



GRANTURISMO

MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER



N^o.05
Maj 2001

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

3.årgang N^o 05 maj 2001

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 Turkling

☎ 46 13 99 18

E-mail: jtac@tune.dk

Bestyrelsen

Formand

Niels Jonassen

Kasserer

Birger Bayer

Sekretær

Vernon Pedersen

Public Relations

Jørgen Dankelev

Webmaster

Jørgen Turkling

Annoncekontakt

Vernon Pedersen

Slodam Allé 11

2791 Kastrup

☎ 32 53 24 50

E-mail: jbpv@mail.tele.dk

Billedredaktion og
grafisk tilrettelægning
Jørgen Dankelev

Reproduktion og Tryk
Clichefa Grafisk a/s

Internet: Hjemmeside
www.lanciaklub.dk

FORMANDENS SIGNATUR



Lancia i Danmark - at være og ikke være

Sidste år forsøgte et af vores medlemmer at købe en Kappa coupé af Fiat Automobile. Det fik han ikke meget ud af, og han endte med at købe bilen i Tyskland. Som tidligere fortalt ville jeg gerne købe en Y Elefantino Rosso. Jeg endte med at købe bilen i Italien.

Der var nogle forhåbninger om at Lancia Lybra ville komme til landet, men de blev skuffede. Til gengæld forsvandt Y. Og da Kappa gik ud af produktion forsvandt også den.

Folk med indsigt i de dele fortæller at fabrikken ikke er interesseret i at tilbyde bilerne til priser der efter importørens mening gør dem konkurrencedygtige på det danske marked. Der kan tages enkelte biler hjem på bestilling, men f.eks. vil en Lybra 1,6 komme til at koste ca. det samme som en Alfa Romeo 147 på 2 liter. Enhver ordentlig lancista vil naturligvis mene at en Lancia til hver en tid er et bedre køb en en Alfa, men jeg vil nu gerne se hvem der først bestiller en Lybra - eller måske den nye Thesis, som vil blive præsenteret for pressen senere i år.

I praksis betyder det at der lige nu ikke findes Lanciaforhandlere i Danmark men kun Lanciaserviceværksteder. Det er sandsynligt at de får lov at fortsætte med det. Et par markante ændringer har dog fundet sted: Den kendte og mangeårige Lancia- og Alfaforhandler, Jensen Auto, er ikke længere forhandler for Fiat Automobile, og den entusiastiske forhandler, Hartmann fra Motorbyen i Aarhus har måttet lukke forretningen.

Som Lanciaentusiast kan man ærgre sig over at gaderne ikke myldrer med disse dejlige biler. Imidlertid har et medlem engang udtalt, at hvis Lancia blev almindelig ville han slet ikke have den. Lancia har aldrig haft folkelig tiltrækning, og fabrikken har heller aldrig forsøgt at få det. Det har altid været og er stadig det som den engelske bilhistoriker Nigel Trow kalder "bilen for det tænkende menneske".

Ser vi ikke så mange nye Lanciabiler her i landet kan vi alligevel glæde os over at vores klub vokser støt. Og i år sætter vi ekstra kulør på vores årsmøde. Det bliver et flot og alsidigt arrangement, som vi håber mange medlemmer vil deltage i.

Samtidig kan vi glæde os over at Lancia ude i verden henter megen hæder for sine nye modeller og at salget går støt frem.

På gensyn på Fyn sidst i maj.

Niels Jonassen

Forsidefoto: Lancia Presse. Lancia's nye flagskib Thesis
Bagsidefoto: Lancia Presse. Fulvia Rallye 1.3 HF

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 annoncerede 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.

SOMMERPROGRAM:

DLR's Sensommertur i Odsherred

Søndag 26. august 2001

Vi mødes på parkeringspladsen ved Tuse kirke kl. 11.

Nærmere oplysninger hos DLR's Formand Niels Jonassen: Telf.: 49 19 11 29

E-mail: aurelia@teliamail.dk

DM for Bilmærkeklubber

8. september 2001.

Igen i år afholdes DM for Bilmærkeklubber på Ring Knustorp i Skåne, Sverige.

Alle bilklubber i Danmark inviteres til at deltage i dette spændende arrangement. Som består manøvreprøve (kørsel mellem kegler) på tid og 3 baneomgange med flyvende start, ligeledes på tid. For dem, der har lyst, vil der blive et kort løb med samlet start og accelerationsdyster på langsiden med 2 biler ad gangen.

Nærmere oplysninger: Jørgen Turking
Telf.: 46 13 99 18 eller E-mail: jtac@jtac.dk

For Dem som ønsker oplysninger om andre arrangementer i ind og -udland bedes kontakte D.L.R.'s Formand Niels Jonassen

REDAKTØRENS LIGE ET ØJEBLIK



Murphy's lov har denne gang ramt den tekniske produktion af bladet, jeg beklager dybt, fordi mange har set frem til sommerens program, forgæves.

Hermed en opfordring til

alle DLR's medlemmer. Drag ud og oplev sommeren, alle de indtryk I får skulle da gerne bidrage til stort som småt. Det skal forstås sådan at vi savner gode oplevelser fra en ferietur eller anden rejse til såvel

indland som udland med tips på spændende steder, hoteller og mad.

Ligeledes kunne vi også tænke os at få gang i artikler med udvekslinger om råd og vejledning i vedligeholdelsen af din lancia for "gør det selv manden (M/K)"

Jørgen Dankelev

Lancias nye flagskib -Thesis

af Bo Christian Koch



Foto: Lancia Presse

Motors chefredaktør, Bo Christian Koch, som selv er Lancia-fan, har sendt Granturismo denne reportage fra forårets Genève-udstilling.

Lancia havde et par overraskelser til bilverdenen på Genève-udstillingen i marts. Den ene var, at fabrikken var klar til at vise sit nye flagskib, som oprindeligt først skulle have været præsenteret på Frankfurt-udstillingen til efteråret. Den anden var, at bilen ikke kom til at hedde Aurelia som ventet, men i stedet har fået navnet Thesis.

Men Thesis var i mere end én forstand en af de store overraskelser på forårets første store biludstilling. Thesis er nemlig en

stor bil. Knap fem meter fra snude til hæk, og der er ingen tvivl om, at Lancia nu for alvor vil til at spise kirsebær med de andre store gamle mærker i luksussegmentet. Thesis er væsentlig større end Kappa, og den placerer sig størrelsesmæssigt mellem Mercedes E- og S-klasse. På et pressemøde i forbindelse med udstillingen sagde Fiat Autos nye Salgs- og Marketingdirektør, Juan Jose Diaz Ruiz, at Lancia fortsat skal betragtes som Fiat-gruppens luksusmærke. Lancia skal udstråle "italiensk stil og elegance",



Foto: Bo Christian Koch

▲ Model af Giubileo. Lancia's gave til Paven



Foto: Lancia Presse

og fremtidige modeller vil understrege dette gennem "eksklusivitet og teknologisk nytænkning".

Det gør Thesis i høj grad. Måske for høj grad, for problemer med den teknologisk avancerede bil har indtil videre udskudt den endelige introduktion på de store europæiske markeder til midten af 2002. Thesis er proppet med elektronik, og det har vist sig at være temmelig vanskeligt at få

bilens 48 mikroprocessorer til at tale sammen. Samtidig er bilen blevet tungere end forventet, hvilket har medført, at man har været nødt til at revurdere det planlagte motor-program.

Der er ellers ikke sluppet mange tekniske specifikationer ud. Oprindeligt var det meningen, at Thesis skulle have den kendte 2,4 liters

fem-cylindrede turbo-motor med 220 hk, alternativt Alfa Romeos gennemprøvede V6'er, dog med udvidet cylindervolumen fra 3,0 til 3,2 liter. Siden er alliancen med GM kommet i stand, og blandt andet på grund af bilens overvægt har det medført, at man er begyndt at overveje den 4,6 liters Northstar V8, som kendes fra Cadillac-programmet.

Der er naturligvis også planer om diesel- og turbodiesel-versioner.



Foto: Lancia Presse

Thesis skal bygges i Rivalta i udkanten af Torino, og det er planen at der skal fremstilles 53.000

enheder årligt. Thesis kommer foreløbig kun som limousine. Der tales om en stationcar-version, mens

der ikke er planer om en coupé.



Mike Robertson: Stolt designer

Thesis er skabt i

Lancias eget designstudie under ledelse af Mike Robertson, Lancias amerikanske chefdesigner, som betragter Thesis som sin første, rigtige Lancia.

- Lybra var allerede godt i gang, da jeg tiltrådte, fortæller han til Granturismo. Den har jeg kun påvirket i detaljen, mens Thesis er mit



Foto: Bo Christian Koch

▲▼ Designeren Mike Robertson fortæller om sit Thesis projekt ved Lancia's stand på den 71'ende Int. Biludstilling i Geneve .



Foto: Bo Christian Koch

egen barn. Mike Robertson er synlig stolt af resultatet, som i mange henseender er baseret på konceptbilen Dialogos. Designchefen er specielt glad for, at det er lykke-

des at nyfortolke Lancias fortid uden at forfalde til et decideret retro-look:

- Jeg er selv meget glad for trediver-looket med markante skærme og en frem-

hævet kølergrill, og jeg synes, at vi har formået at skabe en moderne bil med tydelige påmindelser om Lancias gloriose fortid, siger han.



▲ Modelbygger

Fotos: Bo Christian Koch

besluttet sig for at vise sine traditioner med arbejdende kunstnere og håndværkere. Blandt andet var en skulptør beskæftiget med at hugge en skulptur ud af en stor blok marmor, mens en violinbygger var travlt optaget af at skære papirtynde skiver finér ud til en håndbygget violin.

Violinbygger ▼



Lidt mere relevant for en bilfabrik var det måske, at man også kunne følge en modelbygger fra Lancias designcenter, som var i færd med at omdanne en klump model-ler til en Thesis i skala 1:5.

Lancia havde en af de mindste stande i Geneve, men det var samtidig en af de mest interessante. Ikke kun på grund af Thesis, men også fordi Lancia havde

Aurelia B53 Stabilimenti Viotti 1952

I forbindelse med Genève-udstillingen arrangerer et af Schweiz' største forsikringsselskaber hvert år en lille specialudstilling med klassiske biler.



I år var temaet "Woodies", og Lancia var repræsenteret med denne Aurelia B53 (Giardinera) (Giardinetta) fra 1952 med karrosseri fra Stabilimenti Viotti i Torino. Der blev fremstillet i alt 48 eksemplarer.

Foto: Bo Christian Koch

Lyseret tider

Af Niels Jonassen



Fotoarkiv: Lancia Presse

▲ Lancia Lybra

Publikum kan lide de nye Lanciamodeller

I Granturismo 2000, nr. 4 kunne vi berette om hvordan salget af Lancia var gået frem i Italien. Det var nok temmelig optimistisk at spå på grundlag af salgstallene for bare tre måneder. Det kunne jo gå gruelig galt senere på året.

Nu kender vi tallene for hele 2000. Og optimismen holdt! Det samlede Lanciasalg i 1999 var på 143.226; i 2000 blev det på 178.455.

Salget af Dedra, Delta og Kappa faldt! Ikke så underligt; det var de gamle modeller som var på

vej ud. Til gengæld strøg tallene for Y og Lybra til tops.

Den eneste Lanciamodel som solgte i store mængder i 1999 var Y, med 106.295. Meget langt bagefter fulgte Kappa med 12.726. Dedra og Delta var helt nede på henholdsvis 3.117 og 5.642.

I 1999 nåede Lancia at sælge 12.084 eksemplarer af Lybra. I betragtning af at modellen først nåede ud til forhandlerne hen på sommeren gav salgstallene anledning til en vis optimisme. Så kom pressereaktio-

nerne; alle positive. Det tyske marked er Lancias vigtigste eksportmarked, så det var en fjer i hatten da Auto Bild tildelte Lybra hædersbevisningen, "Det gyldne rat". I Holland fik den en pris for interiøret.

Der blev i 2000 solgt 57.187 Lybra, og salgstallen for Y voksede til 110.106. Det er ganske bemærkelsesværdigt at en model går frem i salgstal femte år den er på markedet. Y er blevet en virkelig salgssucces, og det ser ud til at den får lov at leve et par år endnu. Som nævnt i Granturismo sidste år blev Y den næstmest solgte bil i Italien kun overgået af Fiat Punto.

Det overrasker nok en del her i landet at der blev solgt næsten lige mange Alfa Romeo og Lancia i 2000. Det samlede

tal for Alfa var 179.827 og for Lancia som sagt 178.455. Tallene viser i øvrigt en interessant tendens. Hele 40% af Lybraproduktionen blev eksporteret. Det er nye toner for Lancia, som aldrig har været stærk på eksportmarkederne. Lancia dækker i dag 1,2% af det samlede bilmarked.

Samtidig med salgsfremgangen har Lancia besluttet at samle sin markedsindsats om de lande hvor det fører til noget. I den sammenhæng deler Danmark skæbne med f.eks.

England. Lancia trak sig ud af England fordi det ikke kunne svare sig at bygge højrestyrede biler. I

Danmark er de høje afgifter årsagen. De medfører at biler sælges særlig billigt til Danmark for at afgifterne ikke skal få den samlede pris til at ryge gennem lof-

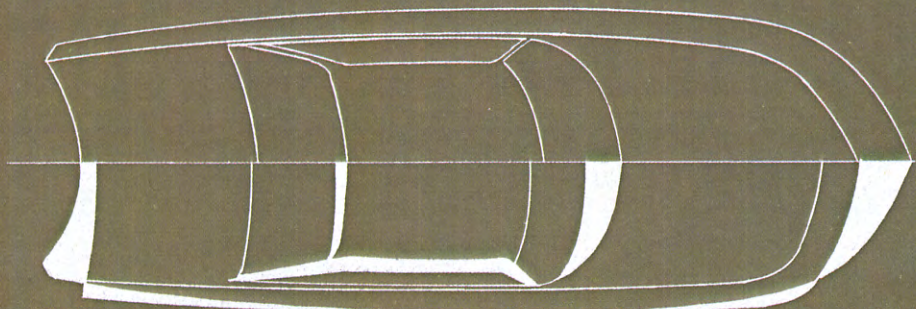
tet. Men, det giver ingen mening at sælge biler billigt i Danmark når efterspørgslen i lande med lavere afgift er så stor at det har været nødvendigt at ansætte ekstra arbejdskraft for at produktionen kan følge med.

Den slags behøver imidlertid ikke at afholde os fra at købe de Lanciabiler vi har lyst til. Det er ikke svært at finde nyere, brugte biler i udlandet til en pris som gør det interessant at hente dem hjem selv. Man kan naturligvis ærgre sig over at man kommer af med lige så meget i afgift for de danske plader som man giver for bilen. Vil man ikke det må man vælge. Vente, opgive! eller flytte til udlandet. Huse er billige i Sverige, og man kommer ikke af med mere end højst et par tusinde i afgift.

For indsendelse af stof/nyheder o.s.v. til
næste nummer af GRANTURISMO No.6
skal være Redaktionen ihænde senest den
30 september 2001

Der er for få Fulvia'er i Danmark.

af Otto og Britta Kruse Kristensen



▲ Lancia's designer Piero Castagnero's skitse sammenlignet med det endelige design

Fulvia'en var Lancias mest succesfulde modelserie fra først i tresserne til langt op i halvfjerdserne.

Den er i dag lidt af en lille perle, samt eftertragtet som samleobjekt.

Folk udenfor Lancia kredse vil nok spørge om en Fulvia er en sjælden sommerfugl, eller en truet planteart? Nej, svaret er at Fulvia'en var Lancias mest succesfulde modelserie fra først i tresserne til langt op i halvfjerdserne.

Fulvia'erne spænder over 3 forskellige karosserimodeller, fra en 4 personers sedan model, kaldet

Fulvia Berlina, over en 2+2 personers sports sedan, kaldet Fulvia Coupe Rallye og endelig en 2+2 personers sportscoupe bygget af Zagato, bærende samme navn, eller blot Fulvia Sport.

Bilerne er bygget i 2 modelserier, som udadtil ligner hinanden som 2 dråber vand, teknisk er stort set identiske, men komponenterne er vidt forskellige.

▼ Lancia Fulvia 1600 HF fra 1970



Foto: Lancia's Arkiv



▲ *Fulvia'er set fra venstre, først Fulvia Berlina GT, Fulvia Coupé Rally 1.3 HF, Fulvia Sport 1.3 og til sidst Fulvia Coupé Rally 1.3 alle fra 1967.*

Inden for hver serie og model finder vi et hav af varianter. Det samlede antal af varianter overstiger 30. Den mest kendte og mest berømte model i Fulvia serien er ubestridt Lancia Fulvia Coupe 1.6 HF (Fanalone) Denne model blev brugt af Lancias Fabriks Rallye Team til at hjemtage mange sejre i rallies omkring 1970 for at kulminere med Europamesterskabet i 1972, hvor de bl.a. var op mod så stærke biler som Porsche og Alpine Renault. Bilerne blev kørt af berønheder som Harry Källström (Sputnik), Ove Anderson, Sandro Munari, Pat Moss Carlson m.fl. Dette dannede grundlaget

for Lancias totale dominans i rallysporten frem til 1992 med modeller som Lancia Stratos, Lancia S4, Lancia 037 og endelig den suveræne Lancia Delta Integrale.

Nogle mener måske at have hørt om en Fulvia Coupe 3. Serie. Det er reelt en serie 2 der de sidste par

år af produktionen blev markedsført som Fulvia Coupé 3S. Af andre interessante Fulvia Coupe modeller kan nævnes; 1.2HF, 1.3HF, Monte-Carlo og Safari modellerne. De 2 sidstnævnte er varianter af Fulvia Coupe serie 2 modellen.

▼ *Munari-Mannucci kørte Fulvia HF til Lancia's 2. sejr i det prestigefulde Monte Carlo Rally i Monaco 1972.*



Foto: Archivio Quattroruote



I Fulvia'ens 13 årige produktion fordeler modeller og serier sig således:

Serie I

Lancia Fulvia Berlina	1963-1969	125.287 enheder produceret.
Lancia Fulvia Coupe	1965-1970	55.688 enheder produceret.
Lancia Fulvia Sport	1965-1970	3.702 enheder produceret.

Serie II

Lancia Fulvia Berlina	1969-1972	66.810 enheder produceret.
Lancia Fulvia Coupe	1970-1976	82.612 enheder produceret.
Lancia Fulvia Sport	1970-1972	3.400 enheder produceret.

Teknikken

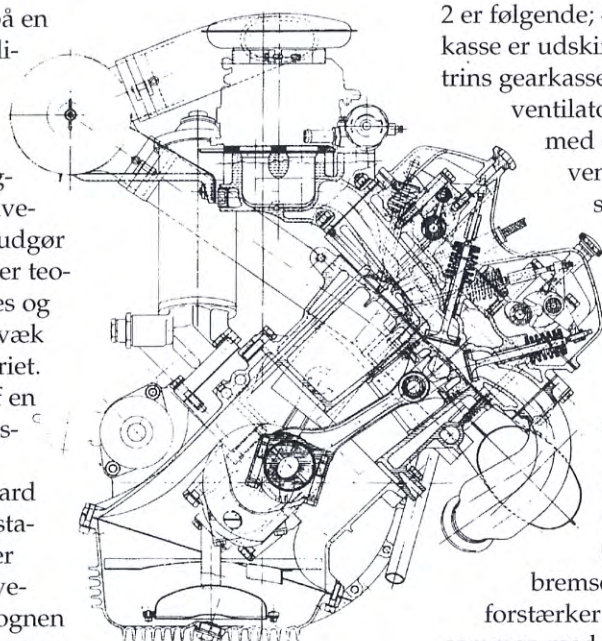
Alle Lancia Fulvia'er bygger grundlæggende på samme konstruktion, men der er naturligvis fulgt med udviklingen gennem årene. Motorerne starter på 1091 ccm/58HK i Berlina'en, fortsætter med

en 1216/1231 ccm/80HK i Coupe'en til den mest almindelige Fulvia motor på 1298 ccm/90HK. og endelig 1584 ccm/115HK- Comp 132HK i 1.6HF'erne mm. Derudover er der små varianter og en specialudgave til Grækenland på 1199 ccm / 78,8HK.

Fælles for alle motorerne er at det er en kort langsliggende V4 motor på ca. 14 grader, der hælder 45 grader. Karburatorerne er typisk dobbelte Solex karburatorer. Da bilerne er forhjulstrækkere ligger differentialet mellem kobling og gearkasse.

Det hele er bygget på en motorramme der tillige med en tværliggende bladfeder, støddæmpere, forhjulsophæng, krængningsstabilisator, skivebremses og styretøj udgør en komplet enhed der teoretisk kan afmonteres og køres på forhjulene væk fra resten af karosseriet. Bagvognen består af en stiv bagaksel, 2 langsgående bladfjedre, støddæmpere, panhard stav og krængningsstabilisator. Bagtil er der naturligvis også skivebremses. Også bagvognen kan relativt let demonteres fra karosseriet.

De største forskelle fra Serie 1 til Serie



2 er følgende; 4-trins gearkasse er udskiftet med 5-trins gearkasse, mekanisk ventilator udskiftet med elektrisk ventilator, jævnstrøms dynamo er udskiftet med vekselstrøms generator, bremsesystemet er udskiftet fra Dunlop bremses til Girling bremses, bremseforstærker er bygget sammen med hovedbremsecylinder, varmeapparat og ventilator er forbedret, kølgitter/front er ændret. S3 modellen har tillige fået andet interiør.

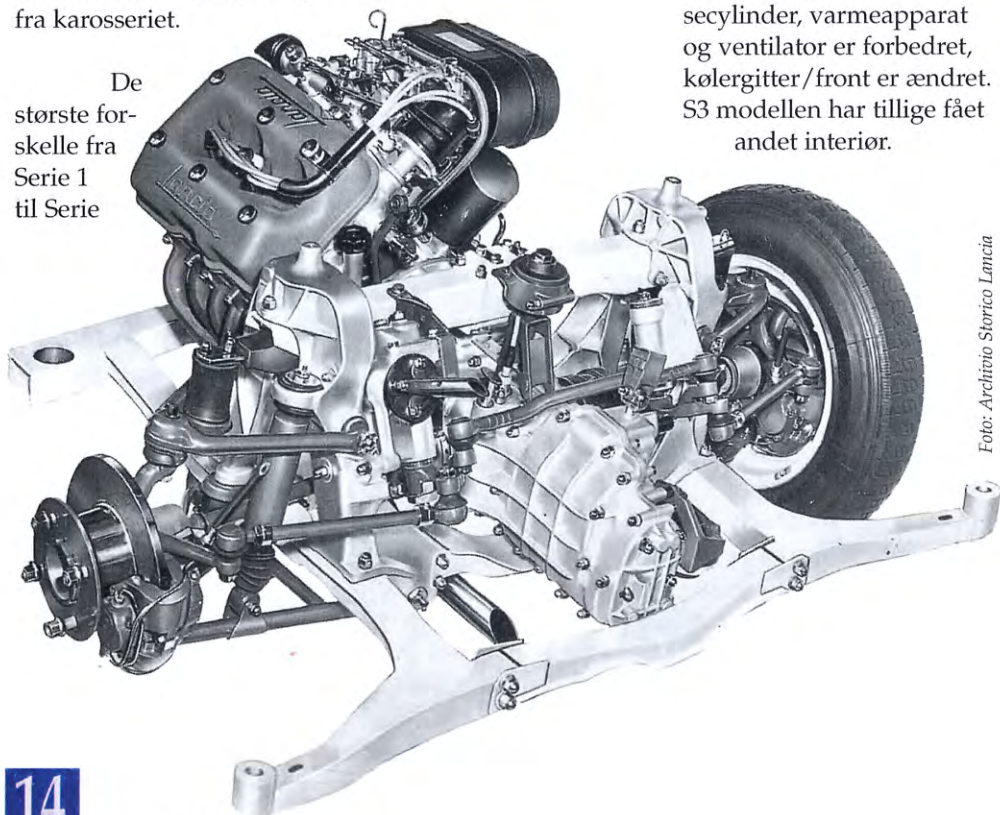
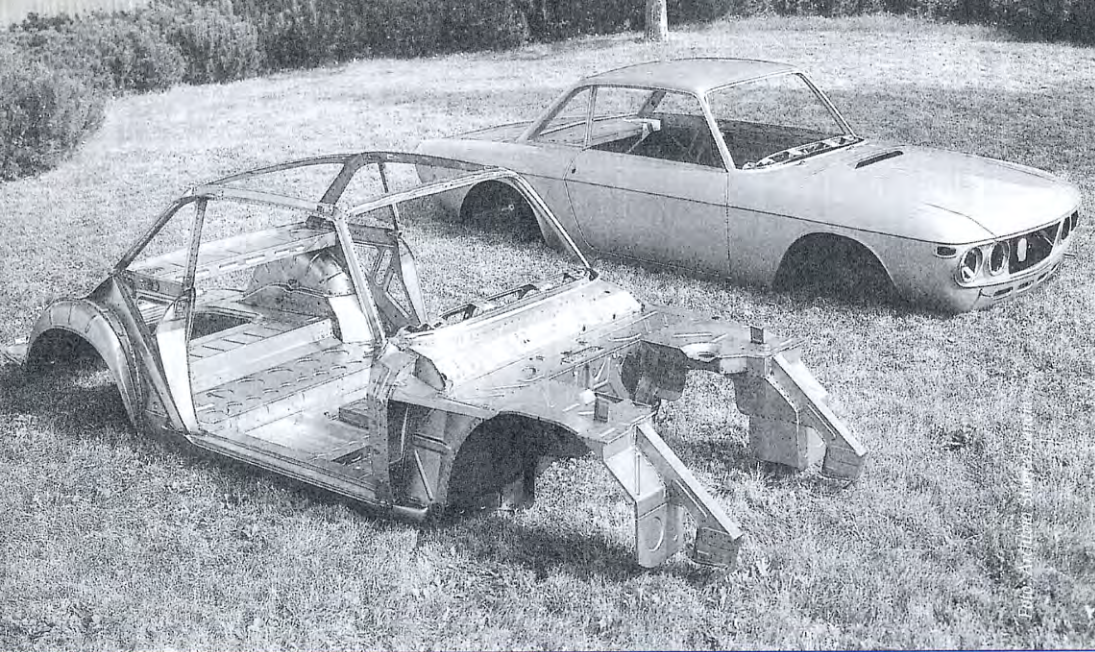


Foto: Archivio Storico Lancia



På jagt efter en Fulvia

Hvis man er på jagt efter en Fulvia, må man først gøre sig klart hvilken model man vil søge efter, Dernæst skal det være en serie 1, en serie 2 eller det lige meget. Generelt kan man sige at der er mere kvalitet i en serie 1, men der er mere komfort i en serie 2/3S og bedre bremses. Man skal også vide at det er relativt få dele fra en serie 1 der passer på en serie 2 og vise versa.

Når man skal ud og se på en gammel bil skal man være godt forberedt hjemmefra. Dette gælder hvadenten det er en gammel Lancia eller et andet mærke man skal ud og kikke på. Man skal kende

stelnr. Serier og motornum-
mer serier for den model
man skal se på, man skal
kende standard udstyr,
ekstra udstyr, samt hvilke
komponenter der skal være
på en given model. Det er
ærgeligt bagefter, når man
tror man har købt en origi-
nal bil, at finde ud af at
5/10 % af delene er enten
uoriginale eller fusk.

Hvad skal man
specielt kikke efter på en
gammel Fulvia. På en ca. 30
år gammel bil skal man
generelt kikke efter alt, men
der er 5-6 ting man skal
være specielt opmærksom
på. Motorrammens bagerste
stykker ud til fastgørelses-
punkterne og selve fast-
gørelsespunkterne, her er
der ofte rust og gennem-

tæringer på undersiden. Det
er temmelig kedeligt. Man
skal være opmærksom på
gummiflanger mellem kar-
buratorerne og insugnings-
manifoldet, hvis det bærer
tegn på revner skal det
udskiftes (læs ca. 1.000 kr.)
Hvis karburatorerne kan
vippe mangler stabilisator-
stangen mellem luftfilterkas-
sen og oliefilterflangen. Man
skal være opmærksom på
rust i bunden af bilen under
pedalerne og tilsvarende i
passagersiden. Og endelig
skal man checke den øverste
samling af tanken hele vejen
rundt, den kan være tæret.

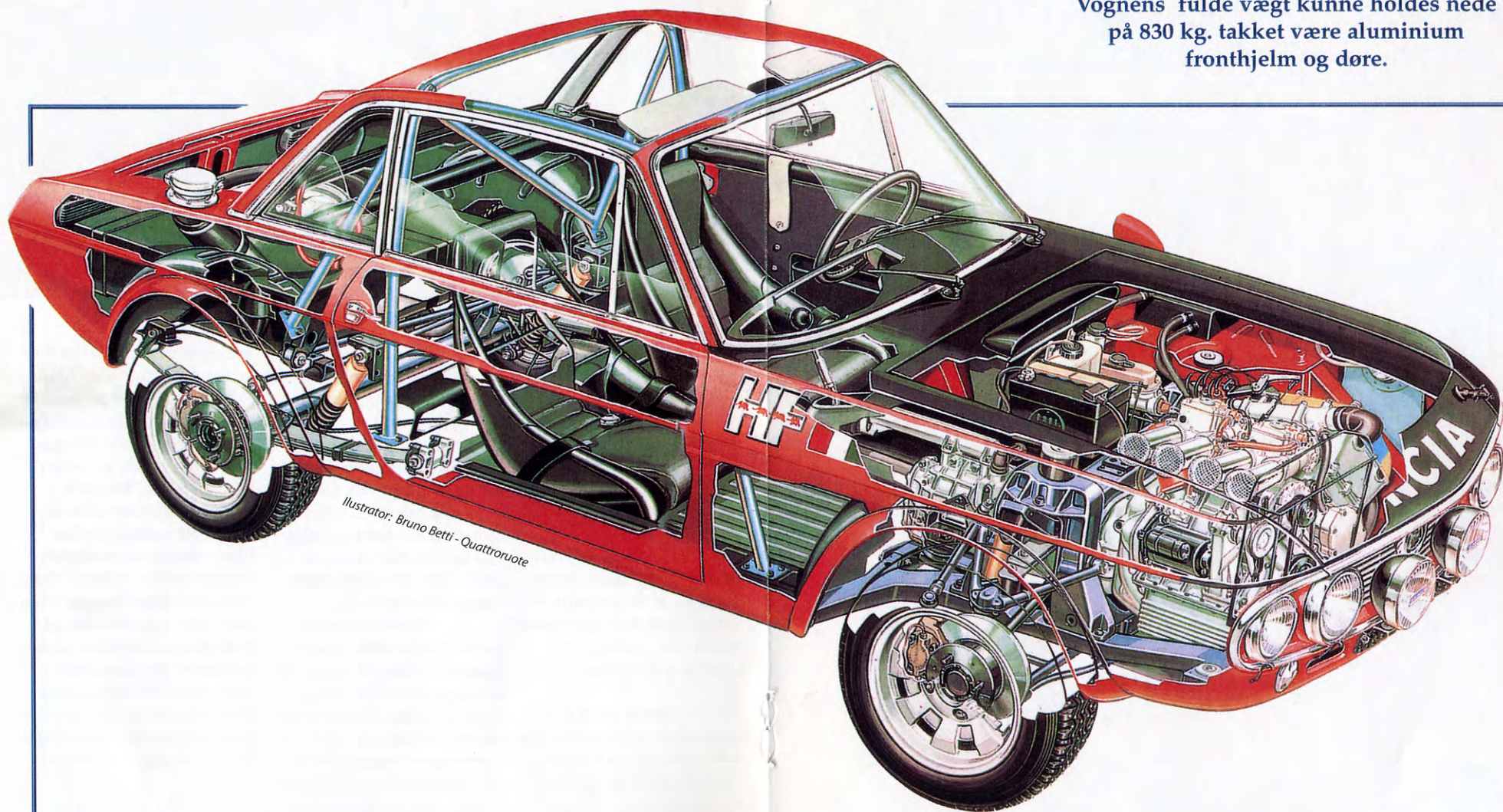
Der udover skal
man naturligvis checke sty-
retøj, bremses, olietryk, køle-
vandstemperatur o.s.v. o.s.v.

Fulvia HF 1600

Motor: 1584c.c. ydede 158 hk
ved 7.200 omdj.

17kgm ved 6.000 omdj.

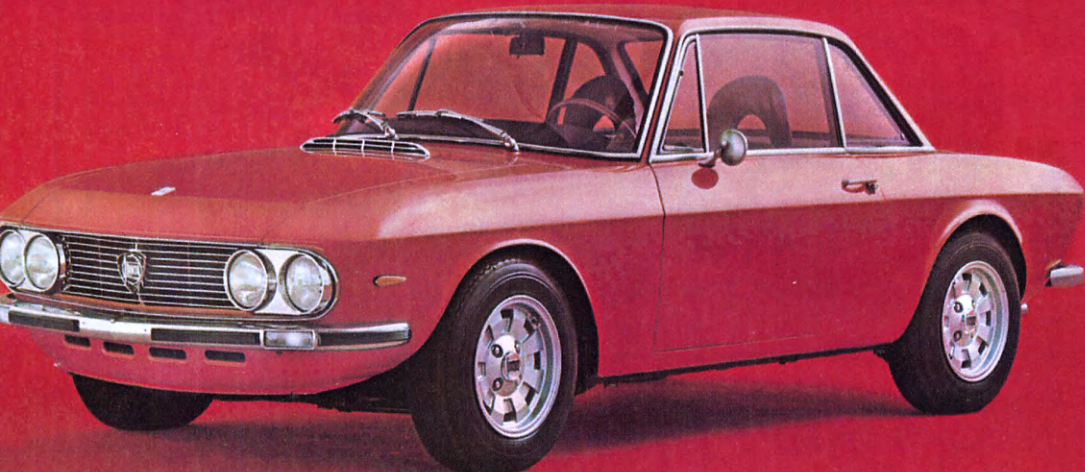
Vognens fulde vægt kunne holdes nede
på 830 kg. takket være aluminium
fronthjelm og døre.





▲ Billeder af bagparti, instrumentbord
og kabine er Lancia Fulvia 1600 HF.
Nederste Billed viser Fulvia "lusso".

FULVIA 1600 HF



LANCIA
TORINO

AUTOVETTURA

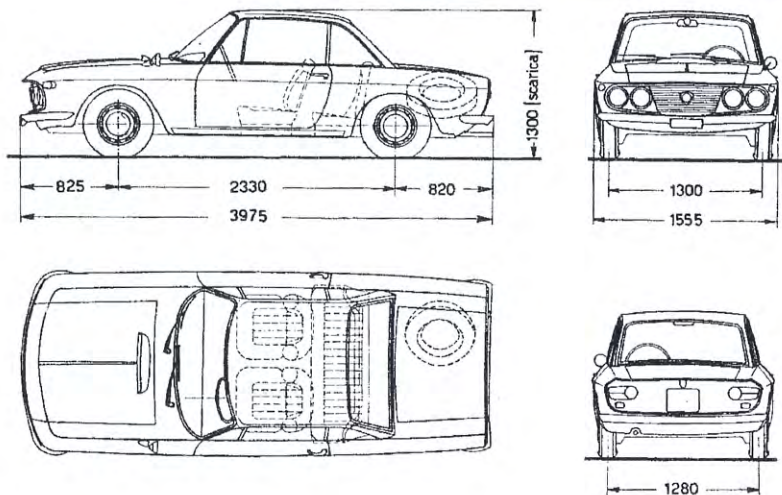
* Tipo **818.360** se con guida a sinistra e tipo **818.361** se con guida a destra (LANCIA "FULVIA COUPE" RALLYE 1,3 S")



Omologata dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile
Direzione Generale M.C.T.C.

Certificato n. 6450 OM in data 17 Dicembre 1968

È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità
(3° comma art. 53 del T.U. - 15-6-1959 n. 393)



Hvor finder man ønskebilen?

Der hvor den er til salg! Der er ikke udbudt så mange af disse modeller til salg på vore breddegrader, så et godt bud er Italien også fordi de rent rustmæssigt ikke er så medtagne syd for alperne. Her kan det Italienske magasin Route Classic være til god hjælp. Et andet godt bud er Internettet og specielt Viva-Lancias hjemmeside (www.viva-lancia.com) her er der en handels-

plads der jævnligt opdateres. Og endelig er der de mange auktioner over klassiske biler hvor man også kan finde et godt eksemplar til en fornuftig pris.

Når vi nu taler om pris, Hvad koster en fornuftig Fulvia? Det afhænger naturligvis af model og stand. I Italien kan man finde en fornuftig Fulvia Coupé til 6 - 8 millioner Lire, det svarer til 24.000 - 32.000 Kr. Skal man have en Fulvia Sport (Zagato)

eller en 1600 HF serie 2 ligger prisen på 60.000 - 70.000 Kr. En 1.2HF/1.3/HF runder let 100.000 Kr. og endelig en 1.6HF starter på den anden side af 150.000 Kr.

Dertil kommer så den danske registreringsafgift!! og det kan godt være lidt af et lotteri, men regn med omkring 15.000 Kr. for en Fulvia Coupé. Og husk hvis Told & Skat er for grådige er modellerne tæt ved 35 års grænsen, som er grænsen for veteranbils nedskrivning.



Foto: Otto Kristensen

▲ Januar 2001: Otto og Britta Kristensen's Fulvia Coupé Rallye 1.3S, i Parc ferme på havnen i Monaco

4. Rallye Monte-Carlo historique

I År var det 90 år siden motorklubben i Monaco arrangerede det første Monte-Carlo Rallye. Løbet er for historiske biler fra 1955 til 1976 og blev i år afviklet fra den 26. Januar til den 31. Januar 2001. Ideen med det historiske løb er at skruer tiden tilbage til tresserne Og afvikle et løb som dengang og på tilnærmelsesvis samme ruter. Hastighedsprøverne er afløst af Regularitytests-prøver hvor holdenes evne til at holde en nøjagtig gennemsnitshastighed på lige i underkanten af 50 Km/t. F.eks. 49,6 Km/t. skal prøves. Strækningerne hvorpå disse regularitytest afholdes er de gamle klassiske strækninger hvor hastighedsprøverne blev afviklet i gamle dage, og i nyere tid for den sags skyld, nemlig : Burzet, St. Bonnet le Froid, St. Jean en Royans, Sisteron, Roquesteron m.fl. og Col de Turini ikke at forglemme. Det endelige resultat blev: nr. 52 generelt, ud af 214 biler der gennemførte, nr. 14 i gruppen af biler fra 1966 - 1971, her gennemførte 66 biler, og endelig klassesejr i klassen op til 1300 ccm. , hvor vi lagde 15 konkurrenter bag os. Lidt heldigt måske, men vi havde også lidt held til gode.



▲ 1972 Lancia Fulvia HF på vej til sejren i Rally Monte Carlo



Foto: Otto Kristensen

▲ 29 år efter er Otto og Britta Kristensen i deres Fulvia, med i det 4.Rallye Monte Carlo Historique 2001

H.F., Hi. Fi. og røde elefanter

Af Niels Jonassen



synes at en rød elefant er smart?

I marts 1952 dukkede Lancia op på Sicilien for at deltage i Giro di Sicilia - et landevejsløb på 1800 km - med et hold på 6 Aurelia GT med aluminiumskarrosseri hver malet i sin farve. På Enrico Anselmis gule bil sad der et lille billede af en rød elefant. Han havde i nogle år brugt dette mærke - et indisk lykkesymbol - på sine biler. Anselmi havde givet fabrikken lov til også at bruge elefanten på de øvrige biler, og selv om han kun blev nummer 10, må elefantens egenskaber have virket, for Aurelia besatte i øvrigt 2, 3, 4. og 8. pladsen. Gianni Lancia blev så glad for elefanten at den siden ofte sås på flere af de Lanciaer der deltog i motorløb.

I 1955 trak Lancia sig ud af motorsport efter at have opnået mange fine resultater men også brugt så mange penge at familiens solgte fabrikken. De følgende år så man stadig Lancia ved motorløb men altid kørt af amatører. I 1963 slog nogle af disse amatører sig sammen i HF Squadra Corse, og i 1965 blev holdet til et officielt fabrikshold.

Det var dette hold som med bogstaverne HF og den lille, løbende røde elefant i de følgende mange år tegnede Lancias indsats i motorløb.

Til manges forundring findes der også en "Lancia Hi-Fi." klub. Den har intet med motorsport at gøre, men er en klub for folk som har udvist en særlig trofasthed overfor Lancia. Klubben blev dannet ved biludstillingen i Genève i 1960 af Dr. Alfredo della Seta som indtil da havde købt 712 Lancia'er til sig selv og sin familie.

Ifølge §2 i foreningens love kan man blive medlem hvis man i tidens løb har købt mindst 6 nye Lancia'er.

Som medlem får man et kølermærke med ejerens initialer samt det år han købte sin første Lancia. Antallet af købte biler markeres med stjerner; hvid for 1 bil, blå for 5 og rød for 10.

I 1962 blev der dannet en særlig afdeling af Lancia Hi-Fi for folk som har haft succes i motorløb med Lancia. Den hedder Lancia Hi-Fi.Assi og blandt medlemmerne kan nævnes Fangio, Bracco, Villoresi, Chiron og Taruffi.

Den sportslige version af Lancia Y hedder Elefantino Rosso, og på siden sidder der et mærke med en lille, rød elefant i fuldt firspring. Bilfabrikker ofrer gerne store summer på at finde lige præcis det modelnavn som tiltrækker flest kunder, men hvem

Flavia

Via FLAVIA.

Af Birger Bayer



Foto: Birger Bayer

▲ 1973: Flavia'en er sat istand og klar til syn.

"I forrige nummer af "Granturismo" bragte vi en lille artikel, om en Flavia 1.8 fra 1955. -Året er forkert.

Det fik Birger Bayer til skrive en længere historie til redaktionen med hans viden om Lancia Flavia og tekniske erfaringer.

Da Lancia i oktober 1960 præsenterede sin nye model FLAVIA, brød den afgørende med fabrikkens hidtidige praksis der, som vi alle ved i forvejen var u-traditionel, men baggrunden for de helt nye ideer kræver måske en beskrivelse af de store ændringer fabrikken kom ud for midt i halvtredserne.

Det var blevet (for) dyrt at fremstille luksusbiler

i lille antal, så ejerskabet gik fra Lancia familien til Carlo Pesenti, en industrimagnat inden for cementfabrikation men med stor interesse for bilteknik.

Omvæltningen startede den 26 juli 1955 da hele fabriksholdet af Lancias Formel 1 biler blev overdraget Ferrari som derefter fortsatte udviklingen af konstruktionen der faktisk havde bevist sit potentiale,

(en af de første ting Ferrari gjorde, var at sætte nye topdæksler på motorene med det nye navn).

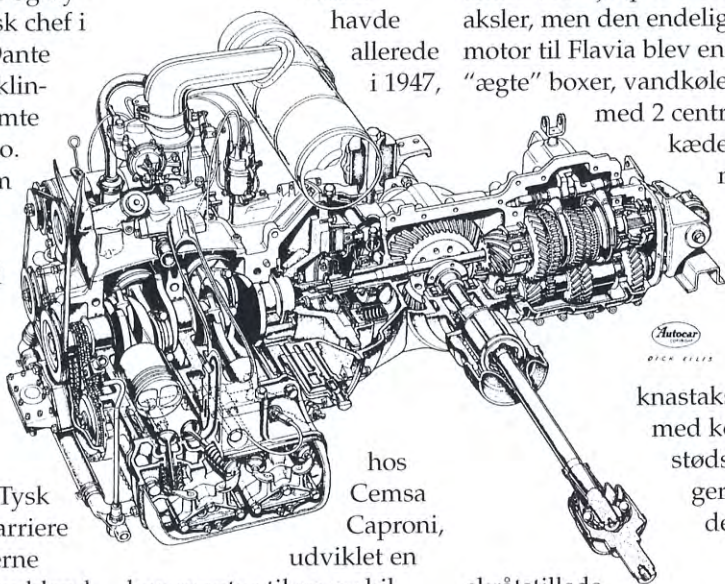
En sørgelig dag for Lancias navn på racerbarerne men en ny optimisme for udviklingsafdelingen der få måneder forinden havde ansat professor Antonio Fessia, en kendt bilkonstruktør som tidligere, allerede i 1925 havde arbejdet for FIAT først med lastbilmotorer og fly - ! senere som teknisk chef i samarbejde med Dante Giacosa med udviklingen af den så berømte model 500 Topolino. Fessia fortsatte som chef for udvikling af motorer indtil 1946 da han forlod FIAT for at arbejde hos (det italienske) Cemsac Caproni. Senere, fra 1950-55 var han hos Ducati, Pirelli og endelig, Tysk FIAT, hvor hans karriere blev kort, da tyskerne betegnede ham som blandt andet arrogant og diktatorisk !--?

Men ved sin start hos Lancia gjorde Fessia først sin indflydelse gældende med (videre)udviklingen af den lille juvel Appia, (bare rolig, den kommer vi til en dag) samt Flaminia hvor han indførte det nye forhjulsophæng med korte

og lange triangellarme til afløsning af "Sliding Pillar" systemet, brugt siden 1922 først i model Lambda.

Udpeget af Signor Pesenti begyndte professoren udviklingen af den helt nye Flavia. Han mente (ikke som den første) at en "Flat Four", en 4-cylindret boxer-motor med sin ideelle balance, bløde gang og lave vægt var den rigtige motor til en moderne luksusbil.

Fessia havde allerede i 1947,



hos Cemsac Caproni, udviklet en

boxermotor til en ny bil med forhjulstræk, kaldet F11, som dog aldrig kom i produktion. Den gamle belgiske fabrik, MINERVA overvejede at videreudvikle F11 til produktion, en prototype blev vist på udstillinger men så hørte vi ikke mere til F11.

Udviklingen af Flavia kom rigtigt i gang i

1957, hvor Fessia havde samlet sig et hold af ingeniører, flere af dem protegeer af ham selv fra sin tid som lærer på Milanos tekniske universitet, hvor han stadig gæsteforelæste efter sin ansættelse hos Lancia.

Flere prototyper blev bygget også med motorer i V-form med forskellige vinkler men de led alle af vibrationsproblemer, løst eller rettere afhjulpet af andre ved hjælp af balanceaksler, men den endelige motor til Flavia blev en "ægte" boxer, vandkølet med 2 centrale kædetrukne

knastaksler med korte stødstænger til de

skråtstillede ventiler i halvkugleformede forbrændingskamre. Slagvolumen var for den første udgave 1,5 liter med 78 hk. Motoren trækker fra koblingen via en tynd hovedaksel gennem differentiallet gennem den hule spidshjulsaksel -! til gearkassen som altså ligger bagved

differentialet. Hele "drivaggregatet" med forhjulsophængning, køler, m/m er anbragt på en slags chassisramme, monteret med 6 store gummiophæng i det selv-bærende karosseri som en

meter til bilen foran som bremses for rødt lys. (Forstærkeren virker

kostede halvt så meget som Flavia, Fiat 13-1500 samt andre "mellemklassebiler.

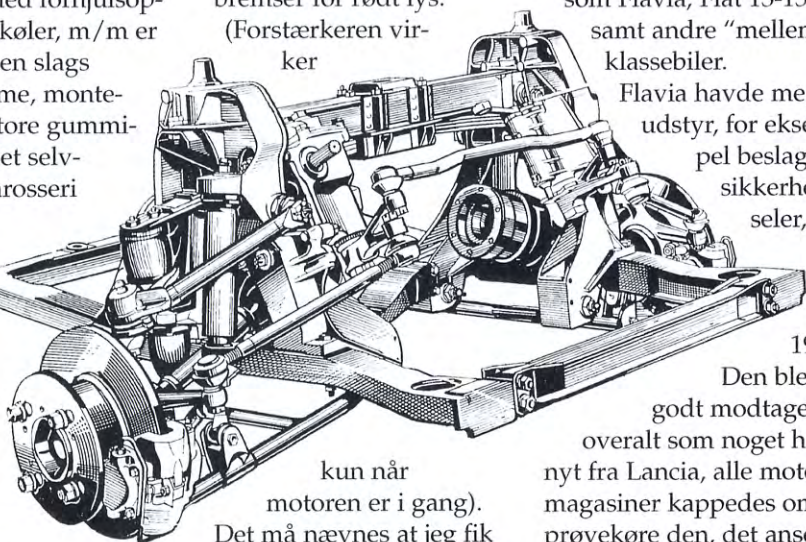
Flavia havde meget udstyr, for eksempel beslag til sikkerhedssele, nyt i

enhed der kan afmonteres og trækkes

ud på forhjulene under

fronten når karosseriet hæves. Rimeligt enkelt og sandt, jeg har selv prøvet det. Iøvrigt er Flavia servicevenlig dog på en lidt speciel måde, for eksempel stilles ventiler inde bag forhjulene efter at have fjernet et dæksel.

Bremserne, skivebremser på alle 4 hjul, Dunlops første system også monteret på blandt andre Jaguar, her monteret med Lancias egen forstærker, en forstærker er en absolut nødvendig ting, hvad man opdager hvis den meget lydløse motor går i stå (karburatoris) ned af Geels bakke mod det trafikregulerede kryds i Holte. En meget speciel oplevelse at bremse en bil på 1150 kg ned med 4 skivebremser, uvirksom forstærker samt 3



kun når motoren er i gang).

Det må nævnes at jeg fik standset - med en meget lille margin.

Karosseriet til Flavia Berlina (Italienernes betegnelse for en 4-dørs bil) var ikke påvirket af Pininfarina som var med til at designe Flaminia, men en af Fessia indkaldt, selvstændig designer, Pietro Castagnero som tegnede prototypen til Flavia efter Fessias ideer hvilket iøvrigt ledte til et længere samarbejde med Lancia idet Castagnero senere designede Beta Coupe såvel som Beta HPE. Resultatet blev så en rummelig 5-personers Berlina præsenteret som nævnt i oktober 1960 men den kom først i produktion i 1961 og skulle konkurrere med blandt andre Peugeot 404 (tegnet af Farina), som

1961.

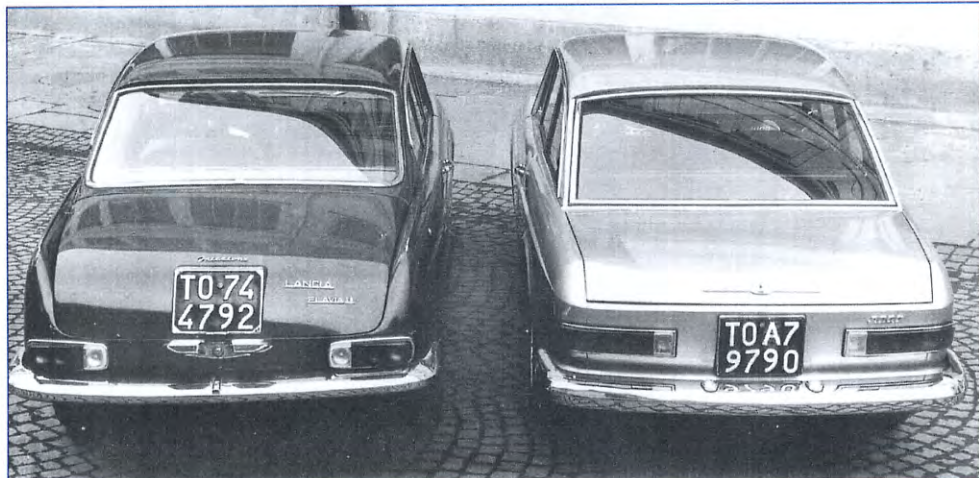
Den blev godt modtaget overalt som noget nyt fra Lancia, alle motor-magasiner kappedes om at prøvekøre den, det ansete amerikanske "Car & Driver" kritiserede bakspejlet for at være for smalt men måtte samtidig fortælle deres undrende læsere at bilen var så god at de måtte ned i detaljerne for at finde noget at klage over.

"The Autocar" prøvede at splitte en Flavia ad på den franske MIRA prøvebane som er et torturkammer for en bil, men med så "ringe" resultat at de troede deres instrumenter snød dem, så de prøvede en gang til men Flaviaen hang stadigvæk sammen og alt fungerede som det skulle. Et klagepunkt var dog effekten af motoren som var i underkanten til den ret tunge vogn, så snart blev motorens volumen sat op til 1,8 liter/92 hk, den kunne og-

så leveres med benzinindsprøjtning (system Kugelfischer), en coupéudgave kom af såvel Pininfarina som den sjældne Zagato. Flavia blev senere til Flavia 2000 (2,0liter) og endelig til

Flavia er mange og startede i 1972 da familiens (hverdagsbil) Appia Farina coupé fra 1961 blev for lille, det vil sige vor søns ben blev for lange til det lille nødsæde bag, så da en

(ni) forskellige Lancia. Godt nok så den omtalte coupé lidt for lav ud især bag, (men havde god plads på bagsædet). Bilen havde selvfølgelig tilhørt den ældre dame der kun havde



Foto's: Bogen La Lancia

▲ Forskellen ses tydeligt bagfra -Flavia 1500/1800 (tv) og den højendede Flavia 2000

model 2000, iøvrigt den eneste Lancia med kun et tal som modelbetegnelse.

En cabrioletudgave må ikke glemmes, den var bygget af Vignale og kunne, som en del af medlemmerne vil huske, beundres i Helsingør maj 1999, hvor to norske eksemplarer deltog. (Det påstås at Deres ærbødige var grøn i hovedet af misundelse endnu tre dage senere).

Den sidste udgave var 2000 HF coupé fra 1973,, den kostede i England det samme som 2 stk. Jaguar E type, det siger lidt om at det var bilen for en "Connoisseur". Mine egne erfaringer med

bekendt fortalte om en mærkelig Lancia med forhjulstræk! der var til salg, drog vi på jagt og efter en del søgen, (vi havde fået den rigtige adresse, men forkert by), stod vi endelig foran en Flavia 1,8 Pininfarina coupé fra 1964. En skønhed som jeg faldt for med det samme, (det siger måske ikke så meget da jeg er "faldet" lige siden, på et tidspunkt senere havde jeg 9

brugt den til at køre i kirke i om søndagen, men det må have været en meget ujævn vej til kirke da begge bagfjedre var brækkede, så bagvognen hvilede på et par (iøvrigt solide) gummiblokke.

Flaviaen var dansk, importeret af en tobaksfabrikant fra Roskilde og det var faktisk Fruens bil, Herren kørte Flaminia Berlina. Sådan en har jeg "fundet" senere.



▲ Flavia 2000 Coupé blev introduceret i marts 1969

Flaviaen blev naturligvis erhvervet (til en for mig rimelig pris), jeg har nok været den eneste Liebhaber i

hele Danmark til en sådan bil, vi fik den hjem og en prøvetur (uden nr.plader) var lidt skuffende indtil jeg

opdagede at en tændrør-sledning hang og daskede ved siden af tændrøret,



Foto: Birger Bayler

▲ Sommeren 1978 "Charley" holder vagt i service afdelingen



Foto: Birger Bayler

▲ Sommeren 1978 -Tøjtørring mens vi venter på færgen ved Tårs



påsat hjalp det en del på præstationerne selv om bagvognen var lidt stiv. Men alt blev istandsat, nye bagfjedre blev indforskrevet via gode venner fra Lancia i Italien og en forårsdag i 1973 kørte jeg med bæven-de hjerte til synshallen i Kvistgård. Ikke uden grund da Flaviaen vakte en del postyr da ingen anede hvad det var for en bil, man må huske at Lancia først blev regelmæssigt importeret til DK efter 1974. Nå, men bil-assistenten prøvede først at splitte differentialet ad ved at accellerere det ene løfte-de forhjul op i omdrejnin-ger, medens det andet forhjul stod stille på gulvet. Han påstod at forhjulslejet var slidt da det støjede, først da jeg forsigtigt nævn-te at det var planethjule-ne der var på vej op gennem motorhjelm, blev han klar over at en Flavia har forhjulstræk. (Jeg har ladet mig fortælle at bilassisten-ter i dag er bedre uddanne-de). Men efter den "test" blev han nu helt flink, så

efter at have prøvet at rive håndbremsen op af gulvet i et forsøg på at standse bilen, (det skal retfærdigvis siges at håndbremsesyste-met på det tidlige Dunlop skivebremsesystem ikke er noget at skrive hjem om), og have rost virkningen af fodbremsen, (jeg turde ikke spørge om han vidste hvad skivebremser med forstær-ker var for noget), så fik jeg godkendt Flaviaen og kunne stolt sætte nummer-plader på min Lancia no.2. Det blev så Fars bil, Fruen fik Appiaen for sig selv. Efter et par år fandt Ole Riisager en reservebil i Jylland som straks blev hentet (stadig billigt), sene-re skrællede jeg en 1,8 Berlina hos en jernhandler i Ballerup, den var desværre blevet ødelagt, (løftet med grab), men det bragte ro i sindet med hensyn til reser-vedele.

Vi har været langt omkring i Flaviaen, ferietu-re til Tyskland og Frankrig, første gang i Paris kørte vi naturligvis forkert og for at

finde ud af hvor vi var, stoppede vi for at se på kort og blev omgående påkørt bagfra af en 2CV indeholdende en meget vellignende ung dame, som stod ud, skældte ud, satte sig ind i sin bil, bak-kede og forsvandt. Jeg stod og så nok noget fjoget ud, min kone bemærkede lidt syrligt at det var vist en ny måde at træffe damer på. Der var nu ikke sket noget og jeg er ikke blevet skældt ud af en (fransk) dame siden. Resten af ferien gik uden uheld. Mekaniske problemer er jeg nu ikke sluppet for, hovedakslen i gearkassen knækkede, en knastaksel hoppede ud af takt grundet en slidt for-kæde samt en ikke særlig effektiv kædestrammer, (et kendt "svagt" punkt ved motoren) og hver gang var det den stakkels lille, men effektive Appia (1,1liter) der måtte trække storebror hjem til reparation (intet Falck abonnement men masser af reservedele hjemme).



I 1986 var den gal igen for jeg ved ikke hvilken gang. I en 6 uger gammel "Den Blå avis" var en Lancia Farina til salg, det vakte naturlivis interesse og en opringning til ejeren glædede ham vist meget, bilen var en 2000 Farina coupe fra 1971 og ikke solgt, jeg var sandsynligvis (igen) den første og eneste "liebhaber". Min kone brugte godt nok et andet ord.

Men, igen, blev en pris forhandlet og den nyeste juvel hjemført, på prøvenummerplader og for egen, meget hørbar kraft grun-

det et til dels manglende udstødningssystem, dog med Fruen bagefter i servicevognen, (Volvo 245, Fruens yndlingsbil, kaldet "Old Faithful").

Den "ny" blev hurtigt og nemt registreret, (der må være noget om det med bil-assistenternes efteruddannelse) og den blev daglig transport de næste fem år, hvor hver kilometer var en nydelse, det vil sige der er nu noget med de bagfjedre, for efter ca. tre år knækkede højre bagfjeder på en tur til Langeland, (igen reddet af gummiblokken). men det er en pragtfuld bil, forbed-

ret og forfinet i forhold til den oprindelige Flavia, for resten den første Lancia jeg har solgt, (at jeg kunne nænne det), men den er hos en rigtig "Lancisti", det er en trøst.

Min første Flavia som var "brugsbil" i 10 år er nu opstaldet og afventer sin anden restaurering. Ind imellem diverse andre "unævnelige" biler har jeg 1999 fået min Fulvia Berlina 2C 1971 registreret samt sidste år en Dedra fra 1990, hvilket nok er det nærmeste jeg kommer til en "ny" Lancia.



DLR klub logo

Så lykkedes det endeligt! - at finde en leverandør af broderet stofmærker, til påsyning, mærket er det kendte "Dansk Lancia Register" logo, samme form og farve som det man har på fronten af vores Lancia'er, størrelsen bliver ca.: 75x75mm og er af høj vaskbar kvalitet, mærket kan bestilles hos undertegnet, eller købes af et bestyrelsesmedlem (ved arrangementer) for kr.40.- (ved forsendel-

se: + kr.10.-).

Derudover vil der være mulighed for bestilling af T-shirt, Fleece trøjer, caps osv., med DLR logo broderet ind i stoffet, - tøjet vil ikke være lagervare og skal derfor bestilles, - ring og hør nærmere hos undertegnet.

Vernon Pedersen

Telf.: 32 53 24 50

eller E-mail jbvp@mail.tele.dk

OPSLAGSTAVLEN

KØB, SÆLG eller BYT

Lancia Flaminia 2.8 convertible årgang 1964

Et medlem fra den Belgiske Lancia-klub har sendt os denne salgsannonce.
Bilen er fremstillet i kun 180 eksemplarer af Touring Superleggera farve: sølvmetallic og med sort læderindtræk
Chassis n° 826-134-001-178
Fremtræder - i perfekt originalt stand.
kørt 96.000 Km

Pris - 27.500 EURO kontant.

Kontakt Guy Verdoodt

telf.: 0032 2 633 65 50

eller Email

guy.verdoodt@infonie.be

Sælges:

LANCIA THEMA 2.0 i.e.16v.

ÅRGANG 1989, km. 199000,
synet 3/99.

GOD STAND, SORT METAL, EL-
SOLTAG, TRÆK

og meget andet ekstra udstyr
skal ikke synes, mange nye dele bl.a.
tandrem, bremses for/bag

PRIS: kr. 35.000.-

Michael Bjerregaard

Tlf.: 40988531 / Fax: 86988566

Email: largo@vip.cybercity.dk



DIT EGET KRUS

Klubbens Lancia-krus er lavet af kraftigt, hvidt porcelæn med Carlo Biscaretti di Ruffias elegante Lanciamærke trykt i vaskeægte Lancia-Blå. Sempelthen uundværlig i enhver picnickurv 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 Helsingør

www.lanciaklub.dk

Klub streamer til bagruden, fås gratis ved at sende en frankeret A5 svarkuvert til vores Kasserer:
Birger Bayer - Ågerupvej 25, 3200 Helsingør

Sælges:

Grundet indtrufne omstændigheder skal én af mine meget sjældne og interessante Lancia Aprilia Farina Trasformabile sælges. Begge er omtalt i Granturismo nr. 3, den nyeste kan ses på Sommers Veteranbil Museum i Nærum.

Lancia Aprilia 1939, meget flot restaureret: 250.000 kr. eller bedste acceptable bud.

Lancia Aprilia 1938/39, ældre restaurering, men pæn, sund og velkørende: 200.000 kr. eller bud.

Jørgen Hansen - Tlf.: 45 88 18 31

Email: jha@ihk.dk

KØBES:

LANCIA BETA Coupé eller HPE
1974-81.

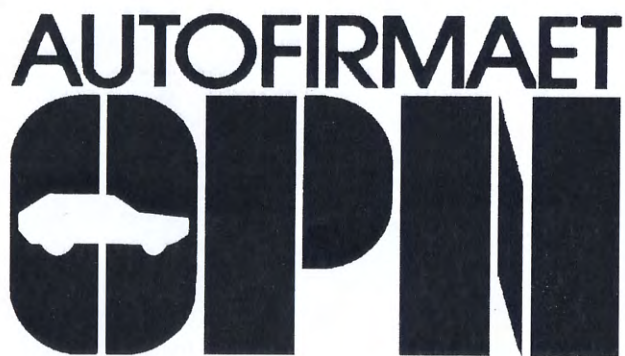
Købspris afhængig af stand

Lars Wikborg

Tlf. 33 33 00 74

Email: larswikborg@hotmail.com

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



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

BREUIL-CERVINIA

