du Covid la traversée Zeebrugge-Hull avait été fermée. Cet inconvénient a été compensé par le fait que la liaison Rotterdam-Hull est plus

courte et moins chère. Nous n'avons pas récupéré la différence en argent, mais une cabine de luxe très spacieuse avec service VIP nous a permis de profiter de notre traversée dans la très bonne humeur.

Un bon trajet de près de 500 kilomètres depuis Hull jusqu'au point de départ du rallye à Troon, sur la côte ouest écossaise, s'est très bien passé et ce samedi soir, nous avons pu nous enregistrer à notre hôtel et rencontrer les autres participants. La grande majorité étaient de vieux amis que nous connaissions depuis des années pour leur participation à des rassemblements précédents. Ce furent donc des retrouvailles chaleureuses lors de l'apéritif et du dîner.

Et le lendemain, le rallye pouvait vraiment commencer. Nous sommes partis tôt car nous devons prendre un ferry une heure plus tard qui nous emmènerait sur l'île d'Arran. Si vous jetez un coup d'œil à la carte de l'Écosse, vous remarquerez immédiatement que la côte ouest écossaise est formée de dizaines d'îles, habitées ou non. Parfois, ils sont interconnectés avec un pont, dans la plupart des cas, un ferry est nécessaire pour traverser.

Une autre traversée était prévue dans l'après-midi, mais avant de quitter Arran une visite d'une distillerie de Whisky était au programme. Une chose obligatoire bien sûr lors d'un voyage en Écosse... Après cela, nous pouvions continuer notre randonnée

Suite à la page 51

30TH SLIDING PILLAR RALLY

Vervolg van pagina 48

rit naar het Loch Melfort hotel, een stuk meer noordwestelijker gelegen, in Arduaine. Dit hotel zou onze vaste stek worden voor de volgende 3 nachten en hier konden we zondagavond alvast aanschuiven voor het galadiner ter gelegenheid van de 30^e verjaardag van de rally.

Na de lange rit van zondag konden we het maandag iets rustiger aan doen. Opnieuw stond een ferrytrip op het programma, met bezoek aan het Isle of Mull, maar moesten we zelf niet rijden. Ade had een bus gereserveerd voor alle deelnemers, wat iedereen de kans gaf om echt te genieten van het landschap tijdens het doorkruisen van het eiland Mull van oost naar west, zonder te veel aandacht te moeten besteden aan de weg. Want een andere bijzonderheid van Schotland, en vooral in de noordelijke Highlands, zijn de 'single track roads'. Door de lage verkeersdruk zijn de wegen in de breedte aangelegd voor slechts één voertuig. Gelukkig zijn er natuurlijk ook geregeld 'passing places', met een paar honderden meter tussenafstand, waar twee wagens elkaar kunnen kruisen. Het komt er dus op aan om op zo'n plek te wachten als je een tegenligger in de verte ziet afkomen... of die tegenligger staat jou op te wachten tot je hem kruist. Allemaal even wennen, maar geen probleem natuurlijk. Het enige nadeel is dat je gemiddelde snelheid niet al te hoog ligt op de Schotse wegen.

Aangekomen in Fionnphort aan de meest westelijke rand van Mull, wachtte ons opnieuw een... ferry, met bestemming het eiland Iona, een kwartiertje varen verwijderd. Geen auto of bus op die ferry, enkel te voet of met de fiets, de enige toegelaten wagens op Iona zijn die van de inwoners. Een mooie gelegenheid om het eiland en diens prachtige natuur en de ruïnes van een oude abdij te voet te verkennen.

Dinsdag werd de laatste dag van het basisprogramma en konden we weer rondtoeren met de eigen wagen. Geen ferry's vandaag,

wel een grote rondrit langs verschillende lochs (meren) op het Schotse mainland, inclusief een paar optionele tussenstops. En zoals de voorgaande dagen, steeds word je geraakt door de mooie zichten in de soms ruige, laagbevolkte, natuur.

Na het ontbijt van woensdagmorgen namen we afscheid van de paar teams die slechts voor de korte versie van deze jubileumeditie hadden gekozen. De anderen trokken vandaag op reis naar het derde hotel in de reeks, het Inch Hotel in Fort Augustus, gelegen aan het beroemdste meer van Schotland: Loch Ness. Maar alvorens hier in te checken stond er nog een tocht met de kabelbaan naar Schotland's hoogste berg, Ben Nevis, op het programma. Mooi weids uitzicht uiteraard en een geschikte plaats voor de middaglunch.

In Fort Augustus zit je ook echt midden in de Schotse Highlands en donderdagvoormiddag werden we er ontvangen in het 'Clansman Centre'. Een pittige en authentieke Schot leidde ons op een zeer gedreven manier in alle geheimen en gebruiken in van de Schotse cultuur, zoals de geschiedenis en gebruik van de kilt, de clans, de tartan en nog meer. Geweldig prettig en onderhoudend.

Die dag geen rondrit meer, wel een rondvaart... op Loch Ness uiteraard! Op zich geen spectaculair zicht, eerder gelijk aan de tientallen andere Lochs die we al de hele reis voorbijreden. Maar Loch Ness is wel het diepste meer van Schotland en één van de diepste meren ter wereld... en de schuilplaats van het wereldberoemde monster. Toeval of niet, maar we hadden wel het ongelooflijke en uitzonderlijke geluk om het monster te kunnen spotten die dag, ja zelfs om er foto te kunnen van nemen!



Een mooi einde aan een mooie rally en na een laatste diner met de deelnemers samen die dag, namen we 's anderendaags na het ontbijt afscheid van (bijna) iedereen. Gezien de rit vanaf Fort William, tot de ferry in Hull, nog meer dan 700 km bedroeg, beslisten we met de Belgische deelnemers om nog een extra tussenstop met overnachting in te lassen. Ter hoogte van Newcastle, op de grens tussen Schotland en Engeland, bekend om "Adrian's Wall" hielden we onze laatste stop met overnachting. Het was intussen weer zaterdag toen we opnieuw in Hull inscheepten, en onze 'personal purser' stond ons al op te wachten voor ons 'VIP-arrangement'. Nog nagenietend van dit alles keerden we zondag rustig terug van Rotterdam naar huis.

Een hele belevenis en zeker de moeite waard. Zelf buiten een organisatie als de Sliding Pillar Rally een aanrader om het eigen houtje te ondernemen, al dan niet in een oude Lancia! En voor diegenen die twijfels hebben over het Schotse weer: we hebben bijna de hele trip met het cabriodak open gereden!

Eduard De Landtsheer



30TH SLIDING PILLAR RALLY

Suite de la page 49

et éventuellement visiter quelques châteaux pendant notre trajet jusqu'à l'hôtel Loch Melfort, situé beaucoup plus au nord-ouest, à Arduaine. Cet hôtel allait devenir notre résidence permanente pour les 3 prochaines nuits et ici nous avons pu rejoindre le dîner de gala du dimanche soir à l'occasion du 30^e anniversaire du rallye.

Après le long trajet du dimanche, nous avons pu nous détendre un peu le lundi. Encore une fois un voyage en ferry était au programme, avec une visite à l'île de Mull, mais nous n'avons pas eu à conduire nous-mêmes. Ade avait réservé un car pour tous les participants, permettant à chacun de profiter pleinement du paysage tout en traversant l'île de Mull d'est en ouest, sans avoir à faire trop attention à la route. Parce qu'une autre particularité de l'Écosse, et en particulier dans les Highlands du nord, ce sont les "routes à voie unique". En raison de la faible densité du trafic, les routes ont été construites en largeur pour un seul véhicule. Heureusement, il existe bien sûr aussi des "lieux de passage" réguliers, distants de quelques centaines de mètres, où deux voitures peuvent se croiser. Il s'agit donc d'attendre dans un tel endroit si vous voyez un véhicule venant en sens inverse venir au loin... ou que ce véhicule venant en sens inverse vous attend jusqu'à ce que vous le traversiez. Il faut un certain temps pour s'y habituer, mais pas de problème bien sûr. Le seul inconvénient est que votre vitesse moyenne n'est pas trop élevée sur les routes écossaises.

Arrivés à Fionnphort, à l'extrémité ouest de Mull, un autre ferry nous attendait, avec pour destination l'île d'Iona, à 15 minutes en bateau. Pas de voiture ni de bus sur ce ferry, uniquement à pied ou à vélo, les seules voitures autorisées sur Iona sont celles des résidents. Une bonne occasion d'explorer l'île et sa belle nature, et les ruines d'une ancienne abbaye, à pied.

Mardi était le dernier jour du programme de base et nous pouvions à nouveau faire le tour avec notre propre voiture. Pas de ferry aujourd'hui, mais un grand tour le long de divers lacs (lacs) sur le continent écossais, y compris quelques arrêts facultatifs. Et comme les jours précédents, nous étions toujours touchés par les belles vues et la nature parfois rude et peu peuplée.

Après le petit déjeuner du mercredi matin, nous avons dit au revoir aux quelques équipes qui avaient opté pour la version courte de cette édition jubilaire. Les autres sont partis ce jour-là en route pour le troisième hôtel de la série, l'Inch Hotel à Fort Augustus, situé sur le loch le plus célèbre d'Écosse, le Loch Ness. Mais avant de s'enregistrer ici, un trajet en téléphérique jusqu'à la plus haute montagne d'Écosse, le Ben Nevis, était au programme. Belle vue panoramique bien sûr et un endroit propice pour déjeuner.

A Fort Augustus, vous êtes vraiment au milieu des Highlands écossais et le jeudi matin, nous avons été accueillis au 'Clansman



Centre'. Un Écossais fougueux et authentique nous a dévoilé de manière très passionnée tous les secrets et coutumes de la culture écossaise, tels que l'histoire et l'utilisation du kilt, les clans, le tartan et plus encore. Très agréable et divertissant.

Pas de randonnée en voiture ce jour-là, mais un tour... sur le Loch Ness bien sûr! Ce n'est pas un événement spectaculaire en soi, la vue est plutôt similaire aux dizaines d'autres lacs que nous avons traversés pendant tout le voyage. Mais le Loch Ness est le loch le plus profond d'Écosse et l'un des lacs les plus profonds du monde... et la cachette du monstre mondialement connu. Coïncidence ou pas, mais nous avons eu une chance incroyable et exceptionnelle de repérer le monstre ce jour-là, oui même de le prendre en photo!

Une belle fin de rallye sympa et après un dernier dîner avec les participants ce jour-là, nous avons dit au revoir à (presque) tout le monde le lendemain après le petit déjeuner. Etant donné que le trajet de Fort William au ferry à Hull était encore de plus de 700 km, nous avons décidé avec les participants belges d'ajouter une escale supplémentaire avec nuitée. Près de Newcastle, à la frontière entre l'Écosse et l'Angleterre, connue pour "Adrian's Wall", nous avons fait notre dernier arrêt. C'était de nouveau samedi quand nous nous sommes embarqués à Hull. Notre «commissaire de bord personnel» nous attendait déjà pour notre «arrangement VIP». Profitant toujours de tout cela, nous sommes rentrés de Rotterdam dimanche.

Toute une expérience et ça vaut vraiment le coup. Même en dehors d'une organisation comme le Sliding Pillar Rally, il est fortement recommandé de le faire soi-même, que ce soit dans une Lancia ancienne ou non! Et pour ceux qui ont des doutes sur la météo écossaise: nous avons roulé avec la capote ouverte pendant presque tout le trajet!

Eduard De Landtsheer



The 100 Miles of Ypres

IEPER 17 | 12 | 2022

Een 3 tal jaar geleden kreeg ik de kans om een van de droomauto's uit mijn jeugd te kopen. De Lancia Augusta March van Jan Van Hoorick, waar ik als kind prachtige herinneringen aan had. En alsof het niet beter kon, kwam dat jaar ook de 100 miles, een winternachtrit voor vooroorlogse auto's naar Ieper! De broers Bossaert (gekend van prewar days en het museum in Reninge) hadden de organisatie van de rally immers overgenomen.

Met veel goesting schreef ik me in voor dit evenement. Helaas, strooide COVID roet in het eten, en dat deed het ook voor de editie van 2021. Maar in 2022 was het dan eindelijk zover! Op 17 december zou de rit doorgaan. Ik vond 1 broer en 2 vrienden die zot genoeg waren om samen het avontuur aan te gaan.

Nadat ik in september olie in het koelwater aangetroffen had, besloot ik om geen risico's te nemen en met een kameeraad de koppakking te vervangen, en meteen de culasse ook te laten vlakken. Toen bleek dat de kleppen en kleppeleiders ook aan vervanging toe waren. Hierdoor werd de klus van een week al snel een werk van 2 maanden...

De deadline van de 100 Miles kwam akelig dichtbij, maar gelukkig was alles op tijd binnen zodat de motor de week voordien terug in elkaar zat. Na het regelen van de kleppen en het plaatsen van nieuwe bougies, draaide hij weer als een naaimachine. Het weerbericht was ook veelbelovend, het zou de koudste nacht van het jaar worden (tot -7°), maar het zou wel droog blijven.

Aldus vertrokken we op 17 december naar Ieper. We parkeerden de trailer en na een ietwat moeizame start door de koude, reden we naar de startplaats op het college van Ieper, waar we een 20 tal andere vooroorlogse wagens aantroffen. We kregen een roadbook en de finale instructies voor het verloop van het evenement. Er zouden enkele doe opdrachten zijn, en bij elke stop zouden we ook een kaart krijgen met informatie over een race uit 1935, dit zou belangrijk zijn bij de laatste stop.

Om 18 uur trokken we naar de banketzaal Yperley voor het avondmaal. Na de innerlijke mens te sterken, trokken we nog snel naar ons hotel om ons iets warmer te kleden. Helaas misten we hierdoor de last post ceremonie vlak voor de start. We startten de Augusta en vertrokken onder de Menenpoort door om aan ons 160 km lange avontuur te beginnen.



Na een 40 tal frisse kilometers op ongestrooide landwegjes kwamen we aan bij de eerste doe opdracht. De copiloot moest zo snel mogelijk een metalen ring langs een ijzeren staaf bewegen terwijl de piloot vooruit reed. Telkens de staaf geraakt werd kreeg je strafpunten. We hadden het niet slecht gedaan, en na het ontvangen van ons 2^e kaartje zetten de rit verder.

Opnieuw een 40 tal kilometer verder kwamen we toe aan de Kemmelberg. Hier bleek dat het gewicht van 4 man stevig was voor de kleine Augusta. Met veel moeite en in eerste versnelling bereikten we dan toch de top.

Nog eens 20 kilometer verder, kwamen we aan de eerste echte stop, waar iedereen zich kon opwarmen in een gezellig café. Pas bij het binnenkomen ontdekten we hoe koud we het eigenlijk gehad hadden, het duurde even vooraleer het gevoel in de vingers terugkwam. Na deze noodzakelijke stop zetten we de route verder tot we bij de IJzertoren aankwamen voor de 2^e doe opdracht. Hier was het de bedoeling om vanaf een punt de auto te laten uitbollen om zonder remmen zo dicht mogelijk bij

een vastgelegde afstand te komen. Om de juiste afstand te weten kregen we eerst een quizvraag: "waarvoor staan de letters AVV/VVK op de IJzertoren?" Na het juiste antwoord hoorden we dat we 15 meter moesten bollen. Nu bleek dat de wielagers van de Augusta een stuk beter waren dan verwacht (of lag het aan het gewicht van de 4 inzittenden), waardoor we uiteindelijk 38 meter verder pas tot stilstand kwamen.

Ondanks de koude, en de tegenvallende prestatie, zat de moraal nog goed, en we vertrokken, met een waarschuwing van de organisatie voor gladde wegen naar de volgende stop. De waarschuwing bleek niet onterecht, ik slaagde er namelijk in om met de Augusta aan 20 km/u te "driften" op de landweggetjes. Op zich was dit best vermakelijk, ware het niet dat er langs beide kanten van de weg diepe grachten waren. Met de nodige stress kwamen we uiteindelijk toch aan op de laatste tussenstop: het oldtimer museum in Reninge.

Hier kregen we onze laatste kaart en de bijhorende quizvraag: hoeveel km heeft Caraciola afgelegd in 1935, het jaar van zijn eerste kampioenschapoverwinning. Ondanks het voordeel van dubbele rekenkracht in vergelijking met de meeste andere teams (wij waren immers met 4), bleek het toch een moeilijke rekenoefening te zijn en haalden we zelf de top 3 niet.

Na een nachtelijk bezoek aan het museum waren we klaar voor de laatste 17 km van de route. Bij buitenkomst bleek de voorruit volledig aangevoren, waardoor we de laatste etappe met platte voorruit moesten afleggen. Na een ijzige rit kwamen we rond 2u00 toe onder de Menenpoort, waar we nog een Poppy kregen van de organisatie. We parkeerden de Augusta opnieuw in het college, en trokken naar ons hotel voor een welverdiende nachtrust. Het was ijskoud, maar het was een geweldig avontuur met een toporganisatie en een topsfeer tussen de deelnemers. Volgend jaar zijn we zeker weer van de partij!

Jasper Van Hoorick



© Inge Hollevoet

Il y a environ 3 ans, j'ai eu la chance d'acheter l'une des voitures de rêve de mon enfance. La Lancia Augusta March de Jan Van Hoorick, dont j'ai gardé de merveilleux souvenirs d'enfance. Et comme si cela ne pouvait pas aller mieux, les 100 miles, une promenade nocturne hivernale pour les voitures d'avant-guerre, ce sont installés à Ypres cette année-là! Après tout, les frères Bossaert (connus des 'prewardays' et du musée de Reninge) avaient repris l'organisation du rallye.

Je me suis inscrit à cet événement avec beaucoup d'enthousiasme. Malheureusement, il a été annulé à cause du COVID, tout comme l'édition 2021. Mais en 2022, le moment était enfin venu! La balade se poursuivra le 17 décembre. J'ai trouvé 1 frère et 2 amis assez fous pour partir à l'aventure ensemble.

Après avoir trouvé de l'huile dans l'eau de refroidissement en septembre, j'ai décidé de ne prendre aucun risque et de remplacer le joint de culasse chez un ami, et de faire niveler la culasse immédiatement. Ensuite, il s'est avéré que les soupapes et les guides de soupape devaient également être remplacés. Du coup, le boulot d'une semaine s'est vite transformé en boulot de 2 mois...

La date limite des 100 Miles se rapprochait, mais heureusement, le moteur était de retour la semaine avant. Après avoir réglé les soupapes et installé de nouvelles bougies d'allumage, il fonctionnait comme une machine à coudre. La météo était également prometteuse, ce serait la nuit la plus froide de l'année (jusqu'à -7°), mais elle resterait sèche.

Ainsi nous sommes partis pour Ypres ce 17 décembre. Nous avons garé la remorque et après un démarrage un peu difficile à cause du froid, nous avons roulé jusqu'au point de départ au collège d'Ypres, où nous avons trouvé une vingtaine d'autres voitures d'avant-guerre. Nous avons reçu un roadbook et des consignes finales pour le déroulement de l'épreuve. Il y aurait des devoirs à faire, et à chaque arrêt nous recevions également une carte avec des informations sur une course de 1935, ce serait important au dernier arrêt.

À 18 heures, dîner à la salle de banquet

d'Yperley, et par après nous nous sommes vite rendus à notre hôtel pour nous habiller un peu plus chaudement. Malheureusement, nous avons raté la cérémonie du Last Post juste avant le départ. Nous avons démarré l'Augusta et sommes partis sous la porte de Menin pour commencer notre aventure de 100 milles.

Après 40 kilomètres sur des routes de campagne non étirées, nous sommes arrivés à la première mission. Le copilote devait déplacer un anneau métallique le long d'une barre de fer pendant que le pilote avançait. Chaque fois que la barre était touchée, il y avait des points de pénalité. Résultat pas trop mal pour nous, et après avoir reçu notre 2^{ème} ticket nous avons continué la balade.

Encore 40 kilomètres plus loin, nous arrivons au Kemmelberg. 4 hommes dans une petite Augusta, c'était bien lourd. Après beaucoup d'efforts et en première vitesse, nous avons atteint le sommet.

Environ 20 kilomètres plus loin, premier véritable arrêt, et l'occasion de se réchauffer dans un café cosy. Ce n'est que lorsque nous sommes entrés que nous avons découvert à quel point nous avions eu froid, il a fallu un certain temps avant que la sensation ne revienne dans nos doigts. Après cet arrêt, la route se poursuivait jusqu'à la Tour de l'Yser pour la 2^e mission. Ici, il fallait laisser la voiture rouler à partir d'un point pour se rapprocher le plus possible d'une distance définie, sans freiner. La distance correcte, était la réponse à une question: 15 mètres. Apparemment les roulements de l'Augusta étaient bien meilleurs que prévu (ou était-ce dû au poids des 4 occupants?), de sorte que nous nous som-

mes finalement arrêtés 38 mètres plus loin.

Malgré le froid, et les performances décevantes, le moral restait bon, et nous sommes repartis, avec un avertissement de l'organisation pour route glissante pendant la prochaine étape. L'avertissement s'est avéré non injustifié, car j'ai réussi à glisser avec l'Augusta à 20 km/h sur les routes de campagne. Cela en soi était assez amusant, si ce n'était du fait qu'il y avait des canaux profonds des deux côtés de la route. Avec le stress nécessaire nous arrivons enfin à la dernière escale: le musée des voitures anciennes à Reninge.

Ici, dernière carte et question: combien de km Caraciola a-t-il parcouru en 1935, l'année de sa première victoire en championnat? Malgré l'avantage d'une double puissance de calcul par rapport à la plupart des autres équipes (après tout, nous étions 4), cela s'est avéré être un exercice de calcul difficile et nous n'avons pas réussi à entrer dans le top 3.

Après une visite nocturne du musée, nous étions prêts pour les 17 derniers kilomètres du parcours. En sortant, le pare-brise était complètement gelé, nous avons donc dû couvrir la dernière étape avec un pare-brise à plat. Après une balade glaciale, nous sommes arrivés sous la Porte de Menin vers 2h00 du matin, où nous avons reçu un Poppy de l'organisation. Après avoir garé l'Augusta au collège, nous nous sommes dirigés vers notre hôtel pour une nuit de sommeil bien méritée. Il faisait un froid glacial, mais ce fut une belle aventure avec une organisation fantastique et une ambiance optimale entre les participants. Nous reviendrons l'année prochaine à coup sûr!

Jasper Van Hoorick

Aflevering 3:

Aanvullende waarborgen

In deze derde en laatste aflevering van onze reeks over verzekeringen zullen we, na de eerdere afleveringen over de verzekering van uw oldtimer in het algemeen en de waarborg Omnium, de **aanvullende waarborgen Bijstand** (Assistance) en **Rechtsbijstand** toelichten.

De waarborg Bijstand (Assistance) is:

- Inbegrepen in de premie BA
- Tussenkomsst bij pech of ongeval
- In België en tot 300 km buiten de landsgrenzen
- 7/7 en 24/24
- Service geleverd door Touring
- Uitbreiding voor gans Europa:
 - Uitbreiding zonder vervangwagen: 22 EUR per jaar*
 - Uitbreiding met vervangwagen: 39 EUR per jaar*
- Hulp voor voertuig en inzittenden

De waarborg Rechtsbijstand:

- Is ten zeerste aangeraden.
- Helpt om u te verdedigen of verhaal uit te oefenen op een aansprakelijke derde.
- Bijvoorbeeld:
 - U hebt een ongeval in recht met een tegenpartij uit het buitenland.
 - U dient voor de rechter te verschijnen wegens een strafrechtelijke inbreuk (bv. overdreven snelheid)

- Kost 15 EUR (taksen en bijdragen inbegrepen), te betalen voor alle voertuigen met volledige premie.
- Betaalt uw gerechtskosten, de lonen van de experts en het ereloon van de door u gekozen advocaat. Weet dat het wettelijk verboden is dat een verzekering een boete betaald. Een boete moet u altijd zelf betalen.

Extraatje: Youngtimerverzekering

Via de polis van de BEHVA kan je ook je youngtimer verzekeren.

Auto's tussen 15 en 24 jaar oud:

Premies taksen en bijdragen inbegrepen	
BA + ASSISTANCE	
Tot 140 kW	202 EUR *
Vanaf 141 kW	252 EUR *
* premie aan Bonus-Malus 00	
VOLLEDIGE OMNIUM	
Max. 10.000 km/jaar	1,60% van de expertisewaarde met een minimum van 150 EUR

* premie correct op het ogenblik van de redactie van dit artikel (zijnde augustus 2022).

Hans Daemen

Dit artikel is een artikel geschreven door het bestuur van de LCB. De LCB is geen verzekeringstussenpersoon en ook geen verzekeraar. Deze tekst is louter informatief en hoewel hij met de grootste zorg werd samengesteld, kan de LCB niet verantwoordelijk gehouden worden voor eventuele fouten of onvolledigheden.

LEZ (Lage Emissie Zone)

België telt momenteel 3 actieve lage-emissiezones (LEZ), namelijk in Brussel, Gent en Antwerpen. De LEZ in Wallonië is momenteel nog niet actief. Hoe zit het met de oldtimer in de 3 actieve LEZ's?

Antwerpen	geen uitzondering voor oldtimer dus niet toegelaten, tenzij men betaalt: ▪ In Antwerpen kan een oldtimerbezitter gebruik maken van een "verlaagd tarief" wanneer het voertuig ouder is dan 40 jaar. ▪ Dat verlaagde tarief bedraagt 20 euro per week, 30 euro per maand, 75 euro per vier maanden of 180 euro per jaar. ▪ Een standaard dagpas (voor bv. auto's tussen 30 en 40 jaar oud) kost 35 euro. Een dagpas is mogelijk tot 8 keer per jaar.
Brussel	Oldtimer met O-plaat is toegelaten zonder formaliteiten. U hoeft dus geen actie te ondernemen en u mag in de Brusselse lage-emissiezone (LEZ) rijden. De afwijking wordt toegekend voor onbepaalde duur.
Gent	Geen enkele oldtimer mag nog in de lage-emissiezone.

TECHNISCHE KEURING

Mag een oldtimer 2 maanden voor z'n 30^e of 50^e verjaardag voorgereden worden op de keuring?

Voor oldtimers (O-plaat) van 30 jaar oud of ouder is de keuring 2 jaar geldig. Bij 50 jaar of ouder wordt dit 5 jaar.

Bij een gewone personenwagen is er een regel dat men 2 maanden voor de vervaldatum van de keuring de wagen mag voorrijden.

Ik nam contact op met de overkoepelende instantie van de Vlaamse keuringscentra om te weten vanaf wanneer je een oldtimer mag voorrijden om van die langere geldigheid te kunnen genieten. Moet met andere woorden de auto eerst verjaard te zijn (dus 30 jaar ipv. 29 jaar en 10 maanden) of moet hij nog niet verjaard zijn?

Het antwoord is dat een voertuig van 29 jaar en 10 maanden of 49 jaar en 10 maanden mag voorgereden worden en indien het voertuig technisch in orde bevonden wordt, zal het voertuig respectievelijk een geldigheid krijgen van 2 jaar of 5 jaar.

Garanties supplémentaires

Dans ce troisième et dernier volet de notre série sur les assurances, après les précédents volets sur l'assurance de votre voiture de collection en général et la garantie Omnium, nous vous expliquons la **garantie complémentaire Assistance** et **Aide Juridique**.

La garantie Assistance est:

- Inclus dans la prime RC
- Intervention en cas de panne ou d'accident
- En Belgique et jusqu'à 300 km hors des frontières nationales
- 7j/7 et 24h/24
- Service assuré par Touring
- Extension pour toute l'Europe:
 - Extension sans voiture de remplacement: 22 EUR par an*
 - Extension avec voiture de remplacement: 39 EUR par an*
- Assistance au véhicule et aux occupants

La garantie d'aide juridictionnelle:

- Fortement recommandé.
- Vous aide à vous défendre ou à exercer un recours contre un tiers responsable.
- Par exemple:
 - Vous avez un accident juridique avec une contrepartie étrangère.
 - Vous devez comparaître devant un tribunal pour une infraction pénale (ex. vitesse excessive)

- La prime est de 15 EUR (taxes et contributions incluses), payables pour tous les véhicules avec prime complète.
- Paie vos frais de justice, les salaires des experts et les honoraires de l'avocat que vous avez choisi. Sachez qu'il est illégal pour une compagnie d'assurance de payer une amende. Vous devez toujours payer vous-même une amende.

Petit extra: assurance Youngtimer

Grâce à la police BEHVA, vous pouvez également assurer votre youngtimer.

Voitures entre 15 et 24 ans:

Primes taxes et cotisations incluses	
RC + ASSISTANCE	
Jusqu'à 140kW	202 EUR *
Jusqu'à 141 kW	252 EUR *
* prime au Bonus-Malus 00	
OMNIUM COMPLET	
Max. 10 000 km/an	1,60% de la valeur d'expertise avec un minimum de 150 EUR

* prime correcte au moment de la rédaction de cet article (étant août 2022).

Hans Daemen

Cet article a été rédigé par le comité du LCB. Le LCB n'est ni un intermédiaire d'assurance, ni un assureur. Ce texte est purement informatif et bien qu'il ait été rédigé avec le plus grand soin, le LCB ne saurait être tenu responsable d'éventuelles erreurs ou omissions.

CONTRÔLE TECHNIQUE

Peut-on conduire une ancêtre 2 mois avant ses 30 ou 50 ans au contrôle technique?

Pour les ancêtres (plaque O) de 30 ans ou plus, le contrôle technique est valable pendant 2 ans. Pour les ancêtres (plaque O) de 50 ans ou plus, la validité est portée à 5 ans.

Pour une voiture de tourisme normale, la règle veut que l'on puisse conduire la voiture deux mois avant la date d'expiration de du contrôle technique.

J'ai contacté l'organisme de coordination des centres de contrôle flamands pour savoir quand on peut conduire un véhicule ancêtre afin de bénéficier de la validité prolongée. En d'autres termes, l'anniversaire doit-elle d'abord être passé (donc 30 ans au lieu de 29 ans et 10 mois)?

La réponse est qu'un véhicule de 29 ans et 10 mois ou de 49 ans et 10 mois peut être présenté au contrôle technique et si le véhicule est jugé techniquement en ordre, il obtiendra une validité de 2 ans ou 5 ans respectivement.

LEZ (Zone à faibles émissions)

La Belgique compte actuellement trois zones actives à faible taux d'émission (Low Emission Zone ou LEZ), à savoir Bruxelles, Gand et Anvers. La LEZ en Wallonie n'est pas encore active. Qu'en est-il des voitures anciennes dans les 3 LEZ actives?

Anvers	pas d'exception pour les ancêtres donc pas autorisé, sauf si on paie: ▪ Un propriétaire d'un ancêtre peut bénéficier d'un "tarif réduit" si le véhicule a plus de 40 ans. ▪ Ce tarif réduit est de 20 euros par semaine, 30 euros par mois, 75 euros pour quatre mois ou 180 euros par an. ▪ Un pass journalier standard (par exemple pour les voitures entre 30 et 40 ans) coûte 35 euros. Le pass peut être utilisé jusqu'à 8 fois par an.
Bruxelles	Les ancêtres avec plaque O sont autorisés sans formalités. Vous n'avez donc aucune démarche à faire et vous pouvez rouler dans la zone de basses émissions de Bruxelles (LEZ). La dérogation est accordée pour une durée indéterminée.
Gand	Aucun ancêtre n'est autorisé dans la zone à faibles émissions.



Kalender 2023 Calendrier

ZONDAG 26 MAART - DIMANCHE 26 MARS

Voorjaarsontmoeting - Rencontre de printemps

ZONDAG 4 JUNI - DIMANCHE 4 JUIN

Voorjaarsrally - Rallye de printemps

ZONDAG 3 SEPTEMBER - DIMANCHE 3 SEPTEMBRE

Herfstrally - Rallye d'Automne

ZATERDAG 18 NOVEMBER - SAMEDI 18 NOVEMBRE

Eindejaarsdiner - Dîner de fin d'année



IN MEMORIAM: ANDREW MACLAGAN

Met spijt hebben we eind vorig jaar moeten afscheid nemen van Andrew, die na een slepende ziekte overleden is.

Geboren in Engeland, maar als jonge man overgekomen naar het vasteland. Eerst voor een professionele carrière in Nederland, later verhuisde hij naar Brussel en nog later naar Chardeneux, in onze Ardennen.

Zijn hulp aan Lancia Club Belgio, vooral als medeorganisator van de "European Sliding Pillar Rally", was zeer gewaardeerd. Naast Engels beheerste Andrew ook perfect Nederlands en Frans en was hij de perfecte ambassadeur bij de Internationale Lanciagemeenschap, waar hij met zijn onafscheidelijke Augusta een graag geziene gast was.

C'est avec regret que nous avons dû nous séparer d'Andrew, fin de l'année dernière, décédé des suites d'une longue maladie.

Né en Angleterre, mais en tant que jeune homme, il déménage sur le continent. D'abord pour une carrière professionnelle aux Pays-Bas, ensuite il s'installe à Bruxelles puis à Chardeneux, dans nos Ardennes.

Son aide au Lancia Club Belgio, surtout en tant que co-organisateur du "European Sliding Pillar Rally", était très appréciée. En plus de l'anglais, Andrew maîtrisait également parfaitement le néerlandais et le français et était l'ambassadeur parfait auprès de la communauté internationale Lancia, où il était très bien accueilli avec son inséparable Augusta.

BESTUUR LANCIA CLUB BELGIO

Op een vorige bestuursvergadering van de Lancia Club Belgio werd het bestuur van de club opnieuw samengesteld. De volgende functies worden bezet door de volgende personen:

- **Erevoorzitters:** Christian Mannès en André Lamotte
- **Voorzitter:** Jan Van Hoorick (jan@vanhoorick.com)
- **Secretaris:** Hans Daemen (hans.daemen@telenet.be)
- **Penningmeester & Ledenadministratie:** Jean Helsen (jean.helsen@outlook.com)
- **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), Jean-Pierre Vermer (info@epoca-ricambi.be), 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)
- **Trésorier & Administration des membres:** Jean Helsen (jean.helsen@outlook.com)
- **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), Jean-Pierre Vermer (info@epoca-ricambi.be), Lode Van Lathem (lodevanlathem@belgacom.net)



INFORMAZIONE

MAGAZINE VAN DE LANCIA CLUB BELGIO
MAGAZINE DU LANCIA CLUB BELGIO

Redactiecoördinatie/
Coordination de la rédaction:
Jan Van Hoorick

Met bijdragen van/
avec la participation de:
Eduard De Landtsheer, Hans Daemen, Jan Van Hoorick, Jean Helsen, Wim Oude Weernink, Jo Dessart, Valentin Delory, Ton Roks, Koen Keutgens, Karl Sängner, Kevin Kersemans, Jasper Van Hoorick

Vertalingen en proeflezen/
Traductions et relecture:
Jan & Isabelle Van Hoorick, Anne Vandensavel, Fabian Delory, 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