



GRANTURISMO

MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER



N^o.09
Maj 2003



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

5.årgang N^o 09 maj 2003

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 Turkung

☎ 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 Turkung

Annoncekontakt

Vernon Pedersen

Slødram 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



Forår! For de fleste mennesker er det et jubelsignal om bedre tider hvor man ikke skal bruge endeløse minutter på at klæde sig på når man vil ud, og hvor mørket sænker sig igen næsten inden det er forsvundet langt op ad formiddagen.

For folk med bilinteresse er foråret et signal om lange ture i og med den udvalgte – bil og samlever. Lyset afslører også at servicestationens vaskemaskine nok kan fjerne det værste skidt, men lakken trænger vist til en ordentlig omgang med håndkraft,

polish og voks. Det er også ufatteligt så meget grus en vinter kan samle på gulvet i en bil.

De medlemmer som har en gammel Lancia er begyndt at vejre mod solen. Hvornår skal bilen ud af vinterhiet? Har jeg nu fået lavet alt det jeg besluttede engang i november? Det kan være surt at stå i en kold garage og reparere bil en mørk vinterdag. Så de planlagte reparationer bliver tit udsat til bedre tider. Nu er de bedre tider kommet, og de skal bruges inden sommeren er over os. Med sommeren kommer alle de arrangementer man kan – og bør – være med til. Det er sjovt og hyggeligt at mødes med andre lancisti, og for den sags skyld også folk med andre bilmærker. Det kan også vise sig nyttigt, når man pludselig møder en der har den reservedel man har søgt længe eller som kender løsningen på det problem man har kæmpet med en rum tid.

I år begynder Lanciasæsonen med årsmødet 24-25 maj. Der er lavet et flot program med plads og tid til at nyde naturen, hinandens selskab, bilerne og maden. Tilmeldingsfristen til overnatning og middag er overskredet, men det kan da være værd at forsøge om der ikke skulle kunne klemmes lidt flere ind. Selve årsmødet søndag 25. maj kl. 13 behøver man ikke melde sig til. Men hvorfor nøjes med det formelle og gå glip af alt det sjove?

1. juni er der Classic Autojumble på Klampenborg væddeløbsbane. Der kræves ingen tilmelding, bare kom. Klubben vil være der, men vi vil gerne have selskab.

15. juni går turen til Gavne ved Næstved. Her kræves der tilmelding, ellers kommer bilen ikke med ind. Vi laver en samlet klubtilmelding, så giv mig straks besked.

31. august lukker vi sommeren med den traditionelle sensommertur. Planerne er endnu ikke færdige, men vi ved dog at vi mødes på parkeringspladsen ved vikingeskibsmuseet i Roskilde i tide til at kunne køre kl. 11.30.

Vores gode venner i Skåne, Sten Blomgren og Gustav Drake, har arrangeret speed weekend på Sturup og Rinkeby med en indlagt køretur, middag og overnatning. 31. maj til 1. juni. Samtidig fejrer den tyske Lanciaclub 25 års fødselsdag i Berlin. Svenska Lanciaklubben fejrer 50 år 27-29. juni og 28-31. august fejrer den hollandske Lanciaklub 30 års fødselsdag og.

Vi kan kun anbefale at man overvejer at være med et eller flere steder. Det skånske arrangement ser fristende ud, det samme gælder både det tyske og det svenske jubilæum. Man kan jo ikke alt, så vi ved kun med sikkerhed at vi tager til England for at deltage i den engelske klubs årsmøde 11-13. juli. Men vi har alle oplysninger om alle arrangementerne, ring og spørg.

Niels Jonassen

*Forsidefoto: Ny Lancia Ypsilon præsenteres på Genève Automobilmesse
Bagside annoncen: Lancia Thema 1.serie. Dansk Intro. ann. fra 1987*

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

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.

Forårs- og sommerprogram.

D.L.R. Årsmøde og Sydsjællandstur

Lørdag 24. - Søndag 25. maj 2003
mødetid Lørdag: kl. 11.00

Vi mødes ved Tårnborgh kirke på nordsiden af Korsør Nor.

Køreturene og årsmødet er naturligvis gratis og åbne for alle medlemmer.

Selv om tidsfristen er overskredet er der muligvis alligevel plads i det øvrige arrangement; ring eller skriv og meld dig til straks. Ellers ærgrer du dig bare bagefter.

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

Speedweekend i Skåne

Lørdag 31. maj - Søndag 1. juni

Der arrangeres kørsel på Sturup Raceway og på Rinkaby Flyveplads. Der bliver også en smuk køretur tværs over Skåne, fællesspisning samt overnatning. Nærmere oplysning på klubbens hjemmeside eller hos formanden.

Classic Autojumble på Klampenborg væddeløbsbane

Søndag 1. juni 2003

Et træf for klassiske biler. Der kræves ikke tilmelding. Dansk Lancia Register vil være til stede, og vi håber at se medlemmer med biler.

Classic Autojumble, Gavnhø

Søndag 15. juni 2003

Her plejer vi at gøre en god figur i den smukke slotspark. Klubber laver en samlet tilmelding, men du skal tilmelde dig hos formanden. Uden tilmelding kommer man ikke ind med bilen. Det plejer at være en hyggelig dag på plænerne under de store træer.

Svenska Lanciaklub fejrer 50 årsdag i Stockholm

Torsdag 26. - Søndag 29. juni 2003

(OBS! Forkert dato i Granturismo nr. 1/2003)
Solbacka sydvest for Stockholm. Der er planlagt en omfattende program med hovedvægten på et rally lørdag. Nærmere på klubbens hjemmeside eller hos formanden.

Dansk Lancia Register's traditionsrige sensommertur

Søndag 31. august 2003
mødetid kl. 11.00

Sensommerturen er blevet en populær tradition. Årets sidste chance for en fælles udflugt med bilerne. I år mødes vi på parkeringspladsen ved vikingeskibsmuseet i Roskilde kl. 11. Kl. 11.30 begiver vi os ud på en køretur efter en let rutebeskrivelse. Alt tyder på at vi i år ender med at spise sammen på en spændende restaurant med italiensk præg i Gilleleje. Der kommer flere oplysninger senere.

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

Ardea den meget lille Lancia

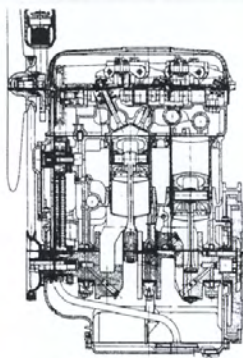
af Niels Jonassen



Foto: Lancia Presse

▲ Ardea Berlina.

Da den nye Lancia Ypsilon blev vist på biludstillingen i Genève blev der gjort en del ud af at den havde rødder tilbage til Lancia Ardea. Hvad var Lancia Ardea?



Fotoarkiv: Lancia Presse

Nok en lille model

Lancia Aprilia blev lanceret i 1937, og dermed skulle man tro at Lancia havde lavet deres nye, lille bil til afløsning for Augusta. To år efter dukkede der i midlertid en endnu mindre model op. Den lignede en nedfotograferet udgave af Aprilia, og mange forveksler dem også med hinanden. Den nye model hed Ardea og havde en 4-cylindret motor bygget efter samme princip som Aprilias motor men med et slagvolu-

men på bare 903cc og en effekt på 28hk ved 4000 o/min. Fessia i Janos stil-ling.

På nogle områder var Ardea enklere end Aprilia, på andre områder mere avanceret. I modsætning til Aprilias komplicerede men effektive baghjulsaffjedring havde Ardea en helt almindelig stiv bagaksel ophængt i langsgående, halvelliptiske bladfedre. Gearkassen var stort set identisk med Aprilias, men i motorkon-

▲ Ardea's lille motor.

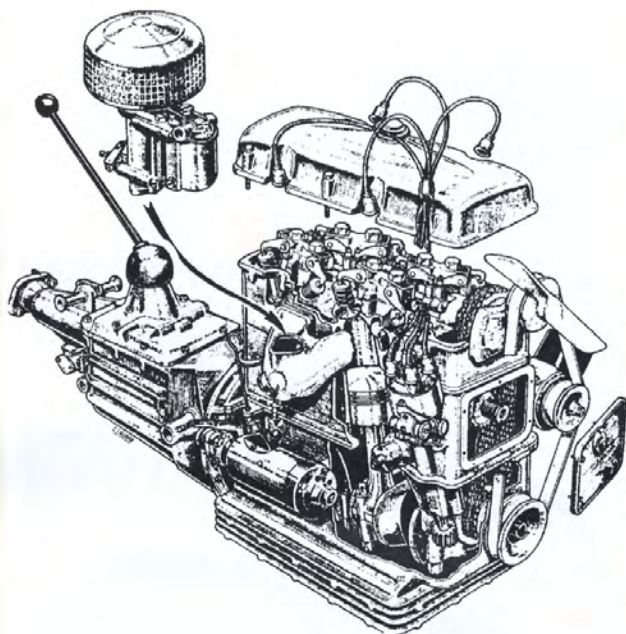


Foto: Archivio Quattroruote

▲ Her ses som et røntgen-teknisk tegning Ardea's motor på 903ccm

struktionen fandt man noget nyt som kom til at gå igen i Aurelia, Flaminia og Flavia.

For at få så meget ud af den lille motor som muligt var det ønskeligt med halvkugleformede forbrændingskamre. Normalt kræver den slags to overliggende knastakler og dermed en dyr konstruktion. Lancia løste problemet ved at lade hver ventil betjene af et vippetøj bestående af en aksel med to arme. Den ene arm hvilede på den centralt anbragte, overliggende knastaksel mens den anden arm trådte

på ventilen. Vippetøjerne var parvis anbragt i en solid lejringsblok pr. cylinder. På den måde kunne ventiler hælde frem og tilbage i motorens længderetning.

Ud fra en ideel teknisk betragtning kan man anklage systemet for at lide under en skæv belastning af vippearms-akslerne. På den anden side viste det sig at virke fint i de motorer hvor det blev brugt. Først i dag, hvor motorene har kørt mellem 500.000 og 1 mill. km. og er blevet hovedrepareret flere gange, begynder sliddet at gøre sig bemærket. Vippetøjet drejer direkte i det støbte stålgeds.

▼ Ardea 1.serie fra 1939

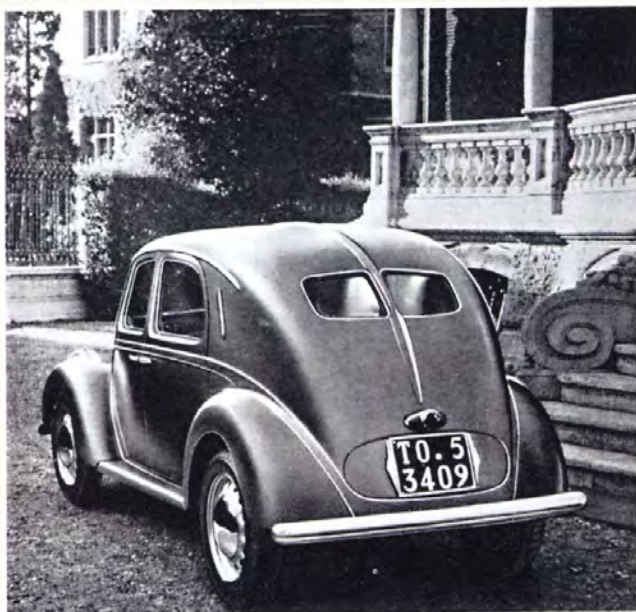


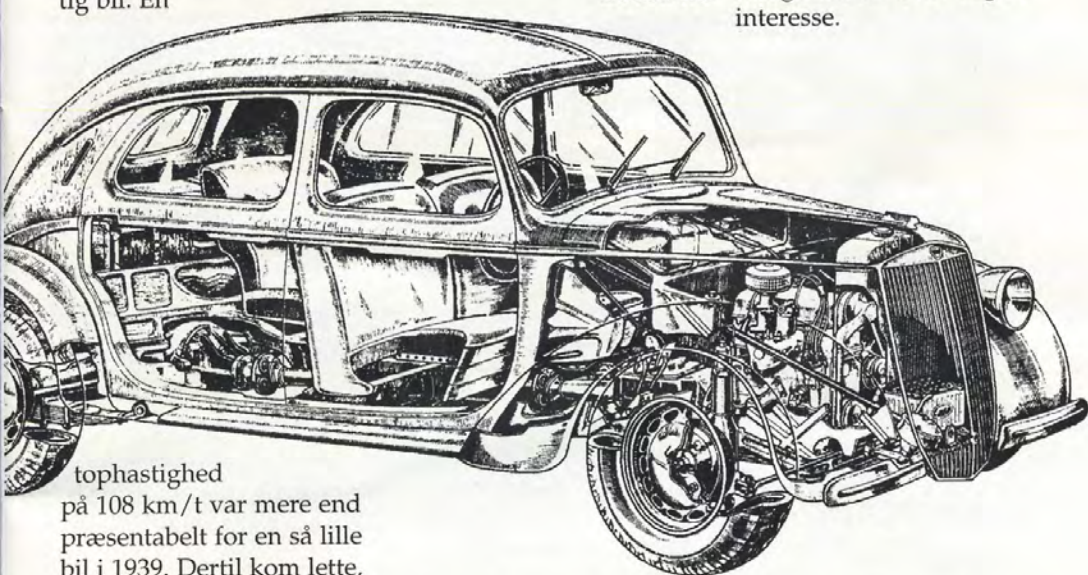
Foto: Archivio Quattroruote

Ganske kvik

Lancia Ardea viste sig at være en ganske hurtig bil. En

datidens Lanciabiler kunne udstyret virke skrabet, til gengæld var kvaliteten meget høj. Sådan var en Lancia nu

engang. Man appellerede til de købere der søgte bevaret teknik, gode køreegenskaber og høj kvalitet. Billig luksus havde ingen interesse.



tophastighed på 108 km/t var mere end præsentabelt for en så lille bil i 1939. Dertil kom lette, præcise og håndterlige køreegenskaber. Som alle

▼ Et sjældent billed fra Stabilimenti Lancia di Torino viser færdiggørelse af Aurelia B10 og bagerst Ardea 4.serie.



Foto: "Lancia Aurelia GT" af Ferruccio Bernabè.



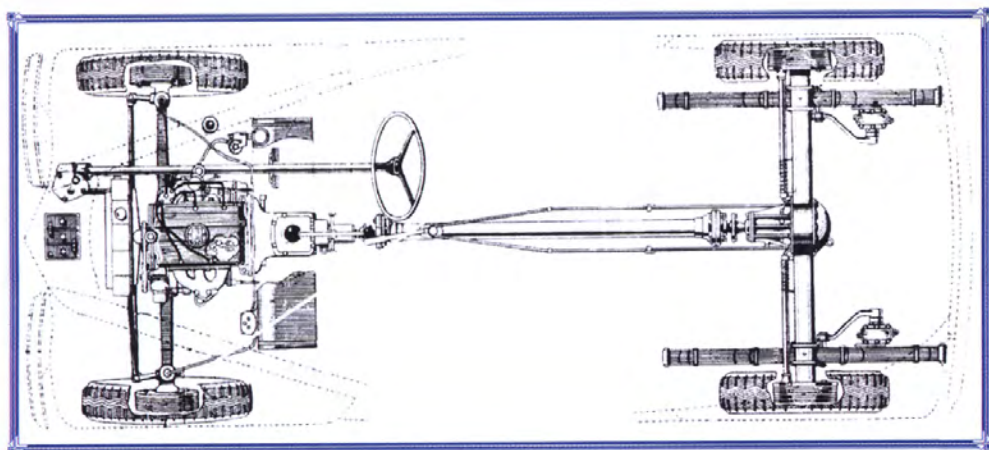
Foto: "The Illustrated Lancia"

▲ Ardea 3. serie.

▼ Ardea specialbygget til Taxikørsel også kendt under navnet "Tassi Roma". Der blev ialt produceret 511stk. i perioden 1940-43.



Fotoarkiv: Lancia Presse



Fotoarkiv: Lancia Presse

▲ Tegning viser det tekniske i Ardea 1.serie

▼ April 1945: En gruppe af italienske partisaner og britiske soldater sludre hyggeligt sammen på torvet i Castino sydøst for Alba. Aprilia'en og Ardea'en (i forgrunden) tilhører partisanerne og er flagdækket for beskyttelse mod uagtsom allierede luftangreb.



Foto: The Russian Library

Populære arbejdsheste

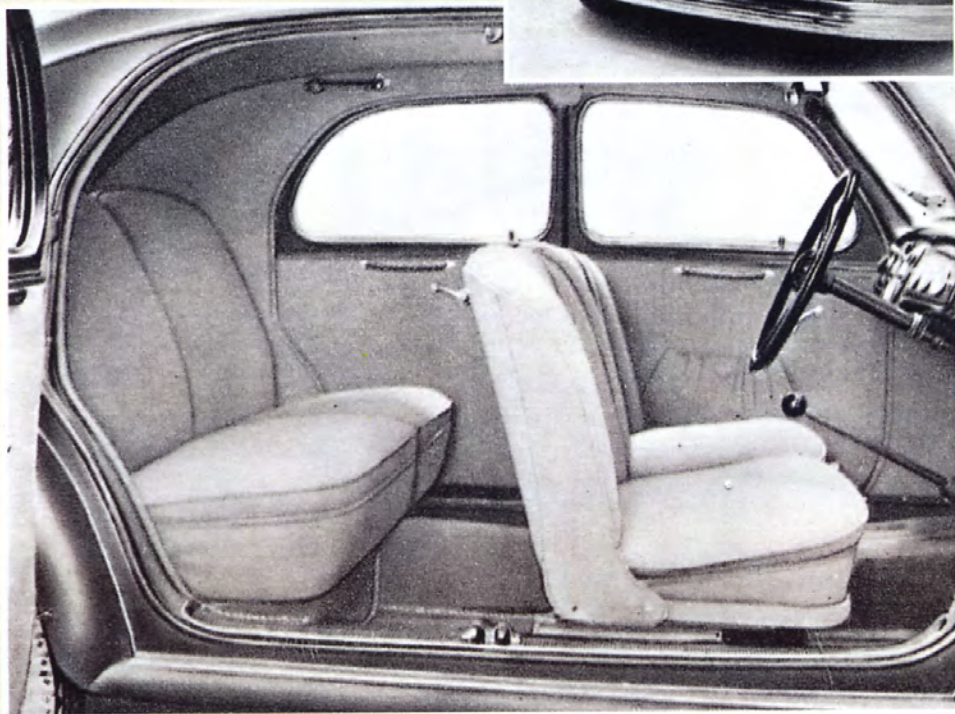
Der blev bygget enkelte, åbne udgaver af Ardea samt nogle coupé-versioner, men det blev kun til få. Til gengæld fandtes der ved siden af den normale berlinamodel også varevogns- og taxa-udgaver af Ardea. Begge blev, selv om den lille motor havde meget at slæbe på, temmelig populære. Den specielle, lange

taxaversion kørte som hyrevogn i Rom, mens de små varevogne – og ganske få pickuper – sled i det for mange små håndværkere. Det understreger det ofte oversete forhold at Lancia sjældent tjente penge på sine personvogne. Det var varevogne, busser og lastbiler der gav indtægterne.

▼ *Nyheden i Ardea 3.serie var at man nu via en bagklap kunne få adgang til bagagerummet, udefra.*



▼ *Indstigningsproblemer var der ihvertfald ikke når man kørte Ardea, som med sin "Pillars" døråbning gjorde indstigningen nemt at komme ind i bilen.*



Fotoarkiv: Lancia Presse

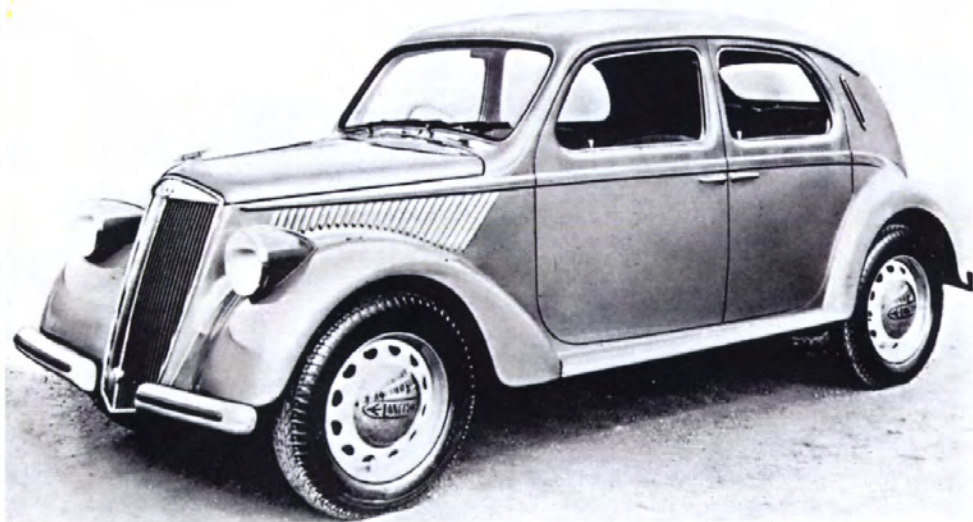


Foto: Archivio Quattroruote

▲ Ardea serie 4. Forskellen fra de forrige, kunne nu ses på en udelt bagrude

Ny efterkrigsmodel

I 1945 gik produktionen i gang igen med en lidt ændret version. Der kom bagagerumsklap, så man ikke længere skulle ligge og rode med at vippe bagsæderyglænet ned for at komme til bagagen. Det elektriske anlæg var nu på 12 volt, men vigtigst var at Lancia som den første leverede en serieproduceret bil med 5-trins gearkasse. Efter to år kom den sidste udgave af Ardea, serie 4 med aluminiumstopstykke og effekten sat op fra 28 til 30hk ved 4.600 o/min.

Ardea var i produktion indtil 1953, da den blev afløst af Appia, efter at der var produceret 22.541 personbiler og

hyrevogne samt 8.721 varevogne og pickupper.

En enkelt her i landet

Vi har i klubben et medlem som har en Ardea. Den har for nylig skiftet ejer, men vi regner med stadig at se den af og til.

▼ Ardea Furgoncino blev for det meste bygget af Maggiore for Lancia, et firma der havde specialiseret sig i små produktioner af varevogne.



Foto: "Lancia - From Alpha to Zeta and Beyond"

Ypsilon

Lancia's nye mini.

af Bo Christian Koch

På biludstillingen i Geneve brugte Lancia det gode gamle kneb for at lokke motorjournalister og andre husarer til: smukke piger. Pigerne på Lancia-standen var i særklasse de mest elegante på hele udstillingen, hvilket harmonerede meget godt med bilerne, og Giovanna, se GT's forsidebilled, var uden tvivl udstillingens mest fotograferede.



Alle foto: Lancia Presse

Medlem nr. 169, Bo Christian Koch, har i sin egenskab af chefredaktør for Motor været til verdens premiere af den nye Ypsilon på den 73. Internationale biludstilling i Genève.

Lancia løftede sløret for den nye Ypsilon på den internationale biludstilling i Genève. Det første indtryk fra udstillingen er, at Ypsilon – navnet staves helt ud nu – er en decideret luksusmini med al den komfort, man kan ønske sig.

Udstyret er bevidst holdt på et meget højt ni-

veau, både hvad angår materialer og forarbejdning. Samtidig er der et væld af ekstraudstyr, og Lancia påstår, at det vil være muligt at kombinere udstyr og teknik i 555 forskellige varianter. Blandt ekstraudstyret kan nævnes glastag i hele bilens længde og et Bose-stereoanlæg i topklassen.



▲ Ypsilon's nye interiør

Designet, som Lancia Centro Stile har stået for, minder om Thesis og er moderne med mange retro-finesser. Set bagfra sender Ypsilon signaler, der vækker minder om klas-

siske modeller som Ardea og Aprilia, mens fronten domineres af en markant Lancia-grill.

Ypsilon er baseret på Punto-plattformen og vil kunne leveres med de

kendte 60 hk 1.2 og 80 hk 1.2 16V-motorer. Desuden kan Ypsilon fås med en 95 hk 1.4-motor og med en revolutionerende ny 1.3 liters Multijet 16V diesel.

▼ Ypsilon skal nu signalere "La dolce vita". Baglygterne vil også kunne ses på fremtidige Lancia'er





Foto: Bo Christian Koch.

motor kan Ypsilon leveres med en Dualmode sekventiel gearkasse, der kan køres enten semiautomatisk med koblingsfri gearskift eller fuldautomatisk.

Ypsilon er bilen, der mere end nogen anden kommer til at afgøre Lancias skæbne. Planen er, at Lancias salg skal stige fra 121.000 sidste år til 165.000 i 2005, og Ypsilon skal stå for størsteparten af salget. Det bliver også med Ypsilon, at Lancia vil starte sin ekspansion i Europa. Det er planen at etablere nye salgssteder i 50 større europæiske byer, men om der indgår en dansk forhandler er endnu for tidligt at sige.

▲ I et hjørne af Lancias stand var indrettet et arbejdende designstudie.

Det bliver den mindste common rail diesel på markedet og den første, der har seks komponenter i en cylinder med en diameter under 70 mm: fire ventiler, indsprøjtningssdyse og gløderør. Med denne

▼ På billedet er det senior designer Giancarlo Concilio fra Centro Stile Lancia, der arbejder med at videreudvikle Ypsilon.



Foto: Bo Christian Koch.

Dengang Ascari overvandt uheldet.

Af Jørgen Dankelev / *



Foto: "Classe Lancia"

▲ Pre-løbs registrering, hvor Ascari melder sig med D24'eren, hvormed han forlod Brescia.

I 1954 vandt Alberto Ascari 'Mille Miglia' i en Lancia D24. Besynderlige uheld og interessante hændelser 'bag kulisserne' kendetegner dagen før løbet.



"D24 e le Lancia sport"
af Guido Rosani.

Enzo Ferrari plejede at sige; 'Held i løb eksisterer ikke, men uheldet spiller visse puds...' Blandt den tids piloter var Alberto Ascari én, som troede godt og grundigt på uheldsskabende energier: han var meget bundet til små manier, han brugte altid den samme hjelm (undtagen på dagen, hvor han døde) altid den sædvanlige lyseblå trøje, kørte aldrig 26. maj - dagen hvor faderen blev dræbt i det Franske GP 1925 i en Alfa Romeo og mange andre 'overtroer'.

FOTOGALLERIET: LANCIA D24 MILLEMIGLIA1954

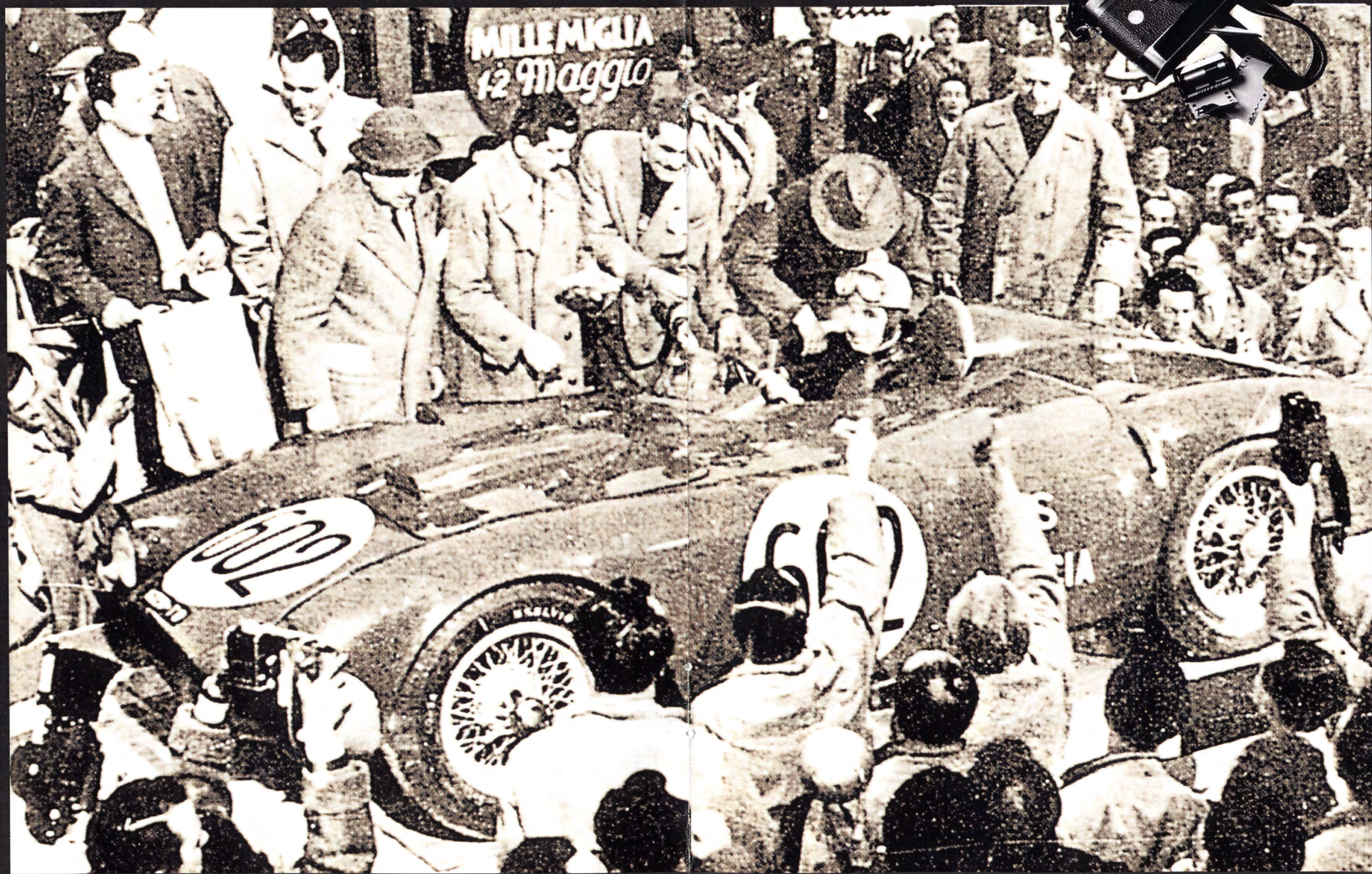


Foto: Archivio Lancia Presse

Ascaris start med den sammenflikkede bil. Man kan bemærke aerodynamikken i bakspejlet og ligeledes de små men åbenlyse karosseri-forskelligheder.



Foto: "Classe Lancia"

▲ Vognen ved benzintanken i Corso Giulio Cesare i Torino. Et par øjeblikke senere bliver olieretanken ved en fejltagelse fyldt med benzin.

Mille Miglia i '54 var for ham kommet til verden under en dårlig stjerne. Det var allerede bestemt, at han ikke skulle køre, men i sidst øjeblik accepteret han

at træde ind istedet for sin skadede ven, Villosesi.

En række af mere eller mindre store besværligheder havde før starten helt sikkert sat ham i en

sindstilstand, som ikke var af de bedste, idet han risikerede at kompromitere netop det løb, som skulle vise sig at blive en fantastisk sejr.



EN følelsesladet benzin-mand.

Efter de sidste prøver med kolleger vender Lancia's fire fanebærere tilbage til Torino med de brugte

I sin bog skriver Guido Rosani. *"Jeg har forsøgt at gengive 'spændingen' i forbindelse med Ascari's D 24, baseret på vidneudsagn, som jeg, hårdnakket, trak ud af mere eller mindre centrale personer i denne eventyrlige sag."*

Afmontering og påmontering.

Endelig er der registrering i Brescia. Ascari blir' mere og mere

hændighed ikke ret meget; han ved, at det blir' 'hans løb', det eneste som endnu ikke har givet ham den fortjente tilfredsstillelse. Castellotti er ganske særligt målrettet, hvilket han i

nervøs og er overbevist om at være ramt af uheld. Efter verifikationen prøver han endnu en gang vognen over nogle kilometer; lidet overbevist stiger han ud og beder om at kunne benytte vogn nr. 0002 (Fangio's tidligere 0004 i Carrera), som er blevet bragt til Iseo som arbejds-vogn.

I Iseo-hotellets kældre bliver motorafmonteringen foretaget,

D24'ere; for dér at modtage fire nye perfekte og smukkeste biler, som derefter, via vejnettet, skal køre til Brescia for løbs-registrering.

Valenzano er ganske ude af sig selv og lover 'store ting'. Taruffi siger med ræveagtigbe-

øvrigt altid er. Kun Ascari virker en smule nervøs. Landevejssløb har aldrig været hans specialitet, og alt efter hans måde at se på tingene, har de altid bragt ham uheld. Lancia's hovedkvarter er i Iseo, ikke langt fra Brescia; piloterne forlader Lancia fabrikken i Torino i karavane formation og med to Aureli 22 som følge; men ved indkørslen til motorvejen ved benzintanken er Ascari allerede helt op på tærerne; der er sket det, at benzinmanden, øjensynligt meget oppe grundet tilstedeværelsen af så mange berømtheder, har fyldt benzin i olie-tanken. Og sådan går det; bilen skal slæbes til fabrikken, hvor man skal rense olieekredsløbet og foretage en kontrol.

og motoren ligeledes skiftet over til 0002; endvidere skiftes alle dele, hvor det anses for nødvendigt; selvfølgelig bliver der hugget nye numre i motor og gearkasse, og plomberingerne bliver, uden af blive ødelagte, flyttet fra den ene vogn til den anden. Operationen udføres i stor hemmelighed, og ingen bortset fra Lancia-folkene ved, hvad der sker, end ikke kørerne.

Denne episode er hentet fra "D24 e le Lancia Sport" af Guido Rosani. En historie om teknik i Lancia's smukke sportsvogne, og om de mennesker, som har skabt dem og kørt dem.

....Ordrerne om diskretion fra Attilio Pasquarelli (som var Lancia's Sportsdirektør) var stålsatte, og det har taget tredivede år at få historiens hovedpersoner til at fortælle om bedriften.

Den uopmærksomme lastvognschauffør.

Men det skulle ikke være slut med Ascari's uheld; om morgen på dagen forinden kører 'Ciccio' ud til en sidste og endelig prøvekørsel; en lastvogn rammer ham og ødelægger vognens bageste del.

Ascari kører tilbage til Isea med den haltende vogn. denne gang er det Lancia-folkene som har moralen under gulvbrædderne.



Foto: Archivio Lancia Presse

▲ 1954. Mille Miglia: Ascari Lancia D24 med No.602 på vej mod sejren i Brescia.



Foto: "Classe Lancia"

▲ 1954. Mille Miglia: Alberto Ascari's Lancia ved en tankstation under løbet.



Foto: "Classe Lancia"

▲ Ankomst i triumf til mållinien i Brescia.



Foto: "The Illustrated Lancia"

▲ Alberto Ascari gav sig altid 100%. Udmattelsen ses tydeligt at læse i hans ansigt og det var ikke en ualmindelig konsekvens af hans beslutsomme og ubarmhjertige kørsel. Her i Mille Miglia 1954

Mekanikere under pres.

Det drejer sig om hvert øjeblik, og efter at man har undersøgt skaderne, som heldigvis er begrænsede til karosseri og den bageste olieretank, nu gir Gianni

Lancia, Gillio (ansvarlig for prøvekursler og finjustering af vogne) samt Pasquarelli ordre til at vognen skal repareres; den bliver færdig lige akkurat tids nok til at kunne køre til startlinien i viale Rebuffone i Brescia.

Gad vidst i hvilken sindstilstand Ascari er startet, vel vidende at have en ikke ny bil, og som desforuden var blevet lappet sammen i sidste øjeblik. Attilio Pasquarelli har fortalt, med et smil, at det netop er de sammenflikkede biler som vinder, og der findes vel næppe nogen større bekræftelse herpå end Mille Miglia i '54; og det blev vundet af Ascari, som til lejligheden havde besejret ikke alene konkurrenter, men også sin egen uheldige landevejssløbsstjerne.

Granturismo

Barcelona: Lancia Granturismo Stilnovo

af Bo Christian Koch



Alle foto og skisser: Lancia presse

▲ Granturismo Stilnovo verdens-premiere ved Den 32. Internationale biludstilling i Barcelona.

Lancia viste denne konceptbil på den internationale biludstilling i Barcelona i slutningen af april.

Granturismo Stilnovo er en tredørs hatchback i Delta-størrelsen og giver et fingerpeg om, hvordan tredje generation af Delta kan komme til at se ud, når den bliver introduceret i december 2006. Konceptbilen er designet af Lancia Centro

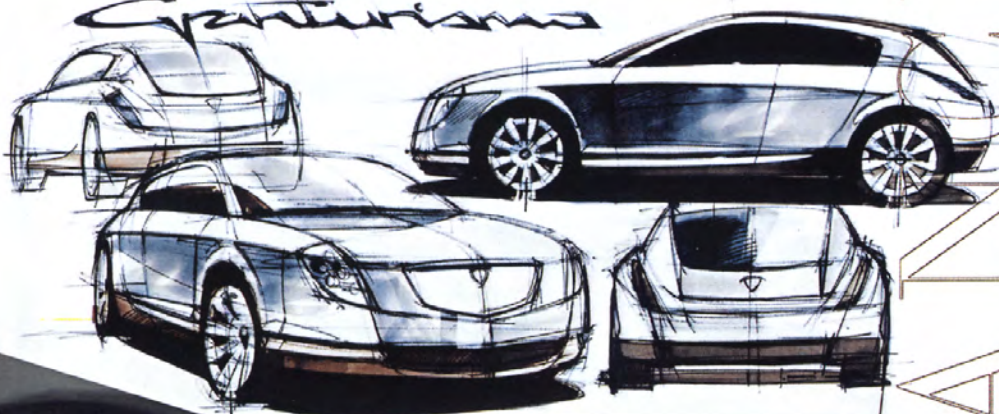
Stile under ledelse af Flavio Manzoni.

Den nye Delta skal produceres på en fælles Fiat/GM platform, der også skal være grundstrukturen i nye versioner af Alfa 147, Fiat Stilo og Opel Astra.



STILE

Granturismo



Lancia Modelbiler 1/43. og små nyt



Foto: Jørgen Dankelev

Det franske modelbil firma "Solido" udsendte sidste år tre flotte Lancia modelbiler en Astura 1935, Aurelia 1951 og Lybra 1999. De kan købes i DLR medlem Peter Kirchhoff forretning.

Peter vil i kommende GT-blade vise nye og gamle Lancia modelbiler, samt fortælle lidt om dem. **JD.**

Model stk-pris ca. Kr. 175,-

"AA Modelbilklub" ved Peter Kirchhoff.
Gothersgade 58
1123 København K
Tel: (+45) 33 14 14 53
E-mail:

aa.modelbilklub@12move.dk



Foto: Archivio Lancia Presse

Kalendarer til skrivebordet, i lommen og til manageren

Fremstillet i smukt kunstlæder. Når man kører sydpå, kunne man kigge ind til en Lancia-forhandler og afgive sin bestilling. Muligheden herhjemme, er næsten lig nul, men prøv alligevel! **JD.**



Foto: Quattroruote

Måske en ny Fulvia.....???

Prototype for en kommende ny Lancia á la Fulvia vil ifølge forlydender blive vist på den kommende biludstilling i Frankfurt til efteråret. I første omgang vil Lancia se reaktionerne og interessen fra verdenspressen og publikum. **JD.**

Hvordan er det nu med Lancia?

af Niels Jonassen



▲ Gianni Coda
Fiat/Lancia's salgsdirektør.

Det sidste årstid har pressen meldt dommedag over Fiat Auto. Måske døde hele koncernen, måske blev det en afdeling af General Motors. Og skulle man tro en række danske journalister var Lancia allerede død og begravet.

En programmerklæring

I forbindelse med biludstillingen i Genève holdt Fiat/Lancias salgsdirektør, Coda, en tale hvor han gjorde status over situationen. Han greb tilbage til de planer han havde lanceret i juni 2002, planer som omfattede udvikling af nye biler, forbedret salgsindsats, reduktion af omkostninger samt forbedringer i forbindelse med salget af vare- og lastbiler.

Han havde lovet at der skulle lanceres to nye nye Fiatmodeller og to nye Lanciamodeller i løbet af 2002, og at der ville komme yderligere nye modeller i 2003.

Nye modeller

Ved mødet med pressen 5. marts 2003 virkede direktør Coda ganske tilfreds. Han påpegede at løftet om nye modeller var blevet holdt, både i 2002 og i 2003. De nyeste modeller var blevet afsløret på udstillingen dagen i forvejen.

I forbindelse med de nye modeller understregede Coda at koncernen nu koncentrerede sig

om det den traditionelt var god til. En Fiat skal være praktisk, rimelig i pris, iøjenfaldende, original og fuld af intelligente løsninger som gør livet lettere. Desuden skal den være helt på højde med tiden. Sådan, fremhævede han, er de nye Fiat Idea og Gingo. Det har kostet 430 millioner Euro at udvikle Idea og 560 millioner for Gingos vedkommende. Der regnes med en produktion på 100.000 til 120.000 Idea i 2004, og 180.000 til 200.000 Gingo.

For Lancias vedkommende havde man brugt megen tid på at klargøre for sig selv hvad der var karakteristisk for mærket. Resultatet var: elegance, god smag, innovation. I ét ord: italiensk klasse. Disse kvaliteter mente han var forenet i den nye Lancia Ypsilon, som han kaldte en symbolbil for det nye Dolce Vita, det søde, elegante liv.

Det har kostet 500 millioner Euro at udvikle den nye Ypsilon, der skal skal produceres i Melfi. I 2004 regnes der med en produktion på 90.000-100.000 eksemplarer

Skærpet salgsprofil og færre omkostninger

For at leve op til salgsplanerne har Fiat besluttet sig for at gøre en ekstra indsats for at sælge til flådeejere, samtidig med at man har set nøjere på salget til privatkunder. I mere almindelige vendinger betyder det at fabrikken vil bearbejde de firmaer der køber stort ind samtidig med at man går forhandlerne igennem med lup for at se om de er værd at beholde. Herhjemme har vi allerede set fyringer af flere forhandlere. Noget tyder på at det er servicen man vil se på – bortset fra salgsvolumen.

Omkostningerne vil man sænke dels ved mere standardisering af komponenter og ved at forhandle lavere købspriser fordi man køber flere af de samme dele. Desuden vil man omstrukturere hele logistikken m.h.t. indkøb og fordeling af indkøbte og nyproducerede dele.

Kvaliteten skal i vejret. Ifølge Coda for at opnå mere tilfredse kunder og færre garantireparationer.

Endelig er der foretaget et stort antal afskedigelser og man har reduceret de løbende omkostninger. Disse to ting

har, ifølge Coda, medført at der skulle tages smertefulde beslutninger. Det interessante er at afskedigelserne denne gang ikke blot har drejet sig om arbejdere og lavere funktionærer men at der også er røget ganske mange ud af direktionsgangene.

Virker det?

Coda synes ikke i tvivl om at koncernen er på rette vej og vil klare sig gennem krisen. En række italienske banker synes at være af samme opfattelse. Tidligere på året opnåede Fiat nogle meget store drifts- og investeringslån hos en sammenslutning af banker. Det er i den forbindelse interessant at bankerne ikke forlangte at få aktier, og dermed indflydelse, til gengæld. Samtidig har General Motors erklæret at de ikke ønsker at gøre brug af deres ret til at købe flere aktier i Fiat, og de amerikanske repræsentanter i Fiats bestyrelse har trukket sig ud.

Hvor er Lancia?

Når Fiat investerer 500 millioner Euro i en ny Lanciamodel, må det være fordi de tror på at Lancia er et vigtigt kort i spillet om at

komme videre. Ellers ville man i en kritisk situation hvor man søger at trække sig selv op ved håret ikke brænde den slags penge af på en ny konstruktion.

Som man kan se lægger den nye Ypsilon sig på mange måder tæt op ad Thesis. Når man betænker hvor godt den gamle Ypsilon har solgt virker det ikke helt tåbeligt af Fiat at tro på at en lille Lancia er værd at satse på.

Og så skal man i øvrigt ikke glemme at Lybra har udviklet sig til en pænt sælgende bil med hidtil lidt over 100.000 solgte eksemplarer. Det er store tal i en Lancia-sammenhæng.





Dansk Lancia Register Årsmøde og Sydsjællandstur

Program 24. til 25. maj 2003

MØDETID/STED:

PROGRAM:

Lørdag 24. maj: Kl. 11. Vi mødes ved Tårnborgh kirke på nordsiden af Korsør Nor.

Lørdag 24. maj:

Vi kører efter rutebeskrivelse en tur gennem Midtsjælland. Undervejs spiser vi den medbragte frokost i det grønne.

Hen på eftermiddagen besøger vi det nye Jystrup Bilmuseum, der giver en kop kaffe.

Sidst på eftermiddagen ankommer vi til vandrerhjemmet i Skælskør. Det er moderne, velindrettet og ligger smukt ned til vandet.

Kl. 19. (Bemærk ikke kl. 18) Vi mødes til fælles spisning. To-retters menu. Efterfølgende hyggeligt samvær.

Søndag 25. maj:

Kl. 8-9. Morgenmad

Kl. 9.30: Vi kører efter rutebeskrivelse en smuk formiddagstur i Sydsjælland ad veje man ellers aldrig ser.

Kl. 12. Frokost på Skælskør Vandrerhjem.

Kl. 13. Årsmøde på Skælskør Vandrerhjem.

Kl. 15. Eftermiddagskaffe, afslutning og hjemkørsel.

OVERNATNING &
FORPLEJNING
PRISER:

Overnatning og måltider foregår på Skælskør Vandrerhjem Middag, overnatning, morgenmad, frokost og kaffe.

pr. person:

I dobbeltværelse: 841 kr.

I enkeltværelse: 691 kr.

OPLYSNINGER:

Køreturene og årsmødet er naturligvis gratis og åbne for alle medlemmer.

TILMELDING:

Selv om tidsfristen er overskredet er der muligvis alligevel plads i det øvrige arrangement; ring eller skriv og meld dig til straks. Ellers ærgrer du dig bare bagefter.

Tilmelding til: Niels Jonassen, Boserupvej 520, 3050 Humlebæk.

Telefon.: 4919 1129 Email.: aurelia@teliamail.dk

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

AutoMester®

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

Seriøse med de Italienske

- Restaurering af høj kvalitet.
- Fremstilling af udgåede pladedele.
- Svejsning af alle typer karrosserier
Alm. Jern – Galvaniseret – Aluminium.
- Ombygning. Brede skærme. Luftindtag.
- Forsikringsskader.
- Rustarbejde.
- Undervognsbehandling. (CPK Kontrol)

- TEXA Navigator diagnose udstyr
(Made in Italy)
- Dynomet rullefelt, 4-Gas test i realtime.
- Justering med kviksølv søjle af
Weber - Solex - DellOrto karburatorer.
- Portning af topstykker / Optimering.
- Chip tuning. Indlæsning af optimerede
programmer.
- Fremstilling af Opti-Flow udstødninger.
- Serviceeftersyn / Fejlfinding.
- Klargøring til syn.

Finn Kroun



22 Års karrosseri- og
tuningserfaring.

Per Poulsen



Tidligere "Techmand"
hos Fiat/Lancia i
Odense. Stærk i fejl-
finding.

*Timepris i 2003: 265 Kr.
excl. moms.
Forbehold for prisstigning.*

Specialværkstedet

NYVEJ 15, 5772 KVÆRNDRUP

Tlf. 62 27 22 87



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 Thema 2.0 i.e. Turbo.



Med tværstillet motor, forhjulstræk, servostyring, uafhængigt hjulophæng og skivebremses på alle 4 hjul. Pålidelig turbo med intercooler. 0-100 km/t på 7,2 sek. 15,6 km/l ved 90 km/t. Standardudstyret omfatter bl.a.: Elektronisk checkpanel, indstilleligt rat, el-drevne sideforruder og central-lås. Pris excl. lev.:
 Thema 2.0 i.e. turbo
 fra kr. 319.997,-
 Thema 2.0 i.e.:
 fra kr. 259.951,-



Lancia Thema.
Bilen De ikke ser hvor som helst.