



GRANTURISMO

MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER



N°04

November 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^o 04 november 2000

Granturismo udgives af Dansk Lancia Register. Bladet udkommer halvårligt 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

☎ 46 13 99 18

E-mail: jtac@jtac.dk

Bestyrelsen

Formand

Niels Jonassen

Kasserer

Birger Bayer

Sekretær

Vernon Pedersen

Public Relations

Jørgen Dankelev

Webmaster

Jørgen Turking

Annoncekontakt

Vernon Pedersen

Slødam Allé 11

2791 Kastrup

☎ 32 53 24 50

E-mail: jbvpm@mail.tele.dk

Billedredaktion og grafisk tilrettelægning

Jørgen Dankelev

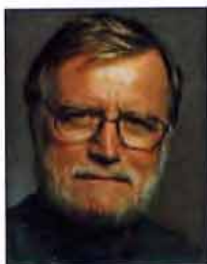
Reproduktion og Tryk

Clichefa Grafisk a/s

Internet: Hjemmeside

www.lanciaklub.dk

FORMANDENS SIGNATUR



For et par år siden var det en yndet beskræftigelse blandt motorjournalister at spå om Lancias snarlige død. Da fabrikken trak sig ud af det engelske marked tog rygtesmederiet rigtig fart, og selv folk med nære forbindelser til Lancia begyndte at skrive nekrologer.

Så kom konceptmodellen Dialogos, som blev lanceret med brask og bram som centrum på Lancias stand på biludstillingen i Torino. Det var jo noget

forvirrende at den døende på den måde gav så voldsomme livstegn fra sig, men det var ikke rigtig nok til at få overbevist de der allerede havde set manden med leen. De havde en næsten pervers fornøjelse ved at begræde det stolte mærkes endeligt; den glæde ville de nødig miste.

Da Lancia forærede paven en version af Dialogos under navn af Giubileo og kort efter lancerede den nye Lybra begyndte det at blive svært at opretholde pessimismen. Helt galt gik det da Lybra blev overordentlig flot modtaget af den samlede presse og i Tyskland fik udmærkelsen Det gyldne Rat.

Ved biludstillingen i Paris her i efteråret fik pessimismen endnu et skud for boven. Centrum på Lancias stand var den helt nye og opsigtsvækkende konceptbil, Nea. Den danske presse har forbigået den i tavshed, de skriver kun om de mærker der har et stort salg her i landet og så i ny og næ om Ferrari eller Cadillac eller andet eksotisk.

Det står klart at man ikke satser på den måde på et mærke man har tænkt sig at lukke. Og det står lige så klart at Fiatkoncernen er ved at finde ud af hvad Lancia skal stå for. Det teknisk avancerede med vægt på sikkerhed, komfort og luksus defineret på en ny og anderledes måde. På udstillingen udtalte en repræsentant for fabrikken at tiden nu var kommet til at koncentrere kræfterne om Lancia.

Om et års tid kommer Kappas afløser. Bliver det en Dialogosinspireret ny Aurelia? Og om to år skal Y afløses af en ny model. I Paris blev den vist i et lettere facelifted udgave.

Tag begravelsestøjet af og festtøjet på. Der bliver noget at se frem til.

Niels Jonassen

Forsidefoto: Lancia Presse. Lancia's nye conceptbil.

Bagsideannonce: Lancia's satsede stort i 1988, på mærket's nye image.

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 vedlagt. 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.

REDAKTØRENS LIGE ET ØJEBLIK



Nu er det snart vinter og så kan man jo bruge de lange mørke aftener til at passe og pleje sin Lancia, enten det er veteranen, sportsvognen eller daglig bilen ude i garagen. Eller skulle man vente med det til i morgen, man

kunne jo også læse en af de mange Lancia bøger, der står på reolen! Hmm...Man kunne jo også planlægge næste års bilferie.

Vi gir i dette nummer af Granturismo et par forslag, bl.a. råd og tips til de mange Integrale ejere. Ferie eller køb af en god bog.

Jørgen Dankelev

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.

VINTERPROGRAM::

D.L.R.'s Filmaften i Hvidovre

Torsdag 9. november 2000

Mødetid: kl.19.30

Vores traditionsrige film- og hyggeaften er denne gang i Hvidovre.

Emner: Ud over hyggesludder om årets gang, så div. videofilm fra årets arrangementer samt evt. andre spændende ting.

Der serveres gratis kaffe og øl/vand kan købes.

Sted: Hvidovre Motorklub's klubhus på Brostykkevej 102. (Hjørnet af Hvidovrevej og Brostykkevej)

Integrale møde i Tune

Lørdag 18. november 2000,

Mødetid: kl.11.00

Da klubben efterhånden tæller temmelig mange integraler, vil vi forsøge at holde en lille samling kun for "Grale" ejere (eller interesserede).

Der er ikke lagt noget fast program for dagen, men det er tanken at sludre, kigge på biler, udveksle erfaringer af både teknisk og anden art - hvem kender hvem, hvor kan man købe det osv. osv.

Og ikke mindst at tale om hvad "Grale" ejerne egentlig godt kunne tænke sig at klubben arrangerer for dem. Det er formentlig almindelig kendt at hvis man vil "bruge" sin GRALE som tiltænkt fra fabrikken - så kommer man MEGET hurtigt på kant med både lov, politi og andre trafikanter - så er der interesse for at klubben arrangerer noget lovligt kørsel så vi kan bruge vores biler? Mulighederne er mange - vi vil dog gerne vide om der interesse for sådan noget inden vi går i gang.

Sted: Industrihegnet 10. Tune 4000 Roskilde

D.L.R.'s Filmaften i 2001

Februar: Dato, oplyses i Nyhedsbrev.

Fuldblod, honnigkager og hakkebøf

af Erik Herse



Alle Foto: Jørgen Turking

▲ Samlingspunkt Vissenbjerg på Fyn

Årets sensommertur til Fyn og Jylland blev en stor succes. Undervejs deltog ialt 13 nyere som ældre Lancia'er med medlemmer nogenlunde ligeligt fordelt mellem Sjælland og Jylland / Fyn.

Ude på Vestfyn højest 500 m. syd for motorvejsafkørsel 55 og lidt nordvest for Vissenbjerg havde en række Lancia'er sat hinanden stævne lørdag d. 26. august ved middagstid. Selvom alle ikke var helt enige om startsted og mødetid, lykkedes det efter en lille halv time at få samling på tropperne, bortset fra formand Niels og fru Hanne, der et stykke øst for Slagelse måtte sande, at en nylig indkøbt benzinpumpe fra Biltema i Sverige ikke kunne leve op til Lancia's sædvanlige kvalitetsnormer. På motorvejen måtte de to

parkere en stund til Falck fik den fine Aurelia på krogen. En veteraninteresseret Falckredder fra Slagelse fik dog hurtigt monteret en benzinpumpe, der normalt blev brugt til at tømme benzintanke med, og formandsparret kunne fortsætte mod Jylland på lånt pumpe. På Fyn forsøgte det mindre, men pæne selskab imedens at køre i kortege efter Jørgens "grale", og det lykkedes snart at finde Vedstaarup Teglværk ad små hyggelige fynske landeveje. Her har teglværksejer Jørgen Strøjer Hansen,

og tidligere hans far, samlet en af Danmarks fornemste private bilsamlinger. Her kan man se Kong Frederik IX's elskede Rolls Royce, den engelske dronningemoders ditto samt flere håndfulde klassiske Rolls Roycer og Bentley'er, alle tip top gennemrestaurerede og helt køreklare.

Teglværksfamilien har altid sat en ære i, at alle bilerne er synede og klar til at rulle ud på de danske landeveje, bortset fra at batterier er fjernet og benzintanke tømt i museet af forsikringstekniske grunde. Også tidligere ELSAM-direktør Poul Sachmann, der i øvrigt gennem flere år kørte en Lancia Thema Turbo 16V, har biler stående i museet. Han og Strøjer Hansen er som et par legekammerater, der bruger

det meste af (fri)tiden på gamle og nyere biler. I museets nyere afdeling finder man således flere Ferrari'er, Lamborghini'er, Jaguar'er, Aston Martin'er og en Mercedes "mågevinge", alle sat i stand så selv fruerne begyndte at savle. Besøget var således en stor oplevelse for de fremmødte Lancister, og det kan anbefales alle at besøge museet, der holder åbent fire tirsdagsaftener i skoleferien. Her ud over er der kun åbent for grupper efter nærmere aftale.

Efter rundvisningen fik vi lov til at låne Karen Blixens Pavillon, en kulisse fra nogle fynske filmoptagelser, som Strøjer Hansen havde overtaget og anbragt i forbindelse med bilmuseet. Her nød vi den medbragte frokost, kaffe og kage inden

sensommerturen fortsatte ad snoede fynske veje over den gamle Lillebæltsbro og videre gennem Kolding by frem til aftenens mål: Jels Vandrehjem. Inden da havde vi måtte tage afsked med vor fynske Volumex, hvis familie havde andet at tænke på. De resterende Lancia'er blev nu parkeret side om side på vandrehjemets parkeringsplads for fotografering og en jysk Dedra mødte op til aftensmaden. Men inden vi kom så langt, og pigerne var shinet op til middagen, var snakken allerede godt i gang. F.eks. var vi alle meget imponerede over to nyimporterede Integraler, bl.a. Torbens gule Evo II fra 1994. Og så var det, at et jysk medlem holdt med en ældre 8.32'er på parkeringsplad-



▲ Jørgen Strøjer Hansen's private bilsamling på Vedstaarup teglværk.



▲ *Appetiten fejler ikke noget, på Jels vandrehjem*

sen. Han havde læst om arrangementet i klubbladet, men kunne desværre ikke deltage denne weekend. Alligevel var han kørt til Jels for der var problemer med Ferrari-maskineriet, og han håbede klubbens medlemmer kunne hjælpe. Flere kyndige, bl.a. Kent fra Fiat i Holstebro stod med hovedet i maskinen og kunne konstatere at et par vakumslanger manglede og tomgangen derfor var noget urolig. Niels, der netop var ankommet, havde en adresse i England, som sikkert kunne hjælpe.

Jels Vandrehjem havde kigget i den italienske kokebog, da aftensmaden skulle kreeres: Hakkebøf med salvie og smeltet ost samt Pære Belle Helene med masser af is og chokoladesovs. Hertil kunne der købes rødvine af

en acceptabel kvalitet. Efter middagen var der kaffe i et tilstødende lokale, hvor snakken gik videre om reservedele, små justeringsfejl, import af Integraler og lignende bilsnak, hvor også fruene så ud til at muntre sig. Faktisk var vi en snes

mennesker med det til fælles at køre i en hæderskronet italiensk bil, hvor mange ikke havde set hinanden før, og så passede kemien rigtig fint ved første træf.

Efter en rolig nat og et overdådigt morgenbord blev bilerne igen linet op til foto

▼ *Hyggesnak på Jels vandrehjem*





▲ På honningkage indkøb

grafering. Denne gang årgang efter årgang og med solen på rette plads for maksimal fotokvalitet. Dansk Lancia Registers sensommertur var netop i år planlagt til en af de få weekender, hvor den danske sommer fik lov til at vise sig fra en af sine bedste sider, måske bortset fra en smule blæst. Med formanden forrest sneglede den italienske kortege sig nu gennem det sønderjyske landskab frem til Christiansfeld, hvor bilerne blev parkeret. Niels fortalte som vanligt levende om den lille flækkes historie, hvor herrnhuterne i 1773 havde fundet et fristed. Et af herrnhuter-søstrenes specialer var at bage honningkager, og den tradition er fortsat til i dag, så naturligvis skulle vi alle have honningkager med hjem til aftenkaffen. Lidt senere gjorde vi igen holdt ved Hejlsminde

for at nyde havluften og lystbådehavnen her hvor grænsen til Tyskland har ligget. Middagen blev indtaget på Hejls Kro, og igen var der kokkereret på italiensk: Krydret hakkebøf med timiansovs og som dessert syltede frugter med is og chokoladesovs.

Sensommerturen sluttede på Skamlingsbanken, hvor eftermiddagskaffen blev indtaget liggende i solen og

i læ for den kraftige blæst. Selvfølgelig fik vi også her vort kulturelle indslag, da Niels spændende fortalte om de mange begivenheder Sønderjyderne har afholdt her gennem tiden. Alt i alt en succesfuld Lancia sensommertur, måske med den smule malurt, at turens arrangører havde håbet på et endnu større fremmøde af specielt medlemmer vest for Storebælt.

▼ Afslutning på Skamlingsbanken



D50 En skæbnebil.

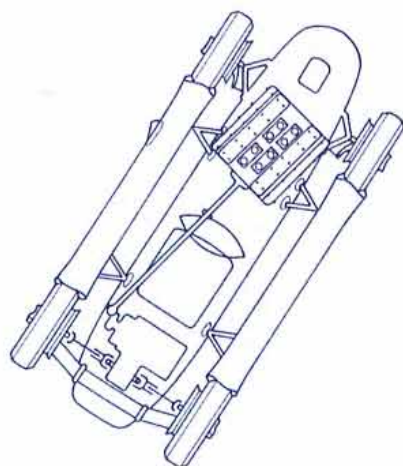
Af Niels Jonassen



Foto: Niels Jonassen

▲ Året er 2000. Stedet er Goodwood banen. Bilen er Lancia D50

Nogle mener at den kostede familien Lancia herredømmet over fabrikken og aldrig skulle være bygget. Men det er en fantastisk bil.



Gianni Lancias ambition

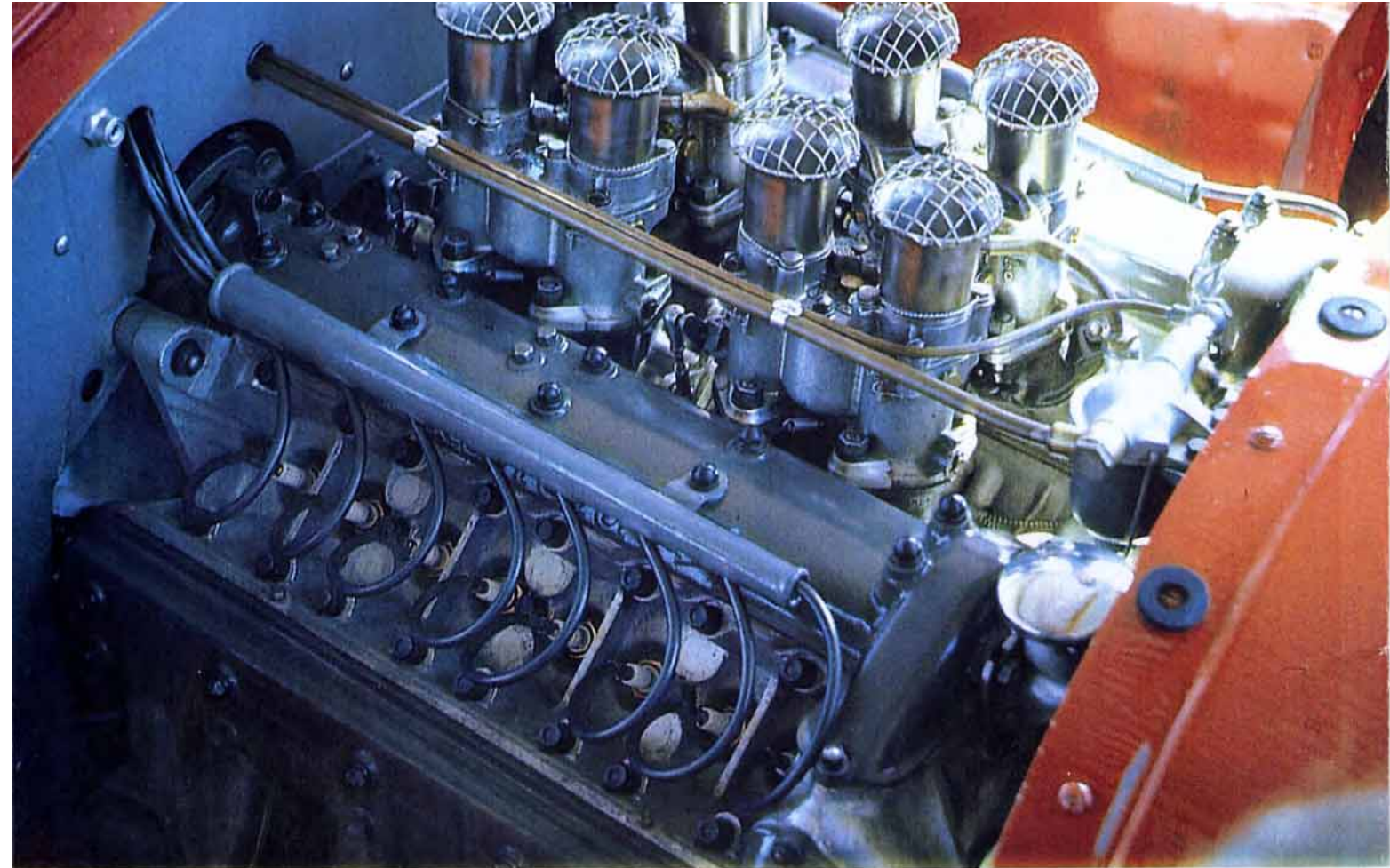
Lancias store succes med Aurelia i motorløb lukkede op for Gianni Lancias drøm om at spille en rolle i motorsportens store klasser. Først kom racersportsvognene D20, D23 og D24. Alle en viderudvikling af Aurelia med V6-motor. Det blev ikke nogen entydig succes, men bilerne vandt betydningsfulde sejre i bl.a. Mille Miglia og Carrera Panamericana.

Nu var der kun Grand Prix "formel 1" tilbage hvis

ambitionen skulle drives videre.

Vittorio Janos ambition

Den gamle Lancia fabrikskører Gino Valenzano hævder at det var cheffingeniøren, den berømte Vittorio Jano, som overtalte Gianna Lancia til at gå videre til formel 1. Jano fremførte at Grand Prixbiler var billigere end racersportsvogne og gav meget bedre publicity. Man kan have en mistanke om at Jano ikke har været blind for at han på den måde fik en chance for at gentage den succes han havde i



▲ Et kig i motorrummet på Lancia D50

D50'eren på vej ind i pitten på Goodwood ►



▲ Vittorio Jano var altid meget stilligt klædt, man så ham sjældent uden sin Fedora,

30'erne med Alfa Romeo.

Lancia D50 var et ambitiøst projekt som på mange felter brød nye veje. V8-motoren lå diagonalt, så

bestod af tynde stålrør, og motoren indgik som en bærende del. Benzintanke- ne lå som gondoler på siden af bilen.

Sammenlignet med tid- ens andre formel 1 biler var D50 bemærkelsesvær- dig lille, lav og let.

transmission-
onen
kunne gå
venstre
om føreren
bagud til
gearkasse
og diffe-
rentiale.
Den
bærende
konstruk-
tion

Hurtigste bil - men

Det varede længe fra ar-
bejdet med D50 begyndte i
1953 til fabrikken mente at
de turde deltage i det første
løb. Det blev det spanske
Grand Prix i september
1954. Alberto Ascari trak
efter starten fra alle andre.
Han kørte løbets hurtigste
omgang og kørte hver om-
gang 2 sekunder hurtigere
end alle andre. Da han førte
med 20 sekunder kørte han
på 9. omgang i depot. På
grund af en fabrikationsfejl
kom der gearkasseolie på
koblingen. Det var så det,
men alle havde bemærket
at Lancia D50 var hurtigere
end nogen anden. 1955-sæ-

sonen tegnede lyst, og alle så frem til duel-len mellem tidens to mest avancerede biler, Mercedes og Lancia. Det blev ikke til så meget. D50 blev ved med at have småproblemer, og da alt endelig tegnede til en sejr og Ascari førte i Monaco mens Mercedes brændte sammen røg Ascari ud over

den anden i Lancias samling. Mange har ærgret sig over at aldrig kunne komme til at se og høre en D50 for fulde omdrejninger.

Som vi tidligere har fortalt har nogle englændere og italienere slået sig sammen og gjort status over hvad de havde opkøbt af gamle, originale Lanciadele. De blev

En dyb brummen

Den nye Lancia D50 blev præsenteret på Silverstone i England i juli. Selv fik jeg lejlighed til at se den på Goodwood i september. Jeg synes billederne skal tale for sig selv. Blot nogle få bemærkninger. Motoren roterer med den dejligste



kajen og i vandet. En uge efter blev han dræbt ved en uforklarlig ulykke med en Ferrari og Lancia trak sig ud af motorsport og forærede Ferrari alle bilerne.

I 1956 vandt Ferrari verdensmesterskabet med Lancias biler.

En levende D50

Der er bevaret to D50 biler. Den ene står på Carlo Biscarettimuseet i Torino og

enige om at de havde nok til at de kunne bygge flere D50. Lanciafabrikken har været meget hjælpsom og bl.a. hjulpet til med at splitte samlingens bil ad, så alt kunne blive målt og fotograferet. Ved hjælp af disse mål, dygtighed, nogle originale motorer og gearkasse samt en frygtelig masse penge er D50 nu blevet genskabt i foreløbig et eksemplar.

dybe brummen, og mekanikeren fortalte at alt er så velkonstrueret og virker aldeles perfekt. Selv ved høj hastighed gennem kurver ligger bilen urokkelig og helt fladt. Ikke antydning af krængning.

Den rutinerede kører Willy Green er begejstret for bilen som han karakteriserer som meget hurtig, lidt nervøs men med et meget stort potentiale.

Modelbil D50



Denne fantastiske super detaljeret 1/43 modelbil er håndbygget af Stephen Barnett fra England. Han er meget kendt for sit model arbejde og beskrevet i artikler om modelbyg i et utal af bilblade. Modellen her er Fangio's Lancia -

Ferrari D50 fra det Argentinske GP i 1956. Detaljeringen på modellen er helt utrolig, specielt motoren og forhjulsophænget, ventilations indtag, benzinklap og fronthjelm kan åbne og lukkes. Sædet er beklædt med

rigtig læder. Modellen er monteret på unik vejliggende plade sammen med småværktøj. Signeret på pladen af Barnett.

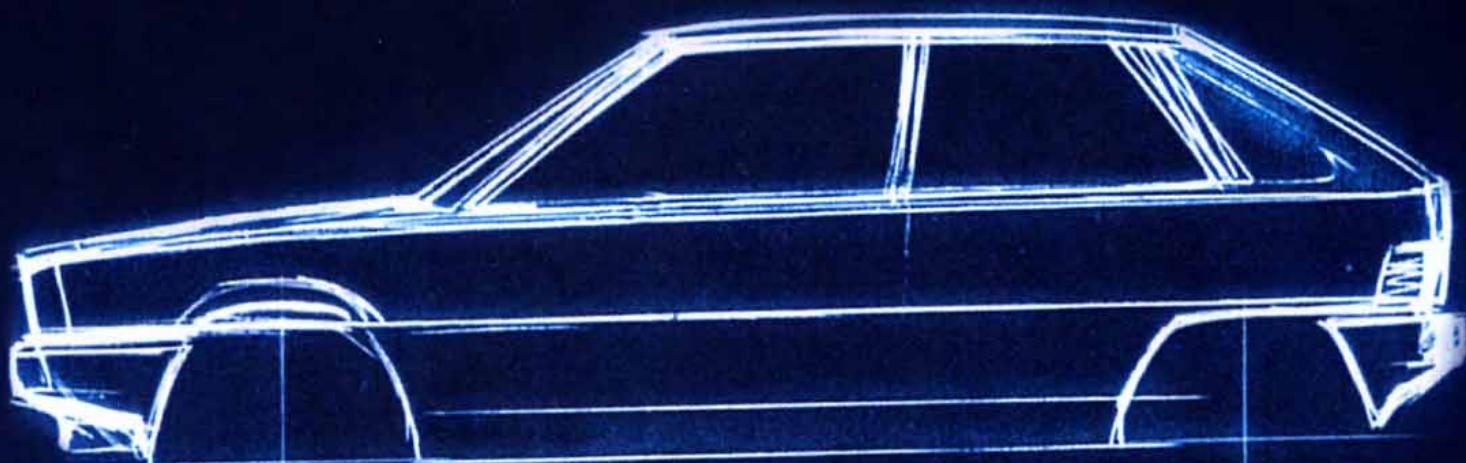
Modellen er bygget på bestilling og er ikke en af de sædvanlige masseproduceret modelbiler. Stephen bygger kun nogle få stykker om året, eftersom bygning af hver model tar megen lang tid, derfor meget sjælden.

Den ville være en fryd, i en hver samling af 1/43 modelbiler.

Modellen er set udbudt på website E-Bay Auction til mindstebud \$ 1.500.-, betydelig billigere end den rigtige model 1/1. J.D.

Den hellig *Inte*Grale

af Jørgen Turking



▲ En af Giugiaros første skitser til Lancia Delta

Deltaen - bilen der først fik rigtig succes da den egentlig skulle udgå af programmet!

Her er historien, et par råd før køb af en "Grale" samt vedligeholdelse, når den er anskaffet.

LANCIA DELTA blev "født" helt tilbage i 1979 og designet af datidens "hote" navn indenfor Italiensk bil design, Giugiaro. Lancia's teknikere havde fået til opgave at skabe en parallel til FIAT's Ritmo model, og skulle i princippet bruge Ritmoens bund for at spare udviklingspenge - men dengang havde Lancia's teknikere lidt mere frie hænder end i dag

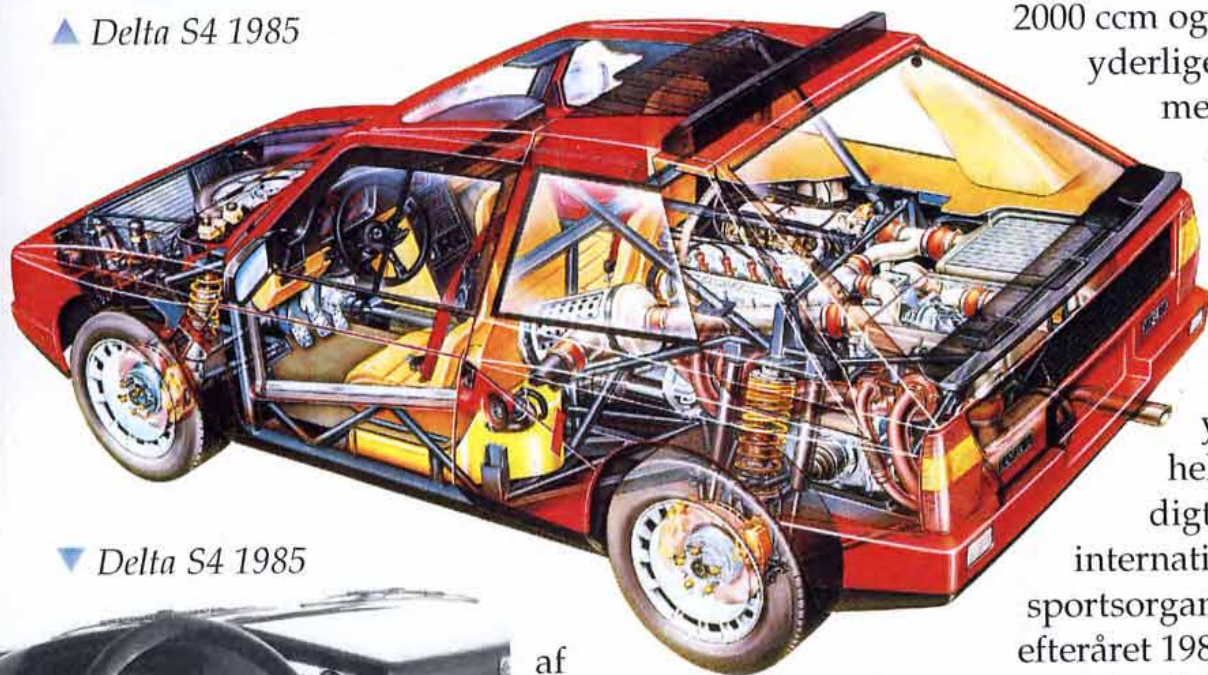
og da de absolut ikke var tilfredse med Ritmoens køreegenskaber besluttede de at forfine specielt baghjulsophænget lidt ved at anvende Camuffos oprindelige design fra Lancia Beta. Alene denne ændring bevirkede at en Delta var milevidt fra en Ritmo når det handlede om køreegenskaber. Også motorerne, der igen kom fra storebror FIAT blev forfinet hos Lancia,



▲ Lancia Delta HF turbo som den blev præsenteret i 1985



▲ Delta S4 1985



▼ Delta S4 1985



specielt topstykke udformning blev ændret lidt hist og pist så Delta motorerne ydede lidt mere, havde et lidt højere moment og føltes mere "bløde" i deres gangkultur.

Og Deltaen blev øjeblikkelig en succes og i 1980 udnævnt til "Årets bil i Europa" og dermed var en

af

Lancias største succeshistorier begyndt. Deltaen kunne fra starten leveres med 2 forskellige motorstørrelser, en 1300 ccm og en 1500 ccm på hhv. 75 og 85 HK. I løbet af firserne kom flere modeller til og motorprogrammet blev udvidet betydeligt, endda en almindelig sedan model blev udviklet, nemlig "Lancia Prisma". I de samme år brugte Lancia Delta navnet til deres rallybiler, nemlig "S4" modellen der var bygget som en slags

Delta silhuet.

Naturligvis havde en S4 intet med en Delta at gøre, men navnet var der jo. OG, også i løbet af firserne udviklede Lancia i samarbejde med Steyr-Puch i Østrig en firehjulstrukket udgave først af Prismaen og siden også Deltaen. Den blev først bare kaldt Delta HF 4WD. Nu var motorstørrelsen vokset til 2000 ccm og den var

yderligere forsynet med en turbolader og ydede så ikke mindre end 165 HK. Og dette skulle vise sig at være yderst heldigt, for da den

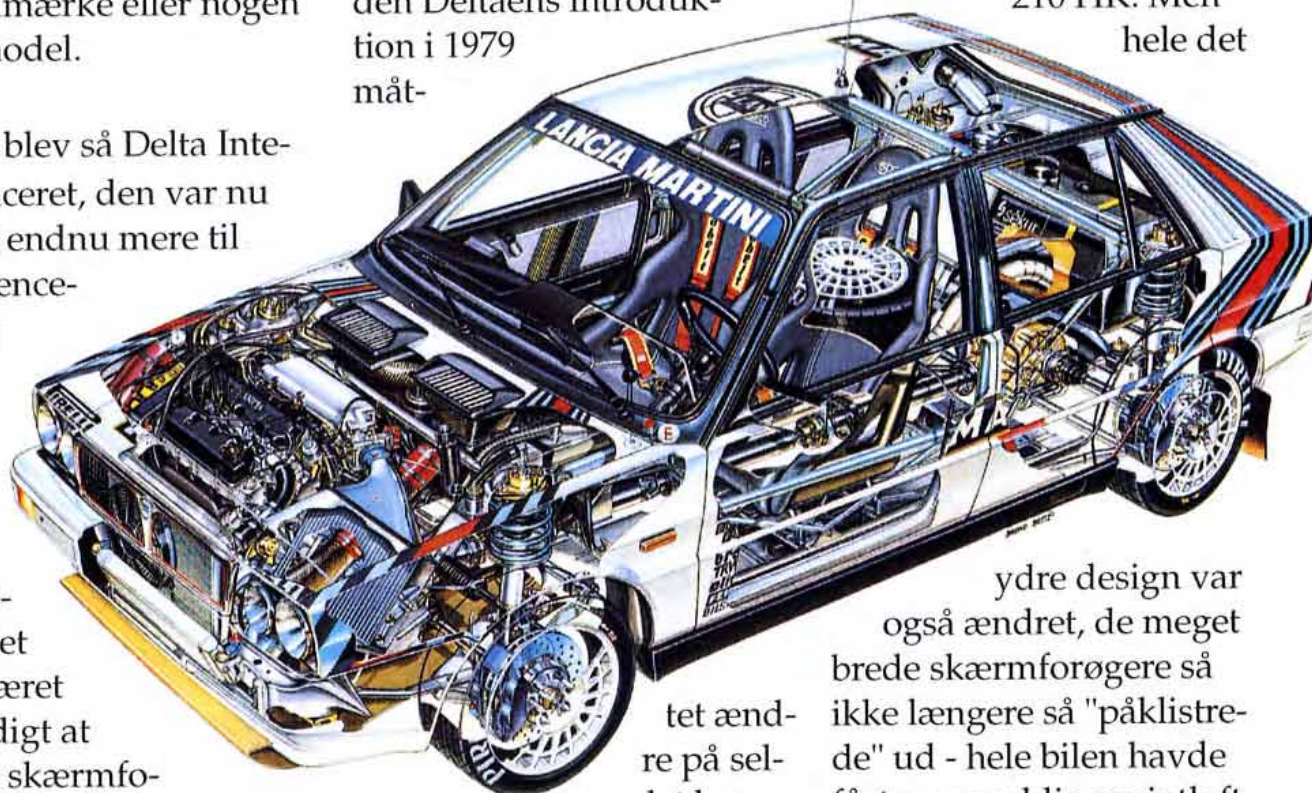
internationale bilsportsorganisation FIA i efteråret 1986 på grund af en række fatale uheld forbød de vilde Gruppe B biler til brud ved VM i rally - jamen så havde Lancia næsten en brugbar Gruppe A bil klar på hylden - nemlig Lancia Delta HF 4WD. Den blev ændret til rallybrug på rekordtid og indsat i rally VM fra sæsonstart i 1987 og blev dermed indledningen til den største succes i rally VM der endnu er set. Deltaens rally succeshistorie er formentlig velkendt for de fleste, med ikke mindre end 6 x VM i træk blev det

til - en rekord der indtil dato end ikke er tangeret af noget andet bilmærke eller nogen anden model.

I 1988 blev så Delta Integrale lanceret, den var nu udviklet endnu mere til konkurrencebrug, og havde derfor bl.a. fået forøget sporvidden så det havde været nødvendigt at montere skærmforøgere der gav "Gralen" dens meget karakteristiske "potente" udseende. Og igen var ydelsen forøget, nu ydede den til gadebrug 185 HK, stadig med den efterhånden over 20 år gamle Lampredi udviklede FIAT Twin Cam motor med 8 ventiler. Men kra-vene blev større og i 1989 kom så 16V udgave, nu med 200 HK og ændret fordeling i træk-kraft for/bag, tidligere var fordelingen 56% på forhjul-ene og 44% på baghjule-ene men fra 16V modellens introduction 57% bag og 43% for. Det gav igen en forbedring af køregenskaberne i grænseområdet - noget absolut værdifuldt i rallysammenhæng. 16 V modellen blev produceret i 1989, 1990 og 1991 og sidst i 1991 blev så den første såkaldte EVO

model præsenteret. Nu havde Lancia for første gang siden Deltaens introduction i 1979 måt-

så igen fået forøget effekten, den var nu på 210 HK. Men hele det



tet ændre på selve det bærende karosseri - EVO modellen havde igen fået forøget sporvidden samt forøget støddæmpernes slaglængde og for at få plads til disse ændringer havde det været nødvendigt at ændre på inderskærmens udformning. De første EVO modeller havde

ydre design var også ændret, de meget brede skærmforøgere så ikke længere så "påklistede" ud - hele bilen havde fået en gevaldig ansigtløftning af en æstetiker og så



▲ Delta HF integrale 1991

▼ Delta HF integrale 1993





Delta S4 1985



Delta HF integrale 1987



Delta HF integrale 1991

Den sidste "ansigtsløftning" fik "Gralen" i 1994 da den såkaldte EVO II model så dagens lys - men nu var ændringerne ikke synlige, men mærkbare. Selve "Hjertet" motoren - var nu blevet ændret radikalt i sit styresystem og blevet forsynet med katalysator. Effekten gik igen lidt op, nu til 215 HK - men acceleration og tophastighed var det samme som for en 1989 16V Grale - idet vægten også var øget.

Apropos betegnelserne EVO - Det er et faktum at Lancia ALDRIG selv benyttede betegnelsen EVO om nogle af deres biler - det er betegnelser der er opstået enten fra publikum eller fra journalister der ellers ikke kunne kende forskel - Lancia skelnede mellem modellerne udelukkende ved deres modelbetegnelser. De officielle betegnelser fra Fabrikken var: Delta HF 4WD 1986 med 165 HK - Delta HF Integrale 1987/88 med 185 HK - Delta HF Integrale 16V 1989/91 med 200 HK og Delta Integrale fra 1991 til 1994 med hhv. 210 og 215 HK.

I løbet af de år EVO'eren blev produceret blev der også lavet nogle specielle serier efter specielle kunders ønsker - det er de såkaldte "Limited Edition" serier, som herunder er nævnt i rækkefølge:



▲ " Martini 5 - 400 stk (EVO I) Lavet for at fejre modellens 5 VM i træk.

Speciel versioner - produktionsantal:

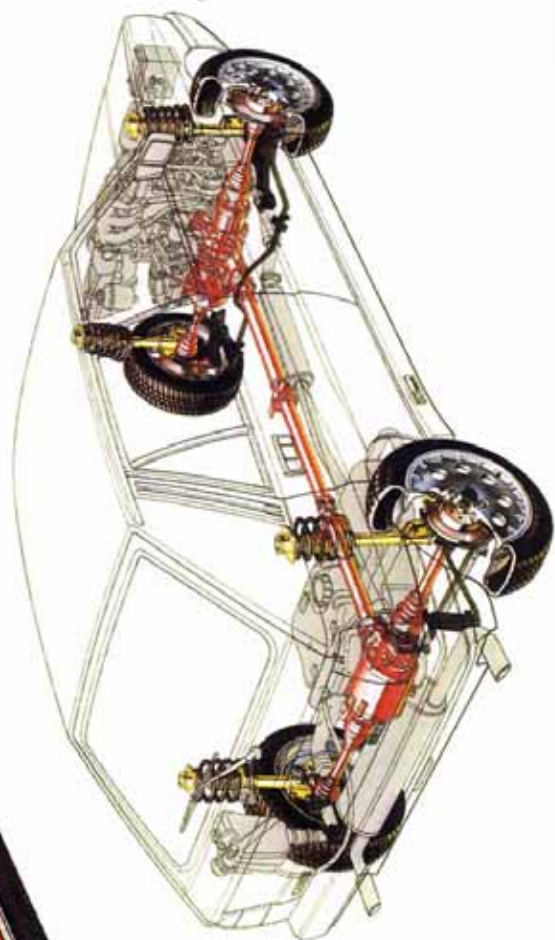
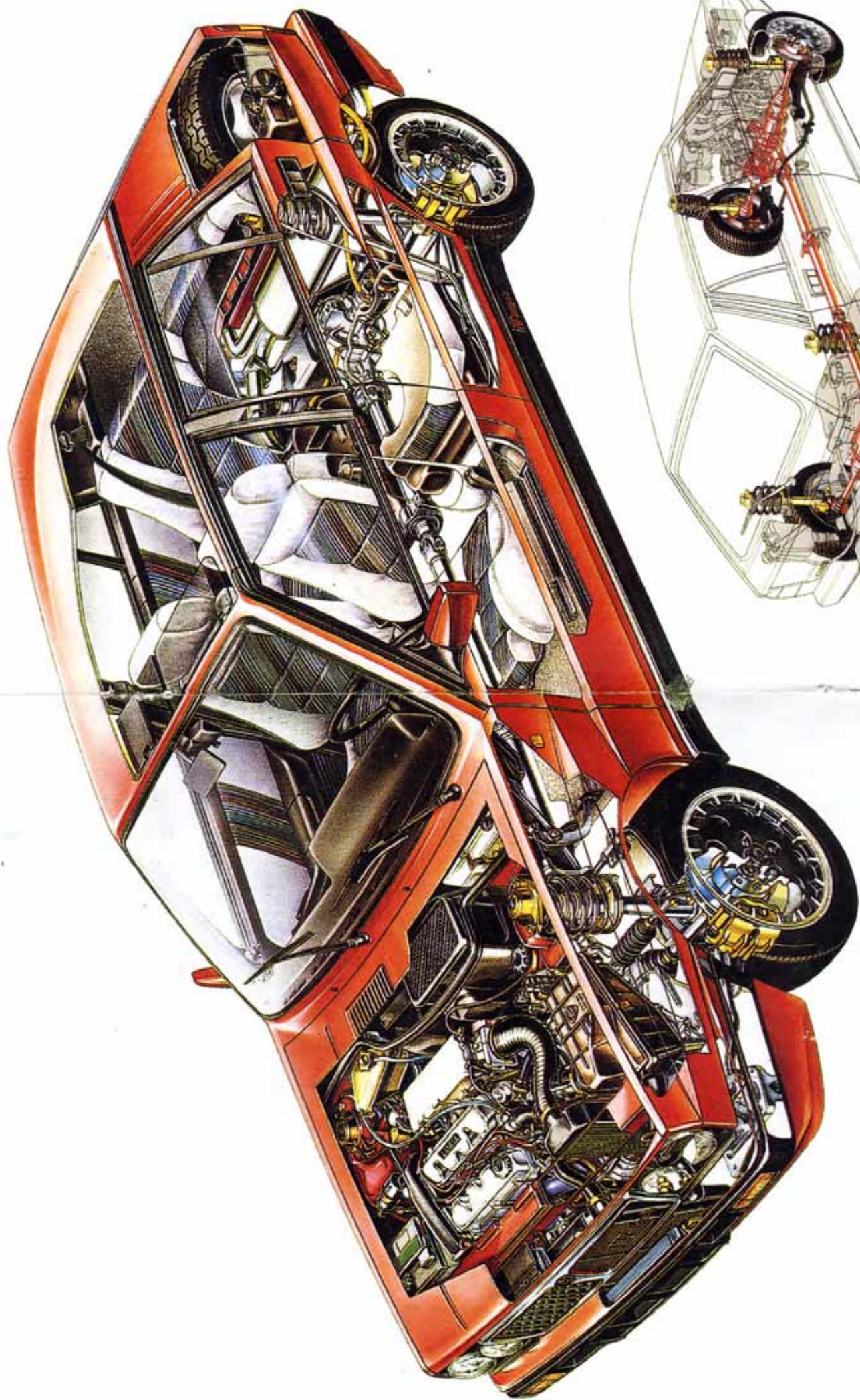
- " Verde York - 200 Stk (EVO I)
- " Martini 6 - 310 stk (EVO I)
Lavet for at fejre modellens 6 VM i træk.
- " Giallo - 220 stk (EVO II)
- " Blu Lagos - 215 stk (EVO II)
- " Bianco Perlato - 385 stk (EVO II)
- " Dealer collection - 180 stk (EVO II) Lavet til trofaste Lancia forhandlere da modellen udgik af produktion.
- " Final edition - 250 stk (EVO II) Lavet på bestilling fra Japan - næsten hele denne produktion var solgt til Japan før produktionen startede.

Og velholdte eksemplarer af ovenstående modeller er dem der i dag naturligvis er flest penge værd - ganske specielt de såkaldte MARTINI modeller, der den dag i sælges for op til 225.000 Kr. - I Italien vel at mærke!!!

Men i 1994 sluttede eventyret, de sidste "Graler" blev produceret udelukkende som "Speciel editions" og ikke engang samlet hos Lancia, men specialbygget "ude i byen" hos et af omegnens berømte karrosserifirmaer. Det siges at samle kvaliteten ikke ligefrem blev ringere af det!

▼ " Club Italia - 15 stk (EVO I) Lavet på bestilling til den Italienske Lancia klub





Et par råd før man anskaffer sig en Integrale..

Den første og vel vigtigste parameter er vel prisen for de fleste - hvad koster en "Grale" og hvad skal man passe på før man køber?

Vi starter med lidt priseksempler i 2 kolonner:

Priser :

1. Europa

Grale 8V	20 - 70.000
Grale 16V	25 - 90.000
EVO I	60 - 250.000
EVO II	100 - 250.000

2. Danmark

(Indregistreret og synet)

120 - 160.000
160 - 230.000
Ukendt
Ca. 250 - 280.000

Den gode gamle grund-regel om at pris og kvalitet som oftest følges ad passer også helt fint på "Graler" - man kan finde eksemplarer der ser pæne ud til ikke ret mange penge temmelig ofte i Tyskland, Belgien og i Frankrig. Men pas på! Specielt de tyske kan være slemme, og med slemme menes helt konkret meget dårligt vedligeholdt, hvilket kan oversættes til at der skal bruges MANGE penge for at få en ordentlig bil ud af den igen.

Hvis man har mod på selv at importere en Grale skal man være specielt opmærksom på følgende ting:

Ved import fra Tyskland eller Schweiz: Selv om modellen hedder Integrale 16V, uanset om det er en 89/91 model eller en EVO indtil 1994 - så er det sandsynligvis en 8V motor!!!! Fordi Lancia var ikke i stand til at lave en lambdasondestyring til deres 16V motor før i 1994, dvs. EVO II'erne. Så til de markeder der havde en streng miljølovgivning allerede dengang leverede de biler med den "gamle" 8V motor og forsynede med katalysator. (Og mindre ydelse!!)

Dette betyder at man kan importere en sådan bil til DK, få den synet og indregistreret uden problemer - men man kan så

til sin dødsdag gå og ærgre sig over at det "kun" er en 8V motor. (Lidt af et får i ulveklæder).

Det vil sige at mulighederne er:

Delta HF 4WD fra 1986 - de er billige og ikke specielt eftertragtede

Delta HF Integrale 8V fra 1987/88/89 - gode biler til meget fornuftige penge - og den gode gamle 8V motor er billig at vedligeholde og de 185 HK er rigeligt til de fleste.

Delta HF Integrale 16 V fra 89/91 - Den ægte "Grale" med 16V motor - her findes et rimeligt stort udbud af biler til meget forskellige priser - der er rene vrage og der er rene perler.

Og der er stor forskel mellem 16V modellen og 8V modellen - forskellene er: Antal ventiler, 200 i stedet for 185 HK, momentfordeling 53/47 for/bag i stedet for 44/57 - dvs. en 16V er MEGET sjovere/sikrere at køre "på grænsen" i, da den kan køres næsten som en baghjulstrækker, 7" fælge i stedet for 6 1/2" og 205/50-15 dæk i stedet for 195/50-15, og en anden turbolader...Endelig blev et stort antal 16V'ere leveret med ABS af en speciel udvikling passende til den avancerede bil.

Delta Integrale 1991/94 - EVO I En af de eftertragtede modeller, MEN desværre

stort set umulig i Danmark - hvorfor, læs nedenfor om 1/10/90!

Delta Integrale 1994 - EVO II - Og så er det lige pludseligt spændende igen fordi nu havde Lancia ændret motorstyringen og fabriksmonteret en katalysator, så bilen overholder de Europæiske forureningskrav og dermed kan indregistreres i Danmark. Der er ingen væsentlig forskel på en EVO I og en EVO II bortset fra netop dette punkt - men det er jo også ret væsentligt hvis man eje og kunne køre i sin bil her i landet med en rigtig nummerplade.

1/10/1990 - Den vigtige dag!

Fra denne dato skal alle biler der førstegangregistreres i Danmark overholde nogle EU miljøkrav der indebærer at bilen skal være forsynet med katalysator. Dette betyder også at importerede brugte biler der er indregistreret i et andet land efter denne dato skal overholde de samme krav. Og lige præcis dette er årsag til at en EVO I ikke lovligt kan synes og indregistreres her i landet. Der er set et par annoncer for sådanne EVO'er til salg til priser på den gode side af 100.000 Kr. Men pas på og lad være - med mindre man sætter "kat" på og derved mister en hel del heste får man ALDRIG bilen synet og der-

med registreret lovligt her i landet - og det er samtidig ikke en billig løsning! Så hvis man vil køre "Grale" og selv importere og/eller registrere - så skal den være fra før 1/10/90 eller fra 94 som en EVO II med kat. Er du i tvivl om hvad der er hvad, eller om første indregistreringsdato - så undersøg sagen grundigt inden du køber og tag hvis det er muligt en ekspert med til at kigge på bilen. OG HUSK hvis du køber, DU SKAL BRUGE den originale registreringsattest når du skal have bilen registreret her i landet.

Afgiftsspørgsmålet!

Når man har importeret sin brugte bil skal der betales registreringsafgift her i landet for at få lov til at købe et par nummerplader. I al sin enkelthed beregnes denne som 65% af bilens normale handelspris her i landet - dvs. det er fuldstændig ligegyldigt hvad man selv har givet for bilen i udlandet. Meeen, der er jo ikke ligefrem så mange Graler her i landet, så hvad er handelsprisen egentlig? JA, det er lige det spørgsmål Told & Skat heller ikke altid kan finde ud af, så derfor hører man både solstråle- og hårrejsende historier om den afgift de vil have som depositum. Nogen 100% klar linie kan jeg desværre

ikke give, men et par eksempler har jeg da: En 1989 16V Grale kørt 126.000 Km importeret i Maj 1995 - afgift 112.995 Kr. En 1994 EVO II Grale kørt 70.000 Km importeret i Maj 2000 - afgift 127.000 Kr. Se de 2 rimer jo meget godt, begge ca 6 år gamle og den der har kørt mindst betaler lidt mere - vel ikke helt urimeligt. (Hvis de afgifter er rimelige i det hele taget???) Men så, En 1990 16V Grale kørt 157.000 Km importeret i Juni 2000 - depositum 86.000 Kr. ????? Og der er flere af samme slags - og husk - når en bil først en gang er blevet forespurgt hos Told & Skat - så hænger den der på sit stelnummer i et centralt register. Og der skal meget vægtige argumenter til for at få Told & Skat til at ændre mening vedr. et depositum!!! Faktisk skal man kunne bevise at den pris Told & Skat har beregnet afgift af er helt forkert - og hvordan gør man det med en bil der måske sælges 2 eller 3 af om året her i landet. Samtidig er det jo lidt svært at være helt upartisk hvis man er Grale ejer - så er man jo interesseret i så høj en pris som muligt.



▲ "Integrale EVO"

Hvad skal man kigge efter på en brugt "Græle"?

Først og fremmest - bilens service historie. Er den blevet passet og plejet siden dag 1? Det er alfa og omega for sådanne biler. Det behøver ikke nødvendigvis at være "Autoriseret" service, mange "Græle" ejere er "Gør Det Selv" mennesker - og det behøver man ikke foragte - men de skal have gemt kvitteringer for dele og stumper så man kan se at de reelt er blevet købt til bilen.

Karosseriet - Jamen den kommer jo fra Italien - rust? Nej, Græle er IKKE slemme til at ruste, men kan som alt andet godt ruste. Kig følgende steder - Bagkant af taget over bagklap, inderskærme, dørbunde og ikke mindst baghjulskasser indefra. Og endelig kan der være noget rundt om forruden der måske ikke ser slemt ud, men når ruden kommer ud er der ikke mere kant tilbage indenfor! Og prøv at finde ud af om bilen har været brugt til

race eller rally - en brugt rallybil er som oftest vind og skæv i karosseriet - lad den stå hos sælgeren!

Motor - Som med de fleste Italienske motorer er Græle motorerne rigtig gode og meget slidstærke - hvis de holdes med regelmæssig olie- og filterskift. På 16V modeller SKAL der være skiftet tandremme indenfor de seneste 40.000 Km - og hvis det er 40.000 Km siden, så skal de skiftes igen! En knækket tandrem koster bukkede ventiler i massevis

En knækket tandrem koster bukkede ventiler i massevis og da en udstødningsventil koster den nettesum af ca. 750 Kr - så kan man selv regne resten ud.

Transmission - Gearkassen er også meget solid, men det forreste differentiale kan drille - det kan være slidt og værre endnu, der kan være "faldet" en låsestift ud der holder planethjulsakslen, hvilket uvægerlig vil medføre et nyt diff. hus når det andet bliver slidt igennem - hvis det ikke revner ned at brag på en køretur!!! Lyt godt efter sjove lyde fra denne kant, evt. bare ved at skubbe bilen langsomt og lytte efter "Skrabelyde" indefra. Bagtøjet (Torsen differentialet) fungerer normalt upåklageligt, men HVIS det er blevet slidt og skal have nye lejer m.v. skal det hele "lines op" med specialværktøj - så absolut et job for specialister, mig bekendt findes det rette specialværktøj ikke engang her i landet. EVOCARS i England påtager sig jobbet (og mange andre ting - se www.evocars.com) Drivakslerne giver normalt ikke problemer, hvis man husker at checke at alle gummi'erne om ledene er hele - kommer der først vand og skidt i et led er det meget

hurtigt modent til udskiftning.

Kobling - den er som standard også ret god og kan holde helt op til ca. 260 HK - men hvis man absolut insisterer på at lave "Racerstarter" lidt ofte, så er det en idé at skifte til en mere solid der kan leveres fra flere kilder til meget forskellige priser. Ved køb - mærk efter at den ikke "glider" ved fuldt moment i et lavt gear samt at den ikke "rusker" ved igangsætning.

Undervogn - Jamen her bliver der jo slidt, meget afhængig af kørselsmåden, men div. gummibøsninger i både for- og baghjulsophæng skal altså skiftes regelmæssigt hvis bilen skal køre ordentligt - efterfulgt af en komplet ordentligt udført indstilling af alle 4 hjul - en såkaldt 4-hjulsudmåling.

Bremser - bliver selvfølgelig også slidt, men kan jo altid repareres for rimelige penge. Pas dog på at specielt baghjulsalibrene ikke hænger eller har sat sig, de er lidt dyre at skulle skifte.

Støddæmpere - de standard monterede er faktisk rigtig gode, de giver et godt kompromis mellem sport og komfort - hvis man kan tale om komfort i en "Græle". Normalt ingen problemer, dog skal de kontrolleres for utætheder som på alle andre brugte biler.

Lidt råd om vedligeholdelse når den er anskaffet.

Uanset hvordan man vender og drejer det - en "Græle" er en såkaldt "superbil" og skal vedligeholdes derefter! Dette vil blandt andet sige at den kræver en hel del mere vedligeholdelse end almindelige husholdningsbiler og at det koster mere!!!

Men omvendt - så er den superbil for en stor del bygget af FIAT komponenter der også bruges i andre modeller - bare at lidt mere smart sammen. Men alle dele der KUN bruges i "Græle" de koster altså lidt penge.

Og hvis man har en Græle for at bruge den, dvs. for en stor del frisk kørsel, så gælder de almindelige serviceintervaller på 10.000 Km altså ikke mere. Undervogn, bremser, gummibøsninger, udstødning, ikke mindst dæk, og de mange slanger og rør i motorrummet skal efterses og skiftes en hel del oftere end i andre biler - men hvis man passer det hele og holder bilen i topform - jamen så er der intet bedre i verden end en frisk tur på landet i en "Græle" - bortset fra at der yderst sjældent er nogen at køre om kap med. Værdige modstandere er det ret svært at finde!!!

Bellegra revisited

Af Kristen Kirkebæk



Alle Foto: Kristen Kirkebæk

▲ 2000 okt.: Memo's Flavia 1.8 4.dørs sedan, mørkeblå

Niels Gulløv's artikel inspireret Mette & Kristen Kirkebæk på ferie til Rom, med en tur på landet. Som endte med en køretur i en Flavia årgang 1955

Med GRANTURISMO som guide forsøgte vi at finde Memos Pensionat i Bellegra, øst for Rom. Det var faktisk svært, i øsende regn og torden ad smalle bjergveje, og i mørke. Det lykkedes vist kun fordi jeg på et pizzeria viste en ung mand billedet med Fulviaen der bliver vasket, som vist i Niels Gulløvs artikel i GRANTURISMO No. 3, den unge mand genkendte sig selv på billedet, stående i garageporten.

Det sydlige Italien i oktober i en kraftig lavtryksperiode, er både koldt og fugtigt, og Memo mente tydeligvis at Pensionatets fyringssæson lå ude i fremtiden, eller helst slet ikke i Jubelåret 2000.

Heldigvis var vejret udmærket i dagtimerne, og vi fik set Guldalderområdet grundigt igennem, og det lever helt op til forventningerne, og som beskrevet i Gulløvs artikel.



▲ Memo, Mette og Flavia 1.8 1955

køre i en velfungerende 45 år gammel og helt original Lancia er ren nydelse og nostalgi.

Vor videre Italiensrejse gik mod Rom i en udlejningsbil af mærket Skoda, ja for fanden, helt ny med kun 16 km på uret da vi hentede den i Roms lufthavn, den kørte forbavsende godt, og navnet lugtede lidt af Lancia, nemlig Fabia.

P.S. Memos Pensionat skilter kun med "Ristorante" og ligger ikke i selve Bellegra men et lille stykke vej udenfor mod San Vito Romano.

Til afslutning lidt om Lanciabiler :

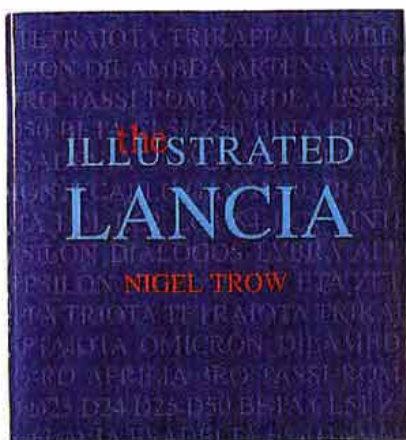
Da vi havde betalt hotelregningen (L 270.000 = 2 dage + middag) og sagde farvel til Memo og hans medarbejdere, bad jeg ham om lov til nogle sidste fotos af bilerne i hans garage. Det resulterede i at han kørte sin Flavio 1,8 årgang 1955 ud af garagen på stedet, og bad os om at stige ind. Af sted gik det op til det højest beliggende punkt i Bellegra hvor udsigten var bjergtagende, mildt sagt. At

▼ Memo's Pensionat i Bellegra, vor Fabia skimtes



Bøger! kort fortalt

"The illustrated Lancia" bogen til manden der har næsten alt



The illustrated Lancia er skrevet af Lanciahistoriker Nigel Trow, kendt for sine andre mere dybdegående historiske bøger om Lancia. I modsætning til hans andre bøger er denne luksuriøse bog mere en visuel fortælling om folkene og de politiske intriger der foregik i gangene på Lancia fabrikken. Bogen er som sagt velillustreret og derfor må den velskrevne tekst blive et koncentrat af historiske kendsgerninger, men ikke desto mindre spændende skrevet, på en måde at man opsluges af de medrivende fakta. Bogen er en sand guldgrube af billeder og kan varmt anbefales, hvis man ikke har den store lyst til at læse om alle mulige ingeniørieske tekniske spidsfindigheder, og derfor bliver den aldrig et reference værk i stil med Wim Oude Weermink "La Lancia" for hvem

den for de fleste hardcore lancister er biblen.

Bogen's mål er 27 x 28,8 cm. fyldt med over 520 fotografier, 290 sider, de fleste i farver trykt på 170gr. mat hvidkrideret papir, lærredsindbundet og indpakket i en flot trykt karton kassette.

Prisen, hold nu fast, ca. 1800.- kr. og det er kun for Standard udgaven. Den fås selvfølgelig også indb. i blå alcantara og en i læder med guldpræg af lancia emblem og signeret af Mr. Trow ham selv. Har man spenderbøgerne på, skal man slippe henholdsvis ca. 4200.-kr eller 6600.-kr. JD.

Nigel Trow: The illustrated Lancia. ISBN 0 9523009 6 6
Palawan Press Limited
Telf. +44 020 7371 3060
Fax. +44 020 7371 4080
E-mail: publish@palawanpress.demon.co.uk

Står man og mangler værkstedshåndbogen

På Lancias hjemmeside har vi fundet et svar på en forespørgsel fra en kunde. Han spørger hvor man kan få værkstedsbøger og /eller instruktionsbøger til modeller som ikke længere

er i produktion. Svaret er: henvend dig til

Fiat Auto,
Customer Care,
Largo Senatore Agnelli, 5
I-10040, Volvera, TO
Fax: 0039 011-9860053

Lancia lancerer ny conceptbil

af Niels Jonassen

CENTRO STIL



Ved biludstillingen i Paris i begyndelsen af oktober var den nye conceptbil (tal til din bil), Lancia Nea, centrum i Lancia's stand.



Bilen til de nye tider

For nogle år siden var der mange som udtrykte bekymring for Lancias fremtid. Var de gået i stå? Var Fiat ved at lade mærket dø i ubemærkethed og glemsel? Dialogosmodellen for et par år siden gav grund til optimisme. Så meget satser man ikke uden at ville noget med det. Da fabrikken så tidligere i år forærede

paven en special version af Dialogos blev de fleste enige om at det ikke kan vare længe før produktionsudgaven ser



dagens lys. Der tales mere og mere om en ny Aurelia. I Paris stod så årets



▲ Når ejeren nærmere sig NEA skifter glasset farve fra mørkt til klart.

hemmelighed, Lancia Nea. Dialogos er en stor bil, Nea er et bud på fremtidens mellemklassebil. Fabrikken siger selv at den ikke er lavet for teknikkens skyld, men fordi vi i fremtiden kommer til at stå med kunder der via Internet og E-mail er vandt til at være i kontakt med hele verden og at kunne hente de informationer de ønsker, når de ønsker dem. De vil også stille nye krav til deres bil. Bilen skal være en rejsekammerat og ikke blot et transportmiddel.



Avanceret teknik indenfor mulighedernes grænser

Centrum i Lancia Nea er en computer som kan tale med ejerens computer derhjemme. Det betyder at man hjemmefra kan

indtaste rejserute, ophold, tid til rådighed, hvilke slags veje man helst vil køre etc. Undervejs vil bilen så holde føreren orienteret om hvor langt han er kommet, hvordan han ligger i forhold til planen, og hvor og hvornår han skal dreje. Skulle der opstå trafikproblemer undervejs udregner computeren lynhurtigt en alternativ rute. Den lytter også til trafikradio og indretter kørslen derefter. Under kørslen kan passagerer naturligvis være i kontakt med deres egen



▲ Føreren kan med sin stemmes brug, tale kommandorer til bilen, f.eks. tænd radio, ring hjem, hvor er jeg etc.etc.

Kørslen gøres lettere og sikrere

Når Lancia Nea står parkeret er vinduerne uigennemsigtige, men så snart ejeren nærmer sig lyser de op, dørene låses op og sædet indstiller sig på den person som nu skal køre. Når man berører dørstolpen går døren op, og sædet svinger ud. Ventilation og temperatur retter sig også automatisk efter føreren. Føreren kan i øvrigt ringe til bilen i forvejen og sikre sig at temperaturen er som han vil have det når han sætter sig ind. Skulle han have glemt hvor han

parkerede kan han anmode bilen om at tænde kabinelyset så han kan finde den på en stor parkeringsplads.

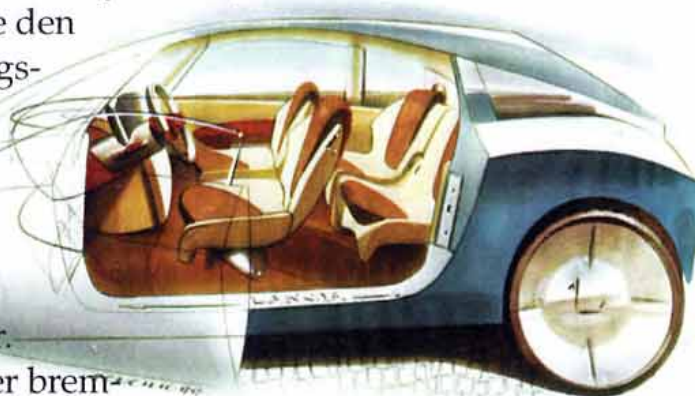
For at fremme køresikkerheden er bilen forsynet med sensorer og små videokameraer.

Sensorerne aktiverer bremsene hvis noget kommer i vejen, og de bagudrettede kameraer erstatter spejle.

Tilgængelig teknik

Lancia Nea indeholder intet som ikke kan lade sig gøre med den teknik bilindustrien har til

rådighed. Det eneste som kræver videreudvikling er de automatiske bremses. De fungerer fint på en prøve-



bane, men i trafikken bliver automatikken forvirret af alt for mange impulser.

Lancia understreger at der er tale om en conceptbil, men at de enkelte elementer må forventes at dukke op i produktionsmodeller i løbet af få år.

Så køber vi den i Italien!

Af Niels Jonassen



Foto: Fransk Lancia annonce

Når Fiat Automobiles er så vrangvillige og ikke vil sælge Lancia her i landet må man stole på sine egne evner



▲ Lancia Y elefantino rosso 16v

En gammel plan

Da vi for tre et halvt år siden købte en Lancia Y måtte vi lade os nøje med en almindelig 1,2 motor med 8 ventiler. I et halvt år havde vi ellers svoret på at vi ville vente til den nye 16-ventilede motor kom.

Det var klogt af os ikke at blive ved med at vente. Ganske vist kom motoren, men bare ikke til Danmark. Så i tre år var vi godt fornøjede med vores 60 hestes maskine, men drømme kan være vanskelige at slippe. Og det blev ikke bedre af at der nu dukkede en helt ny version op, Elefantino Rosso.

Nu skulle det være

Elefantino Rosso har den 16-ventilede 1,2 litersmotor med 86 hk, men desuden har den sænket og strammet affjedring, lidt større hjul, større forhjulsbremses og en tættere gearing. Så har den også forskellige narrestreger som læderrat og hvide instrumenter med røde tal og et andet indtræk. Det var imidlertid teknikken der trak. Vi solgte vores Y og klarede os sommeren igen med Aurelia GT'en. Det er da heller ikke så dårligt, men nu da efteråret nærmede sig var det tid at jage en lille rød elefant.

Kontakt til Italien

Vi var kommet i forbindelse med en italiener, Matteo Annoni fra Milano, som har annonceret på klubbens hjemmeside med at han kan skaffe forskellige klassiske, italienske biler. Jeg e-mailede til ham og spurgte hvordan han havde med nyere biler. Han var med på at hjælpe, og det skulle ikke være noget problem. Der gjorde både han og jeg regning uden vært. Det var slet ikke nogen let opgave at finde en Elefantino Rosso som var så gammel at der var økonomi i at tage den til Danmark. Modellen kom i oktober 1998, og danske regler kræver at en bil skal være mindst 6 måneder gammel og have kørt mindst 6.000 km for at kunne importeres som brugt.

Jeg sad herhjemme og fandt annoncer via Internettet, og Matteo ringede rundt til forhandlerne. Hver gang vi fandt den rigtige bil var den solgt.

Kampen mod bureaukratiet

Vi havde en uge midt i oktober hvor vi kunne rejse til Italien, så vi købte flybilletter til mandag i den uge. Jagten på bilen fortsatte. Der var et par stykker på Sicilien, men vi havde købt billet til Milano!

Mindre end en uge før afgang var der bid hos en forhandler i Como. December 1998, 25.000 km, 15.800.000 lire. Forhandleren kunne lidt engelsk, så vi aftalte i telefonen af vi skulle komme mandag kl. 15. Nu var det blot at aftale med banken at de skulle stå på spring med pengene.

Det blev ikke mandag kl. 15, for flyet var 6 timer forsinket. Tirsdag morgen gik vi i gang hos forhandleren. Det tog ham to timers intense telefoneringer før han havde truffet alle aftaler om indregistrering på eksportplader samt om 5 dages forsikring. Især forsikringen var et problem. Først det tiende selskab han ringede til ville forsikre en bil på eksportplader. Ca. 1.500 kr for 5 dages forsikring! Så var den da betalt.

Banken fik telefonisk besked om at lave en ekspresoverførsel, og så skulle vi bare vente.

Giv tid, giv tid

En ekspresoverførsel tager fire dage! Men vi ville ikke have haft glæde af at tage kontanter med. For indregistreringen tager også fire dage.

Vi var indstillet på at skulle bruge tid på sagen, så vi kørte ture langs Comosøen og gik ture op i bjerge-

ne. Det kan imidlertid ikke understreges nok at man har brug for en energisk og interesseret forhandler med stor erfaring. Undervejs sagde han selv at en ung og uerfaren sælger aldrig havde klaret sagen på så kort tid.

Hvad med bilen?

Papirerne og bureaukratiet blev så vigtigt at bilen ñ som holdt ude i gården ñ nærmest blev en biting. Men fredag kl. 16.44 kunne vi endelig forlade den efterhånden velkendte forhandler og sætte kursen hjemad med en italiensk eksportplade af pap bagpå.

Med bjergkørsel, landevejskørsel og motorvejskørsel fik vi rig lejlighed til at vurdere om bilen var hvad vi drømte om. Det er den. Den har de stramme køreegenskaber jeg glædede mig til, og kraftoverskud og drejningsmoment så den trækker både op og væk.

Da jeg var meget ung drømte jeg altid om små, sportslige biler som var lette at håndtere. Det er en god fornemmelse når man synes at man har fået det man ønskede.

Nu venter vi bare på Told og Skat og deres ansættelse af afgift.



▲ Lancia Y elefantino blu, som den blev præsenteret på Biludstillingen i TORINO

Lancia Y får et designløft

Efter at have været i produktion i fire år blev Lancia Y i oktober vist på biludstillingen i Paris i en let modificeret udgave. Det drejer sig om ganske små forandringer! f.eks. en lille ændring af linien langs siden, men fabrikken regner

med at beholde bilen i produktion endnu i to år før den skal afløses af noget nyt.

I løbet af de fire år Y er blevet produceret er den blevet solgt i 600.000 eksemplarer.

NJ.

Lancia Y elefantino blu

På Torino Biludstillingen som jeg besøgte i juni, blev den nye speciel serie Lancia's "lomme slagskib" Lancia Y elefantino blu vist, den vil være til salg indtil september næste år. Blu'en er en øko-skrabet udgave af standard Y'eren. Motoren er den kendte FIRE 1.1 40kW

(54HK) ved 5500 o/min. og med højeste drejningsmoment 86Nm/8.8kgm ved 3250 o/min. Det betyder smidig kørsel og tophastighed op til 150 km/t. Acceleration fra 0-100km/t på kun 15.5 sekunder. Blu'en sælges som rosso ikke i Danmark

JD.

Salgsfremgang for Lancia

Salget af Lancia i Italien udgjorde i de tre første måneder af 2000 6,3% af det samlede bilsalg. De eneste mærker der solgte bedre var Fiat (27%), Opel (8,9 %), VW (8 %), Ford (7,6 %) og Renault (7,1 %). Samme periode sidste år udgjorde Lancia's salg 5,1% - altså en pæn stigning. Målt i enkelte modeller var Lancia Y den næst-

mest solgte bil i Italien, langt efter Fiat Punto men foran Fiat Seicento. Der blev i årets tre første måneder solgt 32.031 Lancia Y. Nærmeste ikke-italienske konkurrent var Ford Focus på fjerdepladsen med 27.856 biler.

Blandt dieselerne ligger den nye Lybra på en 6. plads. NJ.

Årsmøde i International Association of Lancia Clubs

Den internationale sammenslutning af Lanciaklubber holdt årsmøde i Frankrig i september. Sekretæren, Brin Edwards fra England, kunne glæde sig over at den meget uformelle samarbejdsorganisation nu har 23 medlemsklubber fra 15 lande. Samtidig bad han deltagerne tage stilling til om tiden var kommet til at vælge en egentlig bestyrelse.

Hidtil har samarbejdet bestået i skriftlige kontakter og et nyhedsbrev fra Brin Edwards af og til. Desuden afholder man hvert år et møde i forbindelse med et større Lanciaarrangement. Problemet med dette møde er at mange af klubberne ikke er repræsenterede. En del klubber betaler blot deres kontingent uden nogen sinde at lade høre fra sig.

Ved mødet blev det vedtaget ikke at lave nogen formel bestyrelse men at lade alle problemer og forslag blive forelagt medlemsklubberne skriftligt. Medlemsklub-

berne bliver anmodet om at svare inden 1 måned. De rettidige svar udgør afstemningsresultatet.

Det blev drøftet at lave en liste over firmaer og klubber som kan levere reservedele. Bl.a. den australske klub kunne berette om dele de havde fået lavet, bl.a. styrebolte og baglygter til Lambda og kølevandsmanifolder til Aurelia. En sådan liste kan dels hjælpe folk med at finde dele og dels hindre at klubberne spænder ben for hinanden ved at den samme del bliver lavet flere steder.

Det blev vedtaget at fastholde kontingentet på det eksisterende niveau. For Dansk Lancia Registers vedkommende drejer det sig om 400 kr årligt. Pengene går til at dække papir, porto etc. samt til at betale for den internationale Lancia hjemmeside. Redaktøren af hjemmesiden opfordrede klubberne til at sende ham materiale direkte. NJ.

Velkommen til nye medlemmer i DLR



120

Dansk Lancia Register siger velkommen til alle de nyindmeldte. Medlemsantallet er nu oppe på 120 stk.'s Lancister

OPSLAGSTAVLEN

KØB, SÆLG eller BYT

Sælges:

LANCIA THEMA 2.0 i.e.16v.
ÅRGANG 1989, km. 140000,
synet 4/2000.
150hk (ej kat.), FULD SERVICE,
METAL BLÅ, LÆDERRAT og
GEARKNOP,
STARTSPÆRRE, ALT i EL, dejlig bil,
kører perfekt. Skal ses og prøves.

PRIS: 79.000.-

VILLADS BØNDING

Tlf.: 45803898

Email: neuro1@dadlnet.dk

Til salg:

LANCIA KAPPA 2.0 LS turbo, 205hk
1996. Mørkeblå metal, 135.000 km.
Udstyr: Aut.klima anlæg, Webasto
motor/kabinevarmere
Alle service overholdt.
Stand fejlfri, leveres nysynet
Pris: 229.000.-kr.

John Skov Larsen

Tlf. 44861500 Fax.: 44861501

Email: lancia@tangholm.dk

Til salg:

LANCIA BETA HPE 2000vx
1985. sølvmetal, 160.000 km
I god stand, org. alufælge, servo,
El-ruder, pænt indtræk,
aldrig restaureret.
PRIS. 35.000.-kr.

Ove Thomsen

Tlf. 40541655

Email: lars-engbo@post.tele.dk



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 picnicurv eller til kaffetåren ude i garagen.

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

Bestillinger kan sendes til.:

Birger Bayer,

ågerupvej 25, 3200 Helsinge

Til salg:

LANCIA PRISMA 1.6 ie
9/1987. Mørkegrå metal. 193.000 km
Istandsæt eksemplar, Stand **MEGET FLOT** leveres nysynet i købers navn, service ok og bilens historie er velkendt. Oplagt bil for samler el. anden med svaghed for italienske

sportssedan

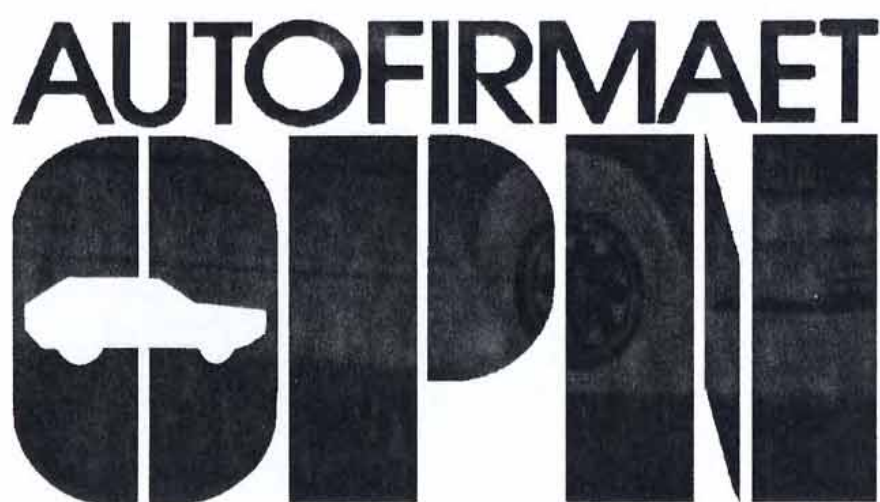
PRIS: 19.900.-kr

John Skov Larsen

Telf.: 20451501

For indsendelse af stof/nyheder o.s.v. til næste nummer af **GRANTURISMO No.5** skal være Redaktionen ihænde senest den **10 februar 2001**

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



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



**Vinder af seks
verdensmesterskaber.**



**Vinder af det
daglige mesterskab.**

Lancia Delta er i landet. Bilen, der med syv rallysejre i 1987 vandt det sjette verdensmesterskab til Lancia.

Det ville imidlertid ligne Lancia dårligt at hvile på laurbærrene, så igen i år er det gået gennem grus og mudder, sne og slud til den store guldmedalje. Med suverene førstepladser i bl.a. Rally Monte Carlo, Sweden Rally, Safari Rally, Acropolis Rally, Portugal Rally og sidst i Finland.

I kulissen venter blot det syvende Rally VM 1988.

Men titler er nu engang ikke meget værd, hvis man ikke også kan stå distancen i det daglige. Med Delta har vi stræbt efter at skabe en seriefremstillet bil, der ud over at leve op til sit sejrtræ

forbillede også kan måle sig med de ypperste i sin klasse.

Delta er for individualister. Ikke blot takket være sine teknisk avancerede præstationer, men ligeså meget grundet sin normbrydende konstruktion og køreegenskaber, der kan tage pusten fra de fleste. Læg dertil et udstyrsniveau og en komfort, som er typisk Lancia.

Delta er foreløbig kun i landet i få eksemplarer, så vent ikke for længe med at lægge vejen forbi Lancia-forhandleren. Nøglerne er dine for en prøvetur.

Vi gætter på en oplevelse helt uden for konkurrence.



**Lancia Delta.
I Danmark. Lige nu.**

Priser fra 144.999 ex. lev., inkl. 6 års garanti mod rustgennemtæring af karosseri og 20.000 km ml. service. Kontakt 01 30 48 00 for nærmeste forhandler.