

Lancia Club Österreich

Die Anlaufstelle für Lancia Fans

Ausgabe 2022



Gerüchteküche

(Frühjahrsausfahrt vom 01.05.2022)

Im LCÖ kursiert das Gerücht, wenn Eva und Arnold zur Ausfahrt laden, wird es bestimmt regnen. Und ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass darin durchaus ein Fünkchen Wahrheit stecken könnte. Aber wer glaub denn schon an Gerüchte?

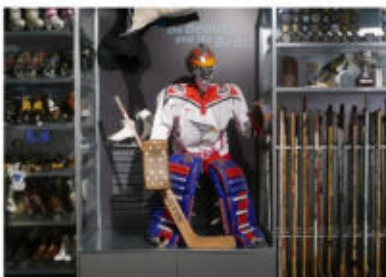
Motiviert und mit großer Freude auf die erste Ausfahrt des Jahres weckten wir unsere Schönheiten aus dem Winterschlaf, putzten und striegelten sie bis zur Salonfähigkeit. Dann kam der 1. Mai, der Tag der Frühjahrsausfahrt. Und tatsächlich, kaum näherten wir uns dem Treffpunkt in Zöbern, begann es tatsächlich an zu regnen. Ist also an dem Gerücht doch was Wahres dran?

5



Wir ließen uns jedenfalls vom Wetter nicht unterkriegen und folgten Eva und Arnold durch das wald- und kurvenreiche Joglland. Zum Glück hielt sich der Regen in Grenzen, sodass wir die Strecke durchaus genießen konnten. Zunächst steuerten wir das Gasthaus Dirndlhof in Ratten an. Während unserer Rast beruhigte sich das Wetter und klarte sogar ein klein wenig auf. Also setzten wir unsere Fahrt nach Müzzzuschlag fort. Dort angekommen, erkundeten wir das WinterSportMuseum, welches weltweit eine der größten und bedeutendsten Sammlungen im Bereich Ski- und Wintersportgeschichte besitzt. Wer hätte gedacht, dass Müzzzuschlag einmal Zentrum des Winterfremdenverkehrs war? Im Café Barletti in Langenwang fand unsere Frühjahrsausfahrt schließlich ihren Abschluss.

Und was ist jetzt mit dem Gerücht? Sagen wir mal so, für uns war es einfach wieder mal nur Zufall!



50 Jahre Beta Berlina

Eine etwas andere Erfolgsgeschichte

Ob Limousine oder Coupé, Diva oder Sportwagen ... erblickte eine Lancia das Licht der Welt, zog es sie sogleich auf die Motorsportbühne. Und wie bekannt, bislang ungemein erfolgreich. Als im November 1972 in Turin die Beta Berlina präsentiert wurde, war es also keineswegs abwegig, auch sie wenig später am Start diverser Rallyes zu sehen:

- 12.04.-14.04.1973 - 6. Rallye dell'Isola d'Elba: #24 Francesco Svizzero / Lo Basso - Jolly Club – DNF
- 30.08.-01.09.1973 - 10. Rallye Intern. di San Martino di Castrozza: #116 Giancarlo Biasuzzi - DNS
- 10.10.-13.10.1973 - 15. Rallye San Remo: #24 Maurizio Ambrogetti / Angelo Torriani - DNF
- 10.10.-13.10.1973 - 15. Rallye San Remo: #90 Italo Carnino / Marengo - Platz 24
- 28.12.-30.12.1973 - 5. Rallye du Bandama: #39 Arnaldo Cavallari / Carlo Cavicchi - DNF

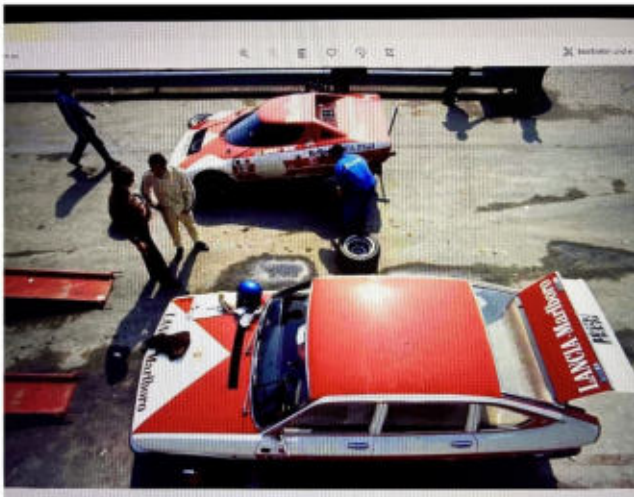
Arnaldo Cavallari und die Rallye du Bandama:

Der Drang, dabei zu sein, entstand, als er in einer französischen Zeitung las, dass es bei der Rallye du Bandama 1972 niemand bis ins Ziel geschafft hatte. Alle waren da, Autos wie Peugeot, Citroën, Datsun, Renault und Fahrer wie Metha, Neyret, Mikkola, Fall, Nicolas, das waren nicht irgendwelche. „Das ist nicht möglich“, sagte Cavallari und beschloss 1973 an der Bandama teilzunehmen. Es war die fünfte Auflage mit Abreise aus Abidjan, der Hauptstadt der Elfenbeinküste, am 27. Dezember. Viertausend Kilometer mussten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern zurückgelegt werden. Straßen und Strecken, die keine 50 Stundenkilometer ausgehalten hätten. Cavallari bat Cesare Fiorio, den Teamchef von Lancia, um ein Auto. Der Arzt hatte es auf die Beta abgesehen, eine Limousine mit Vorderradantrieb. Navigator war Carlo Cavicchi, Rallye-Journalist Nummer eins und Korrespondent von Autosprint. Das Auto hingegen hatte ein unentdecktes Potenzial. Es wurde an den schwächsten Stellen des Fahrgestells verstärkt und mit Tierschutzgitter und zwei großen Cibiés Nebelscheinwerfer ausgestattet. Auf der weißen Motorhaube wurden die Trikolore und die große Aufschrift „Italia“ platziert. Die Rallye Bandama, benannt nach dem wichtigsten Fluss der Elfenbeinküste, war für sie sofort eine Herausforderung. Die ständigen Bodenwellen und die Rauheit der Savanne strapazierten Federung und Stoßdämpfer. Diese waren nach dem x-ten Sprung buchstäblich explodiert. Damit endete Arnaldo Cavallaris erstes afrikanisches Abenteuer.

(Auszug aus: Beppe Donazzan, Dakar. L'inferno nel Sahara, Giorgio Nada Editore)

Auch wenn die Beta Gefallen am Rallyegeschehen gefunden hatte, bewähren konnte sie sich nicht. Das war aber nicht schlimm, denn schon 1974 fand sie ihre wahre Bestimmung und schlüpfte in die Rolle des Service- und Begleitfahrzeugs für Lancia Stratos und Beta Coupé. Und das mit Erfolg. Sie erlebte beachtliche Siege ihrer Schützlinge, trug Kleider von Alitalia und Marlboro und von 1977 bis 1982 auch die Kriegsbemalung des Chardonnet - Teams.

Heute ist die Beta Berlina in Vergessenheit geraten, viele Exemplare haben die Zeit nicht überlebt. Ein Grund mehr, ihr 50-jähriges Jubiläum im Mai 2022 auf der Oldtimermesse in Tulln zu feiern.





Vom wilden Land ins 19. Jahrhundert

(Sommerausfahrt vom 26.06.2022)

Nach und nach trudelte am 26. Juni 2022 eine Lancia nach der anderen beim Toni's Inselgrill in der Lobau ein.



Als das Dutzend voll war, bewegten wir uns im Konvoi über Raasdorf und Untersiebenbrunn zum Schloss Marchegg. Derweil unsere Diven am Parkplatz in der prallen Sonne ausharrten, lüfteten wir im klimatisierten Schloss und im Zuge der Niederösterreichische Landesausstellung die „Marchfelder Geheimnisse“. Eineinhalb Stunden verbrachten wir in den barocken Räumen und lernten das „Wilde facettenreiche Marchfeld“ näher kennen. Im Anschluss erlösten wir unsere Diven von der Stauhitze und gönnten ihnen mittels Weiterfahrt zum Weydner Wirtshaus etwas Abkühlung. Nach der Mittagspause genossen wir den Weg nach Niedersulz zum Weinviertel Dorfmuseum. Dort spazierten wir durch ein originalgetreues Zeilendorf, welches durch seine rund 80 historische Objekte das typische Alltagsleben um 1900 darstellt. Und weil es dort so nett war, ließen wir unsere Sommerausfahrt in der Museumsvinothek bei regionalem Traubensaft und Most ausklingen.





Das Beste kommt zum Schluss

(Intern. LCÖ Treffen vom 15. – 18. 09 2022)

Dieses Jahr hatte Herbert Weiss die Lancisti zum internationalen Lancia Club Österreich Treffen geladen. Und gekommen sind viele in seine Geburtsstadt Villach. Darunter auch Gäste aus Deutschland und den Niederlanden. Schade nur, dass das Wetter nicht mitspielen wollte, denn schon bei der Anreise am Donnerstag waren die Scheibenwischer bei vielen Teilnehmern mehr als nur beschäftigt. Am Freitag nach dem Frühstück ging es los. Mit achtzehn Lancias im Schlepptau startete Herbert zur Kärntner Seerundfahrt. Die Route führte zum Faaker-See dann rund um den Wörthersee nach Maria Wörth bis nach Köstenberg zur Mittagsrast. Danach rollte der Konvoi um die Ossiacher Tauern zum Stift Ossiach zu einer Stiftsführung und entlang der Drau wieder zurück zum Hotel. Kaum angekommen, hatte der Organisator auch schon wieder alle Hände voll zu tun. Einige Teilnehmer reisten nämlich erst Freitagabend an und wollten begrüßt werden. Der Regen machte keine Pause und so sah das Wetter auch am nächsten Tag, es war der Samstag nicht besser aus. Dennoch schloss sich die Kärntner Rally-Legende Bruno de Cillia mit seinem Stratos dem Lancia Club an und komplettierte damit die Gefolgschaft auf 26 Fahrzeuge. Diese beachtliche Kolonne fuhr über Tarvisio zu einem der Laghi di Fusine zwecks Fotostopp und weiter über Kranjska Gora nach Bled zum Mittagessen. Während der Rückfahrt zum Hotel über den Loiblpass und durch das Rosental lichteten sich erfreulicherweise die Wolken und ließen die Sonne wieder vom Himmel lachen. Ein gutes Zeichen. Als Ehrengäste beim Galadinner war neben Bruno de Cillia auch Graf Lodron-Laterano vom Schloss Piberstein in Himmelberg geladen. Die ersten Gespräche mit dem Schlossherrn machten Lust auf den nächsten und letzten Tag der Veranstaltung. Nach einem gemütlichen Sonntagsfrühstück und kurzem Briefing packte die Lancia Community ihre Sachen, startete die Motoren und fuhr bei strahlendem Sonnenschein geschlossen zum Schloss Piberstein, wo sie von der Familie Lodron-Laterano sehr herzlich in Empfang genommen wurde. Einige Anekdoten später öffnete Graf Alberich Lodron-Laterano die ehemaligen Pferdeställe und präsentierte seine Schätze, worauf auch gleich ein Blitzgewitter losging und der Schlossherr mit Fragen überhäuft wurde. Und zu erzählen gab es vieles. Manch einer hätte gerne mehr Zeit für die Lodron'schen Geschichten gehabt, doch das Treffen fand hier sein Ende und so verabschiedeten sich die Lancisti nach und nach und traten ihre Heimreise an.













Jubiläum einer Designikone

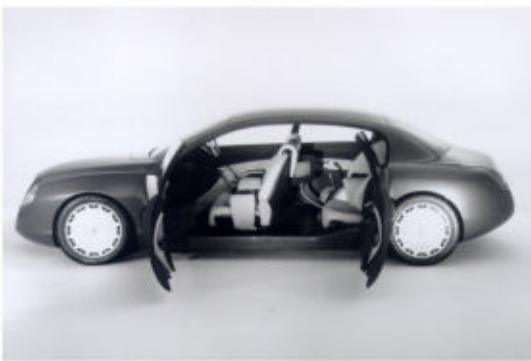
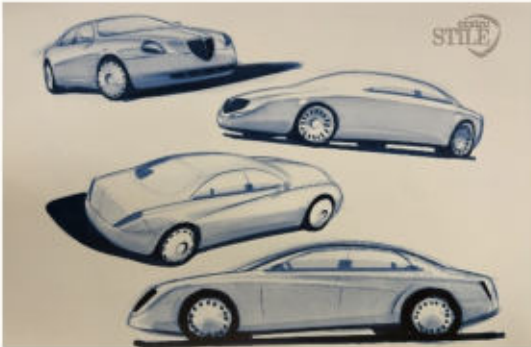
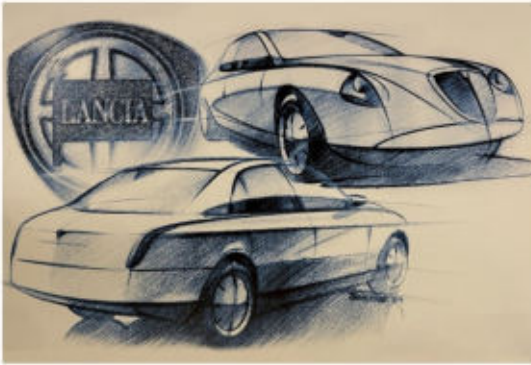
Als Nachfolge für den Lancia Kappa sollten der Designchef Mike Robinson und sein Team vom Centro Stile Fiat eine originelle und innovative Limousine für den Oberklassen-Sektor designen. Das Ergebnis war ein Technologie- und Design-Konzept als Hommage an die damals fast hundertjährige Geschichte der innovativen Edelfabrik und stellte der Einzigartigkeit legendärer Lancia Modelle ein Pendant der Neuzeit gegenüber. Dieses Konzeptfahrzeug Namens Dialogos wurde auf dem Turiner Autosalon 1998 vorgestellt und tatsächlich erinnerte die Frontpartie an die Lancias der 1950er-Jahre. Auch das Fehlen der Mittelsäule und der gegenläufig öffnenden Türen fanden ihren Ursprung bei den Lancia-Limousinen der 1950er-Jahre. Der Dialogos blieb zwar nur ein Konzept, dennoch feierte 2001 auf dem Automobilsalon in Genf eine Lancia Limousine ihr Debüt, die unübersehbar auf der Studie des Lancia Dialogos basierte.

Das fahrbare Resultat erhielt den Namen Lancia Thesis. Sie sollte mit ihrem Design eine Brücke zwischen dem 20. Und 21. Jahrhundert schlagen und das große Erbe der für Lancia typischen Kreativität und Umsetzungsvermögen wieder neu verkörpern. Ein Erbe, aus dem Fahrzeuge hervorgegangen sind, die Automobilgeschichte geschrieben haben. Wie die Lambda, die erstmals auf der Welt mit einer selbsttragenden Karosserie und Einzelradaufhängungen an der Vorderachse ausgestattet war. Oder die Aprilia, die Anfang der Dreißigerjahre einen cw-Wert von 0,47 vorwies, als der Durchschnittswert ihrer Zeitgenossen noch bei 0,60 lag. Die Aurelia, die Ikone des Stylings der 1950er-Jahre, unter deren Motorhaube sich der erste Sechszylinder mit einem schmalen Zylinderwinkel verbarg, der jemals an einem Serienfahrzeug montiert wurde. Oder auch die Flavia, die erste Lancia mit Frontantrieb und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Eine Ahnenreihe von Modellen, die sich aufgrund der Synthese zwischen technologischer Innovation und der Klasse eines unverwechselbaren elitären Lebensstils zu unterscheiden wissen. All das spiegelt sich in der neuen Lancia Limousine Thesis wider.

Hohe Aufmerksamkeit brachten die Designer „ihrem Gesicht“, also der Frontpartie entgegen: Ihr senkrecht schwimmender Kühlergrill mit den graphisch isolierten Scheinwerfergruppen, zwei mächtige Kotflügel, die sichtlich von der hohen Motorhaube getrennt ist, ihre rautenförmigen Scheinwerfer, die die Form der diagonal geschnittenen Kotflügel widerspiegeln, verchromt wie der Kühlergrill und der in den Wagenkörper integrierte Stoßfänger. Eben so viel Bedeutung widmete die Crew um Mike Robinson der Heckpartie, dem sogenannten „zweiten Gesicht“. Denn dies ist jenes Element des Wagens, das wohl am längsten betrachtet wird. Im fließenden Verkehr wie auf Autobahnen, in der Stadt oder auf der Landstraße. Wer hinterherfährt, sieht Rückleuchten und Kofferräume. In Anlehnung an die Lancia Astura entstanden elegant in die Kotflügel integriert, die filigransten und edelsten Rückleuchten unter den großen Limousinen der Welt. Wiederum Parallelen zur Aurelia stellt die sich leicht nach innen verjüngende Kofferraumpartie her. Obwohl dieser Bereich bei der Thesis wesentlich wuchtiger und höher ausgelegt wurde, zeigt Alt und Neu nebeneinander, dass beide ein unverwechselbares Lancia-Design verbinden. Diese optische Brücke zwischen den Jahrzehnten setzt sich bis in die hintere, verchromte Nummernschildbefassung fort. Auffallend sind zudem die recht langen Türen der Limousine, die ein bequemes Ein- und Aussteigen garantieren dürfen. Ebenso die analog zum großen Radstand von 2,8 Meter recht lange Dachfläche sowie die große seitlichen und in Chrom eingefasste Scheibenfläche. Den akzentuierten Einsatz von Chrom erbt die Thesis ebenfalls von Fahrzeugen wie der Aurelia. Im Cockpit ist es den Designer gelungen, ein absolut eigenständiges Bild der Armaturen zu zeichnen. Dennoch lassen sich Ähnlichkeiten mit Aurelia und Flaminia finden: Große, runde, transparente und dreidimensionale Zifferblätter mit Zahlen, die im Raum zu schweben scheinen. Edelste Materialien kennzeichnen den Schalthebel, Mittelkonsole und Sitze: Leder, Holz und Magnesium vermitteln absolutes Oberklassenflair.

Motorisch gab es die Lancia Thesis bei Ihrem Debüt mit vier verschiedenen Triebwerken: einem 2,4 Liter-Sauger für den komfortbewussten Puristen, einem 3,0 Liter Sechszylinder für den souveränen Gleiter, einem Zweiliter-Turbo für den individuellen Sportler und einen 2,4-Liter Turbodiesel für den kostenbewussten Vielfahrer. (Quelle: Lancia Thesis – Faszination einer leidenschaftlichen Marke, Heel Verlag 2002)

Zum 20. Jubiläum dieser einzigartigen Limousine trafen 33 Thesis im deutsche Geiselwind zusammen um ihren Geburtstag würdig zu feiern.





Das Puzzle um den Fuchs

(Fuchsjagd vom 09.10.2022)

Begonnen hat die Fuchsjagd recht gemütlich. Nämlich mit einem ausgedehnten Frühstück im „Café im Wittnerhof“ in Gramatneusiedl. Dann, später um halb elf haben's die ersten Anweisungen gegeben, die Renate und der Robert. Nur das Wo und Wie haben's nicht verraten. Dafür mit einer simplen Straßenkarte und einer Liste mit Ortschaften bewaffnet losgeschickt. Alle zehn Jäger haben die Witterung aufgenommen und die Spur bis Rohrau verfolgt. Doch dort, im Haydn Geburtshaus, haben die Jäger die Spur verloren oder anders, einfach gewechselt und plötzlich Haydns Spur verfolgt. Irgendwie verständlich. War doch die Familiengeschichte und die Entwicklung der berühmten Brüder Joseph und Michael Haydn dort in dem schilfgedeckten Bauernhaus, das Vater Mathias Haydn um 1728 selbst gebaut hat, mit musikalischen Kostproben sehr schön dargestellt.



Aber irgendwann war es genug und die Organisatoren haben den Jägern neue Anweisungen gegeben. Diesmal waren es Puzzleteile, die nach Eisenstadt gebracht werden sollten. Warum wurde wieder nicht verraten. Dafür hat's am Zielort eine große Überraschung gegeben. Nämlich zwei ehemaliger Clubmitglieder, die auf die Jäger gewartet haben und die Puzzleteile gegen Snacks und Getränke getauscht haben. Wie zu erwarten, die Wiedersehensfreude ist groß gewesen und wenig später haben dann alle beim verspäteten Mittagessen in Pöttelsdorf zusammengesessen. Und das Puzzle? Und der Fuchs? Na ja, das Puzzle haben's zusammengesetzt und siehe da, es war ein Fuchs. Und als kleine Überraschung für die ehemaligen Mitglieder hat's auf der Rückseite eine Lancia Beta HPE gehabt, so wie die beiden mal eine hatten. Klar, dass das Puzzle dann ein Geschenk war. Und wer hat jetzt gewonnen? Auch dafür haben's eine Lösung gehabt, die ausgefuchsten Organisatoren und haben einfach das Los entscheiden lassen.



