



Marlboro

Coca-Cola
Coke

PHILIPS **FEM**

EEN RIJDEND MUSEUM



TE GAST BIJ LANCIA CLUB D'ITALIA

Probeer een echte «Lancistra» niet wijs te maken dat er nog andere automerken dan het zijne bestaan. En het is helemaal onbegonnen werk om de trotse bezitter van een antieke Lancia te bekeren. Hij zou nog liever sterven!

Lancia-fanaten worden voor deze trouw dan ook rijkelijk beloond: geen oldtimer-merkenclub wordt door het Moederhuis zo liefderijk gekoesterd. Dat bewijs levert Lancia-Turijn ieder jaar opnieuw. Wij mochten het nu reeds tweemaal meemaken. Onze ogen vielen bijna uit hun kassen...

Niet minder dan tien dagen lang organiseerde de Lancia-Club d'Italia in 1988 haar jaarlijkse clubmeeting. In Spanje! Niet direkt naast de deur dus! De inschrijvingskosten voor zulk een grandioze oldtimerrally — met feestelijk logies in superhotels, excursies en galadiners — waren echter belachelijk laag door de rijkelijke steun van de Lancia-direktie: terwijl de deelnemers vanuit Genua per vliegtuig naar Madrid reisden, volgden hun duurverzekerde oldtimers per schip naar Barcelona en vandaar op fabriekstransporters naar de Spaanse hoofdstad. «En wij zorgen er ook weer gratis voor,

Lancia Club-rally-deelnemers op het Spaanse circuit van Jarama bij Madrid. Voorop de Astura MM.



De Lancia Club rally «Helvetia» werd dit jaar opgeleusterd door de Lancia Alpha Corsa uit het fabrieksmuseum. KonstruktEUR Vincenzo Lancia zelf heeft in deze automobiel wedstrijden gereden en gewonnen. Deze renwagens uit 1908 — door de eigentijdse kritici als «te licht, te snel en te gevaarlijk» veroordeeld — won in 1910 de Grote Prijs van Savannah in de USA... en rijdt, 81 jaar oud, nog steeds.

dat de fraaie klassieke Lancia's weer smeteloos naar Genua teruggebracht worden», zei Lancia-PR-man Tom Pleterski liefdevol, «Deze prachtige oldtimers verzorgen immers onbetaalbare publiciteit voor ons merk»!

Lancia-Turijn assisteerde nog op andere wijze. Niet alleen door het meesturen van een technische équipe om eventuele pannes te verhelpen, maar ook met logistieke steun. «Wij organiseerden de medewerking van de Koninklijke Spaanse Automobielclub en kregen zelfs een dag lang het Circuit van Jarama bij Madrid ter beschikking voor een regelmatigheidswedstrijd en gymkhana. In Spanje heeft de naam Lancia vanouds een gouden klank», zei Tom Pleterski ons niet zonder welbehagen. Het Spaanse publiek heeft dan ook volop meegenoten van de doortocht van de antieke Lancia-parade. Duizenden kijkers verdrongen zich in Segovia rond de kleine honderd oude Lancia's die opgesteld stonden in de schaduw van het even klassieke befaamde Romeinse aqueduct. En de volgende dag was het op de spe-

► ciaal voor het elegantiekonkoers vrijgemaakte Plaza Mayor helemaal een volkstoeloop. En terecht! Zoveel oldtimerpracht ziet men zelden bijeen.

Wijzelf mochten vier dagen prinsheerlijk meerijden in de ongewoon fraai gerestaureerde Dilambda Coupé de Ville bouwjaar 1930 van de gastvrije Lancia-fanaat en welstellende sleutelfabrikant Camillo Bianchi en diens charmante echtgenote. Een verrassende ervaring: wij voelden ons op de brede achterbank in het weelderig gestoffeerde en met kostbaar inarsie-houtwerk gesierde interieur teruggeplaatst in de goede oude tijd. Om precies te zijn: naar het jaar 1930, toen een Britse burggraaf deze door Vicenzo Lancia nog zelf ontworpen Di-Lambda nieuw kocht. En daarmee de eerste onafhankelijk afgeveerde automobiel ter wereld en door zijn vooruitstrevende monocoque-chassis befaamd gebleven **supercar** in zijn garage had.

De Lancia Lambda's en Di-Lambda's waren in die dagen de Italiaanse evenknie van Hispano-Suiza's, Delages, Delahayes, SSK-Mercedessen, Maybachs en zelfs Rolls Royces. Het bewijs daarvan leverde een andere kostelijke Di-Lambda in deze clubrally. Deze Berlina uit 1934 had volgens de huidige eigenaar signor Rossano Vannetti — en het logboek van de wagen loog er niet om

— dertig jaar trouwe dienst gedaan in het autopark van het Vaticaan.

«Due posti»

Tussen al deze blinkend gerestaureerde veteranen — de vooroorlogse Ardena's, Augusta's en eerste Arpilia's, de na-oorlogse Ardea's, Aurelia's, Appia's en Flaminia's — werd ons hart echter gestolen door een unieke Astura Mille Miglia, bouwjaar 1938, nu de kundig gerestaureerde en tot nieuwstaat herschapen troetelautomobiel van de terecht fiere Veronese automuseum-eigenaar Luciano Nicolis. Uniek blijkt niet gelogen. De trotse heer Nicolis toont me een fotokopie van het oorspronkelijke inschrijvingsbewijs van zijn Astura MM, gedateerd 27 december 1938, motornummer 41-297 en chassisnummer 41-3207, als **due posti** open sportwagen, afgeleverd aan Luigi Villorosi op 27 april 1940 om met de wagen deel te nemen aan de Mille Miglia-race van dat jaar, die tenslotte door Huschke von Hanstein in diens BMW 328 werd gewonnen. Gigi Villorosi, een van Italië's meest fenomenale racingdrivers, bestuurde deze zelfde Astura MM nog eens in de Historische Mille Miglia van 1983 samen met ex-Formule 1 piloot Clay Regazzoni. «Ik heb een heel album vol documenten en foto's over de race-

geschiedenis van deze wagen», vertelt eigenaar Nicolis, die urenlang kan praten over deze superwagen, waarvan er slechts één exemplaar bestaat, en die nog steeds — zegt hij — goed is voor een topspeed van rond de 200 km.

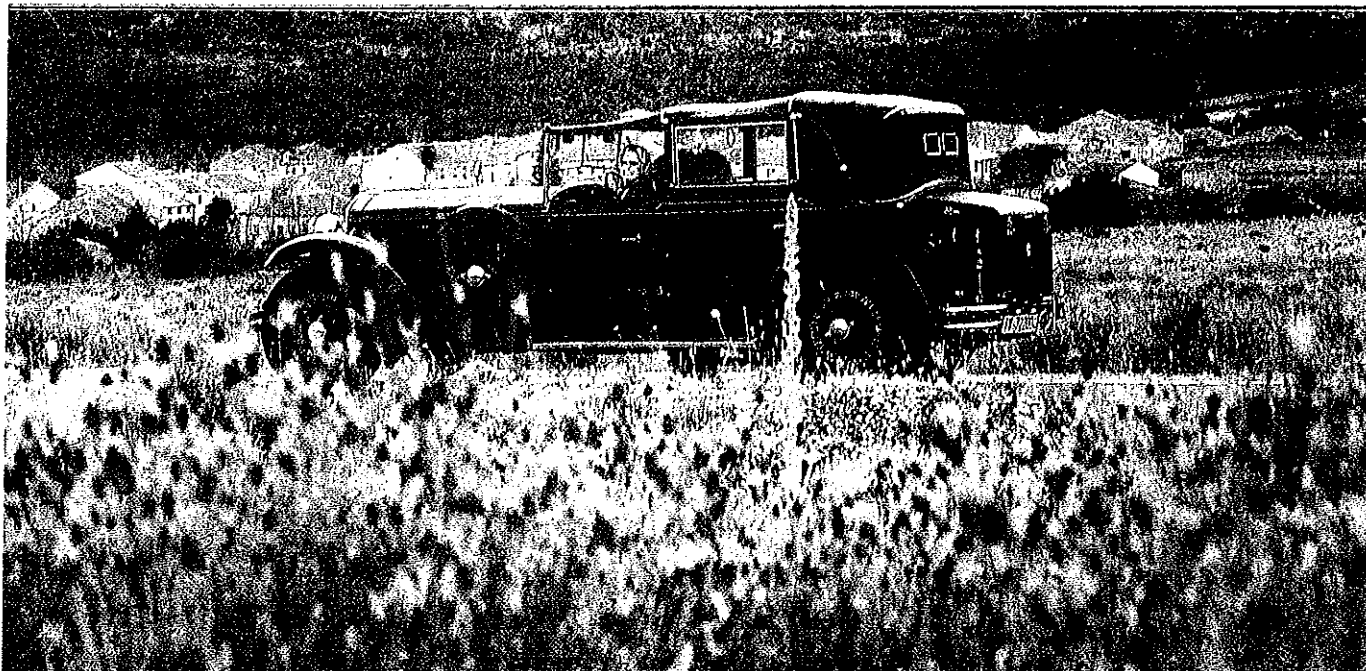
Vincenzo's eigen renwagen

Ditmaal, toen de Lancia Club d'Italia haar jaarlijkse rallyparkoers van Turijn via Genève naar Interlaken en over de Sankt Gotthardpas naar Lugano en Locarno uitzette, was Nicolis' kostbare Astura MM niet van de partij. Maar opnieuw schitterden een zeventigtal antieke Lancia's op het elegantiekonkoers, waarvoor de verwende Zwitsers en duizenden toeristen in Interlaken ogen te kort kwamen en er de eeuwige sneeuwtoppen van de Jungfrau, Mönch en Eiger voor vergaten.

Als oogverblindend sportmodel had het Lancia Museum de unieke Alpha Corsa uit 1908 ingeschreven. Een volbloed renwagen, waarmee Vincenzo Lancia nog zelf aan races heeft deelgenomen. En won! Van huis uit — het is een Sterk Verhaal te meer! — was de door zijn vader voor het accountantsvak voorbestemde Vincenczo immers verzot op snelle motoren. Achter het ouderlijk huis in Turijn bracht hij als scholier echter al zijn

The Most Distinguished Tobacco House In The World





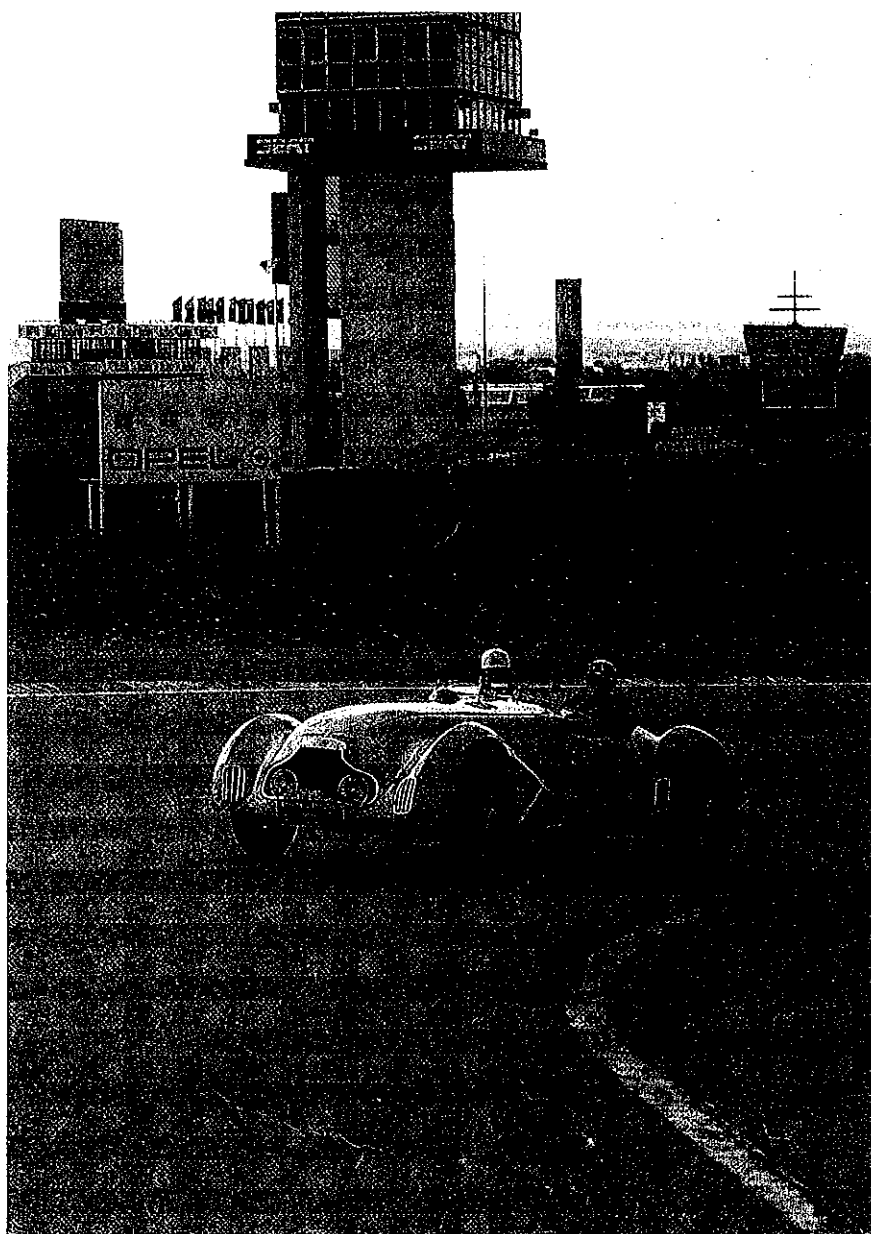
De Di-Lambda Coupé de Ville uit 1930, eertijds eigendom van een Britse burggraaf en nu prachtig gerestaureerd in bezit van signor Camillo Bianchi.

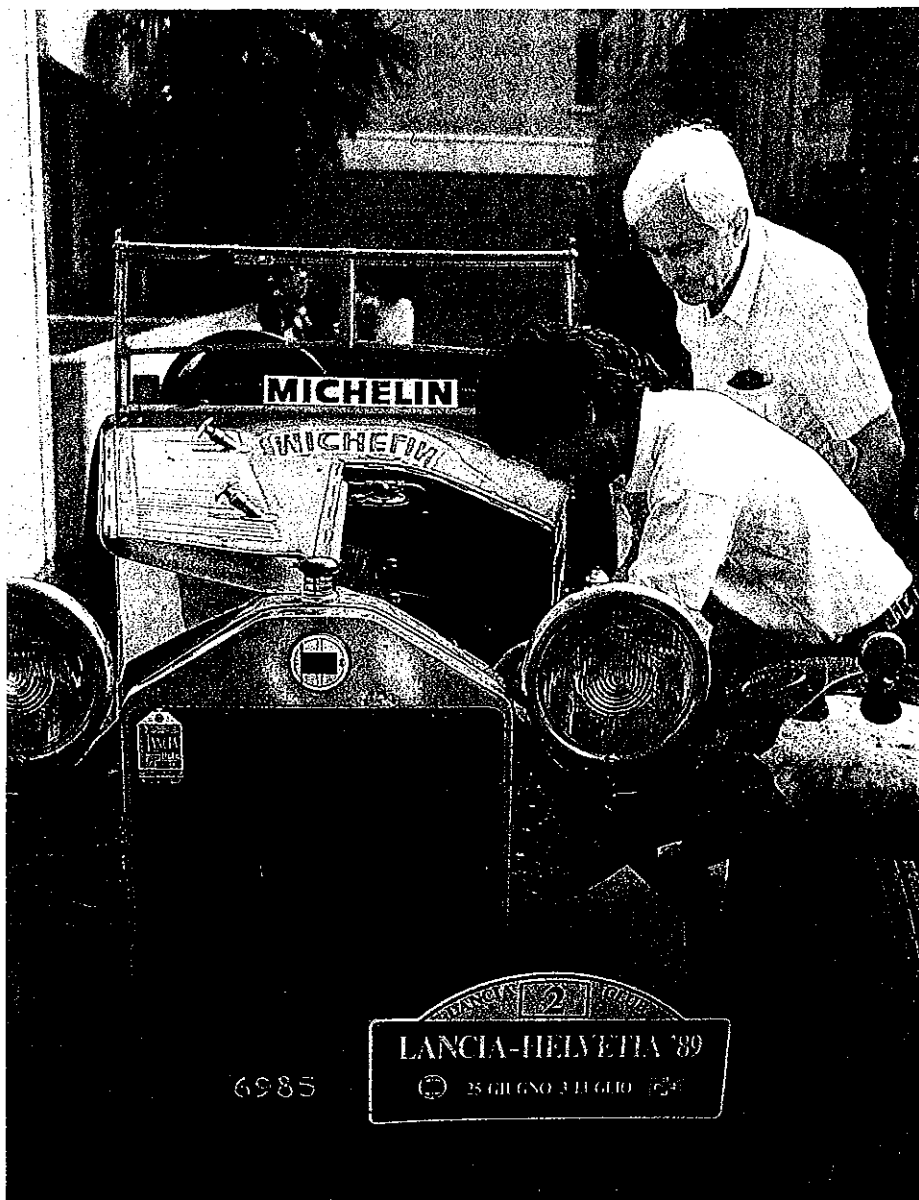
vrije uren door in de werkplaats van fietsenfabrikant Ceirano, nadat deze techniek rond de eeuwwisseling ook auto's begon te konstrueren. De 18-jarige Lancia bewees een intuïtief gevoel voor techniek te hebben en toen Cavaliere Giovanni Agnelli, de stichter van Fiat, de kleine firma Ceirano overnam, was Lancia bij de inboedel inbegrepen en werd chef van de montage en testrijder. Spoedig promoveerde hij tot briljante kopman van het Fiat Racing Team, samen met Nazzaro, Cagno en Storero, stuk voor stuk echte daredevils.

Zijn eerste race won hij in 1900 te Padua op een 6 pk Fiat. Tien jaar later vestigde Lancia het wereldsnelheidsrekord over de mijl, ditmaal met een wagen van het eigen merk, dat hij in 1906 met een kapitaal van 100.000 lire had gesticht. De rekordwagen was een Di-Alpha zescilinder van 4 liter. Een sterkere versie van de vuurrode eerste Alpha Corsa nr. 121 uit het Lancia Museum, die met zijn viercilinder van 2543 cc een top haalde van 90 km/h. Voor die tijd een moderne wagen met magneto-onsteking, vier-versnellingsbak en cardanas.

Lancia verkocht in één jaar tijd 108 exemplaren van deze Alpha in «civiele» versie, ondanks het feit dat de toenmalige automobielcritici de wagens als «té licht, té snel en té gevaarlijk» hadden veroordeeld. Het verwijt van toen klinkt nu belachelijk: de 81-jaar jonge Lancia Alpha Corsa rijdt nog altijd. Al wordt hij niet meer tot de vroegere rekordsnelheid opgejaagd, waarmee de wagen in 1910 de Grote Prijs voor Voiturettes in Savannah, USA, won, toch ontlokte de kittige Alpha Corsa op de zomerse route tussen Lugano en Locarno nog altijd bewonderende kreten bij het internationale publiek.

Circuit van Jarama tijdens de Lancia Club rally: Luciano Nicolis aan het stuur van zijn klassieke Astura Mille Miglia.





De antieke Lambda 7 A S uit 1927 wordt door de techniciers van de fabriek nog even van een technisch mankementje afgeholpen.

Een zelfde bewondering ging ook uit naar de op de fraaie markt in Locarno in zonnovergoten dubbele rijen opgestelde andere veteranen rally-Lancia's. Wie ziet er ooit een half dozijn Lambda's, een twintigtal Aurelia's en bijna zoveel Flaminia's plus Aprilia's, Flavia's en Fulvia's samen? Onder de Flaminia's ook de stierbloedrode Flaminia SS Zagato uit 1963 van onze goede vriend Camillo Bianchi, die zijn Di-Lambda ditmaal op stal had gelaten.

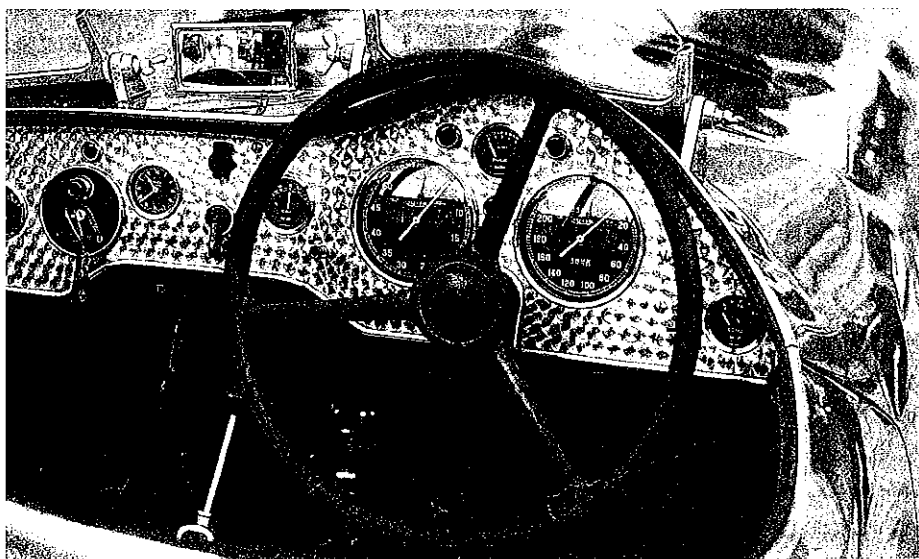
Rijdend erfgoed

Niets doet aan dit juweel-van-grote-klasse vermoeden, dat deze auto reeds in 1959 — dertig jaar geleden! — werd ontworpen. Men rijdt er «modern» in. De tegen het differentieel geplaatste koppeling en versnellingsbak waren technische huzarenstukjes. Ook de zescilinder onder de sierlijke motorcap is uniek: geen echte V-motor maar een opgeklapte boxer met de drijfstangen van tegenover elkaar liggende cilinderparen op één krukastap gemonteerd.

Men kijkt zijn ogen uit naar andere details zoals elektrisch bediende uitstelbare zijruitjes achter, of de aan de ruitewissers gekoppelde «binnenwissers» om kondens op de achterruit weg te poetsen.

Alle deelnemende «Lancisti» waren vanzelfsprekend apetrots op hun supergerestaureerde kleinood: er werd tot het laatste ogenblik gepoetst en geweven om bij het elegantiekonkoers in de prijzen te vallen, die door de jury met veel feestgedruis en champagne aan telkens drie wagens in acht verschillende klassen werden toegekend. Ook op het gebied van perfecte restauratie verdedigt de Lancia Club d'Italia een grote faam. Een van de grote experts in de club op dit gebied is Giancarlo Cappa, zelf eigenaar van een schitterende Astura Berlina uit 1932. Hij leidt een restauratie-atelier, waar 25 specialisten werken. De champagnekleurige Aurelia B 20 van signora Gelsomina Migliari, die in haar klasse de 1ste prijs kreeg, is een van de werkstukken uit Cappa's bedrijf. «In totaal een half jaar aan gewerkt», zegt hij bescheiden. «Met een ander werkstuk won ik op een meeting in Goodwood, waaraan 400 wagens deelnamen, de beker voor de beste Zagato».

Voor hem en voor de andere Lancia-Clubrallydeelnemers is er begrijpelijkerwijze geen andere automobiel zo dierbaar als een antieke Lancia. De organisatoren wisten nog niet, waar heen volgend jaar de route zal worden uitgestippeld. Maar mocht het bij u in de buurt zijn, vergeet niet om het fantastische schouwspel van Vincenzo Lancia's rijdende erfgoed te gaan bewonderen. Het zal uw hart deugd doen! **TB**



Het fraaie dashboard van de Astura MM.