



GRANTURISMO

MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER



N^o.08
December 2002



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

4.årgang N^o 08 december 2002

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

Mentz Alle 17

DK-3250 Gilleleje

☎ +45 48 35 52 14

E-mail:

Kappa@mail.sonofon.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@jtac.dk

Bestyrelsen

Formand
Niels Jonassen

Kasserer

Birger Bayer

Sekretær

Vernon Pedersen

Public Relations

Jørgen Dankelev

Webmaster

Jørgen Turkling

Annoncekontakt

Vernon Pedersen

Slødam Allé 11

2791 Kastrup

☎ 32 53 24 50

E-mail: jbvvp@mail.tele.dk

Billedredaktion og grafisk tilrettelægning

Jørgen Dankelev

Trykkeri

Byens Online A/S

Internet: Hjemmeside

www.lanciaklub.dk

ISSN: 1602-7965

FORMANDENS SIGNATUR



For kort tid siden ringede et af klubbens medlemmer. Han og en af hans venner var alvorligt bekymrede for om de var gået glip af et nyhedsbrev. Det var så længe siden de havde hørt fra klubben.

Jeg kunne berolige dem med at det vitterligt var længe siden vi havde udsendt noget. Så de var ikke udenfor.

Derefter måtte jeg naturligvis beklage at vi ikke havde været i stand til at udsende sommerens nyhedsbrev. Den væsentligste årsag var simpelthen travlhed. Ikke travlhed med klubben men ganske almindelig travlhed med det arbejde som vi alle beklageligvis må finde tid til. Det ville være meget sjovere hvis vi kunne lege med Lancia hele tiden.

Jeg lagde røret med en flod fornemmelse. Vi vil vel alle helst gøre alt så godt, og nu havde vi skuffet nogle medlemmer. Senere fandt jeg ud af at der egentlig var grund til at glæde sig over at medlemmerne savner bladet når det ikke kommer. Det tyder på at vi har held til at udfylde et behov, og at det ikke er ligegyldigt hvad vi gør.

Alle kan være forsikrede om at den samlede bestyrelse er meget opmærksom på at give medlemmerne valuta for pengene. Som det fremgår af dette blad har der også været flere muligheder for at møde ligesindede og for at deltage i interessante og hyggelige arrangementer. Årsmødet var en succes med mange muligheder for både at køre og snakke bil – samt for at opdage det ukendte Fyn. Sensommerturen var et andet eksempel på ture som er populære. Jeg kan fortælle at restauratøren, Patrizio Pratelli, i Helsingør var nervøs før vores besøg. Han ville gøre det så godt. Jeg har fortalt ham at alle var aldeles tilfredse.

I september var et par stykker af os i Nordtyskland til et Lancia-arrangement som Lancia Club Vincenzo stod for. Det var hyggeligt, og gav os mulighed for at se på nogle Lancia-modeller som vi sjældent eller aldrig ser.

Mens vi taler om udenlandske arrangementer bør vi gøre opmærksom på den svenske Lanciaklubs 50 års jubilæum i juni 2003. Det hele foregår en lille dags kørsel fra Øresund. Måske vi skulle arrangere en fællestur derop.

Lige nu står vinterens program for døren. Vi håber at mange medlemmer vil benytte lejligheden til at møde frem og være med.

På gensyn.

Niels Jonassen

Forsidefoto: Lancia Granturismo fra designstudiet Carcerano
Bagside annoncen: Lancia Prisma. Dansk Intro. ann. fra 1987

Signerede artikler dækker ikke nødvendigvis redaktionen og bestyrelsens opfattelse. Redaktionen hæfter ikke for artikler, manuskripter og illustrationer, som indsendes uopfordret. Ønskes disse returneret bedes frakteret 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.

AGENDA

NOTER I KALENDEREN



Hvis der blandt læserne er nogen som har kendskab til spændende begivenheder, træf, udstillinger o.s.v. Er De velkommen til at sende informationerne til redaktionen.

Filmaften i Hvidovre Motorklub

Torsdag 9. januar 2003 kl. 19.00

Vores filmaftener har altid været populære. Vi har igen fået lov at låne Hvidovre Motorklubs lokaler, Brostykkevej 102 på hjørnet af Brostykkevej og Hvidovrevej i den sydvestlige udkant af København. Der er indkørsel via benzintanken ved siden af. Det er ikke muligt at sige noget præcist om programmet, men vi får samlet nogle film som uden tvivl vil interesse en lancista.

Klubaften hos Rødovre Bilcenter med Alfa Romeo klubben

**Onsdag 29. januar 2003
mødetid kl. 19.00**

Rødovre Bilcenter er specialister i italienske biler. Vi skal høre om firmaets muligheder og desuden vil der være repræsentanter fra Yoko-hama dæk og Shell, der fortæller om deres produkter. - Adr. se annoncen inde i bladet.

Besøg hos motorrenoveringsfirmaet Balke & Wedel Jørgensen

**Torsdag 6. februar 2003
mødetid kl. 19.00**

Vi har aftalt med motorrenoveringsfirmaet

Balke & Wedel Jørgensen på Gl. Køge Landevej 55 i Valby at vi kan besøge dem og få demonstreret hvordan de renoverer motorblokke og topstykker. Henning Jørgensen er gammelbilentusiast, og der er altid en del ældre og spændende motorer på værkstedet. De har lovet at opstille forskellige motordele i maskinerne, så vi kan se hvordan de griber arbejdet an.

Af plads- og sikkerhedshensyn er der kun plads til 20 besøgende. Tilmelding er derfor nødvendig, og her gælder først-til-mølle-princippet.

Tilmelding til Niels Jonassen telefonisk, pr. post eller e-mail. Alle vil få besked.

Niels Jonassen, Boserupvej 510, 3050 Humlebæk. Telefon: 49 19 11 29
E-mail: aurelia@teliamail.dk

Den Tyske Lanciaklub afholder 25 års jubilæum i Berlin

**Fredag 30. maj - Søndag 1. juni
2003.**

Allerede nu bør man nok sætte kryds i sin kalender for en af de lidt større oplevelser. Vi kender ikke på nuværende tidspunkt programmet for jubilæet. Men dem som ønsker mere information senere, kan henvende sig hos D.L.R.'s formand Niels Jonassen

Svenska Lanciaklub fejrer sin 50 års fødselsdag i Stockholm

Weekend den 27. - 29. juni 2003.
Læs mere om dette inde i bladet

Lanciaklub Nederland holder 30 års fødselsdag i Neimegen

Weekenden. 28. - 31. august 2003.
Kontaktperson: Jan Huner
Telefon: +31 70 32 41 302

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

Flavia – modellen midt imellem

af Niels Jonassen



Fotoarkiv: Lancia Presse

▲ Flavia Berlina 1.5 serie 1.

I Lancias historie er der enkelte modeller der rager op som fyrtårne, men der er også nogle der let bliver overset. En af dem er Flavia.

En gammel idé

Italien var slet ikke kommet sig efter krigen da den første biludstilling blev holdt i Torino i 1947. De udstillede biler var opdaterede udgaver af førkrigsmodellerne – undtagen én. På en stand viste flyfabrikken Caproni en mellemstor bil med meget moderne karrosseri og 4-cylindret boksermotor på 1.100cc og forhjulstræk. Bilen hed Cemsacaproni F11 og var konstrueret af en ung ingeniør, Antonio Fessia, som var kommet fra Fiat.

Bilen vakte opsigt, men det blev ikke til mere end prototyper. I 1953 købte den gamle belgiske bilfabrik Minerva projektet, men heller ikke de kom nogen steder med det.

Fessia vendte tilbage til Fiat for senere at blive professor ved den tekniske højskole i Torino. Så i 1955 skete det store skifte hos Lancia, da Lanciafamilien solgte det hele til Pesenti, og Vittorio Jano blev fyret som teknisk chef. Pesenti ansatte Fessia i Janos stilling.



Fotoarkiv: Lancia Presse

▲ Antonio Fessia.



Fotoarkiv: Lancia Presse

▲ *Flavia's bagende var mere typisk Lancia end fronten. Men klappen som gik helt ned til kofangeren gav nem adgang til et stort rummeligt bagagerum.*

Nye idéer

Fessias første opgave var at få Aureliaens afløser, Flaminia, gjort færdig, men fra 1957 fik han tid til at tage fat på sine egne idéer - og de var meget anderledes en Janos. Da Lancia Flavia blev lanceret i 1960 var det tydeligt at Fessia havde grebet tilbage til sin ti år gamle Caproni-konstruktion. Mange detaljer var helt anderledes, men hovedtanken var bevaret: Et platformchassis med en 4-cylindret boksermotor og forhjulstræk.

Den første Flavia var en 4-dørs sedan i en for sin tid karakteristisk, kantet facon og med dobbelte forlygter. Motoren var på 1500cc og ydede 78 hk ved

5200 o/min. Den 1190 kg tunge bil havde en tophastighed på 148 km/t.

Forhjulene var op-
hængt i tværarme og affjedret med et bundt af store, tværliggende bladfedre. Der var en stiv bag-aksel op-
hængt i to langsgående bladfedre.

Bremserne var ski-

ver både for og bag, et temmelig avanceret arrangement for sin tid. Motor, transmission og forhjulsophæng var anbragt i en stor, påboltet ramme. Momentet gik fra motoren bagud forbi differentialet til 4-trins gearkassen og derfra frem igen til differentialet og drivakslerne.

▼ *Tidligere Flavia udstyret med et bredt forsæde.*



Fotoarkiv: Lancia Presse

Svagheden for den ideelle løsning

Da Flavia havde været i produktion i tre år faldt Lancia for den svaghed de altid havde haft for at ofre megen energi og store summer på at finde den optimale konstruktion. Boringen og slaglængden blev ændret fra 82x71 og et slagvolumen på præcis 1,5 liter til 80x74 og et slagvolumen på 1.488cc. Samtidig blev kompressionen løftet fra 8,3 til 8,5, og effekten var nu på 80 hk. Kunderne har næppe kunnet mærke forskellen, men teknikerne var tilfredse.

Samme år, 1963, kom der en Flavia på

1800cc med en effekt på 92 hk. To år efter kom den så med Kugelfischer indsprøjtning og 102 hk.

I 1967 kom Flavia serie 2. Karrosseriet var blevet lidt rundere, og 1,5 litermotorens effekt var sat ned

fra 80 til 76 hk. I 1969 blev boring og slaglængde ændret fra 80x74 til 77x80. Det vil sige at på ni år var 1,5 litermotoren blevet produceret i tre meget lidt for-

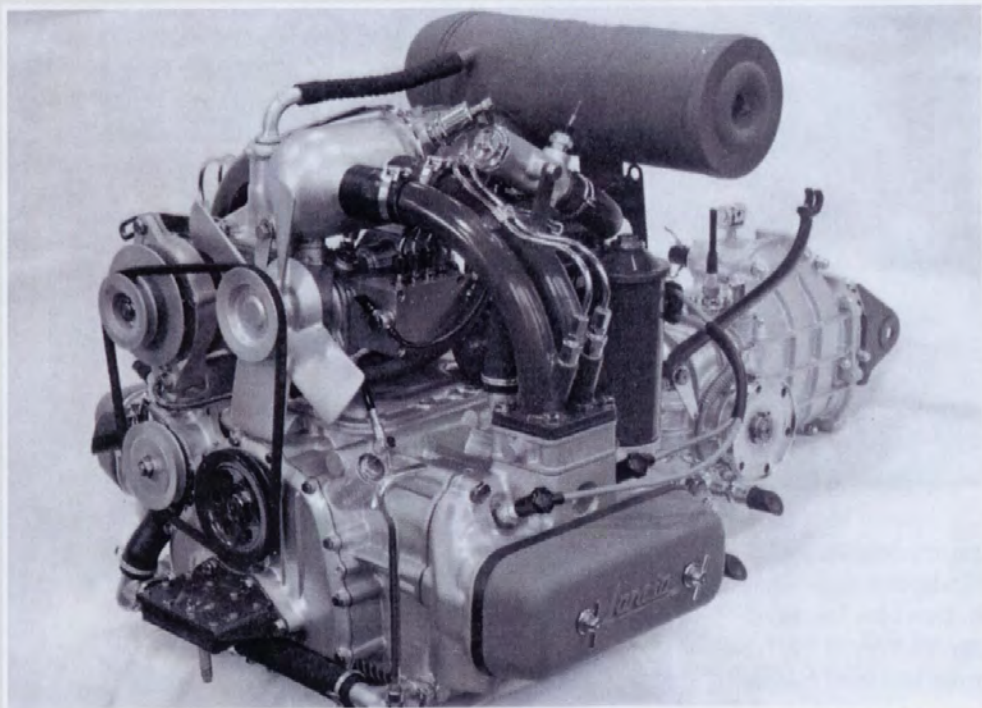


▲ Flavia Berlina 1.5 serie 2

▼ Fra 1966 kunne Lancia nu tilbyde en Flavia 1800cc og med en mekanisk Kugelfischer indsprøjtning.



skellige versioner. Teknikerne var tilfredse, og salgsafdelingerne fik ikke et ben til jorden.



Fotoarkiv: Lancia Presse

Fotoarkiv: Lancia Presse

Havde produktionen været meget stor havde det ikke været så interessant at tale om de mange motorændringer, men mens den første 1,5 liters Flavia blev solgt i godt 28.000 eksemplarer blev de følgende solgt i 2000 til 3000 eksemplarer.

1,8 modellen fik i 1967 86 hk, altså lidt lavere effekt, og også her lavede man lidt om på slagvolumet. Fra 1800 til 1815cc. Indsprøjtningssmodellen ydede nu 97 hk. I øvrigt var 1,8- modellerne væsentlig bedre sælgere end de samtidige 1,5-modeller. Det blev til ca. 16.000 stykker.

Fra Flavia til 2000

Slutstene i udviklingen blev 2-litersmodellen, som kom i 1969 med en effekt på 116 hk for kar-



buratormodellen og 124 for indsprøjtningssversionen. Den blev lavet i to serier fra 1969 til 1971. Så var det slut med Flavia-



Fotoarkiv: Lancia Presse

▲ Serie 2. Flavia 1.8 instrumentering

navnet, og fra 1971 til 1974 hed bilen 2000. 2000-modellen kan kendes på at den har et kølgitter der skal ligne det klassiske Lancia kølgitter og at den har frkantede instrumenter i et instrumentbræt af træ. Ellers er den stort set identisk med den sidste Flavia 2000.

Der blev i alt produceret 63.257 biler med navnet Flavia Berlina og 14.319 der hed 2000 Berlina.

◀ Flavia 2000 Berlina serie 2.



Fotoarkiv: Lancia Presse

Konkurrencen fra Fiat

Inden Flavia blev gjort klar til produktion havde Lancias ejer, Pesenti, nogle møder med Fiat, og han gik derfra med en overbevisning om at Fiat ikke havde i sinde at bygge biler større end Fiat 1100 og 1300. Efter Pesentis mening skulle Flavia så dække italienernes behov for en bil i den større middelklasse. Det var et stort marked, så Lancia gik i gang med at bygge det store fabriksanlæg i Chivasso udenfor Torino. Da alt var klart lancerede Fiat modellerne 1800 og 2100! Den slags kunne Fiat bygge langt billigere end Lancia, og Pesenti sagde senere at han aldrig ville have bygget Chivasso hvis han havde vidst det. Ingen kunne sæt-

te en finger på Flavias konstruktionskvalitet eller køreegenskaber. Som alle Lanciabiler kørte den fremragende. Der var imidlertid nogle konstruktive svagheder. Når motoren blev lidt slidt kunne forkæden finde på at springe nogle tænder; det havde en temmelig uheldig indflydelse på ventilerne. Var man heldig gik motoren bare dårligere. Den meget velkonstruerede platform som bar undervognen var – som næsten alle biler dengang – helt ubeskyttet mod rust i hulrummene. Og hulrum var en væsentlig bestanddel af konstruktionens styrke – indtil rusten skabte flere hulrum end godt var.

Ikke mange tilbage

Som 4-dørs sedan med et ikke voldsomt spændende karrosseri har Flavia aldrig været en bil

der appellerede til samlere. Bilerne tjente deres ejere i et antal år og forsvandt derefter gradvis fra trafikken. De kørte væsentlig bedre og hurtigere end deres udseende gav indtryk af. En englænder har berettet hvordan han på hovedvejen mellem Stockholm og Göteborg kørte om kap med en af de første Saab Turbo, indtil Saab'en måtte give op.

Der har været i hvert fald én Flavia Berlina i Danmark. Den kørte som taxa i Fredensborg i 60'erne. Hvordan i alverden den var havnet der vides ikke. Lige

så lidt som det vides hvad der blev af den.

De mere glamourøse Flavia-modeller

I denne artikel har vi slet ikke beskæftiget os med de Flavia- og 2000-modeller som har appelleret til samlere og entusiaster, nemlig coupe-modellerne. De er bedre kendt i dag end berlina'erne, selv om der blev bygget meget færre af dem, nemlig 26.084. Dem vender vi tilbage til en anden gang.



Fotograf: Lancia Presse

▲ Bagrude solgardin, noget helt usædvanlig i 60'erne.

▼ Når det brede forsæde blev lagt ned, havde man den bedste komfortable mulighed for at tage sig en "powernap".



Foto: Lancia Classe

Sensommerturen med DANSK LANCIA REGISTER

Nordsjælland – Amici Mie.



Foto: Jørgen Turkling

Søndag d. 1. September var dagen hvor vi igen skulle på sensommertur med Lancia klubben. Formand Niels havde på forhånd lovet en køn tur i det nordsjællandske landskab og en ægte Italiensk afslutning på Restaurant Amici Mie i Helsingør.

Så ikke færre end 10-11 Lancia'er mødte op ved Dansk Veteranbils Klubs lokaler i Nivå lidt før middag til indtagelse af den medbragte mad og lidt sludder med alle

om hvad der var passeret siden sidst. Og selv vejret havde formanden fået en god aftale med – det var en rigtig dejlig varm dansk sensommerdag med ca. 25 grader – helt perfekt.

Dansk Veteranbil Klub har til huse i nogle ganske dejlige lokaler ved Nivågård museet, skønne omgivelser og dejlige lokaler. Samtidig fik undertegnede et meget lille indblik i klubbens bibliotek, som fru Hanne og hr. formand Niels passer til daglig. Og der er MEGET at passe, jeg var bestemt imponeret. Jeg tror ikke der er meget om biler og trafik fra gamle dage der ikke findes der. Jeg tror godt jeg kunne bruge minimum en sommerferie med bare at sidde der og læse/kigge i gamle bøger og blade. Nå, det har jo ikke meget med Lancia klubbens tur at gøre, men det var nu imponerende.

Da alle havde indtaget de medbragte klemmer drog vi ud på en køretur der var tilrettelagt af formanden, en nem rutebeskrivelse førte os rundt i Nordsjælland på kønne steder ad en usædvanlig skøn rute med små biveje, skove og landsbyer. Der var sikkert en del af deltagerne der aldrig havde været på så mange små veje i Nordsjælland før.

Der blev gjort holdt et par gange undervejs og som det kan ses på billederne var også disse steder valgt med omhu, der var kønt og rart samt noget at se på. Et sted var der endda vilde blomster at plukke og indtage.

Turen sluttede i Helsingør hvor klubben havde fået lov til at parkere på Gågaden lige foran Restaurant Amici Mie, der er Italiens eget og (naturligvis) af en Lancia entusiast der selv ejer en rigtig flot Fulvia Coupé HF. Her blev vi beværtet med lækre Italienske specialiteter og god Italiensk vin, og sludderen gik lystigt videre om alt og Lancia – mest Lancia.

Endnu en gang, vi er ca. 150 medlemmer i klubben, hvorfor kommer der så kun ca. 10-12 af dem til sådanne arrangementer? Kære medlemmer, kom ud af busken og vær med. Kig i dette blads agenda og se hvornår vi næste gang mødes til en film- og hyggeaften – det bliver så i Hvidovre i Januar.

J.Turking

Lancia'er i Nordtyskland

af Niels Jonassen



Foto: Niels Jonassen

▲ En fin, lille Appia serie 2.

For nogle år siden afholdt Lancia Club Vincenzo træf i Harzen i øsende regnvejre. Da de i september i år kom nordpå igen var de mere heldige med vejret.



Utroligt så forandret

For snart ti år siden kørte vi igennem den lille østtyske by Ludwigslust. Det var tydeligt at det havde været en charmerende by, men det hele var væk i DDRs grå forfald. I år havde Lancia Club Vincenzo lagt efterårstræffets hovedkvarter i denne by – og det var et helt nyt syn der mødte deltagerne da de mødte frem i løbet af fredag 20. september. Gadernes brolægning var nylagt, der var plantet store alletræer, og husene stod med nyrepa-

rederede tage og nymalede vinduer. Nu skulle der ingen fantasi til for at se hvor køn den lille Mecklenburgske residensby var.

Lørdagstur til havet

I en af de trækransede gader ligger hotellet Meckenburger Hof, og langs gaden til begge sider og rundt om hjørnet stod der Lancia'er. Der var et utroligt udvalg af modeller, fra en Aurelia B10 via Appia og Flavia til Thema, Dedra og Kappa. I alt var der tilmeldt omkring 40 biler fra Schweiz, Tyskland, Belgien,

Holland, Danmark (Kent Nielsen i Dedra samt Hanne og Niels Jonassen i Aurelia), Sverige og Finland. Nogle – faktisk de fleste – kom langt sydfra og havde ladet autotoget sørge for transporten til Hamburg. Finnerne havde taget færgen. Så Herbert Nilsson fra Stockholm var den der havde kørt længst på egne hjul. Det var foregået i en Kappa.

Fredag havde nogle stykker været en tur rundt i omegnen og til nærliggende byer, men hovedsagen var lørdagsturen op til nordkysten og ud på den lille ø, Poel, udfor Wismar. Der var ingen fast rute, så deltagerne valgte at køre ad mange forskellige veje. De mest fantasifulde valgte den meget lige hovedvej, men der var mere charmerende muligheder ad trækransede og snoede veje gennem et landskab som minder meget om Danmark.

For en dansker er der ikke meget nyt ved en ø som Poel. En relativ flad ø med en enkelt, lille by samt nogle klynger huse og nogle småhavne strøet ud. For folk fra det centrale Europa er det imidlertid fremmedartet og spændende. Derfor var eftermiddagen helliget en udstilling af de deltagende biler på havnen i Kirchdorf. Tiden faldt

vist en del af deltagerne noget lang, men der var da nogle bekvæmheder ved havnen. Efterhånden som vejret slog om fra sol til skyer og siden regn sås flere og flere deltagere inden døre med et glas eller en kop.

Thesis demonstration

I den ene ende af havnepladsen havde Lanciaforhandleren fra Hamburg slået en bod op, og der kunne man bestille tid til en prøvekørsel med en Thesis der stod ved siden af. Det er selvsagt begrænset hvor meget indtryk man kan få af en bil under et kvarters kørsel. Vejene på øen er imidlertid af temmelig varieret kvalitet, så noget indtryk kunne man da få.

Første og dominerende indtryk: Thesis er en luksusbil. Den er bekvem, den gør hvad man beder den om, der er god plads, og der findes alle de dingener og dippedutter man kan ønske sig. Eksempelvis går parkeringsbremsen automatisk på når man fjerner nøglen.

Det jeg syntes bedst om var at affjedringen indretter sig efter vejen og hastigheden. Ved langsom kørsel på jævn vej er affjedringen blød – for blød efter min smag. Lige så snart hastigheden går i vejret bliver fjedrene strammere og

strammere, og det samme sker når vejen bliver ujævn. Det betyder at man ikke kommer ud i søgang blot fordi vejen bliver bulet, og man har hele tiden fin kontrol over bilen. Også med god fart i snævre og ujævne sving. Jeg vil hellere have en Thesis end en Mercedes.

Mad til søs

For at givet fastlandsfolket en oplevelse var middagen henlagt til et lille turistskib som kunne byde på en kold buffet og en tur fra Kirchdorf over bugten ind til havnen i Wismar og tilbage igen. Vi havde det vældig hyggeligt i selskab med Herbert og Magnus Nilsson fra Sverige og englænderen Andrew MacLagan og hans kone. Sidstnævnte var kommet kørende i en Flavia Coupe fra Bruxelles, hvor de bor.

Ud på de små timer

På vejen tilbage til Ludwigslust fra Poel lykkedes det flere af deltagerne at miste orienteringen i mørket og regnen. Så som aftenen skred frem ankom det ene hold efter det andet til baren på Mecklenburger Hof. Det gav anledning til lidt ekstra snak og nok en øl. Så klokken blev mange før vi drak den sidste godnat



Foto: Niels Jonassen

▲ En charmerende Appia coupe med Zagato karrosseri

whisky på Herbert og Magnus Nilssons værelse.

Næste morgen kunne vi høre dybttonende motorer blive startet i garagen under hotellet. Vejret

var lyst og fint, så vi havde rig lejlighed til at se på bilerne inden de begav sig på vej hjem-

ad i alle retninger. Der var adskillige Fulvia coupe, men den mest spændende var nok en Appia coupe med karrosseri fra Zagato. En let og elegant lille bil.

Nogle stykker gik en tur gennem byen ned for at se det store barokslot, og i løbet af formiddagen listede bil efter bil sig ned ad gaden og svingede ud på hovedvejen på vej hjemover.

Som altid ved de arrangementer Frank Dehler laver for Lancia Club Vincenzo er hovedvægten lagt på samværet med ligesindede, og rammerne er de friest tænkelige.



Lancia på Goodwood.

Ved Goodwood Revival, de historiske løb på den ligeså historiske Goodwoodbane i Sydengland i september deltog en Lancia Aurelia. I programmet stod en opført som en B10 fra 1951, men ifølge Martin Cliffe fra Omicron drejede det sig om en temmelig modificeret udgave, bl.a. med en 2,5 liters motor. Efter et par forsigtige omgange begyndte køreren at sætte farten op, men efter nogle omgange udgik bilen med fedtende kobling.

Koblingen er et af de tidlige Aurelia'ers svage punkt. Den er konstrueret

til en 1750cc motor med en effekt på 57hk, så den har svært ved at klare de 118hk som en normal 2,5 liters B20 motor yder. Fabrikken

brugte en koblingsplade med sintret metalbelægning i stedet for den normale.

nj



Foto: Niels Jonassen

Nye Bogudgivelser

Bilen i 30'erne *Design i bevægelse*

I et fængslende panorama over 30'ernes biler og de samfund, der skabte dem, sætter arkitekten, skribenten og design historikeren Niels Kryger tiden og dens motordrømme i relief, og han har i forbindelse med bogen prøvekørt dem og fortæller om oplevelserne med dem i dag.

Her er ikke tale om de mere eksklusive mærker, men i højere grad de biler, der sigtede mod at blive allemands eje lige fra Ford V8 til Opel Kapitän.

Bilen er en skulptur i stål, glas og lak, som magnetisk har tiltrukket sig opmærksomhed. Den der fængsles af den svundne tids design,

oplever her en verden af vogne rullet frem til et fascinerende gensyn med de biler, der stod funkende nye for mere end 50 år siden, og som kyndige folk har værnet om til den dag i dag.

Bilen i 30'erne er en smuk bog, som på samme tid både præsenterer flotte illustrationer af bilerne i 30'erne og beskriver den interessante udvikling netop bilerne var genstand for i denne periode.

jd.

**"Bilen i 30'erne
- Design i bevægelse"**
af Niels Kryger.

Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck.

128 sider, illustreret i farver, Indbundet i stort format. Kr. 299,-



Fra legetøj til transport 1900-1920

Denne bog er en del af en serie bøger, hvor denne skildrer bilens teenageår, hvor den i starten udviklede sig fra et stykke dyrt legetøj for excentriske velhavere, for senere at blive et accepteret transportmiddel i samfundet. I sidste del af bogen har forfatteren prøvekørt de forskellige typer biler og kommenteret dem med nutidige øjne. Niels Jonassen har i

mange år beskæftiget sig med biler og bilhistorie. Han opfatter biler som teknisk kulturhistorie og ikke kun som skruer og bolte.

jd.

**"Fra legetøj til Transport
1900-1920" - Bind 1**
af Niels Jonassen
Klassisk Bil & MC.
124 sider, illustreret i s/h. Paperback. Kr. 168,-



Lancia Aurelia fantastiske Le Mans

Af Jørgen Dankelev



FotoArkiv: Jørgen Dankelev

▲ Det var første debutår for Porsche og Lancia. De 2 Italienske Lancia Aurelia kører ① Giovanni Bracco og ② Giovanni Lurani.



24. juni 1951: Holdet bestående af Bracco-Lurani vinder Le Mans 24 timer, to-liters klassen, i en Aurelia Granturismo. Det var en overraskelses-sejr, som vi husker nu 51 år efter.

Her følger en beskrivelse af dagen.

Francesco de Virgilio's dagbog vidner om løbet og samtidens aviser kommenterer.



Le Mans program fra løbet i 1951.

For enoghalvtres år siden, den 24. juni, vandt en Aurelia B20, i to liters klassen, Le Mans 24 timer, idet den alene lagde det stærke Nash-Healey hold og alle andre konkurrenter bag sig. Ved rattet sad Giovanni Bracco og Giovanni Lurani. Bracco, efterkrigstidens bedste vej-pilot, blandt kolleger kaldet "geniet og grænseoverskrideren" havde netop sammen med Umberto Maglioli kørt Aurelia'en ind på en fantastisk 2. plads i Mille Miglia. Grev Lurani, som var ingeniør, journalist, tekniker, en



▲ Lurani og De Virgilio med Aurelia B10 foran Automobile Club de L'Ouest kontorer på Place Republique i Le Mans.

▼ Mekanikerne kontrolere alt en sidste gang før afgang til banen.



▲ Velsignelsen af bilen før løbet.

journalist, tekniker, en rigtig god pilot, poliglotta, var også en af de første samlere af glemte væddeløbsbiler.

Dette er en side af auto-mobilismens historie, som i sin tid vækkede beundring, og som huskes ikke blot for sejren, men også for måden, det hele fandt sted på.

De konkurrenter, som fik adgang til "24 heures du mans", var blevet udvalgt i januar måned, og Lancia måtte, for at kunne deltage, udnytte Lurani's tilmelding af 'Ambrosiana Stalden', som

da også fremskiftede alene i det officielle løbsprogram.

Bilen, med stel nr.1010 og motor nr. 1009 var sort og den samme, som havde kørt Mille Miglia. Den blev omlakeret i rød, men fik - for at begrænse vægtforøgelsen - kun ét lag lak. Resultatet: en noget udefinerbar farve som i øvrigt ikke kan ses på samtidens fotografier. Bilen ankommer til Le Mans den 19. juni (se vedlagt Francesco De Virgilio's dagbogsnoter); arbejdet ligger i Aurelia's motor. Den ledsages af de to køre-

re, af De Virgilio selv, fire Lancia mekanikere (Schenone, Ferraris, Brandoni og Daniele) og en forhandler, en Aurelia B10 samt af en fladvogn.

I følget kommer fotografen Corrado Millante, som er ophavsmanden til fotografierne på disse sider, billeder som stammer fra De Virgilio's erindringsalbum og som vi, med sønnen Luigi De Virgilio's venlige tilladelse, gengir sammen med faderens notater.

Alle Foto: Corrado Millante.

Lørdag, kl 16: Start

...Le Mans, den 23. juni.

Efter prøverne, udførte efter alle kunstens regler, kommer startens skæbnesvangre øjeblik. I box'ene er der et vældigt leben: man fylder benzin på i den anførte mængde, man forsegler låg, man gør status over, hvad der er til rådighed af reserverede. Det skal siges, at reglementet er meget strengt: Alt hvad der måtte komme af reparationer skal foretages i box'en med de reservedele og de værktøjer, som forefindes i løbsbilen, af en kører og en mekaniker, mens en kommissær holder øje

med, at alt går rigtigt for sig.

Bilerne bliver placerede i 'fiskebens-formation' og klokken 16 præcis - med respekt for traditionerne - lader løbslederen og idemanden bag '24 timeren' Charles Faroux flaget gå. Allerede halvvejs henne i løbet, begynder det italienske holds box at fyldes med mennesker. Alle spørger om, hvordan Berlinetta'en fra Torino bær' sig ad med at køre så hurtigt og uden problemer.

Det er næsten utænkeligt. Aurelia'en kører som et urværk i alle 24 timer, og uden at be' om andet end benzin og olie. Gennemsnitshastigheden blir' opgjort til 132 km i timen, med en total kørselslængde på 3172 km, og dette opnået med en bil, hvis tophastighed ikke overstiger de 175 km i timen.



▲ På det lille foto ses Lancia-holdet følge vogn nr. 33 i pitten under løbet. I første række Francesco De Virgilio.

Fotos: Corrado Millantia.



Fotoarkiv: Jørgen Danker

▲ Aurelia'en fotograferet ved et af de mange pitstop.

BRACCO SKADET

Bracco er den eneste med vedligeholdelsesproblemer, idet han blir' offer for en smertefuld muskelforstrækning, hvilket tvinger Giovanni Lurani til extra lange perioder bag rattet og som gir' ham vældige ople-

velser (dette er hans egne ord), især om natten og i regnvejrperioder, som til konkurrenternes 'opmunt-ring' aldrig udebliver i Le Mans. Men hvorom alting er, så begynder sejren at virkeliggøre sig henimod halv-

delen af løbet, og ved afslutningen blir' det en sand triumf: ganske ene og alene pulveriserer en Aurelia alle modstandere i sin kategori, som på den tid var den mest fulgte af publikum såvel som af teknikere.

EN VIDUNDERELIG MOTOR

Francesco Gandolfi, som var president for Aurelia Registret, har fortalt følgende apropos sejren den 24. juni:

"Francesco De Virgilio fortalte mig en sjov detalje i forbindelse med dette løb. Umiddelbart efter afslutningen bad Briggs Cunningham - som havde deltaget med sit eget hold - Lurani om lov til at se motoren. Tilfreds stiller han følgende spørgsmål, som Lurani smilende oversætter til De Virgilio. Han ville gerne vide, hvornår de (kørerne) havde haft tid til at vaske

motoren og det dertil hørende motorrum: han fandt det umuligt, at der efter 24 timer og med den fart så at sige ikke fandtes udslip af vand eller olie". Sejren gav uundgåeligt genlyd i samtidens aviser.

Bladet 'Auto Italiana' som i udgaverne fra den 30. juni og den 15. juli har fyldige dækninger af løber, skriver blandt andet:.....

..."Endelig blir vi vidne til, at den engelske dominans stoppes, og fortjensten for dette går til den enestående Lancia Aurelia, som har vakt den mest udelte beundring hos alle kritikere i alle

lande"

Her følger Charles Faroux's upartiske bedømmelse i 'Action Automobile'.

..."Dagen har ladet os kunne beundre den forbløffende Aurelia, der som eneste bil, ikke har måttet ty til nogle af de reglementerede afvigelser. - Ganske enkelt, er den taget fra samlebandet ligesom dem, der bliver leveret til normale kunder. Godt, denne Aurelia har kørt i 24 timer med mere end 130 km i gennemsnit, uden skader og uden andre stop end benzin påfyldningerne. Den har overrasket alle tilskuere ved sin ene-stående vejstabilitet, sin lydsvage kørsel, og sin hastighed".

Francesco De Virgilio's dagbogsoptegnelser

"27-6-51 (onsdag) Her til morgen klokken 13.30 ankom jeg til Torino fra Le Mans (Frankrig) hvor jeg havde assisteret Bracco's Aurelia Gran Turismo i 'Le Mans 24 Timer'. Piloterne var Giovanni Lurani og Giovanni Bracco.

Vi tog afsted fra Torino tirsdag den 19-6 klokken 7 og vi ankom til Le Mans samme aften ved 21-tiden, heri indgik vores frokost-pause i Tarare fra 13-14.30. Klokken 22, kom til Loué Hotel Ricordeau, hvor vi havde bestilt værelser.

Loué ligger 28 km vest for Le Mans, så at sige på vejen Le Mans - Laval.

Om morgenen lørdag den 23 lod vi bilen velsigne foran kirken i Loué. Tilstede var undertegnede, Bracco, Bassi, Brandoni, Daniele og Millanta. Lurani, Ferraris og Schenone var allerede taget til Le Mans med Beta fladvognen. Løbet fandt sted fra lørdag den 23. klokken 16 til søndag den 24 klokken 16. Vores bil klassificerede sig Nr.1 i 2000cc klassen, på en absolut 12. plads hvad angår distancen, og på en 15. plads hvor det drejer sig om 'performance'. Vi skifte-

de hverken dele eller dæk i alle 24 timer. Vi vandt en præmie på 100 francs (gamle francs svarende til datidens 130.000 lire).

Jeg mødte mange englændere, amerikanere, og franskmænd, og alle beundrede de vores bil.

Fra lørdag morgen til omkring klokken 5 om søndagen regnede det uafbrudt. Vi var alle stivfrosne på grund af fugtigheden. Bracco fik kramper i sit højre ben og måtte stoppe, hvilket gjorde, at han ikke kunne fuldføre det store antal timer bag rattet, som han havde programmeret.

FOTOGALLERIET: LANCIA AURELIA LE MANS 1951



▲ Lancia Aurelia kørte søndag d. 24 juni 1951 over målstrengen som 12. bedst placeret, efter at havde kørt 235 omgange på ialt 3172,380km, med en gennemsnitshastighed af 132,182 km./t.

Back to the future - Le Mans 2002



Foto: Michael Jullin

▲ Ingen kunne måle sig med redaktøren i sin Kappa under tidskørslen, da han kørte over mållinien i dette års Le Mans 24timer.

Det var nok fordi den rigtige tidskørsel begyndte 45 min. senere.....



Alle foto: Jørgen Danckero



▲ Cabaret pige fra Moulin Rouge i Paris var sponsor for et fransk Ferrari-team.



Søndag

kl. 16.00 er Tom Kristensen 4-dobbelt Le Mans vinder.

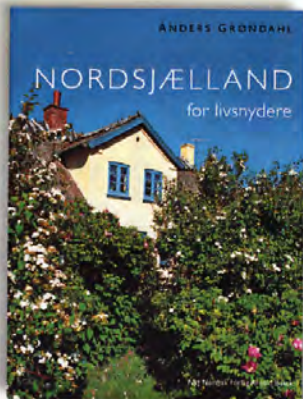
► Redaktørens smil blev dobbelt så bredt da han fik lov at prøvekøre naboens Ferrari 250 SWB

▼ Byen Le Mans viste en æresudstilling i anledning af en ny fransk spillefilm om tegneserie-helten Michel Vaillant bedrifter på Le Mans. Filmen får europapremiere i sommeren 2003.



Nye Bogudgivelser

Nordsjælland for livsnydere



Journalisten Anders Grøndahl, der bl.a. andet er kendt fra Danmarks Radio, Fiat bladet Avanti og som foredragsholder, er rejseskribentens svar på "slow food". Når han skriver sine bøger, foregår det med den ægte livsnyders sindige tempo, hvor synsindtryk, lugte og detaljer gives videre i et sprog og med en entusiasme, så de står lyslevende for læseren.

• I Nordsjælland for livsnydere tager Anders Grøndahl læseren ved hånden og fortæller i tekst og fotografier om det Nordsjælland, hvor han selv bor, og hvor der i dag er mængder af muligheder for gode oplevelser for livsnyderen med hang til smukke landskaber, gode spisesteder og ikke mindst den gode historie. Han videregiver sit personlige udvalg

blandt Nordsjællands lyksaligheder langs nordkysten fra Asserbo til Helsingør, videre ned langs Øresund mod Klampenborg og tilbage gennem landet over Fredensborg og Hillerød.

• I bogen fortælles om væerten i restaurant Amici Mie, Patrizio Pratelli, som deltagerne i DLR's sensommertur sikkert vil nikke genkendende til, for sit gode værtsskab. Bogen er spækket med smukke fotografier, opskrifter, nyttige rejse-tips og en poetisk og indfølelse tekst, der lægger op til nydelser både på stedet og hjemme i lænestolen! .

jd

"Nordsjælland for livsnydere"

af Anders Grøndahl.

Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck.

136 sider. Rigt illustreret i farver. Indbundet. Kr. 299,-

De smukke landsbyer i Provence

Det dejlige provençalske landskab, skønheden og ånden samt 35 udvalgte maleriske småbyer er her indfanget af fotografen Hugh Palmer i et betagende billedværk, beskrevet levende af Michael Jacobs med nyttige oplysninger til dem der vil besøge området, en oversigt over hoteller, restauranter med adresser og telefonnumre, samt en oversigt over fe-

stivaler og markeder.

I samme serie foreligger

James Bentley:

"Toscana's smukke landsbyer"

jd

"De smukke landsbyer i Provence"

af Michael Jacobs

fotografier af Hugh Palmer
Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck.

224 sider. Rigt illustreret i farver. Indbundet. Kr. 299,-.



THESIS

Et spørgsmål om smag.

af Bo Christian Koch



Fotoarkiv: Lancia Presse

Medlem nummer 169, Bo Christian Koch, har i sin egenskab af chefredaktør for Motor haft lejlighed til at stifte nærmere bekendtskab med Thesis. Det fortæller han om her.

Som de fleste Lancisti nok ved, er Thesis blevet udråbt som bilen, der skal sikre mærkets beståen i en tid, hvor Fiat-koncernen er inde i sin hidtil værste krise. Måske er det derfor, Thesis har været så længe undervejs, for man har villet være sikre på, at bilen ikke kom på markedet med en masse børnesygdomme. Om det er

lykkedes, vil kun tiden vise, men det er et faktum, at Lancia har brugt næsten et år mere end planlagt til at finpudse bilen. Allerede i december 2001 var jeg og andre motorjournalister ude og prøve de første før-serie biler, men bilen er først inden for det sidste halve år kommet til salg på en række europæiske markeder.



Thesis er blevet skabt efter indgående studier af potentielle kunder. Der skal kun bygges 30.000 eksemplarer om året, og det har derfor været væsentligt for Lancia at definere præcis, hvem bilen henvender sig til. Det er nemlig ikke fabrikkens ambition at konkurrere med mærker som BMW eller Mercedes, men snarere at skabe en bil til den type mennesker, der ikke betragter bilen

som et udtryk for social status og økonomisk formåen, men som et udtryk for smag og stil.

Designmæssigt er Thesis et kvantespring i forhold til Kappa, som nok var elegant, men også lidt anonym. Thesis er også elegant, men på en mere dominerende facon, og det er et spørgsmål om smag og behag, om man finder bilen smuk. Mange af design-elementerne er hen-

tet fra Dialogos, specielt den markante, klassiske front.

Til gengæld kan der næppe diskuteres længe om interiøret. Gennemført italiensk smag i udsøgte materialer kendetegner kabinen, der er domineret af træ og magnesium. Også inden døre er mange af ideerne fra Dialogos blevet virkelighed i Thesis. Det gælder for eksempel det perforerede instrumentpanel, hvor der i stedet for luftdyser til luft-

▼ Nye udtryksformer fra Lancia Thesis - her det nye karakteristiske frontgitter og lygte.





cirkulation er i hundredevis af små huller i hele instrumentbrættets bredde, hvorfra frisk eller varm luft fordeles i kabinen.

Motorprogrammet omfatter blandt andet en to-liters, fem-cylindret turbo, der yder 185 hk, og en tre-liters V6, der yder 215 hk. V6-motoren er koblet med automatgear. Jeg har prøvekørt Thesis med den sidstnævnte motor, og bilen efterlader et positivt indtryk.

I udenlandske blade har Thesis fået en noget lunken kritik.

Specielt tyskerne er kritiske over for køredynamikken, men det er ikke en kritik, jeg umiddelbart er enig i. Sin størrelse til trods – Thesis måler 489 cm fra snude til hæk – er den meget letkørt. Styretøjet har progressiv servo og fungerer præcist, og undervognen byder på fin komfort takket være sin elektronisk styrede affjedring.

Der er ikke i skrivende stund planer om en officiel import af Thesis, selv om der dog er tegn på, at Lancias fremtid i Danmark igen bliver diskuteret i direktionsloka-

lerne på Hovedvejen i Glostrup. Foreløbig har Jensen Auto annonceret en Thesis V6 til salg, og mon ikke flere Thesis vil finde vej til Danmark ad alternative kanaler. Og så er det vist en offentlig hemmelighed, at en prins i det sønderjyske og den italienske ambassadør har meldt sig som interesserede Thesis-kørere. Men de skal jo heller ikke straffes med den astronomiske danske registreringsafgift, der vil bringe prisen for den billigste Thesis et godt stykke på den forkerte side af den halve million.



Granturismo

Designstudie: Lancia Granturismo

af Bo Christian Koch



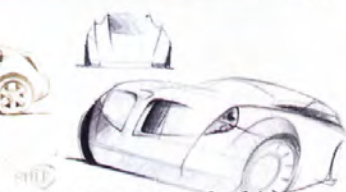
Foto: Bo Christian Koch

▲ Granturismo på standen i Paris.

En af overraskelserne på Årets Paris Motor Show stod på det relativt ukendte designfirma Carceranos stand. Carcerano er et lille italiensk firma, grundlagt i 1980 af Piero Carcerano som har specialiseret sig i at producere og udvikle prototyper for bilfabrikkerne. I samarbejde med Centro Stile Lancia har Carcerano udviklet en Lancia med det



gode navn Granturismo, og resultatet er en meget smuk og harmonisk bil. Centro Stile Lancia har søgt at lave en Thesis HPE med mange design-elementer fra Dialogos, og selv om bilen har helt moderne linjer, er der masser af designelemen-



ter fra Lancias stolte historie.

Desværre var det umuligt at få folk fra Lancia eller Carcerano til at udtale sig om, hvorvidt samarbejdet vil føre til mere end blot end prototype.

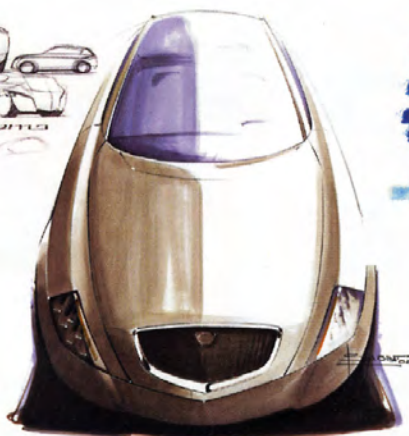
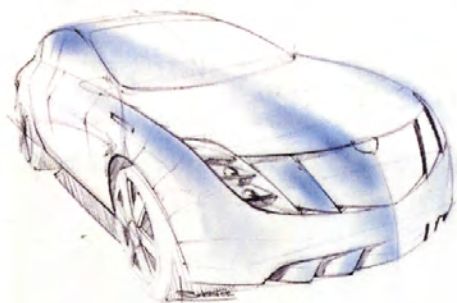




Foto: Bo Christian Koch

Historiske rallybiler i Paris

Paris Motor Show byder ofte på små specialudstillinger, og årets udgave var ingen undtagelse. I år var temaet Monaco og bød på vinderbiler fra Monacos Grand Prix og Rallye Monte Carlo. Lancia var naturligvis flot repræsenteret med Fulvia, Stratos og Delta.

Fiat flirter med designere

Efter næsten ti år, hvor stort set alle nye produkter i Fiat-koncernen er blev skabt i de enkelte mærkers egne stilstudier, er Fiat igen ved at åbne op for de store, italienske designhuse. For Lancia betyder det, at Giugiaros Italdesign bliver ansvarlig for Lybra-afløseren, der forventes i slutningen af 2005. Y-afløseren, som kommer i juni næste år, er designet i Centro Stile Lancia, som nu ledes af Flavio Manzoni. Centro Stile bliver også ansvarlig for en Lancia-udgave af

en Fiat mini-mpv i den relativt nye klasse, hvor man også finder biler som Hyundai Getz, Opel Meriva og Mazda 2. Mike Robertson, der tidligere var Lancias chef-designer, er i øvrigt nu blevet forfremmet til design-ansvarlig for hele Fiat-koncernen.

Lancia styrtdykker

Salgsstatistikkerne for nybilsalget i Europa er kedelig læsning for Lancister: i årets første ti måneder er der solgt 93.073 nye Lancia mod 129.953 i samme periode sidste år. Det er et fald på 28,4 procent, den største tilbagegang for noget bilmærke. Årsagen er naturligvis, at Lancia har manglet Thesis i butikkerne det meste af året. Indtil nu er der solgt 3.594 Thesis, 17.922 Lybra, 64.930 Y og 2.498 Zeta og Phedra.

Af de store mærker er det kun Jaguar, Saab, Chrysler og Mini, der sælger færre biler i Europa.

- bck

Breve fra Mallorca.

Af Birger Bayer & Knud Erik Paulsen



Foto: Knud Erik Paulsen

▲ Naboen siamesekat Mimi, der overvåger mit arbejde med restaureringen af en Fulvia

I efteråret 2001 kom en der et brev fra Knud Erik Paulsen på Mallorca med venlige kommentarer til artiklen om Flavia i Granturismo no. 5 til Birger Bayer.

Det blev starten på en større brevudveksling.



Et agtet medlem fra den spanske start af Dansk Lancia Register, Knud Erik Paulsen fra Roskilde, stod på et tidspunkt af "racet" og flyttede til Mallorca med sin frue og sin røde Fulvia Coupe. At det lige blev Mallorca var ikke helt tilfældigt, da deres datter og svigersøn har og driver et hotel på øen.

Knud Erik og familie nyder efter sigende tilværelsen i det sydlige men forbindelse og medlemskab er holdt ved lige og en dag i efteråret 2001 kom et brev fra Mallorca med venlige kommentarer til Deres ærbødiges artikel om Flavia i

Granturismo no. 5.

Det var et billede af vor Yorkshireterrier "Charlie", stående på forskærmen af Flaviaen som havde trigget Knud Erik og han syntes at jeg (vi) skulle høre om hans oplevelser på Fulvia fronten og brevet var ledsaget af adskillige billeder af ikke én, men to røde Fulvia coupeer.

Jeg skrev tilbage med Tak for at have fået del i hans oplevelser og returnerede hans billeder efter naturligvis at have vist dem til vor – nu endnu mere – berømte Fulvia kører og ikke at forglemme navigatør, Otto Christensen & frue.

Et nyt brev fulgte med flere detaljer og efterhånden dannede der sig en (i hvert fald for os fans) en spændende historie som jeg syntes burde komme andre til gode, hvilket blev forelagt Knud Erik som ganske elegant svarede at det var da en god ide, jeg (Deres ærbødige) kunne da bare skrive en artikel -! Det var nu ikke lige sådan jeg mente men OK, dog med så meget som muligt med Knud Eriks egne ord:

..... Birger

Din historie om Flaviaen – især billedet af din hund i serviceafdelingen, inspirerede mig til at sende et foto af lignende art og i samme situation. Det er naboens siamesekat Mimi, der overvåger mit arbejde med restaureringen af en Fulvia magen til min egen, som du jo kender. Hun kan lige være i akkumulatorkassen!

Jeg fandt denne Fulvia her på Mallorca på den måde, at en dag (i juni 1999), hvor vi var ude at køre et klubrally, en af deltagerne henvendte sig til mig om jeg var interesseret i en Fulvia magen til den, jeg var kørende i. Nå, det var jeg jo, han fortalte at bilen stod hjemme i hans have og det havde den nok gjort temmelig længe. Prisen var 100.000 Pts. (ca. 4500 kr.). Vi aftalte jeg ville tænke over det. Jeg gjorde ikke rigtig noget ved sagen i flere måneder, men da vi mødtes igen, kiggede han på mig og sagde: Øh, skal vi glemme det med pengene, kan du ikke bare komme og hente den så snart som muligt? Se det var jo klar tale, så jeg fik arrangeret noget transport. Det var godt nok en miserabel ekvipage. Men reservedele er jo godt at ha' – om end de har en tendens til at hobe sig op i garagen.

Efter at have fundet flere løsdele i omtalte have – samt nærmere undersøgelse af bilen – kunne det se ud til at den måske var værd at forsøge at restaurere. Endvidere var min datter, der bor her i nærheden, stærkt interesseret i en lille sportsvogn. Nå det endte med at farmand lovede at prøve at få en bil ud af stumperne mod min datters og svigersøns afholdelse af alle omkostninger.

For at gøre en ret lang historie temmelig kort: 1. maj startede motoren første gang men spandt selvfølgelig ikke helt som ovennævnte Mimi. Men det er jo kun et spørgsmål om mere arbejde på sagen – det hele lykkedes hen ad vejen, om jeg så må sige. I januar 2001 kom bilen til syn og blev godkendt uden en eneste anmærkning – det er altså herligt. Det har været et sjovt stykke arbejde uden de helt store problemer eller ubehagelige overraskelser – og så er det jo en klar fordel at man har en bil helt magen til, så man "lige kan kigge i facitlisten".

For en ordens skyld nævnes at der er tale om en coupe 1,3 S serie 2 1973 i engelsk udgave, altså med højrestyring, (desværre, men det må Lisbeth vænne sig til). Endnu går den ikke så perlende rent som min egen Fulvia – men den er der nu også kælet for i mange år og har aldrig gået bedre end her på Mallorca. Det skyldes blandt andet det gode vejr, her kan man køre i bilen altid, hele året, og det har den også fået lov til. Jeg har en ven her i nærheden med en Austin Healy 100/6, vi tager en gang imellem nogle helt forrygende ture på de små bjergveje. Selvom hans Healy har dobbelt så stor motor og 25 flere heste end Fulviaen, så hænger jeg lige i hans bagkofanger hele tiden uden nogen problemer – vi er faktisk begge to forbløffet over, hvad Fulviaen kan klare. Han ved hvad han taler om, idet han var testkører i sine unge dage hos Ford i Tyskland.

Til sidst vil jeg bede dig hilse alle i klubben som jeg kender/ kendte og skulle du eller andre fra klubben engang snuppe en Mallorca tur, er man velkommen til at kigge ind, både i garagen og i huset hos min kone og mig.

Venlig hilsen
Knud Erik Paulsen



Se, det være hermed gjort, altså viderebringe hilsnen, hvad Knud Eriks invitation angår, har han måske ikke tænkt sig rigtigt om med hensyn til hvor mange medlemmer vi er i dag --?



Alle foto: Knud Erik Paulsen



Et nyt brev fulgte i oktober 2001 med opfølgning på registrering af "veteranbil" i Spanien/på Mallorca.

Foruden at Knud Erik har været et trip "on the Continent":



..... Birger

Begge Fulvia'er er nu omregistreret og har spanske nummerplader. Det var lidt vemodigt at aflevere de danske – jeg har haft dem i ca. 13 år. Det spanske registreringssystem for veteranbiler er et specielt register, hvor nummer pladerne begynder med "H" (for "Historic"). Man slipper for vægtafgift, skal kun til syn hvert 4. år og kan få en speciel billig forsikring. Ikke alle kommuner her på Mallorca vil dog acceptere fri vægtafgift – herunder desværre min egen – uanset om man kan præsentere myndighederne for lovens tekst. Afgiften er dog kun 600-700 kr. årligt. Det er lykkedes mig at køre med de danske nummerplader hernede i ca. 3 år, hvilket bestemt ikke er lovligt, men nu er jeg på lovens grund igen.

Vi har for øvrigt lige været på en længere tur (6 dage) sammen med ligesindede veteranbilvenner i MGB, Austin Healy 100/6, Mercedes 250 SL cabrio, Rolls Royce Silver Wraith samt Fulvia'en. Turen gik med færge til Barcelona, derefter til Andorra, Carcassonne og Perpignan i Frankrig. Derefter tilbage til Spanien via Figueres (med Dali museet) og Girona (meget interessant bilmuseum) Og tilbage til Barcelona/Palma. En herlig tur – dog ikke helt uden enkelte tekniske problemer med de gamle køretøjer. Kun én bil kørte hele turen problemfrit – min beskedenhed forbyder mig at nævne hvilken – men du behøver kun eet gæt -!

Nå, jeg synes jeg kunne bruge flere sider om alt muligt vedr. de gamle "øser", man bliver vist lidt småtosset, er jeg bange for.

Med venlig hilsen
Knud Erik

Jeg kunne ikke have udtrykt det bedre selv. Sådan mener mine pårørende i hvert fald. Altså med hensyn til Knud Eriks

sidste bemærkning. Men efter lidt korrespondance om nye contra gamle Lanciamodeller (en snak vi ikke skal komme ind på her, men Knud Erik og

undertegnede er helt enige) samt lidt om el-system i Fulvia, (hvor vi også er enige), kom der mere nyt fra solskinsøen i foråret 2002:

..... Birger

Jeg følger din opfordring om at skrive lidt om hvad der kunne tænkes at være af interesse. Sidste år introduceredes et internationalt rally på Mallorca – Trofeo Baleares Classico – og det blev så gentaget i marts i år. Jeg vedlægger en brochure, men har i øvrigt sendt mere detaljeret materiale til Otto i Tune, som jo er professionelt interesseret i rally – med stor succes i Monte Carlo, skal jeg love for.

Rallyet er et kombineret tysk-mallorkinsk arrangement og de fleste deltagende er derfor tyskere. Ca. 180 fine klassikere deltog i competition, regularityløb – samt regulært banerace på vor lokale racerbane, hvor jeg selv har dystet lidt. Af Lancia'er deltog en Fulvia samt en Aurelia, foto vedlagt af disse samt et fra banen. Billedet fra banen er dog fra det første arrangement sidste år, hvor der ikke rigtigt var styr på sikkerheden, idet man kan se to kvinder i en "Frogeye" med en mildest talt ureglementeret hovedbeklædning. Det forekom dog ikke i år!

Jeg deltog ikke med min Fulvia, dels fordi jeg ikke har et klap forstand på rallykørsel, dels fordi jeg assisterede (både sidste år og i år) som marshall, som de kalder det – fint skal det være. Nu er der imidlertid tale om et nyt, mindre rally, sponsoreret af Lufthansa, (luftbroen Tyskland/Mallorca) - hvor jeg på forhånd er inviteret til at deltage med Fulvia'en. Hvordan faen får man lært rallykørsel i en fart? Jeg stillede spørgsmålet til Otto, jeg håber han kigger forbi og hjælper mig !

Så en lørdag i august i år dukkede Knud Erik op hos undertegnede i Ågerup, dog ikke i Fulvia, han havde været i Stockholm, hvor en søn bor. Vi var netop i gang med at klar-gøre Pernilles røde Flaminia, som skulle til et bilmøde på Midtsjæl-land om søndagen sammen med andre "fine" biler. Vi har et mindre startproblem med Flaminiaen ,når motoren er varm., for dem der ikke kender modellen, kan nævnes at den er en Touring coupe GTL fra 1963, har en V6 motor på 2,8 l og er udstyret med 3 dobbelte Weber karburatorer. Medlemmer som deltog i Gavnø stævnet var vidner til problemerne efter at



Flaminiaen har holdt i kø i en lille times tid, det er den ikke stolt af, (læs: Deres ærbødige ikke stolt af). Men Knud Erik deltog med fornøjelse i arbejdet – siger han da – og vi fik sendt Pernille af sted på en ikke uddramatisk tur. Efter en hyggelig eftermiddag tog Knud Erik af sted og lovede fortsat at holde os underrettet om sine oplevelser på Mallorca.

Sidste nyt er at cy-linder no. 4 i datterens Fulvia

ikke "arbejder med", vist et mere alvorligt problem som vi jo må prøve at hjælpe med. Jeg er ved at undersøge om en Fulvia cylinderblok er for tung til håndbagage i flyet til Mallorca -----!

Venlig hilsen
Knud Erik Paulsen
P.O.Box27
07590 Cala Ratjada
Mallorca
Email: paulsen@ctv.es

RØDOVRE BILCENTER

v. Flemming Jensen

Har du problemer med bilen, eller er du en af dem, som vil vedligeholde din bil, så den holder i mange år? Så er det hos Rødovre Bilcenter, du skal komme. Vi klarer alt mekanisk arbejde på alle mærker, såvel ældre som helt nye biler.



- God service
- Moderne testudstyr
- Rimelig timepris
- Veluddannet personale
- Aircon service
- 4-hjuls udmåling
- Forsikringsskader
- Pladearbejde
- Shell værkstedskonto
- Betaling med Shell-kort 3



Flere glade bilister

Vi har åbent alle hverdage fra Kl. 8.00 til Kl. 17.00

**Hadsundvej 12 A, 2610 Rødovre (sidevej til Islevdalsvej),
Telefon.: 44 91 61 01, www.roedovrebilcenter.dk**

**Vi er specialister i
Alfa - Fiat - Lancia - Maserati**



SVENSKA LANCIACLUBBEN bliver 50 år

Fødselsdagprogram 27. til 29. juni 2003

MØDETID/STED:

I dagene 27. til 29. juni fejrer den svenske Lanciaclub sin 50 års fødselsdag. Det foregår i egnen omkring Stockholm og er delt op i en række uafhængige arrangementer, så man selv kan vælge hvad man har lyst til at være med til.

PROGRAM:

Fredag 27. juni:

Tur rundt i Stockholm med besøg på bl.a. Vasa.
Fælles middag om aftenen

Lørdag 28. juni:

Jubilæumsrally i Sörmland. Festmiddag om aftenen.

Søndag 29. juni:

Farvelbrunch

OVERNATNING:

Overnatning og måltider foregår på Solbacka Sport & Konferens, syd-øst for Malmköping.

FORPLEJNING & PRISER:

Priser pr. person:

Fredagsudflugt: SEK. 250.- +entreer+frukost

Middag, fredag: SEK. 280.- +drikkevarer

Rally: SEK. 310.-

Festmiddag: SEK. 480.- incl. 2 glas vin og kaffe.

Brunch: SEK. 50.- for overnattende,

SEK. 120.- for andre

Overnatning: Mellem SEK. 275.- og 400.- pr. nat

TILMELDING:

Alle oplysninger og tilmelding: Bo Nylén, Hörningsnäsavägen 12, S-141 45 Huddinge.

Overnatning skal bestilles direkte til hotellet senest 30. april 2003.

Telefon +46 (0)158 40 600, Fax +46 (0)158 41 138

E-mail: booking@solbacka.se

OPLYSNINGER:

En køretur med en mængde andre Lancia'er i det meget charmerende Sörmland i juni lyder som en god måde at tilbringe sin tid på. Måske vi skulle arrangere noget i fællesskab. Niels Jonassen samler gerne trådene.

OPSLAGSTAVLEN

KØB, SÆLG eller BYT



Sælges:

Lancia Beta Coupe

1977/84 2,0 IE, galvaniseret,
totalrenoveret (for
100.000,00 Dkk.), bl.a. reno-
veret top etc. el-ruder, org.
alufølge ny-synet meget
flot/sjældent eksemplar. Ikke
kørt siden renovering.

Pris kr. 49.900,-
Johan Juncker
Tlf.: 40 54 34 18



DIT EGET KRUS

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

50.-kr. stykket excl. Porto

Bestillinger kan sendes til..

Birger Bayer,

Ågerupvej 25, 3200 Helsingør

Email:

b.bayer@dpamicrophones.com

Thema sidste løsdele sælges!

Thema turbo serie 2. dele
For-/bagdør H/V (ingen rust) kr. 400.- pr. dør,
Bagklap (ingen rust) kr. 800.-,
Sideskorter 100.-kr.,
Autosonik Højttalerbaghyld m. styrkeindstilling
2 x øretelefon udtag kr. 300.-.

Kontakt Jørgen Dankelev

telf.: +45 48 35 52 14

Email: kappa@mail.sonofon.dk

DEADLINE

For indsendelse af stof/nyheder o.s.v. til
næste nummer af GRANTURISMO No.8
skal være Redaktionen ihænde senest den
28. marts 2003

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

DLR klub logo

Broderet stofmærker, til påsyning, mær-
ket er det kendte "Dansk Lancia Register"
logo, 75x75mm og er af høj vaskbar kvali-
tet, mærket kan bestilles hos undertegnet,
eller købes af et bestyrelsesmedlem for

kr.30.-

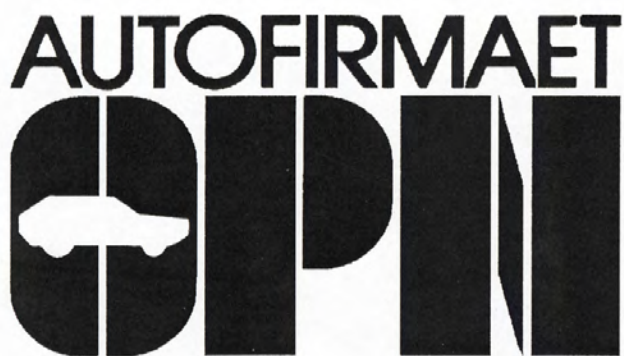
(ved forsendelse: + kr.10.-).

Vernon Pedersen

Telf.: 32 53 24 50

E-mail jbvp@mail.tele.dk

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



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

Lancia Prisma 1600 i.e.



Med tværstillet motor (Twin Cam), forhjulstræk, servostyring, uafhængigt hjulophæng og skivebremses på alle 4 hjul, 5 gear. 0-100 km/t på 10,0 sek., 16,1 km/l ved 90 km/t.

Standardudstyret omfatter bl.a.: El-drevne sidefor-ruder, elektronisk checkpanel og centrallås.

Pris excl. lev.:
fra kr. 176.517,-



Lancia Prisma.
Bilen De ikke ser hvor som helst.