



INFORMAZIONE

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

1 | 2025

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



IN DIT NUMMER - DANS CETTE ÉDITION:

Raduno dei Lancieri
LCB@Interclassics 2024
New Lancia Ypsilon

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

Editorial

Avec ce premier numéro d'Informazione de la nouvelle année, nous tenons également à vous souhaiter, au nom du Lancia Club Belgio, tout le meilleur et beaucoup de plaisir à bord de votre (vos) vieille(s) Lancia..

Tout d'abord, nous revenons sur quelques activités du club de l'automne dernier, comme notre traditionnelle présence à Interclassics à Bruxelles, mais aussi sur l'avant-première en Belgique d'un bel hommage au fondateur de notre marque bien-aimée, Vincenzo Lancia, et son chef d'oeuvre la Lambda. Mais nous tenons également à vous rappeler ce que le membre du club Roberto Cassol a réalisé en organisant son rallye d'automne «Raduno dei Lanciéri». Tout comme le rallye de printemps, où nous étions invités par les membres du club Tristan Menten, Jos Claes et Rik Vanheusden, ces rallyes ont une touche agréablement personnelle. C'est un réel plaisir de constater qu'il y a toujours autant d'enthousiasme parmi les membres de notre club pour soutenir une telle organisation de rallye. Cette année s'annonce similaire avec un rallye de printemps organisé par Ben Op de Beeck à Heist-op-den-Berg, et un rallye d'automne au départ d'un autre membre du club, Reinier Teunissen à Bocholt. 2024 a également vu le retour de Lancia sur le marché commercial, avec le lancement d'une toute nouvelle Ypsilon, disponible en version électrique ou hybride. Nous vous en avons déjà fait part dans notre précédent numéro. 2025 devrait être l'année où nous verrons enfin la nouvelle Ypsilon dans la circulation quotidienne. Les premiers modèles ont enfin été livrés. Plus loin dans ce numéro, Kenneth et Monique Vanaudenhove témoignent de leur satisfaction quant à la livraison de leur nouvelle voiture. Et Valentin Delory, fils du membre du directoire Fabian, a pu tester les deux versions du modèle avec son père et en témoigne.

Encore des nouveautés Ypsilon avec l'annonce par Lancia qu'une version HF sortira plus tard cette année et qu'une version 4HF est destinée à participer au Championnat du Monde des Rallyes. L'ancien champion du monde Miki Biasion est venu nous l'annoncer ici et a personnellement fait un plaisir tout particulier à notre trésorier Jean Helsen...

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.

Raduno dei Lanci

22 | 09 | 2024



Onze voor- en najaarsrally's blijven nog altijd een vaste waarde in onze activiteitenkalender. Het was dan ook geen verrassing dat de voorbije hersftrally in de buurt van La Louvière een groot succes was qua opkomst. Meer dan 50 deelnemers, met bijna 30 Lancia's konden die dag dan ook genieten van de gastvrijheid van clublid Roberto Cassol die ons – met een vriendengroep uit zijn buurt – verwelkomde in zijn tuin in Chapelle-lez-Herlaimont.

Roberto had de dag tot in de puntjes voorbereid en vanaf de ontvangst was het duidelijk dat de organisatie goed op punt stond. Samen met zijn vrienden en burens dirigeerden ze alle deelnemers met hun respectievelijke modellen naar verschillende parkeerplaatsen waar de wagens ongeveer per model en periode gegroepeerd werden. Alle decennia, vanaf de Aurelia uit de jaren vijftig tot en met de Delta Integrale uit het laatste decennium van vorige eeuw waren vertegenwoordigd. En één buitenbeentje: een gloednieuwe Ypsilon, voorgereiden door Wim Verlooy, persverantwoordelijke van Stelantis die hiermee nogmaals zijn interesse voor de geschiedenis en patrimonium van Lancia uitte en de club en zijn leden moreel kwam ondersteunen.

Vervolg op pagina 4



Nos rallyes de printemps et d'automne restent toujours une valeur permanente dans notre calendrier d'activités. Il n'est donc pas surprenant que le dernier rallye d'automne près de La Louvière ait connu un grand succès en termes de fréquentation. Ce jour-là, plus de 50 participants, avec près de 30 Lancias, ont pu profiter de l'hospitalité de notre membre Roberto Cassol qui nous a accueillis - avec un groupe d'amis de son quartier - dans son jardin à Chapelle-lez-Herlaimont.

Roberto avait préparé la journée dans les moindres détails et dès la réception, il était clair que l'événement était bien organisé. Avec ses amis et voisins, ils ont dirigé tous les participants avec leur modèle respectif vers différents parkings où les voitures étaient regroupées approximativement par modèle et par période. Toutes les décennies, de l'Aurelia des années 1950 à la Delta Integrale de la dernière décennie du siècle dernier, étaient représentées. Et un outsider: une toute nouvelle Ypsilon, pilotée par Wim Verlooy, responsable presse de Stelantis, qui a de nouveau exprimé son intérêt pour l'histoire et l'héritage de Lancia et est venu soutenir moralement le club et ses membres.

Suite à la page 5

Editoriaal

Bij dit eerste nummer van *Informazione* van het nieuwe jaar willen we jullie natuurlijk ook vanwege Lancia Club Belgio het allerbeste toewensen met veel plezier aan boord van jullie oude Lancia('s). Allereerst blikken we nog even terug op een paar clubactiviteiten van vorig najaar, zoals onze traditionele aanwezigheid op Interclassics in Brussel, maar ook op de filmpremière in België van een mooie hommage aan de stichter van ons geliefde merk, Vincenzo Lancia, en zijn meesterwerk de Lambda. Maar we willen vooral ook nog even in herinnering brengen wat clublid Roberto Cassol presteerde bij de organisatie van zijn najaarsrally "Raduno dei Lancieri". Net als bij de voorjaarsrally, waarbij we te gast waren bij clubleden Tristan Menten, Jos Claes en Rik Vanheusden, zijn deze rally's zo aangenaam persoonlijk gekleurd. Een waar genoegen om vast te stellen dat er nog zo veel enthousiasme is bij onze clubleden om zich achter zo'n rallyorganisatie te scharen. Dit jaar kondigt zich trouwens gelijkaardig aan met een voorjaarsrally georganiseerd bij Ben Op de Beeck in Heist-op-den-Berg, en een najaarsrally vertrekkende van bij een ander clublid, Reinier Teunissen in Bocholt.

2024 stond ook in het teken van de terukeer van Lancia op de commerciële markt, met de lancering van een gloednieuwe Ypsilon, beschikbaar in elektrische of hybride uitvoering. In ons vorig nummer brachten we jullie hiervan al een eerste verslag uit. 2025 moet het jaar worden waarbij we die nieuwe Ypsilon ook eindelijk in het dagelijkse verkeer zullen tegenkomen. De eerste modellen zijn eindelijk geleverd. Verder in dit nummer getuigen Kenneth en Monique Vanaudenhove hoe gelukkig ze zijn met de levering van hun nieuwe wagen. En Valentin Delory, zoon van bestuurslid Fabian, kon samen met z'n vader beide modelversies uittesten en brengt hierover verslag uit.

Meer Ypsilonnieuws bij de aankondiging van Lancia dat er later dit jaar een HF versie op de markt komt en dat er met een 4HF versie gemikt wordt op deelname aan het wereldkampioenschap rally. Ex-wereldkampioen Miki Biasion kwam ons dit hier aankondigen en maakte onze penningmester Jean Helsen persoonlijk superblij...

Eduard

OPROEP

Wij zijn altijd op zoek naar materiaal om de volgende *Informazione* mee te vullen. Uw bijdragen over alles wat van ver of van dichtbij met (uw) Lancia('s) te maken heeft, zijn dus nog altijd welkom. Een restauratieverhaal? Iets leuks beleefd met uw Lancia? Voor wie zin heeft om ook eens een stukje te schrijven voor publicatie, één adres: informazione@lancia-club-belgio.be. Ook Lancia-gerelateerde zoekertjes zijn natuurlijk welkom.

RADUNO DEI LANCIEIRI

Vervolg van pagina 2

Voor een geslaagd evenement: één adres!

Het was een blij weerzien onder de deelnemers tijdens het ontbijt, of een eerste kennismaking voor een paar nieuwe leden. Een kleine briefing leerde ons dat er een voor- en namiddagrit op het programma stond die telkens vanuit Roberto's tuin vertrok en er ook naar terugkeerde. 's Middags voor een heerlijke maaltijd (Porchetta met bijgerechten) – eveneens verzorgd door dezelfde familie en vriendengroep van Roberto, en in de late namiddag voor een afsluitend dessert en koffie. Alles piekfijn verzorgd, we konden ons in de tuin van een typische Osteria wanen.

Op kousevoeten door het kasteel

De ochtendrit door de Région du Centre leidde ons naar het neoclassicistische Kasteel van Seneffe, gebouwd in de periode 1763-1768, dat we op eigen ritme konden bezoeken. Maar we moesten er wel wat buitenmaatse overschoenen voor aantrekken om het interieur niet te besmeuren of te beschadigen. Dat interieur bestaat uit parketvloeren, lambriseringen, stucwerk en versierde schouwen. Het kasteel huisvest momenteel één van de belangrijkste verzamelingen van zilversmeedwerk in België.

Vervolg op pagina 6



Pour un événement réussi: une seule adresse!

C'était de joyeuses retrouvailles entre les participants lors du petit-déjeuner, ou une première rencontre pour quelques nouveaux membres. Un petit briefing nous a appris qu'il y avait une balade au programme le matin et l'après-midi (qui partait toujours du jardin de Roberto) et y revenait. A midi, pour un délicieux repas (Porchetta avec accompagnements) - également soigné par la même famille et groupe d'amis de Roberto, et en fin d'après-midi pour un dessert final et un café. Tout a été soigné à la perfection, on se croyait dans le jardin d'une Osteria typique.

Traverser le château sur la pointe des pieds...

La balade matinale à travers la Région du Centre nous a conduit au château néoclassique de Seneffe, construit dans la période 1763-1768, que nous avons pu visiter à notre rythme. Mais nous avons dû enfilez des surchaussures surdimensionnées pour ne pas tacher ou abîmer l'intérieur. Cet intérieur est constitué de parquet, de lambris, de stucs et de cheminées décorées. Le château abrite actuellement l'une des plus importantes collections d'orfèvrerie de Belgique. Pendant la Seconde Guerre mondiale, le château servit de

Suite à la page 7



RADUNO DEI LANCIEIRI

Vervolg van pagina 4

Tijdens de tweede wereldoorlog diende het kasteel als plaatselijk hoofdkwartier en zomerverblijf van generaal von Falkenhausen, de militaire gouverneur van het door de nazi's bezette België. Het kasteel werd nadien verwaarloosd. Na vele malen van eigenaar te zijn gewisseld, kwam het in handen van het Ministerie van de Franse Gemeenschap van België. Het kasteel onderging een langdurige restauratie, die in 1995 voltooid werd. Nadien werden de uitgestrekte tuinen rondom het kasteel opnieuw aangelegd, deels volgens de oorspronkelijke plannen. De trappen aan de ingang van het kasteel vormden de ideale basis voor een groepsfoto met alle deelnemers.

Politiebegeleiding

Het roadbook was niet opgebouwd met de klassieke "bolleke-pijl" tekeningen, maar was uitgeschreven als tekst. Even wennen dus en proberen te begrijpen welke de te volgen route was. Als

hulpmiddel waren er nog her en der richtingspijlen aangebracht op het wegdek, uitkijken dus... en wanneer we dreigden fout te rijden werden we hierop attent gemaakt door de loeiende sirene van een begeleidende Alfa Romeo Giulia van de Polizia, tijdgenoot van onze talrijk aanwezige Fulvia's en Flavia's.

Veel plezier en gezelligheid op de weg van en terug naar Roberto's huis. Als afsluiter van die mooie dag volgde nog een prijzence-remonie. Roberto had eveneens gezorgd voor verschillende trofeeën, zoals voor de oudste deelnemende wagen, de deelnemer die van het verste kwam enz. Zoals eerder gezegd, niets dan lof voor zo'n geslaagde organisatie. Na de Lenterally eerder vorig jaar in de Limburgse bloesemstreek, georganiseerd bij een paar leden thuis en/of op hun werk, was dit de tweede rally op rij waarvoor we konden rekenen op de geweldige inzet van leden die ons hun eigen streek willen laten ontdekken.

Eduard De Landtsheer | Foto's: Stefan Sergeys & Eduard De Landtsheer



quartier général local et de résidence d'été du général von Falkenhäusen, gouverneur militaire de la Belgique occupée par les nazis. Le château fut par la suite négligé. Après avoir changé de nombreux propriétaires, il passa aux mains du Ministère de la Communauté française de Belgique. Le château a subi une longue restauration qui s'est achevée en 1995. Par la suite, les vastes jardins entourant le château ont été redessinés, en partie selon les plans originaux. Les escaliers à l'entrée du château constituaient la scène idéale pour une photo de groupe avec tous les participants.

Escorte de la police

Le roadbook n'était pas conçu avec les dessins classiques de type «fléché-métré», mais était rédigé sous forme de texte. Il fallait donc un certain temps pour s'y habituer et essayer de comprendre quelle était la bonne route suivre. Pour nous aider, des flèches directionnelles avaient été placées ici et là sur la chaussée, il fal-

lait être très attentif... Lorsque nous risquions de nous tromper, nous en étions alertés par la sirène hurlante d'une Alfa Romeo Giulia de la Polizia, contemporaine de nos nombreuses Fulvias et Flavias, qui nous accompagnait.

Beaucoup de plaisir et de convivialité sur le chemin de l'aller et du retour de la maison de Roberto. Une cérémonie de remise de prix a suivi pour conclure cette belle journée. Roberto avait également remis divers trophées, comme celui de la voiture participante la plus âgée, celui du participant venu du plus loin, etc. Comme je l'ai déjà dit, ce ne sont que des éloges pour une organisation aussi réussie. Après le rallye de printemps de l'année dernière dans la région du Limbourg, organisé au domicile de quelques membres et/ou sur leur lieu de travail, c'était le deuxième rassemblement consécutif pour lequel nous pouvions compter sur les grands efforts des membres qui veulent nous faire découvrir leur propre région.

Eduard De Landtsheer | Photos: Stefan Sergeys & Eduard De Landtsheer



Traditiegetrouw was Lancia Club Belgio ook weer present op de laatste editie van Interclassics. Deze jaarlijkse hoogmis voor liefhebbers van klassiekers, youngtimers en supercars opende naar gewoonte haar deuren midden november op de Heizel in Brussel.

De 110^e verjaardag van Maserati vormde het hoofdthema van de afgelopen beurs en verschillende exemplaren van dit eveneens roemrijke Italiaanse merk waren dan ook te bewonderen in de patio van de eeuwfeestpaleizen.

Lancia Club Belgio etaleerde naar gewoonte een drietal modellen, gespreid over verschillende generaties. Blikvanger was een 8^e serie Lambda uit 1928, rechtstreeks uit de collectie Mahy. Dit ongerestaureerd exemplaar maakt geen deel uit van de tentoongestelde wagens in het museum, maar is eerder een "barn find" met alles erop en eraan nog in originele, verweerde staat.

De foto's van deze Lambda hebben we ook gebruikt om onze kalender 2025 te illustreren (zie inzet). Diegenen die niet aanwezig waren op ons nieuwjaarsdiner, waarbij we deze kalender traditioneel uitdelen, kunnen deze meenemen bij de eerstvolgende clubmanifestaties zoals voorjaarsdrink, lenterally, enz. Vraag ernaar bij onze penningmeester Jean Helsen.

Daarnaast hadden we nog een 3^e serie Aurelia B20 uit 1953 en een Delta HF Integrale EVO 1, uit 1991. Belangstelling genoeg voor deze wagens, maar eveneens voor de club zelf. Tijdens de beurs kregen we een recordaantal aanvragen om aan te sluiten bij Lancia Club Belgio. Bij de aanvang van het nieuwe jaar, schrijven we ook telkens onze bestaande leden aan om hun bijdrage te vernieuwen en nodigen we deze kandidaat-leden ook uit om aan te sluiten, en dit loopt dit jaar bijzonder vlot. In alle opzichten een geslaagde beurs!

Eduard De Landtsheer

InterClassics Bru

15-17 | 11 | 2024



GIANNI LANCIA (1924 – 2014)

Tijdens de beurs stonden we ook even stil bij de 100^e verjaardag van Gianni Lancia. Door sommigen wordt hij gemakkelijk vergeten omdat hij verantwoordelijk zou zijn voor het verlies door de familie van het bedrijf. Maar hij tekende voor de heropleving van het merk na de tweede wereldoorlog met de lancering van de legendarische Aurelia. Wim Oude Weernink schetst hieronder zijn levensloop.

Gianni Lancia, de op 16 november 1924 in Fobello geboren enige zoon van Vincenzo Lancia en Adele Miglietti, speelde kort maar intensief de hoofdrol in de illustere geschiedenis van het merk Lancia. Na het overlijden in 1937 van zijn vader Vincenzo Lancia, tevens oprichter van het gelijknamige automerk, nam diens weduwe Adele tijdelijk de leiding van de onderneming over. Na de tweede wereldoorlog studeerde Gianni aan de universiteit van Pisa en behaalde daar in 1947

een technische graad. Hij had toen al zelf de leiding van de onderneming op zich genomen en startte een korte maar zeer intensieve periode van technisch en kwalitatief hoogwaardige automodellen: de innovatieve Aurelia middenklasser en Gran Turismo (1950/1951) en de kleine chique Appia (1953).

Daarnaast initieerde Gianni een zeer succesvolle ontwikkeling van Lancia rensportwagens die tussen 1951 en 1954 alle grote internationale races wonnen met uitzondering van de 24-uursrace van Le Mans. Aansluitend volgde een ambitieus maar ook geldverslindend Formule-1 project waardoor de Lancia onderneming in 1955 in financiële problemen raakte. Gianni verkocht daarop zijn aandelen en emigreerde naar Brazilië waar hij een nieuw leven begon in de agrarische voedingssector. Vijfvoudig F1-wereldkampioen Juan-Manuel Fangio behaalde in een onder Ferrari-vlag rijdende Lancia D50 in 1956 zijn derde wereldtitel. Uit zijn eerste



huwelijk met Marie-Luisa Magliola kreeg Gianni twee kinderen, Marielle en Vincenzo. In de jaren tachtig keerde Gianni terug naar Europa, hertrouwde met de Franse actrice Jacqueline Sassard, kreeg een zoon Lorenzo en vestigde zich aan de Franse Côte d'Azur. Op 30 juni 2014 overleed Gianni, 89 jaar oud, in Turijn.

Wim Oude Weernink



Traditionnellement, le Lancia Club Belgio était également présent à la dernière édition d'Interclassics. Cette grand-messe annuelle des passionnés de classiques, de youngtimers et de supercars a ouvert ses portes comme d'habitude à la mi-novembre au Heysel à Bruxelles.

Le 110^e anniversaire de Maserati était le thème principal de la dernière foire et plusieurs exemplaires de cette marque italienne non moins célèbre ont pu être admirés dans le patio des palais centenaires.

Comme d'habitude, le Lancia Club Belgio présentait trois modèles, répartis sur différentes générations. L'accroche-regard était une Lambda de la 8^{ème} série de 1928, directement issue de la collection Mahy. Cet exemplaire non restauré ne fait pas partie des voitures exposées dans le musée, mais est plutôt une «trouvaille de grange» avec toutes les garnitures encore dans son état d'origine patiné.

Nous avons également utilisé les photos de cette Lambda pour illustrer notre calendrier 2025 (voir encadré). Ceux qui n'étaient pas présents à notre dîner du Nouvel An, où nous distribuons traditionnellement ce calendrier, peuvent l'emporter avec eux lors des prochains événements du club comme le cocktail et/ou le rallye du printemps, etc. Demandez-le à notre trésorier Jean Helsen.

Également exposées sur notre stand: une Aurelia B20 de 3^{ème} série de 1953 et une Delta HF Integrale EVO 1 de 1991. Il y avait beaucoup d'intérêt pour ces voitures, mais aussi pour le club lui-même. Durant le salon, nous avons reçu un nombre record de demandes d'adhésion au Lancia Club Belgio. Au début de la nouvelle année, nous écrivons également à nos membres existants pour renouveler leur contribution et nous invitons également ces membres candidats à nous rejoindre, et cela se passe particulièrement bien cette année. Un salon réussi à tous égards!

Eduard De Landtsheer



Pendant la foire, nous avons également pris un moment pour commémorer le 100^{ème} anniversaire de Gianni Lancia, facilement oublié par certains étant considéré comme responsable de la perte de l'entreprise par la famille. Mais c'est lui qui est à l'origine du renouveau de la marque après la Seconde Guerre mondiale avec le lancement de la légendaire

Aurelia. Wim Oude Weernink décrit ci-dessous l'histoire de sa vie.

Gianni Lancia, fils unique de Vincenzo Lancia et Adele Miglietti, né le 16 novembre 1924 à Fobello, a joué un rôle de premier plan, court mais intense, dans l'illustre histoire de la marque Lancia. Après le décès en 1937 de son père Vincenzo Lancia, également fondateur de la marque automobile du même nom, sa veuve Adele reprend temporairement la direction de l'entreprise. Après la Seconde Guerre mondiale, Gianni étudie à l'Université de Pise et y obtient un diplôme technique en 1947. Il avait déjà repris lui-même la direction de l'entreprise et entamait une période courte mais très intensive de production de modèles de voitures techniquement avancées et de haute qualité: les innovantes berlines Aurelia milieu de gamme et coupé Gran Turismo (1950/1951) et la chic petite Appia (1953).

En outre, Gianni a lancé un développement très réussi de voitures de course

Lancia qui ont remporté toutes les grandes courses internationales entre 1951 et 1954, à l'exception des 24 heures du Mans. S'ensuit un projet de Formule 1 ambitieux mais également coûteux en argent, qui provoque des problèmes financiers pour l'entreprise Lancia en 1955. Gianni vend ensuite ses actions et émigre au Brésil où il commence une nouvelle vie dans le secteur agroalimentaire. Juan-Manuel Fangio, quintuple champion du monde de F1, a remporté son troisième titre mondial au volant d'une Lancia D50 battant pavillon Ferrari en 1956. De son premier mariage avec Marie-Luisa Magliola, Gianni a eu deux enfants, Marielle et Vincenzo. Dans les années 1980, Gianni retourne en Europe, se remarie avec l'actrice française Jacqueline Sassard, a un fils Lorenzo et s'installe sur la Côte d'Azur française. Le 30 juin 2014, Gianni décède à Turin, à l'âge de 89 ans.

Wim Oude Weernink

GIANNI LANCIA (1924 - 2014)

Lancia blijft in ons hart

53 jaar geleden was mijn eerste wagen een grijze Ford Escort. Daarop volgden een Ford Capri Francorchamps, twee Saab 900 Turbo gevolgd door een 900 turbo S (Aero). Ik had veel spijt dat mijn garage Saab niet meer mocht verdelen en moest overstappen op Fiat en Lancia.

Ik heb een "specialeke" voor u zei wijlen André Rabijns, een "Lancia Thema 8.32 met Ferrari motor". Als introductie en als nieuwe dealer kan ik die aan uitzonderlijke voorwaarden leveren.



De prijs viel inderdaad nogal mee toen, en heb ik maar toegebeten. In het begin van de jaren '90 was dit mijn auto voor dagelijks gebruik. Wat een luxe en prestaties had ik onder mijn kont! En dit in een redelijk discrete verpakking. Nooit heb ik een probleem gehad tijdens de 220.000 kilometers die ik ermee gereden heb. Het enige onoverkomelijke was het vervangen van de distributieriem om de 40.000 kilometer. Deze klus werd door Albert, de mekaniker van garage Rabijns, telkens vakkundig geklaard! Toen het tijd werd voor een nieuwe wagen heb ik deze Thema 8.32 van de firma overgekocht en bijgehouden. Nu begint die als oldtimer aan een nieuw leven. De opvolger werd een Lancia Zeta. Met 3 kinderen was dit een ideale wagen. Toen Rabijns later ook met Lancia moest stoppen ben ik overgestapt naar Volvo V70 T5 en V70 R en nu al 8 jaar Porsche Macan S.

Maar ons Lancia verhaal eindigt niet hier. Ik had destijds (2004) nog de kans om voor mijn vrouw Monique een Lancia Ypsilon



te bestellen in de kleur ivoor met alles erop en eraan! Dit was 20 jaar geleden. Ze rijdt er vandaag nog met plezier mee! Toen het nieuws kwam dat Lancia terug

op de markt ging komen hebben we dit op de voet gevolgd. Wanneer we dan eindelijk de nieuwe Ypsilon in het echt konden zien was de beslissing snel gevallen. De Cassina hybride werd het. Het werd nog even geduld uitoefenen tot einde van het jaar.

En wat met de oude dan? Wel die blijft in de familie, maar eerst moet onze schoondochter Katja eindelijk haar rijbewijs halen ... We zijn nu 6 maanden later en de "genummerde" (zie foto rechts), Ypsilon Cassina Editio Limitata is sinds kort geleverd! Wat een plezier om hier mee te rijden. Wanneer ik kan pik ik hem onder de neus van Monique weg, en mag zij met de Macan rijden. Dit is geen puur damesautootje meer zoals de vorige, maar stijlvol met geweldige prestaties en zeer comfortabel. Ik kan nu al niet wachten op de nieuwe Gamma die volgend jaar op de markt zou moeten komen... en ik zal mij niet meer laten vangen met hun genummerde en zeer gelimiteerde versies... 1 van de... hahaha, daar moet je echt Italiaan voor zijn:-)

Kenneth & Monique Vanaudenhove

VINCENZO LANCIA AND THE BIRTH OF MODERN MOTORS

In de aanloop naar de viering van de Centenario van de Lancia Lambda in Fobello in september 2022 (de bijeenkomst werd door Covid met een jaar uitgesteld) georganiseerd de "Amici della Lambda", een team rond Alison Ure, werd het idee opgevat om een film te draaien rond de Lambda!

Een mooi plan! De bedoeling was om 100 Lambda's te verzamelen voor de 100^{ste} verjaardag van de eerste testrit van de Lambda. Vincenzo Lancia reed, vergezeld van zijn topingenieurs, op 1 september 1921 de eerste testkilometers met zijn meesterwerk, zijn Capolavore! Ze stopten om te lunchen in La Giaconera. Vincenzo zag dat het goed was en de rest is geschiedenis. Dit heuglijk feit herdenken onze engelse vrienden van de Amici della Lambda elke 5 jaar.

Voor de 100^{ste} verjaardag van dit evenement besloot men om een reportage te maken. Het bleek dat er echter veel meer te vertellen was over Vincenzo Lancia en zijn wonderbaarlijke auto's. Dus is men verder gegaan en heeft men een film gemaakt over het levenswerk van Vincenzo Lancia. Dit resulteerde in een boeiend kijkstuk vanaf het ontstaan van de eerste Lancia's tot aan de laatste auto onder Vincenzo's toezicht, de Aprilia en afgeleiden.

Een merkwaardig kijkstuk van meer dan 90 minuten dat steeds blijft boeien. Deze documentaire werd voor het eerst aan een select publiek voorgesteld begin juni 2024 in het MAUTO in Turijn. Vervolgens tijdens de jaarlijkse algemene vergadering van de Lancia Motor Club in Engeland, en later nog bij andere Lancia Clubs wereldwijd. Lancia Club Belgio kon ook niet achterblijven en uiteindelijk hebben we een kopie kunnen bemachtigen die we op 30 november in Autoworld vertoonden.

Een kleine 60 leden en vrienden van Lancia Club Belgio hebben kunnen genieten van de film. Ik vond het zelf een prachtige film die zeer duidelijk al het vernuft en het technische genie van Vincenzo Lancia weergaf.

De filmvoorstelling werd gevolgd door een zeer gesmaakte receptie net naast het auditorium van Autoworld.

Jan Van Hoorick



A l'approche du Centenaire de la Lancia Lambda à Fobello au mois de septembre 2022 (la réunion avait été reportée d'un an à cause du Covid), organisée par «Amici della Lambda», une équipe autour d'Alison Ure, l'idée est née de réaliser un film sur la Lambda!

Un bon plan! L'intention était de collecter 100 Lambda pour le 100^e anniversaire du premier essai routier de la Lambda. Vincenzo Lancia, accompagné de ses meilleurs ingénieurs, parcourent les premiers kilomètres d'essais le 1^{er} septembre 1921 avec son chef-d'œuvre, son Capolavoro! Ils se sont arrêtés pour déjeuner à La Giaconera. Vincenzo a vu que c'était bien et le reste appartient à l'histoire. Nos amis anglais des Amici della Lambda commémorent ce joyeux événement tous les 5 ans.

A l'occasion du 100^e anniversaire de cet événement, ils ont décidé de faire un reportage. Il s'est avéré qu'il y avait beaucoup à dire sur Vincenzo Lancia et ses merveilleuses voitures. Ils sont donc allés plus loin et ont réalisé un film sur l'œuvre de Vincenzo Lancia. Cela a résulté en un regard fascinant depuis les origines de la première Lancia jusqu'à la dernière voiture sous la supervision de Vincenzo, l'Aprilia et ses dérivés.

Une pièce remarquable de plus de 90 minutes qui continue de fasciner. Le documentaire Lancia a été présenté pour la première fois à un public sélectionné début juin 2024 au MAUTO de Turin. Par la suite lors de l'assemblée générale annuelle du Lancia Motor Club en Angleterre, suivi de projections par plusieurs clubs Lancia à travers le monde. Et nous avons finalement réussi à en obtenir un exemplaire que nous avons présenté à Autoworld le 30 novembre dernier.

Près de 60 membres et amis du Lancia Club Belgio ont pu profiter du film. Personnellement, j'ai trouvé que c'était un beau film qui montrait clairement toute l'ingéniosité technique et le génie de Vincenzo Lancia.

La projection du film a été suivie d'une réception très appréciée juste à côté de l'auditorium Autoworld.

Jan Van Hoorick

Lancia reste dans nos cœurs

Il y a 53 ans, ma première voiture était une Ford Escort. Viennent ensuite une Ford Capri Francorchamps, deux Saab 900 Turbo suivies d'une 900 turbo S (Aero). J'étais vraiment désolé que mon garage ne soit plus autorisé à distribuer Saab et ait dû passer à Fiat et Lancia.

J'en ai quelque chose de «spéciale» pour vous, a déclaré feu André Rabijs, une «Lancia Thema 8.32 avec moteur Ferrari». En guise d'introduction et en tant que nouveau revendeur, je peux les fournir dans des conditions exceptionnelles.

Le prix était effectivement tout à fait raisonnable à l'époque, j'ai donc décidé de l'accepter. Au début des années 90, c'était ma voiture de tous les jours. Quel luxe et quelle performance j'avais sous la pédale! Et ce, dans un emballage assez discret. Je n'ai jamais eu de problème pendant les 220 000 kilomètres que j'ai parcourus. La seule chose insurmontable était de remplacer la courroie de distribution tous les 40 000 kilomètres. Ce travail a toujours été effectué de manière professionnelle par Albert, le mécanicien du garage Rabijs! Quand il était temps d'acheter une nouvelle voiture, j'ai acheté cette Thema 8.32 auprès de l'entreprise et je l'ai gardée. Elle commence désormais une nouvelle vie comme voiture de collection. Le successeur était une Lancia Zeta. Avec 3 enfants, c'était la voiture idéale. Lorsque Rabijs a ensuite

dû arrêter la distribution de Lancia, je suis passé aux Volvo V70 T5 et V70 R et aujourd'hui, depuis 8 ans, à la Porsche Macan S.

Mais notre histoire Lancia ne s'arrête pas là. A l'époque (2004) j'ai eu l'occasion de commander une Lancia Ypsilon pour ma femme Monique de couleur ivoire avec tous les accessoires! C'était il y a 20 ans. Elle adore toujours la conduire aujourd'hui! Lors du retour de Lancia sur le marché, nous avons suivi la situation de tout près. Au moment où nous avons enfin pu admirer la nouvelle Ypsilon en vrai, la décision a été vite prise. C'est devenu la Cassina hybride. Mais il a fallu attendre jusqu'à la fin de l'année pour la livraison.

Et qu'en est-il de l'ancienne? Bon, ça reste dans la famille, mais d'abord notre belle-fille Katja doit enfin obtenir son permis de conduire... Nous voici maintenant 6 mois plus tard et la voiture «numérotée» (voir photo ci-dessous), Ypsilon Cassina Editione Limitata a été livrée récemment!



Quel plaisir de conduite. Dès que je peux, je la vole sous le nez de Monique, et elle conduit le Macan. Il ne s'agit plus d'une voiture purement féminine comme la précédente, mais élégante, performante et très confortable. J'ai déjà hâte de découvrir les nouvelles Gamma qui devraient arriver sur le marché l'année prochaine... et je ne me laisserai plus prendre par leurs versions numérotées et très limitées... 1 des... hahaha, il fait vraiment être italien pour ça:-)

Kenneth & Monique Vanaudenhove



Lancia revient-elle réellement?

#LanciaIsBack, c'est le slogan que l'on peut lire partout dans la communication depuis l'annonce de la relance de la marque. Mais peut-on vraiment affirmer que Lancia est de retour? Après une période de creux de presque 20 ans, où la marque a malheureusement produit des véhicules corrects, voire très bons, mais qui n'ont jamais réussi à séduire une clientèle élargie en raison de designs et d'idées ne correspondant pas toujours aux attentes du marché automobile moderne, le grand projet de repositionner Lancia sur le segment premium européen se met en marche.

La tâche s'annonce loin d'être facile. En effet, dans les tumultes de ce 21^e siècle, l'Ypsilon a toujours été le modèle qui s'en est le mieux sorti parmi les différentes gammes de Lancia. Et pour cause: en misant sur son côté chic et élégant, s'appuyant sur des bases Fiat qui la rendaient parfois peu innovante mais très fiable et rassurante, et avec des tarifs attractifs, cette compacte glamour a permis à la marque de garder tant bien que mal la tête hors de l'eau.

Présentée en février 2024, la nouvelle génération de l'Ypsilon veut rebattre les cartes. Au fil des années, sa devancière avait doucement quitté le segment premium pour s'orienter vers le grand public. Mais cette fois, il n'en est pas question. L'objectif est clair: repositionner la citadine dans le segment premium, en ciblant un public en quête d'élégance, de confort et de technologie, tout en conservant une grande praticité pour un usage urbain.

Après avoir découvert la voiture à deux reprises — lors de sa première présentation publique en Belgique, chez Renga à Charleroi le 13 juin 2024, puis chez Picard à Naninne le 24 octobre 2024 — nous avons été contactés directement par le garage Picard de Naninne pour essayer la voiture dès le 31 octobre. Nous avons ainsi pu essayer deux configurations différentes: une 100% électrique en finition LX full options, et une hybride (Ibrida) en finition Ypsilon (de base) très peu optionnée. Il existe aussi une finition Limitata Cassina, qui n'était pas disponible.

Un design qui se distingue

Commençons par la première chose que l'on remarque: son design extérieur.

Vous l'avez sûrement déjà vue en photo, donc l'idée n'est pas de «simplement» la décrire, mais plutôt de partager le ressenti que l'on éprouve en la voyant passer. Bien que certains critiquent la nouvelle Ypsilon pour n'être qu'une énième Peugeot 208 restylisée (ce qui n'est pas totalement faux), la réalité est assez différente. La face avant, dépourvue d'insigne, avec son calice et ses feux bas entièrement assumés (contrairement à la tendance actuelle des blocs inférieurs cachés pour simuler des feux fins en haut), est bien plus travaillée qu'il n'y paraît. À l'arrière, ses cassures rectilignes uniques, confèrent immédiatement à la voiture une personnalité certaine. À titre personnel, je trouve que les flancs se distinguent également. Là où ses cousines affichent des lignes assez droites, la Ypsilon se démarque avec une longue courbe qui part du passage de roue avant, suit élégamment le bas des vitres, puis retombe vers l'arrière. Cela accentue son allure raffinée, soulignée par l'absence de poignées visibles à l'arrière et des voies légèrement élargies qui la posent vraiment au sol.

Côté coloris, le Verde Giada peut sembler fade en photo, mais en réalité, il offre un effet presque brossé, très élégant et glamour, effet que l'on retrouve aussi avec l'Oro. Le Blu Lancia et le Nero Ardesia restent des choix classiques mais élégants, donnant à la voiture un look chic et presque de petite voiture statutaire. Cependant, l'effet de contraste avec le calice et le bandeau noir à l'arrière est un peu estompé, ce qui est dommage. En revanche, je ne suis pas fan du Grigio Granito et du Bianco Marmo, qui ne sont rien d'autre qu'un gris et un blanc classiques, ne mettant pas la voiture en valeur selon moi et lui donnent un aspect plus terne.



Fulvia Montecarlo & 4 x Ypsilon Hybrid

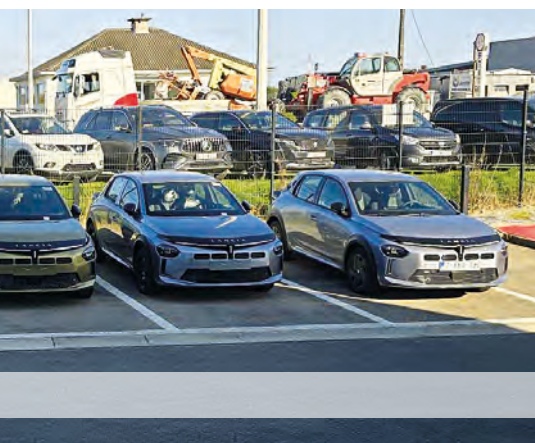


Ypsilon LX Electric

En ce qui concerne les jantes, celles de base de la finition LX (également disponibles en option sur la version de base) sont très réussies avec leur motif en 3 Y. Les jantes en option, au design original, ne plairont pas à tout le monde, mais moi, je les trouve très réussies. Enfin, les enjoliveurs de la version de base, bien que sombres, sont travaillés et agréables, recouvrant des jantes en acier à 5 branches bien plus sympas que les traditionnelles jantes tôles souvent cachées sous des enjoliveurs.

Suite à la page 14

Keert Lancia werkelijk terug ?



Ypsilon Hybrid

De taak belooft verre van eenvoudig te zijn. In het tumult van deze 21^e eeuw is de Ypsilon altijd het model geweest dat het het beste heeft gedaan onder de verschillende modellen van Lancia. En met reden: door zich te concentreren op zijn chique en elegante kant, te vertrouwen op Fiat-basissen die het model soms niet erg innovatief maar wel zeer betrouwbaar en geruststellend maakten, en met aantrekkelijke prijzen, heeft deze glimoureuze compacte auto ervoor gezorgd dat het merk zo ondanks alles het hoofd boven water kon blijven houden.

#LanciaIsBack is de slogan die we sinds de aankondiging van de herlancering van het merk overal in de communicatie tegenkomen. Maar kunnen we echt zeggen dat Lancia terug is? Na een inzinking van bijna twintig jaar, waarin het merk helaas fatsoenlijke, zelfs zeer goede wagens produceerde, maar er nooit in slaagde een breder klantenbestand aan te trekken vanwege ontwerpen en ideeën die niet altijd overeenkwamen met de verwachtingen van de moderne automarkt, is het grote project om Lancia te herpositioneren in het Europese premiumsegment vollop aan de gang.

De nieuwe generatie van de Ypsilon, gepresenteerd in februari 2024, wil de kaarten opnieuw schudden. Door de jaren heen had zijn voorganger het premiumsegment langzaam verlaten om zich richting het grote publiek te begeven. Maar deze keer is daar geen sprake van. Het doel is duidelijk: de stadsauto herpositioneren in het premiumsegment, gericht op een publiek dat op zoek is naar elegantie, comfort en technologie, terwijl de functionaliteit voor stedelijk gebruik behouden blijft.

Nadat we de auto twee keer hadden ontdekt – tijdens de eerste publieke presentatie in België, bij Renga in Charleroi op 13 juni 2024 en vervolgens bij Picard in Naninne op 24 oktober 2024 – werden we rechtstreeks gecontacteerd door de Picard-garage in Naninne om de auto uit te proberen op 31 oktober. We konden toen twee verschillende configuraties uitproberen: een 100% elektrische versie in LX full options-afwerking, en een hybride (Ibrida) in Ypsilon-afwerking (basis) met zeer weinig opties. Daarnaast is er ook een Limitata Cassina-afwerking, die niet beschikbaar was.

Een ontwerp dat opvalt

Laten we beginnen met het eerste dat opvalt: het exterieurontwerp.

Je hebt de wagen waarschijnlijk al op foto gezien, het is niet de bedoeling om hem 'gewoon' te beschrijven, maar om het gevoel te delen dat we krijgen als we de Ypsilon zien voorbijkomen. Hoewel sommigen de nieuwe Ypsilon bekritiseren omdat het gewoon de zoveelste gerestylede Peugeot 208 is (wat niet helemaal onwaar is), is de realiteit heel anders. De voorkant, zonder insignes, met zijn kelk en zijn onderste lichten volledig overgenomen (in tegenstelling tot de huidige trend van lagere

blokken verborgen om fijne lichten aan de bovenkant te simuleren), is veel gedetailleerder dan het lijkt. Aan de achterkant geven de unieke rechtlijnige remblokken de auto onmiddellijk een bepaalde persoonlijkheid. Persoonlijk vind ik dat de zijkanten ook opvallen. Waar zijn neven vrij rechte lijnen vertonen, valt de Ypsilon op met een lange curve die begint vanaf de voorwielkast, elegant de onderkant van de ramen volgt en vervolgens naar achteren afloopt. Dit accentueert zijn verfijnde uiterlijk, onderlijnd door de afwezigheid van zichtbare handgrepen aan de achterkant en de iets verbrede sporen die hem echt op de grond plaatsen.

Qua kleur lijkt Verde Giada mogelijk saai op foto's, maar in werkelijkheid biedt hij een bijna geborsteld effect, zeer elegant en glimoureu, een effect dat we ook terugvinden bij de Oro. Blu Lancia en Nero Ardesia blijven klassieke maar stijlvolle keuzes, waardoor de auto een chique, bijna statige kleine auto-look krijgt. Het contrasteffect met de kelk en de zwarte band aan de achterkant is echter een beetje vervaagd, wat jammer is. Aan de andere kant ben ik geen fan van de Grigio Granito en Bianco Marmo, die niets meer zijn dan een klassiek grijs-wit, versterken de auto naar mijn mening niet en geven hem een saaier uiterlijk.

Wat de velgen betreft, de standaardversies van de LX-afwerking (ook verkrijgbaar als optie op de basisversie) zijn zeer geslaagd met hun 3 Y-patroon. De optionele velgen, met hun origineel ontwerp, zullen niet iedereen aanspreken maar ik vind ze zeer geslaagd. Ten slotte zijn de wieloppoppen van de basisversie, hoewel donker, bewerkt en aangenaam, en bedekken ze 5-spaaks stalen velgen die uitgesproken mooier zijn dan de traditi-

Vervolg op pagina 15

LANCIA REVIENT-ELLE RÉELLEMENT?

Suite de la page 12

Un intérieur élégant mais perfectible

Passons maintenant à l'habitacle. En fonction des finitions, rien ne change fondamentalement, à l'exception de la texture des sièges: un tissu sombre et agréable en finition de base, remplacé par un velours très doux et plaisant en finition LX. À noter que le velours rouge, proposé en option, peut sembler très «kitsch» en photo, mais en réalité, il est de bien meilleur goût. Il apporte une touche de couleur qui casse la dominance sombre de l'intérieur, d'autant plus appréciable en l'absence d'une option pour un intérieur beige. Les plastiques ne semblent pas de mauvaise qualité, mais il est difficile de ne pas rejoindre les nombreux experts qui critiquent l'omniprésence des plastiques durs dans l'habitacle. Un peu plus d'effort à ce niveau aurait été le bienvenu. À noter tout de même, la touche dorée présente sur la baguette qui traverse le tableau de bord et sur les aérateurs latéraux de très bon goût, mais il aurait été intéressant qu'elle soit personnalisable ou assortie à la couleur extérieure, comme sur la finition Cassina.

Lancia semble particulièrement fière de son tavolino, sa petite tablette arrondie rappelant une table à café, et c'est vrai qu'elle permet à l'intérieur de se démarquer. En revanche, le volant, bien qu'agréable à regarder, peine à dissimuler son origine générique au sein du groupe Stellantis. Il en va de même pour le système d'infodivertissement: une nette amélioration par rapport à l'ancien système Uconnect, mais qui reste assez classique.

Concernant le système SALA, dont Lancia a beaucoup parlé, nous n'avons pas vraiment compris son utilité concrète. Peut-être que nous n'avons juste pas toutes les explications nécessaires pour en exploiter pleinement le potentiel, ce qui reste à voir à l'avenir.

Enfin, parlons de l'habitabilité. Pour une citadine, elle est correcte sans être exceptionnelle. Du haut de mon 1,85 m, j'étais bien installé à l'avant, et même à l'arrière, je ne me sentais pas à l'étroit. Les côtés creusés des sièges avant permettent aux genoux de toucher le dossier sans gêner la personne devant. Cela dit, quelques centimètres de plus auraient pu poser problème en raison de la descente de toit.

Les portières, quant à elles, bénéficient de joints supplémentaires, ce qui offre une sensation de qualité plaisante à l'ouverture



Intérieur Velours Ruggine

et à la fermeture. Et enfin, le coffre, bien que dans la moyenne pour une citadine, souffre d'un seuil de chargement assez haut, ce qui est regrettable.

Une conduite agréable et dynamique

Ici nous ne pourrions pas faire de véritable comparaison avec la Peugeot 208 ou l'Opel Corsa, car aucun de nous n'en a conduit. Mais il faut reconnaître que, pour une citadine, la nouvelle Ypsilon est très agréable à conduire. Les suspensions, bien que fermes, offrent un excellent confort tout en procurant un très bon ressenti de la route et une impression de stabilité. Cette combinaison donne à la voiture un caractère dynamique très chouette, avec la possibilité de s'amuser sur routes sinueuses, notamment en mode Sport.

À propos des modes de conduite, il est important de noter que la version hybride en finition de base est la seule à ne pas proposer le sélecteur de modes (Normal, Eco et Sport). Elle dispose néanmoins du mode B, commun à toutes les versions, qui permet une récupération d'énergie plus importante. Attention toutefois: ce mode B ne permet pas une conduite «one pedal» complète, car la voiture ne s'arrête pas totalement en relâchant l'accélérateur.

Nous avons également voulu tester le punch des deux modèles. La version électrique, avec ses 156 chevaux, nous a agréablement surpris: elle nous cale au fond du siège lorsqu'on enfonce la pédale. La version hybride, avec ses 100 chevaux, est un peu moins impressionnante mais reste parfaitement convaincante. Le nou-

Suite à la page 16



Detail van het stuurwiel

onele stalen velgen die vaak verborgen zijn onder wiel doppen.

Een elegant maar perfectioneerbaar interieur

Laten we verder gaan met het interieur. Afhankelijk van de afwerking verandert er fundamenteel niets, met uitzondering van de textuur van de stoelen: een donkere en aangename stof in de basisafwerking, vervangen door een zeer zacht en aangenaam fluweel in de LX-afwerking. Merk op dat het als optie aangeboden rode fluweel op foto's misschien erg "kitsch" lijkt, maar in werkelijkheid veel beter van smaak is. Het zorgt voor een vleugje kleur die de donkere dominantie van het interieur doorbreekt, des te meer merkbaar bij gebrek aan een optie voor een beige interieur. De kunststoffen lijken niet van slechte

kwaliteit, maar het is moeilijk om je niet aan te sluiten bij de vele experts die kritiek hebben op de alomtegenwoordigheid van harde kunststoffen binnenin. Een beetje meer inspanning op dit niveau zou welkom zijn geweest. Let toch op de gouden toets op de strip die over het dashboard loopt en op de zeer smakvolle ventilatieopeningen aan de zijkant, maar het zou interessant zijn geweest als deze aanpasbaar was of afgestemd op de carrosseriekleur, zoals bij de Cassina uitvoering.

Lancia lijkt bijzonder trots op zijn tavolino, een kleine ronde plank die doet denken aan een salontafel, en het klopt dat het interieur hierdoor opvalt. Aan de andere kant heeft het stuur, hoewel prettig om naar te kijken, moeite om zijn generieke oorsprong binnen de Stellantis-groep te verbergen. Hetzelfde geldt voor het infotainmentsysteem: een duidelijke verbeter-

ring ten opzichte van het oude Uconnect-systeem, maar nog steeds behoorlijk klassiek.

Wat het SALA-systeem betreft waar Lancia veel over gesproken heeft, hebben we het praktische nut ervan niet echt begrepen. Misschien kregen we gewoon niet alle verklaringen die nodig zijn om het potentieel ervan volledig te benutten. Dat zal nog moeten blijken in de toekomst.

Laten we het tenslotte hebben over het gebruiksgemak. Voor een stadsauto klopt het zonder uitzonderlijk te zijn. Met mijn lengte van 1,85 m zat ik voorin goed, en zelfs achterin voelde het niet krap. Door de holle achterkant van de voorstoelen kunnen de knieën de rugleuning raken zonder de voorligger te storen. Dat gezegd zijnde, een paar centimeter meer had een probleem kunnen zijn vanwege het afbuigen van het dak.

De deuren hebben extra afdichtingen, die een aangenaam gevoel van kwaliteit bieden bij het openen en sluiten. Maar de koffer, met een gemiddeld volume voor een stadsauto, heeft een vrij hoge laadrempeel, wat betreurenswaardig is.

Aangenaam en dynamisch rijden

Hier kunnen we geen echte vergelijking maken met de Peugeot 208 of de Opel Corsa, omdat we nog geen van beiden gereden hebben. Maar we moeten erkennen dat de nieuwe Ypsilon voor een stadsauto erg prettig is om te rijden. De ophanging is weliswaar hard, maar biedt uitstekend comfort en geeft tegelijkertijd een zeer goed weggevoel en een indruk van stabiliteit. Deze combinatie geeft de auto een heel mooi dynamisch karakter, met de mogelijkheid om plezier te hebben op bochtige wegen, vooral in de Sport-modus.

Wat de rijmodi betreft, is het belangrijk op te merken dat de hybrideversie in de basisafwerking de enige is die de moduskeuzeschakelaar (Normal, Eco en Sport) niet biedt. Ze beschikt niettemin over modus B, die alle versies gemeen hebben, waardoor een grotere energierugwinning mogelijk is. Deze modus B laat niet toe om met slechts één pedaal te rijden, omdat de auto niet volledig stopt bij het loslaten van het gaspedaal.

We wilden ook de kracht van beide modellen testen. De elektrische versie, met zijn 156 pk, heeft ons aangenaam verrast: hij

LANCIA REVIENT-ELLE RÉELLEMENT?

Suite de la page 14

veau moteur 1.2, qui n'a presque plus rien en commun avec l'ancien et décrié 1.2 PureTech d'après Stellantis, offre un son particulièrement agréable lors des phases d'accélération.

Nous n'avons pas eu l'occasion de rouler longtemps avec la voiture, mais nous avons quand même pu utiliser les systèmes ADAS (aides à la conduite). Ils sont assez bien intégrés et leur prise en main est très intuitive. Les alertes sonores, comme celles des clignotants ou des avertisseurs d'angles morts, sont agréables à l'oreille et contrastent avec les sons souvent agaçants de certaines voitures.

Enfin, en matière d'équipements, même la finition de base propose de série plusieurs fonctionnalités intéressantes: sièges arrière ISOFIX, Driver Attention Alert, e-Call, Lane Keeping Assist, kit de réparation de pneus, Traffic Sign Recognition et Intelligent Speed Assist. La finition LX, plus haut de gamme, ajoute des équipements tels que le freinage d'urgence autonome (Autonomous Emergency Brake), les caméras avant et arrière avec vue à 180° et capteurs de stationnement avant et arrière, l'Adaptive Cruise Control (Stop&Go) et le Blind Spot Detection.

Un bilan plus que positif

Avec cette nouvelle Ypsilon, Lancia semble enfin retrouver un meilleur niveau. Certes, il y a encore quelques points perfectibles, mais dans l'ensemble, la voiture est une réussite. Le principal défi réside dans le fait que ce modèle n'est pas une simple évolution de l'ancienne génération, mais un véritable bond en avant, tant sur le plan technologique qu'économique. Cependant, au fil du temps, Lancia a perdu une partie de sa clientèle et de son prestige sur le segment premium. La comparaison avec ses cousines, la Peugeot 208 et l'Opel Corsa, n'aide pas toujours, bien que l'Ypsilon soit clairement un cran au-dessus en termes de qualité et de positionnement.

Côté tarif, la nouvelle Ypsilon affiche des prix plus élevés que l'ancienne génération. Mais au vu de ce qu'elle propose, le rapport qualité/équipement/prix est bien meilleur que celui de ses cousines.

Une Ypsilon qui mérite une meilleure visibilité

Le véritable défi, maintenant, c'est de la faire connaître au public non?

Il faut être honnête: la voiture est dispo-



nible à la commande depuis presque un an, mais la stratégie de communication de Lancia reste pour le moins... bancal. Les premiers modèles de présentation sont arrivés en Belgique en juin, les essais clients ont doucement débuté en septembre, mais côté publicité? Presque rien. Deux maigres publicités à la télévision, très peu de présence dans les magazines (à part les essais et articles des journalistes), et une communication qui repose essentiellement sur des canaux à faible visibilité.

Les annonces officielles se font sur le site média de Stellantis avec presque un mois de retard entre le site international de Stellantis et celui de Lancia Belux. Sur les réseaux sociaux, le compte Lancia Belux a moins de 250 abonnés et semble géré par un système automatisé, se contentant de copier-coller les publications officielles de la marque sans adapter le contenu aux concessions ou aux opportunités locales de découverte de la voiture.

Si les chiffres de vente du lancement ne sont pas particulièrement impressionnants, il est difficile de ne pas pointer du doigt cette campagne marketing peu ambitieuse. Une comparaison avec la campagne pour la future Renault 5 serait édifiante: Renault multiplie les actions pour toucher

un large public, avec des événements, des pubs vraiment clivantes, et une forte présence médiatique. Lancia, avec une voiture pourtant pleine de qualités, devrait s'inspirer de cet exemple pour reconquérir le cœur des automobilistes et se faire (re) connaître.

Un avenir prometteur à confirmer

Cependant, malgré ces lacunes, il est difficile de ne pas être enthousiaste quant à l'avenir de la marque. Avec la sortie de l'Ypsilon HF en 2025, la Gamma en 2026 et la très attendue Delta prévue pour 2028, Lancia a un programme ambitieux devant elle. Ce sera passionnant de voir comment la marque gèrera cette transition, non seulement pour moderniser son image, mais aussi pour s'imposer durablement sur le segment premium européen. Si la stratégie commerciale et marketing suit enfin le niveau des produits, Lancia pourrait bien redevenir une véritable référence dans le paysage automobile. Nous attendons avec impatience de découvrir ces futurs modèles et de voir comment Lancia continuera d'écrire son histoire.

Valentin Delory



duwt ons vast in de stoel als we het pedaal intrappen. De hybrideversie is met zijn 100 pk iets minder indrukwekkend maar blijft prima overtuigen. De nieuwe 1.2-motor, die volgens Stellantis vrijwel niets gemeen heeft met de oude en verguisde 1.2 PureTech, biedt een bijzonder aangenaam geluid tijdens acceleratiefasen.

We kregen niet de kans om lang met de auto te kunnen rijden, maar we konden toch gebruik maken van de ADAS-systemen (rijhulpssystemen). Ze zijn redelijk goed geïntegreerd en de bediening ervan is zeer intuïtief. Hoorbare waarschuwingen, zoals die van rijtingaanwijzers of dodehoekwaarschuwing, zijn aangenaam voor het oor en contrasteren met de vaak vervelende geluiden van sommige auto's.

Qua uitrusting biedt zelfs de basisversie standaard een aantal interessante features: ISOFIX-achterstoelen, Driver Attention Alert, e-Call, Lane Keeping Assist, bandenreparatieset, Traffic Sign Recognition en Intelligent Speed Assist. De luxere LX-afwerking voegt uitrusting toe zoals Autonomous Emergency Brake, camera's voor en achter met 180° zicht en parkeersensoren voor en achter, Adaptive Cruise Control (Stop&Go) en Blind Spot Detection.

Een meer dan positieve beoordeling

Met deze nieuwe Ypsilon lijkt Lancia eindelijk terug te keren naar een beter niveau. Natuurlijk zijn er nog wat verbeterpunten, maar "overall" is de auto een succes. De belangrijkste uitdaging ligt in het feit dat dit model geen simpele evolutie van de oude generatie is, maar een echte sprong voorwaarts, zowel technologisch als economisch. In de loop van de tijd heeft Lancia echter een deel van zijn klantenbestand en prestige in het premiumsegment verloren. Vergelijking met zijn neven, de Peugeot 208 en Opel Corsa, helpt niet altijd, al zet de Ypsilon er qua kwaliteit en positionering duidelijk een stapje bovenop.

Prijstechnisch hanteert de nieuwe Ypsilon hogere prijzen dan de oude generatie. Maar gezien wat de wagen biedt, is de verhouding kwaliteit/uitrusting/prijs een pak beter dan die van zijn neven.

Een Ypsilon die een betere zichtbaarheid verdient

De echte uitdaging is nu om hem bekend te maken bij het publiek, toch?

We moeten eerlijk zijn: de auto is al bijna een jaar te bestellen, maar de communi-

catiestrategie van Lancia blijft... op zijn zachtst gezegd wankel. De eerste presentatiemodellen arriveerden in juni in België, in september kwamen de proefritten voor klanten langzaam op gang, maar aan de reclamekant? Haast niets. Twee magere advertenties op televisie, zeer weinig aanwezigheid in tijdschriften (afgezien van tests en artikelen van journalisten), en communicatie die hoofdzakelijk afhankelijk is van kanalen met weinig zichtbaarheid.

De officiële aankondigingen worden gedaan op de Stellantis-mediasite met bijna een maand vertraging tussen de internationale site van Stellantis en die van Lancia Belux. Op sociale media heeft het Lancia Belux-account minder dan 250 volgers en lijkt te worden beheerd door een geautomatiseerd systeem, waarbij simpelweg de officiële publicaties van het merk worden gekopieerd en geplakt zonder de inhoud aan te passen aan dealers of lokale mogelijkheden om de auto te ontdekken.

Hoewel de verkoopcijfers bij de lancering niet bijzonder indrukwekkend zijn, is het moeilijk om niet met de vinger te wijzen naar deze weinig ambitieuze marketing-campagne. Een vergelijking met de campagne voor de toekomstige Renault 5 kan inspirerend zijn: Renault breidt zijn acties uit om een breed publiek te bereiken, met evenementen, aansprekende advertenties en een sterke aanwezigheid in de media. Lancia zou, met een auto vol kwaliteiten, inspiratie moeten halen uit dit voorbeeld om de harten van automobilisten terug te winnen en (her)bekend te worden.

Een te bevestigen veelbelovende toekomst

Ondanks deze tekortkomingen is het moeilijk om niet enthousiast te zijn over de toekomst van het merk. Met de release van de Ypsilon HF in 2025, de Gamma in 2026 en de langverwachte Delta gepland voor 2028, heeft Lancia een ambitieus programma voor de boeg. Het zal spannend zijn om te zien hoe het merk deze transitie beheert, niet alleen om zijn imago te moderniseren, maar ook om zichzelf duurzaam te hervestigen in het Europese premiumsegment. Als de verkoop- en marketingstrategie eindelijk het product-niveau volgt, zou Lancia wel eens opnieuw een echte referentie in het autolandschap kunnen worden. We kijken ernaar uit om deze toekomstige modellen te ontdekken en te zien hoe Lancia zijn geschiedenis zal blijven schrijven.

Valentin Delory

Een voorproefje van de Ypsilon HF & Ypsilon Rally 4 HF

Lancia onthult de Lancia Ypsilon HF, de high-performance versie van de eerste auto van het nieuwe tijdperk van het merk, een 100% elektrisch model dat in mei 2025 op de markt komt. En tegelijkertijd geeft het een voorproefje van de Ypsilon Rally 4 HF en kondigt daarmee zijn terugkeer naar rally aan. Bij die gelegenheid onthult het ook het nieuwe "LANCIA CORSE HF" logo dat op de Ypsilon Rally 4 HF zal verschijnen. Het historische logo krijgt een eigentijdse flair, met schuine letters om de snelheid uit te drukken, en waarbij de originele kleuren behouden blijven.

Lancia werd altijd in de harten van de mensen gesloten, mede dankzij zijn competitieve ziel, vertegenwoordigd door enkele iconische modellen uit een verleden dat van het merk het meest succesvolle aller tijden maakte in de rallywereld. En dat sportieve hart begint vandaag weer te kloppen. "Diezelfde fans zullen de nieuwe klanten van Lancia van de toekomst zijn!" verklaarde Luca Napolitano, Lancia brand CEO.

Lancia Ypsilon HF

De Lancia Ypsilon HF geeft uitdrukking aan de meest competitieve en krachtige geest van het merk. Aangedreven door een 100% elektrische 240-pk motor, met een acceleratie van 0 naar 100 km/u in slechts 5,8 seconden, wordt de Lancia Ypsilon HF voorzien van verlaagde ophanging, een verbreed wielspoor en assertieve, gespierde vormen, geïnspireerd op de meest radicale iconische auto's die geschiedenis schreven voor het merk, met de vormen en het design in de naam van prestaties. Na de Lancia Ypsilon HF volgen later ook de Gamma en Delta in een HF-versie.

HF logo en de niet te stoppen run van het olifantje

Het HF-logo, dat terugkomt op de Lancia Ypsilon HF, is de historische signatuur van de high-performance Lancia-modellen. Het logo werd oorspronkelijk geïntroduceerd tijdens de Autosalon van Genève in 1960, toen een groep gepassioneerde Lancia-eigenaars de 'Lancia Hi-Fi' ('High Fidelity') club oprichtte, een exclusieve ontmoetingsplaats voor de trouwste Lancia-klanten en in het bijzonder voor mensen die minstens zes nieuwe Lancia-auto's hadden gekocht. Verder in dit nummer vinden jullie nog een artikel hierover.

Het HF-logo werd vervolgens een kenmerk van de HF Squadra Corse Lancia, opgericht in 1963 door Cesare Fiorio samen met coureurs en gepassioneerde Lancia-eigenaars, en werd gebruikt als 'handtekening' voor veel van de overwinningen van het merk.

Het historische logo bestond uit HF in witte hoofdletters op een zwarte achtergrond, met vier rode rennende olifanten onderstreept door de tekst "SQUADRA CORSE" in wit op rood. De kleine



olifant werd gekozen als geluksbrenger, gebaseerd op de legende dat deze wezens, eenmaal losgelaten, niet meer te stoppen zijn, waardoor ze symbool staan voor prestaties en rijplezier.

De vernieuwde versie van het HF logo herinterpreteert zijn historische tegenhanger met een eigentijdse flair: alle samenstellende elementen van het merk symboliseren de Lancia traditie en zijn nu vereenvoudigd in termen van lijnen en vormen in een nieuwe balans die innovatie, premium en de Italiaanse geest uitdrukt, met een vleugje eclecticisme in volledig respect voor de onmiskenbare geometrieën van het merk.

Lancia begint weer met Rally 4

De harten van vele fans en rallyfanaten kunnen weer sneller slaan: Lancia heeft besloten om terug te keren in de rallywereld, te beginnen bij de basis - Rally 4, het kloppende hart van de rallysport. Een klasse met jonge renners die hun carrière beginnen met de passie om de professionals van de toekomst te worden.

Tot op de dag van vandaag is Lancia het meest succesvolle merk aller tijden in de rallywereld, met 15 titels wereldkampioen rally, drie in de wereldkampioenschappen voor constructeurs en endurance, één 1000 Miglia, twee keer de Targa Florio en één keer de Carrera Panamericana.

De Lancia Ypsilon Rally 4 HF wordt aangedreven door een 1,2-liter driecilinder 4-kleppen turbomotor die 212 pk levert. Uitgerust met voorwielaandrijving met mechanische 5-versnellingsbak en mechanisch sperdifferentieel, is dit model een serieuze kandidaat voor de overwinning in de R4-klasse en in de kampioenschappen met tweewielaandrijving.

avant-première l'Ypsilon HF et l'Ypsilon Rally 4 HF



Lancia dévoile la Lancia Ypsilon HF, la version haute performance de la première voiture de la nouvelle ère de la marque, un modèle 100% électrique qui sera lancé sur le marché en mai 2025. En même temps elle présente en avant-première l'Ypsilon Rally 4 HF, annonçant son retour en rallye. À cette occasion Lancia dévoile le nouveau logo "LANCIA CORSE HF" qui apparaîtra sur l'Ypsilon Rally 4 HF, revisitant le logo historique avec une touche contemporaine, y compris des caractères obliques pour exprimer la vitesse, en conservant les couleurs d'origine.

Lancia a toujours été dans le cœur des gens, grâce à son âme compétitive représentée par quelques modèles emblématiques d'un passé qui a fait de la marque la plus réussie de tous les temps dans le monde du rallye. Ce cœur sportif recommence à battre aujourd'hui. «Ces mêmes fans seront les nouveaux clients de Lancia dans le futur» a déclaré Luca Napolitano, CEO de la marque Lancia.

Lancia Ypsilon HF

La Lancia Ypsilon HF exprime l'esprit le plus compétitif et performant de la marque. Propulsée par un moteur 100% électrique de 240 chevaux, avec une accélération de 0 à 100 km/h en seulement

5,8 secondes, la Lancia Ypsilon HF sera dotée de suspensions abaissées, de voies élargies et de formes affirmées et musclées, inspirées des voitures emblématiques les plus radicales qui ont marqué l'histoire de la marque, avec des formes et un design au service de la performance.

Le logo HF et la course irrésistible du petit éléphant

Le logo HF, qui revient sur la Lancia Ypsilon HF, est la signature historique des modèles Lancia à hautes performances, introduite à l'origine lors du Salon de Genève 1960, lorsqu'un groupe de propriétaires passionnés de Lancia fonda le club «Lancia Hi-Fi» (Haute Fidélité), un point de rencontre exclusif pour les clients les plus fidèles de la marque et en particulier pour les personnes ayant acheté au moins six voitures Lancia neuves. Vous trouverez un article à ce sujet plus loin dans ce numéro.

Le logo HF est ensuite devenu la marque de fabrique de la HF Squadra Corse Lancia, fondée en 1963 par Cesare Fiorio avec des pilotes et des propriétaires passionnés de voitures Lancia, et a servi de «signature» à de nombreuses victoires de la marque.

Le logo historique était composé de HF en lettres capitales blanches sur fond noir, avec quatre éléphants rouges courant, soulignés par la mention «SQUADRA CORSE» en blanc sur rouge. Le petit éléphant a été choisi comme porte-bonheur, selon la légende qui veut qu'une fois lâchées, ces créatures soient inarrêtables, ce qui en fait un symbole de performance et de plaisir de conduire.

Dévoilé dans sa version revisitée, le nouveau logo HF réinterprète son homologue historique avec une touche contemporaine: tous les éléments constitutifs de la marque symbolisent la tradition Lancia et sont désormais simplifiés en termes de lignes et de formes dans un nouvel équilibre qui exprime l'innovation, le haut de gamme et l'esprit italien, avec une touche d'éclectisme dans le respect des géométries uniques de la marque.

Lancia reprend le flambeau avec Rally 4

Le cœur de nombreux fans et passionnés de rallye va à nouveau s'emballer. Lancia a décidé de revenir dans le monde du rallye, en partant des bases de la compétition: le Rallye 4, le cœur battant du rallye. C'est la catégorie avec de jeunes pilotes qui débudent leur carrière avec la volonté de devenir les professionnels de demain.

Aujourd'hui encore, Lancia reste la marque la plus titrée de tous les temps dans le monde des rallyes, avec 15 titres de champion du monde des rallyes, trois fois champion du monde des constructeurs et d'endurance, une 1000 Miglia, deux fois la Targa Florio, et une fois la Carrera Panamericana.

La Lancia Ypsilon Rally 4 HF est équipée d'un moteur turbo-compressé 3 cylindres de 1,2 litre à 4 soupapes par cylindre qui délivre 212 ch. Doté d'une traction avant avec boîte de vitesses mécanique à 5 rapports et différentiel mécanique à glissement limité, ce modèle hautes performances est la solution idéale pour tous les passionnés de rallye, mais aussi un candidat sérieux pour les pilotes qui aspirent à la victoire dans la classe R4 et dans les championnats de deux roues motrices.

LANCIA - Hi.Fi.

LANCIA NIEUWS GEDATEERD 7 MAART 1960

Zoals jullie op de vorige pagina's konden lezen, plant Lancia om van alle toekomstige modellen ook een HF-versie te lanceren.

HF wordt synoniem voor sportieve uitvoeringen, waarvan de afgeleiden mogelijk ook aan rally's kunnen deelnemen. De oorsprong van HF (High Fidelity) gaat echter terug naar begin 1960, toen Lancia zijn trouwe klanten wou belonen met een radiatorbadge waarop de initialen van de eigenaar en het aantal gekochte Lancia's van de persoon in kwestie vermeld stond. Wij brengen jullie hierbij het persbericht en het reglement dat bij de lancering van dit initiatief verspreid werd.

Jean Helsen



Tijdens de persconferentie ter gelegenheid van de laatste Autosalon van Genève kondigde de commercieel directeur van Lancia, dr. Alfredo Della Seta, het besluit van de fabriek aan om alle trouwe klanten een speciale badge te geven als bewijs van hun lidmaatschap van de "LANCIA Hi.Fi" (Hoge Getrouwheid).

Bij die gelegenheid werd Comm. Guido Alberto Rivetti, die 712 Lancia-auto's voor zichzelf en zijn gezin kocht, gekozen tot president van de loyalisten, en de eerste badges werden afgeleverd bij enkele van de oudste klanten.

Onder hen herinneren we ons Pinin Farina, de poët van de carrosserie die niet alleen een trouwe klant is, maar altijd het leven van de fabriek heeft gevolgd door zijn meest geïnspireerde ontwerpen op LANCIA-modellen te creëren.

Het initiatief is in volle ontwikkeling en is zeer warm onthaald in Italië en in het buitenland: we kondigen hier aan dat de fabriek een kantoor heeft opgericht dat speciaal is ontworpen om de organisatie te perfectioneren en haar activiteiten te coördineren.

"Hi.Fi." is een internationaal acroniem dat "high fidelity" betekent. Juist vanwege de precieze betekenis wilden we het lenen en adopteren als een symbool van de traditionele gehechtheid van klanten aan de naam LANCIA, als een ideale vlag die onze vele vrienden verspreid over de hele wereld zal samenbrengen, degenen die zichzelf met trots "Lancisti" noemen.

"LANCIA Hi.Fi." is niet bedoeld als een club, maar iets meer: langdurige klanten hebben het recht om erbij te horen en zichzelf te herkennen, door middel van een speciale badge die op de grille van de auto wordt aangebracht. De initialen van de naam van de eigenaar en de aankoopdatum van de eerste Lancia zullen op het embleem worden gegraveerd, en er zullen evenveel sterren op worden aangebracht als er auto's in bezit waren: een soort graduatie van "loyaliteit", een beloning van morele waarde voor de legitieme trots van de authentieke "Lancisti".

Uw auto kunnen versieren met de "LANCIA Hi.Fi." zal een kwalificatie zijn, of beter gezegd een onderscheidingstitel, een vergunning van verfijnde gevoeligheid voor automobilisten. Wij nodigen onze vrienden - de vrienden van LANCIA - van harte uit om de wagen met het "Hi.Fi-schild" te demonstreren.

Reglement LANCIA - Hi.Fi.

Artikel 1. "LANCIA Hi.Fi." brengt idealiter alle automobilisten samen die in de loop van de tijd een bijzondere loyaliteit aan LANCIA hebben betoond. Het doel is om de banden van sympathie en hartelijkheid tussen de leden en het LANCIA-huis te versterken.

Artikel 2. Alle automobilisten die in de loop van de tijd ten minste ZES nieuwe LANCIA's hebben gekocht, hebben recht op registratie.

Artikel 3. De aanvragen voor de Hi.Fi. badge moeten rechtstreeks worden gericht aan LANCIA Hi.Fi., Turijn, Via Vincenzo Lancia 27, via de plaatselijke commissionair of dealer, vergezeld van alle elementen die geschikt zijn om zowel het recht op de badge als de datum van de eerste aankoop en het aantal auto's in eigendom te onderzoeken. Bij gebrek aan andere documentatie volstaat de verklaring van de LANCIA-agentschappen waar de auto's zijn gekocht.

Artikel 4. De geregistreerde automobilist krijgt een identiteitskaart met foto, een radiatorbadge en een oogjesbadge.

Artikel 5. Het radiatorembleem wordt gegraveerd met de initialen van de naam van de eigenaar, het jaar van aankoop van de eerste LANCIA-auto en er worden evenveel sterren aangebracht als er LANCIA-auto's waren (een witte ster is één auto waard, een blauwe ster is vijf auto's waard, een rode ster is tien auto's waard).

Artikel 6. Diegenen die meer dan één LANCIA-auto gebruiken, kunnen andere radiatorbadges aanvragen, die zullen worden verkocht voor de prijs van L. 1000 per stuk.

Artikel 7. De Hi.Fi-badge wordt toegewezen aan de persoon en daarom moet die in het geval van de verkoop van de auto worden verwijderd en overgedragen op de nieuw gekochte LANCIA, met de toevoeging van de ster die verschuldigd is.

Artikel 8. De LANCIA Hi.Fi.-badge kan niet worden gebruikt op auto's van een ander merk. Dus als het lid van de Hi. Fi. niet nog minstens één LANCIA-auto in gebruik heeft, moet hij of zij de badge rechtstreeks terugbrengen naar de fabriek of het agentschap. Hij of zij zal de badge terugkrijgen als hij opnieuw een LANCIA koopt.

Artikel 9. Voorzitter van LANCIA Hi.Fi. is de persoon die, persoonlijk of in naaste familiekring, het grootste aantal LANCIA-auto's heeft bezeten.

Artikel 10. LANCIA-Hi.Fi is gevestigd in de buurt van de fabriek, in Turijn, via Vincenzo Lancia 27.



LANCIA - Hi-Fi.

NOUVELLES LANCIA DATÉS 7 MARS 1960

Comme vous avez pu le lire dans les pages précédentes, Lancia prévoit de lancer une version HF de tous les futurs modèles. HF devient synonyme de versions sportives, dont les dérivés pourront également participer à des rallyes. Cependant, les origines de la HF (Haute Fidélité) remontent au début des années 1960, lorsque Lancia souhaitait récompenser ses clients fidèles avec un badge de radiateur indiquant les initiales du propriétaire et le nombre de Lancia achetées par la personne en question. Nous vous présentons ci-dessous le communiqué de presse et le règlement qui ont été diffusés lors du lancement de cette initiative.

Jean Helsen

Lors de la conférence de presse qui s'est tenue à l'occasion du dernier Salon de l'Automobile de Genève, le Directeur Commercial de Lancia, le Dr Alfredo Della Seta, a annoncé la décision de l'Usine d'attribuer à tous les anciens clients un badge spécial comme preuve de leur appartenance à la «LANCIA Hi-Fi.». (haute fidélité).

À cette occasion, le comm. Guido Alberto Rivetti, qui a acheté 712 voitures Lancia pour lui-même et sa famille, a été élu président des loyalistes, et les premiers badges ont été remis à certains des clients les plus anciens.

Parmi eux, nous nous souvenons de Pinin Farina, ce poète de la carrosserie qui n'est pas seulement un client fidèle, mais qui a toujours suivi la vie de la Manufacture en livrant ses créations les plus inspirées sur les modèles LANCIA.

L'initiative est en plein développement et a reçu un accueil très chaleureux en Italie et à l'étranger. Nous annonçons ici que l'Usine a créé un bureau spécifiquement dédié au perfectionnement de l'organisation et à la coordination de son activité.

«Hi-Fi.» est un acronyme international qui signifie «haute fidélité». C'est précisément en raison de sa signification précise que nous avons voulu l'emprunter et l'adopter comme symbole de l'attachement traditionnel des clients au nom LANCIA, comme un drapeau idéal qui rassemblera nos nombreux amis dispersés dans le monde entier, ceux qui aiment fièrement s'appeler «Lancisti».

«LANCIA Hi-Fi.» n'est pas conçu comme un club, mais quelque chose de plus: les clients de longue date auront le droit d'en faire partie et de se reconnaître, grâce à un badge spécial à apposer sur la calandre de la voiture. Les initiales du nom du propriétaire et la date d'achat de la première Lancia seront gravées sur l'insigne, et autant d'étoiles lui seront appliquées qu'il y a eu de voitures en sa possession: une sorte de graduation de la «fidélité», une récompense de valeur morale à la fierté légitime de l'authentique «Lancisti».

Pouvoir se vanter de sa voiture de la «LANCIA Hi-Fi.» constituera une qualification, voire un titre de distinction, un permis de sensibilité automobiliste raffinée. Nous invitons cordialement nos amis - les amis de LANCIA - à manifester le droit au bouclier «Hi-Fi».

Règlement LANCIA - Hi-Fi.

Article 1. La «LANCIA Hi-Fi.» rassemble idéalement tous les automobilistes qui ont fait preuve d'une fidélité particulière à LANCIA au fil du temps. Son but est de renforcer les liens de sympathie et de cordialité entre les membres et la Maison LANCIA.

Article 2. Tous les automobilistes qui ont acheté au moins SIX nouvelles voitures LANCIA au fil du temps ont droit à l'immatriculation.

Article 3. Les demandes de badge Hi-Fi. doivent être adressées directement à LANCIA Hi-Fi., Turin, Via Vincenzo Lancia 27, par l'intermédiaire du commissionnaire ou du concessionnaire local, accompagnées de tous les éléments propres à examiner à la fois le droit au badge et la date du premier achat et le nombre de voitures possédées. En l'absence d'autres documents, la déclaration des agences LANCIA auprès desquelles les voitures ont été achetées sera suffisante.

Article 4. L'automobiliste enregistré recevra une carte d'identité avec photo, un badge de radiateur et un badge à œillet.

Article 5. L'insigne du radiateur sera gravé avec les initiales du nom du propriétaire, l'année d'achat de la première voiture LANCIA, et autant d'étoiles seront appliquées qu'il y avait de voitures LANCIA possédées (l'étoile blanche vaut une voiture, l'étoile bleue en vaut cinq, l'étoile rouge vaut dix voitures).

Article 6. Ceux qui utilisent plus d'une voiture LANCIA pourront demander d'autres badges de radiateur, qui seront vendus au prix de 1000 L. par pièce.

Article 7. L'insigne Hi-Fi. est attribué à la personne, et donc en cas de vente de la voiture, il doit être retiré et transféré sur le nouveau pari LANCIA acheté, avec l'ajout de l'étoile due.

Article 8. Le badge LANCIA Hi-Fi. ne peut pas être appliqué aux voitures d'une autre marque du membre de la Hi-Fi. S'il ne dispose plus d'au moins une voiture LANCIA en service, il doit donc restituer le badge directement à l'Usine ou à l'Agence. Ce badge lui sera restitué lorsqu'il achètera une nouvelle LANCIA.

Article 9. Président de LANCIA Hi-Fi.: la personne qui a possédé, à titre personnel ou dans son entourage proche, le plus grand nombre de voitures LANCIA y aura droit.

Article 10. La LANCIA Hi-Fi. est basée près de l'usine, à Turin, via Vincenzo Lancia 27.

Reisje naar Bologna en bezoek aan Auto e Moto d'Epoca

NOVEMBER 2024

Na enkele jaren van ellende zoals Corona hadden we nog eens besloten om naar onze favoriete beurs te gaan in Padua. Maar blijkbaar was die beurs intussen verhuisd naar Bologna. Dus vaarwel ons vertrouwd hotel en gekende planning.

We besloten dan om toch maar een dag eerder te vertrekken omdat Bologna wel wat verder ligt dan Padua. Na een kleine voorbereiding qua route en hotels vertrokken we op woensdagmorgen heel vroeg. Om klokslag 04.00 u zaten we in de auto, een Italiaans vlaggenschip van de Stellantis-groep. Mijn reisgenoot was zoon Laurens. De rit verliep vlekkeloos en voor we het goed wisten stonden we rond een uur of 5 in de namiddag, midden in het centrum van Bologna. Wat een drukte zeg, het voelde alsof ik in een mierennest stond. De lokale politie (vriendelijke mensen trouwens) legde ons nog snel even de verkeersregels uit nadat we een straat in tegengestelde richting waren ingereden met onze rode Alfa Romeo Stelvio. Alle hotels bezet, dus besloten we maar om enkele kilometers buiten de stad te gaan zoeken en daar vonden we een rustig hotelletje waar we de komende 3 dagen zouden logeren.

Donderdagmorgen waren we al vroeg op weg naar de beurs. We konden de auto dichtbij de beursgebouwen parkeren, dat was gemakkelijk. Er stond weinig volk aan de kassa's dus dat ging ook allemaal zeer snel. En dan zijn we erin gevlogen hé! Groot dat het daar is, ik had beter mijn step meegenomen...

Diverse immense hallen vol met snoepgoed, veel auto's te koop maar vooral young-timers. Ik miste de echte oude vooroorlogse machines. We hebben maar enkele echte oude Lancia's gezien, zoals de Belna 2 deurs met een carrosserie van Pourtout waarvan er volgens de info op de voorruit maar 2 van zouden bestaan. Echt een mooie auto zoals we Lancia kennen, sierlijk en elegant. Gelukkig dacht ik..., ik heb toch geen plaats meer in de garage. Dan de prachtig gerestaureerde Aprilia uit 1949 met een speciale carrosserie van Pinin Farina. Zeer mooi gerestaureerd met een donkergroene kleur en een cognackleurig lederen interieur. Diverse grote huizen stonden er met een mooie stand van auto's van diverse merken.

Voor het eerst gingen we de beurs 2 dagen bezoeken en dat was wel nodig om alles grondig te bekijken. Dag 2 was onderdelen- en miniatuurdag. Met ons lijstje van nodige onderdelen gingen we de enorme hal enkel met onderdelen gevuld binnen.

Ik zocht nog een klokje voor de Ardea want in die van mij zit iets anders in dan het originele. En ja dat vonden we daar na goed zoeken en een stevige prijs betaald te hebben.

Ik merkte op dat de interessante oude originele onderdeelstanden sterk verminderd waren. Er stond nog een oud Italiaantje die keurig gesorteerde bakken had staan met een kaartje in elke bak van welk type auto erin zat. Daar vond ik dan een benzinekraantje voor de Ardea, maar toen hij de prijs zei en al zijn tanden bloot lachte liet ik het toch maar liggen. Ook de miniatuurhal was de moeite, daar heeft Laurens zich uitgeleefd en vond hij toch nog een Lambda van Togi. Uitgeput waren we want die Fiera di Bologna is zo groot er kwam geen einde aan. De dag nadien zijn we met een kleine tussenstop een heerlijke pasta gaan eten bij een kennis die bij Barilla werkt in Parma en terug naar huis gereden.

Indruk van de beurs zelf was een beetje teleurstellend. Veel te veel young-timers en het echte oude spullen waren er niet.

Frederik Wilssens



Lancia Aprilia Berlinetta Pinin Farina 1947



Intérieur Aprilia Berlinetta Pinin Farina 1947



Lancia Belna Pourtout 1934

Voyage à Bologne et visite à Auto e Moto d'Epoca

NOVEMBRE 2024



Après quelques années de misère comme le Corona, nous avons décidé d'aller à notre foire préférée à Padoue. Il s'est avéré que la foire avait déménagé à Bologne. Alors adieu à notre hôtel familial et à notre planification connue.

Ainsi, nous décidions de partir un jour plus tôt car Bologne est un peu plus loin que Padoue. Après un peu de préparation en termes de parcours et d'hôtels, nous sommes partis très tôt le mercredi matin, à 04h00, nous étions en route. Mon compagnon de voyage était mon fils Laurens. Le trajet s'est bien déroulé et avant que nous ne nous en rendions compte, nous étions en plein centre de Bologne vers 5 heures de l'après-midi. Quelle agitation, j'avais l'impression d'être dans un nid de fourmis. La police locale (des gens sympathiques d'ailleurs) nous a rapidement expliqué le code de la route après que nous soyons entrés dans une rue en sens inverse avec notre Alfa Romeo Stelvio rouge. Tous les hôtels occupés, nous avons décidé d'aller chercher à quelques kilomètres de la ville où nous avons trouvé un hôtel tranquille pour séjourner les 3 prochains jours.

Jeudi matin, nous sommes partis très tôt pour la foire. Nous avons pu garer la voiture près du site d'exposition, c'était facile. Il y avait peu de monde aux caisses enregistreuses, donc tout s'est déroulé très vite. Ensuite nous nous sommes lancés. C'est immense, j'aurais dû apporter ma trotinette...

Plusieurs grands palais pleins de rêves, beaucoup de voitures à vendre mais surtout des young-timers. Les vraies vieilles machines d'avant-guerre me manquaient. Nous n'avons vu que quelques vraies Lancia

anciennes, comme la Belna 2 portes avec une carrosserie Pourtout dont seulement 2 existeraient selon les informations sur le pare-brise. Vraiment une belle voiture comme d'habitude pour une Lancia, gracieuse et élégante. Heureusement, je me suis dit... il n'y a plus de place dans le garage. Puis une Aprilia de 1949 magnifiquement restaurée avec une carrosserie spéciale de Pinin Farina. Très joliment restaurée avec une couleur vert foncé et un intérieur en cuir de couleur cognac. Plusieurs grandes maisons s'y trouvaient avec un joli stand de voitures de différentes marques.

Pour la première fois, nous avons décidé de visiter la foire durant 2 jours, c'était bien nécessaire pour voir tout à fond. Le 2^e jour serait la journée pour pièces et miniatures. Avec notre liste de pièces recherchées, nous sommes entrés dans l'immense salle remplie uniquement de pièces. Je cherchais une horloge pour l'Ardea parce que la mienne n'est pas du tout originale. Et oui, nous l'avons trouvée là, après une bonne recherche et... un prix élevé.

J'ai remarqué que le nombre d'anciennes pièces d'origine intéressantes était considérablement réduit. Il y avait encore un vieil Italien qui avait soigneusement trié les pièces dans des boîtes, indiquant sur un carton le modèle de voiture de chaque pièce. Là, j'ai trouvé un robinet de carburant pour l'Ardea, mais quand il m'a communiqué le prix en rigolant, je l'ai quand même laissé. Le hall de miniatures valait également le détour, Laurens y a passé un bon moment et a tout de même trouvé une Lambda de Togi. Etant donné que la Fiera di Bologna est si grande qu'il n'y avait pas de fin, nous étions épuisés à la fin. Le lendemain, nous sommes allés déguster de délicieuses pâtes avec une connaissance qui travaille chez Barilla à Parme et nous sommes rentrés à la maison.

L'impression de la foire elle-même était un peu décevante. Beaucoup trop de voitures récentes et peu de vraies vieilles choses.

Frederik Wilssens



Lancia Belna Pourtout 1934

Wat heb ik met een “wad” en met Miki Biasion?



Tijdens de bijeenkomst op de “Lancia Club Belgio meets 1st Ardennes Sliding Pillar Rally” – anno 2001 – werden de aanwezige Lancisten met hun prachtige Lancia’s “getrakteerd” op een passage door een wad.

Uit goede bron had ik vernomen dat er tijdens deze rit door het wad, enkele fotografen deze passage in beeld moesten brengen. Dit was natuurlijk ook weer een uitdaging voor mij en met een stevige druk op het gaspedaal van mijn Fulvia 1600 Sport kon ik ervoor zorgen dat mijn “splash” mocht gezien worden. De fotografen ter plaatse hadden dit uiteraard niet verwacht en werden getrakteerd op een koude douche... Dit deed mij terugdenken aan de beelden van de Delta Integrale, met aan het stuur Miki Biasion, die ik op een kalender van 1989 had gezien. Mijn “splash” was misschien niet zo imposant als die van Miki, maar hiervoor heb ik een excuus: ik reed met mijn eigen wagen die “nog maar” 28 jaar “jong” was.

Vorig jaar, zondag 11 augustus had ik mij ingeschreven voor een tocht met onze vrienden van “Solo Italiano e Basta”. Ik was van de partij met mijn ondertussen 52 jaar “jonge” Fulvia 1600 Sport. Deze organisatie, die ook weer perfect werd georkestreerd door het duo David en Stefan Sergeys vertrok vanuit Tienen waar de deelnemende Italiaanse auto's de Grote Markt sierden. De eindstop – na 120 km – was voorzien in Bocholt bij ons clublid Reinier Teunissen, met zijn verzameling, vooral bestaande uit bolides van de rallysport.

Stefan had mij getipt dat er op het nummer 80 van het roadbook een wad was voorzien... Dit bracht mij natuurlijk in de verleiding om hier weer eens met mijn Sportje door te vlammen. Gelukkig had de organisatie enkele kilometers voordien nog een tus-

senstop voorzien en omdat ik deze tussenstop negeerde was ik zowat bij de eersten die de wad zouden passeren. De fotografen hadden mij deze keer wel zien komen en hadden veiligheids-halve afstand genomen en hun fototoestellen voorzien van een telelens. Een voordeel dat ik ook nog had was dat het water van de wad nog niet bevuild was en mijn “splash” goed (en proper) in beeld werd gebracht. Ikke weer content... want zij die na mij passeerden hielden er na hun “splash” een bruine auto aan over gehouden.

Tijdens de gezellige bijeenkomst bij Reinier, wist hij mij te vertellen dat hij de week voordien op bezoek was geweest bij Miki Biasion in Bassano del Grappa (Italië). Dat ik hierbij niet aanwezig was vond ik o zo jammer want een ontmoeting met Miki is één van mijn dromen...



Vervolg op pagina 24

Quel est le rapport entre un «gué» et Miki Biasion?



Lors du rassemblement du «Lancia Club Belgio meets 1st Ardennes Sliding Pillar Rally» – en 2001 – les Lancistes présents avec leurs belles Lancias ont «eu droit» à un passage dans un gué.

J'avais entendu de bonne source que lors de ce voyage à travers le gué, certains photographes devraient immortaliser ce passage sur pellicule. Bien sûr, c'était aussi un défi pour moi et en appuyant fermement sur l'accélérateur de ma Fulvia 1600 Sport, j'ai pu m'assurer que mon «splash» pouvait être vu. Les photographes sur place ne s'attendaient visiblement pas à cela et ont eu droit à une douche froide... Cela m'a rappelé les images de la Delta Integrale, avec Miki Biasion au volant, que j'avais vues

sur un calendrier de 1989. Mon «splash» n'a peut-être pas été aussi impressionnant que celui de Miki, mais j'ai une excuse pour cela: je conduisais ma propre voiture qui n'avait «que» 28 ans.

L'année dernière, le dimanche 11 août, je m'étais inscrit à une tournée avec nos amis de «Solo Italiano e Basta». J'étais là avec ma «jeune» Fulvia 1600 Sport, aujourd'hui âgée de 52 ans. Cette organisation, parfaitement orchestrée par le duo David et Stefan Sergeys, est partie de Tirlemont où les voitures italiennes participantes ont orné la Grand-Place. L'arrêt final – après 120 km – était prévu à Bocholt chez notre membre du club Reinier Teunissen, avec sa collection, composée principalement de voitures de course de rallye.

Stefan m'avait prévenu qu'il y avait un gué à la hauteur du numéro 80 du roadbook... Cela me donnait bien sûr envie de passer à nouveau à toute vitesse par ici avec ma Sport. Heureusement, l'organisation avait prévu une halte quelques kilomètres auparavant et comme j'avais ignoré cette halte, j'étais l'un des premiers à traverser le gué. Cette fois, les photographes m'avaient vu venir et, par mesure de sécurité, ils avaient pris une distance de sécurité et avaient équipé leurs appareils d'un téléobjectif. Un autre avantage que j'ai eu était que l'eau du gué n'était pas encore polluée et mon «splash» était bien capté (et proprement). Encore une fois, j'étais fort content... car ceux qui sont passés après moi se sont retrouvés avec une voiture pleine de boue après leur «splash».

Lors de l'agréable rencontre chez Reinier, il m'a raconté qu'il avait rendu visite à Miki Biasion à Bassano del Grappa (Italie) la semaine précédente. C'était dommage de ne pas pouvoir être présent, car rencontrer Miki est un de mes rêves...

Le lendemain, notre président Jan (Van Hoorick) avait reçu un e-mail de Stelantis lui demandant d'assister à la présentation de la

Suite à la page 26

ONTMOETING MET MIKI BIASION

Vervolg van pagina 24

De dag nadien kwam er bij onze voorzitter Jan (Van Hoorick) een mailtje binnen van Stelantis waarin gevraagd werd om op zaterdag 10 september de presentatie bij te wonen van de nieuwe Lancia Ypsilon HF. Deze presentatie werd diezelfde dag in de voormiddag georganiseerd om 10.00h bij Garage Renga in Gilly (bij Charleroi) voor onze vrienden uit Wallonië. Fabian (Delory) en Jean-Pierre (Vermer) zorgden aldaar voor de afvaardiging van onze Lancia Club Belgio. De namiddag om 14.00h werd bij Garage De Linde in Aartselaar diezelfde presentatie overgedaan voor het Nederlandstalig landsgedeelte,

Jan en ikzelf spraken af om elk met één van onze "oldies" naar deze voorstelling te gaan. De directie van Stelantis liet ook weten dat de presentatie tevens werd begeleid door Miki Biasion, dit omdat Miki, met de kennis en ondervinding van de rallysport aan de ontwikkeling van deze Lancia Ypsilon HF heeft bijgedragen.

Voor de genodigden werd er tevens tijd vrijgemaakt om Miki Biasion persoonlijk te spreken. Dit was voor mij de kans om Miki aan te spreken, maar dit draaide anders uit want... toen ik de deur van de Ypsilon wilde openen om een kijkje naar binnen te nemen was Miki zo vrij om dit voor mij te doen en hij zei: "Ik ken jou", ik vroeg hem "van waar ken je mij, wij hebben mekaar nog nooit ontmoet?". Hij antwoordde "ah ja vanuit Italië, want daar heb ik een kennis waar jij helemaal op lijkt". Het ijs was gebroken en het gesprek kon beginnen.

Nadat Miki ons te woord had gestaan vroeg ik hem nog even of hij wat tijd over had om enkele van mijn meegebrachte items te handtekenen. Hij ging hiermee onmiddellijk akkoord. Ik maande hem wel aan om dan even mee naar buiten te gaan, omdat al de te handtekenen spullen in mijn auto lagen. Toen wij buiten gingen stapte ik naar mijn Fulvia Sport 1600 en zei aan Miki dat dit mijn auto was, dit zinde hem zo dat hij naast mijn Fulvia ging staan voor een foto. Daarna liet ik hem een fotokader en enkele oude Lancia Martini kalenders tekenen, natuurlijk enkel de pagina's waar Miki in een Martini Delta in de jaren 1988 en 1989 werd uitgeroepen tot "Campione del Mondo". Bedankt Miki, ik hoop je snel nog eens te ontmoeten!

Jean Helsen

RENCONTRE AVEC MIKI BIASION

Suite de la page 25

nouvelle Lancia Ypsilon HF le samedi 10 septembre. Cette présentation était organisée le matin à 10h00 au Garage Renga à Gilly (près de Charleroi) pour nos amis de Wallonie. Fabian (Delory) et Jean-Pierre (Vermer) y représentaient le Lancia Club Belgio. Le même jour, mais en après-midi à 14h00, la même présentation a été répétée pour la partie néerlandophone du pays au Garage De Linde à Aartselaar,

Jan et moi avons convenu d'aller chacun à ce spectacle avec l'une de nos «anciennes». La direction de Stelantis avait également annoncé que la présentation serait supervisée par Miki Biasion, car Miki, avec son expérience en rallye, a contribué au développement de cette Lancia Ypsilon HF.

Les invités pouvaient également profiter de l'occasion pour parler personnellement à Miki Biasion. Voilà l'opportunité par excellence pour moi de converser avec Miki. Mais ça s'est finalement passé différemment parce que... quand j'ai voulu ouvrir la porte de l'Ypsilon pour jeter un œil à l'intérieur, Miki a pris la liberté de le faire pour moi et il a dit: «Je te connais». Je lui ai demandé: «D'où me connais-tu, nous ne nous sommes jamais rencontrés auparavant?» Et il m'a répondu: «Ah oui, d'Italie, parce que j'ai une connaissance là-bas qui te ressemble exactement.» La glace était brisée et la conversation pouvait commencer.

Après que Miki nous avait parlé, je lui ai demandé s'il avait encore du temps pour signer certains des objets que j'avais apportés avec moi. Il a immédiatement accepté. Je l'ai exhorté à sortir avec moi, car tous les objets à signer se trouvaient dans ma voiture. Quand nous sommes sortis, je me suis dirigé vers ma Fulvia Sport 1600 et j'ai dit à Miki que c'était ma voiture, il l'aimait tellement qu'il s'est posté tout de suite à côté de ma Fulvia pour une photo. Ensuite, je lui ai fait signer un cadre photo et quelques vieux calendriers Lancia Martini, bien sûr uniquement les pages où Miki dans une Martini Delta dans les années 1988 et 1989 était couronné «Campione del Mondo». Merci Miki, j'espère te revoir bientôt!

Jean Helsen





Op 30 september 1978 organiseerde Steven Wilsens de eerste Lancia Club Belgio uitstap in Limburg.

De "Limburgse Lanciadag" bracht ons de door Steven uitgewerkte rallylaat, gedrukt in 3 kleuren zeefdruk op aluminium plaat. Steven heeft na het drukken deze plaat nog manueel tot de uiteindelijke vorm uitgesneden. Puik ambachtelijk werk!

Diezelfde dag werd onze allereerste "groepsfoto" van de aanwezige clubleden op de gevoelige plaat gelegd. Op de toenmalige foto herkennen we nog 5 Lancia Club Belgio leden die op dit ogenblik nog lid zijn van onze club. Misschien kan je ze terugvinden? Je mag het me gerust laten weten...

Jean Helsen

Le 30 septembre 1978, Steven Wilsens a organisé le premier rallye du Lancia Club Belgio dans le Limbourg.

Le "Limburgse Lanciadag" nous a apporté la plaque de rallye développée par Steven, imprimé en 3 couleurs en sérigraphie sur une plaque d'aluminium. Après l'impression, Steven a découpé manuellement cette plaque dans sa forme finale. Super savoir-faire!

Le même jour, notre toute première "photo de groupe" des membres du club présents a été prise. Sur la photo d'époque nous reconnaissons 5 membres du Lancia Club Belgio qui sont encore membre aujourd'hui. Peut-être pourrez-vous les trouver? N'hésitez pas à me le faire savoir...

Jean Helsen

TE KOOP • A VENDRE



Lancia Fulvia 1.3 rally 1^{re} serie - 1968

Info: Pierre De Lathouwer,
0475 36 32 91
info@ninas.be

Lancia Ardea 4^e serie - 1952,

903 cm³ - 30 pk/cv
5 versnellingen/
5 vitesses
Info: E. De Landtsheer:
0475/27.00.03
eduard@busybee.be



Lancia miniaturen & documentatie

Miniaturen: diverse Aurelia's waaronder de B24 spider, Astura Coupé, D50 uit 1954 (Formule 1), conceptcar van de nieuwe Fulvia coupé, 4 Delta rallyversie Martini racingteam. Aprilia en Ardea, Flavia 4 deurs, Flavia coupé Farina, Flavia Zagato, Fulvia (berlina, coupé, coupé rally, Zagato), Lancia Mille Miglia, Ypsilon, Flaminia (berlina, coupé), Stratos, Beta (berlina, coupé), Conceptcar Stratos op basis van Fulvia 1,6 HF van Bertone. In totaal een 40-tal miniaturen.

Boeiend naslagwerk waarin alle foto's en vooral folders van Lancia zijn opgenomen vanaf 1907 tot de jaren 2018. Verschillende Lancia boeken.

Info: Clem Reynders, 0475/ 69 38 37
reyndersclem@skynet.be

Lancia Beta HPE 2000 - 1987

Projet de restauration. Beaucoup de pièces de réserve.
Infos: Luis Tielve, 0473/46 09 74 - ltielve@gmail.com



Lancia Aurelia B52 Vignale Convertibile anno 1953



Ondergetekende kwam in het nummer 296 van het tijdschrift "Auto Italia" een foto tegen van de Lancia Aurelia B52 Vignale Convertibile. Deze onverwachte verschijning bracht mij veel herinneringen terug.

Begin jaren zeventig, tijdens een rit op de E40 autosnelweg merkte mijn oom – Roger Van Auwegem en stichtend lid van Lancia Club Belgio -- een Lancia Aprilia op in een boerderij naast de autosnelweg in Ternat, ongeveer 15km voor Brussel. Nonkel Roger nam de eerstvolgende afrit en begaf zich onmiddellijk richting boerderij waar hij contact had met de eigenaar en hij kocht de Aprilia onmiddellijk.

Mijn oom vroeg mij of ik wou meehelpen bij het ophalen van de Aprilia en uiteraard was ik hiertoe bereid. Eenmaal bij de boerderij aangekomen ging mijn aandacht naar een andere wagen die in zeer slecht staat verkeerde. Na inspectie leek het een Aurelia B52 Convertibile te zijn. Bij de eerste indruk oogde de wagen onherstelbaar, de voorvleugels van het grijs metallic koetswerk waren compleet gedeukt, de motor ontbrak en het interieur was blootgesteld geweest aan allerlei weersomstandigheden. De auto stond bovendien ook te koop...

Ik kon de wagen kopen voor 500 Bef (nu €12,5!) maar ik kreeg géén goedkeuring van mijn vader omdat ik al een Aurelia B20 had. Mijn oom Roger liet het hier echter niet bij en kon (gelukkig) een overeenkomst treffen met de landbouwer door in ruil voor de Aurelia een versleten en geroeste Citroën DS aan te bieden. Zo werd de "verkoop" afgeklopt en kon de B52 in zijn "volle glorie" overgebracht worden naar onze garage in Gent.

Le soussigné est tombé sur une photo d'une Lancia Aurelia B52 Vignale Convertibile dans le n° 296 du magazine «Auto Italia». Cette apparition inattendue m'a rappelé de nombreux souvenirs.

Au début des années 1970, alors qu'il roulait sur l'autoroute E40, mon oncle – Roger Van Auwegem et membre fondateur du Lancia Club Belgio – avait remarqué une Lancia Aprilia dans une ferme à côté de l'autoroute à Ternat, à environ 15 km avant Bruxelles. L'oncle Roger a pris la sortie suivante et s'est immédiatement dirigé vers la ferme où il retrouve le propriétaire et a immédiatement acheté l'Aprilia.

Mon oncle m'a demandé si je voulais l'aider à récupérer l'Aprilia et bien sûr j'étais prêt à le faire. Une fois arrivés à la ferme, mon attention s'est tournée vers un autre véhicule qui était en très mauvais état. Après inspection, il s'est avéré qu'il s'agissait d'une Aurelia B52 Convertibile. À première vue, la voiture semblait irréparable, les ailes avant de la carrosserie grise métallique étaient complètement bosselées, le moteur manquait et l'intérieur avait été exposé à toutes sortes de conditions météorologiques. La voiture était également à vendre...

Je pouvais acheter la voiture pour 500 FB (12,5 € actuellement!), mais je n'ai pas eu l'accord de mon père car j'avais déjà une Aurelia B20. Mon oncle Roger ne s'est cependant pas arrêté là et a pu (heureusement) s'entendre avec l'agriculteur en proposant une Citroën DS usée et rouillée en échange de l'Aurelia. La «vente» a été conclue et la B52 a pu être transférée dans toute sa splendeur dans notre garage de Gand.

Nonkel Roger is hierna vrij snel begonnen met een totale restauratie. Vermits er geen motor aanwezig was werd de motor uit onze B12 genomen, die geaccidenteerd en total loss verklaard was. Mijn oom heeft na de restauratie toch nog een 30-tal jaren kunnen genieten van deze zeer unieke Lancia Vignale Convertibile, die oorspronkelijk op het Autosalon van Brussel anno 1955 verkocht werd aan een Belgische klant. Waarschijnlijk was het een kleine man (of vrouw?) want op de pedalen waren extra blokjes voorzien...



Roger Van Auwegem's Aurelia's – Les Aurélias de Roger Van Auwegem

Een 20-tal jaren geleden besloot mijn oom om deze Aurelia te verkopen. Dit idee kwam ook onze LCB voorzitter Jan Van Hoorick ter ore en de verkoop werd gesloten. Na enkele jaren in de collectie van Jan te vertoeven werd de B52 Vignale verkocht om daarna in de collectie te belanden van een Italiaanse verzamelaar die de B52 aan een volledige restauratie onderwierp.

In 2006 werd Lancia Club Belgio uitgenodigd voor het evenement "Spa-Italia" op het circuit van Francorchamps dat toen in het teken stond van 100 jaar Lancia. Mijn oom ontmoette daar Signore Lopresto, een zeer bekende Italiaanse autoverzamelaar, die daar o.a. een Aurelia B52 Vignale Coupé tentoonstelde. Hij vertelde hem dat hij jarenlang een cabrio versie van dit type Aurelia in zijn bezit had. Mijn Zijn verbazing was groot toen Signore Lopresto hem antwoorde dat hij de wagen kende, en op de hoogte was van de terugkeer van de cabrio naar Italië, aangezien één van zijn vrienden de nieuwe eigenaar was. Om dit even te bevestigen toonde Signore Lopresto een foto uit zijn documentatiemap, zodat we wel heel zeker waren dat het om dezelfde B52 Vignale Convertibile ging.

Als conclusie uit dit verhaal, ben ik tevreden met het feit dat mijn oom destijds (in de jaren '70) de beslissing nam om deze toch zéér unieke Lancia Aurelia niet verloren te laten gaan...

Michel Van Auwegem

L'oncle Roger entreprend bientôt une restauration totale. Comme aucun moteur n'était présent, le moteur a été retiré de notre B12, qui était endommagée et déclarée perte totale. Après la restauration, mon oncle a pu profiter pendant encore une trentaine d'années de cette Lancia très unique, qui avait été initialement vendue à un client belge au Salon automobile de Bruxelles en 1955. Il s'agissait probable-

ment d'un homme petit (ou femme?) car des blocs supplémentaires étaient montés sur les pédales...

Il y a environ 20 ans, mon oncle avait décidé de vendre la B52. Cette idée a attiré l'attention de notre président LCB, Jan Van Hoorick, et la vente a été conclue. Après quelques années dans la collection de Jan, la B52 Vignale a été vendue et s'est ensuite retrouvée dans la collection d'un collectionneur italien qui a soumis la B52 à une restauration complète.

En 2006, le Lancia Club Belgio était invité à l'événement «Spa-Italia» sur le circuit de Francorchamps, alors dédié aux 100 ans de Lancia. Mon oncle y a rencontré Signore Lopresto, un très célèbre collectionneur d'automobiles italien, qui y exposait entre autres une Aurelia B52 Vignale Coupé. Mon oncle lui a raconté qu'il possédait depuis des années une version cabriolet de ce type d'Aurelia. Sa grande surprise fut lorsque Signore Lopresto répondit qu'il connaissait la voiture et qu'il était au courant du retour du cabriolet en Italie, puisqu'un de ses amis en était le nouveau propriétaire. Pour le confirmer, Signore Lopresto a montré une photo de son dossier de documentation, afin que nous soyons très sûrs qu'il s'agissait de la même B52 Vignale Convertibile.

En conclusion de cette histoire, je suis satisfait du fait que mon oncle ait pris la décision à l'époque (dans les années 1970) de ne pas laisser se perdre cette Lancia Aurelia très unique.

Michel Van Auwegem

TE KOOP • A VENDRE



Lancia Beta Spider Zagato – 1981

2000 cc, injectie, elektronische ontsteking, ± 115.000 km, nieuwe distributieriem, keuring tot jan '26, nieuwe batterij, nieuwe schokdempers en veren, lot onderdelen, vrij van roest, originele kleur, enkele kleine foutjes in de lak, perfecte chrom, binnenbekleding leder, steeds onderhouden bij LANCIA vakmensen, zie facturen, cabrio, targa dak, uitgebreide technische documentatie, car pass, banden in goede staat, enz...

2000 cc, injection, allumage électronique, ± 115.000 km, nouvelle courroie de distribution, validité CT jusqu'à Janv/'26, Batterie neuve, nouveaux amortisseurs et ressorts, lot de pièces détachées, carrosserie exempte de rouille, peinture d'origine, quelques retouches à faire, chromes parfaits, intérieur cuir, toujours été entretenu par professionnels LANCIA. Voir factures. Cabrio, toit targa, ample documentation technique, car pass, pneus en bon état.

Prijs/Prix: € 15.000,-

Info: Bernard GEERAERT, 0495 47 76 42
b.geeraert@telenet.be

Ledenadministratie – anno 2025

Het jaar is nog maar pas begonnen en we mogen al 10 “nieuwe” leden aan ons bestand toevoegen. Voor sommigen verliep de eerste kennismaking met de club via een bezoekje aan de Lancia Club Belgio stand op Interclassics vorig jaar.

Overzicht van onze nieuwe leden:

Jean-Louis Pierard uit Brussel zal ons met zijn prachtige *Flaminia Touring Convertibile 2,8* zeker verrassen.

Jeroen De Koker woont in Erpe-Mere en is de gelukkige eigenaar van een *Delta Integrale Evo 1 Martini* anno 1992.

Rudy Jacobs uit Olen is naastig bezig om zijn *Fulvia Sport 1,3S* anno 1969 van A tot Z te restaureren. Er is nog veel werk aan de winkel, dus zal het nog wel even duren wanneer wij deze *Fulvia Sport* te zien zullen krijgen... Succes Rudy!

Geert Mullens uit Genk is terug van weggeweest. Na 20 jaar heeft Geert zich opnieuw aangesloten bij onze club. En hier had hij een goede reden voor : hij kocht een *Flavia Coupé 1,5* anno 1963 en hiermee gaat hij vele dromen mee waarmaken... wordt vervolgd!

Lorenzo Panepinto uit Buvrinnes is trotse eigenaar van een gele *Fulvia Coupé Montecarlo 1,3S* serie 2. Welkom Lorenzo!

Dino Panapinto (zoon van Lorenzo, zie boven) is ook lid geworden en is zo “fier als ‘n gieter” op z’n *Thema i.e. Turbo* van 1987.

Stefan Sergeys uit Tienen heeft helaas (nog) geen Lancia, maar... wat niet is, kan nog komen! Stefan kennen we als organisator van “Solo Italiano e Basta” en zijn mooie foto’s in onze “Informazione”.

Eddy Colanbeen uit Evergem liet zich vorig jaar zien tijdens onze bijeenkomst in Zolder met zijn zwarte *Integrale Evo 1 Martini* anno 1992.

William Patriarche woont in Bousval en rijdt met een *Beta Coupé* anno 1978, William is tevens lid van de ICCB. Welkom in onze club William!

Filip De Feyter uit Aartselaar is heel fanatiek en fier over zijn *Fulvia Coupé 1,3 S* serie 2 anno 1972. Na een gezellige babbel tijdens de beurs “Interclassics” zullen we Filip en zijn *Fulvia* zeker in onze club terugzien!

Jean Helsen

Liège-Rome-Liège 1953

Ever Meulen, pseudoniem van Eddy Vermeulen (°Kurne, 1946) is een Vlaamse graficus en illustrator. Hij studeerde Grafiek aan het Sint-Lucasinstituut te Gent en Sint-Lukas Brussel. Hij begon zijn grafische loopbaan in 1970 bij het weekblad Humo met humoristische portretten van popvedetten.

Opgegroeid in de jaren 50 en 60 van vorige eeuw werd hij sterk geïnspireerd door de Amerikaanse cultuur van rockmuziek en auto's. Met de eerste spaarcenten werden een oude Oldsmobile en Wurlitzer jukebox uit de jaren '40 op de kop getikt. Ever Meulen staat bekend voor zijn voorliefde voor stijlvolle auto's en motorfietsen. Ook haalde hij duidelijk inspiratie uit de Belgische stripverhalen Kuifje en Robbedoes en uit pop- en rockmuziek. Deze elementen vind je vaak terug in zijn werk.

Alhoewel er meestal Amerikaanse of Amerikaans geïnspireerde auto's op zijn tekeningen voorkomen, heeft hij ook een oog voor andere grote merken en modellen uit de autogeschiedenis. Op de tekening hiernaast, die we met zijn toestemming afdrucken in *Informazione* brengt hij hulde aan de Aurelia B20, en meer bepaald aan onze landgenoot Johnny Claes die met een B20 de editie 1953 van de Luik-Rome-Luik rally won.



Ever Meulen, pseudonyme d'Eddy Vermeulen (°Kurne, 1946) est un graphiste et illustrateur flamand. Il a étudié le graphisme à l'Institut Sint-Lucas de Gand et à Sint-Lukas Bruxelles. Il débute sa carrière graphique en 1970 à l'hebdomadaire Humo avec des portraits humoristiques de pop stars.

Ayant grandi dans les années 1950 et 1960, il a été fortement inspiré par la culture américaine de la musique rock et des voitures. Avec ses premières économies, une vieille Oldsmobile et un juke-box Wurlitzer des années 1940 ont été achetés. Ever Meulen est connu pour sa préférence pour les voitures et motos élégantes. Il s'inspire aussi clairement des bandes dessinées belges Tintin et Spirou ainsi que de la musique pop et rock. On retrouve souvent ces éléments dans son travail.

Bien que ses dessins représentent généralement des voitures américaines ou d'inspiration américaine, il a également un œil sur d'autres grandes marques et modèles de l'histoire de l'automobile. Dans le dessin de droite, que nous imprimons avec sa permission dans *Informazione*, il rend hommage à l'Aurelia B20, et plus particulièrement à notre compatriote Johnny Claes qui remporta l'édition 1953 du rallye Liège-Rome-Liège avec une B20.

Voici cet hommage, dans ces propres mots:

La LANCIA AURELIA B20 de 1951 fut la première «Gran Turismo». Cet élégant pur-sang a été construit par la célèbre entreprise de carrosserie turinoise Pininfarina, mais le génial designer Mario Boano est moins connu. Complètement oublié par contre est l'héroïque pilote belge Johnny Claes, qui a remporté l'épuisante course de fond Liège-Rome-Liège en 1953 avec cette Lancia V-6. Claes était un musicien de jazz accompli passionné de sport automobile. Avec ses amis bruxellois Paul Frère et Olivier Gendebien, il fonde «l'Ecurie Belge» et les voitures jaunes font leurs heures de gloire sur les circuits urbains européens. Mais la carrière de Johnny Claes fut courte; il meurt d'une pneumonie contractée lors de l'édition Liège-Rome-Liège de 1956. La passion à-elle toujours raison?

- Administration des membres

L'année ne fait que commencer et nous pouvons déjà ajouter 10 «nouveaux» membres à notre base de données. Pour certains, leur première connaissance avec le club s'est faite lors d'une visite au stand du Lancia Club Belgio à l'Interclassics l'année dernière.

Tour d'horizon de ces nouveaux membres:

Le Bruxellois **Jean-Louis Pierard** nous surprendra certainement avec sa belle *Flaminia Touring Convertibile 2.8*.

Jeroen De Koker d'Erpe-Mere et est l'heureux propriétaire d'un *Delta Integrale Evo 1 Martini* de 1992.

Rudy Jacobs d'Olen restaure avec diligence sa *Fulvia Sport 1,3 S* anno 1969 de A à Z. Il y a encore beaucoup de travail à faire, donc il faudra un certain temps avant que nous aurons l'occasion de voir cette *Fulvia Sport*... Bonne chance Rudy!

Geert Mullens de Genk est de retour. Après 20 ans, Geert a rejoint notre club. Et il avait une bonne raison à cela: il a acheté une *Flavia Coupé 1.5* de 1963 et avec celle-ci, il réalisera de nombreux rêves... A suivre!

Lorenzo Panepinto de Buvrinnes est l'heureux propriétaire d'une *Fulvia Coupé Montecarlo 1,3 S série 2* jaune. Bienvenue Lorenzo!

Dino Panapinto (fils de Lorenzo, voir ci-dessus) est également devenu membre et est aussi très fier de sa *Thema ie Turbo* de 1987.

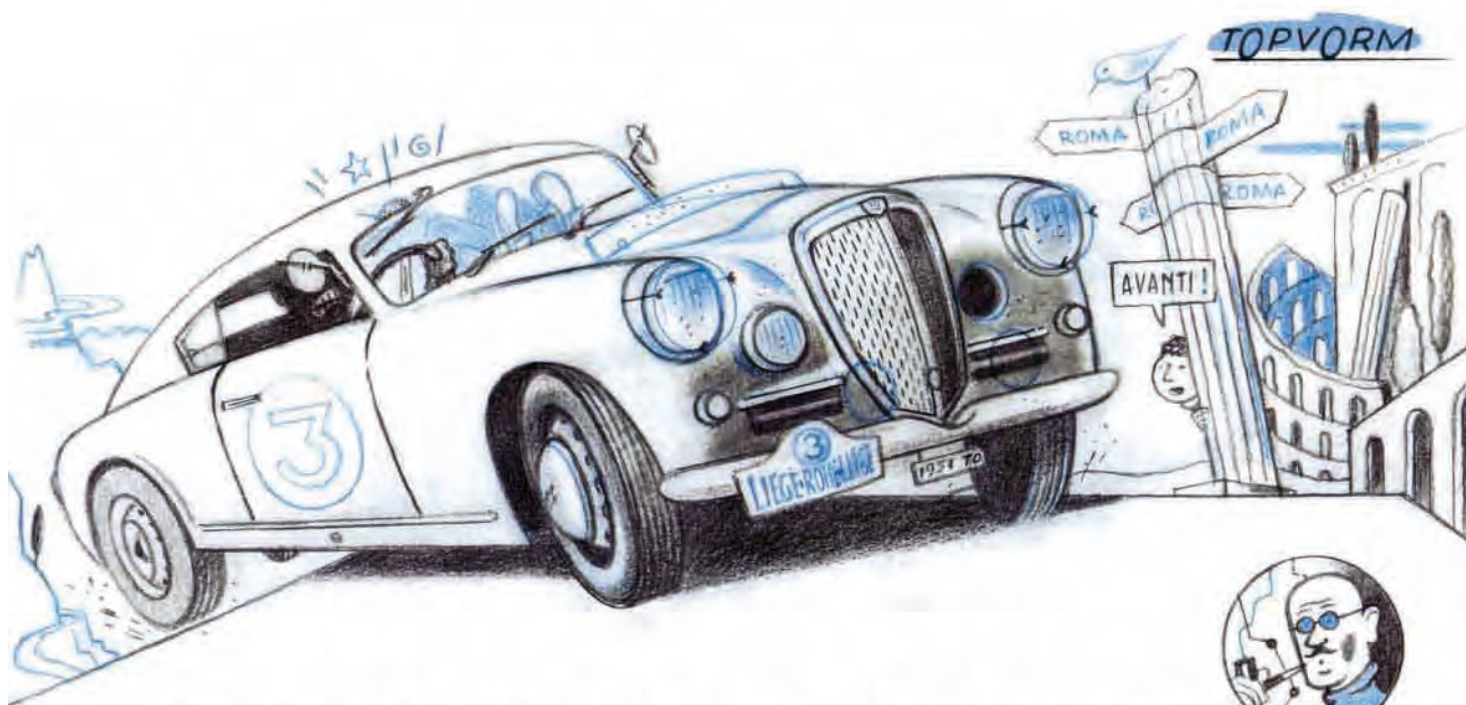
Stefan Sergeys de Tirlemont, n'a malheureusement pas (encore) de Lancia, mais... Ce qui n'est pas, peut encore venir! Nous connaissons Stefan en tant qu'organisateur de «Solo Italiano e Basta» et ses belles photos dans notre *Informazione*.

Eddy Colanbeen d'Evergem s'est présenté l'année dernière lors de notre rencontre à Zolder avec son *Integrale Evo 1 Martini* noir anno 1992.

William Patriarche habite à Bousval et conduit une *Beta Coupé* de 1978, William est également membre de l'ICCB. Bienvenue dans notre club William!

Filip De Feyter d'Aartselaar est très fanatique et fier de sa *Fulvia Coupé 1,3 S série 2* anno 1972. Après une conversation amicale au le salon Interclassics, nous reverrons Filip et sa *Fulvia* certainement dans notre club!.

Jean Helsen



De LANCIA AURELIA B20 uit 1951 was de eerste "Gran Turismo". Deze elegante volbloed werd gebouwd door het befaamde Turijnse carrosseriebedrijf Pininfarina, maar de geniale ontwerper Mario Boano is minder bekend. Helemaal vergeten is de heldhaftige Belgische piloot Johnny Claes, die in 1953 met deze Lancia V-6 de uitputtende langeafstandsrace Luik-Rome-Luik won. Claes was een verdienstelijke jazz-muzikant met een passie voor autosport. Samen met zijn Brusselse vrienden Paul Frère en Olivier Gendebien richtte hij "Ecurie Belge" op, en de gele bolides beleefden hoogdagen op de Europese stratencircuits. Maar de carrière van Johnny Claes was kort; hij overleed aan een longontsteking opgelopen tijdens de Luik-Rome-Luik editie van 1956. La passion a-t-elle toujours raison? Ever Meulen



Kalender 2025 Calendrier

ZONDAG 30 MAART - DIMANCHE 30 MARS

Lentedrink | Cocktail de Printemps • Mahymobiles | Leuze-en-Hainaut

ZONDAG 11 MEI - DIMANCHE 11 MAI

Lenterally | Rallye de Printemps • Heist-op-den-Berg (org: Ben Op de Beeck)

ZONDAG 5 OKTOBER - DIMANCHE 5 OCTOBRE

Herfstrally | Rallye d'Automne - Noord Limburg

14-15-16 NOVEMBER - 14-15-16 NOVEMBRE

Interclassics Brussels - Heysel

ZATERDAG 13 DECEMBER - SAMEDI 13 DECEMBRE

Eindejaarsdiner | Dîner de fin d'année

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)
- **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)
- **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,
Wim Oude Weernink, Kenneth &
Monique Vanaudenhove, Valentin
Delory, Michel Van Auwegem,
Frederik Wilssens**

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