

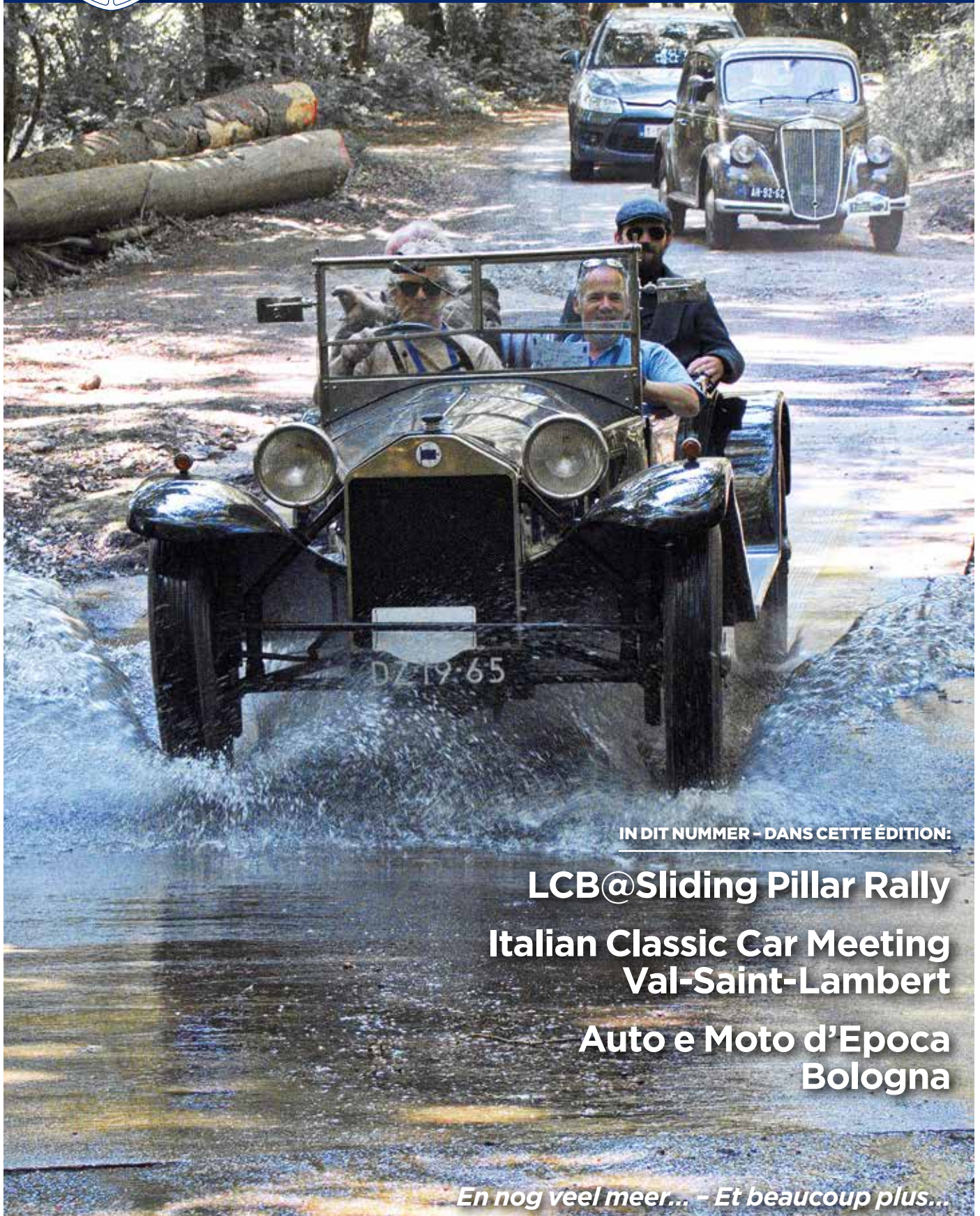


INFORMAZIONE

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

2 | 2023

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



IN DIT NUMMER – DANS CETTE ÉDITION:

LCB@Sliding Pillar Rally

**Italian Classic Car Meeting
Val-Saint-Lambert**

**Auto e Moto d'Epoca
Bologna**

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

Editorial

Pendant que le Lancia Club Belgio présente à nouveau un beau stand lors de cette édition d'Interclassics au Heysel, vous pourrez également profiter d'un nouveau numéro d'Informazione.

Dans cette édition, vous trouverez - comme toujours - un rapport sur les activités du Lancia Club Belgio en 2023 jusqu'à présent. De l'apéritif de printemps au Tramsite à Schepdaal jusqu'au rallye/meeting d'automne au Val-Saint-Lambert, à l'invitation de l'Italian Car Club Belgium.

En raison de la crise passée du Covid, le rallye biennal du Sliding Pillar n'a été à nouveau organisé dans notre propre pays qu'après 4 ans. Mais l'attente en valait la peine. A Remouchamps, nous avons pu vivre une nouvelle édition de haut niveau. Et pour la première fois depuis plus de 10 ans, une journée était réservée au sein du programme de 3 jours de cet événement auquel étaient conviés tous les membres du Lancia Club Belgio. Plus loin dans ce magazine, vous pouvez lire que plusieurs membres du club ont accepté cette invitation avec joie.

Il est également agréable de constater que l'appel lancé depuis plusieurs numéros suscite également des réponses. Plusieurs membres nous ont écrit pour nous raconter leur histoire concernant Lancia. Nicolas Van Frausum nous raconte comment la naissance de sa fille Aurélie l'a poussé à rechercher une Lancia des années 50... du même nom. Il ne sait peut-être pas encore qu'il n'est pas le premier membre du club à prénommer sa fille Aurélie pour la même raison... mais peut-être que l'homme en question nous racontera aussi son histoire d'il y a une trentaine d'années?

Une autre histoire fascinante vient de Roberto Cassol, qui a failli naître dans une Lancia Flavia, à Biella, et qui depuis lors nourrit une véritable passion pour Lancia. Enfin, Philippe Thys ne nous raconte pas exactement son histoire, mais il nous donne une astuce technique utile pour faire fonctionner d'un seul coup nos anciennes Lancia à carburateur après des semaines ou des mois d'arrêt.

Tout cela et bien plus encore, de quoi passer quelques heures de plaisir en lecture, découvrez-le par vous-même!

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.

Tramsite Schepdaal

VOORJAARSONTMOETING - RENDEMENT

Op 26 maart werd in het trammuseum te Schepdaal de start gegeven van de activiteiten voor het clubjaar 2023.

Deze leuke bijeenkomst werd ingeleid met een uiteenzetting door de Voorzitter van het Boortspoorwegmuseum, Herman De Laet. Daarin vernamen we de start rond 1880 en de evolutie van het openbaar vervoer van gebieden die niet door treinen bediend werden. Deze site is de enige die integraal bewaard bleef als buurtspoorwegstelpaats. Schepdaal lag op de drukke lijn voor personen- én goederenvervoer tussen Brussel en Ninove, die ook het Pajottenland bereikbaar maakte.

Daarna konden we de historisch erg waardevolle trams bewonderen waaronder zelfs het koninklijk rijtuig van Leopold 2.

Natuurlijk konden voor de afsluiting taart, koffie en andere dranken niet ontbreken.

Lode Van Lathem



Le 26 mars, les activités de l'année 2023 du club ont été lancées au Musée du Tram à Schepdaal.

Cette réunion agréable a été introduite par un exposé du président du musée des Chemins de Fer Vicinaux, Herman De Laet. Nous avons appris comment les tramways ont vu le jour vers 1880 et l'évolution des transports publics dans les régions non desservies par les trains. Ce site est le seul à avoir été intégralement préservé en tant que gare de quartier. Schepdaal se situait sur la ligne très fréquentée de transport de passagers et de marchandises entre Bruxelles et Ninove, qui permettait également d'accéder au Pajottenland.

Nous avons ensuite pu admirer les tramways de grande valeur historique, y compris la voiture royale de Léopold 2.

Bien entendu, avant la fermeture, il y avait aussi du gâteau, du café et d'autres boissons à ne pas manquer.

Lode Van Lathem



Editoriaal

Terwijl Lancia Club Belgio weer een mooie stand presenteert op de nieuwste editie van Interclassics op de Heysel, kunt u eveneens genieten van een nieuw nummer van Informazione. In deze editie vinden jullie – zoals steeds – verslag van de activiteiten van Lancia Club Belgio in 2023 tot dusver. Van de voorjaarsdrink op de Tramsite in Schepdaal, tot en met de najaarsrally/bijeenkomst in Val-Saint-Lambert, op uitnodiging van de Italian Car Club Belgium.

De tweejaarlijkse Sliding Pillar Rally werd omwille van de voorbije Covid crisis, pas na 4 jaar nog eens in eigen land georganiseerd. Maar het wachten was de moeite waard geweest. In Remouchamps konden we nogmaals een topeditie meemaken. En voor het eerst in meer dan 10 jaar werd er binnen het 3-daagse programma van dit event, ook nog eens één dag gereserveerd waarop alle leden van Lancia Club Belgio uitgenodigd werden. Dat verscheidene leden van de club met plezier op die uitnodiging ingingen, kun je verderop lezen in dit magazine.

Het doet eveneens plezier dat de oproep die al sinds een paar nummers steeds onder dit editoriaal staat, ook reacties uitlokt. Verschillende leden schreven ons aan met hun verhaal met betrekking tot Lancia. Nicolas Van Frausum vertelt ons hoe de geboorte van z'n dochter Aurélie hem triggerde om op zoek te gaan naar een Lancia uit de jaren vijftig... met dezelfde naam. Dat hij niet het eerste clublid is die z'n dochter Aurélie genoemd heeft om dezelfde reden, weet hij mogelijk nog niet... maar misschien stuurt de man in kwestie ons ook nog zijn verhaal van zo'n dertig jaar geleden?

Een ander, boeiend verhaal, komt van Roberto Cassol, die bijna geboren werd in een Lancia Flavia, in Biella, en er sindsdien een ware passie voor Lancia aan overgehouden heeft. Philippe Thys tenslotte deelt ons niet bepaald zijn verhaal, maar wel een nuttige technische tip om onze oudere Lancia's met carburatoren ook in één knip aan de praat te krijgen na weken of maanden stilstand.

Dit alles en nog veel meer, genoeg voor een paar uurtjes leesplezier, ontdek het zelf maar!

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.

Lancia Sliding Pillar Rally – Arde

REMOUCHAMPS • 2-5 | 6 | 2023

Mijn verhaal begint in de les Italiaans in Geel. Jean Helsen (Gianni in de les) stelt de vraag of ik niet eens wat foto's wil maken van een event. Hij kent intussen ook mijn passie voor Oldtimers en fotografie. Belangrijk detail in dit verhaal is waar en wanneer. Het weekend van 2 tot 5 juni. Nu voor de zaterdag moet ik passen, maar voor de zondag was dat geen probleem.



Plaats van het gebeuren, Hotel R in Remouchamps. Jean gaat zorgen voor ontbijt, roadbook, rallyplaat voor op de auto, ed. Het ontbijt duurde tot 9 uur, dus gelieve aan te komen rond 08u30. Bedoeling van Jean was vooral om een groepsfoto van de deelnemers van de Lancia Club Belgio te maken aan het hotel. In mijn MG-F (ja ik weet het, geen Lancia) kom ik tijdens mijn rit naar het hotel nog een Lancia tegen met de nummerplaat: Fanalino. Blijkt achteraf dat dit ook een auto is van Jean, maar uitgeleend aan zijn garagist om de rit mee te rijden.

Het hotel vinden was een makkie, want gelegen vlak bij de afrit van de autostrade. Eerste indruk bij aankomst: veel mooie oude auto's op de verschillende parkings aan het hotel. Ik ben echt onder de indruk en begin onmiddellijk met foto's te nemen van verschillende wagens. De heel oude zijn bijzonder mooi. Als ik later de inschrijvingen zie, ontdek ik dat het Lambda's zijn.

Maar ook de Fulvia's, Augusta Berlina's

en Appia's krijgen mijn volle aandacht. Zowat elke deelnemer is zijn auto aan het klaarmaken voor de rit. Heel veel capot's staan open. Controle van het oliepeil enz... worden met zorg uitgevoerd. Wat opvalt, dikwijls zowel de man als de echtgenote/partner zijn hiermee bezig.

Ik kom Jean tegen bij de ingang, en word meteen uitgebreid voorgesteld aan andere leden. "Dit is onze fotograaf voor vandaag" ontlokt een glimlach bij de andere leden. Ik krijg de nodige documenten om de dag door te komen: inkomtickets, ticket voor de lunch, ticket voor een geschenk onderweg, enz. Ik ben vooral onder de indruk van de aanpak van deze rally. Aan de intekentafel komt iedereen langs om zijn zakje met documenten af te halen. Er zijn 76 deelnemende wagens voorzien die zondag. Geen gedrum, maar rustig de tijd nemend en beleefd. De leeftijd van de leden/eigenaars is bij velen recht evenredig aan de leeftijd van hun auto. Het roadbook dat ieder ontvangt, is op naam en er staat eveneens het nummer van de wagen op, dat gebruikt

wordt tijdens de rit. Niet onbelangrijk, want zo kan de depannagewagen van dienst onmiddellijk weten welke stukken hij moet voorzien in geval van een defect.

Jean probeert intussen de eigenaars van de auto's, (3 stuks) die mee op de foto moeten, te mobiliseren alsook de clubleden zelf. Ikzelf mag hoog boven op de eerste verdieping plaats nemen voor deze speciale shoot.

Gelukt, iedereen is nu klaar voor de rit van de dag. Jean is in zijn nopjes, want de foto die hij zo graag wou is voor mekaar. Op het roadbook heeft Jean (Gianni) enkele punten aangevinkt als punten waar ik normaal mooie foto's kan maken van de deelnemers. Het parcours gaat door in de streek rond Spa, Stavelot, Montenau, Elsenborn en terug naar Remouchamps. Stef Sergeys, de andere fotograaf, gaat de volledige route volgen en dan onderweg plekje's uitzoeken voor zijn foto's. Ikzelf besluit gewoon naar de

Vervolg op pagina 6





Mon histoire commence lors du cours d'italien à Geel. Jean Helsen (Gianni en classe) me demande si je souhaite prendre quelques photos d'un événement. Il connaît désormais aussi ma passion pour les voitures anciennes et la photographie. Un détail important dans cette histoire est où et quand. Le week-end du 2 au 5 juin. Il y avait autre chose au programme du samedi, mais pour dimanche, ce n'était pas un problème.

Lieu de l'événement, L'Hôtel R à Remouchamps. Jean fournira le petit-déjeuner, le roadbook, la plaque pour la voiture, etc. Le petit-déjeuner est prévu jusqu'à 9h00, merci donc d'arriver vers 8h30. L'intention principale de Jean était de prendre une photo de groupe des participants du Lancia Club Belgio à l'hôtel. Dans ma MG-F (oui, je sais, pas une Lancia) pendant mon trajet jusqu'à l'hôtel, je tombe sur une Lancia avec la plaque d'immatriculation: Fanalino. Il s'avère plus tard que c'est aussi une voiture de Jean, mais prêtée à son garagiste pour le trajet.

Trouver l'hôtel était facile, car il est situé à proximité de la sortie d'autoroute. Première impression à l'arrivée beaucoup de belles

voitures anciennes sur les différents parkings de l'hôtel. Je suis vraiment impressionné et je commence immédiatement à prendre des photos de différentes voitures. Les très anciennes sont particulièrement belles. Quand je vois les inscriptions plus tard, j'apprends que ce sont des Lambda.

Mais les Fulvia, Augusta Berlina et Appia retiennent également toute mon attention. Presque tous les participants préparent leur voiture pour le trajet. De nombreux capots sont ouverts. Les contrôles du niveau d'huile etc... sont effectués avec soin. Ce qui est frappant, c'est que souvent l'homme et la femme/partenaire sont occupés à cela.

Je retrouve Jean à l'entrée et je suis immédiatement présenté en détail aux autres participants. "C'est notre photographie du jour" suscite un sourire des autres membres. Je reçois les documents nécessaires pour mener à bien la journée: tickets d'entrée, ticket pour le déjeuner, ticket pour un cadeau en cours de route, etc. Je suis particulièrement impressionné par l'approche de ce rallye. Tout le monde se présente à la table d'inscription pour récupérer son sac de documents. Il y a 76 voitures participantes prévus ce dimanche. Pas de chichi, il suffit de prendre son temps et d'être poli. Pour beaucoup, l'âge des

Suite à la page 7



LANCIA SLIDING PILLAR RALLY

Vervolg van pagina 4



punten te rijden die Jean heeft aangeduid. Mijn eerste stop is het December 44 museum in La Gleize.

Het museum heb ik niet bezocht, maar ik heb me wel ergens strategisch opgesteld voor de foto's van deelnemers. En hoewel ik niet de route volg van de deelnemers kom ik ook door heel mooie stukjes natuur, rij ik op kleine wegen en geniet ik van de zon in mijn cabrio. Actiefoto's onderweg op punt twee. De deelnemers lachen en/of toeteren om te laten weten dat ze me gezien hebben? Of ik alle deelnemers op de foto heb,

nee ik denk het niet, maar toch heel veel.

Daarna is het tijd voor de lunch in Montenu. Het etablissement, Hotel Terminus, is met zorg gekozen, ligt midden op het marktplein, en kan alle deelnemers plaatsen. Koud buffet, warm buffet samen met de nodige drank zorgt ervoor dat iedereen voldaan terug kan vertrekken. Er is geen haast mee gemoeid, want er is ook nog een bezoek voorzien aan de lokale Montener Shinkenräucherei, waar alle hespen en worsten nog artisanaal gemaakt wordt. Hier krijgt iedereen nog een leuk (vooral lekker) cadeau.

De stop in Elsenborn mis ik door het niet goed lezen van het roadbook, want ik rijd ineens door naar het punt waar de "splash" scene moet zorgen voor mooie foto's. En ja, er zijn een paar heel mooie exemplaren bij. Vooral de heel oude auto's, de Lambda's die dus vrij hoog op de weg liggen, zorgen hier voor het nodige spektakel. Hier probeer ik echt iedereen op de foto te krijgen.

Dat zorgt ervoor dat het al wat later wordt en ik besluit om terug te rijden naar het hotel. Daar aangekomen niets dan blij gezichten. Ik zou bijna zeggen, uiteraard. Het weer zat mee, en de organisatie was tot in de puntjes verzorgd. Er is nog taart en koffie voorzien. Dat laat ik natuurlijk niet aan mij voorbijgaan. De deelnemers aan het complete Sliding Pillar weekend, die in het hotel verblijven maken zich klaar voor het galadiner die avond. De organisatoren mogen terugkijken op een topweekend.

Ik ga moe maar voldaan zoals men zegt naar huis, met een kleine 600 foto's op zak, die ik natuurlijk nog moet nakijken en sorteren. Hopelijk kan zowat iedereen zich terugvinden. Ik wil Jean en de andere leden van de organisatie bedanken voor deze heel leuke dag en ervaring. Een club waar welbehagen, en respect voor de leeftijd (vooral die van de auto) hoog aangeschreven staat.

*Jean-Paul Samyn
Amateur fotograaf*



LANCIA SLIDING PILLAR RALLY

Suite de la page 5

membres/propriétaires est directement proportionnel à l'âge de leur voiture. Le roadbook que chacun reçoit est à son nom et contient également le numéro de la voiture qui sera utilisée pendant le trajet. Ce n'est pas sans importance, car cela signifie que le dépanneur en service peut immédiatement savoir quelles pièces fournir en cas de défaut.

En attendant, Jean tente de mobiliser les propriétaires des trois voitures à photographier, ainsi que les membres du club eux-mêmes. J'ai été autorisé à m'asseoir en hauteur au premier étage pour cette photo spéciale.

C'est réussi et tout le monde est désormais prêt pour la journée. Jean est ravi, car la photo qu'il désirait tant est terminée. Jean (Gianni) a coché quelques points sur le roadbook comme points où je peux normalement prendre de belles photos des participants. L'itinéraire continue dans la région de Spa, Stavelot, Montena, Elsenborn et revient à Remouchamps. Stef Sergeys, l'autre photographe, suivra tout le parcours et choisira ensuite des endroits pour ses photos en cours de route. Je décide simplement de me rendre aux points que Jean a indiqués. Mon premier arrêt est le musée Décembre 44 à La Gleize.

Je n'ai pas visité le musée, mais je me suis positionné stratégiquement quelque part pour les photos des participants. Et même si je ne suis pas le parcours, je traverse aussi de très beaux coins de nature, je roule sur des petites routes et profite du soleil dans ma décapotable. Photos d'action en cours de route au point deux. Les participants rient et/ou klaxonnent pour leur faire savoir qu'ils m'ont vu? Aie-je une photo de tous les participants? Non, je ne pense pas, mais quand même beaucoup.

Ensuite, il est temps de déjeuner à Montena. L'établissement, l'Hôtel Terminus, a été soigneusement choisi, est situé au milieu de la place du marché et peut accueillir tous les participants. Buffet froid, buffet chaud ainsi que les boissons nécessaires garantissent que chacun puisse repartir satisfait. Rien ne presse, car une visite à la Montena Shinkenröcherei locale, où les jambons et saucissons sont fabriqués de manière traditionnelle est également prévue. Ici, tout le monde reçoit un joli cadeau (particulièrement savoureux).

L'arrêt à Elsenborn me manque parce que je n'ai pas bien lu le roadbook, et je me di-



rige soudainement vers le point où la scène "splash" devrait fournir de belles photos. Et oui, il y a de très beaux exemples. Ce sont surtout les très vieilles voitures, les Lambda, situées assez haut sur la route, qui offrent ici tout un spectacle. Ici, j'essaie vraiment de prendre une photo de tout le monde.

Cela prend assez de temps et je décide de rentrer à l'hôtel. Une fois sur place, rien que des visages heureux. Je dirais presque, bien sûr. Le temps était clément et l'organisation a été soignée dans les moindres détails. Des gâteaux et du café sont également fournis. Bien sûr, je ne laisserai pas cela passer sous silence. Les participants au week-end Sliding Pillar

complet, séjournant à l'hôtel, se préparent déjà pour le dîner de gala ce soir. Les organisateurs peuvent se contenter d'un excellent week-end.

Comme on dit, je rentre chez moi fatigué mais satisfait, avec près de 600 photos en poche, que je dois bien sûr encore vérifier et trier. J'espère que presque tout le monde pourra s'identifier.

Je tiens à remercier Jean et les autres membres de l'organisation pour cette très belle journée et expérience. Un club où le bien-être et le respect de l'âge (notamment celui de la voiture) sont très valorisés.

Jean-Paul Samyn
Photographe amateur

LCB @ Lancia Sliding Pillar Rally

REMOUCHAMPS • 4 | 6 | 2023

Een vaste waarde op de internationale kalender van evenementen voor liefhebbers van oudere Lancia's is sinds meer dan 30 jaar de Sliding Pillar Rally. Dit gebeuren, alternerend een jaar in het Verenigd Koninkrijk, en het andere jaar op het vasteland gehouden, werd begin juni voor de 11^e maal door het Belgische team georganiseerd.

Onze Belgische Ardennen waren nogmaals de locatie voor dit grote evenement, en de opkomst was zoals steeds massaal. Het volledige R Hotel in Remouchamps met 53 kamers, werd ingenomen door deelnemers aan het volledige programma (van vrijdag

2 tem. maandagmorgen 5 juni). Op zondag 4 juni kregen alle LCB-leden de kans om 1 dag deel te nemen en kennis te maken met de rest van de Internationale Lancia-liefhebbersbende. In totaal stonden die zondagmorgen 76 teams klaar om van start te gaan. 35 onder hen waren lid van Lancia Club Belgio, en hieronder geven we jullie een mooi fotografisch overzicht van al deze deelnemende leden.

Het verslag zelf van die bijzondere zondag – gemaakt door gelegenheidsfotograaf Jean-Paul Samyn – hebben jullie mogelijk al kunnen lezen op de voorgaande pagina's.



Leo & Roos Van Hoorick
Lambda Torpedo 2^e serie - 1924



Koen Keutgens
Lambda 8^e serie - 1928



Martin Willems & Co
Lambda



Jean Helsen & Peter Renou
Appia Berlina 1^e serie - 1953



Leo & Eugène Houx
Aurélia B20 GT 4^e serie - 1954



Radu & Simon Banice
Aurélia Berlina B12 - 1954



Fabian & Myrèse Delory
Aurélia Berlina B12 - 1956



Peter & Tania Pauwels
Appia Convertibile Vignale - 1959



André & Bernardine Degu
Appia Berlina 3^e serie - 1959

Ardennes 3.0



Le Rallye du Sliding Pillar fait partie depuis plus de 30 ans du calendrier international des événements destinés aux passionnés d'anciennes Lancia. Cet événement, organisé alternativement une année au Royaume-Uni et l'autre année sur le continent, a été organisé par l'équipe belge pour la 11^{ème} fois début juin.

Nos Ardennes belges ont une nouvelle fois accueilli cet événement majeur et la fréquentation a été, comme toujours, massive. L'ensemble du R Hôtel de Remouchamps, soit 53 chambres, a été occupé par les participants au programme complet (du vendredi 2 au lundi 5 juin au matin). Le dimanche 4 juin, tous les membres du LCB

ont eu l'opportunité de participer pendant 1 journée et de faire connaissance avec le reste des passionnés d'International Lancia. Au total, 76 équipes étaient prêtes à prendre le départ ce dimanche matin.

35 d'entre eux étaient membres du Lancia Club Belgio, et ci-dessous nous vous donnons un joli aperçu photographique de tous ces membres participants.

Vous avez peut-être déjà lu le reportage de ce dimanche – réalisé par le photographe occasionnel Jean-Paul Samyn – dans les pages précédentes.



Jef & Wim Koolen
Belna Berlina - 1934



André Lamotte & Geneviève Detrembleur
Augusta Convertibile - 1935



Jean-Pierre & Marie-Claire Vermer
Appia Furgoncino - 1955



Michel Comblin
Aurelia Berlina B12 - 1955



Maxime Baudts & Nick Vanschel
Flaminia Convertibile Touring - 1961



Paul & Marjolijn Smeets
Flavia Convertibile Vignale - 1964

LCB @ Lancia Sliding Pillar Rally

REMOUCHAMPS • 4 | 6 | 2023



Wim & Sander Raeymaekers
Flavia Coupé Pininfarina - 1964



Steve & Christophe Verheyen
Flavia Convertibile Vignale - 1965



Wim & Marianne Oude
Flavia Convertibile 1,8



Marnix & Micheline Goossens
Fulvia Coupé Rallye 1,3 - 1968



Frank & Fabienne De Landtsheer
Flavia Berlina Milleotto - 1969



Lorenzo & Hélène Deloren
Flavia Berlina 2000LX -



Filip & Hilde Van der Schueren
2000 HF Coupé - 1972



Norbert, Eve & Aristo Vergaelen
Fulvia 1600 Sport Zagato - 1972



Roberto Cassol
Fulvia 1,3 Berlina - 1972



Paul Schoukens
Gamma Coupé - 1979



Michel & Aurélie Van Auwegem
Gamma Coupé - 1979



Bernard & Rita Geeraert
Beta Spider - 1981

Ardennes 3.0



Weernink
Vignale - 1966



Roeland & Daphne Heijboer
Flavia Convertibile Vignale - 1967



Filip & Nataliya Thys
Fulvia Coupé Rallye 1,3 - 1967



zi
1969



André Renkin & Daniel Delhalle
Fulvia Coupé 1600 HF - 1971



Ben Op de Beeck & Hans Daemen
Fulvia Coupé 1600 HF - 1971



Bernard & Nadine Moyaert
2000 Berlina - 1972



Pierre Lamotte
Fulvia 1,3 S Coupé - 1974



Aristodemo & Sandra Pozzessere
Beta Monte Carlo



Philippe Van Vlasselaer & Michel
Delta Integrale EVO 1 - 1991

Italian Classic Car Meeting

VAL-ST-LAMBERT 3 | 9 | 2023

Le 3 septembre, le Lancia Club Belgio s'est rendu à Seraing pour rencontrer l'Italian Classic Club Belgium. Nos amis de l'ICCB nous attendaient au Parc du Château Val Saint Lambert à Seraing. Nous y étions attendus vers 11h dans les jardins du château. Pour la commodité de l'organisation, tous les membres participants du LCB se sont réunis sur un parking routier quelques kilomètres avant notre destination. De cette façon, le Lancia Club pouvait arriver en groupe!

Comme vous pouvez le constater sur les photos ci-jointes, le Lancia Club était bien représenté! Dès notre arrivée nous avons offert un apéritif aux membres de notre club, mais aussi à quelques sympathisants. Un verre de Prosecco ou un jus de fruit, c'est toujours le bien venu!

Après l'apéritif nous étions attendus au château pour le déjeuner. Carpaccio de bœuf ou croquette de crevettes en entrée et boulettes de viande à la liégeoise en plat! C'était une belle rencontre, entre nous! Après le dessert, nous avons pu profiter du spectacle dans la prairie du château!

À perte de vue, toutes des beautés italiennes! Notre délégation de Lancias n'a certainement pas dérangé ce spectacle haut en couleur. Aurelia, Appia, Flaminia, Flavia, Fulvia, Beta, Gamma, Delta Integrale, Thema, et même une Appia Camioncino! Un joli déploiement de la production Lancia des 70 dernières années. L'Appia Camioncino s'est également révélé très utile lors de l'apéritif!!!

Et après avoir visité l'exposition en plein air de toutes ces beautés italiennes, la fête du dimanche après-midi était terminée. Merci aux membres de l'ICCB pour l'invitation et à Jo Dessart et Jean Helsen pour l'organisation de l'événement pour les membres du Lancia Club Belgio.

Jan Van Hoorick



Art Show

HERENTALS 26 | 8 | 2023

We kennen Tania Smits met haar Lancia Augusta 1934 al vele jaren als een enthousiast lid en de voorbije 3 jaar als dynamisch bestuurslid die vele artistieke bijdragen levert.

Op de Lancia Club Belgio stand bij Interclassics konden we reeds kennismaken met de mooie bloemstukjes met Lancia miniaturen maar daarnaast ook met de pentekeningen en schilderwerkjes die o.a. gebruikt worden voor de verjaardagskaarten die naar onze leden worden toegestuurd. Op die verjaardagskaarten die ze ons toestuurden zien we ook hoe goed ze de kunst van de Kalligrafie beheerst.

Toen Tania aankondigde dat ze een tentoonstelling wou organiseren rond haar werken die ze de voorbije jaren had ge-

creëerd was ik echt wel benieuwd om hier meer over te vernemen.

Op zaterdagmiddag 26 augustus was het zover en konden we haar werken bewonderen op de vernissage. De woning van Peter en Tania was voor het weekend omgetoverd als tentoonstellingsruimte. Om het allemaal vlot te laten verlopen werden in het interieur Heras hekkens geplaatst waar niet minder dan 163 werken te bewonderen waren. En natuurlijk haalde Tania niet enkel haar inspiratie uit de oude Lancia's. Heel diverse thema's komen aan bod en elk werk is een originele compositie van elementen die op het moment van creatie haar gedachten beheerst. Vandaar ook de emoties die ze in haar werken legt en het voelt een beetje aan alsof je zelf



onder de huid van de kunstenares kruipt. Ook de stillevens zijn prachtig, met diepe kleuren en zelfs ook enkele zelfportretten. Proficiat Tania met je veelzijdig werk!

Lode Van Lathem



Op 3 september trok de Lancia Club Belgio naar Seraing om er de Italian Classic Club Belgium te ontmoeten. Onze vrienden van de ICCB verwachtten ons in het Parc du Château Val Saint Lambert in Seraing. We werden er rond 11u verwelkomd in de tuinen van het kasteel. Voor het gemak van de organisatie spraken alle deelnemende leden van de LCB af op een snelwegparking enkele kilometer voor onze bestemming. Zo kon de delegatie van de Lancia Club in groep aankomen!

Zoals je uit de bijgevoegde foto's kan opmerken was de Lancia Club goed vertegenwoordigd! Na aankomst boden we aan de leden van onze club, maar ook aan enkele sympathisanten, een aperitief aan. Een glas Prosecco of een fruitsapje smaakt immers altijd!

Na het aperitief werden we in het kasteel verwacht voor een korte lunch. Rundscarpaccio of garnaalkrokot als voorgerecht en als hoofdschotel balletjes op Luikse wijze! Een gezellig onderonsje was het! Na het nagerecht konden we dan genieten van het spektakel op de kasteelweide!

Zover je kon zien allemaal Italiaanse schoonheden! Onze delegatie Lancia's misstond zeker niet op dit bont spektakel. Aurelia, Appia, Flaminia, Flavia, Fulvia, Beta, Gamma, Delta Integrale, Thema, zelfs een Appia Camioncino! Een mooie uitrol van de Lanciaproductie van de laatste 70 jaar. De Appia Camioncino bleek zeer nuttig gedurende het aperitief!!!

En na het bezoek aan de buitententoonstelling van al dat Italiaans mooi zat de leuke zondagnamiddag erop. Dank aan de leden van de ICCB voor de uitnodiging en aan Jo Dessart en Jean Helsen om het evenement voor de Lancia Club Belgio leden in goede banen te leiden.

Jan Van Hoorick

'Take a look inside my head'



Nous connaissons Tania Smits avec sa Lancia Augusta 1934 depuis de nombreuses années en tant que membre enthousiaste et depuis 3 ans en tant que membre dynamique du conseil d'administration qui apporte de nombreuses contributions artistiques.

Au stand du Lancia Club Belgio à Interclassics, nous avons déjà découvert les magnifiques compositions florales avec des miniatures Lancia, mais aussi les dessins à la plume et les peintures qui sont utilisés, entre autres, pour les cartes d'anniversaire envoyées à nos membres. Les cartes d'anniversaire qu'elle nous envoie montrent également à quel point elle maîtrise l'art de la calligraphie.

Lorsque Tania m'a annoncé vouloir organiser une exposition autour des œuvres qu'elle avait créées ces dernières années, j'étais vraiment curieuse d'en savoir plus.

Le samedi après-midi 26 août, le moment était venu d'admirer ses œuvres au vernissage. La maison de Peter et Tania a été transformée en espace d'exposition

pour le week-end. Pour que tout se passe bien, des clôtures Heras ont été placées à l'intérieur où pas moins de 163 œuvres ont pu être admirées. Et bien sûr, Tania ne s'est pas seulement inspirée des anciennes Lancia.

Des thèmes très divers sont abordés et chaque œuvre est une composition originale d'éléments qui dominent ses pensées au moment de la création. D'où les émotions qu'elle met dans ses œuvres et on a un peu l'impression de se glisser dans la peau de l'artiste même. Les natures mortes sont également belles, avec des couleurs profondes et même quelques autoportraits. Félicitations Tania pour ce travail très polyvalent!

Lode Van Lathem

Zoektocht naar een jaren 50 Lancia

GEDULD IS EEN SCHONE DEUGD

Toen onze dochter Aurélia op 5 mei 2014 het levenslicht zag, wist ik het meteen, ooit zou er een auto in de garage staan die de naam van onze pasgeborene zou dragen. Uiteraard ben ik als oldtimerliefhebber bekend met de rijke geschiedenis van dit Torinese automerk. Al kende ik het model Aurelia toen enkel onder de vorm van de chique B20 Coupé en exotische B24. De droom leek nog ver weg. Een ontmoeting met LCB voorzitter en Lancista 'pur sang' Jan Van Hoorick bracht hierin verandering. Op de Zoute Concours d'Elegance in de zomer van 2014, mocht onze 5 maanden oude dochter in de unieke B52 Bertone plaatsnemen voor de foto. 'One off' meets 'one off' lachten we.

November 2017. Op Interclassics Brussel zie ik een leuke Appia 1^{ste} serie bij handelaar Italian Classics. De Appia spreekt me wel aan als de 'baby Aurelia'. 2 maand eerder in september 2017 reed ik met een 1955 Fiat Millecento TV de Gran Premio Nuvolari en vaak moesten we het afleggen tegen een muisgrijze Appia uit hetzelfde jaar. Het zwarte exemplaar op de beurs in Sinistra uitvoering (Italiaans voor linksgestuurd) kan me wel bekoren, al vind ik de vraagprijs van €20.000 wat aan de hoge kant. Ik ga te rade op de Lancia Belgio clubstand. Jan Van Hoorick zou mee komen kijken. Eerder zoekende naar een Aurelia besluit ik de Appia niet te kopen. Spijt? Misschien toch.



'One off' meets 'one off': onze dochter Aurélia 5 maand jong in Aurélia B52 Bertone tijdens het 2014 Zoute Concours

'One off' rencontre 'one off': notre fille Aurélia, âgée de 5 mois en Aurélia B52 Bertone lors du Concours du Zoute 2014



Zwarte Appia S1 'Sinistra' @ Interclassics Brussels 2017
Appia S1 noire 'Sinistra' @ Interclassics Bruxelles 2017

2 jaar later, november 2019, we zijn opnieuw op Interclassics Brussels. Als jurylid van de categorie Prewar en jaren 50 sta ik oog in oog met een Aurelia B21 in chocoladekleur op de stand van een Nederlandse handelaar. De auto verkeert in heel originele staat, beschikt over een mooie historie (afkomstig uit de Schön familie, bekend van het Italiaanse kledingmerk FILA), en is aantrekkelijk geprijsd aan €35.000. Op mijn voorstel voor een inruil met mijn 1955 Fiat 1100-103TV ex-Mille Miglia komt maar weinig enthousiasme (vreemd, de Fiat zou 1 jaar later verkopen voor €63.500 via een Bonhams online veiling). Weer ga ik te rade bij Jan Van Hoorick die opnieuw komt kijken en deze keer Jean-Pierre Vermer mee vraagt. Beide heren waarschuwen voor de nog te voorzien kosten, de auto staat namelijk al lange tijd (lees decennia) stil. 'Always buy the best your money can buy' is iets wat ik doorheen de jaren heb geleerd. Ik laat het idee varen en troost me met de gedachte dat ik ooit mijn droom-Lancia zal tegenkomen.

1 maand later, december 2019. Op een Italiaanse veilingwebsite kom ik een vroege Aurelia B10 tegen waarop ik instant verliefd word. Prachtige kleur, volledig gerestaureerd, correct interieur.

Vervolg op pagina 16

A la recherche d'une Lancia des années 1950

LA PATIENCE EST UNE VERTUE

Lorsque notre fille Aurélia est née le 5 mai 2014, j'ai tout de suite su qu'un jour il y aurait une voiture qui porterait le nom de notre nouveau-né dans notre garage. En tant que passionné de voitures anciennes, je connais bien sûr la riche histoire de cette marque automobile turinoise. Même si à l'époque je ne connaissais que le modèle Aurelia sous la forme du chic B20 Coupé et de l'exotique B24. Le rêve semblait encore loin. Une rencontre avec le président LCB et pur sang de Lancista, Jan Van Hoorick, a changé la donne. Lors du Concours d'élégance du Zoute à l'été 2014, notre fille de 5 mois a été autorisée à prendre place pour une photo dans l'unique B52 Bertone. "One off" rencontre "one off", nous avons ri.

Novembre 2017. A Interclassics Bruxelles, je vois une belle Appia 1^{ère} série du revendeur Italian Classics. L'Appia m'attire comme "bébé Aurelia". 2 mois plus tôt, en septembre 2017, j'ai participé au Gran Premio Nuvolari avec une Fiat Millecento TV de 1955 et nous avons souvent dû perdre face à une

Appia gris souris de la même année. L'exemplaire noir présenté au salon en version Sinistra (italien pour conduite à gauche) me plaît, même si je trouve que le prix demandé de €20 000 est un peu élevé. Je consulte le stand du club Lancia Belgio. Jan Van Hoorick venait voir. Plutôt à la recherche d'une Aurelia, je décide de ne pas acheter l'Appia. Regret? Peut être.

2 ans plus tard, en novembre 2019, nous sommes de nouveau à Interclassics Brussels. En tant que membre du jury de la catégorie avant-guerre et années 1950, je tombe nez à nez avec une Aurelia B21 couleur chocolat sur le stand d'un commerçant néerlandais. La voiture est dans un état très original, a une belle histoire (provenant de la famille Schön, connue pour la marque de vêtements italienne FILA), et est proposée au prix attractif de €35.000. Ma proposition d'échange avec ma Fiat 1100-103TV ex-Mille Miglia de 1955 a rencontré peu d'enthousiasme (étrangement, la Fiat se vendrait 1 an plus tard pour €63 500 via une vente aux enchères en ligne Bonhams). Je consulte à nouveau Jan Van Hoorick, qui vient jeter un nouveau coup d'œil et invite cette fois-ci Jean- Pierre Vermer. Les deux messieurs me mettent en garde contre les coûts à prévoir, car la voiture est à l'arrêt depuis longtemps (lire des décennies). "Achetez toujours le meilleur que votre argent puisse acheter" est une chose que j'ai apprise au fil des années. J'abandonne cette idée et me console en pensant qu'un jour je rencontrerai la Lancia de mes rêves.

1 mois plus tard, décembre 2019. Sur un site d'enchères italien, je tombe sur une ancienne Aurelia B10 dont je tombe immédiate-

Suite à la page 17



*Aurelia B21 ex 'Schön'
family @ Interclassics
Brussels 2019*

*Aurelia B21 ex famille
'Schön' @ Interclassics
Bruxelles 2019*

ZOEKTOCHT NAAR EEN JAREN 50 LANCIA

Vervolg van pagina 14

Lancia zoektocht tijdens Covid-19: Appia S1 te koop in Schotland, ex Wim Oude Weernink

Recherche Lancia pendant Covid-19: Appia S1 à vendre en Écosse, ex Wim Oude Weernink



Alle papieren tot en met de originele aankoopfactuur zijn aanwezig én Destra = rechtsgestuurd, wat een Aurelia toch moet zijn vind ik, al zijn de meningen hierover verdeeld. De estimate ligt zeer ambitieus en ik besluit niet mee te bieden. Een auto ongezien kopen zou niet getuigen van gezond verstand.

Maart 2020, het Covid-19 virus komt via het Italiaanse Bergamo ons continent binnen en de grenzen gaan dicht. Ook mijn werkgever beslist het personeel op tijdelijke (deeltijdse) werkloosheid te zetten waardoor ik meteen een zee aan tijd heb om mijn zoektocht verder te zetten. Na enkele weken kent het internet geen geheimen meer. Na alle Classic Car websites te hebben bezocht kom ik in Schotland een mooie, originele Appia Series 1 tegen voor een redelijke prijs. De auto zou in een ver verleden hebben toebehoord aan Wim Oude Weernink wiens naam ik uiteraard ken als auteur van de Lancia bijbel 'La Lancia'. Ik neem contact op met de Schotse dealer en doe een bod, rekening houdende met de transportkosten want reizen en ophalen was toen nog verboden. De verkoper, heel eerlijk, raadt me af de auto te kopen om eventuele ontgoochelingen te vermijden en bovenal, Schotland behoort sinds kort tot de Brexit landen die het uitvoeren van een wagen tot een ware nachtmerrie heeft gemaakt. Ook bevriend taxateur Gert Beets, brengt me tot rede. Een declarant kan de zaak wel regelen maar of alles van een leien dakje zou lopen kan niemand garanderen. De Brexit was toen nog pril en de administratie verre van georganiseerd. Niet doen dus. Voor de derde maal ... geen deal. Verdorie toch.

We zijn inmiddels 2021 en onze dochter is ondertussen 7 jaar geworden. Ik breng het verhaal van de Schotse Appia aan Leo Van Hoorick, die me onverwacht zijn mooie Aurelia B21 aanbiedt. De auto staat ingeschreven in België, is rijdende, geen gedoe van invoer. Ik ken de wagen, en weet dat de auto's van Leo goed worden onderhouden, alleen, de kleur. Ondanks origineel is dit niet 100% wat ik zoek en een schildering zou zonde zijn op zo'n

originele wagen. Daarentegen zijn de 70pk motor en Mille Miglia eligibility natuurlijk wel verleidelijk. Ook de prijs is heel redelijk. Ik denk erover na maar de B10 van 2 jaar geleden op de Italiaanse website blijft door mijn gedachten spoken.

November 2021, we zijn opnieuw op Interclassics Brussel beland en Jan nodigt me uit een keer met zijn Aurelia Berlina te komen rijden. Zo gezegd, zo gedaan. 2 weken later spreken we af en Jan gunt me het stuur van zijn groene B22 Berlina 'Mille Miglia'. De auto gaat als een speer, dankzij de sterke 90pk motor uiteraard, maar het is vooral de wegligging, ruimte binnenin, concept, de mooie vorm (en Carello koplampen) van de vroege Berlina die me helemaal overtuigen. Het staat vast, er komt een Aurelia, en liefst nog binnen het jaar.

Tussen kerst en nieuwjaar van 2021 gaat de zoektocht naar een vroege Lancia Aurelia Berlina in een stroomversnelling, mijn voorkeur gaat uit naar een auto uit de periode 1950-1953, een B10, B21 of B22, het maakt niet uit. Ik besef al snel dat ik hiervoor in Italië moet zoeken. Verschillende handelaars bieden auto's aan; van ontbinding tot perfect gerestaureerd. Per toeval neem ik ook een kijkje op online veilingwebsite Catawiki.

Wat ik daar zie kan ik tot vandaag nog steeds niet geloven. Mijn droom Aurelia van 2 jaar geleden staat er te koop en de veiling is nog maar enkele dagen te gaan. Via via kom ik in rechtstreeks contact met de eigenaar/verkoper in Turijn. En of ik geïnteresseerd ben. Ik toon mijn interesse aan de hand van een voorzichtig online bod. Stiekem hoop ik dat de wagen zijn reserve niet zal halen en beloof de eigenaar tijdens de veiling meteen een vlucht te boeken naar Milaan om de auto te bezichtigen en testrijden in Turijn ... de bakermat roept. Dit wordt mijn Aurelia.

Nicolas Van Frausum

DEEL 2 kan u lezen in de volgende uitgave van Informazione.

A LA RECHERCHE D'UNE LANCIA DES ANNÉES 1950

Suite de la page 15

ment amoureux. Belle couleur, entièrement restaurée, intérieur correct. Tous les papiers jusqu'à la facture d'achat originale incluse sont présents et Destra = conduite à droite, ce que je pense qu'une Aurelia devrait être, même si les avis sont partagés à ce sujet. Le devis est très ambitieux et je décide de ne pas soumissionner. Acheter une voiture à vue sans être vue ne relèverait pas du bon sens.

Mars 2020, le virus Covid-19 envahit notre continent via Bergame en Italie et les frontières se ferment. Mon employeur décide également de mettre le personnel au chômage temporaire (à temps partiel), ce qui me laisse immédiatement suffisamment de temps pour poursuivre mes recherches. Au bout de quelques semaines, internet n'a plus de secret. Après avoir visité tous les sites Web de voitures classiques, je suis tombé sur une belle et originale Appia Série 1 en Écosse à un prix raisonnable. On dit que la voiture aurait appartenu dans un passé lointain à Wim Oude Weernink, dont je connais évidemment le nom en tant qu'auteur de la bible Lancia "La Lancia".

Je contacte le concessionnaire écossais et lui fais une offre en tenant compte des frais de transport car les déplacements et la collecte étaient encore interdits à l'époque. Le vendeur, très honnête, me déconseille d'acheter la voiture pour éviter toute déception et surtout, l'Écosse est devenue récemment un des pays du Brexit qui a fait de l'exportation d'une voiture un véritable cauchemar. Mon ami évaluateur Gert Beets me ramène également à la raison. Un déclarant peut régler le problème, mais personne ne peut garantir que tout se passera bien. Le Brexit était encore précoce à l'époque et l'administration était loin d'être organisée. Alors ne fais pas ça. Pour la troisième fois... pas d'accord. Carrément raison.

Nous sommes maintenant en 2021 et notre fille a 7 an entretemps. J'apporte l'histoire de l'Appia écossaise à Leo Van Hoorick, qui m'offre à l'improviste sa belle Aurelia B21. La voiture est immatriculée en Belgique, roule, pas de soucis d'importation. Je connais la voiture et je sais que les voitures de Leo sont bien entretenues, rien que la couleur. Bien qu'originale, ce n'est pas à 100% ce que je recherche et une peinture serait dommage sur une voiture aussi originale. En revanche, le moteur de 70 ch et l'éligibilité aux Mille Miglia sont bien sûr alléchants. Le prix est également très raisonnable. J'y pense, mais la B10 d'il y a 2 ans sur le site italien ne cesse de me hanter.

Novembre 2021, nous sommes de nouveau arrivés à Interclassics Bruxelles et Jan m'invite à rouler avec son Aurelia Berlina. À peine dit que c'était fait. 2 semaines plus tard on se retrouve et Jan me donne le volant de sa B22 Berlina verte 'Mille Miglia'. La voiture roule comme une fusée, grâce au puissant moteur de 90 ch bien sûr, mais c'est surtout la tenue de route, l'espace intérieur, le concept, la belle forme (et les phares Carello) de la première Berlina



November 2021, eerste rit in Aurelia Berlina B22, met dank aan onze voorzitter

Novembre 2021, première balade en Aurelia Berlina B22, grâce à notre président

qui me convainquent complètement. Il est clair maintenant qu'il y aura une Aurélia, de préférence dans l'année.

Entre Noël et Nouvel An 2021, la recherche d'une première Lancia Aurelia Berlina prend de l'ampleur, ma préférence va à une voiture de la période 1950-1953, une B10, B21 ou B22, peu importe. Je me rends vite compte que je dois aller à la recherche d'une telle voiture en Italie. Plusieurs concessionnaires proposent des voitures; de la décomposition à la restauration parfaite. Par coïncidence, je jette également un œil au site d'enchères en ligne Catawiki.

À ce jour, je n'arrive toujours pas à croire ce que j'ai vu là-bas. Mon rêve Aurelia d'il y a 2 ans est à vendre et la vente aux enchères n'est que dans quelques jours. J'entre en contact direct avec le propriétaire/vendeur à Turin par e-mail. Bien sûr que je suis intéressé. Je manifeste mon intérêt en faisant une offre en ligne minutieuse. J'espère secrètement que la voiture n'atteindra pas sa réserve et je promets au propriétaire de réserver immédiatement un vol pour Milan pendant la vente aux enchères pour voir la voiture et l'essayer à Turin... la ville natale m'appelle. Ce sera mon Aurélia.

Nicolas Van Frausum

Vous pourrez lire la suite dans la PARTIE 2, dans le prochain numéro d'Informazione.

Mon amour pour Lancia

Bonjour mes amis du Lancia Club Belgio. Je suis un nouveau membre du club depuis novembre 2022 et mon nom est Roberto Cassol. Je vais vous raconter mon histoire et plus précisément mon amour pour Lancia.

Je suis né le 21 juin 1965 à Biella en Italie. Ma grand-mère et ma mère travaillaient pour un industriel dans une superbe maison très luxueuse à Biella. Ce Monsieur possédait déjà de belles voitures et notamment une Lancia Flavia Milleotto. Le jour où ma maman devait accoucher, ce brave Monsieur a conduit ma maman à l'hôpital dans sa Flavia. On ne va pas dire que je suis né dans une Lancia, mais ma mère assise confortablement et moi dans son ventre. On peut facilement dire que j'étais le plus heureux des bébés...

Je reviendrai plus tard sur l'histoire de cette Flavia. De retour en Belgique mes parents ont fait l'acquisition en 1973 d'une Beta berline neuve. C'était une 1800cc, Rosso York. J'avais 8 ans à cette époque et c'est là que j'ai compris que Lancia allait rentrer dans mon cœur. En grandissant j'achetais des revues automobiles et à chaque fois que je voyais une photo d'une Lancia, je la découpais et je la classais dans un album dont je prenais plus soin que de mes livres d'école.

À 16 ans j'avais repéré une Fulvia 2C de 1967 que j'ai achetée pour 5000 frs belges à l'époque. Elle était en très mauvais état. On m'avait dit qu'il fallait 'seulement' remettre un démarreur et que tout fonctionnerait! Hélas ce fut peine perdue, le moteur était en fait bloqué! Mes parents et mes amis m'ont tellement découragé que je l'ai amenée chez un ferailleur. J'ai mis plus d'une semaine à m'en remettre mais c'était ainsi et la vie continua.

À mes 17 ans j'ai acheté une Fiat 126, rouge personnalisée. Comme je n'avais pas encore de permis de conduire, mes parents ont pris en charge l'assurance de la 126. Ils ont roulé avec la Fiat, mais un jour mon père a eu un gros accident avec la 126, j'étais d'ailleurs le passager. Heureusement plus de peur que de mal mais malheureusement on était privé de voiture!

Je ne m'attarderai pas sur toutes les autres voitures que j'ai achetées entre-temps, mais

soyez rassuré, c'était toutes de vieilles italiennes.

Je reviens sur ma Flavia Milleotto. À 22 ans ma mère me raconte l'histoire de son travail en Italie et comment était la Flavia (pour la petite histoire, Giovanni Agnelli, le patron de Fiat, était souvent invité à des soirées mondaines où ma mère travaillait). À l'époque je sortais beaucoup et en passant un soir à Uccle je vois dans une vitrine une Flavia Milleotto à vendre! Je me suis juré que si le prix me convenait, je l'achèterais! Tout s'arrange et je l'ai portée chez un carrossier. Je n'avais rien dit à personne. Il a mis un an pour la remettre en ordre! Une peinture complète grise! Elle était magnifique. Le jour où je suis arrivé chez moi et j'ai fait la surprise à ma mère, elle en avait les larmes aux yeux. Elle m'a raconté que c'était exactement la même que celle de son ancien patron!

Mais c'est ici que l'histoire va se corser! Je la conduis chez un ami mécano pour refaire les freins et je lui dis que j'en aurais besoin pour sortir le samedi soir à Rillaar tout près d'Aarschot. Le samedi la voiture n'est pas terminée, j'insiste parce que j'en ai besoin pour aller voir ma copine. Il m'explique que la Flavia ne freine que sur un frein et que c'est beaucoup trop dangereux. Je lui ai dit de ne pas s'inquiéter et que je ferais super attention. Me voilà parti mais c'est en rentrant à 2h du matin à Hoeilaart, sur le ring, que je freine brusquement pour un feu de signalisation. À mes yeux ce feu était inutile à 2h du matin! Mais je dérape et perds le contrôle, je touche la borne centrale qui me projette dans un bois avoisinant! Perte totale!!! Moralité de l'histoire, on est jeune, on n'écoute pas et voilà le résultat. Je n'ai pas osé montrer ma tristesse. Je me sentais très mal quand ma mère a vu la voiture. Moi je m'en sortais bien, mais le bilan était lourd: une année de restauration et 2 semaines de plaisir!!

Pour résumer la suite de ma collection de Lancia: par après j'ai eu 2 Fulvia berline, 2 coupés Fulvia, 1 Beta berline 2^e série, une Beta coupé. Et pendant 6 mois une Flaminia Touring vraiment la grande classe. Je suis allé 3 fois en Italie pour des meetings Lancia où j'ai, entre autres, rencontré notre cher Président et nous avons toujours eu une relation courtoise et aimable. J'e pourrais continuer des heures avec des anecdotes mais ce serait trop long à raconter... Merci d'avoir pris le temps de lire mon histoire.

Roberto Cassol



Mijn liefde voor Lancia



Hallo, beste vrienden van de Lancia Club België. Ik ben sinds november 2022 lid van de club en mijn naam is Roberto Cassol. Ik zal je mijn verhaal vertellen en meer specifiek mijn liefde voor Lancia.

Ik ben geboren op 21 juni 1965 in Biella, Italië. Mijn grootmoeder en mijn moeder werkten voor een industrieel in een prachtige, zeer luxueuze villa in Biella. Deze heer van stand bezat prachtige auto's, waaronder een Lancia Flavia Milleotto. De dag dat mijn moeder van mij zou bevallen, heeft hij mijn moeder in zijn Flavia naar het ziekenhuis gereden. We gaan niet beweren dat ik in een Lancia geboren ben, maar dat mijn moeder lekker zat en ik in haar baarmoeder. Je zou dus kunnen zeggen dat ik een zeer gelukkige baby was...



Jaren later, toen we in België woonden, kochten mijn ouders in 1973 een nieuwe Beta sedan, 1800cc in Rosso York. Ik was 8 jaar oud en toen begreep ik dat ik Lancia in mijn hart zou sluiten. Gedurende mijn jeugd kocht ik regelmatig autotijdschriften en elke keer dat ik een foto van een Lancia zag, knipte ik hem uit en plaatste hem in een album. Ik verzorgde dit album beter dan voor mijn schoolboeken!



Op mijn zestiende spotte ik een Fulvia 2C uit 1967, voor slechts 5000 BF. De Fulvia was in zeer slechte staat. Ik moest 'slechts' de startermotor vervangen, meer niet, dan alles zou perfect werken! Helaas was het tijdsverspilling, de motor was geblokkeerd! De wagen was enkel nog goed voor de sloop! Het kostte me meer dan een week om over dit verlies heen te komen, maar zo was het en het leven ging door.

Op mijn 17^e kocht ik een gepersonaliseerde rode Fiat 126. Omdat ik nog geen rijbewijs had, regelden mijn ouders de verzekering van de 126. Zij reden in de Fiat, maar op een dag had mijn vader een zwaar ongeval met de 126, ik was zelfs de passagier. Gelukkig meer angst dan kwaad, maar helaas was de kleine Fiat 'perte totale'!



Ik zal niet verder uitweiden over alle andere auto's die ik in de tussentijd heb gekocht, maar wees gerust, het waren allemaal oude of jongere Italianen.

Ik kom terug bij de Flavia Milleotto. Op 22-jarige leeftijd vertelde mijn moeder me het verhaal van haar werk in Italië en wat voor een geweldige auto die Flavia

wel was. Ik vermeld hier graag dat in de residentie waar mijn moeder werkte er regelmatig feesten werden georganiseerd waar o.a. ook Giovanni Agnelli, de baas van Fiat, een graag gezien gast was. Ik ging destijds veel uit en toen ik op een avond door Ukkel trok, zag ik in een etalage een Flavia Milleotto te koop staan! Als de prijs zou meevallen zou ik de Flavia zou kopen! De prijs viel geweldig mee, koop gesloten. Ik had mijn aankoop voor iedereen verzwegen! Ik trok ermee naar een carrossier, maar het kostte hen meer dan een jaar om de Milleotto weer klaar te krijgen. Een volledige schildering in het originele grijs! De Flavia was schitterend. De dag dat ik thuiskwam en ik mijn moeder verraste, had ze tranen in haar ogen. Ze vertelde me dat het precies dezelfde was dan die van haar voormalige baas!

Maar hier krijgt het verhaal een droevige wending... Ik ging ermee naar een bevriende monteur om de remmen te herstellen. Ik vertelde hem dat ik de Flavia de zaterdag erna nodig had om uit te gaan. Zaterdag is de auto uiteindelijk nog niet klaar, maar ik sta erop om de Flavia mee te nemen omdat ik absoluut naar mijn vriendin moet. Hij legt mij uit dat de Flavia maar op één rem remt en dat dat veel te gevaarlijk is. Ik vertelde hem dat hij zich geen zorgen hoefde te maken en dat ik heel voorzichtig zou zijn. Ik vertrek en alles gaat prima, maar als ik om 2 uur 's nachts huiswaarts keer op de ring, rem ik plotseling voor een stoplicht. En het noodlot slaat toe, ik slip en verlies de controle over het stuur, raak de centrale middenberm die me in een naburig bosje katapulteert! Total loss!!! Moraal van het verhaal: we zijn jong, we luisteren niet en dit is het resultaat. Ik durfde mijn verdriet niet te tonen. Ik voelde me heel slecht toen mijn moeder de auto zag. Ik had niets, maar de tol is zwaar: een jaar restaureren en slechts 2 weken genieten!!

Om de rest van mijn Lancia aankopen samen te vatten: daarna had ik 2 Fulvia sedans, 2 Fulvia coupés, 1 Beta sedan 2^e serie, een Beta coupé. En 6 maanden lang een werkelijk topklasse Flaminia Touring.

Ik ben 3 keer naar Italië geweest voor Lancia-bijeenkomsten, waar ik onder andere onze dierbare president heb ontmoet, we hebben sindsdien altijd een hoffelijke en vriendschappelijke relatie gehad. Ik zou uren kunnen doorgaan met anekdotes, maar het zou te lang duren. Bedankt om de tijd te nemen om mijn verhaal te lezen.

Roberto Cassol

Fuoriserie Lancias

ILLUSTRATED HISTORY OF A CULTURE 1925-1985

WIM OUDE WEERNINK

Een chassis bestellen bij een autofabrikant om vervolgens een carrosseriebouwer de opdracht te geven om een koetswerk te bouwen volgens de eigen wensen was in de beginjaren van de autogeschiedenis de normaalste zaak van de wereld. Dat gebeurde ook bij Lancia, al beperkte de komst van de revolutionaire Lambda met carrosserie en chassis als één geheel de vrijheid van de carrossiers om iets exclusiefs te creëren. Vanaf 1925 was de Lambda echter ook als platformchassis leverbaar, en de 30 volgende jaren produceerde Lancia niet minder dan 26.000 chassis, bestemd om door gespecialiseerde carrosseriebouwers te worden bekleed met een exclusieve carrosserie die als unicum of in zeer beperkte aantallen werd geproduceerd – vandaar de Italiaanse uitdrukking *fuoriserie* – op maat gebouwd. En meteen is ook de titel van dit boek, geschreven door Lancia-autoriteit Wim Oude Weernink verklaard. Het handelt enkel over die bijzondere Lancia's met unieke koetswerken.

De bloeiende en zeer creatieve Italiaanse carrosseriebouwindustrie bevond zich voor een groot deel in en rond Turijn, waar Fiat zich richtte op massaproductie. De exclusieve carrosseriebouw richtte zich vooral op andere merken, waaronder Lancia, dat hier een vooraanstaande



rol speelde en zich ontwikkelde tot een unieke cultuur van creativiteit en vakmanschap, zeer gewaardeerd door zowel de toenmalige klanten als de hedendaagse kenners en verzamelaars. Het was het werk van visionaire ondernemers als Battista "Pinin" Farina en zijn oudere broer Giovanni, Giacinto Ghia, Ercole Castagna, Giovanni Bertone, Vittorino Viotti, Alfredo Vignale, Felice Bianchi Anderloni van Carrozzeria Touring en verschillende anderen. Ze ontwikkelden de carrosseriebouw in nauwe samenwerking met enkele van de meest getalenteerde carrosseriestylisten van de jaren dertig en de vroege naoorlogse jaren – graaf Mario Revelli di Beaumont, Giovanni Michelotti en Carlo Felice Boano. Hun nalatenschap is enorm, met enkele duizenden gebouwde exemplaren, naast de 49.525 exclusieve Lancia's met een speciale carrosserie die tussen 1955 en het begin van de jaren zeventig

door externe carrosseriebouwers werden geproduceerd.

Auteur Wim Oude Weernink maakte een selectie van zoveel mogelijk voorbeelden van de Lancia carrosserie-cultuur. Er staan meer dan 650 afbeeldingen in dit boek – het overgrote deel originele afbeeldingen uit die tijd. Een uniek boek voor Lancia-liefhebbers en kenners van de creatieve Italiaanse carrosseriebouw-industrie.

Fuoriserie Lancias

- Formaat 284 x 217 mm (oblong) – 224 blz – meer dan 650 illustraties
- Hard cover – gewicht: 1,150 gr – enkel in de Engelse taal
- ISBN: 9789080649675
- Prijs: €80,00 Euro
- Te bestellen op www.historicar.be

Oude banden

Uit nevenstaande foto kan je opmaken wat er kan gebeuren als je te lang met je oude banden blijft rijden. Ik had er niet op gelet dat de banden van mijn Aurelia B24 Convertible meer dan 40 jaar oud waren. Visueel was er niets op aan te merken. Maar het is gedurende een snelle rit met onze penningmeester Jean Helsen dat het noodlot bijna toesloeg!

We waren op de terugrit van een bezoekje aan een Lancia vriend in Merxheim, Alsace, en we reden aan een gezond tempo richting Brussel op de E411 toen uit het niets het loopvlak van mijn banden een zelfstandig leven begon! Er viel heel wat te sturen en te corrigeren alvorens we ons op de pechstrook konden parkeren. Ik belde mijn vriend Jean Pierre Vermer van Epoca Ricambi en die heeft me zeer snel uit deze benarde situatie gered.

Ondertussen hebben al mijn Aurelia's een setje nieuwe banden gekregen. Alles is goed afgelopen, maar het had veel ergen kunnen eindigen! Een goede raad, om de 5 – 6 jaar je banden veranderen, maximum 10 jaar!!!

Wees voorzichtig!

Jan Van Hoorick



Commander un châssis auprès d'un constructeur automobile, puis demander à un carrossier de construire une carrosserie selon vos propres souhaits était la chose la plus normale dans les premières années de l'histoire de l'automobile. Cela s'est également produit chez Lancia, même si l'arrivée de la révolutionnaire Lambda avec carrosserie et châssis unitaire a limité la liberté des carrossiers de créer quelque chose d'exclusif. Mais à partir de 1925, la Lambda est également disponible en châssis plate-forme et, au cours des 30 années suivantes, Lancia produit pas moins de 26 000 châssis, destinés à être habillés par des carrossiers spécialisés avec une carrosserie exclusive réalisée comme pièce unique ou en nombre très limité - d'où l'expression italienne fuoriserie - construit sur mesure. D'où le titre de ce livre, écrit par cet auteur spécialisé dans la marque Lancia, Wim Oude Weernink, qui ne traite ici que de modèles Lancia spéciales avec des carrosseries uniques.

L'industrie italienne de la carrosserie, florissante et très créative, était en grande partie située à Turin et dans ses environs, où Fiat se concentrait sur la production de masse. La carrosserie exclusive était plutôt concentrée sur d'autres marques, parmi lesquelles Lancia, qui joua ici un rôle de premier plan et se développa en une cultu-



re unique de créativité et d'artisanat, très appréciée tant par les clients de l'époque que par les connaisseurs et collectionneurs contemporains.

C'est l'œuvre d'entrepreneurs visionnaires tels que Battista "Pinin" Farina et son frère aîné Giovanni, Giacinto Ghia, Ercole Castagna, Giovanni Bertone, Vittorino Viotti, Alfredo Vignale, Felice Bianchi Anderloni de la Carrozzeria Touring et plusieurs autres. Ils ont développé la carrosserie en étroite collaboration avec certains des dessinateurs les plus talentueux des années 1930 et du début de l'après-guerre: le comte Mario Revelli di Beaumont, Giovanni Michelotti et Carlo Felice Boano. Leur héritage est énorme, avec plusieurs milliers d'exemplaires construits, en plus des 49 525 Lancias exclusives à carrosserie spéciale produites par des carrossiers externes entre 1955 et le début des années 1970.

L'auteur Wim Oude Weernink a sélectionné autant d'exemples que possible de la culture carrosserie Lancia. Il y a plus de 650 images dans ce livre - la grande majorité d'entre elles sont des images originales de cette époque. Un livre unique pour les passionnés de Lancia et pour les connaisseurs de l'industrie créative de la carrosserie italienne.

Fuoriserie Lancias

- Format 284 x 217 mm (oblong) - 224 pages - plus de 650 illustrations
- Couverture rigide - poids: 1 150 g - publié en anglais uniquement
- ISBN: 9789080649675
- Prix: 80,00 €
- Disponible sur www.historicar.be



Vieux pneus

Sur la photo ci-contre, vous pouvez voir ce qui peut arriver si vous continuez à rouler trop longtemps avec vos vieux pneus. Je n'avais pas remarqué que les pneus de mon Aurelia B24 Cabriolet avaient plus de 40 ans. Visuellement, il n'y avait rien à redire. Mais c'est lors d'une petite balade avec notre trésorier Jean Helsen que la catastrophe a failli survenir!

Nous revenions d'une visite chez un ami Lancia à Merxheim en Alsace et roulions à bon rythme vers Bruxelles sur la E411 quand, sortie de nulle part, la bande de roulement de mes pneus a pris une vie indépendante! Il y avait beaucoup de choses à piloter et à corriger avant de pouvoir nous garer sur la bande d'arrêt d'urgence. J'ai appelé mon ami Jean Pierre Vermer d'Epoca Ricambi et il m'a très vite sauvé de cette situation désastreuse.

En attendant, toutes mes Aurélias ont reçu un jeu de pneus neufs. Tout s'est bien terminé, mais cela aurait pu se terminer bien pire! Bon conseil, changez vos pneus tous les 5 - 6 ans, maximum 10 ans!!!

Soyez prudent!

Jan Van Hoorick

7 WEETJES OVER LANCIA

7 primeurs die Lancia lanceerde:

Wist je dat...

- Lancia in 1913 als eerste een auto uitbrengt met een compleet elektrisch systeem als standaarduitrusting?
- De **Lambda** die in 1922 op de markt komt, de eerste serie-auto is met een zelfdragend koetswerk? Dat scheelt veel gewicht en zorgt voor een sterk verbeterde torsiestijfheid. Ook pioniert de Lambda met een onafhankelijke voorwielophanging. Nog een andere innovatie, die massaal navolging zal krijgen, is het oliefilter.
- De **Ardea** uit 1948 de eerste in serie gebouwde auto met standaard 5-versnellingsbak is?
- De in 1950 uitgebrachte **Aurelia**, de eerste straatauto is die standaard van een V6 voorzien is? Ook het onderstel bulkte van de revolutionaire vondsten: radiaalbanden (voor het eerst op een massaproductiewagen – Michelin X), transaxle-versnellingsbak (versnellingsbak tegen de achteras gemonteerd voor een betere gewichtsverdeling) en een volledig onafhankelijke wielophanging.
- De **Delta S4** de eerste wagen ter wereld is waar op de motor zowel een compressor (supercharger) als een turbolader geschroefd was?
- De **Thema 8.32** de eerste auto is met een elektrisch uitklapbare achterspoiler?
- De Lancia **Thesis** uit 2001 de eerste seriewagen is met LED-achterlichten?

We beperken ons in dit artikel tot 7 weetjes, maar er zijn er meer. Kan jij aanvullen? Stuur ons een mail op informazione@lancia-club-belgio.be of zet een bericht op onze Facebookpagina om de lijst aan te vullen.



TECHNISCHE TIP VOOR KLASSIEKE LANCIA'S MET CARBURATOREN

De meeste klassieke auto's worden niet dagelijks gebruikt, en bij het langdurig stilstaan, kunnen er startproblemen ontstaan, omdat de mechanische benzinepomp de vlotterkamers van de carburatoren niet snel genoeg en niet met de juiste hoeveelheid benzine kan vullen; sommige klassiekers, zoals bijvoorbeeld de Peugeot 203 uit de jaren 50, hebben een benzinepomp die ook handmatig bediend kan worden, om benzine op te pompen naar de vlotterkamer van de carburator, vooraleer men de motor start na een periode van stilstand. Zulke benzinepompen zijn ideaal voor klassiekers die lang stilstaan, maar de meeste klassieke auto's zijn er spijtig genoeg niet mee uitgerust.

Omdat ik vastgesteld had dat mijn Lancia Fulvia Coupé na 3 weken stilstand al heel moeilijk te starten was, heb ik dit opgelost door een elektrische benzinepomp te monteren voor de mechanische pomp: de mechanische benzinepomp blijft dus gemonteerd op de motor, maar wordt gevoed door een elektrische benzinepomp van het merk Hardy (type 8812-3). Deze Hardy pomp werkt zelf aanzuigend en heeft het voordeel dat ze de hoeveelheid benzine aanpast aan het verbruik van de motor. De pomp werkt bovendien voor alle type motoren met carburator, en is dus niet merkgebonden. Aanvankelijk had ik de mechanische benzinepomp gedemonteerd en de elektrische Hardy pomp dus rechtstreeks aangesloten op de carburators, zoals aanbevolen door de fabrikant; ik heb echter ondervonden dat deze aanbevolen configuratie niet goed werkt, omdat de benzinedruk die de Hardy pomp genereert 0,28 à 0,35 bar is, terwijl de standaard mechanische pomp van de Fulvia een benzinedruk geeft van 0,19 bar. Te veel benzinedruk op de vlotternaalden ontregelt het benzineniveau in de vlotterkamers, en kan leiden tot het stilvallen van de motor, wat ik tweemaal ondervonden heb.

Een andere configuratiemogelijkheid is het weglaten van de mechanische benzinepomp en het monteren van een benzine drukregelaar tussen de carburatoren en de elektrische benzinepomp: deze configuratie heb ik echter zelf niet getest.

Sinds ik de elektrische benzinepomp in combinatie met de mechanische benzinepomp gemonteerd heb, heb ik 1000 km test gereden en mijn Fulvia Coupé start in alle omstandigheden (dus ook na een lange periode van stilstand) onmiddellijk. Echt heerlijk!

Op de foto's hierbij ziet u de plaats in het motorcompartiment waar de elektrische pomp idealiter kan gemonteerd worden.



Philippe Thys

M'n Fulvia heb ik inmiddels nog een beetje verbeterd, en dit autootje rijdt nu echt fantastisch goed: puur rijplezier!

Aanvankelijk was ik eigenlijk op zoek naar een Alfa Giulia Bertone 1.3 van de eerste serie (brievenbus model), maar toen ik de kans kreeg om zo'n exemplaar te testen, was mijn goesting over: geen soepele motor, slecht zitcomfort, en povere afwerking. De Fulvia daarentegen heeft een verbazend soepele motor voor een 1300 cc, heeft comfortabele zetels, een fantastische baanligging, en is zeer mooi en geraffineerd afgewerkt. De Fulvia overtreft de Alfa op alle vlakken... en toch is de huidige marktwaarde van een Alfa hoger dan die van de Fulvia... voor mij is dit onbegrijpelijk.



CONSEIL TECHNIQUE POUR LES LANCIA CLASSIQUES AVEC CARBURATEURS



La plupart des voitures classiques ne sont pas utilisées quotidiennement et si elles restent immobiles pendant une longue période, des problèmes de démarrage peuvent survenir car la pompe à carburant mécanique ne peut pas remplir les chambres à flotteur des carburateurs assez rapidement et avec la bonne quantité d'essence. Certaines classiques, comme la Peugeot 203 des années 1950, disposent d'une pompe à essence qui peut également être actionnée manuellement, pour pomper l'essence vers la chambre à flotteur du carburateur avant de démarrer le moteur après une période d'arrêt. De telles pompes à essence sont idéales pour les voitures classiques qui restent longtemps à l'arrêt, mais malheureusement, la plupart des voitures classiques n'en sont pas équipées.

Parce que j'ai remarqué que ma Lancia Fulvia Coupé était déjà très difficile à démarrer après 3 semaines d'arrêt, j'ai résolu ce problème en installant une pompe à essence électrique devant la pompe mécanique: la pompe à essence mécanique reste montée

sur le moteur, mais est alimentée par une pompe à essence électrique de marque Hardi (type 8812-3). Cette pompe Hardi est auto-amorçante et présente l'avantage d'ajuster la quantité d'essence à la consommation du moteur. La pompe fonctionne également pour tous les types de moteurs équipés d'un carburateur et n'est donc pas spécifique à une marque. Dans un premier temps j'avais démonté la pompe à essence mécanique et branché la pompe électrique Hardi directement sur les carburateurs, comme préconisé par le constructeur. Cependant, j'ai constaté que cette configuration recommandée ne fonctionne pas bien, car la pression de carburant générée par la pompe Hardi est de 0,28 à 0,35 bar, alors que la pompe mécanique standard de la Fulvia produit une pression de carburant de 0,19 bar. Une pression de carburant trop élevée sur les aiguilles du flotteur perturbe le niveau de carburant dans les chambres à flotteur et peut provoquer le calage du moteur, ce que j'ai vécu à deux reprises.

Une autre option de configuration consiste à omettre la pompe à essence mécanique et à installer un régulateur de pression de carburant entre les carburateurs et la pompe à essence électrique: cependant, je n'ai pas testé cette configuration moi-même.

Depuis que j'ai installé la pompe à carburant électrique en combinaison avec la pompe à carburant mécanique, j'ai parcouru 1000 km et ma Fulvia Coupé démarre immédiatement dans toutes les conditions (y compris après une longue période d'arrêt). Vraiment génial!

Les photos ci-dessous montrent l'emplacement dans le compartiment moteur où la pompe électrique peut idéalement être montée.

Philippe Thys



J'ai maintenant un peu amélioré ma Fulvia et cette voiture roule désormais à merveille: un pur plaisir de conduite!

Au départ, je cherchais effectivement une Alfa Giulia Bertone 1.3 de la première série (modèle boîte aux lettres), mais lorsque j'ai eu l'occasion de tester un tel exemplaire, mon désir s'est envolé: moteur pas souple, confort d'assise médiocre et finition médiocre. La Fulvia, quant à elle, a un moteur incroyablement doux pour un 1300 cm³, des sièges confortables, une position d'assise fantastique et est très belle et raffinée. La Fulvia surpasse l'Alfa dans tous les domaines... Et pourtant la valeur marchande actuelle d'une Alfa est supérieure à celle de la Fulvia... pour moi c'est incompréhensible.

7 FAITS SUR LANCIA

7 premières que Lancia a lancées: Saviez-vous que...

- Lancia était le premier, en 1913, à proposer un système électrique complet en série?
- La **Lambda** lancée en 1922 est la première voiture de série à carrosserie autoportante? Cela permet d'économiser beaucoup de poids et d'améliorer considérablement la rigidité en torsion. La Lambda est également la première à disposer d'une suspension avant indépendante. Une autre innovation, qui sera massivement imitée, est le filtre à huile.
- L'**Ardea** de 1948 a été la première voiture produite en série équipée d'une boîte de vitesses à 5 rapports?
- L'**Aurelia**, sortie en 1950, a été la première voiture de route à être équipée d'un V6 de série. Le châssis regorgeait également d'inventions révolutionnaires: pneus radiaux (première fois sur une voiture de série - Michelin X), boîte de vitesses transaxle (boîte de vitesses montée contre l'essieu arrière pour une meilleure répartition du poids) et suspension entièrement indépendante.
- La **Delta S4** a été la première voiture au monde où un compresseur (suralimentateur) et un turbocompresseur ont été vissés sur le moteur?
- La **Thema 8.32** a été la première voiture équipée d'un aileron arrière rétractable électriquement?



- La Lancia **Thesis** 2001 a été la première voiture de série équipée de feux arrière à LED?

Nous nous limitons à 7 faits dans cet article, mais il y en a d'autres. Pouvez-vous les compléter? Envoyez-nous un courriel à informazione@lancia-club-belgio.be ou postez un message sur notre page Facebook pour compléter la liste.

Ledenadministratie – anno 2023

Nieuwe leden

Na onze ongekende ledenaangroei in 2022 (23 nieuwe leden), was het dit jaar heel wat rustiger en hebben we voor 2023 “slechts” 5 nieuwe leden aangetrokken.

Norbert Vergaelen uit Kapelle-op-den-Bos. Norbert kwam, vergezeld van zijn 2 kleinkinderen Eve & Aristo, zijn pas gerestaureerde Fulvia 1600 Sport voorstellen tijdens onze meeting in Remouchamps met het Sliding Pillar treffen.

Kenny Vanaudenhove uit Diest heeft zijn Thema 8.32, die hij sinds nieuw heeft aangekocht in 1989 en 220.000 km later weer helemaal tiptop gezet, gaan we kortelings zeker zien op een van onze volgende bijeenkomsten.

Erik Peiren uit Antwerpen bezit 'n prachtige witte Beta 1600 HPE uit 1981, Eric en Elke kwamen hiermee voor het eerst naar onze uitstap van het ICCB treffen in Val Saint Lambert.

Ben op de Beeck uit Heist-op-den-Berg was met mijn Fulvia 1600 HF aanwezig tijdens onze daguitstap naar de Sliding Pillar Rally. Hij was overtuigd van het Fulvia rijplezier met het gevolg dat hij bij een volgende



treffen met zijn pas aangekochte Fulvia Sport 1,3 S zal meerijden.

Wim Demeyere uit Ophasselt heeft met zijn Flavia Coupé 1,8 uit 1967 een pracht exemplaar ingepalmd. Deze wagen zullen we zeker volgend jaar te zien krijgen!

Wij danken deze nieuwe leden voor het gestelde vertrouwen in onze club. Viva Lancia!

In memoriam

Helaas hebben wij dit jaar 3 leden verloren.

Peter Aerts uit Kapellen. Peter was sinds 2006 lid van onze club. We zagen hem niet veel op onze bijeenkomsten, maar des te meer hadden diverse van onze leden hem regelmatig aan de telefoon. Zijn standpunten en fantastische verhalen konden ons wel boeien ...

François Bozon uit La Chapelle d'Armentières (Frankrijk) was nog maar pas lid geworden van onze club. Wij kenden François al 'n lange tijd vanuit de Lancia Club France. François was 'n fervent aanhanger van de Flavia waarvan hij er ook verschillende bezat.

Steven Wilsens, Lancist sinds begin jaren '50 en één van de “Fondatore” van Lancia Club Belgio. Zijn verhaal kan je hieronder verder lezen.

Jean Helsen

IN MEMORIAM: STEVEN WILSENS

Steven (°14/12/1937 – †6/10/2023), een man uit 1 stuk, een graficus, een kunstenaar, een Lancia fanaat. Steven was zowat mijn doopvader die mij het wereldje van de Lancia's deed ontdekken.

Helaas is Steven op vrijdag 6 oktober 11. van ons heengegaan. Steven werd een jaar eerder met een ziekte geconfronteerd, een ziekte die knaagde aan zijn levenskwaliteit. Ikzelf heb er niet genoeg woorden voor, maar, tijdens de uitvaartdienst heeft een goede vriend van Steven nog met veel lovende woorden het leven van Steven even in beeld gebracht. Clem had het ook even over de hobby van Steven, een leuke anekdote die iedereen aan een lach en applaus wist te koppelen. Hierbij dit verhaal:

“Steven had een grote liefde, neen eerder een passie, voor een Italiaans automerk: Lancia. Tijdens zijn Keulse periode had hij een Lancia Augusta uit 1934 op de kop getikt en het karretje eigenhandig van een rode laklaag voorzien. Het wagentje viel op langs de straten van Keulen en niet zelden vond Steven op de motorkap een bloemetje.

De verzameling Lancia's groeide in de loop der jaren. Steven werd ook een prominent lid van de Belgische Lanciaclass waarvoor hij diverse publicaties ontwierp.

Er kunnen veel verhalen verteld worden over de groei van die collectie want aan iedere auto hangt een story. Maar één anekdote wil ik er toch uitlichten.

Het was begin van de jaren zeventig toen Steven en ik, op wandel in Brussel, op een pleintje met veel bomen, een kleine bolide ontdekten. We zagen al op afstand dat de snit Italiaans was. Het bleek een Lancia Appia Sport Zagato te zijn. Een uiterste zeldzaam exemplaar. De auto leek daar, te oordelen naar het vele stof, al maanden te staan. Rondvraag in de buurt om de identiteit van de eigenaar te kennen, leverde niets op.

Enkele weken later wandelden we opnieuw voorbij die plek. De wagen had intussen nog meer stof vergaard. We rommelden een beetje aan de deuren tot bleek dat de passagiersdeur niet gesloten was. In het handschoenenkastje vonden we het adres van de eigenaar die blijkbaar in een appartementsblok tegenover het pleintje woonde. Daar aangekomen vernamen we van een buurvrouw dat de man in kwestie al enkele maanden in de gevangenis zat. Een week later heeft Steven in de gevangenis de koop met de man afgesloten.”

Vaarwel Steven, vaarwel goede vriend. Bijna 50 jaar lang hebben wij met vele



Lancisten rondom U naar uw verhalen geluisterd en genoten van uw tekeningen waarin zoveel van onze clubleden “in the picture” werden gezet. Een week voordat je heen bent gegaan heb ik nog een collage van een zeer klein deeltje van jouw tekeningen gemaakt, ik had helaas géén tekening van jou in mijn bezit, dit heb ik dan hopelijk goed gemaakt met een foto ...

Steven, het ga je goed.

Jean

- Administration des membres

Nouveaux membres

Après une croissance sans précédent de nos effectifs en 2022 (23 nouveaux membres), cette année a été beaucoup plus calme et nous n'avons attiré "que" 5 nouveaux membres pour 2023.

Norbert Vergaelen de Kapelle-op-den-Bos, Norbert, accompagné de ses 2 petits-enfants Eve & Aristo, a présenté sa Fulvia 1600 Sport fraîchement restaurée lors de notre rencontre à Remouchamps pour le Sliding Pillar Rally.

Kenny Vanaudenhove de Diest a remis sa Thema 8.32, qu'il avait achetée neuve en 1989 et 220 000 km plus tard, à nouveau dans un état impeccable, ce que nous verrons certainement prochainement lors d'un de nos meetings.

Erik Peiren d'Anvers possède une belle Beta 1600 HPE blanche de 1981. Eric et Elke ont participé pour la première fois à une des activités du LCB, lors de la rencontre de printemps de l'ICCB à Val Saint Lambert.

Ben op de Beeck de Heist-op-den-Berg était présent avec sa Fulvia 1600 HF lors de notre excursion d'une journée au Sliding Pillar Rally. Il était convaincu du plaisir de conduire la Fulvia, de sorte qu'il est venu au prochain rendez-vous avec sa propre Fulvia Sport 1.3 S, nouvellement achetée.

Wim Demeyere d'Ophasselt c'est acheté un bel exemplaire Flavia Coupé 1.8 de 1967, on le verra certainement l'année prochaine!

Nous remercions ces nouveaux membres pour la confiance qu'ils accordent à notre club. Viva Lancia!

In memoriam

Malheureusement nous avons perdu 3 membres cette année.

Peter Aerts de Kapellen. Peter était membre de notre club depuis 2006. Nous ne le voyions pas beaucoup lors de nos réunions, mais plusieurs de nos membres lui parlaient régulièrement au téléphone. Ses points de vue et ses histoires fantastiques nous ont captivés...

François Bozon de La Chapelle d'Armentières (France) était récemment devenu membre de notre club. Nous connaissions François de longue date du Lancia Club France. François était un grand fan de la Flavia dont il en possédait également plusieurs.

Steven Wilsens, Lanciste depuis le début des années 1950 et l'un des **"Fondatore"** du Lancia Club Belgio. Vous pouvez en apprendre plus sur son histoire ci-dessous.

Jean Helsen



Steven (*14/12/1937 – †6/10/2023), un homme d'une seule pièce, un graphiste, un artiste, un fanatique de Lancia. Steven était en fait mon parrain qui m'a fait découvrir le monde des Lancia.

Malheureusement, Steven est décédé le vendredi 6 octobre. Steven a été confronté à une maladie un an plus tôt, une maladie qui a rongé sa qualité de vie. Je n'ai pas assez de mots pour le décrire, mais pendant les funérailles, un bon ami de Steven a dé-

peint la vie de Steven avec de nombreux mots d'éloge. Clem a également parlé du passe-temps de Steven, une jolie anecdote qui a fait rire et applaudir tout le monde. Voici son récit:

"Steven avait un grand amour, voire une passion, pour une marque automobile italienne: Lancia. Pendant son séjour à Cologne, il a acheté une Lancia Augusta de 1934 et a peint la voiture en rouge de ses propres mains. La voiture se démarquait dans les rues de Cologne et Steven trouvait souvent une fleur sur le capot.

La collection de Lancia s'agrandit au fil des années. Steven est également devenu un membre éminent du Club Lancia belge pour lequel il a conçu diverses publications.

De nombreuses histoires peuvent être racontées sur la croissance de cette collection, car chaque voiture a une histoire. Mais je voudrais souligner une anecdote.

C'était au début des années 1970 lorsque Steven et moi, alors que nous nous promenions dans Bruxelles, avons découvert une petite voiture sur une place bordée de nombreux arbres. De loin, on pouvait voir que la coupe était italienne. Il s'est avéré qu'il s'agissait d'une Lancia Appia Sport Zagato. Un spécimen extrêmement rare. À en juger par la quantité de poussière, la voiture sem-

blait être là depuis des mois. Les enquêtes dans le quartier pour connaître l'identité du propriétaire n'ont rien donné.

Quelques semaines plus tard, nous sommes repassés devant cet endroit. Entre-temps, la voiture avait accumulé encore plus de poussière. Nous avons un peu manipulé les portes jusqu'à ce qu'il s'avère que la porte passager n'était pas fermée. Dans la boîte à gants, nous avons trouvé l'adresse du propriétaire qui vivait apparemment dans un immeuble en face de la place. Une fois sur place, nous avons appris par un voisin que l'homme en question était déjà en prison depuis plusieurs mois. Une semaine plus tard, Steven a conclu l'achat avec le propriétaire en prison."

Au revoir Steven, au revoir mon bon ami. Depuis près de 50 ans, de nombreux Lancistes autour de vous ont écouté vos histoires et apprécié vos dessins dans lesquels tant de membres de notre club étaient mis "au tableau". Une semaine avant votre décès, j'ai fait un collage d'une très petite partie de vos dessins, malheureusement je n'avais aucun de vos dessins en ma possession, alors j'espère avoir compensé cela avec une photo...

Steven, porte-toi bien.

Jean

Auto e Moto d'Epoca

BOLOGNA • 26-29 | 10 | 2023

Traditioneel trekt de jaarlijkse beurs 'Auto e Moto d'Epoca' veel liefhebbers van Italiaanse auto's (en moto's) uit de hele wereld aan. De grootste beurs in zijn soort is dan ook bij uitstek de plaats om oude Italiaanse auto's op de kop te tikken, maar ook om op zoek te gaan naar mogelijke wisselstukken of andere gerelateerde automobilia.

Dit jaar stond de 40^e editie op het programma. Tot voor kort werd de beurs georganiseerd in het noordelijke Padova, maar op zoek naar meer exporuimte, verhuisde ze naar de ruimere site van de Bologna Fiere.

Al een paar jaar zakken verschillende leden van Lancia Club Belgio – al dan niet vergezeld van hun partner – midden oktober af naar Padova voor een paar dagen, met als hoofddoel een bezoek aan 'Auto e Moto d'Epoca'. Een partnerprogramma, lees een bezoek aan Venetië, behoorde ook telkens tot het programma.

Ikzelf was niet elk jaar van de partij. Ik ging er eerder naartoe wanneer ik op zoek was naar een bepaald stuk voor één van m'n oude Lancia's en zodoende trok ik de laatste 10 jaar een drietal keer naar Padova. Met de verhuis naar Bologna was mijn aandacht echter weer opgewekt. Alhoewel Anne en ikzelf al vele reizen gemaakt hebben in het noorden van Italië en steden als Turijn, Firenze, Milaan en andere vaak op het programma stonden, waren we nog nooit in Bologna geweest.

Zodoende trokken we er vier dagen voor uit: 3 dagen Bologna en één dag naar de beurs. Zonder spijt, want de stad is zeker de moeite waard. Met een middeleeuws centrum, waar in 1088 de oudste universiteit van Europa gesticht werd. Maar ook met zijn vele overdekte wandelstraten (Portico's), in totaal 38 km lang, die je beschutting bieden tegen de regen – of tegen de zon bij zonnig weer. En culinair kom je er ook niets te kort. Gekend als 'la grassa' (de vette), wat je kan merken als je gaat tafelen in Bologna, de keuken is er rijk en vol van smaak.

Wat de beurs zelf betrof, veel moois voor liefhebbers van oude Lancia's. Maar spijtig genoeg is er hier, net als op andere oldtimerbeurzen, meer en meer aandacht en plaats vrijgemaakt voor meestal zeer jonge 'collectiewagens'. De Porsche's, Ferrari's, Maserati's, Lamborghini's, McLaren's en



Mooie Belna met carrosserie Paul Née
Très belle Belna carrossée par Paul Née

andere 'SuperCars', die zelfs de eerstvolgende jaren lang niet in aanmerking komen voor de term 'Youngtimer', kom je bijna in elke beursshal tegen. Blijkbaar mikken de organisatoren van dergelijke beurzen vooral op de sentimenten en de centen van al wie zich dergelijke wagens kan permitteren en hoopt hier ook plezier aan te beleven. En dat weerspiegelt zich ook in de inkomstprijzen voor de beurs, maar eveneens in de prijzen van drank en versnaperingen die je verspreid over de hele beurs kan vinden. Lekker, dat wel, zeker niet enkel Fast Food, die je op andere beurzen vind, maar toch zéér prijzig...

Maar om dit verslag met een positieve noot af te sluiten: tijdens onze kilometerslange wandelingen door de stad, stonden we plotseling oog in oog met een autoshowroom waar niet alleen de insigne's van Fiat, Alfa Romeo of Jeep te zien waren, maar waar een nieuwe vitrine ingericht was met het nieuwe Lancia logo in de nieuwe corporate look. Nog geen wagens in de vitrine, dat wel, maar Stellantis is in elk geval al begonnen met de voorbereidingen van de herlancering van ons geliefde merk.

Eduard De Landtsheer



Veel rallygeweld op de stand van Miki Biasion
Beaucoup d'attention pour le passé en rallye de Lancia au stand Miki Biasion



Zeldzame Aurelia B50
Aurelia B50: rare



Mini Aurelia B20?
Mini Aurelia B20?



Voor de amateur: mooie Fulvia berlina 2° serie
Pour l'amateur: belle Fulvia berline 2e série



Traditionnellement, la foire annuelle 'Auto e Moto d'Epoca' attire de nombreux passionnés de voitures (et motos) italiennes du monde entier. La plus grande foire du genre est donc l'endroit idéal pour acheter de vieilles voitures italiennes, mais aussi pour rechercher d'éventuelles pièces de rechange ou autres objets liés au monde de l'automobile.



Appia Camioncino en 1^{re} serie berlina, ter gelegenheid van de 70^e verjaardag van de Appia
Appia Camioncino et berlina 1^{ère} série, à l'occasion du 70^e anniversaire de l'Appia



Appia Furgoncino... met bijhorende aanhangwagen
Appia Furgoncino... avec remorque assortie



...toch niet, euh Fiat...
...euh non, Fiat...



Lancia agentschap New Look
Agence Lancia New Look

Cette année, la 40^{ème} édition était au programme. Jusqu'à récemment, la foire était organisée à Padoue, mais à la recherche de plus d'espace d'exposition, elle a été déplacée vers le site plus grand de la Fiere de Bologne.

Depuis quelques années, différents membres du Lancia Club Belgio – avec ou sans leur partenaire – se rendent à Padoue pour quelques jours à la mi-octobre, dans le but principal de visiter 'Auto e Moto d'Epoca'. Un programme partenaire, c'est-à-dire une visite à Venise, faisait également partie de ce programme annuel.

Moi-même, je n'étais pas présent chaque année. J'y allais lorsque je cherchais une pièce spécifique pour une de mes anciennes Lancia et je suis donc allé à Padoue trois fois au cours des 10 dernières années. Cependant, avec le déménagement à Bologne, mon attention a été ravivée. Même si Anne et moi avons fait de nombreux voyages dans le nord de l'Italie et que des villes comme Turin, Florence, Milan et d'autres étaient souvent à l'ordre du jour, nous n'étions jamais allés à Bologne.

Nous y avons donc passé quatre jours: 3 jours à Bologne et une journée à la foire. Sans regrets, car la ville vaut vraiment le

détour. Avec un centre médiéval, où la plus ancienne université d'Europe a été fondée en 1088. Mais aussi avec ses nombreuses rues piétonnes couvertes (Portico's), longues de 38 km au total, qui vous offrent un abri de la pluie - ou du soleil par temps ensoleillé. Et vous ne manquerez pas non plus de choses culinaires. Connue sous le nom de 'la grassa' (la grasse), que l'on peut remarquer lorsque vous dînez à Bologne, la cuisine est riche et pleine de saveurs..

En ce qui concerne la foire elle-même, il y avait beaucoup à voir pour les amateurs de vieilles Lancia. Mais malheureusement, ici, comme dans d'autres salons de voitures classiques, de plus en plus d'attention et d'espace ont été accordés à des 'voitures de collection' pour la plupart très jeunes. Les Porsche, Ferrari, Maserati, Lamborghini, McLaren et autres 'SuperCars', qui ne pourront même pas porter le terme 'Youngtimer' dans les années à venir, se trouvent dans presque tous les halls d'exposition. Apparemment, les organisateurs de ces salons visent principalement les sentiments et l'argent de tous ceux qui peuvent se permettre de telles voitures et espèrent en profiter. Et cela se reflète également dans les prix d'entrée au salon, mais aussi dans les prix des boissons et des snacks que vous pourrez trouver répartis tout au long du salon. Savoureux, oui, certainement pas seulement du Fast Food, que l'on trouve dans d'autres salons, mais quand même très cher...

Mais pour terminer ce reportage sur une note positive: au cours de nos kilomètres de balades à travers la ville, nous nous sommes retrouvés soudain nez à nez avec un showroom automobile où non seulement les insignes de Fiat, Alfa Romeo ou Jeep étaient exposés, mais où une nouvelle vitrine a été décorée du nouveau logo Lancia dans le nouveau look de l'entreprise. Pas encore de voitures en vitrine, mais Stellantis a déjà commencé les préparatifs pour la relance de notre marque bien-aimée.

Eduard De Landtsheer

Après 30 ans de collaboration avec MARSH, BEHVA a décidé de reprendre la gestion et la distribution des polices d'assurances.

BEHVA a depuis lors créé son propre cabinet de courtage GEXIA, qui reprendra la gestion des polices d'assurance à partir du 1/12/2023, mais qui opérera sous la dénomination commerciale de "BEHVA Insurance".

Qu'est-ce qui va changer pour vous? Pas grand-chose en soi, BEHVA Insurance deviendra simplement votre point de contact permanent et unique à l'avenir.

BEHVA Insurance est joignable sur l'adresse électronique contact@fr.behva-insurance.be.

Na 30 jaar met MARSH te hebben samengewerkt, heeft BEHVA besloten om zelf het beheer en de distributie van verzekeringspolissen over te nemen.

BEHVA heeft inmiddels een eigen makelaarskantoor opgericht, GEXIA, dat vanaf 1/12/2023 het beheer van de verzekeringspolissen zal overnemen, maar onder de handelsnaam "BEHVA Insurance" zal opereren.

Wat verandert er voor u? Op zich niet veel, BEHVA Insurance wordt gewoon uw enige, permanente aanspreekpunt in de toekomst.

BEHVA Insurance is bereikbaar op contact@nl.behva-insurance.be.

A VENDRE - TE KOOP

Lancia Beta 2000 HPE

Volumex anno 1974,
58.600 km,
Très bon état, zeer
goede staat,
Pas de travail à faire,
géén werk te doen.
Prix/Prijs: €13.000,-
Info: André Renkin:
0476/27.54.04



Lancia Ardea 4e serie

Anno 1952,
903 cm³ - 30 pk/cv
5 versnellingen
5 vitesses
Prix/Prijs: €9.300,-
Info: E. De Landtsheer:
0475/27.00.03
eduard@busybee.be

BESTUUR LANCIA CLUB BELGIO

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

- **Erevoorzitters:** Christian Mannès en André Lamotte
- **Voorzitter:** Jan Van Hoorick (jan@vanhoorick.com)
- **Secretaris:** Hans Daemen (hans.daemen@telenet.be)
- **Penningmeester & Ledenadministratie:** Jean Helsen (jean.helsen@outlook.com)
- **Communicatieverantwoordelijke:** Eduard De Landtsheer (eduard@busybee.be)
- **Webmaster:** Michael Gevaert (michael.gevaert@itgrale.be)
- **Artistiek directeur:** Tania Smits (smitstania@gmail.com),
- **Overige bestuursleden:** 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)
- **Responsable de la communication:** Eduard De Landtsheer (eduard@busybee.be)
- **Webmaster:** Michael Gevaert (michael.gevaert@itgrale.be)
- **Directeur artistique:** Tania Smits (smitstania@gmail.com)
- **Autres membres du comité:** 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:
Eduard De Landtsheer

Met bijdragen van/
avec la participation de:
**Hans Daemen, Jan Van Hoorick,
Jean Helsen, Jean-Paul Samyn,
Nicolas Van Fraesum,
Roberto Cassol, Philippe Thys,
Lode Van Lathem, Leo 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