



INFORMAZIONE

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

1 | 2024

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



IN DIT NUMMER – DANS CETTE ÉDITION:

LCB@Interclassics 2023

Meeting & Rally Temploux

Maretakrally

New Lancia Ypsilon

Fanalone & Fanalino

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

Editorial

Le premier numéro d'Informazione de cette année est enfin terminé, un peu plus tard que d'habitude, mais comme toujours rempli de reportages et d'autres articles liés à l'un de vos sujets favoris: Lancia. La lecture parfaite pour les vacances à venir dont vous pourrez, espérons-le, bientôt profiter pleinement.

En attendant, le premier semestre est déjà terminé et plusieurs activités du club ont déjà été réalisées. Vous trouverez bien entendu un reportage à ce sujet dans ce numéro: un cocktail de printemps très réussi – qui pour la première fois était également associé à un parcours de rallye – et une sortie de printemps encore plus réussie, organisée en différents lieux chez les membres ou dans des leur lieu de travail et qui a attiré un grand nombre de participants sur la route.

Comme c'est le cas depuis un certain temps déjà, sous cet éditorial, se trouve un appel à contribuer à cette newsletter, pour partager votre propre histoire ou vos connaissances liées à Lancia avec le reste des lecteurs. C'est donc un grand plaisir de recevoir une réponse fréquente à cet appel et nous pouvons ainsi rassembler suffisamment d'histoires et d'articles informatifs pour pouvoir à nouveau produire un numéro à part entière.

Cette fois, nous avons reçu des contributions de Ludo Willems et Lisette Janssens concernant l'achat d'un coupé Lancia 2000, Raf David raconte de la Flavia 1500 Berlina dont il rêvait depuis longtemps, et Thomas Verkaeren préfère son coupé Fulvia 1.3S, 2^e série à son coupé Alfa Bertone. Et si vous êtes curieux de connaître la suite de l'histoire de Nicolas Van Fraesum sur sa recherche de la Lancia parfaite des années 1950, alors vous devez absolument continuer à lire.

Connaissez-vous la différence entre une Fulvia Fanalone et une Fanalino, savez-vous où trouver le prototype Lancia Kayak, ou êtes-vous peut-être intéressé par l'histoire de nos plaques d'immatriculation belges? Toutes les réponses à cela dans ce numéro.

Et enfin, à la fin de l'année dernière, vous avez reçu un formulaire d'enquête concernant le fonctionnement du club. Vos réponses ont été très nombreuses et le comité s'occupera dans les semaines à venir pour développer vos suggestions lorsque cela sera possible. Vous en trouverez également un petit aperçu plus loin.

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.

InterClassics Bru

17-19 | 11 | 2023



Van vrijdag 17 tot en met zondag 19 november 2023 kon men terecht in de Brusselse Heizelpaleizen voor de 8^{ste} InterClassics Brussels. Autoliefhebbers konden op 40.000 vierkante meter oppervlakte genieten van honderden unieke classic cars, young- en oldtimers. Op de beurs was speciale aandacht voor de 24 uur van Le Mans, waarvan in 2023 de 100^{ste} editie plaatsvond.

100 jaar Le Mans

Het centrale thema van de 8^{ste} InterClassics in Brussels Expo was vorig jaar de viering van het 100-jarige bestaan van Le Mans. Beursmanager Erik Panis vertelt: "We trokken alle registers open en bouwden in de Patio van Brussels Expo het wereldberoemde circuit na, inclusief de tribunes en de startgrid.

In de patio van Brussels Expo presenteerde de organisatie een indrukwekkende historische collectie. De oudste Le Mans klassieker van de tentoonstelling stond aan de start van de eerste editie in 1923: een Vinot Deguinand. In totaal stonden er 24 Le Mans racers geëxposeerd, ieder met een uniek verhaal. Racewinnaars zoals de Jaguar D-Type (1957) en Peugeot 905 (1992) maar ook historisch belangrijke modellen. Denk aan de Howmet TX, een experimentele renwagen uit 1968 met gasturbineaanrijving.

Vervolg op pagina 4



Editoriaal

Het eerste nummer van *Informazione* voor dit jaar is eindelijk afgewerkt. Wat later dan gebruikelijk, maar zoals steeds boordevol verslagen en andere artikels in verband met één van jullie favoriete onderwerpen: Lancia. De perfecte lectuur voor de komende vakantiedagen waar jullie hopelijk binnenkort volop van zullen kunnen genieten.

Intussen zit de eerste jaarhelft er al op en zijn er reeds verschillende clubactiviteiten gepasseerd. Uiteraard vinden jullie hiervan verslag in dit nummer: een zeer succesvolle voorjaarsdrink – waar voor het eerst ook een rallyrit aan gekoppeld werd – én een nóg succesvollere lenterit, georganiseerd op verschillende plaatsten bij leden thuis of op hun werk en massaal veel deelnemers op de baan bracht.

Zoals al een tijdje vinden jullie onder dit editoriaal een oproep om bijdragen te leveren aan deze nieuwsbrief, om jullie eigen verhaal of kennis in verband met Lancia te delen met de rest van de lezers. Het doet dan ook geweldig plezier als die oproep ook veelvuldig beantwoord wordt en wij zodoende genoeg verhalen en informatieve artikels bij elkaar kunnen verzamelen om opnieuw een volwaardig nummer te kunnen opmaken.

Deze keer ontvingen we bijdrages van Ludo Willems en Lisette Janssens i.v.m. de aankoop van een Lancia 2000 coupé, Raf David vertelt over de Flavia 1500 Berlina, waarvan hij al lang droomde, en Thomas Verkaeren verkiest zijn Fulvia coupé 1,3S, 2^e serie boven zijn Alfa coupé Bertone. En indien je benieuwd bent naar het vervolg van het verhaal van Nicolas Van Fraesum over zijn zoektocht naar de perfecte jaren '50 Lancia, dan moet je zeker verder lezen.

Ken je het verschil tussen een Fulvia Fanalino en Fanalino, weet je waar je het Lancia Kayak prototype kunt vinden, of ben je misschien geïnteresseerd in de geschiedenis van onze Belgische nummerplaten? De antwoorden hierop vinden jullie ook in dit nummer.

En tenslotte ontvingen jullie eind vorig jaar een enqueteformulier i.v.m. de werking van de club. Jullie reacties waren zeer talrijk en het bestuur zal de komende weken alvast werk maken om jullie suggesties uit te werken waar mogelijk. Een klein overzicht hiervan vinden jullie eveneens verderop.

Eduard

Du vendredi 17 au dimanche 19 novembre 2023, les visiteurs pouvaient visiter les Palais du Heysel à Bruxelles à l'occasion du 8^{ème} InterClassics Brussels. Les passionnés d'automobile ont pu admirer des centaines de voitures classiques uniques, jeunes et anciennes, sur une superficie de 40 000 mètres carrés. Lors du salon, une attention particulière a été portée aux 24 Heures du Mans, dont la 100^e édition a eu lieu en 2023.

100 ans du Mans

Le thème central de la 8^{ème} InterClassics à Brussels Expo l'année dernière était la célébration du 100^{ème} anniversaire du Mans. Erik Panis, directeur de l'exposition, déclare : « Nous avons tout mis en œuvre et recréé le circuit de renommée mondiale dans le Patio de Brussels Expo, y compris les tribunes et la grille de départ.

L'organisation a présenté une impressionnante collection historique dans le patio de Brussels Expo. Le plus ancien classique du Mans exposé était au départ de la première édition en 1923 : un Vinot Deguinand. Au total, 24 pilotes du Mans étaient exposés, chacun avec une histoire unique. Des vainqueurs de courses comme la Jaguar D-Type (1957) et la Peugeot 905 (1992), mais aussi des modèles historiquement importants. Prenons l'exemple de la Howmet TX, une voiture de course expérimentale de 1968 équipée

Suite à la page 5

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.

INTERCLASSICS BRUSSELS 2023

Vervolg van pagina 4

Publieksfavorieten zoals de Porsche 917 (1970) en Audi R18 TDI Ultra (2011) ontbraken niet.

Dit is slechts een greep uit de imposante verzameling raceauto's die de organisatie voor deze gelegenheid leende uit de collecties van verschillende internationale musea (o.a. Porsche Museum, Matra Museum, Le Mans Museum en het Louwman Museum) en privécollecties.

Handtekeningsessie

Indrukwekkende raceauto's zijn één ding maar de coureurs die deze – vaak beestachtige – auto's in bedwang moesten houden zijn levende legenden. Daarom dat Emanuele Piro, Jürgen Barth en Christine Beckers op de vrijdag van InterClassics aanwezig waren voor een handtekeningsessie. Samen zijn deze coureurs goed voor zes Le Mans overwinningen en zes klasse winsten. Piro won met diverse Audi's, eerst de R8 en later de R10 TDI. Barth reed met verschillende Porsches, als ingenieur van Porsche bleef hij het merk altijd trouw. Beckers oogde opzien door als eerste vrouwelijke Belgische coureur aan de start van Le Mans te staan.

Lancia Club Belgio: het regent verjaardagen!

En dan was er nog de stand van de Lancia Club Belgio, uiteraard een van de hoogste punten van de beurs! Op onze stand werden drie verjaardagen gevierd! Van drie verschillende Lancia's die eigenlijk alle drie zeer belangrijk waren voor de industriële en sportieve geschiedenis van Lancia.

De zwarte **Appia** eerste serie (1953) van onze schatbewaarder en ledenbeheerder Jean Helsen. **70 jaar** oud! Deze pientere kleine alleskunner, vele jaren geleden gerestaureerd, kan nog verbluffend goed zijn mannetje staan in het moderne verkeer. De Appia werd in 3 series gebouwd en stond in de Lancia catalogi tot begin jaren 60. Deze kleine Lancia was de opvolger van de

vooorlogse Ardea en was belangrijk om de kassen van Lancia in de jaren 50 te spijzigen.

De tweede jarige was de donkergroene **Fulvia** eerste serie van 1963. **60 jaar** oud en recent aangekocht door Raf David. Deze berline is zeer goed onderhouden en is uitgerust met de typische schakelpook aan de stuurkolom. In de volgende serie werd die vervangen door een schakelpook op de vloer, de fameuze 'leva lunga'. Ik ben na de beurs, zondag avond, met de Fulvia naar huis gereden en het was een openbaring hoe 'modern' deze Fulvia nog reed. De Fulvia was voor Lancia ook belangrijk omdat hij in de 'middenklasse' een voorbeeld werd voor andere constructeurs van innovatie en technische hoogstaande bouwmethodes. Zoals elke Lancia werd de Fulvia met de regelmaat van de klok verder verfijnd. De berline kreeg ook nog coupé en sport varianten!

En dan was er nog de **50^{ste} verjaardag** van de Lancia **Stratos**. In het begin van de jaren 70 was het rallywapen van Lancia, de Fulvia 1600 HF, aan het einde van zijn latijn. Niet meer opgewassen tegen de Alpines en de Porsches had Cesare Fiorio een plan! Hij bouwde een speciaal voor races en vooral rally doeleinden ontworpen auto! De Stratos. De directie van Lancia en Fiat had er een beetje moeite mee, maar ondanks de initiële tegenstand werd de Stratos een rallyicoon. Nog nooit was er een auto ontworpen met een doel voor ogen, namelijk winnen. Het exemplaar op onze stand was een, zeer goed gemaakte replica van Listerbell. Hij werd ons ter beschikking gesteld door Jef Op de Beeck van Q Classic Cars, een vriend van Hans Daemen!

Op onze stand hebben we meer dan 240 leden ontvangen, en we hebben de meeste bezoekers een glas Prosecco, rode wijn of een andere frisdrank aangeboden. Verder hebben we op onze stand het nieuwste boek en meesterwerk van Wim Oude Weernink "Fuoriserie Lancias – illustrated history of a culture 1925 – 1985" voorgesteld. Het was weer een fijne beurs en een waar plezier om zoveel leden en geïnteresseerden op onze te mogen ontvangen!

Jan Van Hoorick



INTERCLASSICS BRUSSELS 2023

Suite de la page 5

d'une turbine à gaz. Les favoris du public tels que la Porsche 917 (1970) et l'Audi R18 TDI Ultra (2011) n'étaient pas absents.

Il ne s'agit là que d'une sélection de l'impressionnante collection de voitures de course que l'organisation a empruntée pour cette occasion aux collections de divers musées internationaux (dont le Musée Porsche, le Musée Matra, le Musée du Mans et le Musée Louwman) et de collections privées.

Séance d'autographes

Les voitures de course impressionnantes sont une chose, mais les pilotes qui ont dû contrôler ces voitures - souvent bestiales - sont des légendes vivantes. C'est pourquoi Emanuele Piro, Jürgen Barth et Christine Beckers étaient présents le vendredi de l'InterClassics pour une séance d'autographes. Ensemble, ces pilotes totalisent six victoires au Mans et six victoires de catégorie. Piro a gagné avec plusieurs Audi, d'abord la R8 puis la R10 TDI. Barth a conduit plusieurs Porsche et, en tant qu'ingénieur Porsche, il est toujours resté fidèle à la marque. Beckers a fait sensation en devenant la première femme pilote belge au départ du Mans.

Lancia Club Belgique: que des anniversaires!

Et puis il y avait le stand du Lancia Club Belgio, qui était bien sûr l'un des temps forts du salon! Trois anniversaires ont été fêtés sur notre stand. Trois Lancia différentes, mais toutes les trois très importantes pour l'histoire industrielle et sportive de Lancia.

L'Appia première série noire (1953) de notre trésorier et gestionnaire des membres Jean Helsen. **70 ans!** Ce petit véhicule polyvalent et brillant, restauré il y a de nombreuses années, peut encore étonnamment bien se débrouiller dans la circulation moderne. L'Appia a été construite en 3 séries et figurait dans les catalogues Lancia jusqu'au début des années 1960. Cette petite Lancia était le successeur de l'Ardea d'avant-guerre et était importante pour alimenter les caisses de Lancia dans les années 1950.

Le deuxième véhicule dont c'était l'anniversaire était la première

série **Fulvia** vert foncé de 1963. Elle a **60 ans** et a été récemment achetée par Raf David. Cette berline est très bien entretenue et est équipée du typique levier de vitesses sur la colonne de direction. Sur les versions suivantes, il fut remplacé par un levier de vitesses au plancher, le fameux "leva lunga". Je suis rentré chez moi dans la Fulvia après la foire dimanche soir et ce fut une révélation à quel point cette Fulvia conduisait toujours de manière "moderne". La Fulvia était également importante pour Lancia car elle devenait un exemple pour les autres constructeurs en matière d'innovation et de méthodes de construction de haute technologie de la "classe moyenne". Comme toutes les Lancia, la Fulvia a été perfectionnée à intervalles réguliers. La berline avait également des variantes coupé et sport!

Et puis il y a eu le **50^e anniversaire** de la Lancia **Stratos**. Au début des années 1970, l'arme de rallye de Lancia, la Fulvia 1600 HF, arrive en fin de vie. N'arrivant plus à rivaliser avec les Alpine et les Porsche, Cesare Fiorio avait un plan ! Il a construit une voiture spécialement conçue pour la course et surtout le rallye ! La Stratos. La direction de Lancia et Fiat a eu quelques difficultés avec cela, mais malgré la résistance initiale, elle est devenue une icône du rallye. Jamais auparavant une voiture n'avait été conçue avec un seul objectif en tête : gagner. L'exemplaire présenté sur notre stand était une réplique très bien réalisée de Listerbell. Il nous a été mis à disposition par Jef Op de Beeck e Q Classic Cars, un ami de Hans Daemen!

Nous avons accueilli plus de 240 membres sur notre stand et nous avons offert à la plupart des visiteurs un verre de Prosecco, de vin rouge ou une autre boisson. Nous avons également présenté sur notre stand le dernier livre et chef-d'œuvre de Wim Oude Weernink "Fuoriserie Lancias - illustrated history of a culture 1925 - 1985". Ce fut encore une belle foire et un réel plaisir d'accueillir autant de membres et d'intéressés à notre événement!

Jan Van Hoorick



Zowat 28 équipes schreven zich in voor onze voorjaarsdrink in Namur. De gekende sfeer en het familiale karakter van onze club was weeral een troefkaart die werd uitgespeeld.

Voor 13 équipes begon de voorjaarsdrink – die normaal in het begin van de namiddag aanvangt – wel vanaf het vroege ochtendgloren. Eduard had voor deze bijeenkomst nog een zéér fijn parcours uitgestippeld zodat we vanaf de voet van de “Leeuw van Waterloo” naar Temploux konden rijden. De afstand in vogelvlucht is ongeveer 35 km! Eduard maakte de rit iets langer en bovenal veel aantrekkelijker, het roadbook was, zoals steeds als Eduard er de hand in heeft, om U tegen te zeggen. De start in Waterloo verliep ‘n beetje chaotisch, niet iedereen had het mailtje van Eduard, dat enkele dagen voor vertrek werd verstuurd, gelezen. Maar, voor elk probleem is er een oplossing en iedereen was tijdig op weg naar Temploux waar ons de lunch werd geserveerd, heerlijk waren de zeebaars en de beefsteak.

Tegen 14.00 h arriveerden de overige teams die zich enkel hadden ingeschreven voor het programma met de “zoete versnaperingen”. De parking werd gevuld met onze prachtige Lancia's, foto's werden er bij de vloot gemaakt, onze 6 nieuwe leden maakten kennis met de bestaande leden, iedereen was in z'n nopjes zoals altijd zien we er dan ook weer naar uit voor een volgende uitstap.

Dankjewel Eduard voor de prachtige rit. Dankjewel Fabian voor de organisatie. Dankjewel nieuwe (en oude) leden voor jullie aanwezigheid. Tot binnenkort!

Jean Helsen

OUDE LIEFDE ROEST NIET...

Enkel jaartjes geleden werd ik lid van de Lancia Club Belgio, met het oog op een aankoop te kunnen doen van een Lancia 2000 Coupé.

Eindelijk, op mijn gezegende leeftijd heb ik een Lancia 2000 Coupé (zonder injectie - was een must) in Nederland mijn droom gevonden. Kontakt genomen met de eigenaar en afspraak geboekt. De eigenaar was bereid om de auto uitgebreid te tonen, zijn garagist had zelfs een plaatsje voorbehouden op de autobrug om de wagen ook eens vanonder te bekijken. Na mijn goedkeuring werd de koop besloten.

Jean Helsen was met mij meegereden, dit kwam dus goed van pas om de geliefde 2000 Coupé mee naar België te brengen. De papieren werden in orde gemaakt en een voorlopige nummerplaat liet mij toe om hiermee 14 dagen te kunnen toeren en de auto naar de Belgische keuring te brengen.

Na enkele ritten kwam ik tot het besluit om de motor een revisie te geven, dit vraagt uiteraard wel wat tijd, maar kwaliteit vraagt nu eenmaal tijd, zo gezegd, zo gedaan.

Ondertussen hebben wij een aantal Lancia Club Belgio uitstappen gemist... tot ik het vriendelijke aanbod kreeg van Jean om met zijn Fulvia 1600 HF (Fanalino) deel te nemen aan de rit naar de voorjaarsbijeenkomst in Temploux.

Wat 'n ervaring, na 50 jaar nog eens met een Lancia Fulvia HF te kunnen rijden! Mijn partner Lisette heb ik meteen tot co-piloot bevorderd en zij waagt zich aan haar eerste bolleke-pijl rit! En met succes! Zo goed zelfs dat er geen enkele echtelijke “twist” plaats vond... Prima, dit is voor herhaling vatbaar.

In Temploux aangekomen na deze fantastische rit stond een heerlijke lunch ons te wachten en konden we kennis maken met oude en nieuwe Lancia Club Belgio leden. Plots kwam Jean op ons af met een probleem... De alternator van zijn Fulvia Sport had het begeven en de auto werd ondertussen met behulp van de prima assistance van Behva afgevoerd naar ga-

rage AVL motors in Heist-op-den-Berg. Jean stelde ons voor om met zijn 1600 HF terug naar Geel te rijden, maar... hoe geraken wij dan thuis? Hiervoor had Jean ook al een oplossing gevonden: Jan & Isabelle Van Hoorick waren op deze bijeenkomst aanwezig met hun Aurelia B21. In deze 4-deurs berlina was er nog “rijkkelijk” plaats voor 2 extra passagiers...

Als passagiers achteraan werden wij door Jan & Isabelle op een vorstelijke manier naar Waterloo gebracht waar wij in de ochtend onze dagdagelijkse auto hadden achtergelaten. Eind goed...al goed!

Bedankt Jean dat wij uw auto mogen “lenen”, bedankt Jan & Isabelle voor de lift die jullie ons aanboden. Bedankt Lancia Club Belgio voor de fijne dag waaraan we nog lang zullen terug denken, volgende bijeenkomst komen wij met onze 2000 Coupé, dat staat in elk geval al vast!

Ludo Willems & Lisette Janssens

Aérodrome de N

VOORJAARSONTMOETING - RENDE



De 2000 coupé van Ludo & Lisette, binnenkort te bewonderen op een volgende LCB bijeenkomst

amur/Temploux

Z-VOUS DE PRINTEMPS 24 | 03 | 2024

Environ 28 équipes se sont inscrites à notre drink de printemps à Namur. L'ambiance bien connue et le caractère familial de notre club ont été une nouvelle fois un atout majeur.



Ludo & Lisette avec la Fanalino de Jean Helsen

Enfin, à mon âge béni, j'ai trouvé une Lancia 2000 Coupé (sans injection - c'était indispensable) aux Pays-Bas, mon rêve. J'ai contacté le propriétaire et pris rendez-vous. Le propriétaire était prêt à montrer la voiture en détail, son garagiste avait même réservé une place sur le pont pour jeter un œil à la voiture par dessous. Après mon approbation, l'achat a été finalisé.

Jean Helsen m'avait accompagné, cela s'est donc avéré utile pour amener le bien-aimé Coupé 2000 en Belgique. Les papiers ont été réglés et une plaque d'immatriculation provisoire m'a permis de rouler pendant 14 jours et de conduire la voiture au contrôle technique belge.

Après quelques balades j'ai décidé de réviser le moteur, cela prend bien sûr du temps, mais la qualité prend du temps, aussitôt dit, aussitôt fait.

Entre-temps, nous avons raté de nom-

breuses sorties du Lancia Club Belgio... jusqu'à ce que je reçoive l'aimable proposition de Jean de participer à la balade jusqu'au meeting de printemps de Temploux avec sa Fulvia 1600 HF (Fanalino)..

Quelle expérience de pouvoir conduire une Lancia Fulvia HF après 50 ans! J'ai immédiatement promu ma compagne Lisette au rang de copilote et elle tente sa première balade en fleché-métré. Et avec succès! Tellement bien en fait qu'il n'y a pas eu une seule "dispute" conjugale... Très bien, cela vaut la peine de le répéter.

Arrivée à Temploux après cette fantastique balade, un délicieux déjeuner nous attendait et nous avons pu rencontrer d'anciens et de nouveaux membres du Lancia Club Belgio. Soudain, Jean est venu nous voir avec un problème... L'alternateur de sa Fulvia Sport était tombé en panne et la voiture a été emmenée au garage AVL Motors à Heist-op-den-Berg avec l'aide de l'excellente assistance de Behva. Jean

Le drink de printemps, qui commence normalement en début d'après-midi, a débuté à l'aube pour 13 équipes. Eduard avait tracé un très joli itinéraire pour ce rendez-vous afin que nous puissions rouler du pied du "Lion de Waterloo" jusqu'à Temploux. La distance à vol d'oiseau est d'environ 35 km! Eduard a rendu le trajet un peu plus long et surtout beaucoup plus attrayant, le road book était, comme toujours quand Eduard y participe, impressionnant. Le départ à Waterloo a été un peu chaotique, tout le monde n'avait pas lu le mail d'Eduard, envoyé quelques jours avant le départ. Mais à chaque problème il y a une solution et tout le monde était à l'heure en route vers Temploux où on nous a servi le déjeuner, le bar de ligne et le steak de bœuf étaient délicieux.

Vers 14 heures, les autres équipes qui s'étaient uniquement inscrites au programme "rafraîchissements sucrés" sont arrivées. Le parking était rempli de nos belles Lancias, des photos de la flotte ont été prises, nos 6 nouveaux membres ont été présentés aux membres existants, tout le monde était très content, comme toujours, nous attendons avec impatience le prochain voyage.

Merci Eduard pour la belle balade. Merci Fabian pour l'organisation. Merci aux nouveaux (et anciens) membres pour votre présence. A bientôt!

Jean Helsen

UN VIEIL AMOUR NE MEURT JAMAIS...

Il y a quelques années, je suis devenu membre du Lancia Club Belgio, en vue d'acheter une Lancia 2000 Coupé.

nous a proposé de rentrer à Geel avec sa 1600 HF, mais... comment rentrer à la maison? Jean avait déjà trouvé une solution à cela: Jan & Isabelle Van Hoorick étaient également présents à ce rendez-vous avec leur Aurelia B21. Dans cette Berlina 4 portes il y avait encore "beaucoup" de place pour 2 passagers supplémentaires...

En tant que passagers arrière, nous avons été emmenés de manière royale par Jan & Isabelle jusqu'à Waterloo où nous avions laissé notre voiture quotidienne le matin. Tout est bien qui finit bien.

Merci Jean de nous avoir laissé "emprunter" votre voiture, merci Jan & Isabelle pour le lift que vous nous avez offert. Merci Lancia Club Belgio pour cette merveilleuse journée dont nous nous souviendrons longtemps, nous viendrons au prochain rendez-vous avec notre Coupé 2000, c'est absolument certain.!

Ludo Willems & Lisette Janssens

De Maretak route: *een prachtige lentetrip!*

5 | 5 | 2024

Na enkele winterse werkzaamheden aan m'n Fulvia, waarbij o.a. de gebarsten rubberen flens van het inlaatspruitstuk werd vervangen alsook de voorste remschijven en de wiellagers, keken Nataliya en ik er naar uit om de Fulvia eens degelijk te testen en een mooie lenterit te mogen maken met Lancia Club Belgio.

Blijkbaar waren wij niet de enigen die van een lentetoer wilden genieten, want niet minder 35 teams schreven in voor deze Maretak Route, met een zeer gevarieerd aanbod aan collectie Lancia's. Onder een bewolkte hemel, vertrokken wij rond 8u15 vanuit Lier om rond 9u15 aan te komen bij Menten Truck Service in Hoeselt, waar wij hartelijk ontvangen werden met een smakelijk ontbijt en koffie. Bij de inschrijving ontvingen wij een duidelijk roadbook met rallyplaat en enkele toffe goodies, en na de briefing, zagen wij de eerste zonnestralen verschijnen. Alles zat dus mee om aan deze toeristische rally te beginnen.

Tijdens de voormiddagrit reden wij op rustige nationale wegen, in de streek tussen Maastricht en Tongeren, waarbij we ook even over de taalgrens reden en verschillende vredige dorpen doorkruisten in de streek rond Bassenge. Ondertussen probeerden we ook de vragen op te lossen: achteraf bleek dat wij bij het invullen van de gevraagde getallen, de meest evidente hints niet eens hadden opgemerkt, en dus hadden wij iets te veel beroep gedaan op onze fantasie om toch maar een antwoord te kunnen invullen.

Rond de middag kwamen wij aan bij Jos Claes, een rasechte autokenner, die ons, samen met zijn sympathieke vrouw Rebecca, feestelijk ontving met een super barbecue. De tuin van Jos en Rebecca werd omgetoverd tot een show van alle klassieke Lancia modellen en iedereen genoot van de

gemoedelijke en ongedwongen sfeer rond de barbecue. Echt fantastisch!

Na deze uitstekende barbecue hebben wij de streek verkend in de driehoek tussen Tongeren - Sint-Truiden - Hasselt waarbij we via kleine pittoreske wegen konden genieten van de groene en rustgevende omgeving van Limburg. Uiteindelijk bereikten wij de finish van de rally bij het autocarbedrijf "De Zigeuner", waar wij verschillende klassieke autobussen konden bewonderen en waar wij tevens getraakteerd werden door Rik Vanheusden op

een heerlijke Limburgse vlaai met koffie.

Met een heel goed gevoel zijn wij rond 17u00 huiswaarts gereden en wij danken hierbij de organistoren voor dit geslaagde event, alsook de families Menten, Claes en Vanheusden voor hun gastvrijheid. Bedankt ook Stefan, Els, Lisa Sergeys en Erik Peiren (Highflyingbirds.be) voor de fotoreportage tijdens deze rally. Op de volgende pagina's vinden jullie een overzicht van alle deelnemers aan deze zeer succesvolle rally.

Nataliya en Philippe





La Route du gui: *une belle balade printanière!*

5 | 5 | 2024

Après quelques travaux hivernaux sur ma Fulvia, qui comprenaient le remplacement de la bride en caoutchouc fissurée du collecteur d'admission ainsi que des disques de frein avant et des roulements de roue, Nataliya et moi avons hâte de mettre la Fulvia à l'épreuve et de lui faire passer une bonne ballade de printemps avec le Lancia Club Belgio.

Apparemment, nous n'étions pas les seuls à vouloir profiter d'une tournée printanière, car pas moins de 35 équipes s'étaient inscrites à ce "Mareta route" (Route du Gui), avec une gamme de Lancia de collection très variée. Sous un ciel nuageux, nous avons quitté Lier vers 8h15 pour arriver vers 9h15 chez Menten Truck Service à Hoeselt, où nous avons été chaleureusement accueillis avec un délicieux petit-déjeuner et un café. Lors de l'inscription, nous avons reçu un road book clair avec plaque de rallye et quelques goodies sympas, et après le briefing, nous avons vu les premiers rayons de soleil apparaître. Tout s'est donc bien passé pour démarrer ce rallye touristique.

Au cours de la matinée, nous avons roulé sur des routes nationales tranquilles dans

la région entre Maastricht et Tongres, où nous avons également traversé la frontière linguistique et traversé plusieurs villages paisibles de la région de Bassenge. Entre-temps, nous avons également essayé de répondre aux questions sur la feuille concours: il s'est avéré ensuite qu'en remplissant les chiffres demandés, nous n'avions même pas remarqué les indices les plus évidents, et nous avons donc un peu trop compté sur notre imagination afin de pouvoir trouver une réponse adéquate à remplir.

Vers midi, nous sommes arrivés chez Jos Claes, un véritable connaisseur d'automobiles, qui, accompagné de sa sympathique épouse Rebecca, nous a reçus de manière festive avec un super barbecue. Le jardin de Jos et Rebecca s'est transformé en un spectacle de tous les

modèles de Lancia classiques et tout le monde a apprécié l'ambiance conviviale et détendue autour du barbecue. Vraiment fantastique!

Après cet excellent barbecue, nous avons exploré la région du triangle Tongres - Saint-Trond - Hasselt, où nous avons pu profiter du cadre verdoyant et reposant du Limbourg via de petites routes pittoresques. Nous avons finalement atteint l'arrivée du rallye à la compagnie d'autocars "De Zigeuner", où nous avons pu admirer plusieurs bus classiques et où Rik Vanheusden nous a également offert une délicieuse tarte limbourgeoise accompagnée de café.

Nous sommes rentrés chez nous vers 17h00 avec un très bon sentiment et nous tenons à remercier les organisateurs pour cet événement réussi ainsi que les familles Menten, Claes et Vanheusden pour leur hospitalité. Merci également à Stefan, Els, Lisa Sergeys et Erik Peiren Highflying-birds.be pour le reportage photo lors de ce rallye. Sur les pages suivantes, vous trouverez un aperçu de tous les participants à ce rallye très réussi.

Nataliya en Philippe





Philippe Van Vlasselaer
Delta EVO 1 - 1991



Michael Gevaert
Delta Integrale 16V - 1989



Kris Wettinck
Fulvia Sport s2 1,3S - 1973



Jean-Louis Gillet
Maserati Bi-Turbo Spyder - 1989



Lorenzo Delorenzi
Flavia 2000 LX - 1969



Stefaan Eens
Fulvia s1 Coupé Rallye 1,3 - 1968



Jean Helsen
Appia Berlina s1 - 1953



Peter Pauwels
Appia Convertibile - 1963



Beniamino Pozzessere
Beta Montecarlo s1 - 1976



Serge Swennen
Thema Berlina - 1994



Martijn Menten
Lambda s8 - 1929



Chris Brems
Flavia Pininfarina Coupé 1,8 - 1968



Kevin Kersemans
Beta Spider 1,6 - 1981



Steve verheyen
Flavia Vignale Convertibile 1,5 - 1965



Jacky Franco
Flavia Pininfarina Coupé 1,8ie - 1966



Reinier Teunissn
Delta Integrale Repsol - 1991



Lode Van Lathem
Beta Montecarlo s1 - 1978



Roeland Heijboer
Aurelia B – 1952



Philippe Thys
Fulvia s1 Coupé Rallye 1,3S – 1967



Kenneth Vanaudenhove
Thema 8.32 – 1989



Marnix Goossens
Fulvia s1 Coupé Rallye 1,3 – 1968



Bernard Moyaert
2000 Berlina – 1972



Ben Op de Beeck
Fulvia Sport s2 & 3S – 1972



Alain Vanderheyde
Fulvia s3 Coupé 1,3S – 1973



Ben Slechten
Flavia Vignale Convertibile 1,8 – 1967



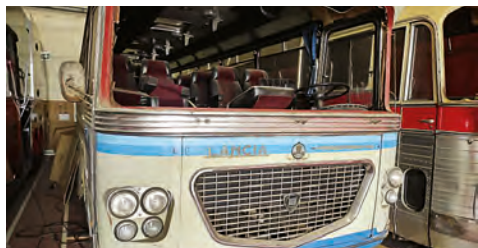
Aristodemo Pozzessere
Dedra HF Turbo – 1992



Dimitry Broen
Thema SW – 1994



Tristan Menten
Flaminia Pininfarina Coupé – 1965



Rik Vanheusden
Flavia Pininfarina Coupé 1,8 – 1968



Max Baudts
Flaminia Touring Convertibile 2,5 – 1961



Jan Van Hoorick
Auréla B24 – 1957



Roberto Cassol
Fulvia Berlina s2 – 1972



Jos Claes
Appia Viotti Coupé – 1963



Raf David
Fulvia 2C Berlina s1 – 1965



Frederik Wilsens
Aprilia Convertibile – 1937

Lancia is terug in België met de nieuwe Ypsilon

Lancia presenteert een complete New Lancia Ypsilon line-up, verkrijgbaar in drie nieuwe uitrustingsniveaus: de elegante New Ypsilon, speciaal voor jongere klanten, de Ypsilon LX, de meest complete versie met de hoogste specificaties en de Ypsilon Edizione Cassina, voor wie zich thuis wil voelen in zijn auto. Alle drie de versies zijn verkrijgbaar met een hybride of een 100% elektrische versie.

Twee aandrijfliijnen

Er is nu een volledig elektrische versie, tevens de 1^e 100% elektrische auto van Lancia. Met een 156 pk/115 kW krachtbron en een 51 kWh batterij heeft deze Ypsilon een actieradius van 403 tot 500 km in de WLTP gecombineerde cyclus. Het brandstofverbruik ligt tussen 14,3 en 14,6 kWh per 100 km.

Ook de specificaties van de MHEV-versie springen in het oog, ontworpen voor iedereen die op zoek is naar veelzijdigheid en respect voor het milieu. Deze Ypsilon wordt aangedreven door een hybride motor van de laatste generatie, met een cilinderinhoud van 1,2 liter, 3 cilinders en 100pk (74 kW) en hybride 48V-technologie. Met een topsnelheid van 190 km/u, een acceleratie van 0 naar 100 in 9 seconden en tegelijkertijd extreem lage emissies, tussen 103 en 104 g/km in de WLTP-cyclus, wordt het model gepositioneerd als de beste mild hybrid in zijn klasse op het gebied van efficiëntie en prestaties, die in staat is om 25% van zijn actieradius elektrisch te rijden. De hybride versie is uitgerust met een zestraps e-DCT automatische transmissie en maakt het - met ondersteuning van elektronische functies zoals e-Start, e-Parkeren, e-Queuing en e-Creeping - mogelijk voor de bestuurder om zijn rijstijl aan te passen aan zijn behoeften.

Er zijn 6 tinten beschikbaar voor beide uitrustingsniveaus, naast de 2-kleurige varianten die worden gekenmerkt door hun combinatie met een zwart dak: Grigio Granito, Nero Ardesia, Bianco Marmo, Blu Lancia, Verde Giada en Oro. De Ypsilon Edizione Cassina heeft daarentegen alleen de exclusieve en iconische Blu Lancia kleur.

Middenklasse prijs

Het volledige gamma is verkrijgbaar vanaf een catalogusprijs voor de hybride motor van 24.000 €, voor de elektrische versie begint de catalogusprijs bij 34.500 €. Hiernaast vinden jullie een overzicht met specificaties van het gamma New Lancia Ypsilon anno 2024.

Op dit ogenblik zijn er 6 exclusieve Ypsilon showrooms geopend in Aartselaar, Overijse, Kortrijk, Gent, Charleroi en het GH Luxemburg, waar de wagen vanaf nu kan besteld worden.

Hierna wordt het verder uitkijken, want in lijn met het strategisch plan bevestigt Lancia de komst van een nieuw tweede en derde model: de Gamma wordt geïntroduceerd in 2026, de Delta in 2028.

Jean Helsen



Code	Model	Motorisation	Puissance		Autonomie km	
		Motorisatie	Vermogen			
			kW	Ch/Pk	Min	Max
Verbrandingsmotor						
70.428.1RI.0-000	Ypsilon	Hybrid	74	100	-	-
70.428.1TI.0-000	Ypsilon LX	Hybrid	74	100	-	-
70.428.1WI.0-CAS	Ypsilon Edizione Limitata Cassina	Hybrid	74	100	-	-
Elektrisch voertuig						
70.429.1S2.0-000	Ypsilon	100% Electric	115	156	396	403
70.429.1U2.0-000	Ypsilon LX	100% Electric	115	156	396	403
70.429.1V2.0-CAS	Ypsilon Edizione Limitata Cassina	100% Electric	115	156	396	403

Lancia de retour en Belgique avec la nouvelle Ypsilon



Lancia présente une gamme complète de la nouvelle Ypsilon, disponible en trois nouveaux niveaux d'équipement: l'élégante New Ypsilon, dédiée aux jeunes clients, l'Ypsilon LX, la version la plus équipée et la plus complète et l'Ypsilon Edizione Cassina, pour ceux qui veulent se sentir à l'aise dans leur voiture. Les trois versions sont disponibles en version hybride ou 100% électrique.



Deux groupes motopropulseurs

Il existe désormais une version entièrement électrique, également la première voiture 100 % électrique de Lancia. Avec une source d'alimentation de 156 ch/115 kW et une batterie de 51 kWh, cette Ypsilon a une autonomie de 403 à 500 km en cycle combiné WLTP. La consommation se situe entre 14,3 et 14,6 kWh aux 100 km.

Les spécifications de la version MHEV, conçue pour ceux qui recherchent la polyvalence et le respect de l'environnement se démarquent également. Cette Ypsilon est propulsée par un moteur hybride de dernière génération, d'une cylindrée de 1,2 litre, 3 cylindres et 100 ch (74 kW) et technologie hybride 48V. Avec une vitesse de pointe de 190 km/h, une accélération de 0 à 100 en 9 secondes et en même temps des émissions extrêmement faibles, entre 103 et 104 g/km en cycle WLTP, le modèle se positionne comme le meilleur hybride léger de sa catégorie en termes d'efficacité et de performances, capable de rouler électriquement sur 25 % de son cycle. La version hybride est équipée d'une transmission automatique e-DCT à six rapports et - avec la prise en charge de fonctions électroniques telles que e-Start, e-Parking, e-Queuing et e-Creeping - permet au conducteur d'adapter son style de conduite à ses besoins.

6 teintes sont disponibles pour les deux niveaux de finition, en plus des variantes bicolores caractérisées par leur combinaison avec un toit noir: Grigio Granito, Nero Ardesia, Bianco Marmo, Blu Lancia, Verde Giada en Oro. L'Ypsilon Edizione Cassina, quant à elle, n'a que la couleur exclusive et emblématique Blu Lancia..



Prix de milieu de gamme

La gamme complète est disponible à partir d'un prix catalogue pour la motorisation hybride de 24 000 €, pour la version électrique le prix catalogue démarre à 34 500 €. Vous trouverez ci-contre un aperçu des spécifications de la gamme New Lancia Ypsilon en 2024.

Actuellement il y a 6 showrooms exclusifs Ypsilon ouverts à Aartselaar, Overijse, Courtrai, Gand, Charleroi et au GD de Luxembourg, où la voiture peut désormais être commandée.

Après cela, il faudra l'attendre avec impatience, car conformément au plan stratégique, Lancia confirme l'arrivée d'un nouveau deuxième et troisième modèle: la Gamma sera introduite en 2026, la Delta en 2028.

Jean Helsen

Batterie kWh		Consommation		Ch Fiscal	CO2			Prix TVAc	Prix hTVA
Batterij kWh				Fiscale Pk				Prijs BTWi	Prijs excl. BTW
Brutto	Netto	Min	Max	Ch/Pk	Min	Max	21%		
Moteur à combustion									
-	-	4,6 l/100 km	4,6 l/100 km	7	103	104	24.000 €	19.835 €	
-	-	4,6 l/100 km	4,6 l/100 km	7	103	104	27.000 €	22.314 €	
-	-	4,6 l/100 km	4,6 l/100 km	7	103	104	28.000 €	23.140 €	
/ Véhicule électrique									
51	48	14,3 kWh/100km	14,6 kWh/100km	-	-	-	34.500 €	28.512 €	
51	48	14,3 kWh/100km	14,6 kWh/100km	-	-	-	37.500 €	30.992 €	
51	48	14,3 kWh/100km	14,6 kWh/100km	-	-	-	39.500 €	32.645 €	

Zoektocht naar een jaren 50 Lancia

DEEL 2: GEDULD WORDT BELOOND

In de vorige Informazione konden jullie het verslag lezen van mijn lange zoektocht naar een mooie jaren 50 Lancia. Dit avontuur startte in 2017 en kwam in een stroomversnelling na een testrit met de groene Aurelia B22 Berlina van onze voorzitter na Interclassics november 2021.

Enkele weken later tussen kerst en nieuwjaar kom ik per toeval mijn droom Aurelia opnieuw tegen op een bekende veilingwebsite. 2 jaar eerder had ik dezelfde wagen al een keer gezien op een Italiaanse website maar de timing was toen niet ideaal, we hadden maar net ons huis gekocht. Aan de hand van een voorzichtig bod toon ik deze keer mijn interesse. Zoals in 2019 wordt de ambitieuze minimumprijs niet gehaald. Na de veiling achterhaal ik met wat geluk de gegevens van de verkoper. Hij nodigt me uit in Turijn voor bezichtiging en testrit ter plaatse. Zo gezegd, zo gedaan.

Enkele dagen later en met toestemming van mijn echtgenote boek ik 2 vliegtickets naar Milaan. Compagnon de route zou mijn Belgisch/Italiaanse vriend Michel Rossetti worden. Samen zijn we liefhebber van Italië en Italiaanse wagens, bovendien zou Michel kunnen tolken indien nodig. We tellen de weken naar ons vertrek. Voorbereidingen worden getroffen. Corona formaliteiten worden in orde gebracht.

Zondag 30 januari 2022, de valiezen staan klaar. Reizen naar Italië is toegestaan, zij het onder voorwaarden. Het dragen van een mondkapje op het vliegtuig is nog steeds verplicht. Gelukkig zijn er verder niet teveel Covid-19 restricties meer. Eenmaal geland op Milaan Malpensa nemen we een Fiat Panda huurauto richting Turijn; stad van Agnelli, Lingotto, Fiat en ... Lancia!

Het weer is prachtig in Noord-Italië en de Piëmonte regio straalt. Ideale omstandigheden om een klassieke auto te testen. We zijn te vroeg voor onze afspraak en beslissen na een wandeling langs de Po rivier een hapje te eten op de imposante Piazza Vittorio Veneto. Uiteraard ben ik heel benieuwd of de B10 overeenkomt met de beschrijving en foto's op de veilingwebsite, ondertussen bijna 1 maand geleden.

We bepalen een strategie en begeven ons naar de afgesproken locatie, een chique straat met statische huizen op enkele minuten van het stadscentrum. Terwijl Michel met de verkoper praat kan ik de Aurelia rustig bekijken. Al snel is duidelijk dat onze reis naar Turijn niet voor niets geweest is. Het is liefde op het eerste zicht. Ik probeer mijn enthousiasme te verbergen voor de verkoper al heeft Michel snel door dat dit mijn auto wordt. De testrit verloopt vlekkeloos en de verkoper informeert ons dat dit de eerste zonnige dag is en bijgevolg de eerste rit voor de Aurelia in het nieuwe jaar. Ik neem nog wat extra foto's en vertel de eigenaar dat we morgen nog een andere Aurelia gaan kijken op 50 kilometer van Turijn. Ik lees de ontgoocheling in zijn ogen maar beloof iets te laten weten. Morgen zou ik finaal beslissen.



Geduld wordt beloond: onze 1951 Aurelia B10

Alvorens we ons naar het hotel begeven heb ik deze namiddag nog een verrassing gepland voor Michel. Omwille van Covid-19 werken de plaatselijke musea nog steeds met time slots waardoor ik tijdig moest boeken voor een bezoek aan het prachtige MAUTO.

Deze autocollectie Biscaretti is een niet te missen stop bij uw volgende bezoek aan Turijn. We lopen er 2 uur rond en vertrekken naar het hotel maar niet voor we nog een keer via Lingotto gepasseerd zijn, de beroemde FIAT-fabriek met testcircuit op het dak. Tegenwoordig is het imposante gebouw gerestaureerd en geeft het bestemming aan winkels, bedrijven en conferentieruimtes. We sluiten de dag in een typisch Italiaans restaurant en wandelen via de beroemde Mole Antonelliana terug naar het hotel.



Lingotto by night

Vervolg op pagina 16

A la recherche d'une Lancia des années 1950

PARTIE 2 : LA PATIENCE EST RÉCOMPENSÉE



La patience est récompensée : notre Aurelia B10 de 1951

Dans l'Informazione précédent, vous avez pu lire le compte rendu de ma longue recherche d'une belle Lancia des années 1950. Cette aventure a débuté en 2017 et a pris de l'ampleur après un essai routier avec l'Aurelia B22 Berline verte de notre président en novembre 2021.

Quelques semaines plus tard, entre Noël et Nouvel An, j'ai retrouvé par hasard l'Aurelia de mes rêves sur un site d'enchères bien connu. 2 ans plus tôt j'avais déjà vu la même voiture sur un site italien, mais le timing n'était pas idéal à l'époque, nous venions d'acheter notre maison. Cette fois, je manifeste mon intérêt en faisant une offre prudente. Comme en 2019, le prix minimum ambitieux ne sera pas atteint. Après la vente aux enchères, avec un peu de chance, je connaîtrai les coordonnées du vendeur. Il m'invite à Turin pour une visite et un essai routier sur place. À peine dit que c'était fait.

Quelques jours plus tard et avec l'accord de ma femme, je réserve 2 billets d'avion pour Milan. Mon compagnon de route serait mon ami italo-belge Michel Rossetti. Ensemble nous sommes passionnés d'Italie et de voitures italiennes, et Michel pourrait également interpréter si besoin. Nous comptons les semaines jusqu'à notre départ. Des préparatifs sont en cours. Les formalités Corona sont en cours d'organisation.

Dimanche 30 janvier 2022, les valises sont prêtes. Les voyages en Italie sont autorisés, mais sous conditions. Le port d'un masque

facial dans l'avion est toujours obligatoire. Heureusement, il n'y a plus trop de restrictions liées au Covid-19. Une fois atterris à Milan Malpensa, nous prenons une voiture de location Fiat Panda en direction de Turin; ville d'Agnelli, Lingotto, Fiat et... Lancia!

Le temps est magnifique dans le nord de l'Italie et la région du Piémont est radieuse. Des conditions idéales pour tester une voiture classique. Nous sommes trop tôt pour notre rendez-vous et après une promenade le long du fleuve Pô, nous décidons de manger un morceau sur l'impressionnante Piazza Vittorio Veneto. Bien sûr, je suis très curieux de savoir si la B10 correspond à la description et aux photos sur le site d'enchères, il y a presque 1 mois maintenant.

Nous déterminons une stratégie et nous dirigeons vers l'emplacement convenu, une rue chique avec des maisons statiques à quelques minutes du centre-ville. Pendant que Michel discute avec le vendeur, je peux regarder l'Aurelia en toute tranquillité. Il apparaît vite que notre voyage à Turin n'a pas été en vain. C'est un coup de foudre. J'essaie de cacher mon enthousiasme au vendeur, même si Michel se rend vite compte qu'il s'agit de ma voiture. L'essai routier se déroule sans problème et le vendeur nous informe que c'est le premier jour ensoleillé et donc le premier trajet de l'Aurelia pour la nouvelle année. Je prends quelques photos supplémentaires et dis au propriétaire que demain nous examinerons une autre Aurelia, à 50 kilomètres de Turin. Je lis la déception dans ses yeux, mais je le promets de lui tenir au courant. Demain, je me déciderais enfin.

Avant d'aller à l'hôtel, j'ai prévu une surprise pour Michel cet après-midi. En raison du Covid-19, les musées locaux fonctionnent toujours avec des plages horaires, j'ai donc dû réserver à temps pour une visite du magnifique MAUTO.

Cette collection de voitures Biscaretti est une étape incontournable lors de votre prochaine visite à Turin. Nous marchons pendant 2 heures et partons pour l'hôtel, mais pas avant de repasser par le Lingotto, la célèbre usine FIAT avec un circuit d'essai sur le toit. Aujourd'hui, l'imposant bâtiment a été restauré et abrite des magasins, des entreprises et des salles de conférence. Nous terminons la

journée dans un restaurant italien typique et retournons à l'hôtel via la célèbre Mole Antonelliana.

Lundi 31 janvier, après le petit-déjeuner nous nous dirigeons vers



Mole Antonelliana Turin

Suite à la page 17

ZOEKTOCHT NAAR EEN JAREN 50 LANCIA

Vervolg van pagina 14

Maandag 31 januari, na het ontbijt rijden we richting Pianezza waar we rond 10u afspraak hebben bij City Motors, een handelaar in oldtimers. De Aurelia B21 van 1952 staat voor ons klaar maar al snel wordt duidelijk dat deze auto aandacht nodig heeft. We rijden een paar keer het plein op en af en maken een lijst met plus- en minpunten. De wagen is grotendeels origineel en beschikt over zijn origineel interieur met periodecorrecte Condor radio maar verder is het geen concurrent voor de B10 waarvoor we de reis gemaakt hebben. Na 2uur nemen we afscheid en rijden opnieuw richting Milaan.

Zondagavond zetten we opnieuw voet op Belgische bodem en neem ik contact met de eigenaar van de B10. Na wat onderhandelen komen we op 8 februari 2022 tot een overeenkomst. Op 26 februari wordt de auto door Exclutrans thuis geleverd in Puurs. Op 22 mei rijdt de Aurelia B10 onze dochter Aurélia naar de kerk voor haar eerste communie. Uiteraard versierd met witte lintjes!

Ondertussen, 2 jaar later, maakt de Aurelia deel uit van het gezin en deelt ze de garage met enkele andere mooie jaren 50 leeftijds-genoten. Geduld is en blijft een schone deugd!

Nicolas Van Frausum



Eerste communie Aurélia in haar Aurelia

DE LANCIA ZAGATO'S VAN STEVEN

In ons vorig nummer meldden we jullie het overlijden van een groot Lancia-liefhebber en stichtend lid van Lancia Club Belgio, Steven Wilssens. Zijn goede vriend Clem, eveneens Lancia fanaat blikte terug op hem met het verhaal van de aankoop van een Appia Zagato. Achteraf bezorgde Clem ons nog wat extra verhalen over Steven's collectie en hoe hij de Appia Zagato aanvulde met een Flaminia en Flavia van dezelfde koetswerkbouwer. We laten hem nogmaals aan het woord:

"In de tijd dat ik klant was bij de garage Clicteur in Varsenare (1969) ontdekte ik daar in een hoekje van de garage een Appia convertible van Vignale. Ik signaleerde de vondst aan Steven. Na wat onderhandelen verhuisde de wagen naar Kuringen.

Die garage Clicteur was een vreemd geval want het huis combineerde het agentschap Lancia met een aantal marginale merken zoals Lada en Zastava. Clicteur zelf was toch wel Lancia liefhebber in hart en ziel. Toen de productie van de Flaminia Touring werd stopgezet kocht hij de laatste tien exemplaren die nog in stock beschikbaar waren en verkocht die voor een zacht prijsje aan de geïnteresseerden.

Een andere zeer exclusieve Lancia die ik ontdekte was de Flaminia Supersport Zagato. Ik zat tijdens een familievakantie in Westende in de living aan een artikel voor de krant te werken toen ik vanuit mijn ooghoek een auto zag passeren die mijn aandacht trok. Ik ging de straat op en zag dat er een Flaminia op de hoek van de straat voor een bar werd geparkeerd. Ik nam contact op met de bestuurder die me vertelde dat hij van plan was om de auto te verkopen; vraagprijs: 35000 BEF. Steven werd geïnformeerd en de wagen belandde in de collectie in Kuringen.

Zelf was ik jaren Lanciarijder. Ik begon met een Fulvia Coupé Rallye 1.3 waarmee ik een kleine 200.000 km heb gereden. Omdat mijn gezin intussen 3 kinderen telde werd de Fulvia ingeruild voor een Beta 1600. Aangename maar zeer roestgevoelige auto die al na 2 jaar volledig moest herspoten worden. Omdat ik intussen beroepshalve veel kilometers reed – meer dan 60.000 per jaar – scha-



kelde ik over op dieselwagens om uiteindelijk eind van de jaren '80 weer bij Lancia uit te komen; de nieuwe Delta die opgevolgd werd door twee Lybra's en tenslotte de laatste (ge-zins)Lancia die in productie bleef voor de internationale markt: opnieuw een Delta.

Tussendoor reed ik nog met een ander buitenbeentje: een knalgele Lancia Flavia Zagato. Ook die wagen belandde uiteindelijk in de collectie van Steven. Hij restaureerde de wagen en gaf hem een mooi turkoois kleurtje."



Première communion d'Aurélia dans son Aurelia

A LA RECHERCHE D'UNE LANCIA DES ANNÉES 1950

Suite de la page 15

un concessionnaire de voitures anciennes. L'Aurelia B21 de 1952 est prête à nous accueillir, mais il devient vite évident que cette voiture a besoin d'attention. Nous parcourons la place plusieurs fois et dressons une liste des avantages et des inconvénients. La voiture est en grande partie d'origine et possède son intérieur d'origine avec radio Condor d'époque, mais sinon elle n'est pas une concurrente de la B10 pour laquelle nous avons fait le voyage. Après 2 heures, nous nous disons au revoir et reprenons la route vers Milan.

Dimanche soir nous attérissons à Zaventem et je recontacte le propriétaire de la B10. Après quelques négociations, nous parvenons à un accord le 8 février 2022. La voiture sera livrée à mon domicile à Puurs par Exclutrans le 26 février. Le 22 mai, l'Aurelia B10 conduit notre fille Aurélia à l'église pour sa première communion. Bien sûr décoré de rubans blancs!

Entretemps, 2 ans plus tard, l'Aurelia fait partie de la famille et partage le garage avec d'autres belles congénères des années 50. La patience est et reste une vertu!

Nicolas Van Frausum



LES LANCIA ZAGATO DE STEVEN

"Lorsque j'étais client du garage Clicteur de Varsenare (1969), j'ai découvert un cabriolet Appia Vignale dans un coin du garage. J'ai signalé la découverte à Steven et après quelques négociations, la voiture a déménagé à Kuringen.

Le garage Clicteur était un cas étrange car la maison associait l'agence Lancia à un certain nombre de marques marginales comme Lada et Zastava. Clicteur lui-même était un passionné de Lancia de cœur et d'âme. Lorsque la

production de la Flaminia Touring fut arrêtée, il acheta les dix derniers exemplaires encore disponibles en stock et les revendit à bas prix aux intéressés.

Une autre Lancia très exclusive que j'ai découverte était la Flaminia Supersport Zagato. Lors de vacances en famille à Westende, j'étais assis dans le salon en train de rédiger un article pour le journal lorsque du coin de l'œil, j'ai vu passer une voiture qui attirait mon attention. Je suis sorti dans la rue et j'ai vu une Flaminia garée au coin de

la rue, devant un bar. J'ai contacté le chauffeur qui m'a dit qu'il envisageait de vendre la voiture. Prix demandé: 35.000 BEF. Steven a été informé et la voiture a fini dans la collection à Kuringen.

J'ai moi-même été conducteur de Lancia pendant des années. J'ai commencé avec une Fulvia Coupé Rallye 1.3 avec laquelle j'ai parcouru près de 200 000 km. Au moment que ma famille comptait 3 enfants, la Fulvia a été échangée contre une Beta 1600. Voiture agréable mais très sensible à la rouille qui a dû être entièrement repeinte après seulement 2 ans. Parce que je parcourais désormais beaucoup de kilomètres professionnellement – plus de 60 000 par an – je suis passé aux voitures diesel et je me suis finalement retrouvé chez Lancia à la fin des années 80: la nouvelle Delta à laquelle ont succédé deux Lybra et enfin la dernière Lancia (familiale) restée en production pour le marché international: une autre Delta.

Entre les deux, j'ai encore conduit une voiture très particulière: une Flavia Zagato jaune vif. Cette voiture s'est par après également retrouvée dans la collection de Steven. Il a restauré la voiture et lui a donné une belle couleur turquoise."

Dans notre précédent numéro, nous vous avons informé du décès d'un grand passionné de Lancia et membre fondateur du Lancia Club Belgio, Steven Wilssens. Son bon ami Clem, également fanatique de Lancia, revient sur lui avec l'histoire de l'achat d'une Appia Zagato. Par la suite, Clem nous a raconté quelques anecdotes supplémentaires sur la collection de Steven et sur la façon dont il a complété sa collection de Lancia carrossés par Zagato avec une Flaminia et une Flavia. Nous le laissons à nouveau la parole:

Mijn liefde voor Lancia

Sinds 2022 lid van onze club en eigenaar van 'n prachtige Fulvia Berlina 2C anno 1965, wist Raf David mij eind vorig jaar te vertellen dat hij "een oude liefde" Lancia Flavia Berlina 1500 had gevonden en gekocht in Nederlands-Limburg.

Ik bood Raf aan hem bij het ophalen van deze prachtig gerestaureerde wagen te assisteren. Begin dit jaar was het zo ver en samen met Christian, de neef van Raf, zouden we samen de Flavia gaan ophalen bij Henri, in Roermond.

Vermits de route tussen Waasmunster en Roermond de grens met Geel passeert spraken wij af aan de afrit van Geel-Oost op de E313. Op naar Roermond! Ter plaatse aangekomen stond Henri, een fervente Lancist die helaas zijn wagen van de hand deed omwille gezondheidsredenen ons reeds op te wachten.

De eerste blik op de Flavia overtuigde mij direct van de kwaliteit van dit puik restauratiewerk. Leuke herinneringen werden gedeeld, niet alleen de Flavia zou naar België verhuizen, ook had Henri nog 'n cadeautje in petto, nl een kader met 'n tekening van de "statie van Klein Sinaai", waar kameraad Raf vele jaren geleden verbleef. De wagen werd opgeladen en de tocht naar "den Belgiek" werd aangevat met de Flavia Berlina op de trailer en 3 blijde gezichten... Proficiat Raf, we lezen je verhaal hieronder met plezier!

Jean Helsen

OVER EEN OUDE DROOM...

Ingenieur Marcel de Coster reed vrolijk rond met zijn Renaultje. In de zestiger jaren vernamen we dat er een Lancia Flavia Berlina 1500 in zijn garage stond. Waarvoor had hij deze Lancia nodig? Wel, na het overlijden van de vader van Marcel, nam zijn moeder het beheer van hun landbouwgronden in het Meetjesland in handen. Mevrouw De Coster was een eenvoudige en ondernemende dame die met de fiets in de stad rondreed. Toch voltrok zich bij het ophalen van de pachten een gedaanteverandering. De Lancia Flavia werd uit de garage gehaald en zoon Marcel werd de chauffeur van zijn moeder.

Op een dag vertelde hij dat hij zijn Italiaanse auto verkocht en vroeg hij mij of ik geen belangstelling had. Nooit eerder had ik een dergelijke auto gezien en toen Marcel ermee bij ons op de hof reed wist ik niet wat ik zag...

Mijn moeder, bij wie ik toen nog woonde, werd er bij gehaald en tot heden verbaasd het mij nog dat ze onmiddellijk akkoord ging met de vraagprijs. Mogelijk dacht ze aan onze oudere familieleden die ik met enige moeite in mijn Volkswagentje kreeg. Zo werd ik hun chauffeur naar haar gevleugeld woord: "We rijden naar zee als anderen terugkeren, en we keren terug als zij naar zee rijden".

Marcel bracht ons in contact met de Lancia garage van de gebroeders Van Auweghem; de verkoper en de techniek. Zij spraken 2 talen: Frans en Gents. Hadden we maar een bandopnemertje gehad om de vurige Genste ruzies op te nemen wanneer de verkoper zich met de techniek bemoeide: "Wa weitte gha daervan?" Die laatste zei eens: "De Lancia is als een naaimachine, een onvoorspelbaar verfijnde techniek".

Na het overlijden van mijn moeder kon ik niet langer met zo een klassewagen rondrijden. De heer Van Auweghem bood mij toen "iets speciaals" aan, een Lancia Flaminia Zagato! Een prachtwagen voor de prijs van 300.000 Belgische frank. Ik twijfelde en bleef twijfelen en toen ik later met een bod naar zijn garage trok in Gent was de Lancia verkocht... Mocht er nog iemand een dergelijke wagen aan 10.000 Euro aanbieden, dan staat er dadelijk een kandidaat voor zijn deur. Zo verdween Lancia uit mijn leven maar niet uit mijn hart.

Mijn neef Chris, garagist en Lancia liefhebber, vond in Nederland mijn oude Flavialiefde terug. Geassisteerd door niemand minder dan Jean Helsen hebben we deze Flavia anno 1964 op 29 januari 2024 opgehaald. Hoe kon het anders dat we samen een flesje Champagne ontkurkten... Santé!

Raf David





Mon amour pour Lancia

Membre de notre club depuis 2022 et propriétaire d'une belle Fulvia Berlina 2C de 1965, Raf David m'a confié en fin d'année dernière qu'il avait trouvé et acheté "un vieil amour" Lancia Flavia Berlina 1500 dans le Limbourg néerlandais.

J'ai proposé à Raf de l'aider à récupérer cette voiture magnifiquement restaurée. Au début de cette année, le moment était venu et avec Christian, le cousin de Raf, nous allions chercher la Flavia chez Henri à Roermond.

Comme l'itinéraire entre Waasmunster et Roermond passe par la frontière à Geel, nous avions convenu de nous retrouver à la sortie Geel-Oost sur la E313. Direction Roermond! A notre arrivée, Henri, fervent lanciste qui a malheureusement vendu sa voiture pour raisons de santé, nous attendait déjà.

Le premier regard sur la Flavia m'a immédiatement convaincu de la qualité de cet excellent travail de restauration. De bons souvenirs ont été partagés, non seulement la Flavia déménagerait vers la Belgique, Henri avait aussi un cadeau en réserve, à savoir un cadre avec un dessin de la Gare de Klein Sinaai, où le camarade Raf séjournait il y a de nombreuses années. La voiture était chargée et le voyage a commencé avec la Flavia Berlina sur la remorque et 3 visages heureux... Félicitations Raf, nous lisons ton histoire ci-dessous avec plaisir!

Jean Helsen

À PROPOS D'UN VIEUX RÊVE...

L'ingénieur Marcel de Coster circulait dans sa Renault. Dans les années soixante, nous avons entendu dire qu'il y avait une Lancia Flavia Berlina 1500 dans son garage. Pourquoi avait-il besoin de cette Lancia? Eh bien, après le décès du père de Marcel, sa mère avait repris la gestion de leurs terres agricoles dans le Meetjesland. Mme De Coster était une femme simple et entreprenante qui parcourait la ville à vélo. Pourtant, une transformation s'est produite lors de la perception des loyers. La Lancia Flavia sortait du garage et le fils Marcel devint le chauffeur de sa mère.

Un jour, il me disait qu'il vendait sa voiture italienne et me demandait si cela ne m'intéressait pas. Je n'avais jamais vu une voiture comme celle-ci auparavant et quand Marcel l'a conduite jusque dans notre cour, je ne savais pas ce que je voyait...

Ma mère, avec qui je vivais encore à l'époque, a été appelée et je suis encore aujourd'hui surprise qu'elle ait immédiatement accepté le prix demandé. Peut-être pensait-elle à nos parents plus âgés que j'avais du mal à monter dans ma Volkswagen. Je suis donc devenue leur chauffeur selon son mot aîlé: "nous allons à la mer quand les autres reviennent, et nous revenons quand ils partent pour la mer".

Marcel nous a mis en relation avec le garage Lancia des frères Van Auweghem, le vendeur et le technicien. Ils parlaient 2 langues: le français et le gantois. Si seulement nous avions eu un magnétophone pour enregistrer les disputes enflammées de Gand lorsque le vendeur interférait avec la technologie: "Qu'avez-vous dit à ce sujet?" Ce dernier a dit un jour: "La Lancia est comme une machine à coudre, une technique au raffinement imprévisible".

Après la mort de ma mère, je ne pouvais plus conduire une voiture aussi élégante. M. Van Auweghem m'a alors proposé "quelque chose de spécial", une Lancia Flaminia Zagato! Une belle voiture au prix de 300.000 francs belges. J'ai douté et j'ai continué à douter et lorsque je me suis ensuite rendu dans son garage à Gand avec une offre, la Lancia était vendue... Si quelqu'un d'autre propose une telle voiture pour 10 000 euros, un candidat sera immédiatement à sa porte. Lancia avait ensuite disparu de ma vie mais pas de mon cœur.

Mon cousin Chris, garagiste et passionné de Lancia, a retrouvé mon ancien amour Flavia aux Pays-Bas. Assistés de nul autre que Jean Helsen, nous avons récupéré cette Flavia de 1964 le 29 janvier 2024. Comment pourrait-il en être autrement que nous ayons débouché ensemble une bouteille de Champagne... Santé !

Raf David

Met de overname door Fiat in 1969 werden de plannen voor de tweede serie van de Fulvia Coupé concreet. De snelle evolutie van de autotechniek maakte dat het succesvolle model uit 1965 stilaan een “make-over” kon gebruiken om commercieel en technisch competitief te blijven.

Naast een esthetische restyling van het frontale gedeelte en een opfrissing van het interieur werden ook tal van technische verbeteringen geïntroduceerd. De “laag-profielbanden” met hun betere karakteristieken werden de standaard voor uitvoeringen met licht-metalen velgen, die hun diameter zagen groeien van 13 naar 14 inch. De remmen kregen een grondige upgrade met introductie van een standaard rembekrachtiging, een full duplex remsysteem, een remkrachtbegrenzer op de achterwielen en nieuwe Girling remklauwen die de intussen verouderde Dunlop-klauwen kwamen vervangen.

De motoren werden behouden maar zagen hun riem-aangedreven ventilator verdwijnen ten voordele van een thermostaat-gestuurd elektrisch exemplaar. De dynamo werd ingeruild voor een meer efficiënte alternator en de mechanisch aangedreven toerenteller ruimde plaats voor een elektronische tachometer. De belangrijkste verandering voor de chauffeur was waarschijnlijk de introductie van de volledig gesynchroniseerde 5-versnellingsbak ter vervanging van de befaamde “leva lunga” vierbak, nog overgeërfd van de Flavia.

Om het Fulvia-verhaal financieel leefbaar te houden was het noodzakelijk de productie meer kosten-efficiënt te maken. Om deze reden werden ondermeer de “dure” aluminium koetswerkdelen (motorkap, kofferdeksel en de deuren) vervangen door plaatstalen exemplaren.

Het topmodel van de tweede serie Fulvia Coupé werd de HF1600 (Tipo 818.740/818.741), die de fameuze krachtbron, oorspronkelijk ontwikkeld door het Squadra Corse HF Lancia voor het betere race-en rallywerk, in het vooronder ingeplant kreeg. De motor-prestaties van deze HF1600 (3690 exemplaren gebouwd, de grote meerderheid in “Lusso”-uitvoering) waren nagenoeg identiek aan deze van zijn illustere voorganger, de 1,6HF.

Lancia stond sinds zijn ontstaan synoniem voor continue ontwikkeling en innovatie. Vandaar dat het merk traditioneel een groot aantal versies (series) op basis van hetzelfde model produceerde. Gedurende de 10 jaar productie van de Fulvia zagen 24 verschillende uitvoeringen het licht. De oorspronkelijke lichte 2-deurs Coupé met zijn 80 pk 1216cc V4 kreeg al snel een wat

krachtiger zusje, de 1,2HF met 88 pk (435 stuks). In 1967 volgde een 1298cc versie van de motor met 93 pk. De HF-variant met dezelfde cilinderinhoud (1,3HF) ontwikkelde 101pk (882 exemplaren).

De Fulvia HF werd van bij de aanvang voor velen een gevreesde concurrent in het rallywereldje. Het geringe gewicht, gekoppeld aan een legendarische wendbaarheid, waren ontegensprekelijk geduchte troeven. Een aantal gerenomeerde piloten en navigatoren, zorgden voor klinkende overwinningen in tal van wedstrijden en kampioenschappen. Maar de nood aan een krachtiger versie, om de strijd aan te kunnen met de Alpines en de Porsches, liet zich goed voelen.

Er werd een nieuwe Fulvia-motor ontwikkeld met een grotere cilinderinhoud en noodgedwongen met een wat kleinere hoek van de V-motor (11° in plaats van 12°). Met deze nieuwe 1584cc V4-motor die in de fabrieks-“Variante 1016” 132pk ontwikkelde, werd de 820 kg lichte Coupé meer dan gewoon een pittige auto. De 1,6HF (Tipo 818.540/818.541) was een geducht rally-wapen, goed herkenbaar aan zijn 13-inch Cromodora magnesiumvelgen, kunststof spatbord-verbreeders en de grote 170mm “Fanalone”-koplampen. Om het gewicht te drukken werden de bumpers weggelaten, aluminium koetswerkdelen gemonteerd en lichte plexi-ruiten opzij en achteraan vervangen de glazen exemplaren. Zelfs de remschijven en de gelaagde voorruit werden ingeruild voor dunnere uitvoeringen om kilo's te sparen. De op-hanging werd aangepast (de negatieve wielvlucht vooraan is duidelijk zichtbaar), de 4-versnellingsbak werd omgebouwd naar een “dog-leg” 5-bak (weliswaar zonder synchronisatie van de eerste versnelling) en het stuurhuis werd verwisseld voor een exemplaar met een meer directe overbrenging. Een massa details werden herbekeken, bijgewerkt, aangepast of vervangen om van het geheel een echte rally-winner te maken.

In totaal werden in 1969/1970 1258 exemplaren van de 1,6HF gemaakt, + 20 chassis voor het Squadra Corse-team. Daarbij zouden er in principe 500 met een “Variante 1016”-motor geweest zijn (aantal noodzakelijk in verband met de homologatie) maar volgens verschillende bronnen zou het werkelijke aantal aanzienlijk lager ge-

Fanalone



legen hebben. De eerste 609 exemplaren waren uitgerust met de fameuze omgebouwde “piggy-bag” 5-versnellingsbak, de overige hadden de nieuwe standaard 5-versnellingsbak die ook in de 2^{de} serie Fulvia's zijn plaats vond.

De 1,6HF bleef, tot de Stratos definitief de fakkel overnam, bij de Squadra Corse HF Lancia de Fulvia van dienst ook al was dit model in de showrooms intussen al lang opgevolgd door de HF1600. Zo is bijvoorbeeld de iconische “Nummer 14” die in 1972 de 41^{ste} Rally van Monte-Carlo won, duidelijk een “oude” Fanalone, type 818-540.

De HF1600 “Fanalino” is een standaard tweede serie coupé, weliswaar uitgerust met de 1600HF-motor en voorzien van een aantal specifieke HF-componenten en accenten zoals de plaatverlichting op de koffer in plaats van in de bumper, standaard lichtmetalen 14” velgen, uitgewerkte spatbordranden achteraan en dies meer. De 1,6HF Fanalone daarentegen, moet eerder beschouwd worden als een, met het oog op competitie, fabrieks-omgebouwde eerste serie Coupé.

vervolg pagina 22



& Fanalino



En plus d'un restyle esthétique de la partie frontale et d'un rafraîchissement de l'intérieur, de nombreuses améliorations techniques étaient également introduites. Les "pneus à profil bas" avec leurs performances supérieures devenaient standard sur les versions à roues en alliage, qui se voyaient passer de 13 à 14 pouces en diamètre. Le système de freinage était complètement revu avec l'introduction d'une servo-assistance dans l'équipement de base, un système de freinage "full-duplex", un limiteur de frein sur l'essieu arrière et de nouveaux étriers Girling qui remplaçaient les Dunlop moins bons au niveau de l'entretien.

Les moteurs étaient conservés mais voyaient leur ventilateur à courroie disparaître en faveur d'un exemplaire électrique contrôlé par thermostat. Le dynamo faisait place au profit d'un alternateur plus efficace et le compteur à entraînement mécanique était échangé par un tachymètre électronique. Le changement le plus important pour le conducteur était probablement l'introduction de la boîte à 5 rapports entièrement synchronisés pour remplacer la célèbre boîte à 4 vitesses "Leva Lunga", encore héritée de la Flavia.



Avec la prise de contrôle de Fiat en 1969, les plans d'une deuxième série du Coupé Fulvia devenaient plus concrets. L'évolution rapide de la technologie automobile faisait que le besoin d'une "cure de jouvence" du modèle né en 1965 était pressant si on voulait rester commercialement et techniquement compétitif.

Afin de maintenir la production de la Fulvia financièrement vivable, il était nécessaire de rendre la production plus rentable. Pour cette raison, les pièces de carrosserie "trop coûteuses" en aluminium (capot, couvercle du coffre et portes) étaient remplacées par des versions en tôle d'acier.

La version "haut de gamme" de la deuxième série Fulvia Coupé était la HF1600 (Tipo 818.740 / 818.741), qui logeait le célèbre moteur 818-540, initialement développé par la Squadra Corse HF Lancia pour la compétition, sous son capot. Les performances de cette HF1600 (construit à 3690 exemplaires, dans la grande majorité en versions "Lusso"), avoisinaient celles de son illustre prédécesseur, la 1,6HF.

Depuis toujours, Lancia a été synonyme de développement et d'innovation continue. C'est pourquoi la marque a la tradition de produire une multitude de versions (séries) basées sur le même modèle. Au cours de 10 années de production de la Fulvia, 24 versions différentes ont vu le jour. Le coupé d'origine avec son V4 1216cc, développant 80 chevaux a rapidement vu apparaître une petite sœur un peu plus puissante, la 1,2Hf à 88 chevaux (435 exemplaires). En 1967, une version à moteur 1298cc et 93 chevaux a suivi. La variante HF avec la même cylindrée (1,3HF) développait 101 chevaux (882 unités).

Depuis ses débuts la Fulvia HF était une concurrente redoutée dans le monde du rallye. Son faible poids, lié à la maniabilité légendaire, était un cocktail idéal pour nouer avec le succès. Bon nombre de pilotes et de navigateurs renommés ont accumulé les places d'honneur et des victoires dans maintes épreuves et championnats. Mais le manque d'une version plus puissante, pouvant rivaliser avec les Alpines et les Porsches, se faisait bien sentir.

Un nouveau moteur Fulvia était développé avec une cylindrée accrue et, par la force des choses, l'angle du V un peu réduit (11° au lieu de 12°). Avec ce nouveau moteur de 1584cc qui développait 132 chevaux dans la "variante 1016" d'usine, ce coupé léger de 820 kg, devenait plus qu'une sportive bien corsée. La 1,6HF (Tipo 818.540 / 818.541) était une formidable arme de rallye, facilement reconnaissable par ses jantes Cromodora de 13 pouces en magnésium, ses élargisseurs d'aile en polyester renforcé et les grands phares "Fanalone" de 170

mm. Pour réduire au maximum le poids, les pare-chocs étaient omis, des pièces de carrosserie en aluminium montées et des exemplaires légers en plexi remplaçaient les lunettes latérales et arrières. Même les disques de frein et le pare-brise laminé étaient échangés par des versions plus minces pour gagner des kilos. La suspension était revue (le carrossage négatif à l'avant est clairement visible), la boîte de vitesses à 4 rapports se voyait convertie en 5 vitesses "dog leg" (première vitesse, non-synchronisée, en bas à droite) et le boîtier de direction était remplacé par une version avec une démultiplication plus petite. Une multitude de détails était examinés, revus, adaptés ou remplacés pour transformer l'ensemble en véritable bête de compétition.

Au total, 1258 exemplaires du 1,6HF ont été fabriqués en 1969/1970, plus 20 châssis pour l'équipe de Squadra Corse. Il y aurait eu en principe 500 exemplaires à moteur "Variante 1016" (nombre nécessaire en relation avec l'homologation), mais selon diverses sources, le nombre réel aurait été considérablement plus faible. Les 609 premiers exemplaires étaient équipés de la célèbre boîte de vitesses à 5 vitesses convertie "Piggy-bag" ("sac à dos", allusion faite au petit carter additionnel qui loge le cinquième rapport), les autres avaient la nouvelle boîte de vitesses à 5 rapports qui équipait toutes les Fulvias de la deuxième et de la troisième série.

Même si dans les showrooms la 1,6HF avait depuis longtemps cédée sa place à la HF1600, elle resta "en service" au sein de la Squadra Corse HF Lancia jusqu'à ce que les Stratos prennent définitivement le relais. Par exemple, l'émblématique "numéro 14" qui remporta le 41^e rallye à Monte-Carlo en 1972, était indéniablement une "ancienne" Fanalone, type 818-540.

Le HF1600 «Fanalino» est un coupé deuxième série standard, bien sûr munie du moteur 1600HF et équipé d'un nombre de composants et d'accents spécifiquement HF tels que l'éclairage de la plaque numérolgique au coffre et non dans le pare-chocs, les roues de 14 pouces en alliage standard et des ailes retravaillées à l'arrière parmi d'autres. La 1,6HF Fanalone, en revanche, doit plus tôt être considérée comme un coupé première série, élaborée et retravaillée à l'usine, en vue d'une carrière sportive à haut niveau.

Suite à la page 22

FANALONE & FANALINO

Vervolg van pagina 20 – Suite de la page 21

Hieronder vinden jullie een overzicht van de meest in het oog springende verschillen tussen beide types. In deze vergelijking is geen rekening gehouden met de algemene verschillen tussen de eerste en tweede serie coupé.

Naast deze opsomming zijn er nog tal van technische- en constructie-details die niet identiek zijn voor beide types. Meer gedetailleerde informatie hieromtrent is terug te vinden in de werkplaats handboeken van de Fulvia.

Toon Van Hoorick

Ci-dessous vous trouverez un aperçu des différences visibles qui distinguent les deux types. Ce comparatif ne tient pas compte des différences générales entre les Coupés de la première et de la deuxième série.

En plus de ce résumé, il y a de nombreuses différences techniques et constructives entre les deux séries. Des informations plus détaillées à ce sujet sont à trouver dans les manuels techniques de la Fulvia.

Toon Van Hoorick

FULVIA COUPÉ RALLYE

		FANALONE 1,6 HF	FANALINO HF1600
	Chassis • <i>Type</i>	818540 - 818541	818740 - 818741
	Rijklaar gewicht • <i>Poids en ordre de marche</i>	820 kg	900 kg
Koetswerk <i>Carrosserie</i>	Deuren • <i>Portes</i>	Aluminium	Staal • <i>Acier</i>
	Motorkap • <i>Capot moteur</i>	Aluminium	Staal • <i>Acier</i>
	Kofferdeksel • <i>Couvercle coffre</i>	Aluminium	Staal • <i>Acier</i>
	Voorruit • <i>Parebrise</i>	Dun / Gelaagd • <i>Fin / Laminé</i>	Gelaagd • <i>Laminé</i>
	Zij- & Achterruit • <i>Vitres</i>	Plexi	Glas • <i>Verre</i>
	Lichten • <i>Feux</i>	Halogeen • <i>Halogène</i>	Halogeen • <i>Halogène</i>
	Koplampen • <i>Phares</i>	“Fanalone” 170 mm	Standaard • <i>Standard</i>
	Spatbordranden • <i>Bord des ailes</i>	Kunststof <i>Fibre de verre /polyester</i>	Achteraan uitgezet, staal <i>Élargi à l'arrière, acier</i>
Wielen / Banden <i>Roues / Pneus</i>	Velgen • <i>Jantes</i>	13x6 Magnesium Cromodora	14x6 Aluminium Cromodora
	Banden • <i>Pneus</i>	Michelin XAs 175/80x13	175/70x14
Ophanging / Remmen <i>Suspensions / Freins</i>	Remsysteem • <i>Freins</i>	Dunlop	Girling
	Bekrachtiging • <i>Assistance</i>	Neen • <i>Non</i>	Vacuum-servo
	Remkrachtverdelers • <i>Répartiteur de freinage</i>	Neen • <i>Non</i>	Ja • <i>Oui</i>
	Dubbel remcircuit • <i>Double circuit</i>	Neen • <i>Non</i>	Ja • <i>Oui</i>
	Wielvlucht • <i>Carrossage</i>	2° negati(e)f	1° negati(e)f
Motor / Versnellingsbak <i>Moteur / Boite à vitesses</i>	Motor • <i>Moteur</i>	818540 (1584cc)	818540 (1584cc)
	Vermogen • <i>Puissance</i>	115pk • <i>cv</i> (132pk • <i>cv</i> variante 1016)	114pk • <i>cv</i>
	Ventilator • <i>Ventilateur</i>	Riem <i>Couroie</i>	Elektrisch (Thermostaat) <i>Électrique (Thermostat)</i>
	Oliekoeler • <i>Radiateur d'huile</i>	Ja • <i>Oui</i>	Neen • <i>Non</i>
	Versnellingsbak • <i>Boite à vitesses</i>	Omgebouwde 4-bak <i>Boite 4 rapports modifiée</i>	5-bak (standaard 2° serie) <i>Standard 2° série 5 rapports</i>
Instrumentatie <i>Instrumentation</i>	Toerenteller • <i>Compte-tours</i>	Mechanisch • <i>Cable</i>	Elektronisch • <i>Électronique</i>
	Olietemperatuurmeter • <i>Thermomètre d'huile</i>	Ja • <i>Oui</i>	Ja • <i>Oui</i>
	Ruitenwisser • <i>Essuie-glace</i>	1 snelheid • <i>1 vitesse</i>	2 snelheden • <i>2 vitesses</i>
	Ventilatie • <i>Ventilation</i>	1 snelheid • <i>1 vitesse</i>	3 snelheden • <i>3 vitesses</i>



Lancia Kayak

Mijn bucket list van young- en oldtimer Lancia's die ik nog in het echt moet zien, is vorige maand weer korter geworden. Ik zag namelijk de Delta S4 Stradale in The Heritage Hub en de Kayak in het Volandia-museum aan de luchthaven van Malpensa. Aangezien we nog niet zo lang geleden een reportage over The Heritage Hub in Turijn in de Informazione plaatsten, zal ik het hier over Volandia en de Lancia Kayak hebben.

Door de grote variëteit in het luchtvaartmuseum Volandia, van oud tot nieuw, van burger- tot militaire luchtvaart, van kleine tot grote vliegtuigen, van vliegtuigen tot helicopters, kan je er gemakkelijk een halve dag kan in rondlopen. De belevenis wordt nog leuker omdat je in meerdere toestellen in kan, zoals bijvoorbeeld in de indrukwekkende Chinook helicopter.

In de vele gebouwen die Volandia telt, is één gebouw voorbehouden voor de collectie van Bertoni en Bertone. Bertoni, de Italiaan die de Citroën DS tekende, en Bertone, autodesigner en -producent. Toen Bertone in 2014 failliet ging, heeft men ervoor gezorgd dat de collectie aan auto's van Bertone in Italië bleef. Met tussenkomst van de ASI vond de collectie in 2018 een permanente thuis in Volandia, behalve de Lancia Stratos Zero die uitblinkt in afwezigheid (en nu in het Peterson Museum in Los Angeles de show steelt). Naast prototypes, vind je er ook verschillende auto's die het tot serieproductie schopten, van een Volvo 780 tot een Lamborghini Miura. Reden van mijn bezoek, de Kayak, vind je bij de prototypes. En was de moeite waard. Een mooi tijdloos ontwerp. Hem mooier noemen dan de Kappa Coupé die het tot serieproductie schopte, doe ik niet per se. Het zijn twee volledig andere auto's en als eigenaar van een Kappa Coupé gaat het mij te ver om tussen de Kappa Coupé en de Kayak te kiezen. Trouwens, zoals Jean-Luc Dehaene destijds zei: ik ga niet in op hypothetische vragen. En de Kayak is niet te koop, dus blijf ik met plezier rondrijden in mijn Kappa Coupé.

Wat extra informatie over de Kayak:

Er bestaan 2 exemplaren van de Kayak, één niet-functioneel en één rijdend prototype. De eerste werd getoond op het autosalon van Genève in 1995, één jaar voordat de seriegebouwde K Coupé werd voorgesteld. De tweede werd getoond op het salon van Turijn een jaar later. Het interieur van die laatste is niet specifiek, maar het standaard interieur van de Kappa. De Bertone Kayak heeft vloeiende, golvende lijnen en een extra brede grille. De koplampen verschuilen achter de grille. Hoofdontwerper Luciano d'Ambrosia gaf de auto een licht trans-Atlantisch tintje, onder andere dankzij die grille over de hele breedte aan de voorkant en de brede achterlichten op de achterklep zonder nummerplaat (de nummerplaat vond een plaats in de achterbumper).

Hans Daemen

Ma liste de Lancias jeunes et anciennes que je n'ai pas encore vues en vrai s'est encore raccourcie le mois dernier. En effet, j'ai vu la Delta S4 Stradale au Heritage Hub et la Kayak au Musée Volandia de l'aéroport de Malpensa. Comme nous avons publié un rapport sur le Heritage Hub de Turin dans l'Informazione il n'y a pas si longtemps, je parlerai ici de Volandia et de la Lancia Kayak.



Lancia Bertone Kayak 07.JPG - Wikimedia Commons

En raison de la grande variété du musée de l'aviation Volandia, de l'ancien au nouveau, de l'aviation civile à l'aviation militaire, des petits aux grands aéronefs, des avions aux hélicoptères, nous pouvons facilement passer une demi-journée à s'y promener. L'expérience est d'autant plus amusante que l'on peut entrer dans plusieurs avions, comme l'impressionnant hélicoptère Chinook.

Parmi les nombreux bâtiments de Volandia, l'un d'entre eux est réservé à la collection Bertoni et Bertone. Bertoni, l'Italien qui a dessiné la Citroën DS, et Bertone, designer et constructeur automobile. Lorsque Bertone a fait faillite en 2014, ils ont veillé à ce que la collection de voitures de Bertone reste en Italie. Grâce à l'intervention de l'ASI, la collection a trouvé une place permanente à Volandia en 2018, à l'exception de la Lancia Stratos Zero, qui brille par son absence (et qui vole désormais la vedette au Peterson Museum de Los Angeles).

Outre les prototypes, vous trouverez également plusieurs voitures qui ont été produites en série, d'une Volvo 780 à une Lamborghini Miura. La raison de ma visite, la Kayak, se trouve parmi les prototypes. Et elle valait la peine d'être vue. Un beau design intemporel. Le qualifier de plus beau que la Kappa Coupé qui a été produit en série, je ne le fais pas forcément. Ce sont deux voitures complètement différentes et, en tant que propriétaire d'une Kappa Coupé, choisir entre la Kappa Coupé et la Kayak, c'est aller trop loin pour moi. D'ailleurs, comme l'a dit Jean-Luc Dehaene à l'époque : je ne réponds pas aux questions hypothétiques. Et comme la Kayak n'est pas à vendre, je continue à rouler avec plaisir dans ma Kappa Coupé.

Quelques informations complémentaires sur le Kayak :

Il existe deux exemplaires de la Kayak, l'un non fonctionnel et un autre prototype roulant. Le premier a été présenté au salon de l'automobile de Genève en 1995, un an avant la présentation de la K Coupé de série. Le second a été présenté au salon de Turin un an plus tard. L'intérieur de ce dernier n'est pas spécifique, mais il s'agit de l'intérieur standard de la Kappa. La Bertone Kayak a des lignes fluides et ondulées et une calandre très large. Les phares se cachent derrière la calandre. Le designer en chef Luciano d'Ambrosia a donné à la voiture une touche légèrement transatlantique, notamment grâce à cette calandre large et aux larges feux arrière sur le hayon sans plaque d'immatriculation (la plaque d'immatriculation ayant trouvé sa place dans le pare-chocs arrière).

Hans Daemen

De geschiedenis van het autokenteken

DEEL 1 VAN 1899 TOT 1920

Voorgeschiedenis

Ik ben altijd al gefascineerd geweest door de nummerplaten op Belgische auto's, zoals vaak te zien is op oude familie-foto's met de auto erbij waar de nummerplaat te herkennen is. Zo ook probeerde ik bij het zien van een kentekenplaat in te schatten in welke periode deze was uitgebracht en dit mogelijks in combinatie met de leeftijd van de eigenaar/chauffeur. Mijn papa bijvoorbeeld had een nummerplaat 8.M.011 uitgegeven rond 1961 en KO.470 uitgegeven rond 1963, dus de periode van o.a. de Flavia's.

Als oldtimerliefhebber wil ik met dit artikel niet alleen een zicht geven op evolutie van de kentekenplaten maar daarnaast ook de verschillende mogelijkheden overlopen die aangeboden worden zoals gepersonaliseerde platen, oldtimer- en transit platen. De D.I.V. (Dienst Inschrijving Voertuigen) is vandaag verantwoordelijk voor het uitgeven van deze platen.

Vanaf 1891-1892 kwam de commercialisering van de automobiel aarzelend op gang met als toonaangevende merknamen Benz, Daimler, Peugeot en Panhard-Levassor. Frankrijk en Duitsland waren koplopers op het gebied van automobielen. België en Nederland volgden op de voet. In januari 1895, bracht het Belgische Vincke, oorspronkelijk een stoffeerder van treinwagons, de eerste automobielen op de markt. Deze werden gebouwd in Mechelen. De zonen van Adam Opel produceerden in Duitsland in 1898 hun eerste auto's.

De automobiemarkt kwam op dreef en er verschenen meer en meer automobielen op de openbare wegen. Zo was Frankrijk het eerste land ter wereld dat vanaf 14 augustus 1893 de verplichting invoerde om auto's met een nationale nummerplaat te voorzien. In Duitsland was dit vanaf 1896 verplicht, in Nederland vanaf 1898 en in België vanaf 1899. Leuk om weten is dat er in 1900, al naar gelang de bron, 1.000 à 1.500 auto's ingeschreven waren in België.

Vanaf 1900 kwamen de Belgische provincies tot de bevinding dat ook zij uit deze automobielen profijt konden halen. Zij voerden een bijkomende plaat in, de zogenaamde provinciale belasting zoals dat al bij fietsen het geval was. Deze platen hadden het model van een fietsplaat maar waren

4 x zo groot en verschilden van provincie tot provincie qua vorm en kleur. Deze provinciale taksplaten werden vooraan op de bumpers gemonteerd. Een automobiel had in die tijd dus twee nummerborden! Deze bijkomende provinciale taksplaten serie eindigde in 1914 bij het begin van de Eerste Wereldoorlog.

Platen in email 1899 - 1953

Het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1899 schreef voor dat elk motor(fiets)voertuig, naast een eventuele jaarlijkse provinciale fiscale plaat (gepubliceerd in het staatsblad van 25 augustus 1899), een permanente kentekenplaat moest hebben. Deze diende op een duidelijk zichtbare plaats aan de voorzijde van het voertuig te worden gemonteerd.

Reeksen autonummerplaten die vanaf 1899 achtereenvolgens op Belgische automobielen voor privaat gebruik verschenen waren:

Type 1 plaat van 1899 tot 1910

- **type 1A 1900 - 1906** met n^{rs} 1 tot 9999 en zwarte cijfers op witte achtergrond, ook bijkomend nog een provinciale taksplaat.
- **type 1B 1905-1910** met n^{rs} 10.000 tot ongeveer 28.000 en zwarte cijfers op witte achtergrond, ook bijkomend nog een provinciale taksplaat.

Als gevolg van de niet-gecentraliseerde werking (ten minste één distributiekantoor per provincie) kwam het chronologische verloop van de kentekens niet echt overeen met het numerieke verloop ervan. Zo werden in 1905 in de provincie Brabant meer dan 11.000 nummers uitgedeeld (5 cijfers) terwijl in andere, minder "gemotoriseerde" provincies (Limburg, Luxemburg) nog viercijferige nummers werden toegekend. En in 1906, toen de laatste viercijferige plaat werd uitgegeven, werd in sommige Belgische provincies al het nummer 13.000 benaderd.

In oktober 1909 zorgde het internationaal verdrag van Parijs voor het einde van de eerste plaat. Dit verdrag stelde dat voor internationaal verkeer een plaat met de beginletter(s) van het land van herkomst verplicht was voor gemotoriseerde voertuigen. Dus het opschrift "Belgique" was niet langer nodig. Bovendien moest er voortaan ook achteraan een kentekenplaat aanwezig zijn, inclusief een extra plaat met de "B" van



Provinciale taksplaat
Plaque fiscale provinciale



Type 1A 1900 - 1906

België om over de grens te kunnen gaan. De nieuwe reeks werd vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 5 maart 1910.

Type 2 plaat van 1910 tot 1920

- **type 2 1910 - 1914** met n^{rs} 10.000 tot 30.000 en witte cijfers op zwarte achtergrond, ook bijkomend nog een provinciale taksplaat.
- **type 2 1914 - 1920** idem maar de provinciale taksplaat viel weg.

Deze imposante platen in omvang en gewicht (bijna 2kg), voor auto's en vrachtwagens, werden verspreid vanaf juli 1910. Alle borden type 1 die toen nog in gebruik waren, moesten worden vervangen. Nummers voor auto's/vrachtwagens begonnen bij 10000. Aan het begin van de Eerste Wereldoorlog (augustus 1914) werd het nummer 27000 geregistreerd. De toewijzing per provincie en dit nog tot, 1953 zorgde ervoor dat de algemene numerieke volgorde niet chronologisch werd gerespecteerd.

Begin 1911 waren er in totaal iets meer dan 17.000 inschrijvingen voor auto's en vrachtwagens in België. Door de oorlogsjaren echter viel alles stil en er werden weinig nieuwe nummers uitgegeven. Auto's werden opgeëist door de bezetter, de autoproduktie lag stil, er waren geen banden beschikbaar en er was benzineschaarste. Vanaf 1919 kwam het aantal inschrijvingen langzaam terug op dreef maar er waren nog weinig nummerplaten beschikbaar. Om die reden besloot het departement Bruggen en Wegen alle oude geëmailleerde borden op auto's en vrachtwagens met witte nummers en een zwarte achtergrond te vervangen door borden met witte nummers op een blauwe achtergrond. (Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique, oktober 1919).

Door toedoen van de oorlogsgebeurtenissen en naar aanleiding van het Koninklijk Besluit van 20 februari 1920 dienden alle eigenaars van motorrijtuigen in het Koninkrijk zich opnieuw te registreren. Het type 2 plaat diende vervangen te worden vanaf 15 maart 1920.

Wordt vervolgd in de volgende Informazione.

Lode Van Lathem

(bronnen: A. Dupont, Les Plaques d'immatriculation, Automobilisering en de overheid in België.)



Type 1B 1905 - 1910



Type 2 1914 - 1920

L'histoire de la plaque d'immatriculation

1^{ère} PARTIE, DE 1899 À 1920

Antécédents

J'ai toujours été fasciné par les plaques d'immatriculation des voitures belges, que l'on voit souvent sur de vieilles photos de famille avec la voiture à côté de laquelle on peut reconnaître la plaque d'immatriculation. De même, lorsque je vois une plaque d'immatriculation, j'essaie d'estimer la période à laquelle elle a été émise et, éventuellement, l'âge du propriétaire/conducteur. Mon père, par exemple, avait une plaque d'immatriculation 8.M.011 délivrée vers 1961 et KO.470 délivrée vers 1963, soit la période e.a. des Flavias.

En tant que passionné de vieilles voitures, je souhaite, dans cet article, non seulement donner un aperçu de l'évolution des plaques d'immatriculation, mais aussi passer en revue les différentes options proposées, telles que les plaques personnalisées, les plaques de vieilles voitures et les plaques de transit. Aujourd'hui, c'est le D.I.V. qui est responsable de la délivrance de ces plaques.

À partir de 1891-1892, la commercialisation de l'automobile avait connu un début hésitant, les marques Benz Daimler, Peugeot et Panhard-Levassor étant les plus importantes. La France et l'Allemagne furent les leaders de l'automobile. La Belgique et les Pays-Bas suivaient de près. En janvier 1895, la société belge Vincke, qui à l'origine était un tapissier de wagons de chemin de fer, lançait les premières automobiles. Celles-ci étaient construites à Malines. Les fils d'Adam Opel ont produit leurs premières voitures en Allemagne en 1898.

Le marché de l'automobile prenait son essor et de plus en plus d'automobiles apparaissaient sur la voie publique. La France, par exemple, est le premier pays au monde à rendre obligatoire l'apposition d'une plaque d'immatriculation nationale sur les voitures à partir du 14 août 1893. L'Allemagne l'imposait à partir de 1896, les Pays-Bas à partir de 1898 et la Belgique à partir de 1899. Il est intéressant de savoir qu'en 1900, selon les sources, il y avait entre 1.000 et 1.500 voitures immatriculées en Belgique.

Plaques fiscales provinciales: à partir de 1900, les provinces belges avaient constaté qu'elles pouvaient également tirer profit des automobiles. Elles avaient donc introduit une plaque supplémentaire, appelée taxe provinciale, comme c'était déjà le cas pour

les bicyclettes. Ces plaques avaient le modèle de la plaque de bicyclette mais étaient quatre fois plus grandes et différaient d'une province à l'autre par leur forme et leur couleur. Ces plaques d'immatriculation provinciales étaient montées sur les pare-chocs à l'avant de la voiture. Cette série de plaques provinciales supplémentaires a pris fin en 1914, au début de la Première Guerre mondiale.

Plaques en émail 1899 - 1953

L'arrêté royal du 4 août 1899 exigeait que chaque véhicule à moteur (bicyclette) soit muni d'une plaque d'immatriculation permanente, en plus de l'éventuelle plaque fiscale provinciale annuelle (publié au Journal officiel du 25 août 1899, pages 3423 à 3427). Cette plaque devait être apposée à l'avant du véhicule, à un endroit bien visible.

Les séries de plaques d'immatriculation qui sont apparues successivement sur les automobiles belges à usage privé à partir de 1899 sont les suivantes:

Plaque de type 1 de 1899 à 1910

- **type 1A 1900 - 1906** avec n° 1 à 9999 et chiffres noirs sur fond blanc, en plus d'une plaque de branche provinciale.
- **type 1B 1905-1910** avec n° 10000 à environ 28000 et chiffres noirs sur fond blanc, en plus d'une plaque de branche provinciale.

En raison de son fonctionnement non centralisé (au moins un bureau de distribution par province), la chronologie des plaques d'immatriculation ne correspondait pas vraiment à la chronologie numérique. Par exemple, en 1905, plus de 11.000 numéros (cinq chiffres) furent attribués dans la province du Brabant alors que dans d'autres provinces moins "motorisées" (Limbourg, Luxembourg), des numéros à quatre chiffres étaient encore attribués. Et en 1906, lorsque la dernière plaque à quatre chiffres fut délivrée, certaines provinces belges approchaient déjà le nombre 13.000.

En octobre 1909, la Convention internationale de Paris mit fin à la première plaque. Ce traité stipule que pour le trafic international, une plaque comportant la ou les lettres initiales du pays d'origine est obligatoire pour les véhicules à moteur. L'inscription "Belgique" n'était donc plus nécessaire. En outre, une plaque d'immatriculation devait désormais être présente à l'arrière, y compris une

plaque supplémentaire avec le "B" de Belgique pour pouvoir passer la frontière. La nouvelle série entra en vigueur par l'arrêté royal du 5 mars 1910.

Plaque de type 2 de 1910 à 1920

- **type 2 1910 - 1914** avec n° 10.000 à 30.000 et chiffres blancs sur fond noir, en plus d'une plaque de branche provinciale.
- **type 2 1914 - 1920** idem mais la plaque de la branche provinciale disparaît.

Ces impressionnantes plaques de taille et de poids (près de 2 kg), pour les voitures et les camions, furent distribuées à partir de juillet 1910. Toutes les plaques de type 1 utilisées à l'époque devaient être remplacées. Les numéros pour les voitures/camions commençaient à 10000. Au début de la Première Guerre mondiale (août 1914), le numéro 27000 avait été enregistré. L'attribution par province, et ce jusqu'en 1953, avait fait en sorte que l'ordre numérique général n'avait pas été respecté sur le plan chronologique.

Au début de l'année 1911, on comptait un peu plus de 17 000 immatriculations de voitures et de camions en Belgique. Cependant, en raison des années de guerre, peu de nouveaux numéros étaient délivrés. Les voitures étaient réquisitionnées par les forces d'occupation, la production automobile était au point mort, il n'y avait plus de pneus disponibles et un manque d'essence. À partir de 1919, le nombre d'immatriculations augmentait lentement, mais peu de plaques d'immatriculation étaient encore disponibles. C'est pourquoi le Service des Ponts et Chaussées décidait de remplacer toutes les anciennes plaques émaillées sur les voitures et les camions, avec des chiffres blancs sur fond noir, par des plaques avec des chiffres blancs sur fond bleu. (Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique, octobre 1919).

En raison des événements de la guerre et suite à l'arrêté royal du 20 février 1920, tous les propriétaires de véhicules à moteur du Royaume ont dû se réenregistrer. La plaque de type 2 a dû être remplacée à partir du 15 mars 1920.

Suite dans la prochaine édition d'informazione.

Lode Van Lathem

(sources: A. Dupont, Les Plaques d'immatriculation, L'automobilisation et le gouvernement en Belgique.

Ledenadministratie – anno 2024

Het jaar 2023 hebben we afgesloten met 130 leden, wel iets minder dan de 137 leden tijdens het recordjaar 2022. Dit jaar ligt de balans voorlopig op 134 leden. 7 nieuwe leden hebben zich reeds aangesloten, enkele onder hen hebben reeds één of meerdere LCB manifestaties bijgewoond.

Overzicht van deze 7 nieuwe leden:

Michel Decremer uit Haacht verwachten wij met zijn Aurelia B20 anno 1957 of zijn Fulvia anno 1966.

Pedro Campos Tortoza uit Nivelles zullen we zeker zien bij een van de volgende ontmoetingen. Hij is de trotse bezitter van een Beta 2000 Coupé anno 1978.

Thomas Verkaeren uit Kessel-Lo heeft een Fulvia Coupé s2 uit 1972 op de kop weten te tikken. Waarom Lancia? – zie artikel verder in deze informazine.

Stefaan Eens uit Laakdal was al lang op zoek naar een Fulvia, liefst 'n 1600 Sport of 'n coupé HF. Uiteindelijk heeft hij een Fulvia

1,3 Coupé Rallye anno 1968 gevonden, klaar voor regularisatieritten. Stefaan zagen we reeds op de voorjaarsdrink in Temploux en tijdens de "Maretak route" op 5 mei.

Jean-Mouis Gillet is schijnbaar al langer Lancist buiten ons weten. Z'n liefde voor Fulvia (1^e en 3^e serie) wil hij verder zetten met een Sport 1,3S met volledig aluminium body, anno 1968. Voorlopig wordt dit Sportje nog verder afgebouwd en is die hoogstwaarschijnlijk volgend jaar paraat tijdens onze uitstappen!

Jos Claes uit Vliermaal hebben we op 5 mei beter leren kennen: hij zorgde voor een verrassende lunch / BBQ tijdens onze "Maretak route" in zijn tuin. Zijn Appia Coupé, anno 1963 was te bewonderen tijdens deze spetterende ontmoeting!

Beniamino Pozzessere (vader van clublid Aristodemo) kijkt ernaar uit om met zijn Fulvia 1600 Sport anno 1971 onze bijeenkomsten bij te wonen.

Jean Helsen

Waarom een Lancia...

Mijn Fulvia is van 1972 is een 1.3S Serie 2 en draagt het chassisnummer 818630018373. De auto werd in de loop van de jaren 90 geïmporteerd door de vroegere Ferrari-dealer van Gent. Hij bleek al in Italië een restauratie te hebben ondergaan en werd in Gent gedurende ruim 10 à 15 jaar gestald zonder enige beweging.

Met behulp van Ludo Mercie heb ik de Fulvia daar uit deloods gehaald en heeft Ludo hem weer aan de praat gebracht. Vrij veel werk in gestoken om hem weer op en top in orde te brengen – motor volledig vernieuwd bij Gohy in Verviers – nieuwe steunbalk (chassis) vooraan en versteviging van de aanknooppunten op de kas, roest uit de deuren en onderkant van het koetswerk verwijderd. Interieur ook met de tijd vernieuwd. Er is nog altijd wat werk aan maar ziet er best ok uit en is rallyklaar met Brantz-meter en motorbescherming. We hebben een paar regulariteits rally's mee gedaan.

Ik ben altijd fan van Fiat, Alfa en Lancia geweest. De Alfa Coupé Bertone (mijn eerste keuze moet ik toegeven) rijdt in mijn ogen minder vlot dan de Fulvia en was ook minder origineel en veel duurder. Bovendien ook nog met een Ypsilon gereden in mijn jeugd en 3 Phedra's versleten. Vandaag leren mijn kinderen rijden met een Ypsilon van 2012. Dus ja, waarom een Lancia?

Thomas Verkaeren



Sondage auprès des Ledenenquête

Le comité remercie ses membres pour la réponse massive à notre enquête. En général, nos membres semblent satisfaits. Par exemple, ils ont déclaré qu'ils sont membres parce que c'est un groupe de personnes sympathiques, ce qui fait qu'il est agréable de venir aux activités.

Le comité voit quelques défis, qu'il continuera à relever et dont il vous tiendra informés:

- Rajeunissement
- Attirer plus de femmes au sein du comité et des membres
- Augmenter le nombre de membres francophones
- Ne pas voyager trop loin pour venir à une activité
- Notification par mail au lieu de lettre par la poste
- Médias sociaux / notre site web

Voici quelques résultats de l'enquête:

48 x ingevuld / remplie



♂ 100%

♀ 0%

66%

Voldoende activiteiten
Assez d'activités
(4 à 5 / an - jaar)

58%

participe 1 à 2 x/an
neemt 1 à 2 x/jaar deel

54%

Enkel oldtimers
Seulement ancêtres

79%

Activiteiten niet te duur
Activités pas trop chers

- Administration des membres

Nous avons terminé l'année 2023 avec 130 membres, soit un peu moins que les 137 membres lors de l'année record 2022. Cette année le bilan est provisoirement à 134 membres. 7 nouveaux membres ont déjà adhéré, certains d'entre eux ont déjà organisé un ou plusieurs événements LCB. assisté.

Tour d'horizon de ces 7 nouveaux membres:

Nous attendons **Michel Decremer** de Haacht avec son Aurelia B20 de 1957 ou sa Fulvia de 1966.

Nous rencontrerons **Pedro Campos Tortoza** de Nivelles certainement lors d'un des prochains meetings. Il est l'heureux propriétaire d'une Beta 2000 Coupé de 1978.

Thomas Verkaeren de Kessel-Lo a réussi à acquérir une Fulvia Coupé s2 de 1972. Pourquoi Lancia? - voir l'article plus loin.

Stefaan Eens de Laakdal recherchait depuis longtemps une Fulvia, de préférence une 1600 Sport ou un coupé HF. Finalement, il

trouva une Fulvia 1.3 Coupé Rallye de 1968, prête pour les courses de régularisation. On a déjà vu Stefaan au pot de printemps à Temploux et lors de la "Maretak route" le 5 mai dernier.

Jean-Mouis Gillet serait Lanciste depuis quelques temps à notre insu. Il souhaite poursuivre son amour pour la Fulvia (1^{ère} et 3^{ème} série) avec une Sport 1.3S à carrosserie entièrement en aluminium, datant de 1968. Pour l'heure, cette Sport est toujours en phase de retrait et sera très probablement prête pour nos excursions. l'année prochaine!

Nous avons fait la connaissance de **Jos Claes** de Vliermaal le 5 mai: il nous a proposé un déjeuner/barbecue surprenant lors de notre "Maretak route" dans son jardin. Son Appia Coupé, construit en 1963, a pu être admiré lors de ce fantastique rendez-vous!

Beniamino Pozzessere (père du membre du club Aristodemo) se réjouit d'assister à nos réunions avec sa Fulvia 1600 Sport de 1971.

Jean Helsen

membres

Het bestuur dankt haar leden voor de massale respons op onze ledenenquête. In het algemeen lijken onze leden tevreden. Zij verklaarden bijvoorbeeld lid te zijn omdat het een toffe groep van mensen is wat maakt dat het fijn is om naar de activiteiten te komen.

Het bestuur ziet wel enkele uitdagingen, waarover zij verder zullen vergaderen en jullie op de hoogte zullen houden:

- Verjonging
- Meer vrouwen aantrekken in bestuur & bij de leden
- Het aantal Franstalige leden verhogen
- Geen te grote afstanden om naar een activiteit te komen
- Berichtgeving via mail ipv post
- Sociale media / onze website

Hier vinden jullie enkele resultaten van de enquête terug:

42%

60 – 70 jaar / ans



52%

40%

écrire pour / schrijven voor
Informazione



10 x

43%

50 – 100 km
Afstand naar rit
Distance au rallye

83%

Op tijd ingelicht over
activiteit / Informé à
temps de l'activité



Sociale media
& website
Médias sociaux
& site web



Opgelet:
Verjonging
Attention :
Rajeunissement



Pourquoi une Lancia...

Ma Fulvia date de 1972, est une 1.3S Série 2 et porte le numéro de châssis 818630018373. La voiture a été importée dans les années 1990 par l'ancien concessionnaire Ferrari de Gand. Apparemment elle avait déjà subi une restauration en Italie et elle est restée entreposée à Gand pendant plus de 10 à 15 ans sans bouger.

Avec l'aide de Ludo Mercie, j'ai sorti la Fulvia de l'entrepôt et Ludo l'a remise en marche. Un gros travail a été réalisé pour la remettre en parfait état - moteur entièrement renouvelé chez Gohy à Verviers - nouvelle poutre support (châssis) à l'avant et renforcement des liaisons sur la caisse, rouille enlevée sur les portes et bas de caisse. L'intérieur a également été mis à jour au fil du temps. Elle a encore besoin de quelques travaux mais a l'air plutôt bien et est prête pour le rallye avec un compteur Brantz et une protection moteur. Nous avons participé à quelques rallyes de régularité.

J'ai toujours été fan de Fiat, Alfa et Lancia. À mon avis, l'Alfa Coupé Bertone (mon premier choix, je dois l'admettre) roule moins à l'aise que la Fulvia et était aussi moins originale et beaucoup plus chère. De plus, j'ai aussi roulé en Ypsilon dans ma jeunesse et j'ai usé 3 Phedras. Aujourd'hui, mes enfants apprennent à conduire une Ypsilon 2012. Alors oui, pourquoi une Lancia?

Thomas Verkaeren



Kalender 2024 Calendrier

ZATERDAG 20 & ZONDAG 21 JULI - SAMEDI 20 & DIMANCHE 21 JUILLET
Concours d'élégance & Historic Grand Prix - Circuit Zolder

ZONDAG 22 SEPTEMBER - DIMANCHE 22 SEPTEMBRE
Herfstrally - Rallye d'Automne - La Louvière (org: Roberto Cassol)

15-16-17 SEPTEMBER - 15-16-17 SEPTEMBRE
Interclassics Brussels - Heysel

ZATERDAG 30 NOVEMBER - SAMEDI 30 NOVEMBRE
Eindejaarsdiner - Dîner de fin d'année

A VENDRE - TE KOOP

**Lancia Flaminia 2,5 I GT
Touring Superleggera.**
Première mise en
circulation 15/09/1962
Prix: €85.000
Info: jmfadanni@gmail.com



Lancia Ardea 4^e serie
Anno 1952,
903 cm³ - 30 pk/cv
5 versnellingen/5 vitesses
Prix/Prijis: €7.500,-
Info: E. De Landtsheer:
0475/27.00.03
eduard@busybee.be



**Lancia Fulvia Coupé
1,3 S serie 1** à remonter.
Carrosserie OK avec de
nombreuses pièces.

**Lancia Fulvia 1,3 S série
3** dans son jus.

Les deux voitures sont
éventuellement à vendre
séparément.

Info: Jean-Louis Gillet
0475/46.6370
jeanlou.gillet@gmail.com



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:
**Jan Van Hoorick, Jean Helsen,
Nicolas Van Fraesum,
Ludo Willems & Lisette Janssens,
Nataliya & Philippe Thys,
Raf David, Toon Van Hoorick,
Hans Daemen, Lode Van Lathem,
Thomas Verkaeren**

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