



# GRANTURISMO

MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER



N<sup>o</sup>.03  
Maj 2000



# SELENIA

## SELENIA RACING

- er ikke kun til verdens racerbiler,  
men også til bilerne  
på gaden...

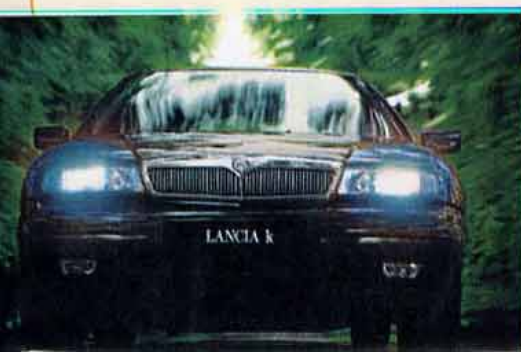


10W/60



### FL NORDIC

Helseholmen 31-39 . 2650 Hvidovre  
Tlf. 36 77 32 36 . Fax 36 77 50 55



# GRANTURISMO

2. årgang N<sup>o</sup> 03 maj 2000

Granturismo udgives af Dansk Lancia Register. Bladet udkommer halvrårligt og henvender sig til alle med interesse for Lancia og behandler bredt historie, emner, problemer og holdninger.

## Udgiver/Redaktion

Dansk Lancia Register  
Solvænget 27  
DK-3250 Gilleleje  
☎ +45 48 35 52 14

E-mail:  
j.dankelev@vip.cybercity.dk

## Redaktion

Jørgen Dankelev  
(ansvarshavende)

## I Redaktionen

Niels Jonassen  
☎ 49 19 11 29  
E-mail: aurelia@teliamail.dk

Jørgen Turking  
☎ 43 13 33 18

E-mail: jtac@jtac.dk

## Bestyrelsen

Formand  
Niels Jonassen

Kasserer  
Birger Bayer

Sekretær  
Jørgen Hansen

Public Relations  
Jørgen Dankelev

Best. medl.  
Jens Jørgensen

Webmaster  
Jørgen Turking

## Annoncekontakt

Vernon Pedersen  
Slødam Allé 11  
2791 Kastrup  
☎ 32 53 24 50

E-mail: zla835@teliamail.dk

## Billedredaktion og grafisk tilrettelægning

Jørgen Dankelev

## Reproduktion og Tryk

Clichefa Grafisk a/s

## Internet: Hjemmeside

www.lanciaklub.dk

## FORMANDENS SIGNATUR



I vinterens løb passerede klubben en milepæl vi blev over 100 medlemmer. Bevares, der findes foreninger med over 50.000 medlemmer; men dem har vi nu aldrig sammenlignet os med. Vi hører til i gruppen af engagerede entusiaster, og i den sammenhæng har vi grund til at være tilfredse.

Garagemødet i april hos Jørgen Hansen viste noget meget væsentligt om Dansk Lancia Register. Til dette i og for sig beskedne arrangement kom der en Ypsilon, en Thema, en Dedra, to Fulvia coupe, en Aurelia GT, en Appia coupe og en Ardea. Inde i garagen stod Jørgen Hansens to Aprilia Trasformabile. En temmelig stor del af Lancias historie en almindelig onsdag aften i april. Et så flot og alsidigt fremmøde er der ikke mange mærkeklubber der kan fremvise. Uden at blive beskyldt for at prale kan vi vel også påpege at vi repræsenterede en meget væsentlig del af den bedste og mest interessante del af bilhistorien.

Nogle få dage før havde klubben en stand ved sports- og racervogns-udstillingen i Forum i København. Også der overgik vi alle andre i alsidighed med en Aprilia, en Aurelia, en Fulvia coupe, en A112 Abarth og en Delta Integrale. På grund af udstillingens karakter lagde vi her vægten på de sportslige biler, og det er ikke så ringe når tre af fem udstillede biler hører til de mest vindende fra hver deres tid.

I de kommende måneder bliver der rig lejlighed til at mødes og give alle andre mulighed for at se vores biler. Vi har virkelig noget at vise frem, og vi gør det i en god atmosfære. Vi interesserer os for hinandens biler, og vi glæder os med hinanden når et bredere publikum får øjnene op for Lancias kvaliteter.

Jeg håber at jeg i sommerens løb får lejlighed til at hilse på mange medlemmer; enten til Årsmødet eller i Klampenborg, på Gavnø, i Vandel eller til ralliet i Skåne. Og husk at enhver Lancia er en dejlig bil som skal bruges og ikke poleres ihjel i en garage.

Niels Jonassen

Forsidefoto: Otto Kristensen. På vej op af Col de Turini -Indbegrebet af Monte Carlo Rallyet- Tirsdag nat på første del af finaleetapen.

Signerede artikler dækker ikke nødvendigvis redaktionens og bestyrelsens opfattelse. Redaktionen hæfter ikke for artikler-manuskripter og illustrationer, som indsendes uopfordret. Ønskes disse returneret bedes frankeret kuvert bi-lagt. Redaktionen påtager sig intet ansvar for de i bladet annonceret tings kvalitet, stand og pris, ligesom den heller intet ansvar påtager sig for eventuelle fejl i anvisninger. Der tages forbehold for trykfejl samt ændringer i priser og tekniske specifikationer. Eftertryk kun tilladt efter skriftlig tilladelse fra redaktionen.

# AGENDA

## NOTER I KALENDEREN



Hvis der blandt læserne er nogen som har kendskab til spændende begivenheder, træf, udstillinger o.s.v. der smager lidt af Lancia og Italien. Så er De velkommen til at sende informationerne til redaktionen.

31 maj hos DLR's Formand Niels Jonassen  
Nærmere oplysninger: Telf.: 49 19 11 29  
E-mail: aurelia@teliamail.dk

### Dansk Lancia Register's Årsmøde i Tune

**Lørdag 27. maj 2000, kl. 12.00**

Husk at møde op til årsmøde og vær med til at præge DLR med dine synspunkter. Vi starter med spisning af egen medbragt frokost, herefter starter mødet. Det foregår på Almuevej 61 i Tune, sydøst for Roskilde  
Nærmere oplysninger: Telf.: 46 13 99 18

### SOMMERPROGRAM::



**Vigtigt!-  
Vigtigt!  
Tilmeldning  
nu  
sidste  
frist  
31 maj**

### Gavnø Slot Classic Autojumble **Søndag 18. juni 2000 kl. 10-17.00**

For 12. gang slår Gavnø Slot porten op til årets Classic Autojumble og Concours de Charme, med deltagelse lige fra veteran-køretøjer, klassiske køretøjer, sportsvogne samt diverse mærkeklubber og ikke at forglemme stumpemarkedet, hvor man kan være heldig at finde den dims, du har ledt efter i flere år.

Hvis man ønsker at opstille sin bil på Klubbens stand eller deltage i de andre arrangementer, skal tilmeldning være ihænde senest

### Klampenborg Classic Autojumble

**Søndag 28. maj 2000**

Igen i år har vi opstillet en Dansk Lancia Register stand på Klampenborg Galopbane

### Auto Italia bilfestival på Brooklands

**8.-9. juli 2000**

Italiensk bilfestival med særlig vægt på Aurelia. Bla. 90år's Lancia parade samt masser af live-action banerace. Foregår på den gamle motorbane Brooklands i den vestlige udkant af London.

Oplysninger. Telf.: 0044 0870 9010700

### Engelske L.M.C. årsmøde

**30. juni-2. juli 2000.**

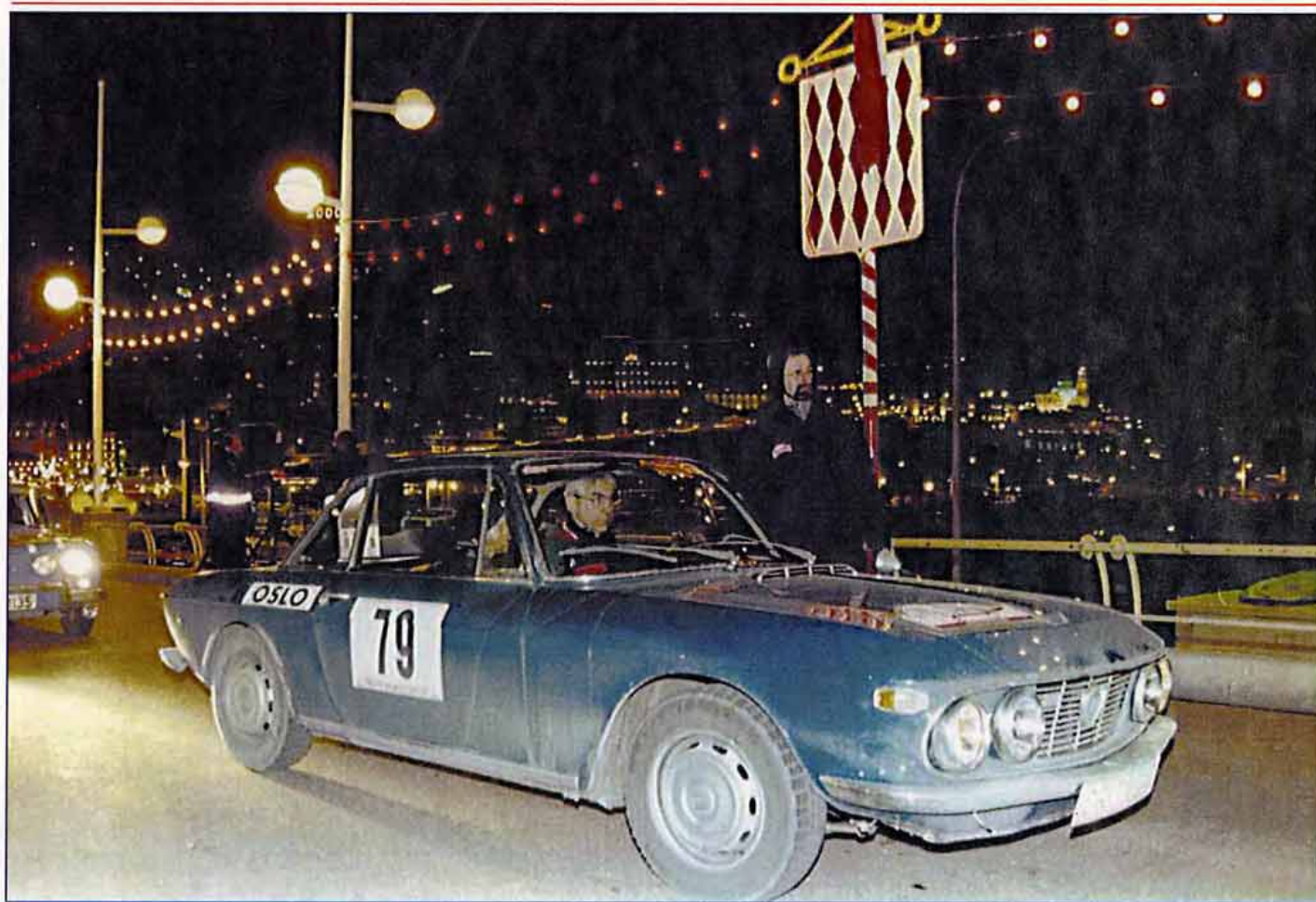
Lancia Motor Clubs årsmøde ved Ettington Chase v. Stratford on Avon. Bla. fejring af Aurelias 50 år.

Oplysninger. Fax: 0044 2380 897 104

E-mail: lanciamc@chrislg.globalnet.co.uk

### 3. Rallye Monte Carlo Historique

*Kørt af Otto og Britta Kruse Kristensen*



Alle Foto: Otto Kristensen

▲ Restart fra Monte Carlo tirsdag nat kl ca. 04:30. Sidste etape og 2 prøver mangler.

**Ca. 5.000 km uden varme i bilen...!!**

**Det var de kolde kendsgerninger holdet Otto og Britta Kruse Kristensen, Tune ved Roskilde, måtte se i øjnene, da de fra den 21. til 26. Januar 2000 deltog i det 3.**

**Rallye Monte Carlo Historique.**



**R**allye Monte Carlo Historique er for historiske biler fra årgang 1955 til årgang 1976. Automobilklubben i Monaco, der er arrangør af løbet tilstræber at afvikle arrangementet i samme ånd som gjaldt for 30-40 år siden, med startsteder rundt om i Europa. Løbet køres udelukkende efter en rutebeskrivelse, hvor vejene skal findes på landkortet og hastighedsprøverne er erstattet med "regularity-tests", hvor holdets evne til at holde en nøjagtig gennemsnitshastighed på sekunds nøjagtig-

hed belønnes. (giver færrest mulige starfpoints).

Der var i år tilmeldt 224 biler til det 3. Rallye Monte Carlo Historique og deltagerne kunne vælge mellem 4 forskellige startsteder. Bilerne fra nr.1 til nr. 66 startede fra Torino i Italien, nr. 67-93 Oslo i Norge, nr. 94-186 fra Reims i Frankrig og endelig fra nr. 187 til nr. 230 Barcelona i Spanien.

Holdet Otto Kristensen /Britta Kruse Kristensen stillede op i en Lancia Fulvia Coupé 1,3S fra 1970.

Det var deres første løb i den størrelsesorden, så forud for arrangementet var gået måneders forberedelse, samt klargøring af bilen. Der var skiftet bremseklodser, bremsevæske, kobling, olie, tændrør og kølevæske. Der blev monteret ny sprinklermotor. Kort sagt alt var blevet gået igennem, for på 5000 km i en 30 år gammel bil kan alt ske.

Holdet, der var ene om at repræsentere de danske farver, havde valgt Oslo som startsted. Med kun 40 Km's kørsel og DFDS's Olsobåd var vi nemt og smertefrit fremme ved startstedet. Dette viste sig senere at blive et kæmpe held for os.

Fredag morgen den 21. januar kl. 09.30 blev første

bil startet ud på Karl Johan (hovedgaden i Oslo) tæt ved kongeslottet, og med et minuts mellemrum blev de efterfølgende biler sendt af sted. Kl. 09.42 blev det vores tur, da vi havde startnr. 79.

Ruten gik nu fra Oslo til Trollhättan i Sverige hvor første tidskontrol befandt sig på SAAB's motormuseum. Her var SAAB vært ved en frokostenretning, hvor der samtidig blev vist klip fra film med SAAB's og Eric Carlsons rallydeltagelse fra gamle dage. Der var også tid til at bese hele SAAB's modelprogram gennem årene, og nok så interessant, nogle af Eric Carlsons aflagte rallybiler.

Turen gik videre via Göteborg. Her fik vi proble-

mer med bilen, temperaturmåleren stod pludselig i det røde felt. Hurtigt ind til siden, op med motorhjelm. Alt så normalt ud, der var vand på køleren og det kogte ikke. Vi kørte forsigtigt videre, men samtidig forsvandt al varmen i bilen. Dommen blev afsagt, det måtte være vandpumpen. Vi havde ikke en ny vandpumpe med i reservedelskassen. Da det var en 3-4 graders frost begyndte vandet tilsyneladende ikke at koge. Vi åbnede motorhjelm på klem og kørte forsigtigt videre med stor opmærksomhed. Kunne den bare holde 300 km., så kom vi tæt forbi Tune på vej til næste tidskontrol i Hamburg. Hjemme havde vi en ny vandpumpe liggende.

Heldet var med os, bilen holdt helt til Tune. Vandpumpen blev skiftet på en time og vi kørte hastigt videre, men ikke ret langt, varmemåleren stod igen i det røde felt. Hvad kunne der så være galt?. Termostaten vil mange sikkert sige; men ville kølevandet så ikke stadig cirkulere gennem varmeapparatet? Nå termostaten blev checket, og der var problemet, den havde sat sig fast i lukket stilling. Hurtigt blev thermostaten mejslet ud, slangerne monteret og så af sted igen. Bilen fungerede perfekt, dog var der



Aandag formiddag mellem RZ2 og RZ3, på vej til St. Bonnet le Froid

ingen cirkulation af vand gennem varmeapparatet efter thermostaten blev fjernet, og motorens arbejdstemperatur måtte justeres med pap foran køleren. Vi nåede færgen og var fremme ved kontrollen i Hamburg(Stillhorn), blot 14 min før der havde vanket strafpoints.

Efter 4 timers søvn skulle vi i gang igen. Et blik ud af hotellets vindue afslørede at der lå ca. 10 cm sne på taget af alle bilerne. Kl. 9.00 blev første bil sendt videre mod Bad Homburg nord for Frankfurt, turen derved var en blanding af kørsel i regn slud, og sne. Fra Bad Homburg til Belfort i Frankrig regnede det, det meste af vejen. I Belfort stødte deltagere fra Reims til. Efter en kort pause fortsatte vi gennem Jurabjergene til Lons Le Saunier. På denne etape væltede sneen ned. Bilerne fra Oslo var de første der blev sendt videre, og det var ikke så dårligt, for flere af de senere startende fra Reims havde store problemer med sneen og måtte indkassere betydelige strafpoints. Ved næste kontrolpunkt i Bourgoin-Jallieu stødte bilerne fra Torino til. Mange af dem havde også haft store problemer med sne på deres rute. Fra Bourgoin-Jallieu gik det af en relativ enkel rute til Vals



▲ Ankomst til Antrigues mandag ved 17:30 tiden. Mål på sidste prøve (RZ5) på dagens etape.

Les Bains, som var samlingspunktet for alle tilkørselssetaperne. Vi var fremme her søndag kl ca. 12.00. Efter en pause på 1 time blev vi startet ud på klassifikationsetapen med en indlagt regularitytest på den legendariske Burzet - Burzet hastighedsprøve. Denne etape skulle danne grundlag for startrækkefølgen blandt de over 200 deltagende biler den følgende dag.

Efter en tiltrængt nattesøvn fra søndag til mandag (vi havde været i gang siden lørdag morgen) skulle vi mandag morgen fra kl. 09.00 starte på den første del af fællesetapen. Da vi kom til Parc ferme området (der hvor bilerne har været parkeret natten over) var vi naturligvis meget spændte

på vores placering og hvornår vi skulle starte. Glæden var stor, vi havde placeret os som nr. 27 på klassifikationsetapen og lå nu som bil nr. 27 i feltet ud af de 194 biler der stadig var med i løbet.

Første del af fællesetapen førte os gennem 4 af de klassiske Monte Carlo hastighedsprøver, Burzet - St. Martial, St. Bonnet Le Froid - St Bonnet Le Froid, Lalouvesc - La Batie D'Andaure og Le Moulinon - Antraigues. Disse prøver skulle vi køre som regularitytests. Der var meget sne på de første 3 af regularity-testene og desværre så vi også mange biler der var kørt i grøften. Etapen bragte os tilbage til Vals Les Bains for yderligere en overnatning inden vi



▲ Den kendte og berygtede Roquesteron prøve (RZ7), sidste prøve inden ank. til Monte Carlo 1. gang. Tirsdag eftermiddag

skulle sætte kursen mod Monaco.

Tirsdag morgen startede 1. bil ud fra Vals Les Bains kl. 05.45. Alle startede i samme rækkefølge som dagen før, selvom der var byttet lidt om på place-ringerne. Vi var efter gårsdagens 4 regularitytests avanceret til en 10 plads generelt og førte klassen op til 1300 ccm. i vores (bilens) aldersgruppe. Kl. 06.09 blev det vores tur til at sætte kursen mod Monaco. Humøret var højt og vi var ovenud godt tilfredse med det foreløbige resultat. Turen til Monaco bragte os via 2 regularitytest, først over Col de Perty og sidenhen Les 4 Chemins – Roquesteron inden etapemålet på havnen i Monaco blev nået tirsdag eftermiddag. Kl. 15.25.

Kun 2 dage efter det

68. Rallye Monte Carlo var havneområdet igen i præget af motorsport. En festlig ramme med ankomstrampe og parc ferme mm., denne gang for det 3. Rallye Monte Carlo Historique. Med i startgebyret var 2 overnatninger i Monaco. Her blev vi indlogeret på hotel Hermitage mellem havnen og casinoet. Vi kom til at bo på 6. etage med en skøn udsigt over Middelhavet og havneområdet og med fyrstepaladset i baggrunden.

Vi havde godt 6 timers pause inden vi skulle ud på finaleetapen. Første vogn skulle starte kl. 21.30. Forinden starten var Automobilklubben i Monaco vært ved en buffet på havnen, hvor vi kunne få lidt at spise inden vi skulle ud på nattens strabadser. Vi kunne samtidig

konstatere at vi havde mistet en placering og var nu nr. 11 generelt, men førte stadig klassen. Dette betød at kl. 21.40 gik starten for os på første sløjfe af nattens etape. Den førte os over Col De La Madone (Peille), indbegrebet af Monte Carlo Rallyet, Col de Turini samt Col de La Couillolle inden vi igen kom forbi på havnen i Monte Carlo, for en times regroupningspause at blive sendt ud på den sidste sløjfe, en gentagelse af Col De La Madone og Col de Turini.

Kl. 09.13 onsdag formiddag kørte vi op på målrampen. Vi havde gennemført vores første Monte Carlo Rallye for historiske biler. Placeringen var der lidt usikkerhed om, idet der havde været problemer med opmålingen af nattens regularitytests.

Vi fik en hårdt tiltrængt søvn inden vi om aftenen skulle til Galla middag og præmieuddeling på Sporting Club i Monte Carlo. Iført vores pæne tøj, (dress code var smoking eller mørk habit) ankom vi i foyeren på vores hotel for at vente på bussen der skulle transportere os og vore konkurrenter ud til Sporting Club. Her blev vi lykønsket af nogle nordmænd, der kunne berette, at alle nattens regularityests var blevet annulleret på grund af opmålingsfejl, og kun nattens etaper og rutekontroller var tællende.. Dette betød at vi var blevet:

Nr. 1 i vores klasse af biler fra 1966 til 1971 op til 1300 ccm. (15 biler fuldførte i klassen)

Nr. 2 i vores gruppe af biler fra 1966 til 1971. (52 biler fuldførte i gruppen)

Nr. 9 generelt. (145 biler gennemførte 3. Rallye Monte Carlo Historique).

Bedste Lancia, og bedste dansker, var der nogen der sagde.

Gallamiddagen og præmieuddelingen var så storslået som det kun kan være i Monaco. Vinderne af generalklassementet, nr. 2 og nr. 3 blev præsenteret på senen i deres biler. Vinderne blev kaldt frem til podiet, ledsaget af smukke



▲ "Endelig i mål på 3. Rallye Monte Carlo Historique onsdag morgen kl. 09:13" (rent faktisk er det når vi ankommer til Monte Carlo 1. gang tirsdag eftermiddag).

unge damer med nationalflag. Pokaloverrækkelse og nationalhymner. Derefter samme procedure for nr. 2 og nr. 3. Efter de 3 første place-ringer blev de resterende vindere kaldt op på senen, lykønsket og foreviget på det store gruppebillede af alle vinderne. Efter en pragtfuld aften fik

vi endnu en nattesøvn på luksushotellet, inden vi torsdag morgen hentede vores bil i parc fermeen nede på havnen, for at sætte kursen nordover. Der var stadig ingen varme i bilen, men det gode resultat vi havde opnået lusede en hel del.



▲ Start på Burzet-Burzet prøven i nostalgiske farver.

▼ Kort før mål på Burzet-Burzet prøven.



▲ Ank. til Monte Carlo efter 1. etape på finalerunden natten mellem tirsdag og onsdag. (efter RZ10)

Efter de 3 første placeringer blev de resterende vindere kaldt op på senen, lykønsket og foreviget på det store gruppebillede af alle vinderne.

Efter en pragtfuld aften fik vi endnu en nattesøvn på luksushotellet, inden vi torsdag morgen hentede vores bil i parc fermeen nede på havnen, for at sætte kursen nordover. Der var stadig ingen varme i bilen, men det gode resultat vi havde opnået lunede en hel del.

Når det 4. Rallye Monte Carlo Historique løber af

stabelen i 2001, vil vi helt sikkert være at finde på startlisten. Jeg kan anbefale alle der har en drøm, som os, at deltage i et Monte Carlo Rallye. Dette er en mulighed hvor alle kan være med, blot de har en minimum 25 år gammel bil som kunne have deltaget i

rallyet i den periode hvor bilen var ny. Hvis der opstår problemer undervejs er der tid til at få repareret og vende tilbage til løbet og fuldføre. De økonomiske rammer kan sidestilles med godt og vel 14 dages god charterferie.

#### Vindere af det 3. Rallye Monte Carlo Historique :

- Nr. 1 Ake Gustavson Sverige/Tom Granli Norge  
/ Mercedes Benz 300SE (1963)
- Nr. 2 Daniel Reuter/Robert Vandevorst Belgien  
/ MGB (1966)
- Nr. 3 John Buffum USA/Monty Karlen Norge.  
/ Volkswagen 1500 S (1963)

# Mine Aprilliaer.

Af Jørgen Hansen



Fotoarkiv: Jørgen Hansen

▲ Året er 1966. Jeg har købt min første bil, en Standard 9 fra 1938

*For dem som gik  
glip af DLR Gara-  
gemøde hos Jørgen  
Hansen. Som iøvrigt  
var en succes*

*Her er hans egen  
beretning om sine  
biler.*

Jeg tilstår, at jeg har et skizofrent forhold til biler. På den ene side synes jeg, at alt for mange mennesker er blevet dræbt eller lemlæstet på grund af biler, samt at de er en stor miljø-belastning; især i mange byer. Jeg kender også en del eksempler på pæne, rare mennesker, som forvandles til potentielle dræbere, når de får et bilrat mellem hænderne. Af samme grund har min cykel gennem mange år transporteret mig næsten lige så meget som mine biler sammenlagt, i et par år endog bety-

deligt mere.

MEN - jeg tilstår også, at jeg har haft mange dejlige oplevelser med biler, ligesom jeg synes, at mange biler er sjove, især dem fra trediverne. I min barndom var gadebilledet i høj grad præget af tyvernes og tredivernes biler, og i tredserne gjorde det ondt at se størstedelen af disse ende på huggerpladser. Det endte med, at jeg i 1966 købte min første bil, en Standard 9 fra 1938, som var i fin originalstand takket være dens ejer, en dommer i Svendborg,

som mest havde brugt den til at kære til kirke i om søndagen. Da jeg efter en kollegiefest kørte en ung dame hjem søndag morgen, genkendte hun straks den gamle dommers bil! Desværre havde den en u-lyksalig trang til at sprænge toppakninger, sandsynligvis på grund af et underdimensioneret kølesystem. Efter knap to års kamp

nogle altid skulle repareres på en mørk vej i kulde, regn, slud og blæst; men til sidst gav jeg mig og sagde, at hvis vi kunne finde en sjov, smuk, interessant og velkørende bil, som kunne rumme hele familien med bagage, og som var til at betale, så var det i orden. Jeg troede på denne måde at have sikret mig mod en veteranbil; men efter en del halvhjertet

cedes Benz 170 V som hverdagsbil; nu havde vi to gamle biler! Efter halvandet år nænnede vi naturligvis heller ikke at bruge Mercedes'en om vinteren, og købte end - meget mod mine principper - endnu en bil. Men det skulle blive meget værre! Da Ole Emil Riisager skrev en artikel om Lancia i Danmark til Bilhistorisk Tids-



solgte jeg den og svor aldrig at købe noget, der lignede en veteranbil.

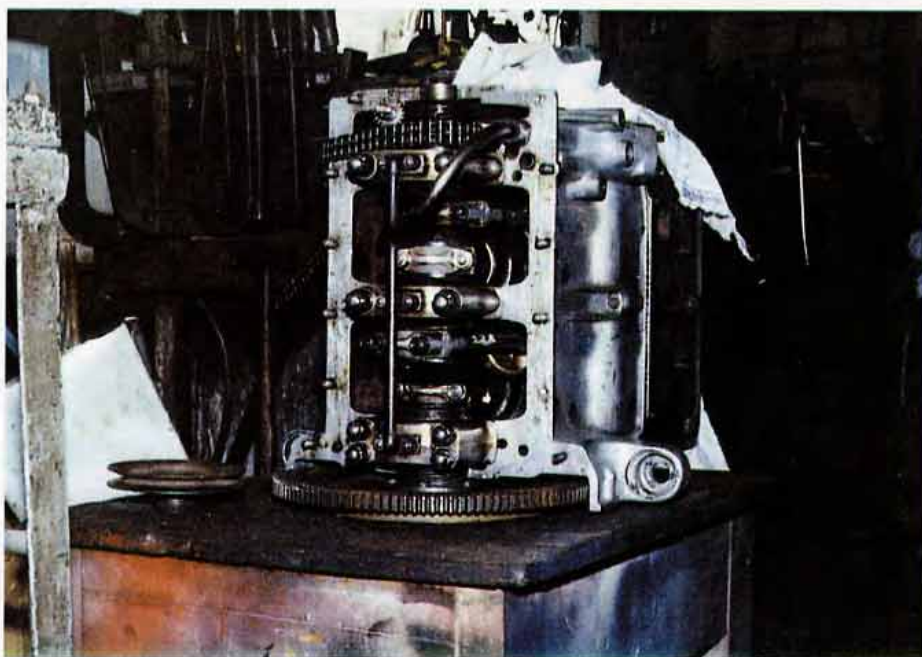
Efter adskillige biler fandt min kone billeder med min gamle Standard, og syntes, at vi skulle have en veteranbil. Jeg fortalte mindst 100 gange, at sådan

søgen efter en, faldt vi over en Lancia Aprilia Farina Trasformabile 1938 eller 1939, og den kunne jeg ikke sige nej til. Den var (og er) velkørende, og var tænkt som vor brugsbil; men da det blev vinter, nænnede vi ikke at bruge den. Det endte med, at vi købte en Mer-

skrift, blev jeg involveret i denne artikel og fik talt en masse med O.E.R. om gamle Lancia'er. Det viste sig, at der i alt i tidens løb har været ikke mindre end tre Lancia Aprilia Farina Trasformabili i Danmark, hvoraf de to stadig eksisterede. (Jeg har

dørsiderne fra den tredje.) Den anden, fra 1939, stod i en lade på Fyn, og på et tidspunkt blev jeg selvfølgelig nødt til at se den. Den var i meget dårlig stand; men ejeren gav mig et tilbud, jeg ikke kunne sige nej til. Jeg ville hermed have nok at gøre i en længere del af en fremtidig pensionist-tilværelse; så meget at jeg endte med at få en aftale med en polsk mekaniker og veteranbil-samler, Jan Peda, om at få bilen totalrestaureret for et rimeligt beløb.

Det blev til en ny epoke i vor tilværelse med en del ture til Polen. Vi blev vældig gode venner med Jan og hans kone Barbara og fik set en ikke ubetydelig del af Polen. Da vi fik bilen hjem, var den blevet MEGET flot; men motoren lød snart som om, lejerne var slidte. Endnu en tur til Polen! Det viste sig, at krumtapakslen efter afdrejningen var nået ind til ikke-hærdet stål, hvorfor nyt materiale blev lagt på og hærdet o.s.v..Nu gik motoren godt; men jeg syntes ikke, vejbeliggenheden var så god som for min gamle Aprilia. Det var forhjulsophængningen, det var galt med, så jeg demonterede hele foråret, hvorefter vi endnu en gang tog en tur til Polen. Efter to uger i Italien, fik vi foråret med hjem, og da bilen var

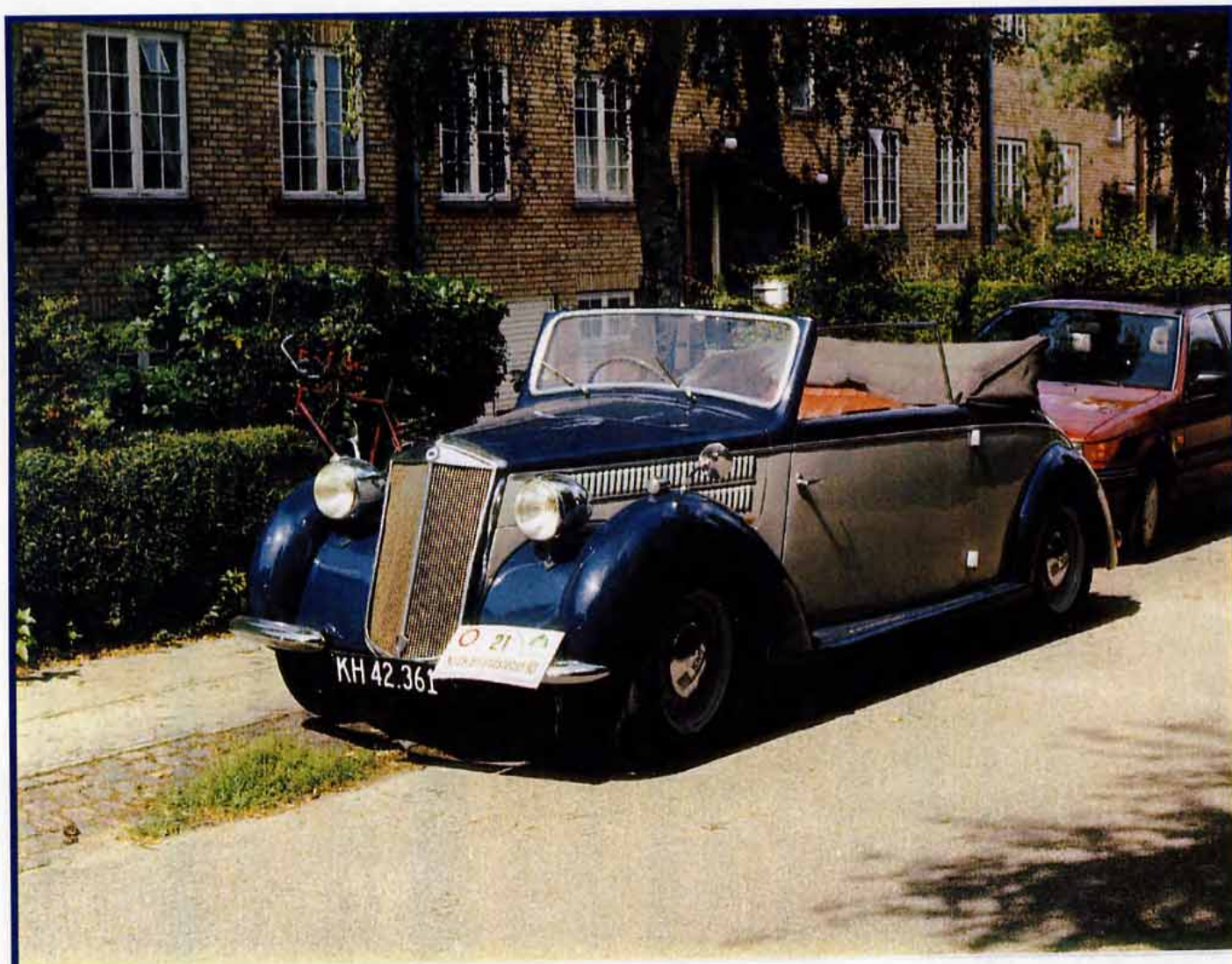


samlet, kørte den som den skulle.

Vor bilbestand talte nu fire biler, og min kone, som egentlig var den skyldige, syntes, at det var for meget. ( Gad vide, om andre har

oplevet hustruer med lignende, skøre idéer ? ) Det endte med som et kompromis, at Mercedes'en blev byttet med en Morris 1000. Det gav mere plads i garagen samt en del penge til bankkontoen. Min kone

synes stadig, at vi har for mange biler, så hvis en eller anden kender en køber til en sund Morris 1000 ( eller en Lancia Aprilia Farina Trasformabile ) hører hun ( vi ) gerne om det.



Til slut nogle facts om mine Aprilia'er. Den første er indført til Danmark i 1949 af en fru Sonja Norre fra Charlottenlund, som allerede havde en lukket Aprilia - den som Birger Bayer nu har.

Efter hende havde den mange ejere, indtil DVK-medlemmet Kaj Kjeldsen købte den i 1962. Han satte den i stand og gav den senere til sin datter, Lis, i

bryllupsgave. Hun beholdt den indtil et År før jeg købte den i 1979. I min tid har den fået hovedrepareret motoren samt udbedret to mindre rustskader og en omlakering . De første år, vi havde den, var den ret upålidelig på grund af en masse irriterende bagateller; dem har jeg efterhånden fået udbedret.



Den anden blev efterladt af tyskerne efter 2. verdenskrig. Den har haft adskillige ejere, og blev afmeldt i 1959, kun et år efter, at motoren var blevet hovedrepareret. Herefter er den nægtet godkendelse i 1960 og 1963, og er efter nogle ejerskift blevet arkiveret i en lade. Jeg købte den i 1992 og fik den synet og indregistreret i 1994. Pudsigt nok har de to Aprilia'er mødt hinanden før, idet

DVK-medlem og mekaniker Hans Jørgensen i Kolind har ejet dem begge. Et andet DVK-medlem, mekaniker Marius Poulsen i Odense, har været mekaniker for den nyeste af dem og ejer af den ældste. A propos Odense: Kaj Kjeldsen fandt den ældste i Odense, jeg fandt den nyeste i nærheden af Odense, og kommer da også selv fra Odense!

### **Tekniske specifikationer:**

|                                                                     |                                                 |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| <b>Sporvidde, For /Bag:</b> 1262 mm /1292 mm;                       | <b>Akselafstand:</b> 2850 mm;                   |
| <b>Længde:</b> ca 4450 mm;                                          | <b>Bredde:</b> 1500 mm.                         |
| <b>Boring:</b> 72 mm (den gamle) 74,61 mm (den nye).                |                                                 |
| <b>Vinklen i motorens V :</b> 18,11 grader (gl.) 17,67 grader (ny). |                                                 |
| <b>Slaglængde:</b> 83 mm (gl.) 85 (ny).                             | <b>Slagvol.:</b> 1352 (gl.) 1486 (ny).          |
| <b>Effekt:</b> 47,8 HK (gl.) 48 HK (ny).                            | <b>Gearkasse:</b> 4 fremadgear, usynkroniseret. |



## Lidt historie:

Lancia Aprilia var den sidste Lancia, som Vincenzo Lancia selv var med til at undfange. Han havde givet sine ingeniører dens koncept, og det for-tælles, at han var en tavs passager, da den skulle prøvekøres. På tilbage-vejen kørte han den som død og helvede og udbød til slut: Che macchina magnifica! ( Hvilken pragtfuld bil! ) Den havde da også helt fremragende køreegenskaber for sin tid. Dette skyldtes dels et vridningsstabilt, selvbærende karrosseri, dels dens uafhængige hjulophæng. Fortil den klassiske, McPhersonlignende Lancia løsning. Bagtil et kompli-ceret

system med langs-gående svingarme, torsionsfjeder samt en tvær-liggende bladfjeder til at mindske den krængning, der ellers følger med langs-gående svingarme. Af hen-syn til den uaffjedrede vægt er de meget kraftige bremsetromler anbragt inde ved differentialet; en detalje jeg er lidt træt af lige nu, fordi jeg er ved at reparere de bagerste bremses på den ældste. Motoren er i snævert V - kort som en V-motor og smal som en ræk-kemotor - med overliggende knast-aksel, halvkugleformede forbrændingskamre og cross-flow topstykke. Ud over de "almin-

delige" berlinaer blev der frem-stillet nogle chassis'er, som forskellige karrosserifirmaer, heriblandt Farina, benyttede til mange forskellige såvel åbne som lukkede varianter.

Desværre er Pinin Farinas arkiver gået tabt ved en brand, så det er umuligt at sige, hvor mange der er fremstillet af samme typer som mine, ligesom det naturlidvis er umuligt at sige, hvor mange der er tilbage. Det ene-ste sikre er, at det er meget få!



## LÆSERKONKURRENCEN

Svaret på læserkonkurrencen i GT 2

1: *Hvad hedder bilen på billedet?*

Svar: Lancia Hyena.

2: *Hvad er navnet på Design Firmaet?*

Svar: Zagato i Milano.

3: *Hvor mange skulle der fremstilles?*

Svar: 75stk.

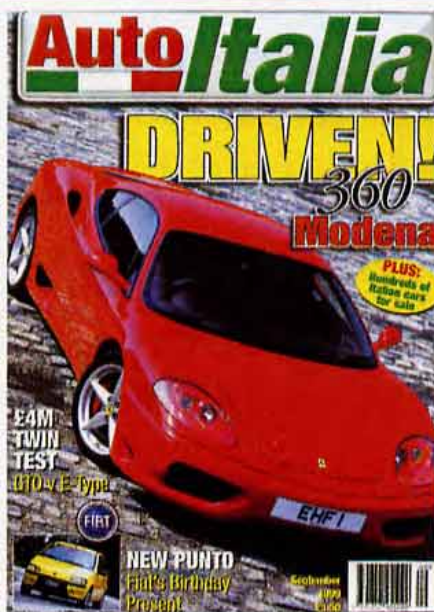
Bilen er fremstillet som et designstudie af Zagato i 1989, baseret på Lancia Delta Integrare. De 75 eksemplarer, blev fra først i 90'erne, fremstillet af Lusso Service i Holland. De 55 skulle Paul Koot fra Lusso Service selv aftage, medens resten solgtes af Zagato selv.

Som alle Zagato's Lanciaer er også dette design spændende/anderledes og vedkommende, det er næsten muligt, at se elementer fra Zagato's Flavia Sport og Fulvia Sport til Hyena'en.

De rigtige svar kom fra DLR.Medlem nr. 142 Carl G. Halby Christensen

Vi siger tillykke og kvittere med en flaske god Italiensk vin

## Abonnement på Italienske Drømme



Hvis man er til alt italiensk på fire hjul. Kommer man ikke uden om dette flotte engelske entusiast magasin. Bladet indeholder altid spændende artikler, mærke test sammenligninger og masser af farvefoto.

Prisen er £ 57 eller ca. 650 kr.

Bladet sendes direkte til dig hver måned.

Brug bestillingskuponen på et års abonnement. (evt. tag en kopi)

# AutoItalia

### SUBSCRIPTION ORDER

Please send me one year subscription of 12 issues at rate £ 57.00 (EC)

NAME \_\_\_\_\_

ADDRESS \_\_\_\_\_

CITY \_\_\_\_\_ POST CODE \_\_\_\_\_

Please debit my creditcard : ☐ Visa ☐ Mastercard

Card number : ☐ Cheques

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Expiry date \_\_\_\_/\_\_\_\_ My car is Lancia :

Signatur \_\_\_\_\_

FAX 0044 1707 269333 or POST this form to:

Pay by Eurocheques or Bankers Draft made payable to:

**INTERMARQUE PUBLICATIONS LTD.**

Winchester Court, 1 Forum Place,

Hatfield, Herts, AL10 0RN, UK

# Mit lille Italienske paradis

Af Niels Gulløv



▲ Lancia Fulvia'en vaskes af en gæst fra Memo's Pensionat i Bellegra september 1990

**Efter atten år i Rom. Drog Niels Gulløv til Guldalderområdet øst for Rom.**



Efter atten år i Rom på godt og ondt, men meget mest på godt, var tiden kommet til at flytte på landet, følte jeg. Det naturlige valg lå i området øst for Rom, området omkring Olevano, San Vito, og Bellegra, et af de såkaldte Guldalderområder. Og når man nævner Olevano, ville det være taktløst kætteri ikke et øjeblik at dvæle ved William Zoëga, æresborger i Olevano. (Hans hus i Ole-

vano ejes i øvrigt i dag af to danske familier). Han var født i Danmark, men levede så at sige hele sit liv i Italien, siden sidst i tred-iverne. Han ville leve og dø i Rom, og lægges i Romersk kiste, sagde han. Og det blev han. Han var et flot menneske og en enestående fabulør. I sin levetid lavede han spor og trådte stier, ikke blot i Rom, men igennem hele den romerske campagna, spor og stier



Fotoarkiv: Niels Gullør



Kort over Det Danske guldaldermaler område øst for Rom

som var og som stadigvæk er af den allerstørste betydning for de senere vejrbitte dansk-italienere. Hele hans stil og livsførelse var et naturligt bindeled til den generation af Malere, digtere, billedhuggere og andre phantaster, som befolker siderne i værkerne om Guldalderetiden.

Jeg fandt et sted, et meget smukt sted, endda, oppe på toppen af et bjerg, så at sige;

ikke særlig arbejdspraktisk, men guld for helbredet. Allerede en af de første dage i mine nye omgivelser hænder noget, som ligesom varsler en ny tid. På en solfyldt eftermiddag i sommeren '88 stod jeg og sludrede med en af de lokale, da lige pludselig en meget smuk bil langsomt bakkede ud af et hul i en mur. Jeg kiggede for ikke at sige gløede. Min ven peger og siger: 'Det er Italo's Lancia. Den blir' rørt engang imellem, og når den kommer hjem i garagen - altså hullet i muren - blir' den støvet af med en mårhårspensel'. Klarere kunne det vel ikke siges. Bilen forsvandt ud af synsfeltet, ud af min overfladerindring, men ikke ud af min bevidsthed.

Italo kendte jeg udmærket, han var den lokale isenkrammer, og jeg havde snakket med ham mange gange, og længe. Og selv om han af helbreds grunde havde svært ved tale, gjorde han ikke andet end netop at tale, som om han skulle nå at fortælle så mange historier og anekdoter som muligt på så kort tid som muligt. Italo var nemlig en af de få levende personer, som havde direkte erindring om William som ung mand i Olevano i krigens første år. På en eller anden måde repræsenterede jeg en forbindelse til fortiden og til hans gamle ven William.

Området er meget smukt, selv om "den vilde mursten" - et italiensk ud-



▲ P.C. Skovgaard, *Italiensk landskab ved Olevano*. 1870. Olie på lærred. 67 x 102 cm.

### **Lidt Guldaldermaler historie::**

Den bondefødte, trygt i sig selv hvilende Skovgaard skilte sig ud i flokken omkring Lundbye. Fra purung at have fulgt sin egen vej, slog han efterhånden mere og mere ind på den nationalromantiske, som Høyen anviste. Han lyttede til de andres lange og følelsestunge samtaler, glædede sig vistnok over at være med, men uden på noget tidspunkt at hykle sig selv anderledes.

Det var f.eks. et spørgsmål om man skulle tage til Italien. Høyen sagde ikke nej, men kunstnerne måtte ikke være for unge. Alligevel løb Jerichau af lande uden at afvente et stipendium. Læssøe fulgte efter, og i 1845 sluttede den 25 år gamle Lundbye sig til dem i Rom. Frølich havde da allerede arbejdet et par år i Tyskland, Høyen rystede på hovedet, og imedens var Dreyer og Skovgaard alene om at repræsentere deres generation i Danmark.

Skovgaard gennemførte hele sin danske læretid, men det blev til gengæld en åbenbaring for ham i 1854 at nå frem til Italien, hvorfra han om kunsten skrev hjem til Høyen, at "det er Biblen selv, saa simpel og saa rig." Medens han beundrede det store, blev der også tid til at prøve penslerne på det små, og derfor kan man mellem hans ærkedanske billeder på Glypteket finde et lille solsvedent italiensk landskab, der er hentet fra højderne ved Civitella i Sabinerbjergene.



tryk som fortæller om spekulationsbyggeri over grænserne til landskabs-svineri også findes her. Hvor det uheldige byggeri i Danmark jævnt blander sig op i helheden, virker det i Italien, med den ofte voldsomme og storslåede natur som baggrund, som vold mod selve den store Kunstner. Men det er smukt, ja ligeså smukt som dengang Guldalderkunstnerne drog mod øst for at drikke nogle glas af den gode kristne vin (et af 'William Zoëgas faste udtryk'), og så samtidig skrive nogle sider eller lave et par skilderier.

Med udgangspunkt i Olevano/Bellegra er der

bare et langt stenkast til Tivoli med Villa d'Este, og med noget af det prægtigste i hele Rom--området, nemlig Hadrians Villa, for slet ikke at glemme svovlbade-ne, hvor man kan blive helbredt for alskens skavanker. Der er Palestrina (komponistens hjemby) hvor Thomas Mann boede og arbejdede i mangel en sommer; den berømte scene fra Doktor Faustus, hvor hovedpersonen forpagter sig med Djævelen, er blevet til i Palestrina, siger de lærde. Man kommer hurtigt til Frascati, og en tur op i de barske Sabinerbjerger (for de kan virkelig være barske) er blot et spørgsmål om en spændende køretur. Og

hvis man tilfældigt skulle befinde sig uden for Borgia'ernes palads i Subiaco, er det ikke svært at forestille sig at derinde måtte Lucrezia have haft et af sine giftblandier.

Organisationen af mit nye landliv var forholdsvis enkel. Det nye bestod i - bortset fra den efter min mening meget udmærkede naturaløkonomi som hersker på landet - at finde materialer til mit arbejde som snedker, smed, og fra tid til anden, designer, samt finde et sted, hvor man kunne spise godt og til en rimelig penge. Et par kilometer fra hvor jeg boede fløj to fluer lige ned i sækken på en gang. Et lille

savværk med det fineste, vellagrede bjergkastanietræ var intimt forbundet med den bedst tænkelige restaurant styret, i køkkenet, af mor Renata. Et familieforetagende i ordets bedste betydning. Et godt og samtidig lidt sophistikeret landkøkken, hvor der ikke spares på de velsmagende Karl Johann svampe, som skyder i området. Og det er ikke det sværeste i verden at overtale mor Renata til at lave gnocchi'er om torsdagen (hvis man adviserer dagen i forvejen). Hvorfor gnocchi'er spises om torsdagen, ved jeg ikke, men det kan være det hænger sammen med fisken om fredagen, den er lidt bedre kortlagt. Gnocchi'er er små boller af kartoffelmos, men hvilken kartoffelmos og med hvilken 'sugo' (sovs); Uden for køkkenet er den daglige leder den ældste søn, Memo. Men hvis man skulle tro at alle herlighederne stopper her ved træ, mad og drikke, tar' man fejl. For i den rummelige garage står et par smukke Lancia'er plus et par gamle, flotte FIAT'er.

Jeg kom der meget og passede som regel mine indkøb af træ sammen med et besøg i restauranten, og til kaffen, et besøg hos bilerne. Endnu var jeg ikke fuldt angrebet af veteran-

bil influenza, men der var noget, som begyndte at røre på sig.

En dag i restauranten, måske en torsdag med gnocchi'er, fandt jeg i snak med en meget kultiveret ikke helt ung herre, sports-

portion pasta med Karl Johann svampe og at han var kommet på cykel! Det er absolut ikke hver dag, man møder en ældre biskop som. kører 70 kilometer på cykel i bjergfuldt terræn for at få en tallerken pasta. Stedet hedder San



▲ Lancia Fulvia'en foran min bopæl i Olevano

ligt påklædt. Senere erfarede jeg, at han var biskop ved Curia'en i Rom. Nu er det absolut ikke noget særsyn at møde Romerkirkens høje præster på de bedre spisesteder, det har de nemlig rigtig god næse for. Næh, det særlige ved dem er fysisk veltrænede herre var, at han var kommet helt fra Rom for at få sig en.

Camillo, ikke Don Camillo, hvilket man kunne forledes til at tro.

Der er nu gået nogle år, og jeg har spist megen god mad og drukket mere end et glas af den gode kristne vin. Vi er i '91. Jeg havde om formiddagen været i Rom for at hente min hyre for noget arbejde lavet et



▲ Reception i haven på Pensionatet i Bellegra

par uger forinden, og på vejen hjem skal jeg lige en smut forbi isenkræmmeren for at købe nogle søm og noget lim. Italo er død i mellemtiden, forretningen drives videre af hans enke, Anna. Som sædvanlig sludrer vi, men på et vist tidspunkt spørger Anna: 'Nicola. (Niels på italiensk), ku' du ikke tænke dig at købe Italo's bil?' Der blev et øjeblik pause og billedet fra den solfyldte eftermiddag år tidligere kom op fra min underbevidsthed. 'Joe, det ku' jeg da godt. Hvor meget skal

du ha'? Og det ku' jeg da godt. Hvor meget skal du ha'? Og Anne nævnte prisen. Det lyder da meget fornuftigt sagde jeg, og hentedde pengene op af lommen. Så var den handel gjort. Jeg var gået til torvs for at købe nogle søm, og jeg kom hjem med en bil. Det var en Flavia fra '72, som bare havde kørt 31.000 Km; og så var der det med mårhårspenslen.

I virkeligheden var den et ønskebarn som man skulle passe på hele dagen, og natten med, det sidste jeg

ønskede. Jeg havde det ganske udmærket med min gamle og trofaste 124'er, som jeg kunne lade stå overalt, og som ingen ville rende med. Så nogen tid efter handelen tog jeg op til Memo for at klage min nød og fortælle ham, at jeg var kommet til at købe en bil, jeg ikke rigtigt vidste, hvad jeg skulle stille op med. 'Sæt den her op.' sagde han. Og som sagt blev det gjort. Den stod der med de andre Lancia'er og FIAT'er i, hvad blir' det, ni år. Og man har måske lov til at



▲ *San Camillo's lille spisestue på 1 sal*

gætte på, hvad disse ærværdige gamle karosser har fortalt hinanden af røverhistorier, om deres fortid og oplevelser. Den smukke Flaminia med den fine stamtavle har muligvis berettet om...hvordan den ikke helt unge grevinde for mange år siden lod sig forføre på bagsædet...osv. osv.

Hos mine San Camillo venner var savværket trådt lidt i baggrunden, og restauranten havde taget plads i førersædet. Der var kommet en tilbygning, som kunne tage spisende bryllupsgæster i week-end'en og der

var blevet lavet ti dobbelt værelser med det hele, beregnet til feriegæster og små conference-grupper, som ville ha' fred og ro, spise god mad, og fylde lungerne med den bedste bjergluft.

Men sidste efterår - altså i '99 - tog så en vis herre ved mig. Jeg fortæller Memo, at den der Fulvia ikke bare kan blive ved med at stå inde i garagen og fortælle røverhistorier, enten må jeg gi' den væk, sælge den, eller sætte den i stand til at gøre det, den var blevet lavet til at gøre, nemlig til at køre smukke

ture i smukke omgivelser. Den kommer ud i lyset og får en tur med haveslangen og noget baby-shampoo. Det var et bevægende syn, og igen var det flot vejr, ligesom hin solskins-eftermiddag mange år tidligere. Til syn kommer den også, og på synsstationen i Colleferro spørger de mig: 'Har den stået i mølpose?' Jeg kører nogle ture i den, for det havde jeg nemlig aldrig gjort før, og tar' så den næste beslutning: Ildprøven, ildprøven med det samme. Den 2200 Km lange tur Rom-København. Jeg kørte økonomikørsel



▲ Et landskabsvue , set fra restaurantens terrasse bag huset

▼ Udendørs Bar / Cafe ud til hovedvejen

uden at træde alt for hårdt på speederen, og resultatet blev 13,5 km/l. Ikke så tosset, endda.

Inden jeg tog af sted, var jeg lige oppe og vende hos mine San Camillo venner og lade Fulvio'en vrinske af med sine venner. Memo siger; 'Nicola, når du nu kommer derop til Danmark, ka' du ikke lige undersøge, om der skulle være nogen, som kunne tænke sig at komme her ned i en uge eller to og spise god mad'. 'Det ska' jeg nok siger jeg, og turen begyndte.



### **Lidt Information**

Eventuelle personer, som måtte være interesserede i yderligere oplysninger kan enten ringe eller skrive til:  
Niels Gulløv

Næstvedgade 29 - 2100 Kbh. Ø

Tlf. 35 26 26 64 Bedst ml. 8-9.

Italiensk mobil-tlf. : 0039/339.819.56 58.

(Men prøv DK først!) eller E-mail: [gullov@kiki.dk](mailto:gullov@kiki.dk)

# Gift med en Lancist!

Af Inge Ovnbøl



Alle Foto: Inge Ovnbøl

▲ 1994: Farvel til Prisma og velkommen til Thema.

*"Jeg har bemærket, at 'Granturismo' ofte bringer historier fra 'Den virkelige verden', så måske kan denne lille fortæling bruges til bladets dameside".*

Det startede for år tilbage med, at jeg blev ringet op af Toyo-guide, og skulle svare på en masse spørgsmål om biler for at vinde et eller andet.

Et af spørgsmålene gik på, hvilken af de 3 italienske biler: Fiat, Alfa Romeo eller Lancia, der havde højst status eller noget i den retning. Jeg sagde Lancia, og blev straks hånet af vores søn Rasmus, som led af den vildfarelse, at det var Alfa.

Vi kørte på det tidspunkt i en Ford Sierra og Per (min

mand) syntes, det var en udmærket bil. Hvorefter jeg kom til at udtale mig noget nedsættende om "borgerkværne" som Ford og Opel m.v. og igen talte om, dengang min Far havde købt en Fiat 125S, og dennes efter den tids forhold fantastiske køreegenskaber (slutningen af 60'erne). Så man kan vel godt sige, at jeg selv har været ude om følgerne.

Sierra'en blev udskiftet med en brugt Prisma Celebration: Den var en fornøjelse at køre, og vi var meget glade for den. Imens



▲ *Forløbigt punktum 1999: 2 Lancia'er.*

vi havde den, begyndte Per så småt at ændre adfærd i forhold til det, der nu blev HANS bil. Hidtil var vores biler stort set blevet passet udelukkende ved hjælp af gode værksteder, men i de forløbne år har han udviklet sig til en habil "handyman" også på bilområdet. I visse perioder ses det tydeligt på hans hænder: Der er småskrammer overalt, neglene er flossede og har kroniske sørgerande.

Det begyndte meget beskedent med, at han var til åbent hus hos OPN i Ringe (et firma som er en del danske Lancisti bekendt) og havde taget en tur op over deres skrotplads. Der havde

han set en Prisma med nakkestøtter til bagsædet og havde så købt dem til vores Prisma. Senere skulle den også udstyres med tågeforlygter, og han var rævestolt, da de var monteret og virkede!

Efter 4 år med Prisma skulle der åbenbart ske lidt nyt, for jeg blev inviteret på en prøvetur med en Thema i.e. turbo. Der skulle ikke megen forklaring til, før jeg forstod, at den var alle tiders fund, og at Prisma jo også skulle have lavet rust, havde kørt mange kilometer osv osv, men Per kneb alligevel en tåre ved at skilles fra sin Prisma.

Thema'en var noget mis-

ligholdt, men motor og karrosseri var ok, så Per lå på knæ i vores indkørsel i et par weekender til megen fornøjelse for vores naboer, for at få bilen til at ligne det, den er: En virkelig herskabelig sag, hvor man sidder godt og bare ved, at hvis vi vil, så kan vi give næsten alle andre baghjul!

Vi meldte os naturligvis ind i Dansk Lancia Register, da vi fik Prisma'en, og har deltaget i nogle af de gode arrangementer, som klubben holder.

For år tilbage lagde vi der for første gang mærke til HPE'erne og var enige om, at det er en ualmindelig smukt formgivet bil med ,



▲ Julen 1998: Jeg fik en ny cykel og Per fik en gammel bil.

spændende egenskaber, og af en sådan alder, at den formentlig prismæssigt var til at komme i nærheden af, ligesom vi kunne regne med, at det stadig er nemt at få stumper til en sådan. Det gik vi så og sagde til hinanden, at det gør vi engang, om nogle år, når vi får lidt mere tid, men ikke nu, før sidste efterår, så var HPE'en der pludselig, ovenikøbet en volumex. I fin stand, nymalet, ganske vist ikke i Lancia-original farve, men flot Volvo-gul (den burde Lancia have taget op!) nysynet, god motorstand og prisen var rigtig.

Så lå Per igen på knæ ude i vores indkørsel - oven i købet i december, og flot blev den. Vi kørte et par gode ture i den i vinter og fremviste den for nogle af vores venner, som bare synes, vi er lidt skøre med

vores biler.

Efter påske skulle HPE gøres forårsklar og lige have lavet en lille rustplet, inden den skulle med til internationalt Lancia-træf i Helsingør i april 1999.

Vi skulle bare være kørt, for den ville have været den eneste HPE, der var repræsenteret.

Men nej, OPN ringede, da de havde kigget ind bag rustpletten, og sagde til Per, at han hellere måtte komme, for det så ikke ud som forventet.

Siden har HPE stået hos en pladesmed i nærheden, og Per har tilbragt al sin fritid i sommer på knæ indeni, ved siden af og under HPE, for pladesmeden er typen, der siger, at når Per vil gøre sådan og sådan, så skal han også nok gøre sit til at få HPE i bedre stand, end da den kørte ud fra fabrikken! Al indmaden blev taget ud

af bilen, bunden inde i bilen blev rensat af, og der åbenbarede grubetæring overalt. Hos Niels Jonassen fik vi forklaringen på den misere: Fiat havde solgt modellerne 124 og 125 til russerne for betaling i stål, som altså bare ikke var stærkt nok.

Per fyldte vores hus med bilsæder, dørsider, motorhjul, spoiler, lygter og masser af andre løsdele til afrensning, renovering og genopbygning med plastfiber, rustbeskyttende maling, isætning af nye ledninger m.m.m.

En maler blev tilkaldt, men han maler kun hele biler og ikke bare skærme. Så nu er HPE blevet rigtig Lancia-rød. Vi har også fundet ud af, hvorfor der altid bliver stumper tilovers, når man laver gamle biler: Hvis man ikke kan finde den originale møtrik, spændskive

eller hvad man nu står og mangler lige her og nu, så tildanner en erfaren mekanicus selv en dims, der passer.

I skrivende stund (december 1999) mangler Per bare at montere indmaden i bilen, så måske kan vi kom-

me ud at køre til næste forår, for jeg tror ikke, vi kan nænne at tage den ud i alle de farer vinterkørsel i Danmark kan indebære.

P.S. Det er formentlig overflødig at fortælle, at vores børn er arveligt belastede og/eller miljøskadede:

Rasmus har ligget på knæ ved siden af HPE flere gange sammen med Per, og Katrine anskaffede sig en Dedra i sommer.

---

## Sidste nyt

---

### Skånsk Lancia Rally 2000

**11. til 13. august**

Det skånske Lanciarally bliver kørt i den østlige del af Skåne, Østerlen, med de smukke, store bakkede landskaber og de mange frugttræer.

Centrum for begivenhederne er Brösarps Gästgiveri, hvor man kan bestille overnatning og hvor middagene indtages.

Fra Brösarp går turen til et vinslot og til gamle fiskerlejer. Desuden bliver der kørsel på to afspærrede områder hvor de der har lyst kan prøve deres kørefærdighed.

#### Arrangementet omfattende:

to overnatninger i dobbeltværelse, morgenmad samt to middage koster 1500 SEK pr. person. øvrige måltider betales særskilt. For dem der vil deltage til en lavere pris er der en campingplads nær Brösarp.

Tilmelding senest 1. juli til Sten Blomgren, Valleberga 51:1, S-276 46 Løderup, Sverige.  
Tlf: 0046 411 52 11 98

#### Program:

##### Fredag 11. august:

Ankomst i løbet af formiddagen til Brösarps Gästgiveri

Rallystart kl. 13

Fælles middag

##### Lørdag 12. august:

Rallystart kl. 9.

Frokost på vinslot

Festmiddag i Brösarp om aftenen

##### Søndag 13. august:

Afrejse i løbet af morgenen for dem der skal langt. For dem der har bedre tid arrangeres der en køretur til idylliske fiskerlejer, her indtages frokosten med udsigt over havet.

#### Kørevejledning:

Brösarp ligger nord for Simrishamn og 85 km fra Malmø. Den direkte vej fra Malmø går ad vej 11 til Tomelilla og derfra ad vej 19 mod Kristianstad. Følg vejen frem til vejkrydset, hvor der står Brösarp på skiltet, drej da til højre. Gästgiveriet vil så lidt efter ligge på venstre hånd. Parkering inde i gården.

# OPSLAGSTAVLEN

## KØB, SÆLG eller BYT

### FIAT CROMA årg. 2/1995

Jeg har anskaffet mig en Lancia Kappa 2,4

LS fra '96.

Skøn bil, så nu tæller husstanden 2 Lancia'er

"Gralen" og en "K" dejligt.

Så min Fiat Croma Sicura fra Feb. 95 er til  
salg, kørt 153.000 Km

Der er:

Fører airbag

ABS

Alarm/Startspærre m. fj. betj. der også luk-  
ker ruder og låser

SONY Stereo m. 10 CD skifter bagi

Fuldautomatisk kørellys i tågelygter foran -  
ikke sædvanlig Fiat standard.

(De slukker når det alm. lys tændes)

7 x 15" ALU hjul m. helt nye Goodyear Ven-  
tura 205/60-15

Vinterhjul (Stål) m. dæk (10% tilbage)

Klima automatik uden A/C

Synsfrit aftageligt træk

Alle service OK - i perfekt stand.

Nye stødd. ved 120.000 Km

Pris - Kun 99.000 Kr kontant.

Kontakt 46 13 99 18

Jørgen Turking



### DIT EGET KRUS

Klubbens Lancia-krus er lavet af  
kraftigt, hvidt porcelæn med Carlo  
Biscaretti di Ruffias elegante Lancia-  
mærke trykt i vaskeægte Lancia-Blå.  
Simpelthen uundværlig i enhver  
picnickurv eller til kaffetåren ude i  
garagen.

Vi har fået fremstillet en ny produk-  
tion. Klubbens medlemmer kan  
købe krusene til 50.-kr. stykket excl.

Porto

Bestillinger kan sendes til.:

**Birger Bayer,**

ågerupvej 25, 3200 Helsingør

## REDAKTØRENS LIGE ET ØJEBLIK



Man kan godt blive lidt  
træt af at fortælle den  
samme historie igen og  
igen. Men som sagt, har jeg  
og min Thema uforskyldt  
været involveret i et trafik-  
uheld, med det resultat at  
jeg måtte sige farvel til min højt elskede bil.  
Kort tid efter kunne jeg hilse velkommen til  
en ny Thema. Med erfaringerne fra første

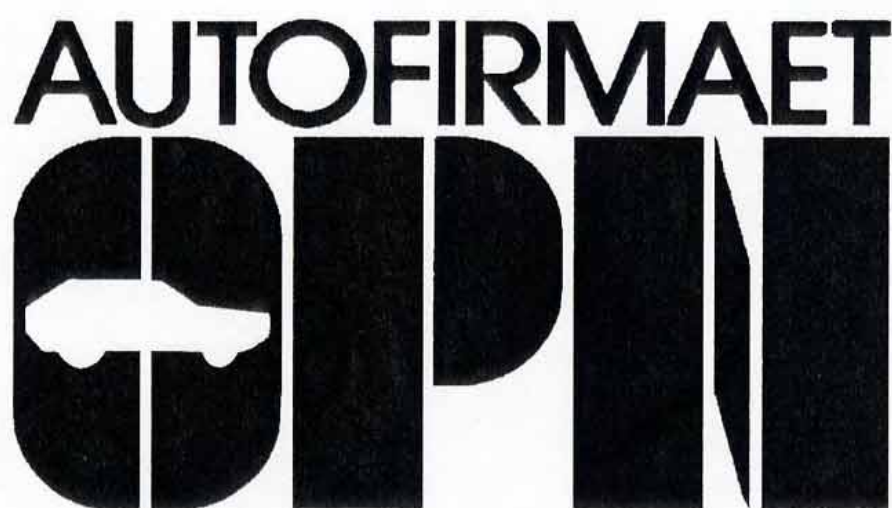
bil, ved man lige hvordan man vil have ordnet  
alt på den nye og skulle man ikke lige skifte et  
tandhjul nu vi alligevel har skilt det hele ad.  
Ja de kære biler! - have en God sommer.

Jørgen Dankelev

For indsendelse af stof/nyheder o.s.v. til  
næste nummer af GRANTURISMO No.4  
skal være Redaktionen ihænde senest den  
10 september 2000

***Nye og brugte autodele***  
***Specialister i***  
***Fiat - Lancia - Alfa Romeo***

**GRANTURISMO**



**STEGSHAVEVEJ 7 - 5750 RINGE**  
**TLF. 62 62 18 36 - FAX 62 62 50 30**

# LANCIA Y



## DUFTEN AF NY BIL

Hvis du kan tåle at dele opmærksomheden med en forførende italiener, så kører du ikke helt galt i byen med en LANCIA Y (ypsilon). Den er ny, frisk og skiller sig ud fra mængden. LANCIA Y kører 14,9 km/l ved komb. kørsel. Den kan blive din fra kr. 138.000,- excl. levering. Ring på 43 22 88 00 og få at vide hvor du kan prøve duften af ny bil.

