



01/2025

RUNDSCHAU

Magazin des Lancia Clubs Deutschland e.V.



Club

Lancia Club Deutschland e.V.
Vereinsregister 5004 Wiesbaden
www.lanciaclubdeutschland.de

PRÄSIDIUM

Christian Döhle
Uhlandstrasse 52
28211 Bremen
info@lanciaclubdeutschland.de

SEKRETARIAT

Jens Völksen
Sanddornweg 5
53757 Sankt Augustin
sekretariat@lanciaclubdeutschland.de

SCHATZMEISTER

Rainer Halbach
finanzen@lanciaclubdeutschland.de
Frankfurter Volksbank
IBAN: DE66 5019 0000 6100 7018 10
BIC: FFVBDEFF

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Dr. Angela Verschoor
redaktion@lanciaclubdeutschland.de

TYPREFERENTEN

Aurelia: Peter Bazille
Appia: Daniel Feil
Flaminia und Flavia: Hubert Enbergs
Fulvia: Gregor Stampa
Beta: Uli Lorenz
Thema 8.32: Hans Peter van Dorp
Delta: Rainer Halbach
Kappa: Christian Campe
Thesis: Michael Steinborn

Einige unserer Typreferenten bieten auch den gewerbsmäßigen Verkauf von Ersatzteilen sowie weitere Dienstleistungen an. Wir weisen darauf hin, dass diese gewerblichen Geschäfte außerhalb des LCD und ohne dessen Beteiligung stattfinden.

IMPRESSUM

Redaktion: Angela Verschoor
redaktion@lanciaclubdeutschland.de

DRUCK

C. Pelz GmbH, Marie-Curie-Straße 4,
79211 Denzlingen
www.pelzverlag.de

Eventi & Incontri Regional



Lancia Stammtisch **Nord**:

Info: Jens Gäde, Tel. +49 (0) 4873/901 313,
appicar@t-online.de

Lancia Stammtisch **Niedersachsen-Bremen**:

Bremen: jeden 2. Donnerstag in den Monaten Januar, Mai und September im "La Cucina Papanino", Oberneulander Landstr. 42, 28355 Bremen.

Hannover: jeden 2. Donnerstag in den Monaten März, Juli und November im "Ristorante La Rocca", Hildesheimer Str. 572, 30880 Laatzen-Gleidingen.

Info: stammtisch-nds-bremen@lanciaclubdeutschland.de

Lancia Stammtisch **Rhein-Ruhr**:

Köln: jeden 3. Mittwoch in den Monaten Mai, Juli und September im "El Carrito", Motorworld Köln, Butzweiler Str. 35-39, 50829 Köln.

Düsseldorf: jeden 3. Mittwoch in den Monaten November, Januar und März im "Mezzomar", Classic Remise, Harffstr. 110a, 40519 Düsseldorf.

Jeweils ab 19.30.

Info: stammtisch-rhein-ruhr@lanciaclubdeutschland.de

Lancia Stammtisch **Rhein-Main**:

ca. jeden zweiten Monat mittwochs im

"F40 Las Brisas", Elisabethenstr. 20, 65428 Rüsselsheim.

Info: stammtisch-rhein-main@lanciaclubdeutschland.de

Stammtisch **Stuttgart**:

15.05.2025, 17.07.2025, 18.09.2025, 20.11.2025 im

"Kulinarium an der Glems", Mahdentalstr. 111, 70569 Stuttgart.

Jeweils ab 19.00.

Info: stammtisch-stuttgart@lanciaclubdeutschland.de

National

16.05. - 18.05.2025 Klassikwelt Bodensee, Friedrichshafen.

31.07. - 01.08.2025 Lancia Sommerwochenende in Dietzhölztal-Ewersbach mit Besichtigung des "Nationalen Automuseums".

Info: Jens Völksen

01.08. - 03.08.2025 Classic Days, Rittergut Birkhof (51352 Korschenbroich).

01.08. - 03.08.2025 Oldtimer Grand Prix, Nürburgring.

09.10. - 12.10.2025 Herbsttreffen und Jahreshauptversammlung im Landkreis Cloppenburg.

30.01. - 01.02.2026 Bremen Classic Motorshow.

19.02. - 22.02.2026 RetroClassics Stuttgart.

08.04. - 12.04.2026 RetroClassics Essen.

International

31.05.2025 Oldtimer Rallye des Dänischen Lancia Registers, Gråsten (Gravenstein, 25 km von Flensburg entfernt).

04.06. - 06.06.2025 Nordic Lancia Meeting in Horten, Norwegen.

Info: www.norsklanciaclubb.no/nlm2025/

18.09. - 21.09.2025 Internationales Treffen des LCÖ, Donautal.

23.10. - 26.10.2025 Auto e Moto d'Epoca, Bologna.

Info: www.autoemotodepoca.com.

Prefazione del Presidente

Unser Hobby soll leben

Cari Lancisti, liebe Mitglieder und Freunde,

die Saison läuft – und das gerade ziemlich schwungvoll. Die ersten Messeauftritte des LCD waren wahrlich sehens- und erlebenswert. Auf der Bremen Classic Motorshow haben wir die Neuauflage des auch international bekannten und begehrten Buches „Flavia 1960-1974“ unseres Mitglieds Angela Verschoor mit Signierstunden präsentieren dürfen und auf der Retro Classics in Stuttgart hat der LCD (dieses Mal ohne Beteiligung der Lancia IG) dank des bewundernswerten Engagements vieler Mitglieder ganze 6 Fahrzeuge unterschiedlicher Epochen auf ansehnlichen 144 Quadratmetern präsentiert. Wirklich toll. Und das empfanden nicht nur unsere Mitglieder vor Ort so, sondern auch Menschen, die uns kennenlernen und den Lancia Club Deutschland entdecken wollten. Und davon gab es einige!

Frei nach dem Motto „Nicht nur die Bäume sind gewachsen, auch der LCD“ ist es schon beachtlich, dass wir in einer Zeit, in der sich die Szene erkennbar verändert, in den ersten zwei Monaten des Jahres schon 7 neue Mitglieder gewonnen haben. Besonders bemerkenswert ist dabei, dass darunter etwa hälftig auch jüngere Menschen sind. Warum ist das so? Meine Einschätzung dazu ist, dass es gut war, in den letzten beiden Jahren auf Messen auch Youngtimer zu präsentieren. Offenbar werden wir damit für Menschen interessant, die durchaus eine Affinität zu LANCIA haben, aber (noch) wenig emotionalen Zugang zu den Modellen früherer Epochen. Ob sich diese Einschätzung bewahrheitet, bleibt zu beobachten. Und das werden und müssen wir tun!

Schließlich lebt unser Club davon, dass wir neben Ratschlägen zu Dokumentation und Technik und unserem Clubmagazin auch aktive Erlebnisse anbieten. Und diese muss jemand organisieren. Eine wachsende Mitgliederanzahl vereinfacht das vielleicht, wir sehen aber aktuell auch, dass die LANCIA Rundschau und auch die Organisation von Clubtreffen eben keine Selbstgänger sind. Da müssen wir eindeutig besser und vor allem aktiver werden.

Vielleicht können wir aus den Besucherzahlen ein paar Lichtblicke für die Zukunft der Klassiker-Szene ableiten? Immerhin verzeichnet die Bremen Classic Motorshow einen historischen Besucherrekord und die Retro Classic in Stuttgart verkündet einen erfreulichen Zuwachs zum Vorjahr von ca. 10% auf jetzt rund 70.000 Besucher. Wie es sich auf der letzten Techno Classica in Essen ergibt, werden wir erst nach Redaktionsschluss wissen. Hier war der LCD ja auch nach den Erfahrungen des Vorjahrs seit weit mehr als 20 Jahren erstmalig nicht mehr vertreten. Diese Entscheidung ist absolut verständlich, zugleich hat sie aber auch zur Konsequenz, dass uns als Club damit in 2025 eine Chance auf Sichtbarkeit und gemeinsame Erlebnisse fehlt. Noch gibt es kein Engagement für alternative Messen oder Ausstellungen – und das gilt Stand heute auch für Essen 2026 dann unter der Flagge der Retro Classics.

Somit ist es dann doch wieder an uns, aus der wachsenden Mitgliederanzahl auch wachsende Clubaktivitäten werden zu lassen. Packen wir's an, denn schlussendlich tun wir es für uns selbst!

Herzlichst

Christian Döhle
Präsident



Indice



Carlo Biscaretti di Ruffia
Henk van Sijtveld

5



Tiefste Stellen und andere
Höhepunkte

Beate Osmer, Christian
Döhle

18



Toller Saisonauftakt

Petra & Jens Gäde

22



Lancia in Film und Presse

Rupert Gehrlein

28



Von der Nützlichkeit eines
Lancia

Jens Völksen

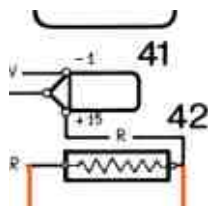
34



Sergios Achse

Angela Verschoor

38



Storie dall'officina

Wolfgang Mielich

46

Carlo Biscaretti di Ruffia
Henk van Sijtveld

5

Matrimonio in Sardegna
Angela Verschoor

12

Vincenzo - Un espresso unico!
Wolfgang Mielich

15

Tiefste Stellen und andere Höhepunkte
Beate Osmer & Christian Döhle

18

Toller Saisonauftakt
Petra & Jens Gäde

22

Tante Hermine und ihre Lancisti
Stefan Leicher

26

Lancia in Film und Presse
Rupert Gehrlein

28

Wohin geht die Reise?
Christian Döhle

31

Von der Nützlichkeit eines Lancia
Jens Völksen

34

Sergios Achse
Angela Verschoor

38

Eine mutige Entscheidung

42

Storie dall'officina
Wolfgang Mielich

46

Mazinga
Rolf Döhrring

54

Vendesi

55



LANCIA CLUB DEUTSCHLAND E.V.

Carlo Biscaretti di Ruffia

Gründer des Automobilmuseums in Turin

Henk van Sijtveld



Ein jugendlicher Carlo Biscaretti di Ruffia am Lenkrad eines Fiat 4 HP.

Journalist, Illustrator, Rennsportenthusiast und Museumsgründer – Carlo Biscaretti di Ruffia war in vielen Bereichen tätig, aber alles drehte sich um seine große Leidenschaft für das Automobil.

Carlo Biscaretti di Ruffia wurde am 24. August 1879 in Turin geboren und begeisterte sich schon in jungen Jahren für alle neuen technischen Erfindungen, die sich Ende des 19. Jahrhunderts ankündigten. So nahm er bereits im Alter von 16 Jahren an dem ersten italienischen Autorennen teil, einer Fahrt von Turin nach Asti und zurück nach Turin. Wir schreiben das Jahr 1895 und diese Fahrt hat fünf Teilnehmer, von denen drei die Ziellinie überqueren. Der Sieger ist Simone Federmann

mit einem Daimler 4-Sitzer-Omnibus, der die 93 Kilometer lange Strecke in sechs Stunden zurücklegte, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15,5 km/h entsprach.

Carlo Biscaretti di Ruffia ist noch keine 20 Jahre alt, als 1899 ein Dutzend Unternehmer, Bankiers, Anwälte und Vertreter des Turiner Adels – darunter sein Vater Roberto – die Automobilfabrik F.I.A.T. gründen. Und noch während er Jura studiert, gelingt es ihm 1901, seinen Vater zu überreden, mit ihm am ersten



Geschwindigkeitsrennen Turin - Pinerolo 1899.

Giro d'Italia teilzunehmen, mit dem Mechaniker Felice Nazzaro und dem Journalisten Edgardo Longoni von La Stampa als Begleiter.

Ein Leben im Zeichen des Automobils

Gran Premio d'Italia 1948.

Als wohlhabender und neugieriger junger Mann war Carlo von allen neuen Erfindungen, die um die Jahrhundertwende in Europa aufkamen, begeistert. Das Automobil stand natürlich an erster Stelle, aber er interessierte sich auch für die Fotografie. Er liebte es, im *Parco del Valentino* in Turin an Bord eines der ersten Fiat zu fotografieren. Ebenso fuhr er auch gerne mit einem

Rennen Susa - Moncenisio 1902.



motorisierten Dreirad auf der hölzernen Radrennbahn von Turin und nahm regelmäßig an Geschwindigkeitsrennen teil. Anscheinend war er so gut darin, dass die Marke *Prinetti & Stucchi* ihn bat, professioneller Rennfahrer auf einem dreirädrigen Motorrad zu werden. Ein Angebot, das er übrigens ablehnte.

Und 1898, als Carlo kaum volljährig war, beteiligte er sich zusammen mit seinem Vater Roberto an der Gründung des *Automobile Club di Torino* und war einer der ersten Italiener, die 1902 einen Führerschein machten. Der Wunsch seines Vaters war, dass er Anwalt wird. Er zeigt aber auch Verständnis für die große automobilen Leidenschaft seines Sohnes, die er schließlich ebenso teilt.

Freundschaft mit Vincenzo Lancia

Zwischen Carlo Biscaretti und Vincenzo Lancia entwickelte sich eine enge Freundschaft, die auf die Zeit zurückgeht, als Vincenzo noch bei



Ceirano arbeitete. Carlo beschreibt seine Bekanntschaft mit Vincenzo wie folgt:

"Ich beobachtete, wie sich die kleine Werkstatt von Ceirano mit Vincenzos kräftiger, errötender Gestalt füllte: In einer dunklen Kabine, hinten links in der Werkstatt, fühlte sich der Junge inmitten der Metallteile und Werkzeuge ganz zu Hause... Schon damals war er dynamisch, aktiv, ein fleißiger Arbeiter, immer bereit, mit anzupacken und etwas zu lernen. In diesen glücklichen ersten Lehrjahren legte Vincenzo Lancia den Grundstein für seine Zukunft. Seine schnelle Auffassungsgabe, seine Fähigkeit, technische Probleme auf den Punkt zu bringen und sein Wissen über das Automobil verblüfften die Insider. Die Leute hielten ihn bald für einen Zauberer, weil er mit Leichtigkeit Pannen diagnostizierte und Reparaturen an den wenigen Autos durchführte, die damals in der Stadt im Umlauf



Die Entwürfe für ein Lancia-Logo; das gewählte Logo wurde zum ersten Mal auf dem Gamma 20 HP angebracht.

waren." (Zitat aus "LANCIA ALBUM, klassik und Klasse", Verlag ANWB).

Designer des Lancia-Logos

Carlo zeichnet sich nicht nur durch seine Begeisterung für das Automobil aus, sondern auch als Künstler, was sich in seinen farbenfrohen Pastell- und Aquarellbildern widerspiegelt. Er spezialisierte sich auch auf technisches Zeichnen und fertigte für viele Automarken Illustrationen für deren Handbücher an. Da Vater Roberto – trotz der enormen Anerkennung, die Carlo für seine Arbeit erhält – der Existenz als Künstler kritisch gegenüber stand, zog Carlo 1905 – nach Abschluss seines Jurastudiums – nach Genua, um dort Direktor

Mit eigener Kraft einen Berg hinaufzufahren ist nicht einfach.

Die siegreiche Itala von Peking-Paris 1907.



einer Firma für Fahrrad- und Autoteile zu werden. Anschließend führte es ihn nach Rom, um die Filiale der *Carrozzeria Alessio* zu leiten. Nach dieser kaufmännischen Ausbildung, die wir heute als Management Trainee bezeichnen würden, hält Carlo die Zeit für reif, nach Turin zurückzukehren und ein Atelier als freier Künstler zu eröffnen, der sich auf Illustrationen im Bereich der Technik und der Werbung spezialisiert.

In seiner Broschüre, die einige Jahre später erscheint, gibt er eine Kostprobe seines Könnens in Form von detaillierten Illustrationen des Itala 51 und eines Lancia-Motors. Auch einige Werbeanzeigen sind zu sehen, ebenso wie das von ihm entworfene Lancia-Logo mit der bekannten Lanze ("Lancia") und der daran befestigten blauen Flagge mit dem Namen Lancia.

1916: Einstellung bei Itala

Seine Illustrationen sind immer geistreich, humorvoll und informativ, aber nie banal. Carlo hatte sich schnell einen Namen bei den großen Werbeagenturen gemacht, und die Aufträge häuften sich. So arbeitete er beispielsweise für Fiat, Lancia, Olivetti, Spa, Scat, Nazzaro, Ansaldo, Michelin und Solex.

Im Jahr 1916 kam er als Leiter der Presse- und Werbeagentur zu Itala, wo er bis zur Schließung der Fabrik im Jahr 1930 nicht nur für alle Pressemitteilungen, Plakate und Veröffentlichungen dieser glorreichen Marke verantwortlich war, sondern auch für alle technischen Dokumente. Für die Itala-Modelle 51 und 61 schuf er wahrhaft atemberaubende Zeichnungen, die ihn zu einer Art italienischem René Vincent machten, allerdings ohne den



*Bestechung eines
verärgerten Bauern.*

*Zwei berühmte
Werbeplakate für den
Itala 61*

spitzbübischen Touch, der viele Werke dieses berühmten französischen Künstlers kennzeichnet.

Biscarettis Stil ist stets unbeschwert, positiv, originell und phantasievoll. Dies verleiht seinen Werken einen hohen Wiedererkennungswert. Elegante Szenen vom Leben auf dem Lande,

in den Bergen, zwischen Villen und bewaldeten Hängen, ethnisch gemischte Gruppen von Kindern aus aller Welt (ein Hauch von "politischer Korrektheit" war schon damals in der Werbung gefragt) sind die bekanntesten Bilder seines Schaffens.

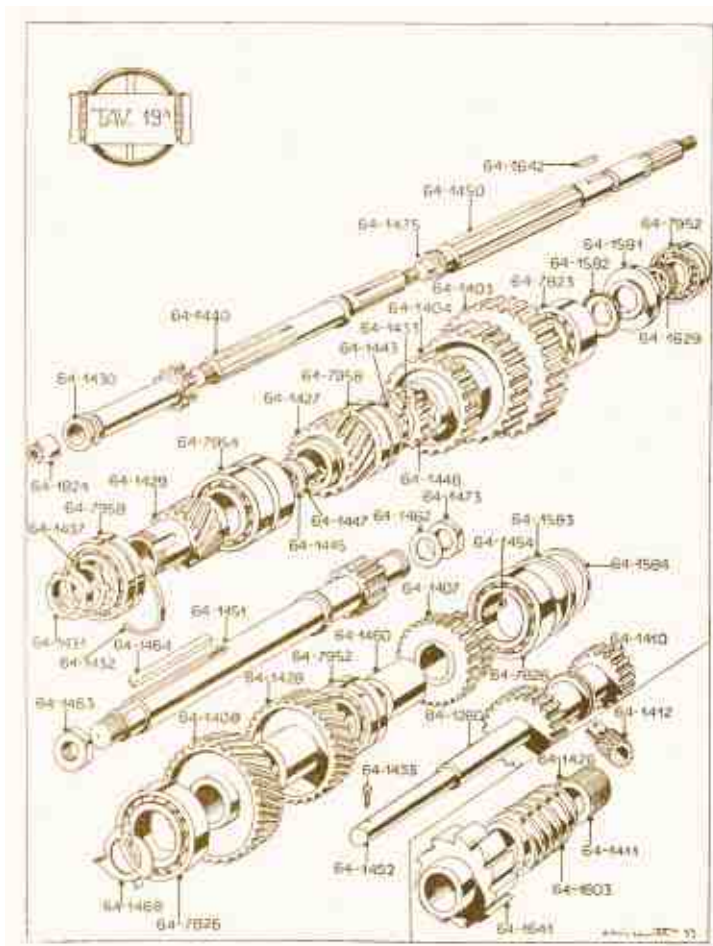
Carlos Fähigkeiten als Werbedesigner konnten die renommierte Marke Itala nicht vor der Schließung im Jahr 1930 bewahren, die unweigerlich mit dem Rücktritt von Biscaretti selbst einherging. Vom 1. Januar bis zum 30. Juni 1930 arbeitete er zunächst kurz bei Fiat, bevor er sich wieder als selbständiger Designer betätigt.

1930: Rückkehr in die Selbständigkeit, bald gefolgt von einer völlig neuen Rolle

Dieses Mal präsentiert sich Biscaretti nicht nur als Journalist, Historiker, Aquarellist und Humorist, sondern auch als technischer Zeichner und Werbegestalter. Er ist einundfünfzig Jahre alt, sein Name ist bekannt und er wird weithin geschätzt. Seine Werke werden in der ganzen Welt veröffentlicht und er verfügt über ein ausgedehntes Netz von Beziehungen und Bekannten. Die Turiner Kunstgalerien stellen seine Aquarelle und Temperabilder aus, das Leben lächelt ihm zu und einer Fortsetzung des Erfolgs scheint nichts im Wege zu stehen.

Doch dann kommt der Wendepunkt in seinem Leben völlig unerwartet. Im Jahr 1933 beschließt die Leitung des Automobilsalons, der in jenem Jahr in Mailand stattfindet, eine Retrospektivausstellung über die Automobilindustrie zu organisieren. Biscarettis Leidenschaft ist bekannt und die Organisation wird ihm anvertraut. Der Erfolg der Ausstellung bringt ihm eine weitere, noch wichtigere Aufgabe ein: die Ernennung zum Organisator des Automobilmuseums von Turin, das am 19. Juli 1933 durch ein städtisches Dekret





Biscaretti zeichnete auch die Teilekataloge für Lancia

"Meine Ernennung zum Direktor des Museums bedeutete also eine völlig neue Aufgabe, die ich voller Eifer und Opferbereitschaft annahm. In der Tat wurde mein Leben vollständig von den Verpflichtungen dieses Amtes und der Notwendigkeit, meinen Lebensunterhalt außerhalb und gegen die Last des Museums zu verdienen, in Anspruch

Pionier des Fahrens

jeden Nachmittag für das Publikum geöffnet, das 1 Lira für den Museumsbesuch und 1 Lira für den Eintritt ins Stadion zahlt. Die Sammlung besteht aus 181 Exponaten aus dem Zeitraum 1854-1939, darunter 55 komplette Autos, 62 Motoren von Autos und Flugzeugen sowie 30 Fahrgestelle.

Doch Biscaretti kann damit nicht zufrieden sein. Es ist klar, dass es sich um eine Übergangslösung handelt: Die Räume sind unzureichend und vor allem ungeeignet für eine öffentlich zugängliche Sammlung. Im Winter ist es eiskalt, im Sommer unerträglich heiß. Das Museum liegt weit vom Stadtzentrum entfernt, und niemand geht dorthin, außer ein paar sporadischen Juventus-Fans während der Halbzeitpause. Auch die finanziellen Mittel, die fast ausschließlich von der Stadt Turin kommen, tragen wenig zum kulturellen Leben der Stadt und zur Breitenförderung bei. Das Museum bleibt völlig am Rande des städtischen Lebens, wenig bekannt und noch weniger besucht – sehr zum Leidwesen seines Organisators, der es zu seinem Lebensziel gemacht hat.

1955: Endlich wird die Bedeutung einer nationalen Automobilsammlung anerkannt

In der Zwischenzeit kam und ging der Zweite Weltkrieg. Eine Zeit, die zwar wenig Schaden an den Autos, aber unsäglichen Schaden an der Dokumentensammlung anrichtete. Im Jahr 1945 wird Biscaretti durch ein städtisches Dekret vom 15. Oktober wieder als Kurator eingesetzt. Außerdem zeichnet sich ein anderer politischer Wille ab. Es wird eine

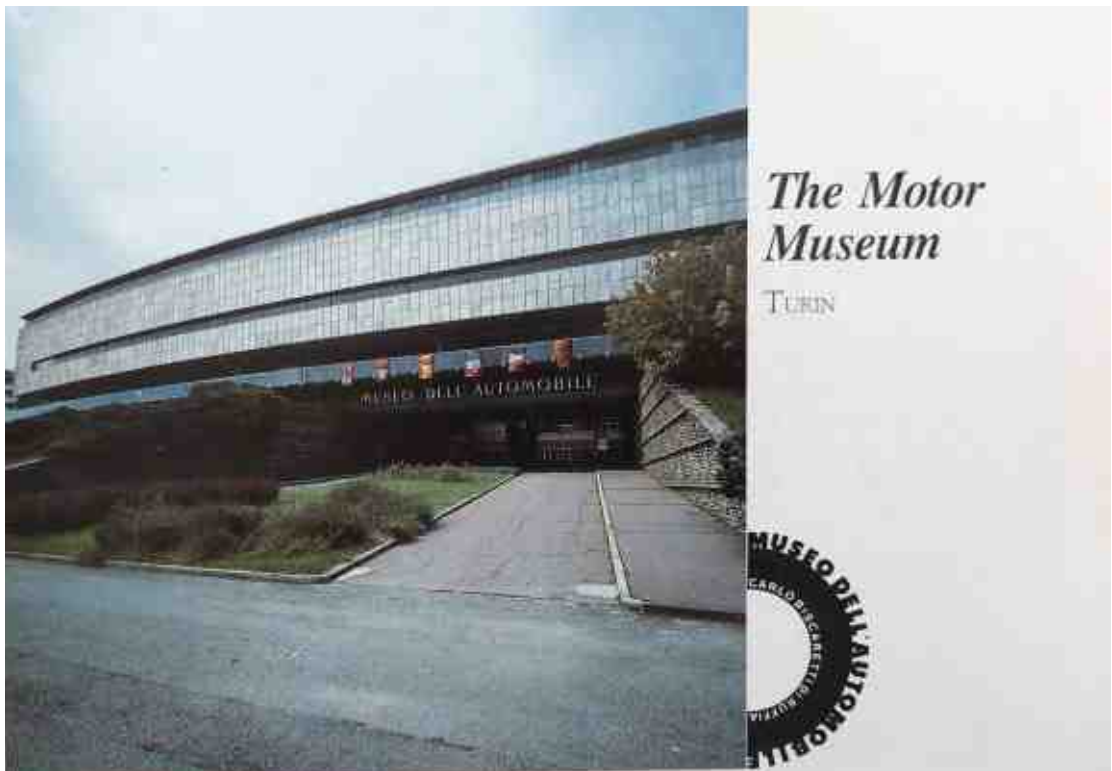
Umstrukturierung des Museums in Erwägung gezogen. Es soll in Zukunft reifer und seiner Bedeutung entsprechend präsentiert werden. Die italienische ANFIA, ein Dachverband von Unternehmen der italienischen Automobilindustrie, stellt schließlich die Mittel für den Ausbau der Sammlungen zur Verfügung.

Der Juli 1955 markiert den Wendepunkt: Die ANFIA beschließt, das Problem des neuen Standorts radikal anzugehen und dem Museum einen Rechtsstatus zu verleihen, um ihm volle Autonomie zu ermöglichen. Auch der Stadtrat zeigt seinen guten Willen und stellt im Juli 1956 den Bauplatz zur Verfügung. Finanziert wird der Bau des neuen Museums von den Autofabriken (allen voran die Familie Agnelli), den Reifenherstellern, den Ölgesellschaften, den städtischen Banken und zahlreichen nationalen Unternehmen und Agenturen. Das prächtige Gebäude, das sich am Corso Unità d'Italia erhebt, wurde von dem Architekten Amedeo Albertini entworfen. Es befindet sich im Besitz der Stadt Turin, die es dem Museum zur Verfügung stellt, das 1957 durch ein Dekret des Präsidenten der Republik rechtlich neu gegründet wurde.

Am 14. Mai desselben Jahres schrieb Biscaretti an einen Freund:

"Ich bin sehr glücklich, endlich das Ziel erreicht zu haben, auch wenn die Zufriedenheit von viel Wehmut getrübt wird. In meinem Alter kann man sich nicht mehr über ein Ereignis freuen, dessen Entwicklung, selbst wenn sie günstig ist, durch die kurze Zeit begrenzt wird, die einem bleibt, um es zu genießen. Und in diesem Zustand befinde ich mich.(...) Ich hoffe,





so bald wie möglich mit der Arbeit beginnen zu können und für den Salon 1958 bereit zu sein."

1959: Tod von Biscaretti, ein Jahr vor der Vollendung seines Lebenswerkes

Die Arbeiten schreiten stetig voran, aber die Zeit vergeht schnell. Es ist der Sommer 1959, Biscaretti befindet sich in seinem schönen toskanischen Refugium Ripafratta und zeichnet eine der vielen für die Galerien des Museums geplanten Tafeln. Sechszwanzig Jahre sind vergangen, seit er die Stelle des "provisorischen Kurators" erhalten hat. Noch fünfzehn Monate, dann wird das schöne, moderne Museum eingeweiht werden. Doch Biscaretti erlebte die Vollendung seines Lebenswerkes nicht mehr. Am 7. September 1959 starb er im Alter von 80 Jahren in Ripafratta (Pisa). Die Eröffnung des neuen, 13.000 Quadratmeter großen Automuseums fand 1960 statt. Sein unermüdliches Engagement für den Aufbau einer nationalen Automobilsammlung wird durch die Aufnahme seines Namens in die offizielle Bezeichnung des Museums gewürdigt, das seither "Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia" heißt.

Nach einer umfassenden Renovierung und Erweiterung, die 2011 abgeschlossen wurde, wurde das Museum umbenannt. Seitdem heißt es "Museo Nazionale dell'Automobile di

Torino", besser bekannt unter dem Akronym MAUTO. Das bedeutet jedoch nicht, dass sein Gründer vergessen wurde. Das Museum verfügt nun über einen neuen ständigen Ausstellungsraum, der ausschließlich Carlo Biscaretti di Ruffia gewidmet ist. Der Raum im zweiten Stock des Gebäudes wurde im September 2019 anlässlich des 140-jährigen Geburtstags und des 60. Todestags von Carlo Biscaretti eingeweiht. Multimediale Installationen und Originalzeichnungen erzählen die Geschichte des nonkonformistischen und visionären Gründers des Museums. Dank der neuen multimedialen Gestaltung ist es Carlo Biscaretti di Ruffia selbst, der die Besucher begrüßt und die Entstehung seines Museumsprojekts erklärt. Dazu wird eine holografische Projektion seiner Person verwendet, die durch eine unterhaltsame Interaktion mit den Porträts seiner Vorfahren eine Geschichte erzählt.



Matrimonio in Sardegna

Angela Verschoor



Schon 2023 wollten Beate Osmer und Christian Döhle heiraten, und zwar in Venedig. Aber so romantisch Venedig auch sein mag, der Preis einer Trauung dort trübte jede Romantik und der Plan wurde aufgegeben. Voller Ideen kamen dann aber unsere Mitglieder Graziella Planta und Jens-Olaf Behrend zur Hilfe: Warum keine Hochzeit auf Sardinien? Auch wenn Gergei, Graziellas Geburtsort, nicht so spektakulär ist wie Venedig, so ist Sardinien mindestens so schön und unvergesslich.

Am 15. Oktober 1988 hatten Beate und Christian einander kennengelernt, und auf den Tag genau 36 Jahren später sollten sie dann heiraten. Einladungen gab es nicht, es galt das Prinzip von Selbsteinladung. Wer dabei sein wollte, war willkommen.

Und so kam es, dass wir ein paar Tage, nachdem wir von der endgültigen Planung hörten, dem Brautpaar berichteten: "Ihr habt den point of no return passiert, wir haben gebucht!"



Am 14. Oktober trafen sich 24 Personen aus diversen Freundes- und Familienkreisen auf dem Berg oberhalb Gergei um den Junggesellenabend zu feiern. Und innerhalb weniger Momente waren die verschiedenen Freundeskreise zu einem einzigen, engen Kreis zusammengeschmolzen.

Am nächsten Morgen ging es dann in Kolonne zum Rathaus, natürlich mit dem Brautpaar im Cabrio italienischer Bauart! Der Bürgermeister führte die Zeremonie durch im Ratssaal, der für diese Gelegenheit extra mit Lancia-Fahnen geschmückt war. Und, was in Venedig niemals passiert wäre, lud der Bürgermeister die ganze Gruppe ein zu einem Kaffee in der benachbarten Bar.

Insgesamt ein einzigartiges Erlebnis – und wir fühlten uns geehrt, uns selbst einladen und dabei sein zu dürfen!



Vincenzo — Un espresso unico!

Text und Bilder:
Wolfgang Mielich



Wer erinnert sich? Die Teilnehmer des Frühjahrstreffens 2024 in Ingolstadt auf alle Fälle. Am ersten Morgen des Treffens, dem Donnerstag an Himmelfahrt, ging es – kaum hatten wir die Stadt verlassen – in ein landläufiges Gewerbegebiet in der Gemeinde Eitensheim und dort direkt zur Kaffeemanufaktur Ei-Beans.

*Frank Krause und
seine neue
Errungenschaft*

Hier haben seit 2019 Frank Krause und seine Frau Iryna ihre eigene Kaffeemanufaktur. Sein berufliches Leben hat er ganz dem Kaffee verschrieben. Ursprünglich gelernt hatte er Industrieelektroniker bei Zeiss in Jena. Bereits kurz nach der Wende ging es beruflich nach Ingolstadt, wo er sich in den Produktionshallen des örtlichen Autobauers den Kuka-Robotern annehmen durfte. Bald schon reifte die Erkenntnis in ihm, dass das nicht seine Leidenschaft entfacht und er nutzte die Chance, in die Gastrotechnik zu wechseln.

Zunächst waren es Kühl- und Schankanlagen, jedoch bereits 1993 kam er beim regionalen Großbäcker auch mit Kaffee in Berührung, und der Start bei WMF 2007 brachte ihn dann direkt zum Thema. Als Servicetechniker für eine Vielzahl an Vollautomaten erkannte er ziemlich schnell, dass es sich bei Kaffee nicht um ein gewöhnliches Lebensmittel handelt. Neben der Instandhaltung der Maschinen





waren Einstellungen wie Mahlgrad und Pulvermenge, aber auch die Wasserhärte Parameter, mit denen man direkten Einfluss beim Konsumenten, sprich beim Kaffeetrinker nehmen konnten. Stimmte alles und war das Aroma entsprechend, so waren die Abnehmer zufrieden, was Frank auch in „Kaffee-gesprächen“ direkt an der Maschine als Feedback bekam.

So kam eines zum anderen, 2018 erfolgte der erste Entwurf einer eigenen Kaffeemischung und bereits 2019 die Gründung der Firma Ei-Beans. Es folgten die Anschaffung eines ersten kleineren Rösters der Firma Probat und 2020 die Niederlassung in der Gemeinde Eitensheim. Damit wurde der Kaffee nebenberuflich zum Lebenselixier. Inzwischen verfügt der ambitionierte Kaffeeröster über ein Produktportfolio von 13 unterschiedlichen Sorten, welche bei seiner etablierten Kundschaft großen Anklang findet. Zum klassischen Aufbrühen mit Filter, für den Vollautomaten oder stilgerecht zum Siebträger, bei Krause findet jeder das passende Produkt, regional hergestellt, handwerklich fein veredelt und trotzdem zu fairen Preisen.

Die neueste Investition, ein größerer und modernerer Röster der Firma Probat, lässt 12kg Bohnen in einem Röstvorgang zu. Hier

Abfüllen der fertigen Bohnen



setzt Frank auf ausgedehnte Röstzeiten von ca. 16 bis 18 Minuten bei Espresso, in denen das Heißlufttrommelröstverfahren bei bis zu 220°C die Bohnen schonend auf ihre künftige Bestimmung vorbereitet. Dadurch wird der Säuregehalt reduziert und es entsteht ein magenschonender Kaffee. Gibt man 12kg Bohnen oben in den Röster hinein, so erhält man nach Ablauf der Röstzeit ca. 10kg Endprodukt. Die Reduktion ergibt sich aus dem sogenannten Einbrand und der reduzierten Feuchtigkeit. Nach dem Rösten dürfen die Bohnen einige Tage ruhen, bevor sie für den Verkauf eingetütet werden.

Zurück zu unserem Frühjahrstreffen: Dafür hat Frank im Frühjahr 2024 den „Feuerwehr schwarzer“ per Label in den „Vincenzo“ (Espresso) und den „Feuerwehr brauner“ in den „Aurelia“ (Cafe Crema) verwandelt. Für jeden Teilnehmer gab es neben der Probe direkt aus dem Siebträger in der Rösterei auch jeweils ein Päckchen mit auf die Reise. Was eigentlich als Gag gedacht war, bekommt nun eine Geschichte.

Von dem Label mit „Vincenzo“ begeistert hat sich unser regionaler Kaffeeröster gleich nach dem Treffen des LCD aufgemacht und an einer Mischung der ganz besonderen Art gearbeitet. Es sollte ein Kaffee werden, der durch seine Einzigartigkeit zu einem nicht alltäglichen Erlebnis wird. Bohnen aus Brasilien? Nicht im Vincenzo! Hier kommt es zu einem Aufeinandertreffen von Bohnen aus vier Ländern von drei Kontinenten: Indien, Uganda, Kolumbien und Costa Rica. Das Mischungsverhältnis? Wird selbstverständlich so geheim gehalten wie das Nutella-Rezept! Und ich kann sagen, dass es auch einiger Versuche bedurfte, bis das Ergebnis so perfekt war, wie wir es von einem Lancia erwarten.

Schließlich muss nicht nur die Qualität und Reproduzierbarkeit gewährleistet sein, es soll auch einen ganz besonderen Genuss für Gaumen, Nase und auch das Auge darstellen. Was wäre der beste Kaffee ohne eine ansprechende Crema? Ich durfte immer wieder den

Betatester machen und die neueste Mischung durch meine Mühle und den Siebträger jagen.

Im Oktober war es dann soweit. Die Erprobungsphase ist abgeschlossen und der offizielle „Vincenzo“ wird ins Sortiment aufgenommen. Nach eigenem Bekunden des passionierten Kaffeerösters wird er von der geneigten Kundschaft sehr gut angenommen. Ich jedenfalls habe ihn zu meinem Favoriten erklärt. Und das nicht nur wegen der Entstehungsgeschichte.

Als initiale Zündung darf das Frühjahrstreffen also durchaus verstanden werden und somit soll der LCD auch die Möglichkeit haben, diese Geschichte mit fortzuschreiben. Und wo Geschichte geschrieben wird, ist meist auch ein guter Kaffee beteiligt.

Der Vincenzo ist bei Frank Krause direkt erhältlich und geht auch in den Versand. Einen Online-Shop gibt es aktuell noch nicht, aber via Email an ei-beans@t-online.de oder einen Anruf unter der Mobilnummer 0151/42315448 kann jedes LCD-Mitglied seine Wünsche äußern.



Im Oktober 2024 ist es endlich soweit: der Vincenzo wird offiziell ins Sortiment aufgenommen!



Tiefste Stellen und andere Höhepunkte

Text: Beate Osmer, Christian Döhle

Fotos: Beate Osmer, Wolfgang Mielich

Brunsbüttel 2024 – Es war richtig Herbst. Es war richtig norddeutsch. Und es war richtig gesellig.



So, in den Norden Deutschlands oberhalb der Elbe sollte es also gehen. Nach Brunsbüttel im Kreis Dithmarschen in Schleswig-Holstein. Für viele nicht gerade „um die Ecke“. Und so stellte sich schon bei den Organisatoren des Herbsttreffens 2024, bei Petra und Jens Gäde, spürbar Vorfreude ein, als zu sehen war, wie sich die Zahl der Mitglieder, die Lust auf nordischen Herbst hatten, von Woche zu Woche steigerte. Am Ende wurde es dann mit über 50 Teilnehmern das größte LCD-Treffen seit vielen Jahren. Wer hätte das gedacht?

Aber beginnen wir von vorn. Wenn der Weg schon weit ist, dann kann man daraus ja auch unterwegs schon ein bisschen Urlaub machen. So oder so ähnlich haben es sich wohl auf Rupert Gehrlein und Wolfgang Mielich gedacht, die schon einen Tag früher gestartet und mit einem Delta HF turbo auf einen Besuch bei Bremer Lancia Freunden vorbeischauten. Wenn schon Norddeutschland, dann auch gerne einen Tag mehr. Gute Planung, fanden wir, wenn auch der regnerische Bremer Herbst nicht so richtig mitspielen wollte.

Aber – und auch das gehört ja zur norddeutschen Gastfreundlichkeit – rechtzeitig zum Start des kleinen Rundgangs durch die historische Bremer Altstadt, liebevoll „gute Stube“ genannt, konnten wir die Regenschirme schließen... und öffneten den Blick für Sehens- und Genießenswertes.

Am nächsten Tag dann stand Lancia wieder im Mittelpunkt. Und das auf

ungeahnte Weise. Der Schalthebel des Delta war plötzlich locker und die Sorge mehrte sich, dass das Schalten auf den verbleibenden Kilometern nach Brunsbüttel und dann wieder zurück nach Ingolstadt (!) wohl zum Problem würde.

Nun, kurz vor dem Aufbruch, ist guter Rat... teuer? Nein, nicht teuer, aber trotzdem schnell! Ab in die Lancia-Werkstatt Könitz, als Notfall rauf auf die Bühne und schnell mal mit der Handleuchte in die Tiefen des Schaltgestänges geguckt und dann mal überlegen, was man da machen kann... Antwort: Nix. Die Aufhängung und Führung des Schaltgestänges ist beschädigt und muss instandgesetzt werden. Das geht aber nicht so schnell. Und wir müssen alle los. Brunsbüttel wartet.



Zum Glück gibt's beim Werkstattteam Könitz aber Erfahrung, Improvisationstalent und vor allem... Kabelbinder! Drei Kabelbinder später ging's dann endlich „gut schaltbar“ los. Die Fähre Wischhafen wartet. Und das Herbstwetter auch. Regnerisch ist's. Stürmisch und ungemütlich. Und bei der Elbüberquerung signalisiert uns ein Regenbogen, dass die Sonne im nordischen Herbst noch nicht ganz aufgegeben hat.

Das Schöne am norddeutschem Schmuddelwetter ist ja, dass man es sich drinnen so herrlich gemütlich machen und mit einem Getränk in der Hand (es muss nicht immer Tee sein!) schnacken kann. Und das war dann auch das wohlgeplante Programm, das Petra und Jens vorgesehen hatten. Sehr gut!

Der nächste Tag kommt – und der Herbst geht nicht. Die Erklärungen der Gästeführerin werden vom Wind in alle Richtungen getrieben, als wir den Außenrundgang an der Schleuse des Nord-Ostsee-Kanals erleben. Imposant. Nicht nur die Windstärke. Vor allem die Schleusenanlage. Und weil Wasser eben zu Norddeutschland gehört, geht's wieder auf eine Fähre und dann weiter entlang malerischer Küstenstraßen durch den norddeutschen Herbst in Richtung des absoluten Tiefpunktes. Nicht den des Treffens. Nein, es geht zur tiefsten Landstelle Deutschlands.

Irgendwie mit ganzen 3,54 m unter NN auch ein echter Höhepunkt.

Den hatte Jutta Döring dann wohl auch erlebt, als es zum Mittagessen (natürlich wieder mit einer Fähre) zufällig in das Burger Fährhaus direkt an den Nord-Ostsee-Kanal ging. Genau in das Restaurant, wo sie vor vielen, vielen Jahren einmal ihre Hochzeit gefeiert hat. Zufälle gibt's. Oder war das einfach nur eine gut geplante Überraschung?

Neben Landschaft und Weite (und davon recht viel) hat Norddeutschland aber ja auch noch anderes zu bieten. Und das stand nun auf dem Programm. Zeit also, für eine Dombesichtigung in Meldorf. Ja, da gibt es einen Dom. Und einen schönen. Und vor allem ist's schön, dass man die erlebte Kultur und die moderierte Zeitreise durch die letzten 8 Jahrhunderte auch gleich noch einmal nebenan nachbesprechen kann – bei großen Kuchenstücken und heißem Tee in einem urigen Café. Norddeutschland live.

Und als hätten Petra und Jens gewusst, dass das Schnacken und Lachen in Gemeinschaft allen so viel Spaß macht, war das auch genau der Plan für den Abend. Wenn der Magen nach dem Dinner schon richtig arbeitet, können wir ja auch einfach mal nix tun und uns in Geselligkeit an der Hotelbar üben. Herrlich.





Es ist Samstag. Leider schon. Nach Landschaft und Architektur steht nun das wilde Tierleben auf dem Plan. Auf geht's zum Seehundegucken in der Aufzuchtstation Friedrichskoog.

Die Sonne nehmen wir mit, auch wenn sie irgendwie vergessen hat, ihre Wärme mitzubringen. Die Einheimischen in Schleswig-Holstein finden es frisch. Allen anderen ist kalt. Aber das gerät in Vergessenheit, wenn man sieht, mit welchem Engagement hier verlassen oder erkrankt aufgefundene Robben gerettet und aufgezogen werden, um sie dann wieder auszuwildern.

Schön, dass es Menschen gibt, die sich mit so viel Herzblut für den Erhalt der Seehunde im Wattenmeer einsetzen.

Und viel Herzblut und Engagement haben auch Petra und Jens rund um die Organisation

von H24 gezeigt. Es stimmte einfach alles, von der Wahl eines wirklich schönen Hotels bis zu einer Planung, die nicht nur an alles gedacht, sondern auch allen viel Spaß und Zeit für geselliges Miteinander gebracht hat. Das war toll.

Salute Brunsbüttel!

P.S.

Ach so... und dann gibt es ja noch eine andere Geschichte weiter zu erzählen: Was wurde aus der Schaltung von Wolfgang Mielichs Delta?

Die Kabelbinder haben Wolfgang von Brunsbüttel bis ins bayerische Hitzhofen bei Ingolstadt nicht im Stich gelassen. Das hat Wolfgang dann Rolf Könitz und dessen Werkstattteam am darauffolgenden Wochenende ausgerichtet – übrigens zusammen mit der Nachricht, dass am Unterboden des Delta noch immer die magnetische Handleuchte aus der Bremer Werkstatt hing.

Die Legende rund um H24 besagt, sie habe Wolfgang und seinem Delta über 1.000 km weit den herbstlichen Weg nach Hause erleuchtet...



Toller Saisonauftakt *in den Messehallen von Bremen*

Petra & Jens Gäde



Wir starten bereits am Donnerstag vormittags, um das Aufbauteam tatkräftig unterstützen zu können. Die Anreise über die A1 verlief ungewöhnlich entspannt, wenn man von dem Blitzephoto hinter dem Elbtunnel mal absieht. Da ist tatsächlich ein kleines Stück mit 60 km/h, ich hatte wohl 72 drauf. Die 40 € hätten wir lieber in Kulinarika investiert. Dafür sind wir mittags am Ziel und dürfen den Stand komplettieren helfen. Sehr schön in Szene gesetzt zwei Limousinen, eine Flavia 1500 Berlina der zweiten Serie und ein Dedra 2.0... jaja das Gesicht in der Menge hieß es damals in der Werbung. Wo sind sie geblieben?



Um uns herum am späten Nachmittag noch reges Arbeiten, wobei wir den Eindruck hatten, dass einige Aussteller eine Nachtschicht einlegen müssen, um alles fertig zu bekommen. Die Lancia-Familie begibt sich dann doch lieber in ein nahe Restaurant (Burger für die Bürger) und lässt den Abend gesellig ausklingen. Am nächsten Morgen brauchen wir nur ein paar Schritte vom Hotel zur Messe, aber wo ist sie? Im dicken Nebel orientieren wir uns an den Einheimischen. Innen reges Gedränge, zeitweise so, dass man besoffen nicht umfallen konnte. Besucherzahl 46.713... historischer Rekord!

Nach der fulminanten Lancia-Präsenz im letzten Jahr, hatten wir diesmal nur unsere zwei Fahrzeuge auf dem gesamten Messegelände. Den Delta von Lilo und Rainer zählen wir nicht mit – der war am ersten Tag bereits verkauft. Wir sind also wieder in der Normalität angekommen, was allerdings den Spaß an der Sache überhaupt nicht einschränkt.

Kernthema der diesjährigen Veranstaltung war „Klassiker aus Japan“. Da gab es reihenweise Fahrzeuge zu entdecken, die wir noch nie gesehen haben. Wahrscheinlich so ähnlich wie Lancia auf der Tokio-Motorshow. Aber wie wir alle wissen, hat der Blick über den Tellerrand noch nie geschadet. Fehlende Lancia-Fahrzeuge wurde durch Prominenz wieder wett gemacht. Zum Beispiel trafen wir auf dem Rundgang Prince „Schals“, aber schreibt der sich nicht anders und überhaupt wurde der nicht gerade zum König befördert? Egal – Hauptsache Promi.





Schlangestehen am LCD-Stand! Permanente Autogrammstunde mit Schriftstellerin Angela Verschoor, die ihre zweite Auflage des Flavia Buches vorstellt.

Während aller Tage herrschte auf unserem Stand ständig ein fröhliches Treiben von Clubmitgliedern und solchen, die es vielleicht noch werden wollen. Im Übrigen hat niemand behauptet, dass so ein Messetag irgendwas mit Urlaub oder Chillen zu tun hätte. Dafür gibt es ja noch das abendliche und kurzweilige Rahmenprogramm in der Beck's Mühle oder im Katzencafé im Schnoorviertel. Das haben wir zum Runterkommen auch wirklich verdient, bevor wir das Haupt zu Bette tragen. Wir danken dem Bremer-Clan, welcher maßgeblich wieder zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen hat und drohen heute schon an, in 2026 wieder zu erscheinen.





Tante Hermine und ihre Lancisti

Eine Renngeschichte von Stefan Leicher

„Nein Hermann, es geht einfach nicht, so kannst du nicht fahren, und gewinnen erst recht nicht.“, sagte meine Tante Hermine zu meinem Onkel, am Vortag zum 8. Wiesbadener Automobilturnier dem 1928 stattfindenden „Turnier der Herrenfahrer“ in Wiesbaden.

Meine Tante war eine resolute Dame, die von allen immer mit großem Respekt behandelt wurde. Schon in der damaligen Zeit galt das, was Tante Hermine sagte, als Gesetz, zumindest im Familien- und Bekanntenkreis. Onkel Hermann und Tante Hermine, das war ein tolles Paar, beide sportlich und große Automobilisten, um genau zu sein waren es große Lancisti.

Es war Onkel Hermann, der in seinem Lancia Lambda aus dem Jahr 1926 sich zu diesem prestigeträchtigen Automobilrennen angemeldet hatte. Zu dieser Zeit war es etwas Besonderes und ein nur für die gesellschaftliche Oberklasse reserviertes Ereignis. Als Herrenfahrer galt man wenn man in der Gesellschaft etwas darstellte und mit seinem eigenen Fahrzeug an entsprechenden Wettbewerben teilnahm. So auch Onkel Hermann, der ein ausgezeichnete Herrenfahrer war. Aber er hatte sich am Vortag derart den Magen verdorben, so dass er wirklich derart geschwächt war wie noch nie zuvor. Seine Freunde waren gekommen und bedauerten ihn sehr. Sie hatten ebenfalls eine Lambda und waren einerseits besorgt um Onkel Hermann, aber andererseits durchaus auch froh, weil sie damit, so wie es aussah, einen harten Konkurrenten weniger hatten, denn erstmals in der Geschichte des W.A.C. wurde das Herrenfahrer Turnier international ausgeschrieben. Tante Hermine bemerkte die falsche Besorgtheit seiner Freunde sofort und schickte sie bald wieder nachhause mit der Begründung, Hermann müsse sich ausruhen und bestimmt mehrere Liter Tee zu sich nehmen, um wieder fit zu werden, denn solch ein Rennen dürfe man keinesfalls auslassen. Als die Freunde das Haus verlassen hatten, dachte sich

Hermine, sie müsse sich nun dringend etwas einfallen lassen, denn eines war klar, Hermann würde keinesfalls fahren können. Sie schenkte sich ein Glas Riesling vom Wiesbadener Neroberg ein, setzte sich in Hermanns Ohrensessel und dachte intensiv nach. Als sie das Glas fast schon ausgetrunken hatte, ging sie zu Hermann ans Bett und sagte ihm sie müsse nur kurz außer Haus, sie käme gleich wieder.

Sie hoffte, dass der gemeinsame Freund der beiden, der Intendant des Wiesbadener Opernhauses, Hans Schüler, zuhause ist. Sie hatte Glück, er war es und er bat sie nach einer liebevollen Begrüßung von Tante Hermine in den Salon. Die Hausangestellte, Gerlinde, wurde gebeten zwei Tassen Tee zu servieren und danach die Tür zu schließen. Nach einer guten halben Stunde, verabschiedete er Tante Hermine mit den Worten: „Hermine du bist eine Granate, natürlich werde ich Dir helfen, sei ganz beruhigt, ich schicke Dir unseren besten Mann. Er wird sich morgen rechtzeitig bei Dir melden.“

Am nächsten Tag waren alle gemeldeten Fahrzeuge pünktlich am Start bereit. Der Wettbewerb stand zum ersten Mal unter internationalen Vorzeichen und das Interesse war entsprechend groß. Es ging um das internationale Automobilturnier des W.A.C., dem Wiesbadener Automobilclub „Rund um den Neroberg“ einem Streckenverlauf von ca. 12,5 km mit der Aufgabe einige Höhenunterschied und anspruchsvolle Kurven in kürzester Zeit zu bewältigen. Als Lanciafahrer, besonders als Lambdafahrer konnte man dabei durchaus einige Vorteile der Lambda nutzen.

Umso erfreuter waren Hermanns Lancia Freunde die einzige Lambda im Feld zu steuern es sollte für sie von Vorteil sein. Alles sah also gut aus für die beiden. Man war bester Laune und hatte für den härtesten Konkurrenten in der Person von Onkel

Hermann nicht wirklich Mitleid. Doch dann sahen sie plötzlich wie in allerletzten Minute Onkel Hermann mit seiner Lambda zum Start auftauchte. Er grüßte sie nur ganz kurz von weitem und er war mit seiner tief ins Gesicht gezogenen Mütze, Automobilfahrerbrille und seiner karierten Jacke richtiggehend fest verpackt und machte einen ganz wilden und entschlossenen Eindruck.

Sie schauten sich gegenseitig verwundert an und dachten, dass Hermann wohl eine Wunderheilung erfahren hatte, oder Hermine ihm von den Quellen Wiesbadens einen Wundertrunk gegeben haben musste. Sie und alle Zuschauer des Turniers konnten im Folgenden nicht anders als zu staunen, wie Hermann die Lambda um die Kurven warf, alles war perfekt an seinem Rennen und man konnte Zeuge der großartigen Konstruktion dieses Wagens aus Italien sein. Alle jubelten ihm zu und zum Schluss konnte er das Rennen für sich entscheiden. Die beiden anderen Lancisti belegten einen abgeschlagenen Platz im Mittelfeld. Nach der Siegerehrung, bei der der Sieger kaum etwas gesagt hatte und sich nur einige Mal seinen langen Vollbart abtastete und seine Brille kaum abnehmen wollte, war er ganz schnell wieder verschwunden. Man vermutete, dass er immer

noch mit seiner Magenverstimmung herum laborierte und ließ ihn in Ruhe. Alle konzentrierten sich auf die einmalige Konstruktion der anderen Lancia Lambda. Die beiden anderen Lancisti beantworteten nicht ganz ohne Stolz alle Fragen der Interessierten.

Als die beiden am folgenden Tag dem Sieger einen Besuch abstatteten, saß Onkel Hermann noch immer blass im Sessel und nahm die Gratulation der Konkurrenz bescheiden entgegen. Auf die Frage welcher Teufel ihn denn gestern geritten habe, erwiderte er nur ganz kleinlaut, er habe alles nur seiner geliebten besseren Hälfte, seiner lieben Hermine, zu verdanken. Es stimmte, beide waren wie aus einem Guss, und glichen einander in Größe und Statur fast wie ein Zwillingsspaar. Hermine stand im Zimmer und schaute dabei dankend zu den anderen beiden Gratulanten im Raum, dem Wiesbadener Opernintendanten und seinem besten Maskenbildner Herrn Anton Meier, der jeden Menschen in einen anderen verwandeln konnte. Eine Spezialität von ihm war es, aus Frauen wilde Männer zu machen, die alles gewinnen können. Als Tante Hermine zu ihm blickte, zwinkerten sie sich geheimnisvoll zu und Onkel Hermann versuchte dabei wie ein Sieger zu lächeln.



und Presse

Rupert
Gehrlein

Was mich allerdings von Fahrzeug zu Fahrzeug nervöser machte: Wann erscheint denn nun der erste Lancia in dieser Aufzählung? Auch wenn ich noch keine Gelegenheit hatte, *Race for Glory* zu sehen, den Film gibt es doch, und der

Eine unvollständige und subjektive Wahrnehmung

Rally 037 ist einer der Hauptdarsteller. Oder den Archetyp des Roadmovies, *Il Sorpasso* (deutsch: *Verliebt in scharfe Kurven*) mit der B24 in der Hauptrolle?

Null, niente, nada! Kein Lancia unter den 100 wichtigsten Filmautos!

Dass es für die Astura ministeriale aus *Don Camillo* und die Appia furgoncino aus *Vera – Die Frau des Sizilianers* wegen der Kürze der Auftritte nicht zu einer Erwähnung reichen würde, war mir schon klar. Aber bedeutungsloser als ein Saab 9000 CS aus *Ein Mann namens Ove*? Konnte das unwidersprochen bleiben?

In der Folgeausgabe der *Oldtimer Markt* fand sich dann eine Flut von Leserbriefen, in denen gefühlt zweihundert weitere Fahrzeuge aufgeführt wurden, die nach Meinung der Verfasser unbedingt unter die einhundert wichtigsten Filmautos gehören oder doch zumindest zu einem erweiterten Kreis zählen müssten. Auch hierunter kein Lancia.

Und dann, ganz am Ende, kommt der Verweis auf die Internet Movie Cars Database, www.imcdb.org/! Flugs aufgerufen: Hier sind sie alle präsent. Ob an einer Verfolgungsjagd beteiligt oder nur im Hintergrund geparkt. Das verspricht noch einige Stunden Unterhaltung.

Dachte ich. In der Tat fanden sich zu jedem Fahrzeugtyp sehr viele Hinweise, in welchen Filmen er zu sehen ist. Ich suchte mir Filme aus bei denen mindestens drei von fünf Sternchen vergeben waren. Ein Doppelklick öffnete weitere Bilder von dem Fahrzeug aus dem betreffenden Film.

Leider fast immer mit dem Hinweis versehen, dass unglücklicherweise kein Streamingdienst angegeben werden könne, wo der Film zu sehen sei. In den Fällen wo ein Streaminganbieter genannt wurde, war mir dieser völlig unbekannt, was allerdings nicht viel heißen mag. Aber es schien mir unverhältnismäßig, mich irgendwo

anzumelden um wegen einer kurzen Filmsequenz mit einem Trevi (nur exemplarisch gemeint, die Trevi-FahrerInnen mögen mir verzeihen) einen zum Beispiel französischsprachigen Film anzusehen. Doch nichts mit Lancia im Film?

Ich weiß nicht mehr wie, aber im Zuge der weiteren Recherche gelangte ich auf der Stellantis-Website an eine Pressemitteilung vom August 2006 (also noch Original Lancia) mit dem Titel „100 Jahre Lancia: Ästhetik in Film-Klassikern“. Was sich hoffnungsfroh anließ entpuppte sich alsbarer Unsinn. Damals waren wohl alle froh, dass sich jemand gefunden hatte die Pressemitteilung zu verfassen. Darüber hatte man vergessen sie zu lesen, oder auf ihren Wahrheitsgehalt zu überprüfen.

Richtig ist der Hinweis auf *Il sorpasso*, auf *Und ewig lockt das Weib*, wo Curd Jürgens Brigitte Bardot in der B24 spazieren fährt, und *Rette deine Haut*, in dem Alain Delon einen Delta fährt.

Dass Tom Hanks in diesem unsäglichen *Illuminati* Delta fährt ist richtig, aber leider unwichtig. Was aber ein ß-Montecarlo, der in *Ein toller Käfer in der Rally Montecarlo* von genau jenem angeschmachtet wird, mit Ästhetik im Film zu tun hat bleibt offen. Aber immerhin, er ist im Film.

Mühsam war es *I soliti Ignoti* (Diebe haben's schwer), ohne Italienisch Kenntnisse in voller Länge zu sehen, um die Co-Darstellerin Aurelia B10 zu erleben. Ganz am Ende des Films war sie für einen Moment im Hintergrund zu sehen.

Ähnlich anstrengend war es mit *Profondo Rosso* (Farbe des Todes). Hier schmerzten die Augen doch sehr. Die kurze Szene mit der ß-Berlina war kein echter Höhepunkt, aber besser als der Rest des Films.

Trotzdem hat mich diese Seite auf Umwegen weitergebracht. Ich folgte





dem Hinweis auf *Un uomo e una donna*, frei übersetzt „Ein Mann und eine Frau“, erneut mit Jean Louis Trintignant. Den Film aus dem Jahr 1966 kann man sich in voller Länge auf youtube ansehen, wahlweise in italienisch oder französisch. Auch ohne die Sprache zu verstehen, spürt man, dass dieser Film gut ist. Darauf zu warten, dass der Hauptdarsteller in einen Lancia steigt ist allerdings vergebene Liebesmüh, er fährt immerzu nur Ford Mustang. Aber im Folgefilm, sinnigerweise *Un uomo e una donna 20 anni dopo* genannt, spielt ein Thema mit. In einer surrealen und sinnfreien Verfolgungsjagd. Der Film wurde von der Kritik zerrissen, aber das Zauberwort war gefallen: Verfolgungsjagd, oder car chase, oder inseguimento. In Verbindung mit dem Namen Lancia war ich am Ziel.

Hier stehen auf youtube mehrere Verfolgungsjagden bereit. Naturgemäß leiden die Fahrzeuge bei diesen Einsätzen, so dass das Herz blutet. Aber immer nur hochglanzpolierte Autos aus *Leno's Garage* sind doch langweilig. Insbesondere bei dem Clip mit den Flaminias muss man doch schlucken, auch die Fans der γ Berlina müssen tapfer sein. Aber seht selbst:

22° Vittima... nessun Testimone
(Parole du Flic) 1985
Les Ringards 1978
Trois hommes à abattre 1980
E venne il giorno dei Limoni Neri

Die Zeitschrift *classiccars* hat offenbar ihr Herz an Lancia verloren. Seit August findet sich in jeder Ausgabe ein Bericht über ein Lancia-Modell.

Ausgabe	8/24	Delta HF turbo
	9/24	Thema 8.32
	10/24	Flavia Coupe
	11/24	Aurelia Giardinetta
	12/24	Gamma Berlina
	1/25	Delta Integrale 16V

Die Berichte zeugen meines Erachtens nicht durchweg von tiefgehender Recherche. Man hat nicht gerade immer den Eindruck, dass der Autor soeben dem Testfahrzeug entstiegen ist. Wobei mir Matthias Landau, der seine Gamma Berlina zum Test beisteuerte, versicherte, dass es ein vergnüglicher Tag gewesen sei.

Vielleicht darf man generell nicht zu sehr erwarten, in Oldtimer-Zeitschriften etwas Neues über unsere Fahrzeuge zu erfahren. Vielleicht sollten wir uns darüber freuen, dass überhaupt mal wieder etwas über Lancia zu lesen ist.

Und prompt werde ich mit der Ausgabe 2/25 der *classiccars* Lügen gestraft. Es findet sich ein sechs Seiten umfassender Bericht über den Lancia LC2. Auch für jemanden, der nicht allzu sehr an der Rennsporthistorie interessiert ist, absolut lesenswert.

Nur auf fünf, dafür flüssiger zu lesende Seiten, brachte es der Artikel in der Novemberausgabe der *Oldtimer Praxis* über den Flaminia-Flüsterer Hubert Enbergs. Es ging um die Flaminia GT Coupé und Convertibile. Bei dem Satz „Kaputt war der Motor sowieso; mehr als stehenbleiben konnten wir nicht“, hatte ich die Mienen der Leser vor Augen. Von ungläubigem Stirnrunzeln bis vor Schreck geweitete Augen. Wohl dem, der dann sagen kann, dass er den Motor selber macht...

„Für jedes Nervenkostüm gibt es das passende Gefährt!“, ist die treffende Überschrift eines Leserbriefes in der Folgeausgabe der *Oldtimer Praxis* zu dem genannten Artikel. Neidlos schwärmt ein Leser von der Technik und dem Design der Flaminias (oder müsste es Flaminiae heißen?), um genau so offen zu bekennen, dass er selbst etwas bodenständigere Technik mag, wohl wegen der Nerven. Und er freut sich darüber, dass unser Hobby für jeden Geschmack, jede technische Fähigkeit und jeden Geldbeutel das richtige Mobil parat hält.

Wenn man mal kurz über die Lancia-Brille drüberschielte, kann man da nur zustimmen.



Die Klassikerszene im Generationenwechsel: Wohin geht die Reise?

Christian Döhle



Bilder: © M3B
GmbH/Sven
Wedemeyer

Die Saison 2025 ist eröffnet. Die großen Oldtimer-Messen des Jahres haben stattgefunden, wenn auch mit eher diffusen Einschätzungen über die Entwicklung der Szene.

Die traditionelle Saisoneroöffnung übernahmen wie gewohnt die Interclassics in Maastricht und die Bremen Classic Motorshow – beide mit historischen Besucherrekorden. Während Bremen um 2% wuchs, lag das Wachstum in Maastricht bei beeindruckenden 14,5%. Ein Indiz dafür, dass außerhalb Deutschlands

mehr Zuspruch für „unser Hobby“ zu diagnostizieren ist?

Sicher ist diese Aussage nicht so einfach zu treffen, denn die Veranstaltungen im In- und Ausland können unterschiedlicher kaum sein und das erschwert die Vergleichbarkeit der Entwicklungen.

Während Bremen mit Bodenständigkeit, frostigen Temperaturen im Parkhaus und einem regen Handel bei Händlern und Privatverkäufern punktet, ist zum Beispiel die Retromobile in Paris das glanzvolle Gegenstück: international, hochpreisig, voller automobiler Schätze, die oft erst nach der Messe einen neuen Besitzer finden. Dieses Jahr wurde dort das Le-Mans-Siegerauto von Jochen Rindt und Masten Gregory, ein Ferrari 250LM von 1965, für stolze 35 Millionen Euro versteigert. In Stuttgart wechselte ein Mercedes W196, einst gefahren von Fangio und Moss, für über 51 Millionen Euro den Besitzer – kein schlechter Auftakt für 2025.

Doch abseits der beeindruckenden Auktionsergebnisse stellt sich die Frage: Wie entwickelt sich der Markt für klassische Fahrzeuge weiter? Die gute Nachricht: Die Szene ist lebendig. **Die weniger gute: Der Markt verändert sich – und das spürbar.**

Die wichtigsten Markttrends 2025:

1. Wirtschaftliche Unsicherheit beeinflusst den Klassiker-Markt

Die allgemeine wirtschaftliche Lage und steigende Lebenshaltungskosten hinterlassen Spuren. Viele halten sich mit Käufen zurück oder lassen ihre Fahrzeuge vorerst in der Garage stehen.

2. Der Zuwachs an H-Kennzeichen verlangsamt sich

Zwar werden weiterhin Fahrzeuge über 30 Jahre als Oldtimer zugelassen, doch das Wachstum stagniert. Die Gründe sind vielschichtig – zu nennen sind auf jeden Fall strengere Abnahmekriterien für die H-Zulassung und deutlich steigende Unterhaltskosten.



3. Spekulanten ziehen sich zurück – echtes Interesse bleibt

Die Zeiten von günstigen Finanzierungen sind vorbei, Kredite kosten wieder Geld. Das bedeutet: Fahrzeuge werden seltener aus reiner Spekulation gekauft, sondern eher von Enthusiasten, die wirklich einen Oldtimer besitzen möchten.

4. Werkstätten boomen, doch es fehlt an Nachwuchs

Oldtimer-Werkstätten haben volle Auftragsbücher, doch qualifizierte Fachkräfte sind rar. Junge Menschen, die bereit sind, sich auf die Technik klassischer Fahrzeuge einzulassen oder am Wochenende bei Events zu arbeiten, sind schwer zu finden.

5. Der Generationswechsel verändert den Markt

„Vom Vater zum Sohn“ – was lange galt, ist nicht mehr selbstverständlich. Viele langjährige Sammler lösen ihre Garagen auf, doch die nachkommende Generation hat andere Interessen. Eigentum und die Verantwortung für den Besitz haben zunehmend weniger Wert als unbeschwerter Spaß am Erleben.

In diesem Szenario verlieren besonders Fahrzeuge aus der Vorkriegszeit, den 50ern und 60ern derzeit an Wert, wenn Sie nicht gerade absolute Exoten oder Speerspitzen ihrer Marken mit besonderer Strahlkraft sind.

Britische Klassiker wie Austin Healey, Triumph, MG und sogar Jaguar sind aktuell schwerer zu verkaufen, und auch ein Mercedes Pagode oder Porsche 356 findet nicht mehr so leicht einen neuen Besitzer.

Dafür gewinnen andere Fahrzeuge an Bedeutung: Youngtimer und Newtimer, die „fahrbar“ sind, stehen hoch im Kurs. In Bremen war das gut zu beobachten – ein BMW E36 Cabrio war sofort verkauft, während ein Mercedes Ponton kaum Beachtung fand.

6. Neue Enthusiasten schaffen neue Marktsegmente

Der Markt passt sich an: Fahrzeuge, die früher als „reine Gebrauchtwagen“ galten und auch so veräußert wurden, tauchen erkennbar vermehrt bei Auktionen auf und erzielen überraschend hohe Preise. Neue Käufer setzen damit Trends – und Preise.

Auch wir im LCD erkennen diesen Wandel und freuen uns zu sehen, dass es dem Zuspruch an unseren Messeständen und auch dem Interesse an unserem Club

gut tut, nicht nur Chromstoßstangen, sondern auch Youngtimer zu zeigen.

Richtig, für viele von uns sind das keine „echten Klassiker“. Jüngere Generationen aber sind mit diesen Autos aufgewachsen und „automobil sozialisiert“ worden. Sie haben Zugang dazu. Und ehrlicherweise müssen wir doch (wenn wir uns den Perspektivwechsel zutrauen) zugeben, dass auch die jüngere (LANCIA-) Vergangenheit im Vergleich zum Massenmarkt interessante Autos vorzuweisen hatte. Oftmals aus der Nische, daher vergessen und genau deswegen heute wieder spannend zu sehen.

Belächeln wir also nicht das, was die nächste Generation vielleicht mehr liebt als wir, was aber auch der Schlüssel sein kann zum Weiterleben der Klassikerszene.

7. Technik-Skepsis verändert das Kaufverhalten

Selber schrauben? Fehlanzeige! Viele junge Käufer scheuen sich vor aufwendigen Restaurierungen. Weniger werdende Fachbetriebe, hohe Ersatzteilpreise und steigende Stundensätze in den Werkstätten führen dazu, dass nur noch Fahrzeuge in gutem bis sehr gutem Zustand gefragt sind. Das drückt die Preise im unteren Segment, während Spitzenfahrzeuge weiter ansehnliche Summen erzielen.

8. Online-Auktionen gewinnen an Bedeutung

2024 war das Jahr der Online-Auktionen – und der Trend setzt sich fort. Erstmals wurden weltweit mehr Fahrzeuge online als auf klassischen Live-Auktionen versteigert, mit einem Anteil von 72 Prozent. Plattformen wie „Bring a Trailer“ expandieren nach Europa, und auch „Classic Trader“ ist inzwischen auf den Zug aufgesprungen.

Und das Fazit?

Allem voran muss man sagen, dass eine umfassende Antwort mehr Analysen, mehr Platz und mehr Diskussion braucht, als wir hier ermöglichen können. Sicher aber ist: Die Klassikerszene hat es schwer.

Sie ist in vielerlei Hinsicht im Wandel begriffen und wird sich, so meine Prognose, spürbar verkleinern. Wie sehr und wie schnell, ist jedoch auch davon abhängig, wie wir die Szene für die nachfolgenden Generationen präsentieren.

Halten wir fest nur fest an dem, was uns begeistert, oder nehmen wir auch ernst, was die Generation nach uns fasziniert? Meine Meinung: Man kann das Eine tun und muss das Andere nicht lassen.

Stellen wir uns also der Aufgabe, Dinge mit den Augen der nachfolgenden Generationen zu betrachten. Wenn wir wollen, dass die Szene lebt, dann sollten wir nicht nur unsere automobilen Leidenschaft ernst nehmen, sondern verstehen, dass für heute 30-Jährige auch die 90er Jahre schon Klassiker mit H-Kennzeichen bereit halten.

Und ganz nebenbei werden wir dann sehen, dass – wenn die Tür erstmal geöffnet ist – der Blick von den 90er Jahren aus oftmals rückwärts gerichtet wird. Man fängt an, sich mit der Marke und ihrer Geschichte zu befassen und stellt dann plötzlich fest, dass auch Älteres interessant sein kann...also das, was wir heute schon lieben.

Wenn es so käme und wir jüngere Generationen für Youngtimer begeistern und ihnen den Eintritt in die Szene erleichtern, kann das auch ein Schritt sein zum Erhalt der Wertschätzung (und des Wertes) unserer Garagenbewohner aus früheren Epochen. Ein Stück weit liegt es also an uns.



Von der Nützlichkeit eines Lancia

Jens Völksen



Dass Lancia vor der Übernahme durch Fiat im Jahre 1969 formidable Nutzfahrzeuge gebaut hat, wissen einige Lancisti. Zu nennen sind hier etwa das Flavia-Derivat „Superjolly“ oder die schwere Esatau-Serie, die schon in den 50er-Jahren mit einem Diesel-Direkteinspritzer aufwarten konnte. 30 Jahre früher als Motorjournalisten überhaupt „TDI“ buchstabieren konnten.

Dass aber auch unter Fiat-Regie weiterhin Nutzfahrzeuge gebaut wurden, wissen wenige. Dabei sind gerade die Typen Fulvia und Kappa ausgesprochen *nützlich*.

Der besondere Nutzen einer Fulvia GT erschließt sich etwa dann, wenn man den Reiz einer mittelamerikanischen Hochzeit erleben will. Aber nicht in Mittelamerika, sondern – wenn auch etwas weniger warm – in Troisdorf. Für ein solches Vergnügen braucht es üblicherweise mittelamerikanischer Verwandter – oder eben ein Nutzfahrzeug vom Schlage einer Fulvia GT.

Es war noch Sommer, als Andi, ein guter Freund aus Studententagen und selbst mit einer Frau aus Honduras verheiratet, mitteilte, dass ein befreundetes Pärchen aus dem Rheinland – ebenfalls gebürtig in Honduras – im Dezember den Bund der Ehe eingehen wolle. Für die Fahrt vom idyllisch gelegenen Standesamt mitten im Wald des Siebengebirges zum Ort der Festivität in Troisdorf bedürfe eines geeigneten Transportmittels. Da das Brautpaar bestimmte Anforderungen an das Transportmittel gestellt hatte (neben der Nützlichkeit soll wohl auch das Attribut „alt“ eine Rolle gespielt haben), schien Andi als Transportmittelbeauftragter meine Berlina als adäquates Nutzfahrzeug für die betreffende Reise. Ein Blick in den Kalender reichte, um die Fulvia für diese Zwecke einzuplanen. Aber es blieb bis zuletzt ein großes Fragezeichen im Raum: Das Wetter. Bekanntermaßen sollte im Siebengebirge und nicht in Honduras geheiratet werden. Und bekanntermaßen kippen die Straßenmeistereien Anfang Dezember gerne mal ein paar Zentner Salz auf die Straße. Und bekanntermaßen kann man selbst feines Turiner Edelblech am Ende des Winters in Form brauner Rostklumpen zusammenfegen, wenn man es einmal am Anfang des Winters gut einsalzt... Bis zum Ende war also offen, ob der Fulvia die ehrenvolle und nützliche Transportaufgabe zuteil wurde.

Als der Tag nahte, pendelte der Wetterbericht zwischen Minus- und Plusgraden und Aufhellungen bis hin zu feinem Nieselregen. Kurzum: Halt rheinischer Winter. Die Fahrzeugwahl fiel buchstäblich in der letzten Minute vor Abfahrt. Kurz nach Mittag des

großen Tages schien der Asphalt aber trocken genug und das Regenradar stabil genug, um mit der Fulvia zum Blumenladen zu fahren, um die bestellte Motorhaubenbegrünung abzuholen.

Kann es ein nützlicheres Fahrzeug geben für einen solchen Zweck? Mit einer Lackierung in Brautkleidfarbe und einem klassisch-stilvollen Interieur in nagellackrot? Und einer farblich darauf abgestimmten Haubenbepflanzung?

Die Erleichterung der Hochzeitsgesellschaft war groß, als schließlich das gewünschte Transportmittel – noch dazu mit der Nützlichkeit zweier Fondtüren – um die Ecke des Standesamtes bog, mitten im beschaulichen Siebengebirge. Da bereits etwas zeitlicher Verzug eingesetzt war, kommandierte der Fotograf die chromglänzende Fulvia gleich an den Spot mit der besten Beleuchtung. Anabel und Ebert, so das glückliche Brautpaar, ließen es sich nicht nehmen, rund um die Berlina gefilmt und fotografiert zu werden.



Nachdem alle Aufnahmen im Kasten waren, ging es mitsamt festlich dekoriertem Blumenmädchen auf dem Beifahrersitz zunächst die steile Margarethenhöhe hoch, bevor es in sanften Schwüngen hinab ins Rheintal ging. Die Freude auf der Rückbank war groß, als dann auf der Einfädelspur zur Schnellstraße B42 die Kurbelwelle bis hoch in den roten Bereich ihre Drehfreude klanggewaltig ausleben durfte. Der Schaltpunkt verschiebt sich halt nunmal mit zwei erwachsenen Honeymoonern auf der Rückbank. Aber ein Fulvia-Doppelnocker beschwert sich niemals über zu wenig Drehmoment – nein, er dreht halt einfach weiter. Mit dann etwas weniger klangstarken 100km/h im 4. Gang ging es fortan komfortabel am Rhein entlang bis zum Ort der großen Feier in einem Industriegebiet in Troisdorf. Für ihren schönsten Tag hatten Anabel und Ebert einen wirklich besonderen Ort ausgesucht, ein Studio für Filmaufnahmen ohne Ecken und Kanten und einem völlig nahtlosen Übergang vom Boden zur Wand. Spektakulär!



Als Nutzfahrzeugfahrer hatte ich spontan das Privileg, an der Gästeliste vorbei in den Saal zu treten und etwas vom Temperament der Hochzeitgesellschaft zu kosten. Allein die authentische Livemusik mit landestypischen Original-Instrumenten war ein Erlebnis.

Es war mir und Fulvia eine Ehre, von Nutzen gewesen zu sein! Möge Anabel und Ebert eine lange und glückliche Ehe beschieden sein.

Aber nicht nur die Fulvia ist ein Fahrzeug ausgesprochen ausgeprägter Nützlichkeit, auch der moderne Kappa („k“) hat sich mal wieder als Fahrzeug von höchstem Nutzen erwiesen. Reisen kann er. Das hat er mit Fahrten im Freistaat Bayern, Österreich, Schweiz, Slowenien, Kroatien, Italien, Luxemburg, Niederlande und Belgien hinlänglich bewiesen. Von den LCD-Treffen der letzten Jahre ganz zu schweigen. Die Mautaufkleber an der Scheibe erzählen Geschichten. Aber als Langstreckengleiter ist der k für noch größere Touren bestimmt. Eine Frankreich-Rundreise etwa über Weihnachten. Denn das große Familientreffen meiner Lebenspartnerin Anne-Cécile sollte in Frankreich stattfinden. Tief unten im Südwesten im Département Dordogne.

Und so wurde der formidable 20V Turbomotor meines k morgens gegen 5:30 Uhr am 2. Weihnachtstag mit dem ersten Schlüsseldreh aus der Festtagsruhe gerissen. Aber was tut ein k lieber als herumstehen? Eben!? Fahren! Lange. Und weit. Und so ging es mit Anne-Cécile und ihren beiden Kindern im Schwarz und dichten Nebel der Nacht auf große Tour. Und mit dem Gepäck für vier Personen. Und Geschenken für die Großfamilie. Und... und... ach, ich hab einfach vergessen, was wir alles



in den Kofferraum herein bekommen haben. Nach dem zwingend notwendigen Tankstellenkaffee von ARAL in Köln blieben wir dann



nahezu pausenlos auf der Bahn. Nach rund 550 km zwickte gegen Mittag, immerhin waren wir schon hinter Paris, allen einmal die Blase. Nach kurzem Zwischenstopp verschwand der Nachwuchs sodann wieder in den Tiefen des Fondabteils und weitere 500 km lagen vor uns.



Dank einer wohlkuratierten CD-Sammlung und einem traumhaften Sonnenuntergang vergingen auch diese Kilometer ohne jede Mühe. Stets untermalt von der leisen und kultivierten Melodie eines 5-Zylinders. Die letzten 25 km vor der Ankunft durfte der k dann sogar noch im Lichtkegel seines Fernlichts über die kurvigen Hügel des Périgord fliegen. Motor und Fahrwerk als kongeniale Partner. Dem Fahrspaß verpflichtet.



Auch in den folgenden eineinhalb Wochen war der k stets nützlich, drehfreudig und mit allen weiteren Tugenden stets zu Diensten. Sei es auf der Tagestour in die Felsenstadt Rocamadour, der Innenstadt von Paris (drei Tage City-Parken auf der Straße bringen einen dort übrigens in die Nähe der Privatinsolvenz...) oder der Weiterreise in die Normandie. Da eine so heisere und wohlklingende „Kehle“ eines 5 Zylinders durchaus mal geschmiert werden muss, gönnte ich ihm – schön angewärmt natürlich – eine Dose mit feinem 10W-60. Er mag es halt, gern auch reichlich...

Und weil wir in Frankreich waren, gab es natürlich auch „savoir-vivre“ an Bord. Und Baguette. Vor allem auf der Rückbank. Letzteres zeichnet sich vor allem durch ausgeprägte Krümmelneigung aus. Und so sah

dann der Fond nach der Reise auch aus wie die Businessklasse einer Boeing 747 nach einem Interkontinentalflug. Und genauso gemütlich ist so eine Reise im Lancia ja auch.



Und so endete Anfang Januar 2025 daheim im Rheinland – mit einem neuen City Maut-Aufkleber aus Paris, ein paar Tankfüllungen, einer Rundumwäsche und einem neuen Birnchen für die Nummernschildbeleuchtung (Danke für den Hinweis, *Check Control!*) – eine weitere Episode des nützlichen und fröhlichen Daseins des k.



Sergios Achse

Angela Verschoor



**Lancia Beta.
Scopriamola insieme.**

Am 24. Oktober 1969 zahlte Fiat eine Lira, um die vollständige Kontrolle über Lancia zu erlangen. In der italienischen Automobilindustrie war man sich zwar seit geraumer Zeit bewusst, dass Lancia in Schwierigkeiten steckte, doch niemand ahnte das Ausmaß der misslichen Lage oder erkannte die Geschwindigkeit des Niedergangs.

Antonio Fessia, langjähriger technischer Direktor bei Lancia, war 1968 gestorben und seine in den Jahren zuvor treibende Position für Lancia blieb über ein Jahr lang unbesetzt.

Zudem war Lancias Produktpalette veraltet und es wurden keine Initiativen zur Modernisierung ergriffen, sodass Fiat mit der Entwicklung einer neuen Fahrzeuggeneration

von vorne beginnen musste und – zum ersten Mal für Lancia – auf Kosteneffizienz setzte.

Ingegnere Sergio Camuffo war schockiert, als er an diesem Morgen die Nachricht auf der Titelseite von La Stampa las, und fragte sich kurz, was seine Vorgesetzten bei Fiat mit dem damals 63 Jahre alten Autounternehmen machen würden. Wenige Tage nach der Übernahme bat Niccolò Gioia, der Generaldirektor von Fiat, Camuffo, der Projektingenieur des Fiat 130 war, sich dem Rest des dezimierten Ingenieurpersonals von Lancia als technischer Direktor anzuschließen. Camuffo war angeblich entsetzt über das, was er bei seiner Ankunft vorfand. Die Moral des Personals war am Nullpunkt und schlimmer noch, viele Ingenieure verließen das Unternehmen. Die augenscheinlich naheliegendste Idee schien es zu sein, die beiden Unternehmen zu fusionieren, Lancia-Embleme auf die hochwertigeren Fiat-Modelle zu setzen, das noch immer produktive Lancia-Händlernetz zu nutzen und gleichzeitig Lancia's relativ neues und teures Werk in Chivasso schrittweise auf Fiat-Produktion umzustellen.

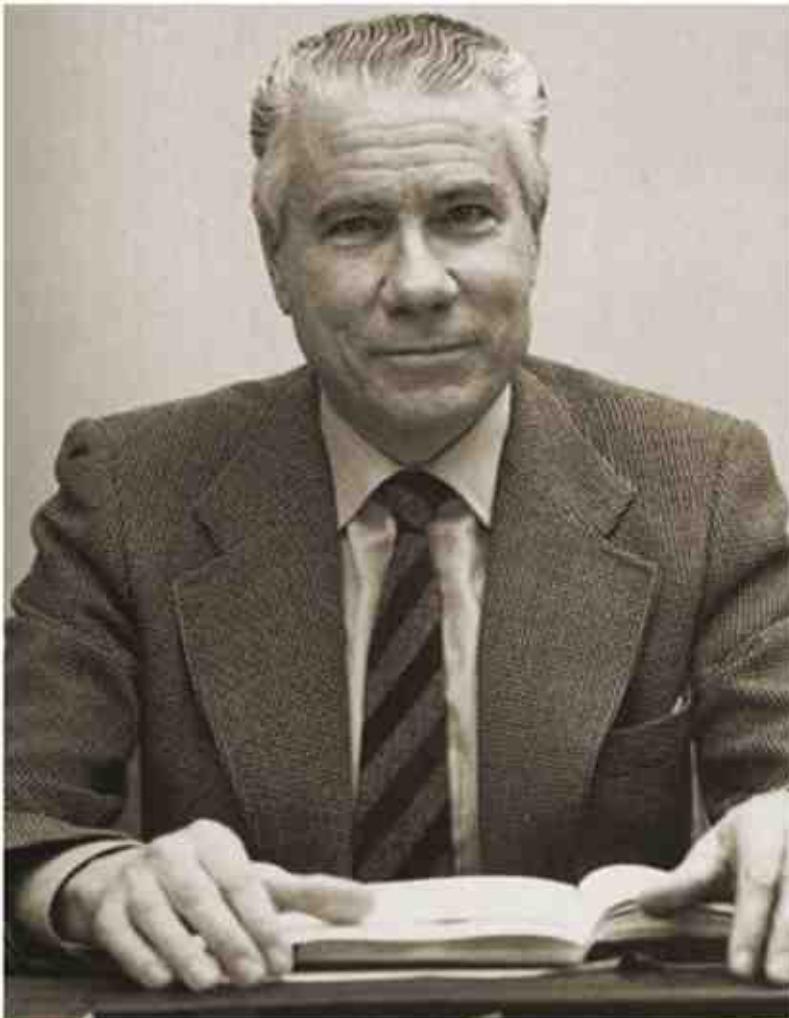
Eine gemäßigte Ansicht, die von Camuffo

stark vertreten wurde, empfahl einen entgegengesetzten Kurs. Er bat um zwei Jahre: Genug Zeit, um – zunächst – die ältere und komplexe Flavia und später die kleinere Fulvia zu ersetzen, die in der Zwischenzeit von Fiats Know-how bei der Senkung der Herstellungskosten profitieren würde. Camuffo überzeugte wichtige Ingenieure zu bleiben; nämlich den Fahrwerksingenieur Romanini und den Motorchef Ettore Zaccone Mina, den Ingenieur, der für die V4-Einheit der Fulvia verantwortlich war.

Sein Team, nach Monaten der Ungewissheit von neuem Enthusiasmus entfacht, konzentrierte seine Bemühungen auf die neue Mittelklasselimousine, begann aber gleichzeitig mit der Entwicklung einer großen Lancia-Limousine, die sowohl die Flavia/2000 als auch die Flaminia ersetzen sollte. Um dringend benötigte Zeit zu sparen, beschlossen sie, Fiats relativ neue und hervorragende 1,4-, 1,6- und 1,8-Liter-Motoren mit zwei Nockenwellen an eine Queranordnung für eine neue Schrägheck-Limousine anzupassen, die von Felice Mario Boano von Fiat entworfen werden sollte.

Innerhalb weniger Monate wurde eine Flavia-Limousine getestet, in der Camuffos fortschrittliches Federungskonzept verborgen war. Die Konstruktionsprinzipien hinter der MacPherson-Federbeinaufhängung für alle vier Räder waren recht simpel: Leicht, einfach einzustellen und mit außergewöhnlichem Fahrkomfort und ausgezeichneter Stabilität bei hoher Geschwindigkeit. Ihre einzige wirkliche Schwachstelle war, dass die hinteren Federbeindome viel Platz brauchten.

Auf dem Turiner Autosalon 1972 enthüllte Lancia die Beta-Limousine. Vor allem verlieh die Leichtbauweise des Beta dem Auto hervorragende Leistung und Wirtschaftlichkeit. Die geräumige, zukunftsweisende Karosserie bot ein hohes Maß an Komfort und alle waren sich einig, dass es viel vom wertvollen dynamischen Charakter von Lancia bewahrte. Zwischen Ende 1972 und 1984, als die Baureihe mit dem überarbeiteten Trevi mit Stufenheck auslief, erreichte die Produktion der Beta-Limousinenvarianten 247.483 Einheiten. Diese Zahl umfasst auch nicht die 195.414 Coupé-, Spider- und HPE-Modelle, die ihre mechanische Inspiration von derselben Plattform bezogen. In den 1990er und 2000er Jahren wurde Camuffo's grundlegende Federungsphilosophie nicht nur in vielen europäischen, japanischen und amerikanischen Autos, sondern auch im Delta und Thema fortgeführt.





Gleichzeitig mit der Entwicklung des Beta arbeitete Camuffo an der neuen großen Lancia-Limousine (Tipo 830). In den frühen 70er Jahren blühte Fiat's Beziehung zu Citroën so weit auf, dass dieses Auto – das letztendlich zum Gamma werden sollte – zunächst Citroëns hydropneumatische Federung verwendete und als Zwilling des neuen Citroën CX geplant war. Für einen Fahrwerksingenieur wie Camuffo war die Möglichkeit, den Gamma mit Citroëns Hilfe zu entwickeln, verständlicherweise verlockend.

Es wurden drei Prototypen gebaut, bei denen die Citroën-Aufhängung an die Lancia-Bodenplatte angepasst wurde. Der unwiderstehliche Drang von Lancia, anders zu sein, führte zur Geburt eines neuen wassergekühlten Vierzylinder-Boxermotors mit 2,0 oder 2,5 Litern Hubraum. Camuffo beharrte weiterhin darauf, dass diese Motoranordnung für einen niedrigeren Schwerpunkt Sorge und eine niedrigere Motorhaubenlinie erlaube. Als es dann so aussah, als würde der Fiat-Citroën-Deal zustande kommen, wurde die Fusion abgesagt. Manche sagen, Ursache war, dass der französische Präsident Charles De Gaulle gegen den Einsatz französischer Technologie in einem italienischen Auto war.

„Wir haben ein Jahr verloren“, erinnerte sich Camuffo reumütig. Pininfarina änderte das Design des neuen Wagens, das Grundlayout der Aufhängung des Beta wurde übernommen und 1976 wurde der Gamma einer gleichgültigen Presse vorgestellt. Einige bemängelten das Design des Wagens, andere waren der Meinung, jedes echte Luxusauto verdiene

einen größeren Motor mit mehr Zylindern. Ein Sechszylinder-Boxermotor war in Erwägung gezogen worden, aber zu zeitaufwändig. Die Produktion verzögerte sich um ein Jahr, aber die Markteinführung war trotzdem zu früh. Schon bald kamen aus Italien Berichte über Motorprobleme. In Lancia's Eile den Gamma in den Markt zu führen war die komplizierte Auslegung des Zahnriemenantriebs für die Nockenwellen des Motors nicht richtig überprüft worden. Der Zahnriemen verlief über die Servopumpe, was zu erhöhtem Widerstand führen konnte, der das Rutschen des Zahnriemens verursachte. Zudem war die Qualität der Nockenwellen ein Problem, sodass diese einliefen.

Was bei den zu kurzen Tests noch perfekt funktionierte, war im Alltag eine Katastrophe: Die Riemen rutschten, was zu erheblichen Motorschäden führte. Ein weiteres Jahr ging verloren, um die Bauteile komplett zu erneuern. Camuffo verteidigte das Auto dennoch: „Der Gamma wurde im falschen Moment geboren, es war ein verdammt unglückliches Auto.“

Camuffos 20-jähriges Engagement bei Lancia erstreckte sich auf alle Modelle außer dem Mittelmotor Montecarlo, der als „großer Bruder“ des Fiat X 1/9 (namentlich X 1/20) gedacht war und erst spät in seiner Entwicklung zu einem Lancia wurde.

Camuffo konzentrierte sich sodann auf die Arbeit am Stratos, nachdem er genau analysiert hatte, was nötig war, um Rallyes zu gewinnen. Mit seinem ultrakurzen Radstand war der Stratos mit Ferrari-V6-Motor viel zu stark, um seine Leistung auf die Vorderräder zu übertragen – was ursprünglich beabsichtigt war – sodass man sich schnell für ein Mittelmotorkonzept entschied.

Nach dem Misserfolg mit dem Gamma machte sich Lancia daran, ein neues kleineres Luxusmodell zu entwickeln. Unter Verwendung des Motors und Getriebes des Fiat Ritmo entstand der Delta. Es gab Bestrebungen, ihn noch kleiner zu machen, aber Camuffo widerstand der Versuchung. Er war es, der einen 2,0-Liter-Turbomotor für die Hochleistungsversion vorschlug – was zur Geburt des Integrale führte.

Camuffo ging 1989 in den Ruhestand und starb am 26. Januar 2014 plötzlich an einem Schlaganfall. Er wurde 88 Jahre alt. Heute können wir sagen, dass er lang genug lebte, um die erniedrigende heutige Zustand von Lancia miterleben, dem zusammen mit Citroën sicher innovativsten aller Autohersteller.

Die Camuffo-Hinterachse

besteht pro Rad aus drei Stablenkern und einem radführenden MacPherson-Federbein. Zwei Lenker liegen quer und verbinden das Rad mit den Boden. Als dritte war vor den Federbeinen ein Stabilisator am Bodenblech angebracht, dessen beiden Enden nach hinten liefen und auf jeder Seite an den hinteren Federbeinen angeschraubt waren. Dieser Stabilisator nahm gleichzeitig die Aufgabe der Druck- und Zugstrebe zur Führung in Längsrichtung.

Im Unterschied zur Chapman-Achse von Lotus und der bei frontgetriebenen Fiats (128, 127 und folgende) verwendeten Achse mit Dämpferbeinen und Querblattfeder sind bei der Camuffo-Achse alle Lenker voneinander unabhängig. Darin ist sie der Hinterradaufhängung des Fiat 130 von 1969 ähnlich, die auch von Sergio Camuffo entwickelt wurde.

In den ersten Betas war der Stabilisator über ein Kugelgelenk am hinteren Achsschenkel befestigt, später wurde eine Silent-Buchse verwendet. Ab 1976 fand sich die erste Ausführung der Camuffo-Hinterachse in einem Modell neben der Baureihe Beta, und zwar im Gamma.

Das Design wurde von Lancia nie patentiert und inspirierte daher in den 1980er und 1990er Jahren ähnliche Hinterradaufhängungssysteme in Fahrzeugen anderer Hersteller unter den Namen Mehrlenker-Hinterachse. Zweifelloos ist der Mercedes C111-II vom März 1970 der Grund, warum nie ein Patent angemeldet wurde. Dieser Prototyp war der erste, der über eine Mehrlenker-Hinterachse verfügte. Das erste Mercedes Serienmodell war der 190 im Jahr 1984.



Beta

Bild: Norbert Böhmer

Gamma

Bild: Wolfgang Mielich



Eine mutige Entscheidung



In Brunsbüttel sah es so aus, als würde 2025 ein schlechtes Jahr für unsere Auftritte auf Oldtimermessen werden: Während der Hauptversammlung hatte der LCD sich entschieden, bei der letzten Ausgabe der TechnoClassica in Essen nicht mehr vertreten zu sein. Und auch unser Auftritt auf der RetroClassics in Stuttgart war alles andere als sicher: Wir hatten zwar immer einen gemeinsamen Stand mit der Lancia IG, aber dort wurde für 2025 beschlossen, nicht nach Stuttgart zu kommen. Und zu allem Überfluss musste Jürgen Sack sich einer Knieoperation unterziehen und konnte das Orga-Team nicht mehr in dem gewohnten Umfang unterstützen.

Glücklicherweise nahm Sascha Herterich die Herausforderung schnell an. Ein Jahr ohne TC und dazu auch ohne RC wäre mehr als schade, ärgerlich und auf eine gewisse Art zu enthaltsam gewesen.

Es war eine mutige Entscheidung, denn die Umstände waren widrig: Die Beendigung der gewohnten Zusammenarbeit mit der Lancia IG bedeutete Mehrarbeit für das LCD Messteam. Zudem zeigte die RetroClassics im Vorjahr nicht mehr die Strahlkraft, die sie vor Corona hatte. Enttäuschende Besucherzahlen sorgten für rückläufige Anmeldungen seitens der Aussteller, sodass viele Standflächen mit völlig branchenfremden Unternehmen belegt wurden, was wiederum die Begeisterung des Publikums dämpfte. War die RC in eine unausweichliche Abwärtsspirale geraten?

Aber fast forward zum 27. Februar dieses Jahres: Die RetroClassics öffnet ihre Türen

und der LCD ist mit nicht weniger als 6 Autos auf einem 144 m² großen Stand vertreten. Sascha hatte eine Fläche von 70-80 m² angefragt, solche kleine Flächen waren jedoch nicht verfügbar. Ein klares Zeichen dafür, wie viele Aussteller entschieden hatten, zuhause zu bleiben. Aber auch ein klares Zeichen dafür, dass die Messe-Organisation die Strategie, mehr branchenfremde Stände zuzulassen, als zwecklos eingeschätzt hatte: Vermutlich wäre es klüger, den Clubs größeren Flächen einzuräumen.

Die 6 Lancia auf dem LCD-Stand – von einer Flaminia GTL aus den 1960ern bis zu einem Y aus dem Jahr 2000 – vermittelten zwischen den Ständen mit englischen und japanischen Marken einen erfrischend italienischen Eindruck. Auffällig war, wie viele Reaktionen insbesondere der Y hervorrief: Ein Auto mit hohem Wiedererkennungswert, an das sich die meisten Menschen noch gut



erinnern konnten. Während der Y vor 25 Jahren noch ein eher seltenes, aber dennoch gut erkennbares Phänomen auf den Straßen war, ist er heute fast verschwunden. Richtig emotional wurde es erst, als die Erstbesitzerin des Y zufällig am Stand erschien. Nach einem Unfall vor etwa vier Jahren war ihre Vermutung, dass ihr Auto auf dem Schrottplatz gelandet war. Aber jetzt stand er einfach hier und glänzte wie niemals zuvor!

Aber auch der Delta, der Montecarlo, die Fulvia und die Flaminia erregten das Interesse der Passanten. Dazu beigetragen hat sicherlich auch die Vielfalt, mit denen der LCD rund 40 Jahre der Marken-Entwicklung zeigen

konnte. Das Ergebnis waren viele intensive Benzingespräche mit Interessenten, die in der Aufnahme von 4 neuen Mitgliedern gipfelten.

Die Entscheidung, an der RC teilzunehmen, war mutig, erwies sich aber als völlig richtig. Die RC 2025 war für den LCD auf jeden Fall ein echter Erfolg – sicher ein großer Verdienst des gesamten wirklich engagierten LCD Messteams.

Und es sieht so aus, als sei es auch dem Messeveranstalter gelungen, die Abwärts-spirale zu stoppen: Die Besucherzahlen stiegen gegenüber dem Tiefpunkt des Vorjahres leicht an.





Storie dall'officina

Wolfgang Mielich

Liebe Lancisti und Mitglieder im LCD,

auf dem Herbsttreffen in Brunsbüttel haben wir im Rahmen der Hauptversammlung zu mehr Beteiligung an der Rundschau aufgerufen. Für mich hat sich die Frage gestellt, ob denn auch Technikbeiträge von Interesse sind. Das Feedback in der Runde war durchwegs positiv und so möchte ich euch eine neue Rubrik vorstellen.

Wie könnte die aussehen? Es soll also etwas mit der Technik unserer Fahrzeuge zu tun haben, gleichzeitig aber auch Erlebniswert bieten. Ich möchte mich also mit nach Möglichkeit nicht ganz alltäglichen Ereignissen beschäftigen, welche einer technischen Lösung bedurften. Gleichzeitig soll die Unterhaltung nicht zu kurz kommen und die Story mit einer Prise Humor gewürzt sein. Also wird das Problem in seiner epischen Breite geschildert, der gnadenlose Weg der Analyse eines Hobbyschraubers beschrieben und dann selbstverständlich auch eine mögliche Lösung präsentiert. Bekanntermaßen führen ja viele Wege nach Rom, also wird es mit Sicherheit auch alternative Ideen und Ansätze geben, da bin ich mir sicher. Ich freue mich also auf eure Zuschriften. Andererseits möchte ich hier auch den einen oder die andere dazu motivieren, ebenfalls einen Bericht beizusteuern.

Da ich jemand bin, der sehr gerne ein paar meditative Stunden in der Werkstatt verbringt, und das gerne in Gesellschaft, möchte ich hier kurz Enzo und Ferruccio

vorstellen. Ich habe sie 2018 hier in meinen heimischen Laborbereich geholt, damit sie mir Ihrerseits die Zeit mit interessanten Geschichten rund um italienische Automobile und Technik verkürzen. Das hat sich leider als Trugschluss herausgestellt, die beiden sind in ihrer eigenen Art etwas wortkarg. Besonders hilfreich bei der Umsetzung meiner Vorhaben sind sie ebenfalls nicht. Ich will jetzt nicht das Wort Arbeitsverweigerung in den Mund nehmen, aber allein die Frage nach einem passenden Schraubenschlüssel bleibt meist ohne Reaktion. Da haben die beiden ihre eigenen Vorstellungen. Trotzdem gehören sie vom ersten Tag an hierher und werden mit Sicherheit immer wieder in der Rubrik „Storie dall'officina“ auftauchen.

Freut euch also auf Geschichten mit lebendiger Technik.



Storie dall'officina

Vorgeschichte

Juli 2024: Wir kommen von einer abendlichen Ausfahrt mit rustikalem Abendessen mit einigen Oldtimerfreunden der Audi Tradition zurück, es dämmt bereits. Der Gamma wird Eingangs der Werkstatt geparkt, er soll ja in den nächsten Tagen wieder für weitere Fahrten zur Verfügung stehen. So der Plan. Am



nächsten Morgen also früh raus, die Sonne kämpft sich gerade am Horizont empor, ich bin maximal gut gelaunt. Ein Druck auf die Fernbedienung, das Werkstatttor gleitet nach oben. Ein sorgsamer Blick rund um die Berlina signalisiert: keine besonderen Vorkommnisse. Keine Tröpfchenbildung auf dem Fliesenboden, die Reifen sind mit ausreichend Luft versorgt. Mit einem satten Klack die Fahrertür geöffnet und sich auf den Fahrersitz geschwungen. Die Limousine verströmt ihr ganz eigenes Aroma.

Zündschlüssel ins Schloss, Kupplung getreten, ein Dreh und der Anlasser spurt munter ein. Das ist der Moment, in dem L-Jetronic und die digitale Zündeinheit von Bosch den 2,5 Literboxer schlagartig zum Leben erwecken. Sollten. Der erste Gedanke: Gestern Abend lief er doch noch?! Einige weitere Startversuche später die Gewissheit: Heute wirst du nicht mit dem Oldie im Büro auftauchen... Die Sonne steht inzwischen einiges höher, die Stimmung ist dafür aber deutlich unter den Horizont gesunken.

Wolfgang Mielich

Mit dem Alltagswagen und dem Kopf voller Gedanken an die möglichen Ursachen geht's dann doch Richtung Arbeitsplatz. Die nächsten Tage und Wochen waren erst einmal von Fehlersuche geprägt. Wie funktioniert eigentlich die L-Jetronic von Bosch? Mit welchen Kenngrößen arbeitet das zentrale Zündsteuergerät? Wie komme ich an Unterlagern, welche mir die Fehlersuche zielgerichtet ermöglichen?

Zum Glück kann ich sagen, dass unser Hobby ein geselliges ist, und so fanden sich schnell einige Interessierte, welche vor Ort, per Whatsapp oder Email oder auch telefonisch Ideen zur potentiellen Fehlerursache beisteuerten. Und so begann die Odysee.

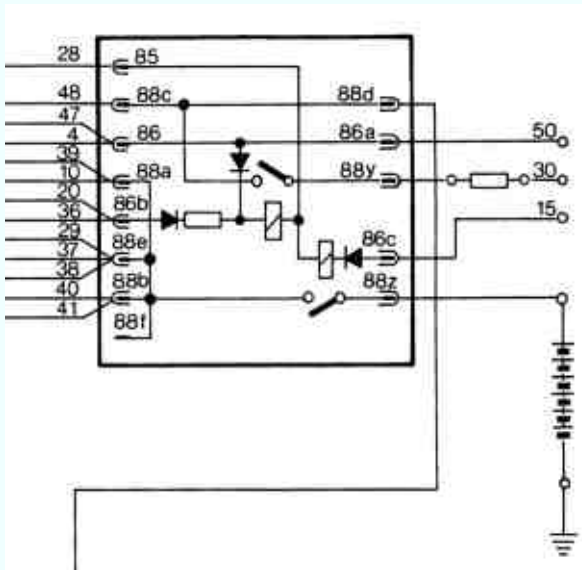
Fehlersuche

Wo fängt man an? Als erstes schraubt man eine Zündkerze heraus und betrachtet die Färbung. Im Falle meiner Gamma tendiert sie schon eher ins schwarze. Das bedeutet, dass der Motor anscheinend eher mit Kraftstoffüberschuss unterwegs ist. Also entferne ich erst einmal alle 4 Kerzen (NGK BPR7ES, 2023) und reinige sie mit einer Drahtbürste. Die Kerzen funken gegen Masse, also scheint die Zündung nicht das Problem. Trotzdem startet der Motor nicht.

Vielleicht ist es ja doch etwas mit der Einspritzung? Inzwischen hat mir ein Freund mangels verfügbarer Lancia-Beschreibung eine geführte Fehlersuche von Opel zur L-Jetronic geschickt. Also mal studieren. Gerne wird in Fachkreisen ja das Doppelrelais (Bosch) als Ausfallursache genannt. Ich bewaffne mich also mit einem handelsüblichen Multimeter und einer selbstgebauten Prüflampe und starte die Analyse. Hierzu sind an den einzelnen Pins des Doppelrelais jeweils bei abgeschalteter, eingeschalteter Zündung (KI.15) und bei laufendem Anlasser (KI.50) die Spannungen zu messen. Hier scheint alles in Ordnung.

Weiter geht es mit der Prüfung am Stecker der L-Jetronic. Dazu muss man in den Beifahrerfußraum abtauchen, die Blende vor dem

Schaltplan zum Doppelrelais



Bei ausgeschaltener Zündung muss am Relais Spannung anliegen an:

88z
88y

Bei eingeschaltener Zündung muss am Relais Spannung anliegen an:

86c
88a (10 - Steuergerät, 39 - Luftmengenmesser)
88b (Einspritzventile)

Beim Starten muss am Relais Spannung anliegen an:

86
86a (4 - Steuergerät, 45 - Kaltstartventil)
86b (20 - Steuergerät, 36 - Luftmengenmesser)
88c (48 - Zusatzluftschieber)
88d (Kraftstoffpumpe)

Steuergerät abziehen und dann den 35-poligen Stecker lösen. Dieser ist zur Sicherheit mit einer Edelstahlklammer (linke Seite) gesichert, die man mit dem Daumen aufdrückt, bevor man den Stecker abnehmen kann. Dann startet man entlang der Prüfliste die relevanten Pins auf Kabelbaumseite zu messen. Mal gilt es, eine anliegende Spannung zu ermitteln, mal sind es Widerstandswerte (z.B. beim Temperaturfühler für das Kühlwasser) und dann kommt die Prüflampe zum Einsatz, welche durch Flackern im Startfall das Ansteuern eines Aktors signalisiert.

Da kann man richtig ausgiebig spielen und ist im Nachhinein mit der Einspritzanlage sehr gut vertraut. In meinem Fall finde ich jedoch auch an dieser Stelle keinen offensichtlichen Fehler. Immerhin weiß ich jetzt aber, dass die Kraftstoffpumpe anlaufen muss, wenn bei eingeschalteter Zündung die Stauklappe des Luftmengenmessers ausgelenkt wird und, dass der Lufttemperatursensor bei 11°C einen Widerstandswert von 3650 Ω hat. Auch die Schalter für Leerlauf und Volllast an der Drosselklappe liefern. Schön. Aber mein Gamma läuft damit noch immer nicht!

Ok, elektrisch gesehen scheint alles soweit in Ordnung. Vielleicht läuft ja die Kraftstoffpumpe, fördert aber nicht ausreichend Sprit mit dem erforderlichen Druck? Nachdem beim Gamma die Verschlauchung zu den Einspritzventilen fix ist, lediglich mit Schraubverbindungen zusammengefügt, dessen Gewindemaß bei meinem Manometer veröstlichster Bauart nicht

vorliegt, fahre ich den Wagen auf der Bühne nach oben und klemme die Messuhr zwischen Kraftstoffpumpe und Filter. Hier zeigen sich 2,7 bar auf der Uhr und damit scheint der Druck schon mal nicht das Problem.



Parallel kontaktiere ich unser Clubmitglied Franz Heilmeier in München, welcher u.a. bei den Gammas ausgewiesener Experte ist. Franz verweist mich noch auf den Tank an sich. Befindet sich aufgrund des Alters und der langen Standzeiten meines Fahrzeugs vielleicht Schmutz am Auslass des Blechbehälters? Ein Besuch mit dem Endoskop im Inneren soll Aufschluss bringen. Zunächst einmal versuche ich es mit gefülltem Tank über den Einfüllstutzen. Die Form und Krümmungen des Rohres verhindern allerdings, dass ich mit dem Schwanenhals den Boden und damit den Auslass zu sehen bekomme. Also machen

wir's wie bei der Koloskopie und führen die Sonde vom Ausgang herein. Dazu ist allerdings vorher der Tank zu entleeren, was wie üblich bei mir in einer Riesensauerei endet. Zum Glück zeigen sich hier keinerlei Auffälligkeiten, der Tank scheint trotz hohen Alters und längerer Phasen der Nichtnutzung frei von Rost oder anderen den Kraftstofffluss hemmenden Verschmutzungen. Sicherheitshalber tausche ich noch den Kraftstofffilter. Das verbaute Teil mit Kunststoffgehäuse erscheint mir wenig authentisch und wird durch einen guten Mann-Filter im Aluminiummantel ersetzt. Mein Gamma soll es ja gut haben und seinen Kraftstoff gut gefiltert inhalieren können.

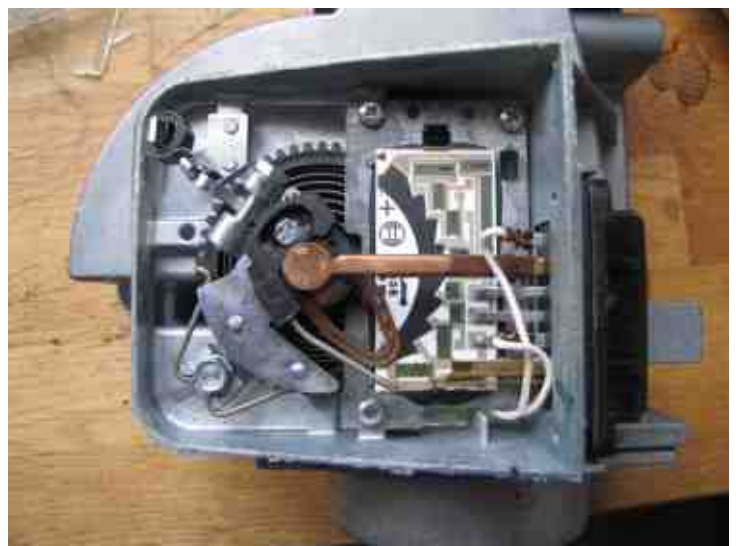


Ich führe jetzt noch eine Druckmessung am Kaltstarteinspritzventil durch, da man hier nur den Schlauch vom Ventil abziehen muss und direkt das Manometer anschließen kann. Final kann ich sagen, dass der Druckregler seinen Auftrag bestens verrichtet, auch die Reduzierung des Kraftstoffdrucks proportional zum Saugrohrdruck (beim Start mit geschlossener Drosselklappe ca. 0,5 bar) funktioniert nachweislich.

Eines Abends im September kommt ein Freund vorbei, schaut neugierig in den Motorraum und fragt mich, ob ich denn die Einspritzventile schon mal geprüft hätte. Die könnten doch auch verharzt und zugesetzt sein, so dass zu wenig Kraftstoff eingespritzt wird. Ich melde Zweifel an, da meine Gamma ja im Juli noch gelaufen ist. Trotzdem bauen wir die Einspritzventile kurzerhand einmal aus

und lassen sie bei betätigtem Anlasser in eine Büchse spritzen. Die tatsächliche Menge ermitteln wir zwar nicht, das würde der Profi jetzt tun, jedoch scheint hier genügend Brennstoff zu kommen, so dass der Motor irgendwann nach mehreren Umdrehungen sich zumindest mal gemeldet haben sollte. Die gleiche Prozedur führen wir mit dem zentralen Kaltstarteinspritzventil durch. Auch hier Daumen hoch.

Damit muss ich die Fehlersuche an anderer Stelle fortsetzen. Vielleicht ist es ja gar nicht die Verkabelung bzw. die Sensorik oder Aktorik der Einspritzung. Vielleicht ist es ja das Steuergerät selbst? Hier wird es jetzt aber schwierig mit prüfen. Also erst einmal der Blindversuch: tauschen. Aber woher nehmen? Hier kommt nun dankenswerterweise Matthias Landau von der IG ins Spiel, welcher mich gleich mit zwei Ersatzsteuergeräten versorgt, um den Tauschversuch vornehmen zu können. Also schnell mal wieder in den Beifahrerfußraum abgetaucht, Steuergerät ab- und Ersatz angesteckt. Einmal rum ums Auto, in höchster Spannung hinters Lenkrad geklemmt und den Zündschlüssel gedreht. Ja, der Starter funktioniert, das weiß ich. Der Motor aber bleibt weiterhin kalt. Tatsächlich habe ich den Versuch mit dem zweiten Steuergerät wiederholt, ebenfalls ohne Lebenszeichen des Boxers. Das gleiche Spiel mache ich noch mit den beiden Ersatz Luftmengenmessern, ebenfalls ohne Wirkung. Immerhin weiß ich



jetzt, welche Signale ein Bosch Luftmengenmesser an welchem Pin liefert. Neugierig wie ich bin, öffne ich dann noch die Büchse der Pandora, sprich den Deckel meines Luftmengenmessers, um zu sehen, wie die Elektrik darunter aussieht. Und wie dem Bild zu entnehmen ist, es handelt sich beinahe um

Neuzustand. Die Leiterbahnen des Potentiometers weisen noch keinerlei Abnutzung auf.

Die ganze Sucherei hat sich natürlich über viele Wochen hingezogen. Zwischendurch prüfe ich auch immer wieder mal die Zündung. Bis ich eines Abends den Kerzenstecker von Zylinder 2 in der Hand habe. Ab. Einfach ab. Was macht man jetzt? Die original Zündkabel mit Widerstand sind aufgrund ihrer dünnen Seele kaum mit einem neuen Stecker zu versehen. Kurzerhand beschließe ich, mir sechs Meter Zündkabel in Rot, dafür ohne Widerstand, und die passenden Stecker nebst Hülse zu bestellen und am darauffolgenden Wochenende einen neuen Satz Zündkabel



anzufertigen. Das klappt prima, wenn man die passende Crimpzange parat hat. Nachdem alles wieder sauber verkabelt und angesteckt ist, folgt der Versuch. Der, den ich die letzten Wochen so oft schon gemacht habe. Also wieder ums Auto herum, mich hinters Lenkrad geklemmt und den Zündschlüssel gedreht. Ich weiß jetzt gar nicht, was hier sprichwörtlich tun kann, um die Spannung zu steigern (also nicht die Zündspannung!), aber der geneigte Leser kann sich schon denken, was jetzt passiert ist. Der Motor springt an, als wenn nie etwas gewesen wäre. Innerlicher Jubel bricht aus! Euphorie! Er läuft!!!

Ich starte gleich zu einer Probefahrt. Als Ziel wähle ich unsere Maschinenhalle, die ca. 25 Kilometer entfernt früher mein Schrauberdomizil war. Ich komme gut an, verweile dort für eine Stunde, starte den Wagen wieder, alles ohne Probleme. Ich fahre aus der Halle raus und Richtung Heimat. Das war es also. Die Zündkabel. Hätte ich nie geglaubt. Ich erreiche nach 2 Kilometer eine T-Kreuzung. Ich trete die Kupplung, Motor aus. Anlasser.

Nochmal. Und nochmal. Ich stehe auf der Kreuzung und es ist zum Aus der Haut fahren! Ich erspare dem geneigten Leser hier die weiteren Details, meine Gamma fährt huckepack mit dem gelben Engel zurück nach Hitzhofen. Ich bin deprimiert.

Einige Tage später habe ich mich aus meinem Tiefpunkt wieder herausgearbeitet und weiß, die Suche muss weitergehen. Ich gehe rüber in die Werkstatt. Schleiche mich von hinten an, damit der Gamma nicht merkt, was ich vorhabe. Erste Anzeichen einer Paranoia machen sich breit. Hat sich mein Wagen gegen mich verschworen? Wer kennt sie nicht, Stephen Kings Geschichte von Christine, einem Plymouth Fury mit gewissem Eigenleben. Oder hatte meine Frau gar doch recht, als sie meinte, ich soll mir nicht schon wieder so eine alte Kiste zulegen? Ich wische alle negativen Gedanken beiseite und springe aus meiner Deckung direkt auf den Fahrersitz. Zündschlüssel gedreht. Anlasser. Kein Lebenszeichen.

Ich konzentriere mich von nun an auf die Zündung. Wieder hole ich mir neue Ratschläge ein. Franz meint, die Verteilerkappe. Haben gerne Risse. Man sieht denen das u.U. gar nicht an. Ein Kollege wiederum weiß, dass die Verteilerfinger mit Drehzahlbegrenzer häufig zum Problem wurden. Kein Problem, schließlich habe ich im Beta denselben Verteiler. Die Teile sind schnell getauscht, das Resultat dasselbe wie zuvor. Das gleiche Spiel mache ich noch mit der Zündspule.



Fast hätte ich jetzt vergessen zu erwähnen, dass ich im Zuge der Tauschaktion auch das Zündsteuergerät (Bosch) aus dem Beta eingebaut hatte. Ein großes Lob auf die Gleichteilstrategie der 80er Jahre! Das ist nämlich auch identisch.

Aber Moment mal. Sprechen wir hier nicht beim Gamma von dem Motor, bei dem unter Last gerne mal der Zahnriemen springt? Franz fragt mich, ob ich denn die Steuerzeiten schon geprüft hätte. Habe ich natürlich nicht. Weiß ich doch vom letzten Zahnriemenwechsel, dass das mit einem gewissen Aufwand verbunden ist. Hilft jetzt aber nichts, irgendwo muss die Stecknadel im Heuhaufen zu finden

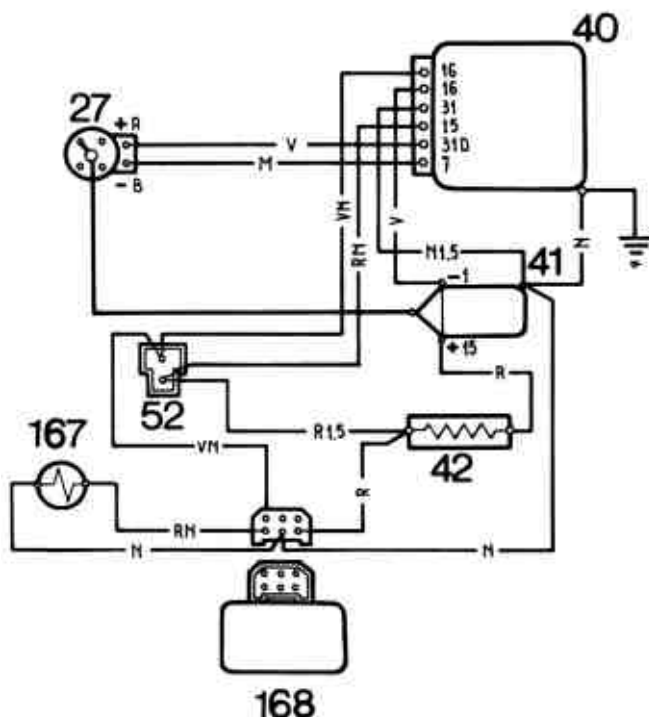


sein. Also Fahrzeug wieder auf die Bühne, Vorderräder runter, Radhausschale links raus, Spritzwasserbehälter ausgebaut, Kühlwasser abgelassen (Sauerei aufgewischt...), Kühler und Lüfter von allen Schläuchen und elektrischen Anschlüssen befreit und aus dem Motorraum entfernt. Kühlergrill und die Abdeckungen der Riementriebe entfernt und schon kann es losgehen. Motor mittels Nuss

und Ratsche auf die OT-Position des Zylinder 1 gebracht und dann wird sich's zeigen. Der Blick durch die Bohrungen in den Antriebsrädern der Nockenwellen offenbart zum Glück: alles gut. Position stimmt auf beiden Seiten. Also alles wieder zusammenbauen. Übung macht den Meister.

Nach diesem mechanischen Intermezzo beschließe ich, mich wieder der Elektrik zuzuwenden. Ist schließlich meine Kernkompetenz. Als nächstes wird der Kabelbaum der Transistorzündung untersucht. Die Verbindungsleitungen vom Hallgeber im Verteiler zum Steuergerät, die Versorgungsleitungen und auch die Steuerleitung zur Zündspule sind allesamt einwandfrei.

Auch der Vorwiderstand hat mit $1,1 \Omega$ den zu erwartenden Wert. Spannungen liegen bei eingeschalteter Zündung entsprechend an. Nachdem ich die allermeisten Steckverbindungen bereits getauscht hatte, ist auch ein durch Übergangswiderstände verursachter Spannungsabfall nicht als Ursache zu sehen. Wieder einmal war der Zeitpunkt erreicht, an dem mir die Ideen ausgingen. Ich nenne das dann kreative Pause. Zwischendurch fand auch das Herbsttreffen des LCD in Brunsbüttel statt. Und hier fand sich ein kleiner Kreis zu einem konspirativen Treffen in einem unscheinbaren Kaffee in der Nähe des Meldorfer Dom zusammen. Hier wurde nach einigen Diskussionen folgender Beschluss gefasst: Wenn gar nichts mehr hilft, dann ist der rettende Anker in persona womöglich Jochen Geiken, der in der *Oldtimer Markt* als ausgewiesener Experte in Sachen Zündfunken u.a. gerne Rede und Antwort steht.



Das habe ich dann auch getan und in einer ausführlichen Email meine Sorgen und Nöte geschildert, und natürlich, was ich schon alles versucht hatte. Sein Antwort kam prompt in der OM 1/2025. Ich saugte die Worte geradezu in mich hinein und suchte nach dem einen entscheidenden Hinweis. Und da war er: „Die Zündanlage hat einen Vorwiderstand (1 Ohm)



Über 45 Jahre arbeitete **Jochen Geiken** in Bosch-Werkstätten. Für **OLDTIMER MARKT** beantwortet der erfahrene Praktiker und Oldtimerfahrer jeden Monat Leserfragen rund ums rostigste Hobby der Welt

MOTOR SPRINGT NICHT MEHR AN

Boxer ohne Comeback?

? Mein Lancia Gamma Berlina 2500 i.e. stammt aus einer Sammlung und hat erst knapp 6000 Kilometer zurückgelegt. Alle Standschäden wurden beseitigt, also so ziemlich alles, was aus Gummi war, wurde ersetzt. Danach fuhr der Wagen recht anständig, bis auf ein leichtes Ruckeln im mittleren Drehzahlbereich bei Teillast. Im Sommer begannen die Probleme. Manchmal sprang er nicht mehr an oder lief nach dem Start nur durch Unterstützung mit dem Gaspedal, um dann an der nächsten Kreuzung auszugehen. Gefühlt waren es Zündaussetzer. Getauscht wurden so ziemlich alle Komponenten der Zündung. Bei der Bosch-L-Jetronic habe ich alle Sensoren am Steuergerätestecker und den Kraftstoffdruck (2,7 bar) gemessen. Das L-Jetronic Steuergerät und der Luftmengenmesser wurden ebenfalls getauscht, aber der Boxer springt nicht mehr an. Ich bin verzweifelt. Haben Sie noch einen Ratschlag für mich? **Wolfgang Mielich, Hiltzshofen**

Auch die extrem geringe Laufleistung schützt nicht vor Schäden an der Fahrzeugelektrik. Das wichtigste Ersatzteil aus meiner Sicht ist das Doppelrelais. Schon in den Achtzigern war es das gefragteste Ersatzteil. Außerdem leiden die elektrischen Einspritzventile unter den langen Standzeiten und setzen sich zu. Hier kann ein Ultraschallbad helfen. Die Motorsteuerung ist empfindlich gegen Überspannung. Die Lichtmaschine sollte auf keinen Fall über 16 Volt liefern. Sonst arbeitet

die Anlage nicht mehr korrekt. Die Einspritzanlage hat einen Zentralmassepunkt. Diesen sollten Sie lösen und gründlich reinigen. Die Zündanlage hat einen Vorwiderstand (1 Ohm) in der Spannungsversorgung. Dieser Widerstand wird beim Starten über ein Relais kurzgeschlossen, um den Spannungsabfall durch den Anlasser auszugleichen. Bitte überprüfen Sie diese Funktion mit einem Multimeter. Wenn diese Startanhebung nicht funktioniert, springt der Motor schlecht an.



90 **OLDTIMER MARKT** 1/2025

in der Spannungsversorgung. Dieser Widerstand wird beim Starten über ein Relais kurzgeschlossen, um den Spannungsabfall durch den Anlasser auszugleichen. Bitte überprüfen Sie diese Funktion mit einem

Multimeter. Wenn diese Startanhebung nicht funktioniert, springt der Motor schlecht an.“ Oder eben auch gar nicht.

Zeitschrift beiseitegelegt, raus in die Werkstatt, und auf die Suche nach dem beschriebenen Relais gemacht. Zum einen in den elektrischen Schaltplänen, wo ich bislang nichts dergleichen gesehen hatte. Zu anderen natürlich im Fahrzeug, wo sich das Relais ja irgendwo befinden müsste. Aber wie soll man etwas überprüfen, was es nicht gibt? Meine Forschung endete mit der persönlichen Schlussfolgerung, dass diese Bauteil damals anscheinend einem Controller von Fiat zum Opfer gefallen sein musste, denn es existiert nicht.

Jetzt muss also erst einmal ein provisorischer Versuch stattfinden, um die Annahme der Fehlerursache zu bestätigen. Dazu überbrücke ich den Vorwiderstand kurzerhand mit einem Kabel. Der erste Startversuch bei nur 2°C Außentemperatur erweckt den Boxer sofort zum Leben! Somit ist bewiesen, dass sowohl L-Jetronic als auch Zündanlage keinen prinzipiellen Defekt aufweisen. Ihr könnt euch vorstellen, wie erleichtert ich nach all den Wochen der Sucherei war! Es bleibt einzig der Gedanke, warum das Fahrzeug zwei Jahre lang angesprungen ist, und dann in diesem Sommer plötzlich die Probleme begannen. Wir werden sehen.

Die Lösung

Nun gilt es also, besagtes Überbrückungsrelais nachzurüsten. Es soll also der Vorwiderstand bei Betätigen des Anlassers nicht zu einem Spannungsabfall bei der Zündspule führen. Dazu soll ein handelsübliches Kfz-Relais zum Einsatz kommen, welches 30 A zu schalten vermag. Eine Messung des Stromflusses an der Zündspule bescheinigt 4,3 A. Somit ist man mit dem Relais mehr als auf der sicheren Seite. Die Ansteuerung muss durch die Kl.50

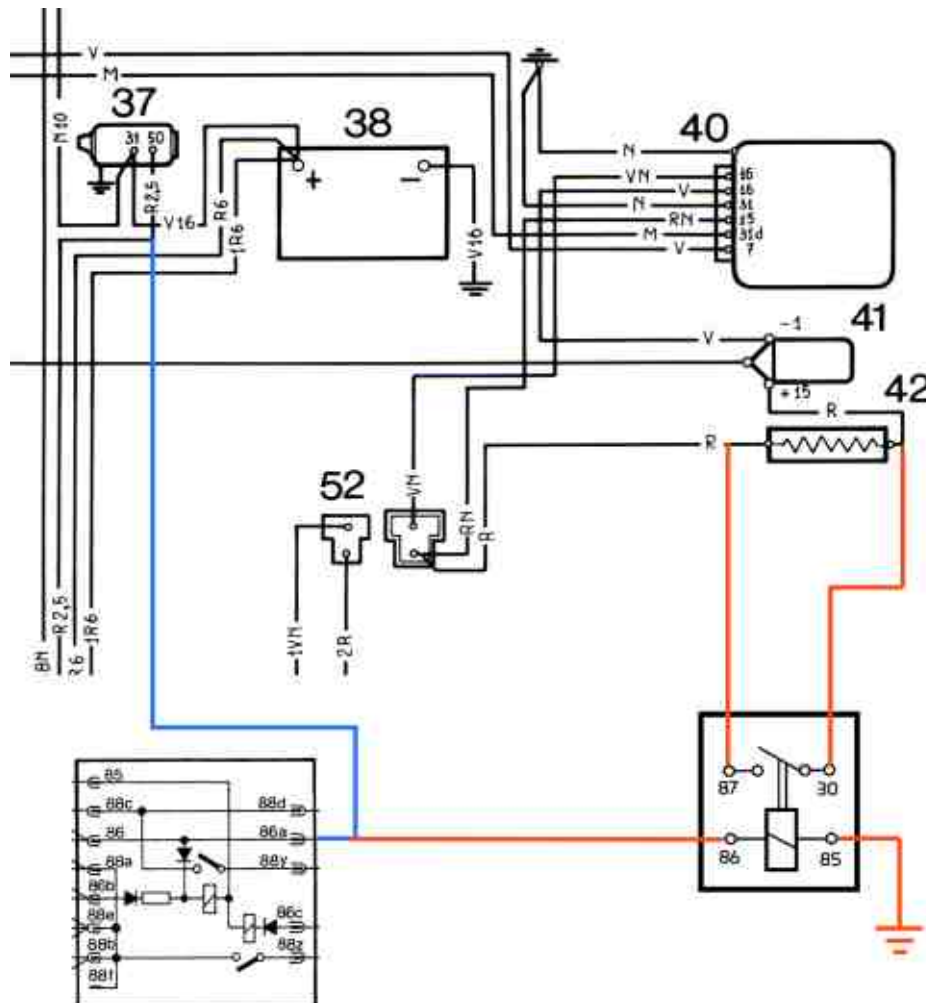


(Zündschloss auf Position Anlasser) erfolgen. Hier ist in der Version 2500 i.e. die Verbindung vom Zündschloss direkt zum Magnetschalter des Anlassers verdrahtet und von dort aus führt ein rot-schwarzes Kabel zum Doppelrelais (Kl.86a). Dieses ist übrigens auch in keinem Leitungsplan verzeichnet. Um die Kabellänge so kurz wie möglich zu halten, wird von diesem Kabel abgezweigt zum Überbrückungsrelais.

Aus selbigem Grund ist der Abstand vom Relais zum Vorwiderstand möglichst gering zu halten. Hier bietet der Gamma auf dem rechten Radgehäuse direkt neben dem Vorwiderstand für die Innenraumlüfter einen rechteckigen Ausschnitt im Blech, der mittels eines Kunststoffspreizdübels zur Befestigung des Relais wird. Zu guter Letzt benötigen wir noch einen Massepunkt für das Relais, der wird an der Verschraubung des Zündsteuergerätes liegen, welches ebenfalls in unmittelbarer Nähe verbaut ist.

Dann fertige ich die passende Verkabelung für die Relaisschaltung an und verbaue die gesamte Einheit. Die Funktionsprüfung zeigt, dass der Gamma damit jetzt zuverlässig startet.

Verbleibt mir am Ende die Empfehlung an alle Gammafahrer eine solche Nachrüstung zur Verbesserung des Startverhaltens zu integrieren. Wer dabei weitere Hilfe in Form von Unterlagen oder Tipps zur Umsetzung benötigt, kann sich gerne bei mir melden.



Mazinga

Rolf Döhring

kaum bekannte Episode der LANCIA Sport Historie

„Mazinga“ ist der Spitzname eines Lancia Rally 037 in der Experimentierphase des „Voluturbo“-Motors. In der zweiten Hälfte des Jahres 1983 wurde die Entwicklung dieses Motors in diversen Tests vorangetrieben. Das Triebwerk war mit einer gemischten Aufladung aus Kompressor (Volumex) und Turbo versehen. „Mazinga“ wurde während der Fahrtests auf der „La Mandria“ FIAT-Teststrecke mehrfach angepasst, auch bezüglich Luftströmung im Motorraum und aerodynamischer Hilfen, zum Beispiel dem Flügel.



Als ich die Bilder von „Mazinga“ in dem Buch „Lancia Rally Codename 037“ entdeckte, da kamen mir direkt Ähnlichkeiten zum Lancia Delta S4 in den Sinn, u.a. wegen der großen Lufthutze auf dem Dach und der seitlichen Belüftungen. Das Konzept des „Voluturbo“ wurde später ebenfalls in den S4 übernommen, der damit (und mit dem Vierradantrieb) fast unschlagbar wurde, insbesondere in den Händen von Henri Toivonen.

Mehr unbewusst hatte ich mich schon immer gewundert, dass der Gruppe B Delta S4 mit diesem neuartigen Motorkonzept 1985 unmittelbar und direkt erfolgreich auf den 037 folgte, der so völlig anders war. Als ich erstmals das Foto von „Mazinga“ sah, fiel es mir wie Schuppen von den Augen – „Mazinga“ war die vermisste Zwischen- und Entwicklungsstufe, in die die namhaften Abarth-Ingenieure sowie Giorgio Pianta als Testfahrer eingebunden waren. In der Pianta-Biografie „A life for racing“ ist erwähnt, dass er „Mazinga“ erstmals am 17. Juni 1983 gefahren hat. Anfang 1985 wurde dann der S4 vorgestellt und bereits Ende des Jahres war er auf Weltmeisterschafts-Level siegfähig!

Da ich im Maßstab 1:24 bereits den S4 als Papier- und den 037 als Plastikmodell gebaut hatte, wollte ich auch die „Zwischenstufe Mazinga“ bauen. Ich habe dazu den Ausschneidebogen des Lancia Beta Montecarlo Gruppe 5 als Basis genommen und entsprechend angepasst. Alle 3 Modelle sind im Foto links unten vereinigt.

Zum Begriff „Mazinga“: Ob „Mazinga“ ein italienischer Begriff ist, habe ich nicht herausfinden können. Bei Google wird „Mazinga“ als Shogun-Kämpfer eines japanischen Comic-Zeichners dargestellt, der in Italien sehr populär wurde. Das kantige Aussehen und die kräftigen Schultern dieser Figur gaben wohl den Anlass, das Auto „Mazinga“ zu taufen.

Vendesi

Der LCD tritt weder als Verkäufer noch als Vermittler der angebotenen Fahrzeuge auf, sondern veröffentlicht Inserate im Auftrag und mit dem Einverständnis der Verkäufer. Eine Haftung für den Kaufgegenstand übernimmt der LCD nicht.



Aurelia B20S GT

Baujahr 1956

Die Aurelia habe ich 2012 aus Mailand geholt und restaurieren lassen. Sie besitzt noch die italienischen Nummernschilder und Papiere ist aber schon in Deutschland angemeldet. Kleinigkeiten sind noch fertig zu stellen. Die Restauration ist in Bildern dokumentiert.

Gregor von Saint André
Eckhof 1
72072 Tübingen

Mobil : 01778042937
Mail: saint_andre@web.de



Appia Convertibile

Es wurden 10.000 EUR in die Technik investiert. Die Appia steht in München – unser Mitglied Franz Heilmeier kennt das Fahrzeug bestens!

Robert Rajber

Tel: +49 170 1666999

robby.rajber@smartmediagmbh.de



Thesis 3,0 V6 Emblema

Produktion am 29.07.2002, EZ 15.04.2004 in Italien, EZ in Deutschland 28.07.2006, 60.000 km (belegt), Farbe Grigio Botticelli, Leder beige, Automatikgetriebe. Regelmäßige Wartung in Lancia-Vertragswerkstatt, letzter Zahnriemenwechsel 05/2020 bei 56.500km. Technisch und optisch top, nächste HU 06/2026, letzte HU ohne erkennbare Mängel. Echtheitszertifikat von FCA Heritage liegt vor.

Auf Wunsch kann noch ein in Motorisierung, Farbe und Ausstattung identischer Thesis als potentieller Teileträger dazu erworben werden. (EZ 04.07.2002, 144.000 km, HU 10/2025) Dieses Fahrzeug ist fahrbereit und zugelassen, optisch ebenfalls top, hat aber leichte technische Mängel.

Dr. Christopher Höglmüller
ch.hoegldoc@t-online.de

Lancia Rundschau 02 / 2025

erscheint zur Jahreshauptversammlung am 11. Oktober 2025.

200 ALL'ORA



LANCIA FLAMINIA

3 C SPORT

PIÙ SCATTANTE E PIÙ POTENTE CON TRE CARBURATORI A DOPPIO CORPO