



02/2025

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**:

20.11.2025 ab 19.00 im "Kulinarium an der Glems", Mahdentalstr. 111, 70569 Stuttgart.

Weitere Termine werden auf www.lanciaclubdeutschland.de veröffentlicht.

Info: stammtisch-stuttgart@lanciaclubdeutschland.de

National

30.01. - 01.02.2026 Bremen Classic Motorshow.

19.02. - 22.02.2026 RetroClassics Stuttgart.

08.04. - 12.04.2026 RetroClassics Essen.

12.06. - 14.06.2026 Klassikwelt Bodensee, Friedrichshafen.

International

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

Info: www.autoemotodepoca.com.

15.01. - 18.01.2026 Interclassics, Maastricht.

Info: www.interclassics.events/interclassics-maastricht/

28.01. - 01.02.2026 Retromobile, Paris.

Info: www.retromobile.com

09.05. - 10.05.2026 Oldtimermesse Tulln.

Info: www.oldtimermesse.at

Prefazione del Presidente

Kaffeersatzleserei.

Cari Lancisti, liebe Mitglieder und Freunde,

„Die Zukunft muss man nicht voraussehen, man muss sie möglich machen“ – so einfach hat es Antoine de Saint-Exupéry formuliert.

Schön, wenn es so einfach wäre. Wir alle haben auch in dieser Saison wieder nach Kräften die LANCIA-Flagge hochgehalten, sei es auf Messen, Treffen und Veranstaltungen oder eben überall dort, wo wir eine Gelegenheit finden konnten, die große Marke sichtbar zu machen. Oder muss es heißen die „ehemals“ große Marke, denn mit der Markenzukunft will es irgendwie nicht so richtig voran gehen...

Wir alle halten nun die Herbstausgabe der Lancia Rundschau in den Händen. Ein sicheres Zeichen dafür, dass sich die Saison und das Jahr schon wieder dem Ende nähern. Und dabei sollte das Jahr 2025 doch das Jahr werden, in dem LANCIA auch wieder auf den deutschen Markt zurück kehrt.

Nun, im Oktober des Jahres, erscheint das mehr als fraglich. Nicht ganz zufällig nimmt der neue Ypsilon, der die Wiedergeburt der Marke zumindest in einigen europäischen Märkten schon im Vorjahr eingeläutet hat, einen gewissen Schwerpunkt im aktuellen Magazin ein.

Immerhin haben einige wenige Exemplare des neuen Hoffnungsträgers dank markenverliebter Käufer auch schon den (man könnte sagen „grenzüberschreitenden“) Weg auf deutsche Straßen gefunden, aber sichtbar ist LANCIA damit hierzulande noch nicht.

In kaum einem anderen Jahr habe ich so vielen Gesprächen im Kreise von Mitgliedern, Markenfreunden und Autoliebhabern lauschen dürfen, wenn es darum ging, was denn nun von den großen Ankündigungen aus dem Hause LANCIA zu halten ist.

2026 kommt der Gamma, 2028 folgt der Delta. Hoffen wir's. Aber noch ist es recht still. Zwar hat man Wort gehalten und ist mit LANCIA wieder in den Rallyesport zurückgekehrt (zu lesen ab Seite 14), bei Stellantis, in der Presse und in den sozialen Medien, die für den Ypsilon seit 2023 massiv als Botschafter der Wiedergeburt und zum Neugierigmachen auf den Neustart genutzt wurden, passiert aber derzeit nicht viel. Und nicht viel Neues.

Es bleibt eben Kaffeersatzleserei, aber zulässig ist es bei all der Marketingstille sicher auch, in Anbetracht der nicht wachsenden Sichtbarkeit ein wenig pessimistisch in die (Marken-)Zukunft zu blicken. Haben also diejenigen, die einen neuen Ypsilon ihr Eigen nennen, das letzte LANCIA Modell in der Garage?

Zweifel erscheinen angebracht, dass geringe Verkaufszahlen (bei auffällig großem Angebot an Händlerzulassungen) die französischen Zahlenmenschen in den Vorstandsetagen ausreichend motivieren können, neben den kränkelnden Marken Alfa Romeo und Maserati das Portemonnaie für LANCIA noch weiter zu öffnen.

Und was machen wir nun?

Nehmen wir doch einfach Antoine de Saint-Exupéry beim Wort und gestalten wir die Zukunft selbst. Jedenfalls da wo wir es können, nämlich im LCD.

Wir können LANCIA zeigen, viel mehr als ein Modell. Und wir können die Leidenschaft weitergeben.

Also: Lancia Rundschau zu Ende lesen und dann raus auf die Straße!

Herzlichst

Christian Döhle
Präsident



Indice



Wieso nur zwei Flügel?
Angela Verschoor

5



Das gibt's doch alles gar
nicht!
Beate Osmer, Christian
Döhle

18



Abschied von einer Musa
Angela Verschoor

26



Sabato mattina nel garage
Jens-Olaf Behrend

32



A.L.C.A. 2025
Dr. Frank Schmidt

36



Rittersport. Historisch.
Nostalgisch. Gut.
Christian Döhle

40



Storie dall'officina
Wolfgang Mielich

44

Wieso nur zwei Flügel?
Angela Verschoor

5

Herbstausfahrt des LANCIA-Stammtisch Stuttgart
Randolf Brechmann

12

Ypsilon Rally4 HF bei der Rally di Roma Capitale

14

Eine kurze Bremsgeschichte
Klaus Artz

16

Das gibt's doch alles nicht!
Beate Osmer& Christian Döhle

18

Das A-Team erfüllt sich einen Traum auf Rädern
übernommen aus der AutoSportFenster

23

Abschied von einer Musa
Angela Verschoor

26

Sabato mattina nel garage
Jens-Olaf Behrend

32

A.L.C.A. 2025 - Exklusiv für Mitglieder des LCD
Dr. Frank Schmidt

36

Rittersport. Historisch. Nostalgisch. Gut.
Christian Döhle

40

Storie dall'officina
Wolfgang Mielich

44

Ypsilon HF Racing

48

Lancia in den Medien
Christian Campe

50



**LANCIA CLUB
DEUTSCHLAND E.V.**

Wieso nur zwei Flügel?

Angela Verschoor



Lancia Mizar - bis heute das einzige Auto mit vier Flügeltüren und einer der repräsentativsten Prototypen aus der Feder von Giovanni Michelotti, dem wohl produktivsten italienischen Designer in der Stilgeschichte des italienischen Automobildesigns.

Der avantgardistische "Mizar" stellt eine komfortable und dennoch sportliche Limousine dar, großzügig mit vier Sitzplätzen ausgerüstet, die auf dem Lancia Beta 1800 basierte. Sie wurde 1974 auf dem Turiner Autosalon vorgestellt und weckte großes Interesse und Neugier.



„Für mich zählt bei einem Auto der Stil.“ Giovanni Michelotti hatte klare Designvorstellungen, und der Lancia Mizar, eine seiner letzten Kreationen, ist eines der bedeutendsten Beispiele seines unermüdlichen Schaffens.

In den frühen 70er Jahren hatte sich Michelotti bereits einen Namen in der internationalen Automobilwelt gemacht. Wie seine Vorgänger- und Folgeprojekte war auch dieses ein integraler Bestandteil seiner Forschung zu Aerodynamik, passiver Sicherheit und Komfort, auch dank der Verfügbarkeit spezifischer Technologien, die es in den Jahren zuvor noch nicht gab.

Michelotti arbeitete in einer neuen, 1800 m² großen Halle, in der alle Phasen des Prototypenbaus durchgeführt wurden. Die 500 m² große Konstruktions- und Designabteilung beschäftigte rund 25 Mitarbeiter. Im Jahr 1973 begann in dieser Werkstatt Giovanni's Sohn Edgardo im Alter von 22 Jahren eine Ausbildung im Karosseriebau. Der Mizar entstand hier, eines der ersten Projekte an denen

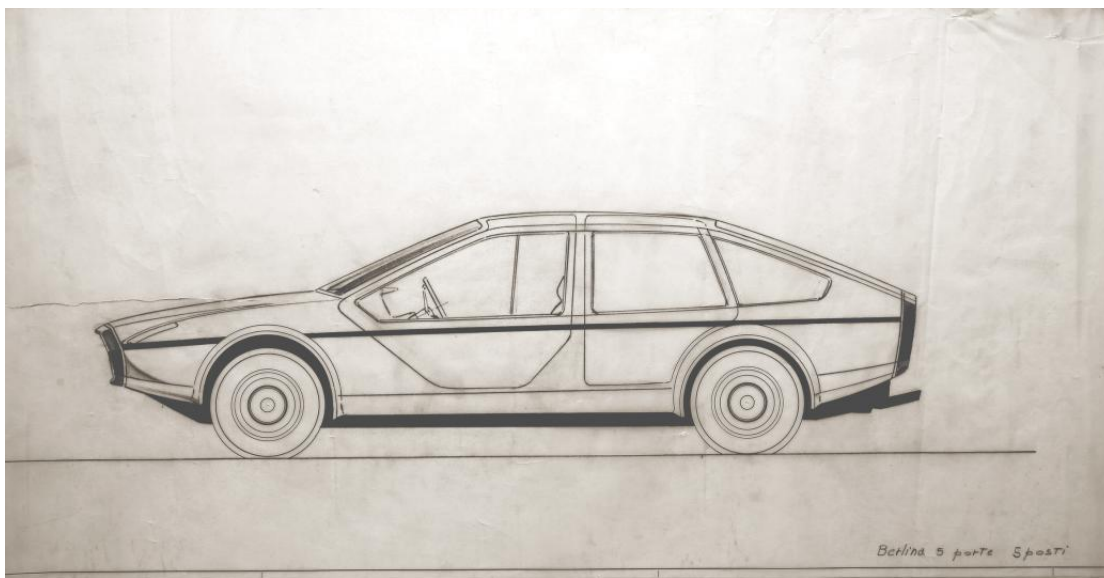
Edgardo beteiligt war.

Edgardo erinnert sich noch gut an den überraschenden Moment, als sein Vater ihn fragte, was er davon hielte, für den Turiner Autosalon im darauf folgenden Jahr einen viertürigen Flügeltürer zu bauen. Ein spannendes Projekt, eine Weltneuheit. Etwas, das noch nie zuvor gebaut worden war.

Edgardo sagte seinem Vater zunächst, er sei geschmeichelt, dass er gefragt habe, aber er sei nicht Experte genug, um eine Meinung zu äußern. Doch Giovanni blieb hartnäckig, denn es war eben genau die Meinung eines Jüngeren, die ihn interessierte.

Schließlich waren sich Vater und Sohn einig, die Idee umzusetzen.

Edgardo begann mit einer Prospektskizze des Autos und einer Zeichnung im Maßstab 1:10, die er mit Bleistift auf Transparentpapier abzeichnen musste. Es war keine leichte Aufgabe. Schließlich begutachtete Giovanni seine Arbeit und lobte ihn, doch ein Detail der Zeichnung war nicht perfekt. Also musste



Edgardo alles noch einmal zeichnen, da die Arbeitsweise seines Vaters die Verwendung eines Radiergummis nicht erlaubte. Auch die zweite, dann die dritte und viele weitere Kopien wiesen Mängel auf. Nach zwei Wochen gelang es Edgardo endlich, eine Zeichnung, die Giovanni für die endgültige hielt, anzufertigen, nachdem er still und gehorsam seine Verwunderung über die Vorgehensweise seines Vaters zum Ausdruck gebracht hatte. Erst einige Jahre später erkannte Edgardo, dass Giovannis – wenn auch seltsam forderndes – Verhalten ihn auf eine harte Probe stellen sollte: Es ging um Entschlossenheit, Ausdauer, Leidenschaft und seinen Charakter.

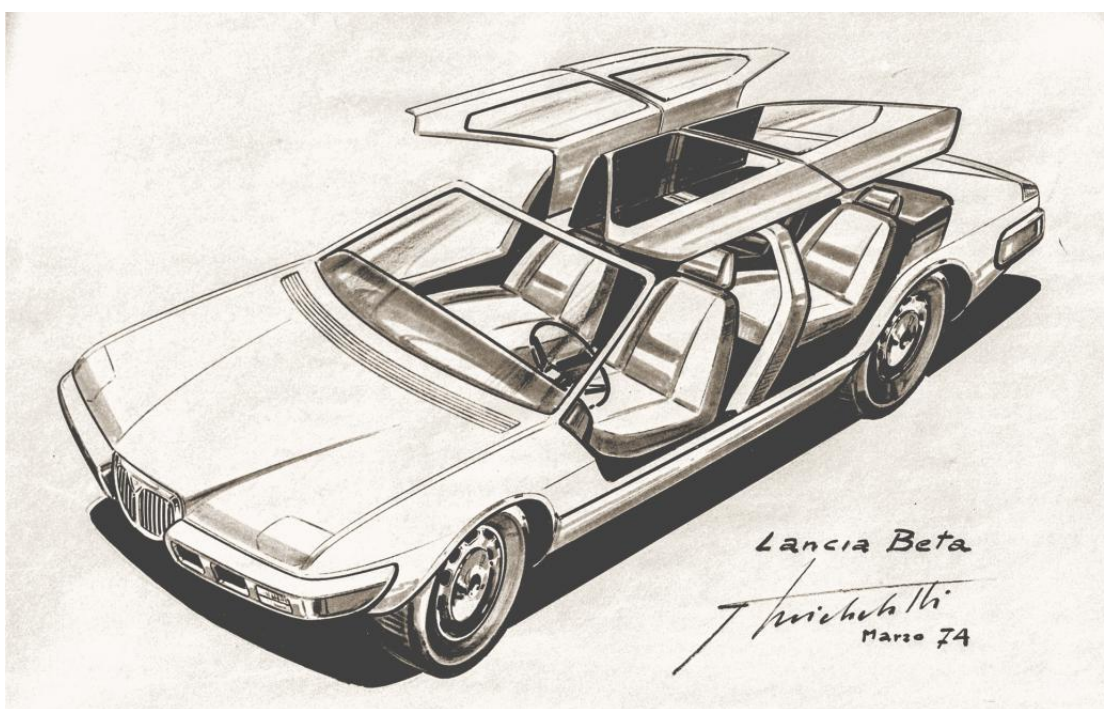
Leider erfuhr Edgardo nie, ob die erste Zeichnung bereits akzeptabel war, oder ob die

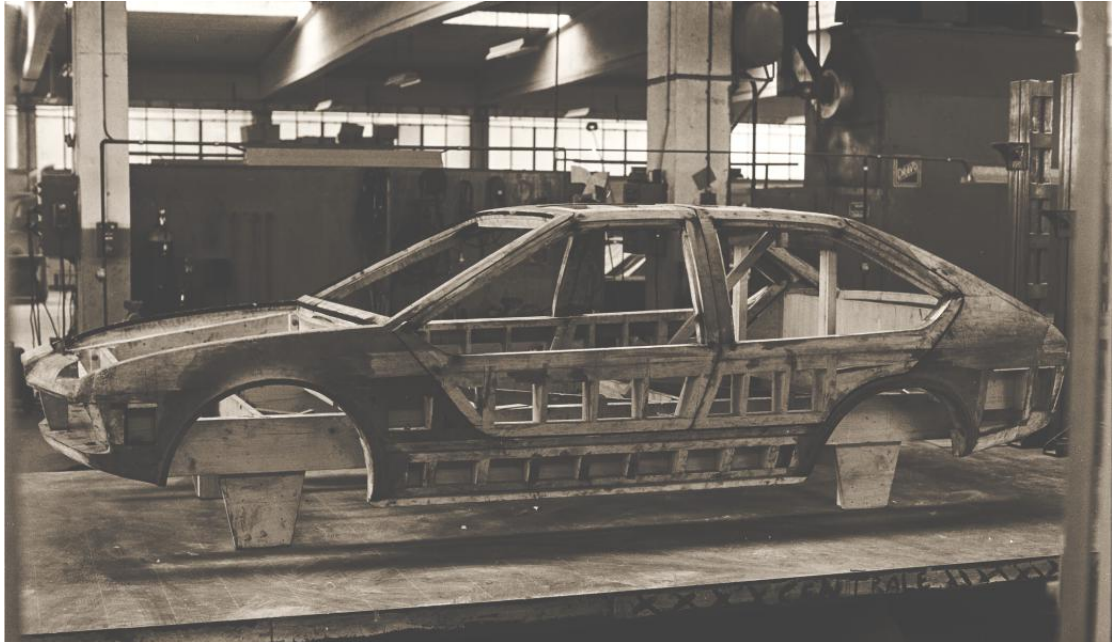
letzte noch Fehler enthielt. Was Giovanni eigentlich überprüfen wollte, war ja etwas anderes...

Nach diesem Test fertigten sie eine Heliokopie an, und Giovanni verwandelte die Zeichnung mit wenigen Aquarellstrichen in ein Meisterwerk.

In Anbetracht seiner Entstehungszeit war das Auto etwas Außergewöhnliches. Es besaß unter anderem den klassischen Kühlergrill, den die Muttergesellschaft Jahre zuvor aufgegeben hatte, aber in späteren Serienmodellen doch wieder einsetzte.

Michelotti arbeitete damals mit dem Fiat Centro Stile zusammen, mit Paolo Boano, dem Stilmanager, und Giuseppe Civardi, dem





Karosseriedesigner. Abgesehen vom Kauf des Fahrgestells und der Mechanik gab es zwischen beiden jedoch keinen besonderen Kontakt bezüglich des Mizar.

Der Lancia Mizar war bei seiner Vorstellung sofort ein Publikumserfolg und erhielt positive Kritiken in der Fachpresse. Der Viersitzer verfügte über einklappbare Scheinwerfer, Polyurethan-Stoßstangen (die zuvor an den Prototypen des Fiat 128 Coupé Pulsar von 1971 und des Fiat 132 Coupé von 1972 getestet worden waren, die beide auf dem Genfer und Turiner Autosalon präsentiert wurden) und eine außergewöhnliche Aerodynamik.

Bei der abschließenden Probefahrt fühlte es sich das Auto an wie ein Segelflugzeug: Kein Luftzug, kein leises Zischen. Die Sicht war außergewöhnlich, und die gut gepolsterten Sitze sorgten auch auf langen Fahrten für Komfort.

Die Flügeltüren, eine weitere sichtbare besondere Innovation dieses neuen Designs, wurden von einem großen Kolben angetrieben, der an der B-Säule montiert war – einer für jede Tür. Die Türen öffneten sich einzeln, obwohl sie auf den Fotos, um einen spektakulären Eindruck zu machen, immer beide geöffnet dargestellt sind. Dies machte





die Konstruktion noch komplexer, doch das Endergebnis übertraf alle Erwartungen.

Leider konnte der Mizar dann aufgrund seiner Konstruktion keine Typgenehmigung erhalten. Grund war, dass sich die Flügeltüren bei einem Überschlag nicht öffnen ließen. Letztendlich blieb der Mizar somit lediglich eine interessante Stilübung, die mit der Produktion eines funktionierenden und begeisternden Prototyps endete.

Das Projekt hatte jedoch ein glückliches Ende: Der Schweizer Luxusautoimporteur, Willy Felber, bestellte eine Modifikation für sieben Lancia Beta 1800 und schlug eine ähnliche Front und Heck vor wie beim Mizar. Fahrgast-raum und Türen blieben originalgetreu.

1978 verkaufte Michelotti den originalen Mizar an den japanischen Sammler Herrn Matsuda, der den ihn in seinem Museum ausstellte zwischen zahlreiche Prototypen, Ferrari und Porsche. Kürzlich wurde der Mizar an ein





kleines Privatumuseum in Higashi-Matsudo im Raum Tokio verkauft.

Der Mizar ist ein Beweis für Michelottis eklektischen und vielseitigen Ansatz im Autodesign. Im Gegensatz zu vielen Designern mit einem eigenen Stil besaß Michelotti die einzigartige Fähigkeit, seine Entwürfe an die spezifischen Bedürfnisse und das Image der Unternehmen anzupassen, mit denen er zusammenarbeitete. Diese Flexibilität ermöglichte es ihm, eine breite Palette ikonischer Fahrzeuge verschiedener Marken und Epochen zu schaffen. Der Lancia Mizar ist bis heute ein wichtiger Teil der Automobilgeschichte und ein Beispiel für die Kreativität und das zukunftsweisende Design, die Michelottis glanzvolle Karriere prägten. Sein Erbe beeinflusst bis heute Autodesigner und -enthusiasten, die die Kombination aus Innovation, Sicherheit und Stil bewundern, die auch der Mizar ganz besonders verkörperte.





Herbstausfahrt des LANCIA- Stammtisch Stuttgart am Sonntag, 13. Oktober 2024

Randolf Brechmann

Wie schon im 2023 lud der LANCIA-Stammtisch Stuttgart auch 2024 nicht nur im Frühjahr zur Sternfahrt durch das Neckartal zum gemeinsamen Mittagessen mit den LANCIA-Freunden aus dem Rhein-Main-Gebiet und einer anschließenden, kleinen Ausfahrt durch die bezaubernde Landschaft des südlichen Odenwalds ein, sondern auch wieder zu einer eintägigen Herbstausfahrt in der näheren Umgebung von Stuttgart.





Diesmal trafen sich die Teilnehmer bei morgens schon recht herbstlicher, feuchtkühler Witterung auf einem Wanderparkplatz zwischen Esslingen am Neckar und Baltmannsweiler. Das Starterfeld war wie immer bunt gemischt: Die Bandbreite der Fahrzeuge reichte von zwei Fulvia Coupés über einen Montecarlo, einen Delta 1300 in beeindruckendem Originalzustand, einen mittlerweile sehr selten anzutreffenden Ypsilon Cosmopolitan bis hin zu zwei Kappa Coupés. Begleitet wurden die Lancia von zwei Alfa Romeo, einer Giulietta (116) und einem Spider (916).

Gut gelaunt starteten die Fahrer die Verbrennungsmotoren und genossen bei immer schöner und sonniger werdendem Wetter die Fahrt über das Kaisersträßle, das angeblich schon zu Römerzeiten über den Höhenrücken des Schurwalds führte, zur Südseite begrenzt vom Neckartal, zur Nordseite vom Remstal. Einen ersten kurzen Zwischenstopp machten wir am Aasrücken, einem bekannten Aussichtspunkt nahe dem Hohenstauffen, vom dem aus man eine atemberaubende Aussicht in alle Richtungen genießen kann, nach Norden Richtung Schorndorf und Schwäbisch Gmünd und weit darüber hinaus, nach Süden Richtung Göppingen und auf die Kaiserberge (Hohenstauffen, Hohenrechberg, Stuifen). Weiter ging's auf verschlungenen Pfaden und malerischen Landsträßchen über die Schwäbische Alb bis zum Landgasthof Waldhorn in Bernstadt nahe Ulm.

Hier genossen alle die gutbürgerliche Küche mit schwäbischen Spezialitäten aus der hauseigenen Metzgerei. Bestens verköstigt

starteten die Teilnehmer zur nächsten Etappe, die uns zur Oldtimerfabrik Classic nach Neu-Ulm führte, einem Treffpunkt für Oldtimer und Youngtimer, der 2010 eröffnet wurde und dem Konzept der Meilenwerke / Motorworld nachempfunden ist. Das Gebäude, das im Jahre 1893 ursprünglich als Artilleriedepot errichtet wurde, ist über die Jahrzehnte hinweg auch als Heereszeugamt, Flüchtlingsunterkunft, Produktionsstätte für Motorradhelme der Firma Römer und Lagerhalle genutzt worden. Seit der Sanierung wird das historische Gebäude von einem futuristischen Neubau flankiert, der über eine befahrbare Brücke die obere Etage mit dem Oldtimer-Loft verbindet. Ein durchgängiges Glasdach überzieht als Bindeglied zwischen beiden Gebäuden die dazwischen liegende Piazza.

Nach Besichtigung der eingestellten Oldtimer und des Museums für Motorräder und Motorradhelme der Firma Römer stärkten sich die Teilnehmer nochmals bei Kaffee und sehr leckerem Kuchen im stylischen Café, bevor es, ohne dass irgendwer unterwegs verloren gegangen wäre, durch Neu-Ulm und Ulm hinaus nach Blaubeuren und über landschaftlich reizvolle, wenig befahrene Bundesstraßen über die Schwäbische Alb, immer der untergehenden Sonne entgegen, zurück Richtung Stuttgart ging. Nach einem letzten kleinen Zwischenstopp auf einem Firmenparkplatz in Nabern verabschiedeten sich die Teilnehmer bei schon langsam einsetzender Dämmerung und fuhren mit ihren automobilen Schätzen nach einem rundum gelungenen Sonntag bei Einbruch der Dunkelheit in alle Himmelsrichtungen gen Heimat.

Ypsilon Rally4 HF bei der Rally di Roma Capitale

Lancia ist im Rallyesport zurück – gestartet wurde der Wettbewerb “Trofeo Lancia” mit der Targa Florio am 8. bis 11. Mai 2025 in Palermo/Sizilien.

Vom Kolosseum in Rom bis zu den Serpentine der Berge Latiums schrieb der Markenpokal “Trofeo Lancia” beim dritten und vierten Lauf dann ein neues Kapitel. Bei der Rally di Roma Capitale, die zur FIA Rallye-Europameisterschaft (ERC) und zur Italienischen Rallye-Meisterschaft (CIAR) gewertet wurde, gingen 18 Teams im Lancia Ypsilon Rally4 HF an den Start. Das entsprach nahezu 20 Prozent des gesamten Teilnehmerfelds. Unter den Teilnehmern zwölf Fahrer im Alter unter 35 Jahren, die um einen Platz im offiziellen Werksteam von Lancia für die ERC-Saison 2026 kämpfen.



Die dreitägige Veranstaltung vom 4. bis 6. Juli 2025 war in zwei Wertungsläufe zur Trofeo Lancia unterteilt. Die Siege gingen sowohl auf dem Abschnitt Freitag/Samstag als auch am Sonntag an Gianandrea Pisani und Beifahrerin Nicola Biagi. Das Duo belegte außerdem eine Podiumsplatzierung in der Wertung der italienischen Meisterschaft für Fahrzeuge mit Zweiradantrieb.

Im ersten Lauf übernahmen Pisani und Biagi in der dritten Wertungsprüfung die Führung und hielten diese trotz harter Konkurrenz durch Gabriel Di Pietro und Andrea Dresti, und Andrea Mazzocchi und Nicolò Gonella. Letztere lieferten sich mit Pisani/Biagi bis zur letzten Prüfung ein packendes Duell auf Augenhöhe. Am Ende triumphierten Pisani/Biagi – auch in der Master-Wertung der Trofeo Lancia. Die Österreicher Michael Lengauer und Jürgen Rausch zeigten mit einem überzeugenden Auftritt ihr Potenzial.

In der Junior-Kategorie der Trofeo Lancia ging der Sieg an Nicolò Ardizzone und Valentina Pasini nach einem spannenden Zweikampf mit Di Pietro/Dresti, die durch einen Reifenschaden kurz vor Schluss zurückfielen. Die Expert-Wertung gewannen die Polen Dariusz Polonski und Lukasz Sitek.

Am Sonntag fingen alle Teams der Trofeo Lancia wieder bei Null an. Doch das Ergebnis an der Spitze war ähnlich: Pisani/Biagi dominierten erneut von Beginn an, während sich hinter ihnen ein Vierkampf um Platz zwei entwickelte. Letztlich lagen Cogni/Darderi, Mazzocchi/Gonella, Edoardo De Antoni/Martina Musiari und Di Pietro/Dresti innerhalb von nur sechs Sekunden. Bei den Junioren revanchierten sich Di Pietro/Dresti mit dem Tagessieg vor Ardizzone/Pasini – also Positionstausch im Vergleich zum Vortag. In der Expert-Wertung wiederholten Polonski/Sitek ihren Erfolg.

Damit geht Gianandrea Pisani mit komfortabler Führung in der Gesamt- und Master-Wertung in die Sommerpause, gefolgt von Giorgio Cogni, Davide Pesavento und Andrea Mazzocchi. Bei den Experten führt nun Emanuele Fiore vor Dariusz Polonski und Pierluigi Maurino.

Bereits über 90 verkaufte Einheiten in nur vier Monaten – ausgerüstet mit einem 156 kW (212 PS) starken Turbomotor, einem Fünfgang-Getriebe von SADEV und einem einstellbaren Fahrwerk von Ohlins. Das Wettbewerbsfahrzeug ist ab 74.500€ (exkl. MwSt.) erhältlich.



Eine kurze Klaus Artz Bremsgeschichte

Unsere Lancia Rundschau hat sich zu einem etablierten, erstklassigen Journal entwickelt und die Artikel bringen sowohl amüsante Begebenheiten, wie auch sachliche Artikel über die Technik und natürlich Geschichten und Nachrichten vom Clubleben.

Missgeschicke werden mit der üblichen Oldtimergeduld beschrieben und sind oft hilfreich für eine vielleicht eigene Panne.



2013, anlässlich des Treffens in Kremmen im Havelland, ergab sich eine spannende, aber auch irgendwie lustige Geschichte am Ende der Veranstaltung.

Die Bremslichter am Auto unseres Präsidenten, Willi Kaufmann, wollten nicht mehr leuchten – der Bremslichtschalter war defekt, was wir schnell feststellten. Es stand eine mehrstündige Heimreise nach Stuttgart

bevor und ohne die warnenden Bremsleuchten – eine riskante Fahrt!

Es wurde hin und her diskutiert, Telefonate zur bekannten Werkstatt geführt – es brachte alles keine Lösung, außer, dass ein funktionierender Schalter eingebaut werden müsste...

Üblicherweise wird bei einer Fußbremse ein Druck hydraulisch aufgebaut und der schließt



einen Kontakt am mechanischen Bremslichtschalter und der abgesicherte Stromfluss kann die Bremsleuchten erreichen. Löst man die Bremse, öffnet der Kontakt. So die normale Funktionsweise.

Da ich einiges an Material und Werkzeug mitführte, kam mir eine Idee. Zwei Leitungen mit den Bremsleuchten könnte man derart verbinden, dass eine Leitung vom abgesicherten Plus zu einem Bediengerät geführt und die andere Leitung vom Bediengerät am Bremsleuchtenanschluss angeschlossen wird. Das Bediengerät wäre ein sogenannter Taster – eine Schalterart, bei dem der Kontakt geschlossen ist, solange man den Bedienknopf drückt. Der fehlerhafte Bremslichtschalter wird überbrückt.

Beides hatte ich in meiner Werkzeug- und Kramkiste: einige Meter 1,5 qmm Leitung und ein ehemaliger Fußtaster – das Bediengerät – in Taschenuhrgröße, ideal auch für eine Handbedienung. Diese Lösung bedeutete, dass sich der Taster im Innenraum befinden muss, da ihn der Beifahrer(in) zu bedienen hat.

Die Verkabelung war schnell gemacht. Wir fanden einen praktischen Durchschlupf vom Motor- in den Innenraum und ich konnte zur Perfektionierung die mehrdrähtigen Aderenden noch mit Aderendhülsen verpressen...

Fahrer und Beifahrer müssen nun abgestimmte Kommandos einüben, da ja nur dann die Bremsleuchten aufleuchten sollen, wenn der Fahrer bremst.

Jetzt hieß es mit Monika, Willis Frau, zu sprechen und die Situation zu schildern. Wenn der Fahrer, also Willi, das Kommando (z.B. 'Jetzt') spricht, weil er bremst, muss Monika den Knopf des Tasters drücken und halten(!) und beim nächsten Kommando (z.B. 'o.k.') den Tasterknopf loslassen(!). Das erfordert zunächst eine verabredete Kommandosprache und während der Fahrt eine enorme Konzentration beider.

Willi und Monika waren einverstanden. Wie ich später erfuhr, ging alles glatt, bis es in einer Situation einmal brenzlig wurde... (Man hätte gerne Mäuschen gespielt.)

Schön verpackt und verbunden mit einem Dankeschön bekam ich meine Utensilien wieder zurück.





Das gibt's doch alles gar nicht!

Beate Osmer & Christian Döhle

Überraschungsmomente beim Frühjahrstreffen 2025 in Paderborn

Keine Ahnung, wie Patricia und Oliver Haupt das gemacht haben: Genau pünktlich zum Frühjahrstreffen Ende April ließ der bis dahin in Norddeutschland nur durch Abstinenz glänzende Frühling sich dann blicken – wenn das keine perfekte Planung und Vorbereitung ist!

Genauso wollten wir es auch halten: Gute Vorbereitung sollte Überraschendes von uns fernhalten. Schließlich war der Plan, nach dem Frühjahrstreffen in und um Paderborn dann direkt weiter auf große Tour zu gehen in Richtung Italien, wo wir zum Raduno des „Boxer Lancia Club Italia“ angemeldet sind. Immerhin dann sicher alles in allem gute 4.000 km in 12 Tagen.

Also unterzogen wir unser Gamma Coupé einer 3-wöchigen Frischzellenkur. Alles nochmal in der Fachwerkstatt checken, Flüssigkeiten wechseln und Kleinigkeiten einstellen, damit es dann sorglos losgehen kann.

ziemlich genau 10 Jahren aus ihrer toskanischen Heimat entführt haben.

Nach einer kurzen Nacht (ungewollt im eigenen Bett) geht's dann also früh morgens wieder los im zweiten Anlauf in Richtung Paderborn. Herrlich. Perfektes Cabrio-Wetter... und alles läuft.

Mit „nur“ 18 Stunden Verspätung treffen wir rechtzeitig zum Mittagessen in Paderborn ein und zur anschließenden Stadtführung. Wow – wer hätte das gedacht. So schön hier und so schön einladend. **Das gibt's doch gar nicht!** Warum haben wir das nicht schon früher entdeckt?



Ging es dann auch bei schönstem Wetter. Ein Genuss – ganz genau für knappe 120 km bis kurz vor Osnabrück... und dann bricht eine Buchse und der Schalthebel lässt sich widerstandslos in alle Richtungen bewegen... Schalten nicht mehr möglich... **Das gibt's doch gar nicht!**

Auf jeden Fall ist der Auftaktabend F25 in Paderborn passé. Die erste Hotelnacht auch und die Weiterfahrt ebenso – zumindest die auf eigener Achse, denn erstmal geht's nur huckepack zur Station des Pannendienstes, wo wir das mühevoll vorbereitete Gamma Coupé dann parken und auf einen Mietwagen umsteigen müssen. Und jetzt mit einem VW auf Tour gehen?

Die Entscheidung steht fest: Wir glauben fest an die Fügung, dass das nun das Signal war, alles auf eine Karte zu setzen und die 62 Jahre alte Flavia Convertible wieder dahin zurück kehren zu lassen, wo wir sie vor

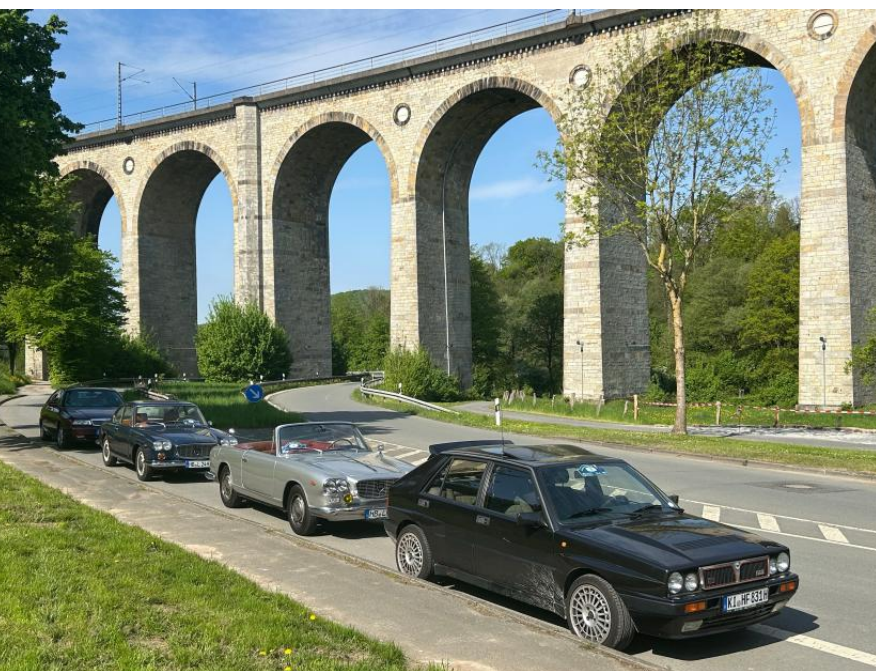




Am nächsten Tag dann steht Landschaft auf dem Programm. Und die hat es in sich. Bei wieder schönstem Wetter (und sonniger Frühljahrsstimmung bei allen Teilnehmern) schlängelt sich die Lancia Kolonne durch hügelige Landschaften und wie Modellbahndörfer anmutende Ortschaften, um dann bei Neuenbeken auf das Kleine Viadukt, auch Dune-Viadukt genannt, zu treffen. Es überspannt in einer Höhe von 33 Metern mit 12 Bögen das Tal der Dune.



Wie sein etwa drei Kilometer weiter östlich gelegener "großer Bruder", der Altenbekener Viadukt, wurde er in den Jahren 1851 bis 1853 als Teil der Eisenbahnstrecke Paderborn – Altenbeken – Warburg – Kassel erbaut. Was für ein Fotomotiv offenbart sich hier. **Das gibt's doch gar nicht!**



Nachdem wir dann gesehen haben, worauf sich seit Ewigkeiten bis heute die Eisenbahnzüge bewegen, wird' schnell nochmal Zeit, sich auch ein Exemplar aus der Nähe anzuschauen – handfeste Technik, die sichtlich begeistert!



Weiter geht's durch die überraschend idyllische Landschaft Ostwestfalens zum Mittagessen in Warburg – standesgemäß italienisch bei ebensolchem Wetter. Beim Blick auf die in der Mittagssonne am Straßenrand glänzende Aurelia und die Fulvia Sport drängt sich förmlich der Eindruck auf, man sei gerade in den Urlaub nach Bella Italia gereist.



Wer hätte bei diesem wundervollen Anblick schon geglaubt, dass das Foto von der roten Fulvia Sport vielleicht das letzte von ihr ist? Gleich auf der Weiterfahrt erreicht uns die traurige Nachricht, dass das schöne Auto unserer Mitglieder Klaus und Hildegard Mohr, die das erste Mal an einem LCD-Treffen teilnehmen, einem Brand im Motorraum

erlegen ist. Da war nicht mehr viel zu retten für die Feuerwehr. **Das gibt's doch gar nicht!**

Wir stehen derweil vor der nächsten Überraschung. Überraschung deswegen, weil jeder von uns sicher schon einmal ein Traktoren-museum besucht hat. Sicher alles spannend und mit viel Leidenschaft präsentiert, aber das hier ist wahrlich eine Klasse für sich: Das Deutsche Traktoren- und Modellauto-Museum in Paderborn.



Über zwei Stockwerke präsentiert sich hier eine wahrlich große und liebevoll mit historischen Details ausgeschmückte Dauerausstellung von über 120 historischen Traktoren der Familie Vogel. Die größte Gruppe bilden die inzwischen schon legendären Lanz-Bulldogs, gefolgt von internationalen Exponaten und Traktoren deutscher Hersteller wie MAN, Deutz, Hanomag, Schlüter und Eicher. Arbeitende Dampfmaschinenmodelle stellen die Anfänge der Landtechnik dar. Eine Shell-Tankstelle der 1920er-Jahre gibt einen Eindruck in die Geschichte der Benzinversorgung. Die Entstehung des Landhandwerks wird mit einer originalen Schmiede und einem Traktorenschnittmodell erklärt.

Eine wirklich unglaublich engagierte Führung, die mit dem Überblick über die technikgeschichtliche Entwicklung dieser Maschinen von den Anfängen in den 1920er Jahren bis in die Nachkriegszeit wirkliche Begeisterung auslöst.

Nur einen kleinen Sprung weiter wartet dann schon die nächste Besichtigung auf uns – und als wir ankommen, denken sicher alle „**Das gibt's doch gar nicht!**“.

Tatsächlich haben Klaus und Hildegard Mohr trotz des „brenzigen Zwischenfalls“ mit ihrer Fulvia Sport schnurstracks die Weiterfahrt im Mietwagen zum nächsten Veranstaltungs-

punkt angetreten – ausgerechnet zu einer Besichtigung einer Feuerwache! Dieser Moment entbehrt nicht einer gewissen bitter-süßen Dramatik – und ringt allen Lancisti merklich den größten Respekt ab für so viel Trotz und Standfestigkeit. Complimenti!



Tag 3 steht an. Und der erschien allen von Beginn an rätselhaft. Schon die Einladung zum Treffen ließ recht offen, was hier eigentlich passiert. Und auch das Roadbook löst das Rätsel nicht. Tatsächlich haben sich Patricia und Oliver hier etwas Besonderes einfallen lassen.

Helfer erwarten uns an der Strecke für kleine Überraschungen mit Punkte-Wertung, zuerst in Form von wahrlich professionell organisierten Zeitmessungen bei Gleichmäßigkeitsübungen.

Was für eine Freude zu sehen, wie erwachsene Teams in ihren ebenso erwachsenen Lancia zu Kindern werden, wenn es darum geht, den Parcours auf privatem Grund in der vorgegebenen Zeit von 30 Sekunden





zwischen Start und Ziel zu absolvieren. Und was für ein wohligh sonores Klangerlebnis, wenn Familie Bazille in ihrer Aurelia und Papa und Tochter Enbergs in ihrer Flaminia Convertibile vom Start weg den Gasfuß in die Ölwanne und die Hinterläufe ihrer Autos in den Asphalt drücken, um den ersten Teil der Strecke förmlich abzufliegen und dann langsam rollend möglichst zeitgerecht durch die Lichtschranke am Ziel zu schleichen... Wie 30 Sekunden allen so viel Spaß machen können – **das gibt's doch gar nicht!**

Zur Belohnung geht's dann nach der sportlich-taktischen Übung weiter zu einem perfekt organisierten Outdoor-Empfang vor der imposanten Kulisse der Burgruine Stromberg in Oelde – sensationeller Weitblick bei von freiwilliger Helferhand servierten alkoholfreien Getränken inklusive. Toll gemacht!

Die Zeit verfliegt... viel zu schnell... und ehe wir uns beim zünftigen Lunch in der Gasthausbrauerei in Geselligkeit verlieren geht's weiter zur nächsten Überraschung. Durch die abwechslungsreichen Landschaften Ostwestfalens nähert sich die südländische Karawane dem letzten Zielpunkt – dem stilgerechten Finale bei Kaffee und Kuchen in idyllischer Landhauskulisse mit Fachwerkcharme und davor drappierter in Blech gegossener italienischer Leidenschaft aus 6 Jahrzehnten.

Kompliment an die Organisatoren und die freiwilligen Helfer: Nach 4 Tagen „F25“ können alle Teilnehmer zurück auf wirklich Ungeahntes, Spannendes und vor allem auf viele schöne gesellige Momente zurückblicken.

Viel Gesprächsstoff also für den Abschlussabend, der auch nicht ohne eine Überraschung daher kommt, denn der Vorhang zur Bühne öffnet sich und das Essen wird sodann von einer Liveband musikalisch begleitet. Da fällt einem nichts anders ein als zu denken „**Das gab's doch noch nie!**“

Ein unvergesslich schönes und entspanntes Treffen geht zu Ende. Schade, dass wir zu Beginn das Auto wechseln und den ersten Teil verpassen mussten.

Und wie ging es nun weiter auf der Reise nach Italien? Tatsächlich mussten wir noch einmal „**Das gibt's doch gar nicht!**“ vor uns hinseufzen, als die stolze Flavia uns noch in Paderborn leise in Form von gelegentlichen Bremsproblemen zu verstehen gab, dass sie doch lieber nach Bremen zurück als den weiten Weg nach Italien antreten wollte.

Sind wir in Italien angekommen? Und was haben wir dort erlebt? Das verrät der Artikel auf Seite 26 über die Musa in Italien, die wir dann schließlich statt mit einem Boxer- mit einem Reihenmotor auf ihrer erinnerungswürdigen Abschiedstour begleitet haben...



Viele Grösse
Axel

Mit freundlicher Genehmigung aus der
AutoSportFenster 11/12 2023 übernommen.

Lancia Delta HF integrale 16V

AUTO
SPORT
FENSTER

Das A-Team erfüllt sich einen Traum auf Rädern

André und Axel Thiel (A-Team) sind von klein auf vom Rallyesport fasziniert. Was die Lenkradartisten in ihren fliegenden und driftenden Rallyeboliden auf den Asphalt oder in den Schotter zaubern ist für die beiden Oelder einfach Magie.



Bei aller passiven Begeisterung keimte langsam aber stetig die Idee, ein eigenes Rallyeauto aufzubauen. Die Thiel-Brüder waren sich einig, kein Porsche. Aber was sollte es werden: Audi Ur-Quattro oder Lancia Delta? Diese „Wertungsprüfung“ entschied der Italiener für sich. Ja und dann auf jeden Fall im 1993er-REPSOL-Design des zweifachen Rallye-Weltmeisters Carlos Sainz, so der gemeinsame Traum. Verglichen mit der Entscheidungsfindung - quasi ein Shakedown - folgte für die Beiden eine Marathon-Rallye mit zahlreichen anspruchsvollen Wertungsprüfungen.

Schon die Suche nach einem Auto erwies sich als schwierig und nach zahlreichen erfolglosen Recherchen im Netz entschieden sie sich, einen Profi einzubinden. Sie nahmen Kontakt zum Lancia-Spezialisten Frank Unger auf. In einem ersten Gespräch in Wermelskirchen wurde der Wunschtraum eines eigenen REPSOL-Lancia noch einmal intensiv auf den Prüfstand gestellt. Zwischen den Thiels und Unger passte von Anfang an die Chemie. Der Lancia-Spezialist gab umfassend Auskunft und es wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt. Einem Aufschrieb fürs perfekte Zusammenspiel im Rallyecockpit entsprechend, war diese wichtig für die Projekt-

abfolge und Zusammenarbeit mit Unger, denn die „Oelde-Wermelskirchen-Connection“ wurde in den folgenden Jahren intensiv ausgebaut.

Frank Unger fand in Finnland einen Lancia Delta ohne Schiebedach. Zustand und Preisvorstellungen passten ins Konzept und so zog der weiße Delta 2013 in die Doppelgarage in Oelde ein. Mit Feuereifer machten sich die Brüder an die Zerlegung. Auch der vorhandene Käfing musste weichen, denn der war zu eng für die langen Oelder. Eine neue Sicherheitszelle wurde zusammen mit dem Rietberger André Wilhelmstrop in die Rohkarosserie



Rohkarosse mit neuer Zelle



Teamwork beim Zerlegen, das ging noch relativ schnell



Kabelsalat - dank technischer Erfahrungen nicht für die Thiel-Brüder

implantiert. Ebenso fanden 35 weitere Verstärkungsbleche ein neues Zuhause im Lancia, bevor Alexander Mut in Herzebrock die Rohkarosse ganz in weiß lackierte.

Für den Aufbau gemäß dem damaligen Gruppe A-Reglement bedurfte es weiterer Bauteile für Karosserie, Fahrwerk und Technik. Auch wenn der Lancia in 80er und 90er-Jahren ein beliebtes Rallyefahrzeug war, mussten André und Axel Thiel feststellen, dass nicht alle Teile so ohne weiteres zu beschaffen waren. Teilweise wurden astronomische Traumpreise aufgerufen, die im Sinne der Machbarkeitsstudie nicht akzeptabel waren. Da half es mehrfach, das Vertrauen zu Anbietern aufzubauen, die sich dann von dem Projekt überzeugen ließen und letztendlich ihre Schatzkammern öffneten. Motor und Ge-



triebe wurden bei Frank Unger überholt und fit gemacht. Schritt für Schritt und mit wachsendem eigenen Know how ging der Aufbau voran. Nach ungezählten Hunderten von Stunden stellten André und Axel Thiel den Lancia wieder auf die Räder. Für das optische Finish mussten anhand zahlreicher Fotos und Vorlagen die richtigen Farbtöne für die Folierung gefunden werden. Zusammen mit der Firma Mirocha aus Hamm erhielt der Lancia sein unverwechselbares Design.

Nach all diesen Mühen und Plagen, aber auch einem enormen Erfahrungsgewinn, musste der REPSOL-Lancia die finale Special Stage beim TÜV absolvieren. Haben wir Alles richtig gemacht, funktioniert die Technik, liegen alle Dokumente für die Eintragungen im Brief vor, bekommen wir das H-Kennzeichen - Fragen über Fragen





Oben: Magic Moment - der Start in Daun war das Finale des Aufbau-Marathon

Unten: Die beiden Oelder Fahrer Axel und André Thiel haben Spaß im Lancia Delta HF integrale 16V



und Bauchgrummeln vor diesem Termin. Si, tutto é andato bene!!! Gleich im ersten Anlauf wurde dem REPSOL-Lancia Delta HF integrale 16V die Zulassung und das begehrte H-Kennzeichen zuerkannt. Jetzt hatte das A-Team (André & Axel) diesen Marathon nach gut neun Jahren erfolgreich absolviert und was kommt nach dem Durchatmen? So ein Rallyebolide muss natürlich auch artgerecht bewegt werden. Nach der Absage der Rallye OWL in 2022 fassten André und Axel Thiel für ihre Premiere das 11. Eifel Rallye Festival ins Auge.

Eifel Rallye Festival 2023

Bislang dort nur als Zuschauer, waren sie 2023 eines der über 160 Teams, die zehntausenden begeisterten Zuschauern in und rund um Daun Freudentränen in die Augen trieben und zu Szenenapplaus animierten. Im Kreise von Rallyelegenden

wie Stig Blomqvist, Rauno Aaltonen, Bruno Thiry, Kalle Grundel, Nicky Grist, Harald Demuth, Rui Madeira, Rudi Stohl oder Niki Schelle fühlten sich die Oelder sehr wohl. Anfängliches Herzklopfen und Gedanken darüber, ob der Lancia hält oder wer bei Problemen hilft, waren in jenem Magic Moment verfliegen, als sie endlich über die Startrampe rollten.

Das Eifelwetter hatte anfangs für alle Teilnehmer regnerische Überraschungen parat, aber mit Allrad kein Thema. Nach der jahrelangen Plackerei endlich den Lancia in freier Wildbahn zu pilotieren und die richtigen Ansagen zu machen, zauberte den Thiel's ein megabreites Grinsen aufs Gesicht. Auch ein widerspenstiger Kupplungsnehmerzylinder trübte am zweiten Tag nur kurz die Stimmung, denn Mechaniker Robert vom Frank Unger fand die Lösung und weiter ging es über die

tollen Pisten der Vulkaneifel und die legendäre Rallyemeile in Daun. Zahlreiche Gespräche mit Fans und Teilnehmern, das Kennenlernen neuer Freunde rundeten die erste Teilnahme an Deutschlands größten Historic-Rallyeparty ab.

Reinhard Klein, Mitorganisator und Kopf der Slowly Sideways, stellte begeistert - auch passend zur Motivation und dem Engagement der Thiel-Brüder - den zunehmenden Andrang zum Festival, die Vielfalt und erneute Steigerung der Qualität der Fahrzeuge fest. Immer mehr Menschen nehmen die Geschichte des Rallyesports ernst, leben sie quasi und eifern ihren persönlichen Helden nach. Und sie haben über alle Länder- und Sprachgrenzen hinweg einfach nur gemeinsam Spaß.

Spaß hatten André und Axel Thiel mit ihrem REPSOL-Lancia auch als Vorausfahrzeug bei der Rallye OWL. In Gütersloh nahmen sie heimischen Asphalt unter die Räder und freuten sich über das Zuschauerinteresse. Nach vielen positiven Emotionen schmiedet das A-Team Zukunftspläne für die artgerechte Haltung ihres Rallye-Boliden. Das 12. Eifel Rallye Festival 2024 ist dick im Kalender vorgemerkt, denn Daun ist einfach das Mekka des historischen Rallyesports in Deutschland.

Text: Peter Heermann
Bilder: Axel und André Thiel
Reinhard Klein, Sascha Dörrenbächer
Peter Heermann



Imposantes Teilnehmerfeld in der Eifel und das A-Team mittendrin



Abschied von einer Musa

Angela Verschoor



Prolog

31. Dezember 2008

Seit einigen Jahren fahren wir einen Y 840 als Alltagsauto – zu unserer vollsten Zufriedenheit. Aber wir denken, es ist Zeit für etwas Neues. Es sollte eine aubergine-rote Musa werden, Platino mit cremefarbiger Innenausstattung in Leder und Alcantara. Knapp vier Jahre alt, kaum 30.000 Kilometer gefahren und gut gepflegt. Damit können wir locker ein paar Jahre fahren!

Januar 2009: erst ein paar Tage in unserem Besitz.



15. Juni 2024

Die Musa ist bereits 19 Jahre alt und hat fast 130.000 Kilometer auf dem Tacho. Da das Auto im Carport an einem eher feuchten Ort steht, hat sie etwas Rostansatz, ansonsten ist die Musa aber fast neuwertig. In all den Jahren hatten wir, abgesehen von nicht rechtzeitig gewechselten Zündspulen, keine nennenswerten Probleme. Jetzt, wo wir den neuen Ypsilon probegefahren sind, juckt es uns aber richtig in den Fingern. Wir wollen nicht die Elektroversion, wie sie jetzt auf dem niederländischen Markt eingeführt ist, sondern den Hybrid, der für den Herbst angekündigt ist.

26. November 2024

Der Hybrid-Ypsilon ist endlich auf dem Markt und wir entscheiden uns für den Kauf. Der

Deal ist schnell abgeschlossen: Der Ypsilon wird voraussichtlich Mitte April ausgeliefert und wir bekommen einen guten Preis für die Musa. Sie wird übrigens an Leo Arendse verkauft, der die Musa all die Jahre gewartet hat. Aber das Wichtigste: Wir bekommen den Ypsilon rechtzeitig vor dem Frühjahrstreffen in Paderborn und dem Raduno des Boxer Lancia Clubs in Mantova!

30. April 2025

Am Tag vor unserer Abreise nach Paderborn gibt uns der Verkäufer das erlösende Wort: Zwar ist der Ypsilon eingetroffen, muss aber noch zugelassen werden. Dass wir mit der Musa auf große Abschiedstour durch Europa gehen, war schon vorher klar, aber jetzt ist es offiziell. *Italy here we come, Musa and us!*

Abschied

Wie Sie auf Seite 18 lesen können, wollten wir – Beate, Christian, Sabine und ich – gemeinsam über Cavaion Veronese und Certaldo zum BLC-Treffen in Mantova fahren. So könnten wir uns auf ein Wochenende mit italienischen Lancisti im Urlaubstempo vorbereiten. Eine wunderbare Aussicht, nicht wahr?

Gesagt, getan. Alle Rückschläge und Autowechsel hatten wir nun hinter uns gelassen und bogen voller Vorfriede in Cavaion auf die Autostrada Richtung Modena, Bologna und Firenze ein. Nach Firenze wurden die Straßen schnell enger und leerer, aber auch schlechter. Egal wie abenteuerlich die Strecke war, das Navi schickte uns immer weiter, auf immer engere Straßen. Bis die Straße so eng und holprig war, dass nur ein Lamborghini 2R DT darüber fahren konnte.

Aber so ist das eben, denn schließlich waren wir ja unterwegs zu einem Agriturismo: ein bewirtschafteter Bauernhof mit Übernachtungsmöglichkeiten. Das „Borgo Elissa“ ist allerdings kein Bauernhof mit Camping, sondern ein kleines, gemütliches Boutique-Hotel oben am Hügelgipfel, umgeben von Olivenhainen. Und, wie es zu erwarten war, mit einer erstaunlichen Aussicht über die toskanische Landschaft: Zypressen, Pinienbäume, Weinberge und im Hintergrund die vielen ikonischen Türme der Stadt San Gimignano. Unter uns, im Tal, liegt Certaldo, der Geburtsort von Giovanni Boccaccio, Verfasser des Novellenzyklus „Decamerone“. Hier sollten wir zwei Tage verbleiben, bevor wir am Freitag weiter (zurück!) fahren nach Mantova, zum Jahrestreffen des BLC.

Der erste Ausflugstag stand im Zeichen der toskanischen Kleinstädte. Während Volterra seinen Charme zeigen konnte, waren wir ein wenig enttäuscht von San Gimignano. Spürbar zerstört der Massentourismus die gemütliche Atmosphäre der Kleinstädte. Uns war also nach ein bisschen mehr Abgeschiedenheit und so entschieden wir uns zu einem Besuch in Colle di Val d'Elsa, wo wir Giancarlo trafen, ein guter Freund und „Scout“ für einige Autos in Christians Sammlung.

So ein Treffen kann in Italien nur begleitet werden von gutem Essen, deswegen lud Giancarlo uns ein für Abendessen in einem lokalen Restaurant im idyllischen Casole d'Elsa. Ganz praktisch: Giancarlo hatte einem Freund schon ein Festessen als Geburtstagsgeschenk zugedacht – und so entstand die Idee, mit mehr Freunden auch mehr Geselligkeit zu erleben. Und das wurde recht klar nach den Dolci: Die Gitarre wurde aus der Ecke geholt und alle sangen „Tanti Auguri Per Te“. Und wer jetzt denkt, damit sei der Abend zu Ende war, der irrt.

Tatsächlich fing das Geburtstagsfest jetzt erst richtig an. Das Essen ging nahtlos in ein Konzert über, bei dem jeder Wunschlleder einreichen konnte, ausgewählt aus italienischen Popsongs aus den 70ern bis den 90ern Jahren. OK, nicht wirklich alles war möglich... auf die Frage nach „La Solitudine“ von Laura Pausini kam die Antwort, dass das doch etwas zu hoch gegriffen sei.

Die anderen Gäste waren bereits nach Hause gegangen, das Personal hatte sich schon umgezogen und wartete geduldig darauf, Feierabend zu machen. Auch das ist Italien: Einfach warten bis das Konzert zu Ende ist, und nicht darauf drängen, das Geschäft zu schließen...

Der nächste Tag war Ruhetag für Kappa und Musa. Wir fuhren mit der Bahn nach Siena, wo wir empfangen wurden von vielen springenden Pferden: Der Ferrari F50-Club hatte auf dem Campo sein Treffen. Glücklicherweise ist Siena so groß, dass es den Massentourismus besser verkraften kann. Wegen der vielen Tifosi waren die Ferrari kaum zu sehen, aber immerhin blieb der Campo in seiner Einzigartigkeit sichtbar.

Freitagmittag begann dann das BLC-Treffen in Mantova. Der BLC ist ein relativ junger und kleiner Club, der sein viertes Treffen organisierte. Das Treffen war beschränkt auf 25 Teams, aber die Zimmer waren schnell



*Polirone: für
Bellezze macht die
Polizei gerne ein
Plätzchen frei...*



ausgebucht. Nicht schlecht für einen Club mit knapp 40 Mitgliedern!

Mehr noch als im LCD hat man im BLC eine lange Anreise, weshalb der Schwerpunkt auf Kultur, Benzingesprächen und geselligem Beisammensein – in Italien bedeutet das gutes Essen – liegt. Das war dann auch zugleich die perfekte Gelegenheit, herum zu fragen, ob es noch irgendwo einen Flaviamotor gibt. Die Flavia ist schon drei Jahre nicht mehr fahrbereit und viele Spezialisten haben die Reparatur aufgegeben.

*Innenhof des
Feuerwehrmuseums*



Für viele ist Mantova eine anonyme Stadt in der Poebene, die man so schnell wie möglich auf der Autostrada hinter sich lässt. Zu Unrecht, wie sich schnell herausstellte. Das Herzogtum Mantova hat eine reiche Geschichte, wie jeder Besuch eines Palastes oder einer Kirche zeigte. Reiseführer erzählten ausführlich die Geschichte der Gebäude.

Nach einigen Stunden ließ die Konzentration auf die Führung in italienischer Sprache dann aber doch nach... Einer der Teilnehmer fragte uns, ob wir die Geschichten überhaupt verstanden. Wir mussten zugeben, dass es schwierig war, und dass wir höchstens 25% verstanden hatten. „Großartig“ war die Antwort, „wir verstehen auch nur 50%!“

Eine Ausnahme bildete das Feuerwehrmuseum, das gleichzeitig eine Art Höhepunkt des Wochenendes darstellte. Das kleine Museum ist voll mit Löschbooten, Autos und sogar Rettungshubschraubern. Ganz im italienischen Stil durften wir alle Autos im kleinen Innenhof zwischen den großen Schiffen und Autos aufstellen. Der BLC ist in dieser Hinsicht nicht elitär, so durften – mussten – Kappa und Musa einfach zwischen den Flavias und Gammas aufgestellt werden. Ach, zum Glück waren wir nicht die Einzigen, die ihren Boxer-Lancia zu Hause lassen mussten.

In einer Ecke gab es ein Exponat, das Interesse bei uns weckte: Eine Wasserpumpe, angetrieben von einem Lanciamotor. Nach



einigen Diskussionen schien es am wahrscheinlichsten, dass der Motor aus einem 20-30HP stammte – später Eta umbenannt. Leider kein Boxer, und leider nicht geeignet für die Flavia... aber immerhin, etwas Besonderes.

Wie immer ging die Veranstaltung am Sonntagnachmittag viel zu schnell zu Ende. Und ich hatte immer noch keinen Motor gefunden. Auf dem Parkplatz, wo wir uns verabschiedeten, wagte ich einen letzten Versuch. Dort bekam ich den Tipp, ich solle mal Giovanni fragen. „Er hat fast alles in diesem Bereich.“ Sofort gefolgt von der Bemerkung: „Da fährt er gerade weg...“

Lange Rede, kurzer Sinn: Er hatte keinen Motor, nur ein Gehäuse. Aber das war genau, was ich noch suchte. Und das liegt jetzt bei uns auf der Werkbank. Aber das ist eine andere Geschichte.



Im Anschluss hatten wir noch eine Woche Urlaub, sodass wir noch einfach ein paar Tage in Piemonte bleiben konnten, bevor wir nach Hause fuhren. Eine angenehme, technisch ereignislose Fahrt, wie es sich für einen Youngtimer gehört, was die Musa eigentlich schon ist. Über 5.000 Kilometer Fahrspaß haben wir ungeplant dem Tacho hinzugefügt. Eine würdige Abschiedsreise für die Musa.



Links: Lancia-
angetriebene
Wasserpumpe



Sabato mattino nel garage

Jens-Olaf Behrend



21. Juni - Samstagvormittag in der „Garage Italia“ in Bremen. Es ist 10 Uhr und eigentlich die Zeit, um sich mit Freunden zu Mettbrötchen und Grappa bei Rolf Könitz in der Werkstatt in Bremen Hastedt zu treffen. Dieser Samstag ist jedoch anders. Ein Rollltor öffnet sich im Bremer Stadtteil Schwachhausen und der Blick fällt in eine mit Glühbirnen beleuchtete Garage im Halbdunkeln.



Das Auge erblickt Fahrräder an den Wänden, eine Sammlung italienischer Oldtimer, Lancia Fahnen und Lancia Embleme überall. Das ist die ganz persönliche „Ali Baba und die vierzig Räuber Höhle“ eines Lancia Fan und Sammlers! Die Tische sind schön eingedeckt und die warmen Brötchen duften aus der Tüte. Das Mett liegt daneben und die Pfeffer-mühle steht bereit. Hier sind wir richtig. Ein Moment – vor dem Gamma Coupé, dem dunkelblauen Lancia Delta HF turbo, einem Flavia Cabrio und in Gesellschaft anderer Raritäten steht ein Auto, welches mit einer Plane abgedeckt wurde.

„Ciao“ und „Buongiorno“ erklingen zur Begrüßung und die werden von italienischen Weinen begleitet. Aber ... nach einer kurzen Weile werden die ersten Anwesenden ungeduldig! Alle fragen sich, „warum“ ist die Plane über dem einen Auto, das da am Eingang steht? Die Spannung steigt und die ersten Vermutungen werden heiß diskutiert.

Kurz nach 11 Uhr ist es dann soweit – endlich! Angela Verschoor und Sabine Dorgelo, die beiden Gäste aus den Niederlanden, lüften die Abdeckplane und präsentieren ihren brandneuen Lancia Ypsilon Modelljahr 2025. Sie sind extra für diesen Moment aus Holland angereist. Die Augen aller werden groß. Die Pupillen weiten sich. Was für ein schönes

Auto! Der Lancia Ypsilon steht in einem Metallic Grün mit schwarzen Dach vor uns. Vorne quer über der Motorhaube steht mit großen Buchstaben LANCIA auf einem schwarzen Untergrund.

Der neue Lancia Ypsilon ist ein Designerstück geworden und beeindruckend. Viele der Besucher kennen das Auto nur von Fotos in der einschlägigen Fachpresse. Selbst Lancia hat sich mit Statements zum neuen Lancia Ypsilon dezent zurückgehalten – zumindest in Deutschland.

Sofort fällt auf, dass dieser neue Lancia Ypsilon länger und breiter geworden ist als seine Vorgänger. Mit einer Länge von 4080mm und Breite von 1760mm übertrifft er die Vorgänger um 243mm in der Länge und um 84mm in der Breite. Angela und Sabine lassen sich nicht lange bitten und öffnen die Türen für einen Blick in den Innenraum. Der Duft eines Neuwagens strömt in die Nasen! Die Sitze sind in einem angenehmen Rotton gehalten. Ein



schöner Akzent zum grünen Lack und einem schwarzen Dach. Sofort fällt auf, dass es ein Schalthebel, wie es ihn bei Autos mit Schaltgetriebe und auch bei Automatikgetrieben gibt, einfach fehlt. Unter einem halbrunden Tisch ist ein Kippschalter angeordnet. Eine sehr fortschrittliche Lösung. Innen ist der Lancia Ypsilon 2025 hübsch eingerichtet, edel und solide verarbeitet, mit zwei großen gut ablesbaren Bildschirmen im Armaturenbrett, einwandfrei bedienbarem Touchscreen ohne ausufernde Untermenüs und jeder Menge praktischer Ablagemöglichkeiten für Kleinkram.

Die Techniker unter den Teilnehmern interessiert das Herz des Autos. Also öffnen Sabine und Angela die Motorhaube. Das Herzstück des Autos ist ein 1,2 Liter Hybrid-Benziner. Von 0 auf 100 km/h geht es in guten



8,2 Sekunden. Mehr braucht es im Alltag wirklich nicht. Auf der Autobahn soll es allerdings bis 190 km/h schnell gehen. Das haben beide noch nicht ausprobiert. Der Tacho zeigt erst knapp 700 km an und beide fahren den Kleinen noch ein. Als Option ist in den Niederlanden eine vollelektrische Version mit 115-kW-Motor (156 PS) und 51-kWh-Batterie verfügbar. Beide Variante werden in Saragossa gefertigt.

Angela und Sabine haben ganz bewusst die Version LX gewählt. Zu den zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen neben den roten Sitzen, gehört unter anderem eine Rückfahrkamera und eine Kamera im Lancia Symbol in der Frontschürze. So unterstützt, sollte das Einparken in kleinen engen Parklücken ohne Kratzer, Beulen und Dellen zu verursachen, einfacher sein.

Der Kofferraum hat eine passable Größe und fasst brauchbare 352 Liter. Alles sieht passgenau und gut aufgeräumt aus.

Nach Aussage von Angela und Sabine haben sie 24 Wochen auf ihr Auto gewartet. Bis jetzt sind wohl um die 100 Exemplare des neuen Lancia Ypsilon in den Niederlanden verkauft worden.

Im Jahr 2017 hatte sich Lancia aus Deutschland zurückgezogen und lediglich in Italien konnte weiterhin der Ypsilon (in der Vorgängerversion) als Neuwagen erworben werden. Das allerdings mit Erfolg. 2023 landete der Kleinwagen mit rund 45.000

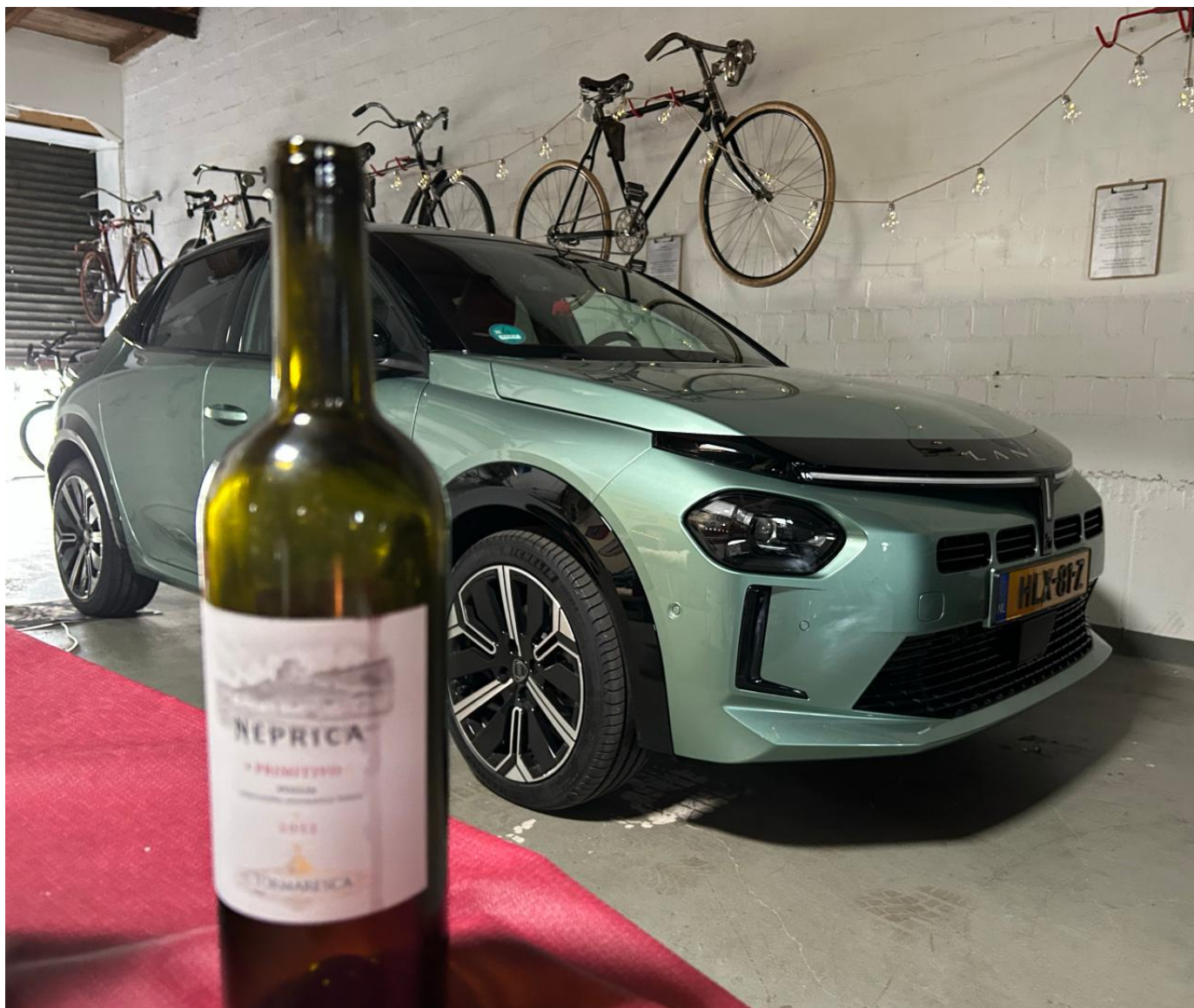




verkauften Einheiten auf Platz drei der meistverkauften Fahrzeuge Italiens. Der Verkauf soll 2025 in Deutschland mit ca. 24 Händlern starten. Die nächsten Modelle von Lancia soll ein Gamma (2026) und Delta (2028) sein.

Der Lancia Ypsilon Modelljahr 2025 ist eine interessante Alternative im Einerlei des heutigen Straßenverkehrs und ein wahrer Blickfang. Angela und Sabine erzählten, dass der Ypsilon durch Lancia mit einer 8-Jahre Garantie rückwirkend ab dem 1. Mai 2025 ausgestattet wurde. Lancia hebt sich mit dieser Garantie deutlich vom Marktdurchschnitt mit der standardmäßigen 2-Jahresgarantie ab.

Wir bedanken uns bei Angela und Sabine für ihren Besuch in Bremen und die Präsentation ihres brandneuen Lancia Ypsilon und wünschen ihnen beiden viele unfallfreie Kilometer und Spaß mit diesem Auto in der Zukunft. Immer eine gute Fahrt!



A.L.C.A. 2025 — Exklusiv für Mitglieder des LCD



Text: Dr. Frank Schmidt
Bilder: Dr. Frank Schmidt,
Holger Endro, Jens Völksen

Dieser Bericht nimmt Bezug auf Jens Völksens Artikel in der LCD-Rundschau 02/2024, Seite 27, diesmal mit mir als „Schreiberling“.



Am 31. Juli, dem Vortag der „After Loh Collection Ausfahrt“ (A.L.C.A.), fand sich eine Gruppe von fünf Fahrern, zusätzlich eine Beifahrerin, mit ihren Fahrzeugen am Loh-Museum im Siegerland ein. Da diesmal zwei Fulvia anwesend waren – ohne Supertestgegner –, hätten sie sich die Wertungsprüfungspunkte wohl gegenseitig streitig gemacht. Wer weiß, ob dann nicht vielleicht ein Alfa Bertone 1750, ein Datsun 300Z, pardon: Nissan 300ZX, oder gar ein fast aktueller Fiat 500 in der Abarth-Version 595 (oder 695?) der „lachende Dritte“ gewesen wäre?



Dieses Jahr veranstaltete Jens, unser Clubsekretär, seine A.L.C.A. Tour exklusiv für Mitglieder des LCD. Der Ablauf blieb wie gehabt: Am Vortag zur Ausfahrt treffen sich die Teilnehmer zum gemeinsamen Museumsbesuch im Nationalen Automuseum, der „Loh Collection“ im Siegerland, und gehen am Folgetag auf Tour.

Pünktlich am 31. Juli ab 14.00 Uhr öffnen sich dann die Tore zur Loh-Kollektion in Dietzhölztal-Ewersbach für die LCD-Mitglieder. Mit einem anschließenden gemeinsamen Abendessen endet der Tag. Wer mag, übernachtet in einer Pension mit vorzüglicher Küche in einem der Nachbarorte. Von hier aus geht es dann am Folgetag nach einem gemeinsamen Frühstück auf Tour.

Jens fährt das „Vorausfahrzeug“. Die Gruppe folgt. Da wir mit der überschaubaren Zahl von fünf Automobilen antraten, musste ich im

Schlussfahrzeug nicht als „Lumpensammler“ tätig werden, sondern konnte ganz entspannt hinterher rollen. Wohlgemerkt, eine Lancia-Ausfahrt hat zwingend ein Voraus- und ein Schlussfahrzeug mit Lanzenemblem im Kühlergrill!

Die Strecke ging über kleine, wenig befahrene, häufig kurvenreiche Straßen durch das Siegerland und den Westerwald bis ins Rheintal südlich von Bonn. Jens hatte ausreichend Zwischenstopps eingeplant und das Wetter machte uns auch keinen Strich durch die Rechnung.

Es war ein rundum gelungenes Programm mit netten Leuten! Danke an Jens und alle Teilnehmer.

Der dahinterstehende Gedanke war klar erkennbar: Freitagabend am Auslauf des Mittelrheins zu sein, heißt auch, am folgenden Samstag ist es von dort nicht mehr weit zu den



Classic Days am Niederrhein. Erstmals auf „Rittergut Birkhof“ in der Nähe des langjährigen Veranstaltungsortes „Schloss Dyck“. Somit eine verkürzte Anreise für entfernter wohnende Teilnehmer.

Da Jens und ich eh im Bonner Raum ansässig sind und die Classic Days regelmäßig besuchen, waren er und ich folgerichtig auch dort am Samstag anwesend. Die Anzahl der anwesenden Lancisti am Samstag war zu groß, als dass das Lancia-Zelt alle während der kurzen, intensiven Regenschauer komplett trocken halten konnte.

Es war aber glücklicherweise bei weitem nicht so furchtbar nass und stürmisch wie zuvor 2023 auf den Classic Days in Düsseldorf am Sonntagmittag, als die Organisatoren, Beate und Christian, mit ihrer Bremer „Mafia“ und mir auf's Schnellste das Lancia-Zelt und im übertragenen Sinn wir alle „unsere Zelte abbrechen“.

Sehr schön war dieses Jahr bei der Premiere der neuen Location, dass der LCD wie jedes

Jahr die Clubfläche organisiert, aber Mitglieder der Fulvia-Flavia-IG, der Lancia IG sowie des LCN ebenfalls anwesend und willkommen waren.

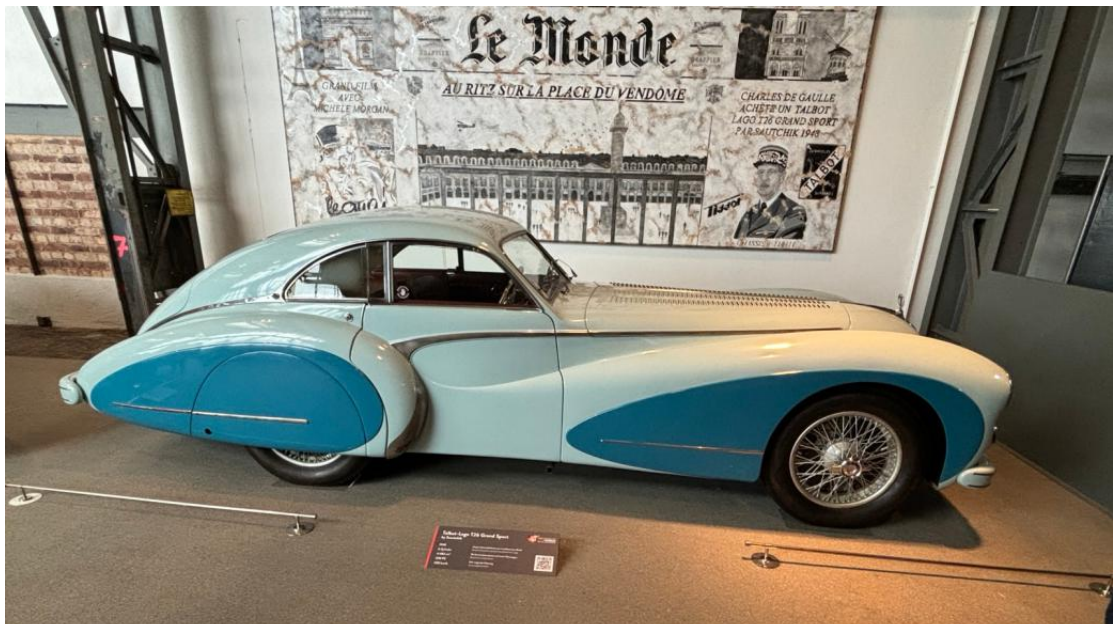
Auf unsere Niederländer-Freunde bin ich im Stau zur Einfahrtskontrolle aufgelaufen, weil sie aus der Kolonne ausgespart waren, um selbstlos einer überhitzten Cobra „Erste Hilfe“ zu leisten. *Hartelijk dank, Koos en vriend!*

Auch habe ich Holger Endro aus der FF-IG getroffen, der mir Fotos aus dem Museum für diesen Artikel überlassen hat. Ich habe erst nach dem Museumsbesuch den Entschluss gefasst, über die tollen Lancia-Tage zu berichten und, weil selbst nur wenig fotografiert, sind Holgers Aufnahmen an dieser Stelle wirklich hilfreich. Danke!

Den Anfang macht ein besonderer Lancia, einer Aurelia B24 Spider, gefolgt von einer extrem seltenen 1955er Maserati A6G/54 Frua Berlinetta.

Und zur Ergänzung und zum Ausklang noch ein paar weitere Exponate.





Rittersport.

Christian Döhle

Historisch. Nostalgisch. Gut.



Die Premiere der Classic Days am neuen Veranstaltungsort ist geschafft – und es bleibt zu hoffen, dass der Mut des Veranstalters belohnt wird und das „Grand Meeting“ auf dem Rittergut Birkhof sein neues Zuhause gefunden hat.

Es war ein bisschen wie „Vagabundentum“ als die Classic Days ihr angestammtes Revier, das mondäne Schloss Dyck, nach dem Ende der Pandemie verlassen mussten.

Etwas wehmütig machte man sich auf und verwandelte 2022 und 2023 den Messeparkplatz in Düsseldorf zum „Green Park“ – ehrlicherweise mit einer Anmutung, die überraschte, denn der charmelose Parkplatz wurde bestmöglich in ein weitläufiges Festivalgelände mit beinahe idyllischem Baumbestand

verwandelt. Aber die Weitläufigkeit eines an sich wenig glanzvollen Platzes gepaart mit der Nähe zum Flughafen und der Lautstärke startender und landender Jets ließen das nostalgische Gefühl deutlich schwinden.

Tatsächlich waren es dann aber die amtlichen Auflagen, die nach nur zwei Gastspielen in Düsseldorf den Veranstalter im letzten Jahr zur Absage trieben und die Classic Days wieder zum Vagabunden auf der Suche nach einem Revier machten...

Im Januar 2025 gab es dann die erlösende Nachricht: Die Classic Days leben weiter - und zwar wie gewohnt am ersten Augustwochenende und nur einen „Steinwurf“ entfernt vom ehemaligen „Geburtsort“ Schloss Dyck. Groß war die Neugier (auch beim LCD) und ebenso offenbar der Planungs- und Organisationsstress für den Veranstalter. Es ging mit der Kommunikation, den Teilnahmebestätigungen und den Informationen rund um Zufahrt und Standposition nur sehr langsam voran... kein Wunder, musste doch in wenigen Monaten ein ganz neues Setup aus dem Boden gestampft werden! Und das Ergebnis konnte sich dann wirklich sehen lassen.

Dummerweise hatte man auch viel Zeit zum Gucken schon bei der Anfahrt, denn die Zufahrtsstraßen durch die umliegenden kleinen Ortschaften waren dem geballten morgendlichen Zustrom von Teilnehmern und Besuchern auf 4 Rädern nicht annähernd gewachsen. Aber das das kann man sicher als Kinderkrankheit abhaken. Mit der Erfahrung eines ganzen Veranstaltungswochenendes lässt sich da sicher organisatorisch noch einiges optimieren – und das hat der Veranstalter auch zugesagt.

Und wie war nun das „Grand Meeting“ der Classic Days?

Zunächst einmal wirkt das Gelände zweigeteilt. Zum einen sind dort (übrigens gut befahrbare) Ackerflächen, auf denen die Clubs angesiedelt waren. Zugegeben atmosphärisch nicht ganz auf Augenhöhe mit dem Miscanthusfeld auf Schloss Dyck und den baumgesäumten Standflächen in Düsseldorf. Ganz sicher aber kann man in diesem Punkt mit etwas dekorativer Auflockerung noch etwas mehr traditionellen Charme erzeugen.

Abgetrennt durch eine an vielen Stellen sehr gut einsehbare Rennstrecke gelangt man dann in das eigentliche Rittergut mit einem historischer Gebäudebestand, der sich zwischen Wald-, Wiesen- und Wasserflächen verteilt und sehr harmonisch auch mit modernen Anbauten erweitert wurde.

Beinahe künstlerisch auf Lichtungen, Wiesen und Gärten verteilt präsentieren sich hier sehenswerte Fahrzeuge: Exoten, Prototypen und echte Hingucker aus einem ganzen Jahrhundert automobiler Technikgeschichte. Hübsch gemacht.



Insgesamt ist das Veranstaltungsgelände weniger weitläufig als bisher. Schmale Wege schlängeln sich durch Waldflächen und um historische Gebäude herum und inmitten dieser nostalgischen Bühne laden kleine Gastronomieinseln zum Verweilen ein.



Kompliment, das ist alles schon sehr schön arrangiert. Die Inszenierung wird perfekt als dann noch über dem Gelände ein historischer Doppeldecker seine Runden dreht. So macht Fluglärm Spaß.



Am Samstag ist das Gelände recht gut besucht und in Anbetracht der Besucherzahlen mischt sich Erleichterung in die Premierenstimmung. Schließlich spielt das Wetter nur zeitweise Sommer und aus nicht nachvollziehbaren





Gründen findet der Oldtimer Grandprix am Nürburgring ausgerechnet zur Premiere der „neuen“ Classic Days nun erstmals zeitlich parallel am ersten Augustwochenende statt. Schön, dass die Classic Days dennoch ihre Einzigartigkeit ausspielen und Besucher anziehen.

Der Sonntag macht seinem Namen dann alle Ehre. Die Sonne scheint, der Regen bleibt weg und die Menschen kommen in großer Zahl. Die Clubflächen sind beinahe randvoll mit historischen Fahrzeugen verschiedenster Marken und Epochen. Mit Mühe und Kieler Verdrängungscharme gelingt es uns, markenfremde Wildparker vom der Lancia-Fläche fernzuhalten.

Die Veranstaltung ist am Sonntag so gut besucht, dass die Hoffnung auf ein sich für den Veranstalter lohnendes Ergebnis wächst. Und tatsächlich: Direkt nach der Veranstaltung wird schon kommuniziert, dass das Rittergut Birkhof nächstes Jahr wieder die Classic Days aufnehmen und für ein Wochenende nostalgisch umgarnen wird.

Hoffen wir, dass es so kommt. Es wäre verdient. Die Veranstaltung passt hier hin und der LCD auch.

CLASSIC DAYS			RESULTS
TEAM	LAP-TIME	POS.	
BUGATTI	2:10,20	2	
PORSCHE	1:59,10	5	
MERLYN	1:58,10	6	
ELVA	2:20,13	4	
LANCIA	2:14,40	3	
AUSTIN HEALEY	2:01,01	1	

Storie dall'officina

Wolfgang Mielich



Vorgeschichte

Was braucht man, um eine Geschichte aus der Werkstatt zu schreiben? Richtig. Einen Grund, um in die Werkstatt zu gehen. Der zweite Fall unter dieser Rubrik hat seinen Ursprung auf der Fahrt zum Herbsttreffen 2024 in Brunsbüttel. Mein Startpunkt ist die Ortschaft Hitzhofen in Zentralbayern. An den Start geht es mit einem Lancia Delta 1,6l HF turbo. Leistung 103kW, also gut 140PS bei 1020kg fahrbereitem Leergewicht. Sagen die Papiere. Das verspricht Fahrspass! Das Sondermodell, eines der zuletzt gebauten Exemplare des HF turbo ist im Innenraum komplett mit dem geschmeidig grünen Alcantara ausgestattet. Er trägt die gewölbte Motorhaube des Integrals und rollt auf den sehr schicken 8-Loch Felgen daher. Bei Dunkelheit suchen die runden Doppelscheinwerfer für Ab- und Aufblendlicht nach dem rechten Weg. Servolenkung? ABS? Katalysator? Alles Fehlanzeige. Fahrspaß pur. So ausgerüstet nimmt man die knapp 800km bis Brunsbüttel gerne unter die Räder.

Es ist noch sehr früh am Morgen, Gepäck ist eingeladen, auch ein paar Alibiwerkzeuge unter dem Fahrersitz verstaut, man weiß ja nie. Was man hingegen so ziemlich immer weiß ist, dass man im Falle des Falles genau das, was man braucht, nicht im Repertoire hat.

Los geht's auf die A9 nach Nürnberg und weiter auf der A3 Richtung Frankfurt. Die dunklen Wolken am Horizont können meine fantastische Laune nicht trüben. Erstes Etappenziel ist der Euro-Rastpark bei Fulda, wo ich unseren Clubkollegen Rupert Gehrlein einsammle, gemeinsam fährt es sich eben unterhaltsamer.

Als ich den Delta von der Autobahn herunter steuere, beschleicht mich zum ersten Mal das Gefühl, dass etwas anders ist, als bislang. Woran ich das festmache? Als ich vom 4. in den 3. Gang schalte, haben meine Finger erstmal direkten Kontakt mit den Heizungsreglern. Und dabei will ich gar nicht an der Temperatur drehen. Die Schaltung fühlt sich im vorderen Bereich der Schaltkulisse auch etwas „weich“ an.

Na, egal, jetzt gibt's erst mal ein schönes Frühstück bei der lokalen Backfiliale, das habe ich mir nach der Anreise verdient. Immerhin ohne Stau. Rupert samt Gepäck wird von seiner Frau gebracht und nachdem die Cappuccini geleert sind, nehmen wir die nächste große Etappe unter die Räder. Ziel ist die Firma Könitz Automobile in Bremen, wo uns Rolf und Meggi erwarten. Wir sind sehr gespannt auf diesen langjährigen Traditionsbetrieb für Lancia Automobile.

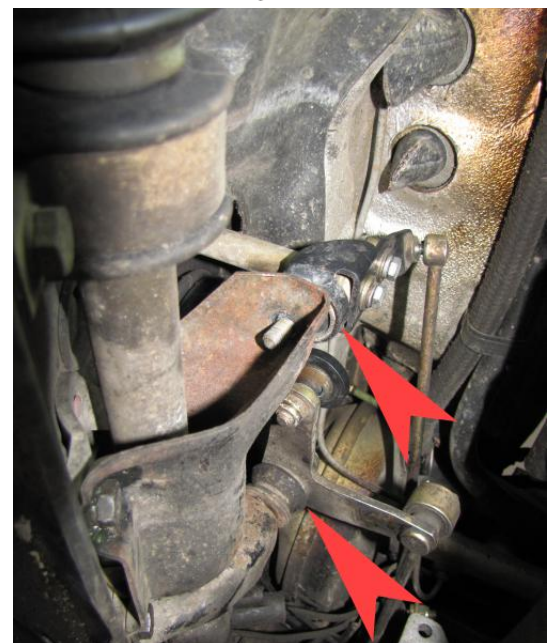
Abfahrt von der A27 in Bremen. Nach langer Tour im 5. Gang, wir sind tatsächlich staufrei angekommen, muss ich dann doch mal wieder in einen niedrigeren Gang schalten. Und da ist es wieder. Die Knöchel nehmen Kontakt mit den Drehreglern der Heizung auf. Aber es kommt noch schlimmer. Irgendwann ist das

Einlegen des 1. oder des 3. Gangs nur noch Glücksspiel. Also beschließe ich, ab sofort das Anfahren im 2. Gang zu absolvieren und dann mit etwas Geschwindigkeit direkt in den vierten zu wechseln. Langsam wird mir unwohl zumute, liegen doch Brunsbüttel und das Herbsttreffen noch einige Kilometer entfernt. Nach einer ausgiebigen Besichtigung des Betriebs der Familie Könitz nebst ausgiebigem Plausch samt Kaffee, fahren wir zum Hotel und freuen uns erst einmal auf die für den Nachmittag angesetzte Führung durch die Altstadt Bremens durch unseren Presidente Christian Döhle höchstpersönlich. Weiter gehe ich hier jetzt nicht ins Detail, haben es doch Beate und Christian in der Rundschau 01/2025 bereits ausführlich beschrieben und bebildert. Die Teilnahme am Herbsttreffen war mit dem Bremer Provisorium gesichert und hat trotz des zeitweise sehr unkonventionellen Schaltverhaltens 3 Tage riesig Spaß gemacht! Es sind schließlich auch schon bedeutendere (Renn-)Fahrer trotz Ausfall der Gangwahl erfolgreich ins Ziel gekommen.

Fehlersuche

Zurück in der bayerischen Heimat ging es dann direkt zur Fehlersuche in die Werkstatt. Was war denn da am Schaltgestänge ausgeschlagen, lose oder verloren gegangen? Erste Vermutungen und Hinweise gingen in Richtung der für Auflösungserscheinungen bekannten Kunststoffbuchsen bzw. Kugelgelenke, die das Schaltgestänge komfortabel in Bewegung halten sollen.

Also wieder auf die Hebebühne und dem Übel auf die Spur kommen. Hier ein besonders schönes „Wimmelbild“ aus dem Motorraum, auf dem die Ursache gesucht werden darf.



Ich versuche es mal verbal: Das Lenkgetriebe dieses Delta ist zusammen mit einem Blech an der Karosserie verschraubt, welches zusätzlich als Sockel für die gesamte Schaltmimik dient (rote Pfeile). Es handelt sich dabei auch nicht gerade um ein schwächliches Blech, muss es doch die gesamten Umlenkkräfte eines jeden Schaltvorgangs weiterreichen. Umso mehr verwundert es, wenn man nach Ausbau und Zerlegen auf eine ausgebrochene Bohrung stößt.

Der Ausbau

Zunächst ist der Lenkungsämpfer zu demonstrieren. Anschließend kommt man gut an die Verschraubung der beiden Umlenkpunkte des Schaltgestänges, welche gelöst werden müssen. Die Strebe vom L-Stück zum Getriebe wird dadurch gelöst, dass man vom Motorraum oben aus einen Splint entfernt. Nachdem die Gewindebolzen aus dem Stützblech gezogen sind, werden die 4 Verschraubungen des Lenkgetriebes gelöst. Das Blech kann nun mitsamt der Umlenkung (L-Stück) entfernt werden.



Hier sieht man jetzt die Ursache: Wo einst eine saubere Bohrung für klare Verhältnisse gesorgt hat, klafft ein großes Loch (roter Kreis). Kein Wunder, dass das Schaltgestänge nur noch durch undefinierte Bewegungen am Schalthebel dazu zu bewegen war, einen der Gänge 1, 3 oder 5 einzulegen.

Die Lösung

Sieht eigentlich recht einfach aus. Zunächst einmal schleifen wir den Bereich um die ausgebrochene Stelle sauber ab und versuchen eine einigermaßen passgenaue Auflage zu schaffen (gelber Kreis).

Hierauf wird eine einfache Metallscheibe (Baumarkt, 5 Cent) mit dem erforderlichen

Innendurchmesser angepasst und verschweißt. Um das Blech an der Befestigungsstelle der Umlenkung zusätzlich etwas stabiler zu gestalten, zieht der Experte für's Schweißen an 3 Seiten noch zusätzlich eine Schweißraupe Richtung Blechrand (siehe grüner Kreis).



Damit ist die Mechanik prinzipiell wieder funktionsfähig. Jetzt geht es noch um den Korrosionsschutz. Dazu wird das Teil in einer Kabine mit Korund gestrahlt, damit die Oberfläche und auch vorhandene Vertiefungen frei von losem Rost sind. Gut mit Aceton gereinigt wird das Blech anschließend mit einem guten Korrosionsschutzlack beschichtet.

Jetzt geht es noch an die Mechanik. Das Lager der Umlenkung wird gründlich gereinigt und mit neuem Fett versehen wieder zusammengebaut.



Eine der Ursachen für den Defekt könnte gewesen sein, dass das Lager im Laufe der Jahre seine Bewegungsfähigkeit verloren hat und die Umlenkkräfte beim Schalten damit vermehrt in den Schraubpunkt gewandert sind. Der hat sich dann irgendwann gelockert und in Verbindung mit Schmutz und Feuchtigkeit das Blech an der Stelle quasi „zerrieben“.



Auch die Schutzkappen aus Gummi werden gereinigt und auf Undichtigkeiten geprüft,

bevor sie wieder ihrem Verwendungszweck zugeführt werden. Abschließend wird die Umlenkung auf dem Blech montiert und mit einer selbstsichernden Mutter verschraubt. Nun kann es an den Zusammenbau gehen.

Da die Position der Scheibe als neuer Umlenkpunkt minimal vom Originalpunkt abweicht, ist nun noch am Schaltgestänge im Fahrgastraum (Schaltsack entfernen) die Kontermutter zu lösen und die Schubstange bzgl. Länge auf die neue Situation einzustellen. Das erfordert ein wenig Ausprobieren, so dass im Anschluss jeder Gang wieder präzise zu erreichen ist. Die erste Probefahrt zeigt ein knackiges Schaltverhalten, wie ich es in diesem Delta noch nie empfunden habe. Offenbar bahnte sich das Problem schon seit geraumer Zeit an.

Wie man an diesem Beispiel sieht, ist es mal wieder eine Kleinigkeit bzw. der berühmte Pfennigs-, sorry Centartikel, der zum Ausfall geführt hat. Falls jetzt jemand in seinem Lancia bzgl. Schaltverhalten „nachfühlen“ möchte, das ist natürlich nur eine von sehr vielen möglichen Ursachen. Für Fragen stehe ich aber gerne zur Verfügung.

A la prossima!
Wolfgang

L'automobile è un bene durevole

Specialmente chi sogna per anni la macchina, quando finalmente può acquistarla deve essere sicuro di impiegare il suo capitale in una vettura che funzionerà senza inconvenienti, che durerà a lungo e che non deperirà rapidamente; deve poter contare su quell'elemento essenziale che è la fiducia, deve comperare una LANCIA



*Identica alla vettura di serie
che in 4 mesi,
senza soste, ha percorso 100 volte
la Mille Miglia, pari a 162.000 km
alla media oraria di km 70,468*

BERLINA APPIA
2° SERIE L. 1.348.600

4 cilindri a V
cilindrata 1090 c.c.
potenza 43,5 CV
velocità 128 km/h
consumo 8 lt/100 km

A richiesta si può avere la guida a destra

 **LANCIA & C. TORINO**

In ogni provincia c'è almeno un concessionario LANCIA a vostra disposizione per farvi provare e per consegnarvi una nuova Lancia sia ritirando la vostra vecchia auto sia, volendo, con pagamento rateale.

Ypsilon HF Racing

Neben dem Ypsilon HF Rally4 erweitert der neue Lancia Ypsilon HF Racing das Angebot von Motorsportmodellen der Marke. Das für die Kategorie Rally6 homologierte Rennfahrzeug ist mit einem 1.2-Liter-Turbo-Motor mit 107 kW (145 PS) Leistung, einem manuellen Sechsganggetriebe und einem mechanischen Sperrdifferential ausgerüstet. Er ist ausschließlich über den Stellantis Motorsport Racing Shop zum Netto-Preis von 38.900 Euro erhältlich. Der neue Lancia Ypsilon HF Racing ist Vorbote für weitere Modelle dieser Art, also Stellantis.



Lancia hat Wort gehalten: Die Rückkehr der Marke in den Rallyesport ist Realität – zur Freude vieler Fans und mit dem klaren Ziel, Lancia wieder an die Spitze des Motorsports zu führen. Nach dem erfolgreichen Debüt des Ypsilon HF Rally4 und dem Markenpokal Trofeo Lancia in Italien folgt nun der nächste Schritt: Der neue Ypsilon HF Racing, der einer neuen Generation von Fahrerinnen und Fahrern den authentischen, und praxisnahen Einstieg in den Rallyesport eröffnet.

Der Ypsilon HF Racing ist Teil einer umfassenden Strategie, die nicht nur die Rückkehr der Marke auf die Rallye-Bühne markiert, sondern auch die Wiedereinführung des

legendären HF-Logos auf Hochleistungsmodellen der neuen Lancia-Generation beinhaltet – zunächst auf dem Lancia Ypsilon und später (so die offiziellen Ankündigungen) auch auf dem Lancia Gamma und dem Lancia Delta mit dem Label „HF Integrale“.

Luca Napolitano, CEO von Lancia, erklärt: „Mit dem Lancia Ypsilon HF Racing wollen wir die Einstiegshürden in den Motorsport endgültig beseitigen – mit einem Paket aus Leistung, Sicherheit und niedrigen Betriebskosten. Unser Ziel ist es, den Motorsport wieder zu einer echten Chance für junge Menschen zu machen, zu einem Ort, an dem sich Talent entfalten und entwickeln kann.“

Damit ehren wir unser sportliches Erbe und schauen gleichzeitig mit Entschlossenheit und Ambition in die Zukunft.“

Authentisch, sicher, rennbereit

Der Ypsilon HF Racing ist für die Kategorie Rally6 des internationalen Rallyesports homologiert – die Einstiegsklasse für Nachwuchsfahrerinnen und -fahrer. Diese Klasse steht für geringe Kosten, einfache Reglements und auf Serienfahrzeugen basierende Technik. Länderspezifische Zulassungsbestimmungen für Rallyefahrzeuge treffen zu.

Der neue Ypsilon HF Racing ist mit einem Dreizylinder-Turbobenziner ausgerüstet, der aus einem Hubraum von 1,2 Litern eine Leistung von 107 kW (145 PS) und ein maximales Drehmoment von 240 Newtonmetern generiert. Der Motor ist kombiniert mit einem kurz übersetzten Sechsgang-Schaltgetriebe sowie einem mechanischen Sperrdifferential, das für hohe Dynamik und Traktion sorgt.

Das Chassis des Ypsilon HF Racing ist identisch mit dem Ypsilon HF Rally4. Es bietet ein hohes Maß an Sicherheit und entspricht den aktuellen Vorgaben der Motorsportbehörde FIA. Dank homologiertem Überrollkäfig und Ausstattung nach internationalen Standards zählt Sicherheit zu den zentralen

Merkmale des Fahrzeugs.

Innenraum, Cockpit und Fahrwerkskonstruktion entsprechen dem Rally4-Pendant und bieten von Beginn an ein professionelles Fahrerlebnis. Für präzises Bremsverhalten bei allen Bedingungen sorgen Bremsen mit 302 Millimetern Scheibendurchmesser vorne und 290 Millimetern an der Hinterachse.

Ziel der Entwicklung war es, ein wendiges, leistungsfähiges und gleichzeitig wartungsfreundliches Fahrzeug mit extrem niedrigen Betriebskosten zu konzipieren. Der Ypsilon HF Racing eignet sich ideal für die Schulung und Weiterentwicklung von Rallyefahrtechniken und stellt ein professionelles Einstiegsmodell für junge Talente dar.

Das Fahrzeug wurde gemeinsam mit erfahrenen Rallyepilotinnen und -piloten entwickelt sowie umfangreichen Tests unterzogen. Es verkörpert die Kernwerte der Marke Lancia: Dynamik, Zugänglichkeit und puren Fahrspaß.

Mit dem Ypsilon HF Racing richtet sich die Rennsportabteilung der Stellantis Gruppe an ein breites Publikum mit dem Ziel, den Motorsport offener zu gestalten. Das Fahrzeug wird ab sofort länderübergreifend angeboten und die ersten Auslieferungen starten den Planungen nach im Herbst.



Lancia in den Medien

Christian Campe



Obwohl unsere Lieblingsmarke entgegen der ursprünglichen Planung in Deutschland leider noch nicht wieder erhältlich ist, lebt sie zumindest in Artikeln und Berichten der einschlägigen Fachzeitschriften weiter.

In der April-Ausgabe der *Motor Klassik* wurden verschiedene Fahrzeuge für die Cabrio-Saison vorgestellt, darunter auch eine Flavia Convertibile. Wegen der „diffizilen“ Technik wird empfohlen, sich an Spezialisten zu wenden, zudem wird auf die ungenügende Ersatzteil-Situation hingewiesen. Ein durchschnittlicher Preis für ein gutes Exemplar wird mit ca. 33.500,- Euro angegeben. Es folgt noch der ernüchternde Hinweis, dass man früher zwei Porsche 356 für eine Flavia Convertibile bekam – und man heute für den Wert von drei Flavias einen solchen Porsche bekommt.

Ebenfalls im April berichtet die *Oldtimer Markt* über den Chef des Heritage Hub, Roberto Giolito. Früher als Designer für den Fiat-Konzern tätig, hat er heute die Verantwortung für die italienischen Stellantis-Marken. Dabei trifft er auch auf eine seiner eigenen Schöpfungen: den Fiat Multipla, der von einigen als das „hässlichste Auto“ bezeichnet und von anderen händeringend gesucht wird. Mit dem sehr gewöhnungsbedürftigen Design, den zwei Dreiersitzbänken und enorm viel Platz auf der Plattform des Fiat Bravo und mit seinen vielfältigen Antriebsarten war der Multipla seiner Zeit voraus. Falls jemand einen unverbastelten Multipla mit wenig Kilometern verkaufen möchte: bitte Info, ich gehöre zur Gruppe der händeringend Suchenden.

Im Juni berichtet die *Oldtimer Markt* unter der Überschrift „Hightech-Puzzle“ über den gelungenen Wiederaufbau einer Aprilia. 28 Jahre dauerte die Restaurierung dieses Lancia-Klassikers, der einen Teil seines Lebens in der DDR verbrachte und mit dort zulässigen Blinkern ausgerüstet werden musste. Gut, dass diese Zeiten vorbei sind!



In der *Autobild Klassik* wird im Juli über die Fahrzeuge der Päpste berichtet. Und siehe da: Es befand sich auch ein verlängerter Thesis mit dem Namen „Giubileo“ darunter. Schon früher nutzen die Pontifex' Maximus Fahrzeuge unserer Lieblingsmarke: Im Heritage Hub steht eine Dilambda „Berlina 6 Luci“ von 1930, in der die Päpste fürstlich reisten und die sogar mit einem abschließbaren Schaltknopf ausgestattet ist.



LANCIA THESIS
Ebenfalls 1999 erhält der Vatikan das erste Exemplar dieser Baureihe. Der zur Jahrtausendwende als „Giubileo“ bezeichnete Wagen ist verlängert

www.autobild-klassik.de | Nr. 7/2025 49

Im August bereichern Lancia-Modelle gleich mehrfach die Gazetten: Die *Autobild Klassik*

fährt einen Kappa 2.4 Probe und stellte dabei fest, dass leider (!) nicht mehr viele Exemplare erhalten sind. Im gleichen Heft wurde über einen Thema 8.32 berichtet, der sich fest in Bremer Hand befindet – wem mag er wohl gehören?



Der Thema 8.32 wird als „luxuriöse, betörend ausgestattete Italo-Limousine, stark wie ein Ferrari“ bezeichnet. Das ist genau auf den Punkt gebracht!

Die *Motor Klassik* bringt in der August-Ausgabe eine Kaufberatung für den Lancia Montecarlo und bescheinigt eine übersichtliche Nachfrage für den „seltenen Italiener mit Mittelmotor“.

Als Plus wird der durchzugsstarke Motor (es gab nur eine Motorisierung), die robuste Technik und der günstige Unterhalt genannt. Als Minus die problematische Ersatzteilsituation (wieder einmal), die Rostanfälligkeit und eine „gefühlssarme Lenkung“.

Auch im September warten einige Zeitungen mit Berichten über Lancia auf. Die *Motor Klassik* bringt einen sehr lesenswerten Bericht über das Fulvia Coupé, das von Mario Englaro sowohl bei- als auch gesteuert wurde. Das Fulvia Coupé wird als zierliche Turinerin beschrieben, der sowohl Sportfahrer als auch Technik-Gourmets erliegen.

Die *Autobild Klassik* erinnert sich daran, dass Franz Beckenbauer Werbung für den



Bella Signorina

Delta gemacht hat – als hätten sie den Artikel von Stefan Leicher in der Lancia Rundschau gelesen.

Ebenfalls im September stellt die *Octane* einen „Evoluzzer“ vor: den Delta Integrale Evo 1 Martini 6 Prototyp. Die Artikel der *Octane* zeichnen sich durch eine akribische Recherche, schöne Fotos und unterhaltsame Texte aus, also wieder einmal eine sehr empfehlenswerte Ausgabe.

In der September-Ausgabe der *Oldtimer Markt* wird ein Beta Coupé angeboten – und im gleichen Heft in der „Nachgehakt“-Rubrik vorgestellt. Allerdings scheint das angebotene Fahrzeug ausgesprochen viel Patina und einen optimistischen Verkaufspreis zu haben.

Zu guter Letzt wird in der September-Ausgabe der *Youngtimer Thesis* als letzter echter Lancia gewürdigt – und, im Gegensatz zu einem Citroen C6, als schön empfunden.



Oben und rechts:
Die Martini-Brechen und das Emblem
mit dem Alfa Romeo-Schilder können von
der sportlichen Abstammung, tatsächlich
aber stammt dieses Exemplar aus der
Autobild-Schmiede.

Die Natur hat den alten Militärflughafen zurückerobert. Wo vor 80 Jahren die Eighth Air Force der britischen Luftwaffe zuhause war und Tausende B-17 „Flying Fortress“ der US Air Force über die Start- und Landebahnen donnerten, steigt heute bloß noch das eine oder andere private Kleinflugzeug auf. Die meisten Gebäude sind verfallen, die Verbindungsstraßen voller Schlaglöcher. Perfekt. Denn heute wird es noch einmal laut auf dem Lavenham Air Field im Hinterland von Suffolk.

den Lancia Delta Integrale, der jahrhundertlang dominiert. In der Rallye-Weltmeisterschaft dominiert nur Spezialisten können sämtliche Situationen korrekt herunterspielen – und denen kennen diese limitierte Sportwagen nicht alle. Denn das ist die erste Auto kommt aus den Werks-Ateliers. Der Name sagt nicht viel aus, sein Ingenieurbüro wirkte nicht nur Serienfahrzeugen des Fiat-Konzerns. Autotec baute in einer kleinen Anlage in der Nähe des Fiat-Werks Mirafiori auch Kleinserien. Bekannter als der Name dürfte der langjährige

Lancia Rundschau 01 / 2026

erscheint zum Frühjahrstreffen 2026.

Neu. Lancia Dedra StationWagon. Schöner reisen mit mehr Freiraum.



SELENIA
MOTOR OIL

Lancia Dedra SW Wer ihn fährt, gerät ins Schwärmen. Über die Bewegungsfreiheit, seine Charakterstärke, die Spritzigkeit. Und auch über das entspannte Fahrgefühl – sogar auf langen Strecken. Überzeugen Sie sich selbst vom neuen Dedra StationWagon 2.0 16v LX. Weitere Informationen erhalten Sie unter 0130-2285.
Sicherheit: Fahrer-Airbag, Gurtstraffer, 4-Sensoren-ABS, Seitenaufprallschutz, Sicherheitslenksäule.
Komfort: Klimatisierungsautomatik, Alcantara-Innenausstattung, Zentralverriegelung, Servolenkung.
Leistung: 1995 ccm, 16 Ventile, 102 kW (139 PS) bei 6000 min⁻¹, 202 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Lancia Dedra Station Wagon: 1.6 LE/LS – 1.8 LE/LS – 2.0 16v LS/LX – 4x4 LS – 1.9 Tds LS

Lancia  Il Granturismo.