

Lancia Club Österreich

Die Anlaufstelle für Lancia Fans

Ausgabe 2024



Rally Racing Meeting 2024

Bereits zum vierten Mal organisierte Miki Biasion die Automobilveranstaltung Rally Racing Meeting in Vicenza. Dabei stehen der klassische und moderne Motorsport im Fokus. Fans und Neugierige treffen hier auf Piloten und Motorsportboliden, die Geschichte geschrieben haben. So konnten unter anderem Prototypen der Marken Lancia, Alfa Romeo, Audi und BMW bewundert werden, die einst die Rennstrecken Europas erobert haben. Auch die Macaluso – Stiftung stellte Autos aus der glorreichen Vergangenheit aus.



Die Vielfältigkeit des Heldenbergs

(Frühjahrsausfahrt vom 14.04.2024)

Marion und Leopold lockten bei traumhaftem Frühlingswetter die ersten Clubmitglieder und ihre Lancias aus der Winterruhe und versammelten sie am Parkplatz der Kaiserrast in Stockerau. Als Ausflugsziel wählten sie den Heldenberg, der mit seinen vielfältigen Attraktionen für reichlich Abwechslung sorgte. Zunächst aber lotste uns Leopold gekonnt und über Umwege durch das blühende Weinviertel. Am Heldenberg angekommen, starteten wir gleich mit einer Führung durch die „Boxengasse“ des Lipizzaner Trainingszentrums. Anfangs galt der Heldenberg ja noch als reines Sommerquartier und diente den Lipizzanern zur Erholung von den Strapazen der Ausbildung und der Aufführungen. Doch heute ist es ein voll funktionierendes Reitzentrum und neben der Spanischen Hofreitschule eine weitere Ausbildungsstätte für Junghengste. Direkt im Anschluss durchstreiften wir das Koller-Museum. Das Automobilmuseum spannt einen weiten Bogen: Von der Kutsche über Traktoren, Fahrräder und Motorräder bis hin zu exquisiten Raritäten. Eine bunte Vielfalt quer durch die Geschichte der Mobilität. Und zu unserer Freude fanden wir auch noch die Lancia Astura vor Ort wieder. Nur zum Essenfassen verließen wir den Heldenberg und steuerten unsere Lancias zum Gasthaus Stefanshof im nahegelegenen Ziersdorf. Wieder zurück am Heldenberg wartete schon die nächste Attraktion auf uns. Der Greifvogelpark Aigner's Falkenhof. Gemeinsam mit Herrn Aigner spazierten wir durch den Park und lauschten gespannt seinen Raubvögel-Geschichten. Die nachfolgende Flugvorführung rundete den kulturell vielfältigen Tag am Heldenberg ab und auf der Terrasse des Café Heldenberg bei Eis und Kaffee fand dann schließlich auch unsere Frühjahrsausfahrt ihr Ende.





Oldtimermesse Tulln

Für die 36. Ausgabe der internationalen Oldtimer Messe Tulln wählten wir als Thema unser Clubleben und präsentierten neben unzähligen Schnappschüssen aus diversen Clubtreffen und Ausfahrten die „berühmten“ drei FFF (Flaminia, Flavia, Fulvia).



Der Kaiser lässt grüßen...

(RFM-Meeting 13.-16.Juni 2024)

Einmal im Jahr kommen europäische Fulvia Enthusiasten an interessanten Orten Europas zusammen, um gemeinsam ein paar kulturelle Tage zu verbringen. In diesem Jahr wurde Bad Ischl auserkoren. Die zentrale Lage des Kurorts, der zur europäischen Kulturhauptstadt 2024 gekürt wurde, hat so einiges zu bieten und stellt damit die ideale Voraussetzung für die Kulisse des 24. RFM - Meetings (Romans Fulvia Mob) dar.

Einundzwanzig Fahrzeuge aus Belgien, Deutschland, England, Irland, Italien, Österreich und den Niederlanden fanden sich am Donnerstag im zentralen Boutiquehotel Hubertushof ein, welches die nächsten Tage als Herberge diente.

Das Programm war sehr abwechslungsreich und so standen am Freitag die kulturellen Schätze Bad Ischls ganz oben auf der Liste. Nach dem Frühstück marschierte die Gruppe zur nahegelegenen Kaiservilla, erkundete die ehemalige Sommerresidenz von Kaiser Franz Joseph I. und Kaiserin Elisabeth von Innen und spazierte durch den prachtvollen Kaiserpark bis zum Marmorschlössl, dem Lieblingsaufenthalt von Kaiserin Sisi. Wieder zurück im Zentrum wartete schon der Kaiserzug auf die RFM-Truppe. Eine Rundfahrt mit dem Bummelzug ließ einige der architektonischen Wahrzeichen des Kurorts wie zum Beispiel Postamt, Trinkhalle, Theaterhaus und Lehár-Villa entdecken. Hier stoppte schließlich der Zug und die Lancisti statteten auch der berühmten Villa Franz Lehárs einen Besuch ab, der sich hier gerne im Sommer zum Komponieren aufhielt. Dann wurde es gastronomisch, denn ein Besuch in der ehemaligen k.u.k. Konditorei Zauner durfte natürlich nicht fehlen. Den Nachmittag widmeten sich die oldtimerbegeisterte Gesellschaft der K & K Wertungsfahrt, denn die Kaiserstadt war auch in diesem Jahr wieder Start- und Zielort.

Fahrtspaß gab es dann am Samstag. Im Konvoi erklommen die bunten Fulvia-Modelle, eine Flaminia GTL, eine Flavia 2000, eine Beta Berlina und ein Fiat 124 über Gosau und Abtenau die Postalmstraße. Bevor die Strecke weiter über Strobl nach St. Wolfgang führte, ließ man sich am Gipfel der Postalm, im Lienbachhof Kaffee und hausgemachte Bauernkräpfen schmecken. Angekommen in St. Wolfgang, parkten die Lancias unter dem Hausmotto: „Im Weißen Rössl am Wolfgangsee, da steht das Glück vor der Tür“ direkt vor dem Weißen Rössl, während ihre Besitzer sich zu Mittag im Seerestaurant im Weißen Rössl stärkten. Nach einer kleinen Führung durch die berühmte Wallfahrtskirche und den Ort selbst traf man sich abends im Hotel zum gemeinsamen Galadinner inklusiver musikalischer Überraschung.

Der letzte Tag führte die Teilnehmer des RFM Meeting 2024 über den Pötschenpass nach Altaussee. Eine Rundfahrt mit Österreichs erstem Solarschiff am Altausseer See bot bei leichtem Regen einen mystischen Blick auf Dachstein, Loser und den Ort Altaussee. Einen würdigen Abschluss fand das Treffen auf der Südseite des Sees im Strandcafé Altaussee. Während die einen ein paar Minuten dem Seeufer entlangspazierten, ließen sich die anderen mit einer „Platte“, ein im Salzkammergut typisches Holzboot, direkt zum Strandcafé chauffieren.





(K)eine Fahrt ins Blaue (Sommerausfahrt vom 23.06.2024)

Die Eigentümer von zwölf Lancias eröffneten die Sommerausfahrt am 23.06.24 mit einem kleinen Frühstück in der Bäckerei Koll in Kirchschlag in der Buckligen Welt.



Gemütlich fuhren sie im Anschluss nach Steinberg-Dörfel zur Blaudruckerei Koó. Dass hier seit mehr als 100 Jahren blau gemacht wird, erklärte Herr Josef Koó detailreich und mit großer Begeisterung für sein Handwerk. Das Familienunternehmen in dritter Generation zählt zu den letzten Blaufärbern Europas und seit 2018 sogar zum immateriellen Weltkulturerbe der UNESCO.

Die Werkstätten, die vielen uralten Arbeitsutensilien, die nach wie vor täglich in Gebrauch sind, der hübsche Garten und die faszinierende Handwerkskunst an sich Irgendwie hat man das Gefühl, hier ist die Zeit stehen geblieben.

Etwas später setzte sich der Lancia-Konvoi wieder in Bewegung und fuhr zum rustikalen „Habe d’ere“ Heurigen Restaurant in Oberpullendorf zum Essenfassen. Und weil es sich bei dieser Ausfahrt wohl vorrangig um alte Handwerkskunst drehte, führte das Roadbook weiter nach Stöb zum Töpfermuseum. Denn hier wird die Jahrhunderte alte Handwerkstradition nicht nur dokumentiert, sondern bis heute aufrechterhalten.

Berühmt und mittlerweile auch zum Wahrzeichen geworden ist der sogenannte Stöber Plutzer, eine bauchige Henkelflasche. Die Entstehung eines solchen Plutzer sowie einer Gugelhupf-Form demonstrierte Keramikermeister Günther Hoffmann nach einem aufklärenden Rundgang live vor Ort.

Zum Abschluss dieser kulturellen Sommerausfahrt kehrten die Lancisti wieder in der Bäckerei Koll in Kirchschlag ein.



Thesis – Treffen in Mainz

(14.-15. September 2024)



Die Welt von Lein, Granit und Hopfen

(Intern. LCÖ Treffen vom 19.-22.09.2024)

Schon die Anreise am Donnerstag, 19.09.2024 zum Jahrestreffen des LCÖ, machte Lust auf mehr. Strahlender Sonnenschein und angenehme Temperatur. In unserem Quartier, dem Park-Hotel Hagenberg, freudiges Wiedersehen mit bekannten Lancisti. Erfreulich, dass wieder einige neue Teilnehmer mit ihren Lancias den Weg ins Mühlviertel gefunden haben. Als Aufwärmrunde am Donnerstag erfolgte noch ein Besuch der Altstadt von Freistadt. Der Freitag begann mit dem Besuch der Pfarrkirche in Kefermarkt mit dem berühmten Holzschnitt-Flügelaltar. Die Brauerei in Freistadt weihte uns in die Kunst der Herstellung des Gerstensaftes ein. Die Stärkung in der Brauhaus-Bierstube ermöglichte uns auch den sportlichen 2. Teil des Tages: Aufstieg auf den 40 m hohen Aussichtsturm in Lipno nad Vltavo. Herrliche Aussicht über die bewaldeten Hügel und den tschechischen Moldau Stausee.



Am Samstag Betriebsführung in der österreichischen Bergkräutergenossenschaft in Hirschbach. Nach kurzer Fahrt erfolgte eine Führung durch das 800 Jahre alte Stift Schlägl. Mittagessen im Stiftskeller. Das nächste Ziel dieses Tages war das Textile Zentrum in Hasslach an der Mühl. Hier erhielten wir Einblick in die Fertigung von Leinenstoffen. Aber auch über die Geschichte der Mühlviertler Weberei und des Leinenhandels. Das Galadinner am Abend war der Abschluss dieses schönen Tages.

Die Fahrt nach Perg zum Mühlsteinmuseum „Steinbrecherhaus“ war der Start in den Sonntag. Alle waren beeindruckt von den Informationen über den Abbau der Mühlsteine im nahegelegenen Steinbruch und deren weitere Bearbeitung. Die Familie Kragl im Landgasthof in Pasching verwöhnte uns zu Mittag. Neudorf bei Pabneukirchen war die letzte Station dieses Treffens. Unser Clubmitglied Alois Ambros führte uns durch sein italienisches Oldtimermuseum. Auf über 5.000 m² präsentiert er ca. 350 italienische Old- und Youngtimer.

Die vielen Teilnehmer, auch aus unserem Nachbarland Deutschland, das herrliche Wetter und die Fahrten über die hügeligen, kurvenreichen Straßen machten diese Veranstaltung zu einem gelungenen Treffen.





Fuchsalarm beim LCÖ

(Herbstausfahrt vom 13.10.2024)

Kaum war es Herbst geworden, rüstete sich die Lancia-Gemeinde auch schon für die traditionelle Fuchsjagd. Schließlich wurde am 13. Oktober 2024 zum Halali geblasen. In Großweikersdorf wurde zunächst ausgiebig gefrühstückt, wobei die Ehrgeizigen gleich neugierig das Roadbook studierten. Um zehn Uhr setzte sich der Fuchs in Bewegung. Vom Jagdfieber gepackt, nahmen die Lancisti die Verfolgung auf und fanden sich am Hauptplatz von Retz wieder. Dort verfolgten sie den Fuchs bis in den Untergrund. Eine Führung durch den berühmten Retzer Erlebniskeller, ein Röhren- und Stollenartiges Labyrinth in prähistorischen Meeressand gegraben und mit 20 km Gesamtlänge, ließ die Zeit reichlich dahinstreichen. Nachdem ca. 300 Stufen überwunden waren, genoss die Jagdgesellschaft ihre Mittagspause in der Mährischen Botschaft im Weinschlössl. Doch im Anschluss entwischte der Fuchs ins Retzer Fahrradmuseum. Dort zeigte und erklärte Fritz Hurlt stolz sein Museum, dessen Sammlung die Fahrradgeschichte ab 1820 umfasst. Vom Laufrad, Hoch- und Niederräder über Tretkurbelrad und Tandem bis zum Zirkusrad. Diverse Antriebe, Sitzmöglichkeiten und Gepäckträger: Es gibt dort nichts, was es nicht gegeben hat. Sogar drei Lancia – Räder konnten (ausnahmsweise) entdeckt werden. Kaum waren die Jäger wieder bei ihren Autos, entkam der Fuchs erneut. Erspäht wurde er wieder bei einem kurzen Stopp in Hardegg und schließlich in der Weinterrasse Pulkau erlegt. Denn unter dem Motto „Der schlaue Fuchs“ wurde dort das Wissen der Jäger auf die Probe gestellt und am Ende der Sieger gekürt.



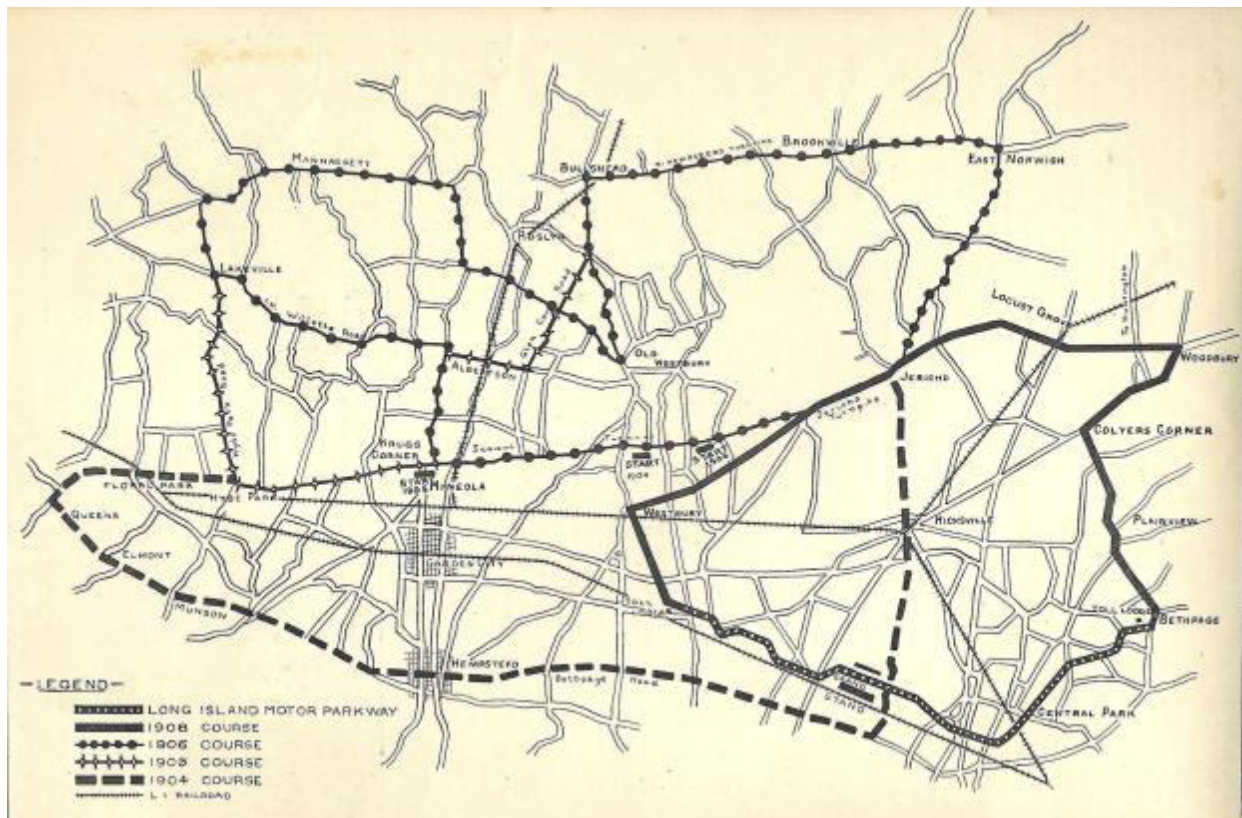


Wer hat's erfunden? - 100 Jahre Autobahn

Das Fahren auf einer Autobahn, einer Straße mit breiten Fahrstreifen, gegenverkehrsfrei, durch unbewohnte Gebiete, ohne Bahnübergänge, Kreuzungen und Menschen, mit glatter Fahrbahn und Kurven mit sehr großem Radius, ist heute eine normale Situation für alle Autofahrer. Aber welche Nation steckt hinter dem Pionier des Autobahnbaus?

Die Deutschen? Die Amerikaner? Die Italiener?

Die erste Spur führt zunächst nach New York. Denn dort lebte die Rennfahrerlegende William K. Vanderbilt Jr., dessen Rennleidenschaft so groß war, dass er 1904 die Vanderbilt-Cup-Rennen ins Leben rief. Diese Wettbewerbe verliefen durch gefährlich enge lokale Straßen, wobei es immer wieder zu hässlichen Unfällen mit Verletzten und schließlich auch Toten kam. Um dem zu umgehen, konzipierte Vanderbilt einen landschaftlich gestalteten Parkway, mobilisierte die amtierenden Industriekapitäne und die einflussreichsten Familien von Long Island, um die Finanzierung und Gestaltung des Long Island Motor Parkway zu organisieren. Der erste 10-Meilen-Abschnitt wurde 1908 eröffnet und erstreckte sich über 45 Meilen von Queens bis zum Lake Ronkonkoma. Es war eine der ersten Betonstraßen des Landes und die erste Autobahn, bei der Brücken und Überführungen verwendet wurden, um Kreuzungen zu vermeiden. Ansätze waren also da, aber weil sie eine private Straßenverbindung und Rennstrecke war, macht sie das nur zum Vorläufer der Autobahnen. Sie wurde 1938 vom Staat New York übernommen und stillgelegt.



Eine weitere Spur zeigt nach Deutschland. Denn dort lassen sich bereits vor dem Ersten Weltkrieg erste Pläne für eine „Kraftfahrstraße“ finden. Es sollte allerdings bis zum 06.08.1932 dauern, als Johannes Horion, Landeshauptmann der Rheinprovinz, und der Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer die erste "Nur-Autostraße" des Deutschen Reiches eröffneten. Die Strecke verband Köln und Bonn und stellte die erste Autobahn Deutschlands dar. Auf dieser Straße waren ausschließlich Pkw und Lkw zugelassen, Motorräder waren ausgeschlossen. Die Strecke verlief über 20 Kilometer kreuzungsfrei und hatte lediglich eine Abfahrt bei Brühl.



Bei der Eröffnung prophezeite Adenauer: „So werden die Straßen der Zukunft aussehen. Ich hoffe, dass die nunmehr erzielte Zeitverkürzung und Fahrbequemlichkeit dem Rhein und den Schönheiten seiner Landschaft neue Freunde aus dem In- und Ausland zuführen mögen.“

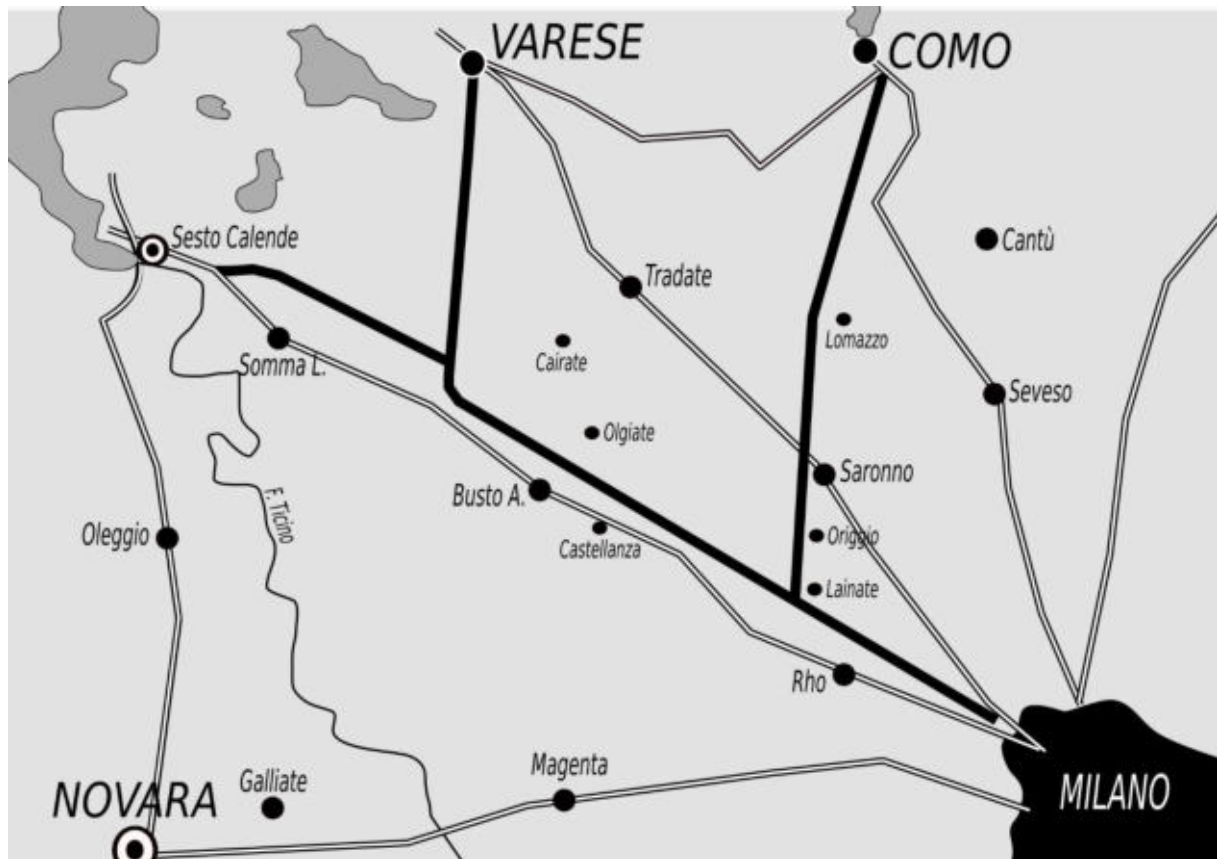


Der Ruhm hielt jedoch nicht lange an, denn schon wenige Monate später, als die Nationalsozialisten die Macht ergriffen, stuften diese Horions und Adenauers Autobahn zur Landstraße herab, damit sich Adolf Hitler als Erfinder der Autobahn profilieren konnte. Ganz im Sinne der Nationalsozialisten sollten die Autobahnbaustellen das „Ende der Arbeitslosigkeit“ stilisieren. Doch das war bekanntlich mehr Schein als Sein. Erfunden hat Hitler die Autobahn jedenfalls nicht, denn er übernahm schlichtweg nur vorhandene Baupläne der Weimarer Republik und nutzte diese zu Propagandazwecken. Sollte doch was anderes behauptet werden, sorgte Hitlers Chefplaner für die Reichsautobahnen, Fritz Todt, für Richtigkeit. Trotzdem, der Mythos, Hitler sei der Erfinder und Erbauer der ersten Autobahn, hält sich zum Teil bis heute.



„Die Straßen des Führers, die Straßen des Volkes“, so lautete die Parole Adolf Hitlers, unter die er am 23. September 1933 den ersten Spatenstich für die Autobahnstrecke von Frankfurt am Main nach Heidelberg setzte.

Die letztendlich richtige Spur liegt zwischen diesen beiden Ereignissen. Und zwar in Italien. Dort lebte von 1883 bis 1951 der mailändische Tiefbauingenieur Piero Puricelli. Als Inhaber einer Mailänder Straßenbaufirma (Società Anonima Autostrade, eine Art italienische Autobahn GmbH) hatte er in weitblickender Weise eine geniale Idee in die Praxis umgesetzt. 1921, als es in ganz Italien gerade einmal 80 Tausend Autos und Lastwagen gab, wollte er „seine“ Stadt Mailand mit den Gebieten von Varese, Como und Lago Maggiore mit einer Autolaghi verbinden. Eine Autobahn, die ausschließlich dem schnellen Verkehr und den Autos vorbehalten sein soll, ohne Wagen, Fahrräder oder Fußgänger. Diese Idee, die von allen Seiten, besonders aber von der Regierung Mussolini tatkräftige Unterstützung fand, war sicherlich futuristisch und mutig, denn zu jener Zeit bewegte sich die Mehrheit der Bevölkerung noch mit Tieren gezogenen Karren, Fahrrädern oder Zügen fort. Doch schon bald öffnete die sogenannte Autostrada die Türen zu einer neuen Art, sich zwischen den Städten fortzubewegen.



So entstand in nur zwei Jahren die erste „richtige“ Autobahn der Welt mit einer einzigen Fahrspur in jede Richtung, einer Breite von 11 bis 14 Metern und einem Belag aus 18 bis 20 cm dicken Betonplatten. Die Strecke ist fast vollständig gerade, mit einigen Kurven mit einem Radius von nicht weniger als 400 Metern und einer Steigung von bis zu 3 %. Daten und Abmessungen, die mehr als ausreichend sind, um einen täglichen Verkehr von einigen Dutzend Fahrzeugen pro Tag aufzunehmen. Im Jahr 1924 waren in Italien knapp 85.000 Fahrzeuge im Umlauf: etwa 57.000 Autos, 25.000 Lastkraftwagen und etwa 2.500 Busse. Heute, um einen Vergleich zu haben, sind es über 50 Millionen.

Für den Bau wurden 4.000 Arbeiter, 200.000 Doppelzentner Zement und 65.000 Kubikmeter Kies aus den Steinbrüchen von Bisuschio verwendet, was 90 Millionen Lire kostete. Hinzu kamen fünf revolutionäre Betonmischer von Koering-Paving, die aus Amerika importiert wurden und an einem Tag 1.200 Kubikmeter Beton aufbereiteten.





Gettata del calcestruzzo



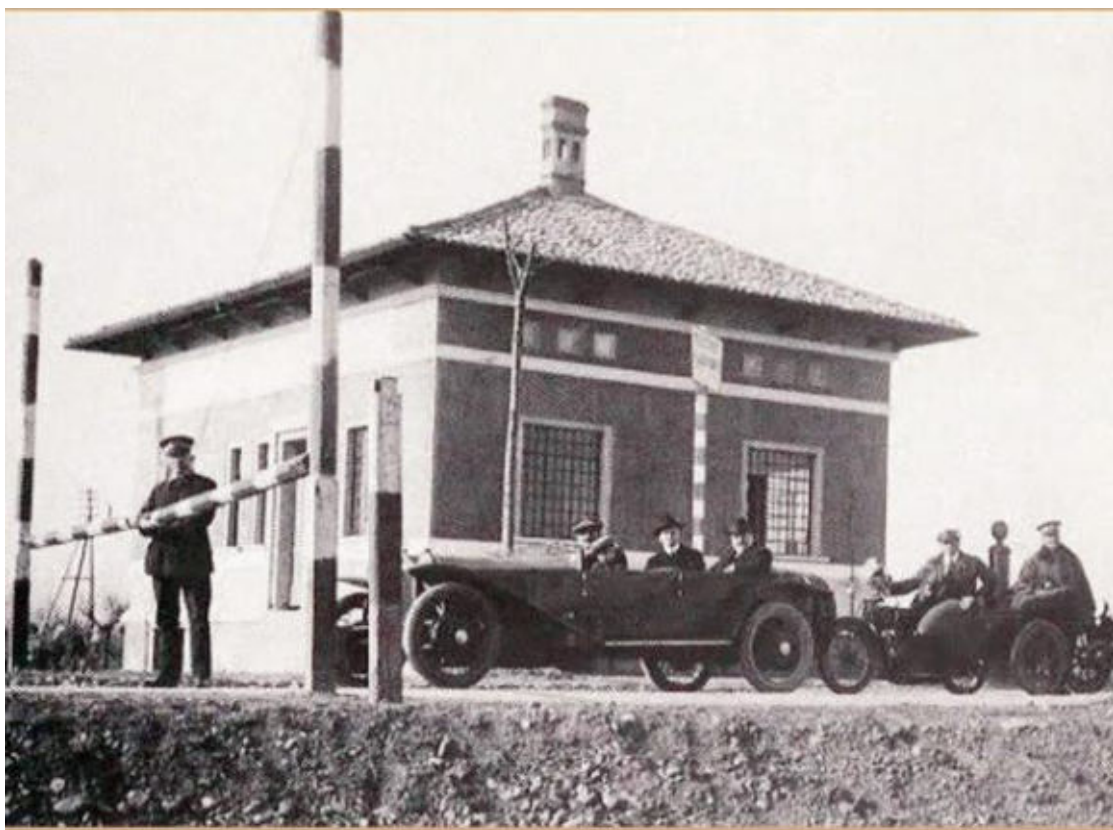
Un sotto-passaggio



Il ponte sul fiume Olona



An der Einfahrt gab es keine Mautstellen, sondern Straßenarbeiterhäuser mit Parkzwang für die Zahlung der Maut. Die Autobahn wurde um ein Uhr morgens geschlossen und um sechs Uhr morgens wieder geöffnet.





Veduta d'insieme



L'ingresso dell'autostrada a Milano



Il bivio di Lainate

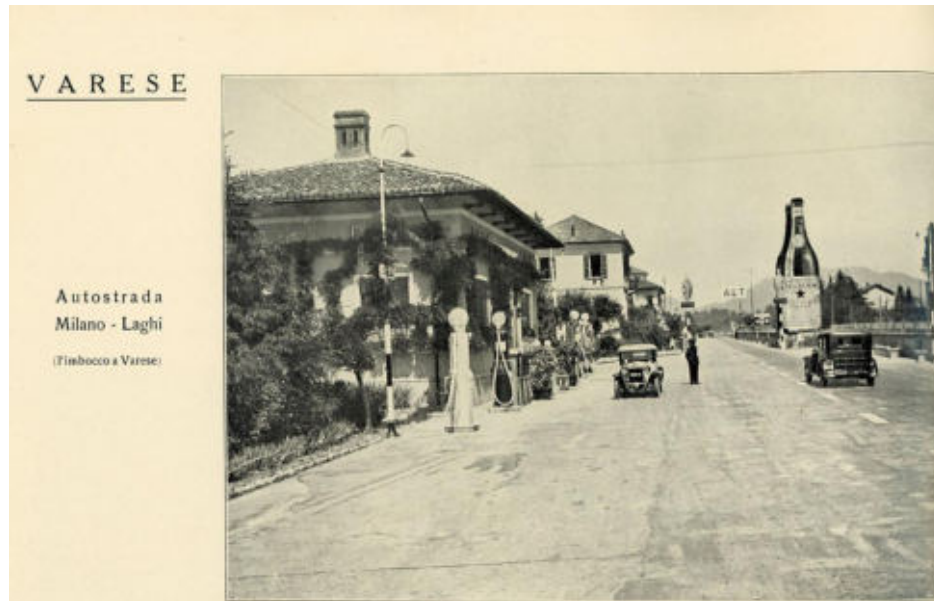


La curva di Gallarate

Die Tarife variieren je nach Fahrzeugtyp und Leistung: 9 Lire für Motorräder; 12 Lire für Fahrzeuge bis 17 PS, 17 Lire für Fahrzeuge zwischen 17 und 26 PS, 20 Lire für Fahrzeuge über 26 PS und 40 bis 60 Lire für Busse je nach Länge. Eine Ermäßigung von 20 % wird auf die Hin- und Rückfahrkarte gewährt, die ausschließlich zwischen sechs und ein Uhr, den Öffnungszeiten und dem Service der Strecke gehalten wird.

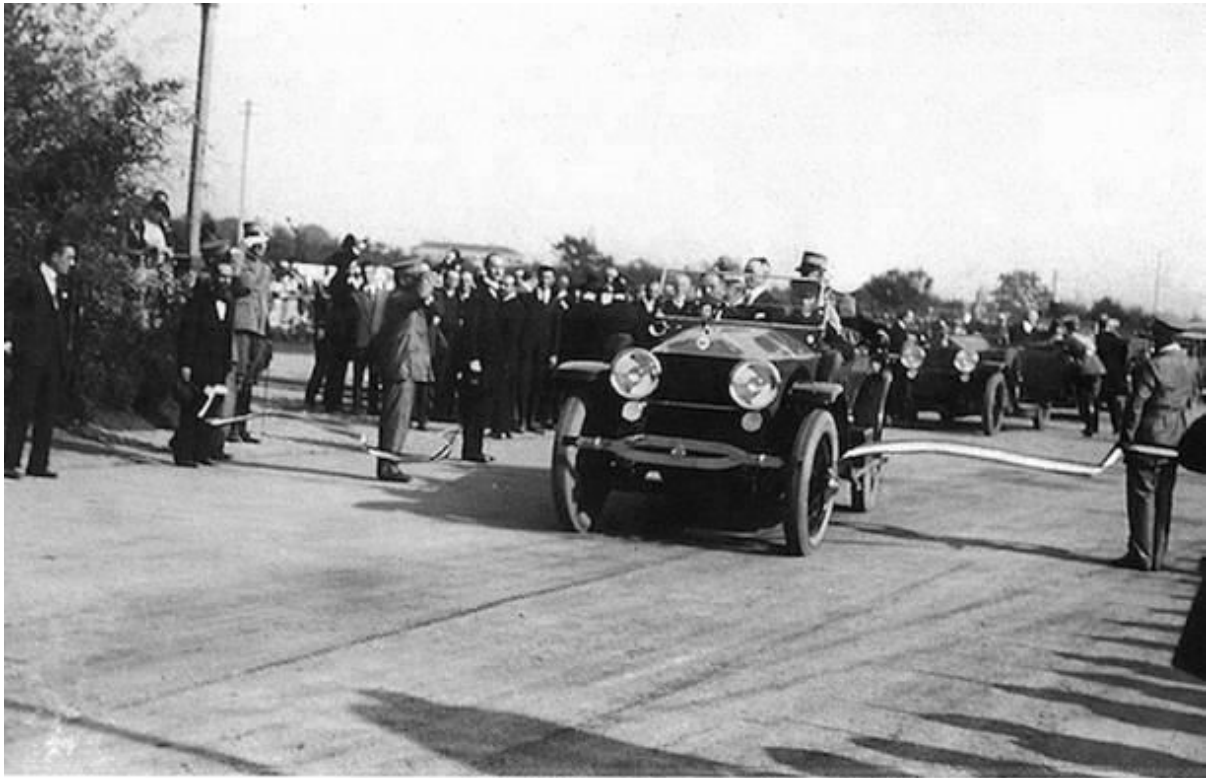
TARIFFA BIGLIETTI				
Divisione in categorie dei differenti veicoli	PERCORSI INTERI pedali, aut. e rimorchi		PERCORSI RIDOTTI autobus (aut. e rimorchi)	
	L.	L.	L.	L.
Motorciclisti	10,—	11,—	6,—	10,—
Categoria P: Ciclisti e Veicoli a catena con motore fino a 17 HP	—	—	—	150,—
Rimorchi	15,—	22,50	8,—	13,—
Categoria IP: Veicoli leggeri e camion con motore oltre 17 HP fino a 26 HP	20,—	30,—	12,—	17,50
Categoria IIP: Veicoli e camion con motore di oltre 26 HP	25,—	37,50	16,—	22,—
Autobus e grandi vetture: fino a 20 posti	30,—	45,—	18,—	27,—
Autobus e grandi vetture: oltre 20 posti.	35,—	52,50	20,—	30,—
PERCORSI INTERI				
MILANO-VARESE				
MILANO-COMO				
MILANO-SESTO CALENDE				
COMO-VARESE				
COMO-SESTO CALENDE				
PERCORSI RIDOTTI				
MILANO-GALLARATE				
MILANO-GUANZATE-LOMAZZO				
LEGNANO-VARESE				
LEGNANO-SESTO CALENDE				
VARESE-SESTO CALENDE				
GALLARATE-SARONNO				
SARONNO-COMO				
TARIFFA ABBONAMENTI				
Divisione in categorie dei differenti veicoli	Prezzo annuale	Prezzo semestrale	Prezzo trimestrale	
	L.	L.	L.	
Motorciclisti	900,—	450,—	300,—	
Categoria P	1150,—	575,—	380,—	
Categoria IP	1800,—	900,—	600,—	
Categoria IIP	2250,—	1125,—	750,—	
Per i veicoli non muniti di ruote a copertura e camera d'aria pneumatiche, le tariffe sono aumentate del 100%. Gli autocarri ed i relativi rimorchi muniti di ruote a "rivestimento semipneumatico" sono equiparati per la tassazione, a quelli muniti di ruote a rivestimento pneumatico. Per le vetture estere senza libretto d'immatricolazione italiana, la tariffa è quella fissata per la terza categoria, senza distinzione di potenzialità del motore. Alle vetture a scappamento libero, tipo costruito esclusivamente per corsa, sono concessi biglietti di passaggio a tariffa triplicata. Per gli autotreni di servizio pubblico e relativi rimorchi in transito sull'autostrada la tariffa unica è quella fissata per la terza categoria, triplicata. Per i biglietti Autotreni della S.A.T.E.D., Società Autostrade Trasporti ed Esercizi Diversi, e dipendenti subagenzie, il prezzo di tariffa è gravato da un Arretrato proporzionale di agenzia.				

Bis 1946 waren die Mauteinnehmer zudem verpflichtet, die Firmenuniform zu tragen und bei der Durchfahrt jedes Fahrzeugs beim Ein- und Ausfahren zu salutieren. Dazu schrieb Piero Puricelli: „Der Straßenarbeiter lebt dort mit seiner Familie: Bei Bedarf wird er von einem Hilfsstraßenarbeiter unterstützt. Für die Reinigung der Strecke ist der Radfahrer verantwortlich. Der Straßenwärter trägt Uniform und salutiert militärisch vor allen Autos. In den Hauptstraßenstationen gibt es automatische Zapfsäulen, Öl-Depots, Reifen und alles andere, was für die gemeinsame Versorgung benötigt wird.“ Um Zweifel auszuschließen: „Den für die Bewachung und Überwachung der Autobahnen zuständigen Beamten kann von der Präfekturbehörde zusätzlich zum Tragen langer Schusswaffen eine kostenlose Erlaubnis zum Tragen kurzer Schusswaffen, d. h. Revolver und Pistolen, erteilt werden.“



Das erste Teilstück bis Gallarate wurde am 20. September 1923 eröffnet. Die Einweihung fand am 21. September 1924 statt. Und zwar in einem prächtigen Lancia Trikappa. Der damals vierzigjährige Ingenieur Piero Puricelli nahm seinen Platz neben König Vittorio Emanuele III. ein, um zum ersten Mal eine Autokolonne auf der Autobahn Mailand-Varese anzuführen, die heute als A8 bekannt ist. (Im Jahre 1933 gab es in Italien bereits ein Autobahnnetz, das 457,5 km lang war.)





*Il taglio del nastro inaugurale in corsa: 21 settembre 1924.
Il Re è a bordo di una Lancia "Tricappa" a 8 cilindri di 4594 cc.*

Bilder:

www.varesenoi.it

www.afz.lvr.de

Quellen:

www.motoremotion.it Massimo Campi

[LVR \(Landschaftsverband Rheinland\)](#)

[Long Island Motor Parkway \(nycroads.com\)](http://nycroads.com)

Auto e Moto d'Epoca Bologna

(24. bis 27. Oktober 2024)



