



GRANTURISMO

MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER



N^o.10

December 2003



**Alt i tuning og specialudstyr til Lancia
vedr. Rally & Racing**

**Klargøring til syn
Reparation af alle mærker
Gratis tilbud gives.
Ring og få en tid hos**

JOHNS AUTOVÆRKSTED

**Krogslundvej 12, 5220 Odense SØ
Telf.: 6597 3191 - Biltelf.: 4016 2991
Fax.: 6597 3391**

GRANTURISMO

5.årgang N^o 10 december 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

Redaktør

Jørgen Dankelev
(ansvarshavende)

I Redaktionen

Niels Jonassen
☎ 49 19 11 29

E-mail: aurelia@webspeed.dk

Jørgen Turkning
☎ 46 13 99 18

E-mail: jtac@jtac.dk

Bestyrelsen

Formand

Niels Jonassen

Kasserer / Webmaster
Jørgen Turkning

Sekretær

Vernon Pedersen

Public Relations

Jørgen Dankelev

Fyn / Jylland

Kontaktperson

Torben Jørgensen

☎ 63 63 60 07

E-mail: torbenjoerg@e-mail.dk

Annoncekontakt

Vernon Pedersen

Slødram Allé 11

2791 Kastруп

☎ 32 53 24 50

E-mail: jbv@p@mail.tele.dk

Billedredaktion og grafisk tilrettelægning

Jørgen Dankelev

Trykkeri

Byens Online A/S

Internet: Hjemmeside

www.lanciaklub.dk

ISSN: 1602-7965

FORMANDENS SIGNATUR



På biludstillingen i Frankfurt viste Lancia sin prototype Fulvia i en meget flot opstilling. Bilen vakte opsigt og begejstring og er blevet omtalt vidt og bredt i motorpressen. Nu venter vi så bare på at fabrikkens ledelse tager sig sammen og sætter den i produktion. Det svirrer med rygter om at det har de besluttet ikke at gøre eller ikke lige med det første eller måske senere eller måske lige pludselig. Der er sat en international kampagne i gang for at få folk til at skrive til Fiat Auto og fortælle dem hvor vigtigt det er at Fulvia'en kommer i produktion. Jeg kan kun opfordre medlemmerne til at være med. Skriv til Fiat Auto og fortæl dem at jo før de begynder at producere Lancia Fulvia jo bedre.

E-mail: alfo.manganaro@fiat.com

I Dansk Lancia Register kan vi se tilbage på nok en god sommer. Efter de gode erfaringer med at holde årsmøde på Fyn flyttede vi til Syd- og Midtsjælland. Det var ikke mindre vellykket. Vi var længe lidt bange for tilslutningen, men til slut strømmede tilmeldingerne ind. Både lørdag og søndag bød på smukke køreture, og aftenen i Skælskør var meget hyggelig.

Ved generalforsamlingen søndag sagde vi farvel til Birger Bayer som efter at have været kasserer siden klubbens stiftelse for 14 år siden mente at det var på tide at få en afløser. Vi håber at han nu får mere tid til at restaurere bil. Som mange ved har han flere spændende projekter at tage af. Personligt håber jeg at han får sat gang i Aureliaprojektet. Jeg har en helt privat grund til dette ønske. Da jeg i 1977 fandt en Aurelia GT blev jeg meget glad, om end jeg måtte indse at Birger ville blive færdig med sin længe før jeg kom ud at rulle. Jeg fik Aurelia'en færdig i 1982 - Birgers er stadig på bedding! Kære Birger, du har gjort en stor indsats som kasserer. Nu får du mere tid. Vi vil så gerne se den Aurelia køre.

Sensommeren gik i år fra Roskilde til Gilleleje. Den gik ad små, snoede veje og havde derfor held til at sno sig udenom alle byerne. Vi kørte hele vejen i strålende sol. På et tidspunkt mødte vi en Dedra hvis fører må være faldet nærmest besvimmelst om ved at møde et så udsøgt felt af Lanciabiler. Over middagen efter turen talte vi om hvor synd det var for de medlemmer der ikke var med. Det samme gjaldt også årsmødet. Men, faktisk er klubbens deltagerprocent meget fin. Der deltager omkring 10% af medlemmerne. Til sammenligning kan jeg fortælle at af Dansk Veteranbil Klubs 5.000 medlemmer deltager måske 40 i årsmødet. I kan selv regne procenten ud. Men alligevel: Hold jer ikke tilbage, vi tager med begejstring imod ethvert medlem. Og turene er ikke nogen udstilling af verdens flotteste bil. Selv næde jeg ikke at vaske Aurelia'en - og den kan for resten også trænge til ny lak.

Nu tager vi hul på vintersæsonen. For første gang lagde vi et af møderne i Jylland. Selvfølgelig er det ikke nogen stor hjælp for folk i Vendsyssel at mødet ligger i Kolding, men det er dog for de fleste jyder kortere end til København. Vi glædes os til at se jer til et, flere eller alle møderne. Sæt allerede nu et mærke i kalenderen. Husk derfor at gå i byen og køb en 2004-kalender allerede nu.

På gensyn Niels Jonassen

Forsidefoto: Anna-Lise Nielsen (La Stella) hos Luciano Maddi i Toscana.

Bagsidefoto: Lancia Trevi VX på en af de italienske autostrada.

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.

D.L.R. Filmaften i Hvidovre Motorklub

Torsdag 19. februar 2004
mødetid kl. 19.00

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.

På programmet viser vi bl.a. filmen om The Lancia race - La Carrera Panamericana løbet fra 50'erne, samt en Dokumentarfilm om løbet, produceret i 1991 af Nick Mason og David Gilmour, begge kendte musikere fra bandet Pink Floyd, de deltog i løbet med en Jaguar type C fra 1952.

DLR Go-cart racing klubaften

Torsdag 15. marts 2004

Vi lejer en indendørs bane i Glostrup/Kbh. for nogle timer.

Mere information i næste Newsletter.

Copenhagen Motor Show

Torsdag 15. - søndag 25. marts 2004

International biludstilling i Bella Center med masser af biler og tilbehør.

Gavnø Classic Autojumble

Søndag 20. juni 2004

kl. 10.00 - 17.00.

Reserver dagen og deltag med din bil og familie til en hyggelig, afslappende dag i Gavnø slotspark / Næstved.

Mere information i næste Newsletter.

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

INFORMATION:

Brotilskud ydes til klubmøder

Til DLR medlemmer fra Jylland og Fyn som ønsker at deltage i et klubmøde på Sjælland, bidrages med et tilskud fra klubben på 300,- kr. pr. bil, max. 2 gange om året.

Flere oplysninger:

Kontakt venligst Kasserer Jørgen Turking
telf. 4613 9918

Kasserer mangler kontingent indbetalinger fra glomsomme medlemmer

sidste frist var 1/11/2003.

Har du husket din indbetaling.?

Tilsendte girokort kan stadig benyttes eller du kan også benytte dig af Netbank til at overføre din klub-kontingent betaling pålydende 200,- kr. til
Reg.nr. 0393 Konto nr. 4374256322

Nordea Bank.

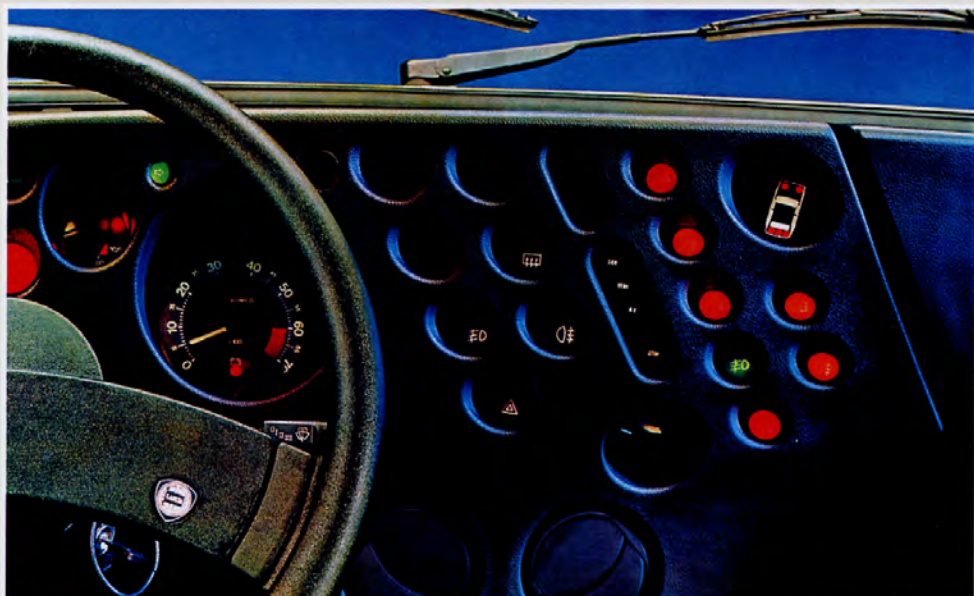
Husk at skrive tydelig Medlemsnr., afsendernavn og adresse.

DEADLINE

For indsendelse af stof/nyheder o.s.v. til næste nummer af GRANTURISMO No.11 skal være Redaktionen ihænde senest den
5. April 2004

Lancia Trevi

af Niels Jonassen



Fotoarkiv: Lancia Presse

▲ Det noget bizarre instrumentbræt i Trevi'en var designet af Mario Bellini, en prominent italiensk designer, som også var kendt for sit design indenfor møbler, kontormaskiner og hi-fi.

I serien om de mindre kendte Lancia-modeller er vi nået til Betamodellen Trevi.

Nye ejere - nye biler

I 1972 lancerede Lancia sin Betamodel. Det var den første konstruktion efter at Fiat i 1969 havde overtaget Lancia, og det var let at finde tegn på Fiats indflydelse. Det tydeligste tegn var motoren, Aurelio Lampredis fremragende 4-cylindrede med 2 overliggende knastaksler. Den havde først set dagens lys i Fiat 124 sportsvognen og senere i Fiat 125.

I Lancia Beta lå den på tværs og trak på forhjulene, og i det hele taget var

Beta en meget anden bil end de biler Fiat lavede. Det var tydeligt at man bestræbte sig på at Lancia ikke blot skulle være en luksusfiat. Baghjulsophængningen var en fornem og dyr konstruktion med to lodrette teleskoper med skruefjedre og to tværliggende arme i hver side. For øvrigt blev omarbejdningen af Lampredis motor til Lancia den sidste opgave som Aureliamotorens berømte konstruktør, Francesco de Virgilio, løste for Lancia inden han gik på pension.



Fotoarkiv: Lancia Presse

▲ "Volumex" Kompressoren.



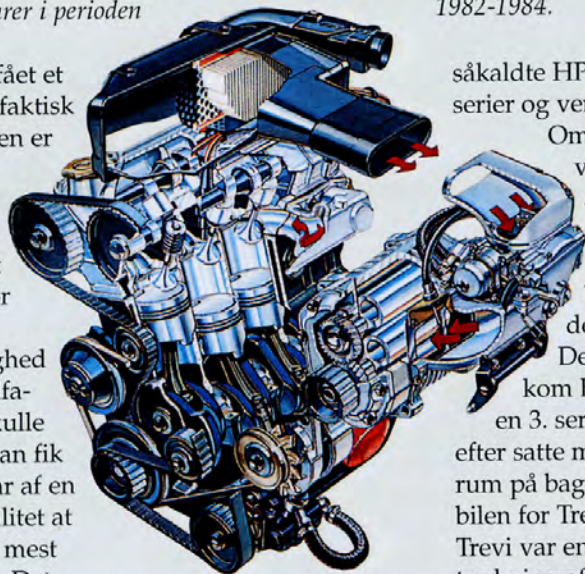
Foto: Routelclassiche

▲ *Beta Trevi Volumex 2000 I.E. 2. serie. Alt i alt blev den totale produktion af VX (1.+2. serie til 3844 eksemplarer i perioden 1982-1984.*

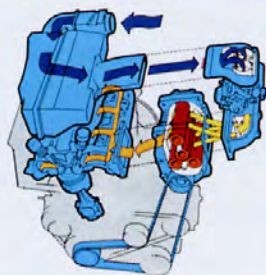
Hele Betaserien har fået et blakket ry, og det er faktisk russernes skyld. Sagen er at på det tidspunkt havde Italien en handelsaftale med Sovjetunionen om at man som betaling for den ekspertise man havde stillet til rådighed ved opførelsen af bilfabrikken i Togliatti skulle have stål. Det stål man fik fra Sovjetunionen var af en så ringe og uren kvalitet at pladerne rustede de mest overraskende steder. Det kom til at koste Lancia dyrt – ganske uforskyldt.

Den sidste i rækken

Beta var en såkaldt "to-kassebil", dvs. motor og kabine men ingen særlig kasse bagtil til bagagerum. Den kom i flere udgaver, berlina, coupe, cabriolet og som den



Kompressoren's arbejdsvirke.

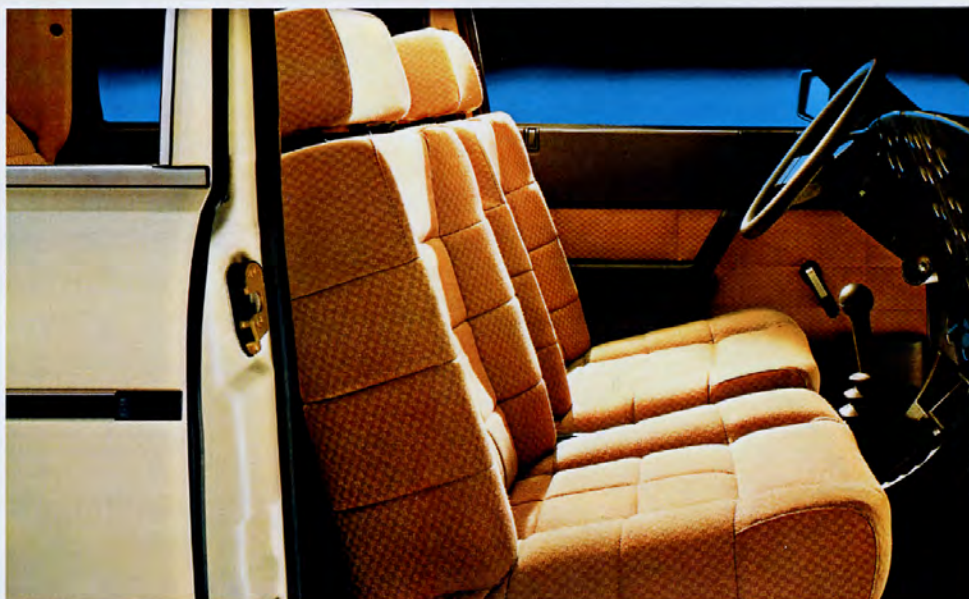


såkaldte HPE, alle i flere serier og versioner.

Omkring 1980 var gassen ved at gå af ballonen, og man havde også i 1979 lanceret den nye model, Delta. Samme år kom Beta berlina i en 3. serie, og året efter satte man et bagagerum på bagude og kaldte bilen for Trevi. Navnet Trevi var en sammenlægning af TreVolumi – tre rumfang/kasser.

Teknisk var Trevi identisk med Beta berlina, og bortset fra bagenden lagde man mest mærke til det særprægede instrumentbræt som også Beta berlina havde fået i 1979. Bilkøbere er erfaringsmæssigt meget traditio

Tegninger: Lancia Presse



Fotoarkiv: Lancia Presse

▲ *Nyt stole design, sæderne var polsteret med de bedste stoffer fra Ermenegildo Zegna.*

nelle, og det nye instrumentbræt kunne de fleste bestemt ikke lide. Det var ellers et prisværdigt forsøg på nytænkning med samtlige instrumenter anbragt i dybe hulninger så sollys og reflekser ikke vanskeliggjorde aflæsningen. Hulningerne var anbragt skråt så de alle vendte direkte mod førerens øjne. Men det så anderledes ud, og derfor vakte det modstand.

Flere versioner

Trevi kom i 2 serier, den første fra 1980 til 1983 og den anden fra 1983 til 1984. Den kunne fås med flere forskellige motorer, 1,6 – 2,0 – 2,0 i.e. – 2,0 VX. I.e. var indsprøjtningssmodellen

og VX betød kompressor. I modsætning til en turbolader, som trækkes af trykket i

udblæsningen trækkes en kompressor mekanisk af motoren, i Trevis tilfælde

TREVI "VOLUMEX" ÅRGANG 1983.

SPECIFIKATIONER:

MOTOR: 4 CYLINDER RÆKKEMOTOR, TVÆRSTILLET - 1995 CCM. - BORING 84MM, SLAGLÆNGDE 90MM - KOMPRESSION 7,5:1 - KOMPRESSOR (ROOTS TYPE) MAX. TRYK 1,4 BAR - MAX. YDELSE 135 HK. (99,3 KW.) V. 5500 O/M. - STØRSTE DREJNINGSMOMENT 206 NM. V. 3000 O/M.

TRANSMISSION: MANUEL 5-TRINS GEARKASSE - GEARSTANG PLACERET I GULVET.

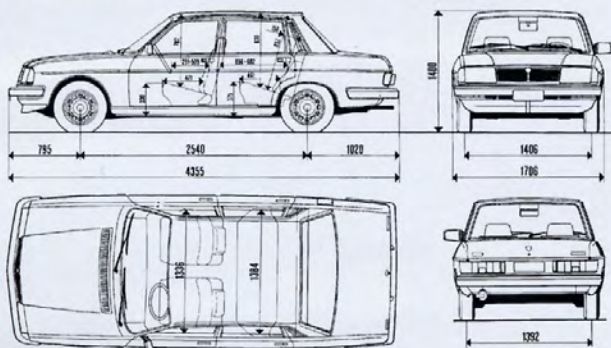
PRÆSTATIONER:

TOPHASTIGHED 190 KM/T.

ACCELERATION SEK. - FORBRUG KM/L.

0-60KM.	4,5	80KM/T	13,2
0-80KM.	6,7	100KM/T	11,1
0-100KM.	10,1	120KM/T	9,4
0-120KM.	13,8	140KM/T	7,6
0-140KM.	19,5	160KM/T	5,7

VÆGT OG MÅL: VÆGT 1195 KG.



ved hjælp af en tandrem. Det er karakteristisk at en kompressormotor har lavere kompression end en såkaldt sugemotor. Forklaringen er at kompressoren sørger for at fylde forbrændingskamret så rigeligt med benzinblandet luft at der slet ikke er brug for en højere kompression. Kompressormotoren havde en kompression på 7,5 mens sugemotorerne lå på ca. 9.

Det er vist almindeligt antaget at der ikke blev produceret særlig mange Beta berlina og endnu færre Trevi. Det er sandt at der blev lavet færre Trevi, men tallene var nu ikke så små endda. Det blev til i 134.404 Beta

berlina og 44.512 Trevi i løbet af de ti år fra 1974 til 1984.

Mig bekendt har vi ingen Trevi i klubben, men vi har i hvert fald en enkelt Beta berlina. Det er ved at være på tide at nogen begynder at interessere sig for disse modeller. Jeg husker en fjern bekendt af mig som havde købt en Beta; han havde hidtil kørt Volvo. "Jeg er helt vild med det mærke", sagde han til mig

om sin Beta efter at have haft den et årstid. Det rammer ganske godt. Det er diskrete og upralende biler, men de kører forbandet godt. Som en ordentlig Lancia langt bedre end deres samtidige af andre mærker. Med en Beta eller Trevi er man i dag sikker på at vække interesse blandt kendere.



Fotograf: Lancia Presse

▼ Trevi'ens køreegenskaber var perfekte i kurver.

▲ Benplads for bagsædepassagere var perfekte.

▲ Bagagerummet var med sine 312 L. pænt stort og rummeligt.



Fotograf: Lancia Presse

Lancia Fulvia Coupè

af Jørgen Turking



Fotarkiv: Lancia Presse

▲ Den første Fulvia Coupè 1965.

En lille historie om historien bag Lancia's succes med den første "moderne" rally- og racerbil fra Lancia.

Lancia Fulvia blev først vist frem på Genève Motor Show i Marts 1963, men det var den almindelige Berlina model, der dog vakte stor opmærksomhed hos både pressen og publikum. Det blev Lancia's bedst sælgende model i "før Fiat" æraen, idet der blev solgt i alt over 340.000 Fulvia'er.

I 1964 blev Fulvia Coupè introduceret, og den vakte mildest talt begejstring overalt. Og et salgstal på over 145.000 idens 11årige levetid viser da også at Coupè'en var populær. Den havde en lidt kortere akselafstand end Berlina modellen og en lidt

større motor nemlig 1216 ccm der ydede hele 80 HK. Og det var en rigtig pæn værdi for en 1200 ccm bil i de dage. Den kørte godt, var stabil og havde alt det der skal til for at skabe en vinderbil indenfor motorsporten.

Og det bringer os til den næste faktor af betydning for Lancia's udvikling og succes indenfor motorsport, nemlig HF Squadra Corse. I 1963 blev HF Squadra Corse dannet af en ung sagfører ved navn Cesare Fiorio og nogle af hans venner. De var, efter dagens standard, glade amatører,



▲ Fulvia Berlina 1963.

der med stor entusiasme dyrkede motorsport i Lancia biler og det med en temmelig stor succes. Så da Lancia i 1965 overvejede at gå ind i motorsport igen med et fabriksteam, var valget nemt og billigt - de skulle bare integrere HF Squadra Corse officielt i fabrikken. Og da samme Cesare var søn af Sandro Fiorio, Lancia's mangeårige PR direktør, var det ikke så svært at få klaret det lille problem - ordet nepotisme findes ikke på Italiensk.

Men det skulle vise sig at



Fotoarkiv: J. Turking

▲ Lancia Fulvia Coupé 1,6 HF Fanaloni.

Lancia- og sidenhen Fiat, havde valgt rigtigt, Fiorio var ansvarlig for alle de senere succes'er i motorsport for både Lancia og Fiat - og siden hen Ferrari!

HF Squadra Corse debuterede med Fulvia Coupé i

1965 udgaven af Tour De Corse som et prøveløb for at se hvordan den lille vævre Coupé kunne klare sig imod de kendte og det gjorde den ganske godt - en generel ottendeplads blev det til.

▼ Sådan så de fleste konkurrenter Fulvia'en - Bagfra!



Fotoarkiv: J. Turking

Først i Januar 1966 blev den første Fulvia Coupè HF introduceret, den var ændret på mange punkter i forhold til den "almindelige" Coupè, 88 HK i stedet for 80, 825 Kg i stedet for 960 og mange andre detail ændringer. Desværre nåede Fulvia Coupè HF ikke at blive homologeret

(Godkendt af FIA - den internationale bilsports organisation) inden Monte Carlo Rallyet 1966, så de opnåede resultater kunne ikke rigtig bruges til noget. Men det var en flot debut, idet 2 Fulvia'er blev nr. 5 og 8 generelt. Senere i 1966 fik Coupè'en sin første sejr i et VM rally, idet

Cella/Lombardini vandt Rally Di Fiori og den senere så kendte Svensker Ove Andersson blev nr. 3. (Til orientering - Ove Andersson blev senere Teamchef for Toyota Team Europe, der vandt flere VM titler da Lancia stoppede som Fabriksteam i rally-VM, og i dag er samme Andersson chef for Toyotas formel 1 team).

Trods de lovende resultater var 1966 dog ikke det bedste år for Lancia, bilen var trods alt lidt for motorsvag i forhold til konkurrenterne, og som følge deraf blev der til 1967 sæsonen udviklet en 1300 version af samme bil, og til konkurrencebrug hed den så



▲ *Selv dengang måtte man låse for benzinen.*

naturligt nok Coupè 1,3 HF. Den udviklede 100HK (dog 122HK i rallytrim) fra de 1300ccm og vejede stadig kun 825Kg., og ved dens debut i Rally Monte Carlo var lovende idet den fik en anden en fjerde og en femteplads generelt.

Udover at deltage i rallies var Lancia også med i adskillige banemesterskaber med Fulvia'en i 1967. De deltog som fabriksteam på bl.a. Monza, Sebring, Targa Florio og Mugello og overraskede alle ved både sin pålidelighed og sin hastighed i forhold til

motorstørrelse.

Men da Coupè 1,6 HF blev introduceret i 1968 begyndte det at gå stærkt ikke mindst takket være Sandro Munari. Lancia havde allerede i 1966 knyttet køreren Sandro Munari til sig, og han og Fiorio knyttede et tæt venskab der varede i mange år. De var som et sæt tvillinger, der supplerer hinanden perfekt og dette par var en væsentlig faktor i de kommende succè'er med Fulvia og senere den legendariske Stratos.

▼ *Sandro Munari under Rally Monte Carlo i 1967.*



Fotoarkiv: J. Turking



Fotograf: J. Tuckey

▲ Rauno Aaltonen under Tour de Corse 1968.

Og med sådan en stribe flotte og hurtige navne var det givet at Lancia ville få succes med Fulvia Coupè, og i de følgende år sejrede de i stort set samtlige VM løb, dog ikke dem alle sammen i samme år, derfor blev det ikke til et VM før i 1972, men undervejs var Harry Källström blevet Europa mester i 1969 og Munari på en andenplads i EM i 1971. I 1973 igen et EM ved Munari og i 1974 blev det til VM igen, dog sammen med Fulvia's efterfølger - Stratos.

Alle de her nævnte mester-skaber blev vundet med Fulvia Coupè 1,6 HF, i

special præpareret udgave til rallybrug. Man havde ændret lidt hist og her, tryllet lidt andre steder og resultatet var en bil der ydede 158 HK med et moment på ligeved 20Kgm. Impo'nerene af en sugemotor på 1584 ccm med 2 ventiler pr. cylinder - i 1969. (Jeg ved godt at man i dag henter godt 220 HK ud af 1600 ccm, men det er med 4 ventiltæknik, indsprøjtning og en masse elektronik til at styre det hele.) Og det bedste af det hele, en Fulvia Coupè er en rigtig flot og køn bil, total tidløs i sit design og kan uden tvivl sammenlignes med andre af datidens berømt-

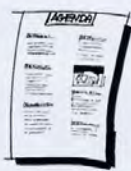
heder som Mini Cooper S, Porsche 911 og Munari og Coupè 1,6HF fandt omgående sammen som et par, og som det skulle vise sig, et meget stærkt par i international rallysport. Men udover Munari har Lancia altid haft en speciel evne til at få tidens bedste chauffører tilknyttet fabrikken, i de dage var det bl.a. førnævnte Ove Andersson, Hannu Mikkola, Harry Källström, Simo Lampinen, Cella og Trautmann. Renault Alpine.

Granturismo nr. 10

af Niels Jonassen



Fra de første ide og layout skitser til de idag færdigtrykte 10 første blade af Granturismo.



Det på trods af at han ikke kan læse et ord af hvad der står.

Redaktøren må finde sig i min uforbeholdne ros for hans grafiske sans. Den engelske redaktør har ret, Granturismo er flot og sat op med fantasi og formsans. Vi andre har oveni fornøjelsen af også at kunne læse hvad der står. Det er slet ikke så simpelt at fylde et blad med stof, men Jørgen Dankelev er så fuld af gode og varierede idéer at bladet endnu aldrig har været tyndt eller kedeligt. Han har fortalt at han meget gerne hører fra medlemmer med forslag og tanker om bladet. "Hører vi ikke noget må det jo være fordi de er tilfredse", siger han. Jeg tror at Jørgens eneste svaghed er at han vil så meget at bladet nogle gange kommer lidt sent. Jeg kan på mange medlemmers vegne sige at vi er glade for Granturismo, og at vi glæder os til de næste mange numre. Bladet er flot, og indholdet hæver sig langt over hvad de fleste klubblade kan præstere. Det var godt at vi lod os overtale – og sikken et held at vi har en så begejstret redaktør.

For en del år siden talte Jørgen Dankelev entusiastisk om at vi havde brug for vores eget blad i stedet for de sider vi havde i den svenske klubs blad. Jeg var ganske ærligt skeptisk; jeg har set en del flot begyndte klubblade sygne hen i løbet af kort tid, når redaktøren opdagede hvor megen tid og hvor mange kræfter det kostede. Vi var dengang ikke flere end godt 60 medlemmer. Hvordan skulle vi kunne betale?

Der var imidlertid andre i bestyrelsen som var dristigere, og ved et møde fremlagde Jørgen sine idéer og en skitse til hvordan bladet skulle se ud. Jørgens overtaltessevne er meget stor – eller også var projektet indlysende rigtigt. Det lød rigtigt, og det så flot ud. Vi besluttede at gå i gang.

Nu har vi så fået udgivet 10 numre af Granturismo. I sommer kom redaktøren af den engelske Lanciaklubs blad hen til mig og fortalte at vores blad efter hans mening er det flotteste Lancia klubblad i verden.



Fulvia Coupé stjal billedet i Frankfurt

af Bo Christian Koch



Foto: Bo Christian Koch

▲ Nu 40 år efter at den første Fulvia Berlina så dagens lys, fejre Lancia det, med en ny Fulvia prototype - alltidens icon som i rally bankede de store mærker Alpine og Porsche.

Medlem nr. 169, Bo Christian Koch, har i sin egenskab af chefredaktør for Motor været til verdens premiere af den nye Fulvia på den 60. Internationale biludstilling i Frankfurt.

Det er muligt, at Fiat-koncernen er i dyb krise, men alligevel havde både Lancia og Alfa Romeo nogle af Frankfurt-udstillingens mest spændende biler på deres stande. Alfas 8C var smuk og spændende, men for en Lancist var udstillingens højdepunkt ubestridt Lancia Fulvia Coupé i moderne af-tapning. Fulvia Coupé er designet i

Lancia Centro Stile, og chef-designer Flavio Manzoni lægger ikke skjul på, at hensigten var at skabe en bil, der kunne løfte arven fra den originale Fulvia Coupé, men uden at være retro-designet.

- Lancia henter sin inspiration i modens verden, siger han, og moden har det med at være fremsynet og tilbage-skuende på én gang.



▲ Den nye Fulvia udstråler samme elegance i sine linier som erindringen om de smukke Riva motorbåde

Det er lykkedes fint i den cirka fire meter lange konceptbil, der er baseret på Fiat Barchetta-plattformen. For en kender er der ingen tvivl om, at der er tale om en Lancia, og inspirationen fra Fulvia Coupé er tyde-

lig. Men også for folk, der ikke kender originalen, er den nye Fulvia Coupé en utrolig interessant bil. Designet er spændstigt og moderne med masser af spændende detaljer, der understreger, at der er tale

om en bil, der er skabt til at blive kørt – og kørt hårdt.

Karrosseriet er i aluminium, og det er med til at holde vægten nede på 990 kg.

Det giver et vægt/hk for-

▼ Fulvia fronten med sine high-tech forlygter signalere mere aggressivitet. Bagfra er man ikke i tvivl om at det er en Fulvia.





▲▼ Kabinen og instrumentbord viser nytænkning baseret på den gamle Fulvia.



hold på 7,1, og det borger for gode præstationer: på papiret er tophastigheden beregnet til 213 km/t, mens 0-100 km/t tilbagelægges på 8,6 sekunder. Ifølge Lancias marketin-gafdeling vil man nu analysere reaktionerne i pres-

sen og fra de besøgende på Frankfurt Motor Show med henblik på at afdække, om der er basis for en produktion. Hvis det er tilfældet, bliver der tale om en lille produktionsserie på 2.500 styk, der skal samles hos Maggiora. Det er også



► Diverse stilstudier før den endelige færdige prototype.

her, Fiat Barchetta bliver produceret. Prisen vil lande på cirka 35.000 Euro, hvilket med danske afgifter vil svare til cirka 575.000 kroner.





Korte nyheder

Fiat Auto får ny chef



Foto: FIAT Auto Presse

▲ Herbert Demel
administrerende direktør
for Fiat Auto.

Fiat Auto er i færd med at foretage en større omstrukturering og fornyelse af den administrative ledelse. Indtil fornylig troede alle at en ung englænder fra Ford skulle overtage posten som øverste administrative leder. Han var imidlertid bundet af en kontrakt som forhindrede ham i at arbejde i bilbranchen i et år efter han var holdt op hos Ford. Fiat gik derefter på jagt igen, og valget er nu faldet på den 50-årige østriger Herbert Demel.

Herbert Demel, som er ingeniør, kommer fra en stilling som leder af Magna Steyr, et firma som især har specialiseret sig i udvikling af transmissioner samt konsulentvirksomhed for forskellige bilfabrikker. I

1980'erne udviklede Demel ABS-systemer for Bosch før han blev ansat i VW-koncernen. I 1990'erne var han chef for Audis produktudvikling og senere administrerende direktør for Audi. Indtil han i 2002 kom til Magna Steyr var Demel i nogle få år chef for VWs virksomheder i Brasilien.

Fra 15. november 2003 er Herbert Demel administrerende direktør for Fiat Auto. Det skal blive interessant at se hvad det kommer til at betyde for Fiat Auto for første gang at få en udlænding som øverste chef. Fra et Lancia-synspunkt er det spændende hvilken betydning hans erfaringer fra Audi får. **nj**

Fremgang for Lancia



Foto: Lancia Presse

Der er endelig en lille fremgang at spore i salgstallene for Lancia på de vesteuropæiske markeder. Godt nok er der tilbagegang for året til dato (til og med september) fra 83.448 enheder i 2002 til 78.493 i 2003, men ser man på tallene for september, er salget steget fra 7.966 til 9.408. Det er specielt den

nye Ypsilon, der trækker læsset, mens det ser temmelig katastrofalt ud for Thesis: kun 4.210 styk er kommet ud at rulle i år. Lancia satser på at sælge 32.000 Ypsilon i år og mellem 90.000 og 100.000 næste år, og Fiat-ledelsen har udtalt, at hvis ikke salgsmålene bliver nået, vil man lukke Lancia. **bck**

Lancia og smukke kvinder

af Jørgen Dankelev



Foto: "Classe Lancia"

▲ Thesis kommercielle TV-reklamespot kører på det gode gamle tema, mand i bil møder kvinde. Se flere still-billeder fra Thesis reklamespot på side 22.

..Knap nok var bilen blevet et forbrugerprodukt, før ideen om at akkompagnere det med en smuk kvinde tog om sig...



Foto: "Classe Lancia"

▲ Kvinden på cyklen i Lancia's Thesis TV-reklamespot er den smukke sicilianske skuespillerinde Maria Grazia Cucinotta, bedst kendt herhjemme i filmen "Il Postino" (Postbudet) fra 1994.

Udtrykket "kvinder og biler" har altid virket. For at gøre det mere interessant og fremme salget var bilen knap nok blevet et forbrugerprodukt, før ideen om at akkompagnere det med en smuk kvinde hurtigt greb om sig. I begyndelsen blot som tegninger men i trediverne også fotograferet og benævnt som de unge piger fra "Grand Hotel" (som de blev kaldt, disse sexede pin-up modeller publiceret i dette berømte magasin).

FOTOGALLERIET: LANCIA FLAMINIA GT TOURING 1962



▲ Duften af oktaner: Benzinen er Esso: 1 liter 100 lire. Bilen en Lancia Flaminia pris: 3.200.000 lire. Kvinden, skuespillerinden Sandra Milo. Pris vides ikke, men hun er bare bellissima.



Alle foto: "Classe Lancia"

Faktisk er det blevet noget varigt og det samme der vises når vi i dag ser halvt afklædte studieværter og oplæsere i italiensk fjernsyn. Og ideen blev ikke kun taget i anvendelse indenfor salg af biler. Omfanget af et smukt ydre og to pæne ben sørger også for på bedste måde at gøre reklame for bildæk, autoradioer og et benzinmærke. Før lanceringen af "en

tiger i tanken" (iøvrigt en reklameform som tidligere blev betragtet som revolutionerende og noget banebrydende) fulgte også oliedistributøren ESSO strømmen og valgte den dengang unge pin-up pige Sandro Milo som Lancia allerede havde benyttet sig af, i en reklame for benzin. Andre show-girls som blev benyttet i bilproducenternes markedsføring var Sylva

Coscina, Gina Lollobrigida, Antonella Lualdi og Alessandra Panaro. Alle skuespillerinder som da søgte om popularitet, men samtidig alle smukke og sexede. Man kaldte dem kvinder med "sexede former" - en betegnelse som også blev anvendt for biler. Yppige former havde altså også Sandro Milo (som kort efter viste dem yderligere i Fellini's film 8 1/2) når hun fremhævede bilen, hvis præstationer faktisk var fremragende og samtidig promoverede sin egen figur og erklærede indirekte benzins overlegne egenskaber i forhold til de andre mærker. For dagens forbruger som er vænnet til en mere raffineret og spidsfindig markedsføring, kan denne "naive" reklame ikke fremkalde de samme fornemmelser som føltes hos de som var drenge dengang. En Milo i lårkort nederdel som gavmildt viser ben var et næsten chokerende syn. Når man ser tilbage på dette "Flashback" (se midtersiden) nyder man den gamle smag som får en til at mærke den uforglemmelige duft af denne røde benzin som ikke er længere. Når man så tænker på at en liter ESSO kostede 100 lire kan det næsten få en til at græde udover at gøre indtryk på os.

Lancia Delta Meeting 2003

af Torben Jørgensen



Foto: Torben Jørgensen

▲ Delta samling på P-pladsen ved Salzburgring.

*Det Internationale
Delta Træf 2003 /
Raduno Bavarese
fandt i år sted i
Tyskland ved
München i dagene
19. – 22. juni og det
skulle naturligvis
opleves.*

I 2001 var der andre planer og 2002 i Holland, blev arrangementet aflyst fordi arrangørerne ikke havde styr nok på sagerne. Jeg valgte at tage biltog fra Hamburg til München og det kan jeg godt anbefale for de som er trætte af den sædvanlige tur gennem Tyskland. Prisen er rimelig hvis man kan gøre brug af de billigste afgang og samtidig finde sig i at være i sovekupe med 4 andre. I mit tilfælde sammen med rare tyske motorcyklister. Ankom til München 19. juni om morgenen og havde god

tid til de sidste 30 km. til Oberhaching syd for München hvor jeg svingede ind på den lokale tankstation da jeg så et par Delta og en Stratos. Én af dem viste sig at være medarrangør af træffet og da alle havde god tid foreslog han at vi kørte til en udstilling for special-biler/old-timer biler – noget lignende Gavnø udstilling – som fandt sted ca. 35 km. længere sydpå. Vi begav os af sted – tilfældigvis 3 gule Delta og så lige en Stratos – med kurs mod parkeringsområdet, men da parkeringsvagten



▲ Oldtimer & Specialbil-udstilling syd for München.

så vort lille optog blev der blot vist videre til udstillingsområdet og så ind og line op sammen med de udstillede biler! og rigtig mange besøgende. Vi slap derfra i tide for at nå vort egentlige formål med dagen, at mødes med i alt 49 Lancia Delta + en Stratos. (desuden en Ferrari Testarossa men herom senere). Mødestedet Hotel Hachinger Hof var et meget flot sted med garageanlæg i kælderen til deltagerne og på nummerpladerne kunne det nok ses at de fleste kom fra Tyskland, 2 Frankrig, 3 Italien, 1 Østrig og så lige Jørgensen fra Danmark som ene måtte repræsentere DLR. Indskrivning, Abendessen samt gemütliches Beisammensein og så skulle der soves til næste morgen hvor der stod Salzburgring på programmet. Desværre regnede det den første time der blev

kørt på banen men det klarede op og der blev kørt igennem. Claudio Armando i sin flotte røde Delta måtte en tur ud i gruset og slæbes fri. Noget som vistnok nogle af forskellige grunde syntes var rigtig sjovt. Som i Kärnten træf i 2001 var der også her opvisning af Felix Pailer i sin blå Delta som han er blevet østrigsk bjerggrally mester i. DEN var kvik! Se evt. foto/videoklip på den tyske hjemmeside www.evo3.net/home.htm hvor der trækkes fra og skiftes med det sekventielle gearskifte.

Efter Salzburgring en fællestur op af en kendt bjergprøvestrækning Gaisberg til spising og ved parkeringsstederne var der så bilsnak – mest på tysk – åbne motorrum, kig på interiør, fjedre, fælge osv. osv.

Lørdag var der kørsel efter Roadbook som ved DLR arrangementer og det

af de skønneste strækninger syd for München mod Kochel See hvor der blev gjort holdt for fotografering, efter en del frisk kørsel ad snoede skovstrækninger. En enkelt Testarossa 512 havde sneget sig med i feltet (hans Delta var ikke køreklar) og han blev bedt om at parkere afsides når det skulle fotograferes. (Han tog det pænt og manglede blot den lille streamer i bagruden: Min Lancia er til service)

Middagen blev indtaget på et typisk Bayrisk spisested Kreutalm og derefter videre til Walchen See hvor der var et omfattende sejler- og badeliv i det varme vejr og flotte solskin. Lørdag aften stor gallabuffet og Concours d'élegance med overrækkelse af præmier for flottesste/mest specielle Delta. Med 7 udlændinge og 42 tyske biler havde vi ikke mange chancer overfor tysk nepotisme aber so ist es.

Et rigtig dejligt og godt arrangeret træf som jeg kun kan anbefale andre at deltage i.

I 2004 er der planlagt Delta træf i Sydfrankrig i Maj måned hvis nogle er blevet varm på ideen. Søndag morgen var der afsked og for mit vedkommende gik det sydovert til Norditalien for en mindre ferie.

~

①-②-③ Regnvejr på Salzburgring forhindrede ikke deltagerne i at slippe de mange heste løs i deres Delta. ④ Ophold ved Kochel See og ved ⑤ Walchen See.



1



2



3



4



5

En dag med overraskelser

af John Skov Larsen

*Dansk Lancia
Register populære og
traditionsrige sensom-
mertur var i år henlagt
til midtsjælland med
afslutning på en nord-
sjællandsk restaurant
for livsnydere af det
toskanske køkken.*

Den sidste dag i august måned fandt årets Sensommertur sted. Denne gang mødtes vi ved Vikingeskibsmuseet i Roskilde om formiddagen, og den første times tid gik hurtigt med at få hilst på de forskellige medlemmer, og få set en ekstra gang på fremmødte biler. Det viste sig hurtigt at være Kappa'ernes dag, da fler-

tallet af klubbens medlemmer havde valgt at tage en Kappa med, og det var vel nok første gang at 3 Kappa SW var samlet ét sted her i landet. Man savnede lidt, at de mange forskellige Lancia modeller som vi ved findes blandt klubbens medlemmer havde delta- get, men senere fik vi en bred vifte af Lancia biler at se.



Foto: Jørgen Dankelev

Traditionen tro begav Sensommerturen sig af sted ud i det sjællandske landskab fra Roskilde og igennem det skovrige område ved Hvalsø. Det foregik af små veje som var ukendte for de fleste, og selv dem som var fra Roskilde området fik set steder de ellers ikke kendte. Eksempelvis én af de ældste sjællandske vandmøller, Tadre Mølle, som også kunne byde på en varieret urtehave.

nyde at det gode vejr lod til at holde. Vi kørte nu i samlet trop, hvilket tiltrak sig en del opmærksomhed fra medtrafikanterne, og en enkelt motorcykelbetjent måtte også lige følge med i hvad der skete. Ved Arresø blev det tid til en kop kaffe, inden vi kørte videre til turens største overraskelse, som foregik hjemme hos Birger Bayer. En del af os havde godt nok hørt om, at Birger skulle have et par ældre

at finde den på en italiensk vingård og tag i stedet til Helsingør. Og skulle du ikke finde noget i Birgers første lade, så er der en mindre lade bagved som bl.a. byder på en Autobianchi A112. Mest opmærksomhed tiltrak en Lancia Flaminia med Touring karrosseri sig. Den var i en pæn og køreklar stand, og flot så den ud i sin røde lakering. Den stod vi alle og kiggede længe på samtidig med, at vi kunne gøre os nogle tanker om de sjældne Lancia biler vi ellers kun har lejlighed til at læse om. Vel og mærke kun hvis man ser dybt i den trykte Lancia litteratur.



Foto: John Skov Larsen

▲ Lindegården i Tølløse.

Lidt senere i Tølløse var Lindegården rammen om frokosten. Foruden at vi kunne indtage den medbragte mad i bekvemme omgivelser, havde vi lejlighed til at se nærmere på gårdejerens samling af engelske biler, hvis højdepunkt var en imponerende åben Lagonda fra 1950'erne og i rød lakering.

Bagefter gik turen tilbage mod Roskilde og videre nordpå mod Hillerød. Naturligvis forsat af små veje, hvor vi kunne

Lancia'er holdende, men da vi trådte ind i den første lade spærrede vi godt nok øjne op. Her holdt i hovedtræk 50 års Lancia historie som Birger havde samlet sammen gennem tiderne. Ofte havde han været ude og hente bilerne i en sørgelig tilstand, men havde han ikke taget dem var de nok havnet hos jernhandleren. Da det ikke er menneskeligt muligt at restaurere alle disse biler alene, så Birger gerne at andre gik i gang, så er du på jagt efter en restaureringsmoden Lancia bil, så glem alt om

Nu hvor sjælen var blevet mættet, var maven til gengæld ved at blive tom, så turen gik nu det sidste stykke til Gilleleje hvor der var bestilt bord på restaurant La Stella. Her var der anrettet toskansk buffet på hele første salen som var reserveret klubben og hvor vi i ro og mag kunne tage for os af retterne, som var ledsaget af italiensk vin. Snakken gik forsat om biler og andet, og da vi sagde farvel til hinanden kunne vi kun være enige om, at årets Sensommertur igen havde været en succes.

Restaurant La Stella

af Jørgen Dankelev



Foto: Jørgen Dankelev



Foto: Anna-Lise Nielsen

▲ Nevøer Ricardo og Danielle

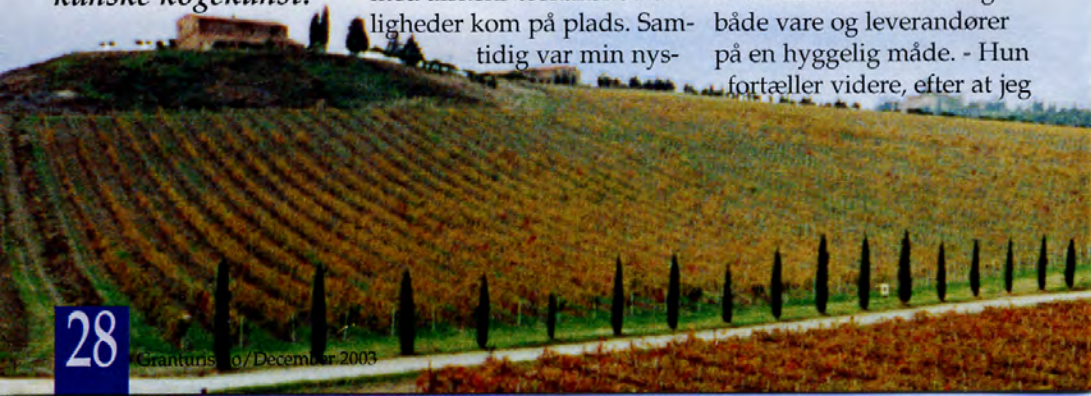
▲ Restaurant La Stélla's hængeskilt. La Stélla betyder på italiensk Stjernen, idé og design af logo har den lokale arkitekt Ole Helweg tegnet.

På toppen af nord-sjælland i den lille pittoreske og stadig aktive fiskerihavn Gilleleje, ligger Restaurant La Stella. Kok og indehaveren Anna-Lise Nielsen er specialist i den toskanske kogekunst.

I den indledende fase omkring vores sensommer-tur's slutmål, tog jeg kontakt med indehaveren af Rest. La Stella, Anna-Lise. Da jeg trådte ind af døren blev jeg hilst glad velkommen, snakken gled let om italiensk madkultur og om hvorfor hvide trøfler koster 26.000,-kr. pr. kg. - en buffet med alskens toskanske herligheder kom på plads. Samtidig var min nys-

gerrighed nu vakt, jeg måtte vide noget mere om Anna-Lise's passion for italiensk kogekunst.

En formiddag i november mødtes vi igen til en hyggelig passiar i La Stella's køkken, to caffè latte blev straks serveret på det lille blanke alu-cafebord som har sin faste plads ved bagdøren, fordi så kunne man modtage både vare og leverandører på en hyggelig måde. - Hun fortæller videre, efter at jeg





▲ Min læremester i toskansk kokekunst kokken og ven Luciano Maddi.



▲ Min bedste arbejdsplads Ristorante "La valle dell'Inferno". Idag et dyrt eksklusiv spisessted.

Fotos: Anna-Lise Nielson.

havde udstået min læretid som kok, på Passebækgård (Golfklub i Gilleleje), hvor maden mest var suppe, steg og is, det var jeg så til gengæld rigtig go' til. Hva sku' jeg så! Tja 3mdr. senere sad jeg i flyveren på vej til Firenze. Jeg havde gennem nogle venner fået et telefonnummer til en dygtig kok Luciano Maddi som ejede tre restauranter i Toscana, efter en kort samtale var jobbet mit. I lufthavnen,

blev jeg modtaget af en lille underlig skaldet mand klædt i Gucci bukser og med sin lille Fendi-taske under armen. Det var Danielle, en af Luciano's to nevøer. Han var alletiders festmager, han elskede at synge Opera-Ariaer til stor måben for restaurantens gæster. Det skulle vise sig, at være mit livs bedste beslutning at tage jobbet hos Luciano. Ham kan jeg takke alt for, hvad jeg har

lært om det toskanske køkken, fra indkøb på torvet, til vinbedømmelse o.s.v. og han havde stor respekt for mine faste arbejds-principper, den er svær at få, når man bare er en pige fra det høje nord.

3 år senere var jeg tilbage i Danmark og overtog La Stella i Gilleleje. Nu er det sådan at i Gilleleje kan man ikke bare åbne en "fancy" restaurant til skyhoje priser



og servere lidt smart anrettet på en tallerken. Nej, mit koncept, var det at uanset om man var fisker eller fra landet, skulle man kunne gå mæt fra bordet, uden at have betalt en milliard-mil-

lion. I det samme ringer telefonen, straks slår Anna-Lise over og taler flydende italiensk. Jeg vinker stille farvel til Anna-Lise, som gør en kort pause i sin samtale og sir til mig. Du får

lige en opskrift med, du kan gi til klubbens medlemmer som tak for sidst. Den er hermed leveret videre. Hos La Stella kan man bestille bord på telf. 4830 1285.

Castagnaccio Toscano // Toscanisk kastaniekage

150 Gr. Kastaniemel
2 spsk. Oliven olie
150 Gr. Vand
2 spsk. Pinjekerner
2 spsk. Hakkeede valnødder
Lidt frisk rosmarin
Salt
Flormelis

Vand, mel, olie og salt blandes til en lind dej.
En stor tærteform smøres med et jævnt lag oliven olie, dejen fordeles, max. 2-3 cm i højden.
Pinjekerner, valnødder og rosmarin nålene blandes og strøes let over.
Herefter pensles kagen let med oliven olie.
Bages i ovn ved 200-220 grader i 40 minutter.
Kagen strøes med flormelis.
Kan serveres kold og varm.

Tintin Lancia modelbil 1/43.



Foto: Jørgen Danker

I en af de berømte og elskede tegneserie-album, historien om "Tintin og det sorte guld" kører Tintin i en Lancia Aprilia sammen med Kaptajn Haddock og hun-

den Terry. Dette stykke tegneserie billed er nu blevet tredimensionelt i form af en modelbil. Denne lille model som er fremstillet i metal og plastik vejer 160 gr. og er

95mm lang. Kan købes via nettet på.

<http://store.tintin.com>
Prisen ca. 23,- Euro.

Forsvinder Lancia fra de danske veje ?

af John Skov Larsen



Alle foto: Archivio Lancia Presse.

▲ Næste Lancia hit - LYBRA (om et par år)

John Skov Larsen fra Tangholm A/S i Hillerød - fortæller her, om sin egen undersøgelse af den private import af Lancia, på grundlag af oplysninger fra Told & Skat.

Nu er det efterhånden 3 år siden de sidste fabriksnye Lancia biler blev sat på danske nummerplader, hvorfor man godt kunne frygte at bestanden af Lancia biler herhjemme hurtigt ville svinde ind. Men hvilken vej går det egentligt ? Svaret herpå ligger i høj grad i omfanget af den private import.

Da den private import i de senere år har taget til, har jeg på baggrund af de oplysninger told & skat har offentliggjort set dem lidt i kortene med det formål, at danne et billede af hvor omfattende den private import egentlig er. Og godt

hjulpet på vej af et detaljekendskab vil jeg gerne være med til, at tegne et mere præcist billede af hvilke biler der har fundet vej her til i de seneste år, samt give et bud på i hvilken retning tingene bevæger sig.

Siden 1998 er der endeligt vurderet i alt 109 Lancia biler som der er betalt registreringsafgift af. Biler som der kun er forespurgt på er ikke med i denne opgørelse. Af dem som er endeligt vurderet, kan det da heller ikke udelukkes at nogle er blevet eksporteret, men da denne trafik er ret ny, kan der kun være tale om meget få biler. Rigtig gang i

importen kom der først i 2000, og siden har importen ligget på omkring 30 biler årligt. Men hvilke biler er så blevet importeret siden 1998? En hitliste ser sådan ud:

1. Lancia Kappa	22 stk.
2. Lancia Delta	20 stk.
3.- Lancia Thema	20 stk.
4. Lancia Dedra	16 stk.
5. Lancia Y10	13 stk.
6. Lancia Ypsilon	11 stk.
7. Lancia Fulvia	3 stk.
8. Lancia Lybra	3 stk.
9. Lancia A112	1 stk.
10. Lancia Thesis	0 stk.

Går man ned i tallene tegner der sig et billede af en import af mange modelvarianter som ikke har været solgt herhjemme, eller i bedste fald kun i få stk. Prøv at se her:

Lancia Kappa er importeret i et bredt udsnit, og det er bemærkelsesværdigt at en pæn del af dem faktisk er Turbo modellerne. Af de



▲ Lancia Kappa SW nu en mulighed...

22 stk. udgør Kappa Coupé og Kappa SW hver 3 stk., og yderligere et par SW modeller er undervejs.

Ingen tvivl om at det er de versioner som vi længe har været snydt for, som nu gør sig gældende. Dog kniber det forsat med Kappa JTD. Væksten i importen skal fremover også findes her, da Kappa'erne har størst potentiale herhjemme. Eneste ulempe er at udsalgspriserne svinger meget, hvorfor også registreringsafgiften svinger tilsvarende. Det er med andre ord en risikabel affære, at bevæge sig gennem toldvæsenet med en Kappa under armen, hvilket nok skal få en del til at tænke sig om inden de bevæger sig på indkøbstur i udlandet.

Lancia Delta er en historie for sig. Af de 20 stk. er intet mindre end 14 af dem med 4 hjulstræk, hvilket er helt fantastisk når man tænker på hvor få der blev solgt som nye herhjemme. Det bliver spændende at se hvor mange Integraler der er basis for hjemme. Af den nye generation er der kommet 4 biler hertil, heraf en enkelt HPE. Det passer så ikke helt med det antal som rent faktisk kører herhjemme. Så 100 % opdateret er told & skat's lister endnu ikke. Jeg har selv kørt 2 af disse 4 biler igennem afgiftsmøllen og jeg må sige, at told & skat's håndtering af dem har



▲ På manges ønskeseddel... været meget tilfældig. Men resultatet kan jeg ikke klage over.

Lancia Thema er indført i mange forskellige udgaver og årgange. Eksempelvis en enkelt 8.32 og ikke mindre end 6 stationcars, heraf en enkelt SW 2.5 TD. Ingen tvivl om at disse biler stadig er populære, og så længe Kappa'erne vurderes relativt højt hos told & skat vil mange sikkert også finde det attraktivt at hente en Thema sydpå. Priserne er meget lave i udlandet og man betaler ikke noget videre for at få én af de store modeller, men når afgiften skal betales er der rigtig store forskelle. Træd især varsomt hvis du har en 3 liters V6'er i tankerne.

Lancia Dedra blev der ikke rigtig solgt mange af fra nye, men et pænt antal er siden kommet til. Ud af de 16 stk. er de 5 af dem Turbo modeller, men hvor mange af dem som er

Integrale modeller kan ikke siges med sikkerhed, men mindst 2 af dem er med 4 hjulstræk. Ellers er der indført 2 stationcars, en 1994 SW 1.8 (8V) LS og en 1995 SW 2.0 16V LX (begge i mørkeblå metallakering). Af diesel versioner er der indført 2 stk. berlina 1.9 TD. Går du i tanker om at købe en Dedra, så stil skarpt på de større modeller, for når regnskabet er gjort op er du sluppet nådigst ud af disse.

Lancia Y10 byder ikke på de store overraskelser, men 3 af dem er da i hvert tilfald af den seneste generation. Det bliver heller ikke fra denne front vi møder det store fremover. Men man kan da få en sjov bil til få penge.

Lancia Ypsilon er straks mere varieret, i det 3 af dem er med 16V motor, heraf en velkendt rød Elefantino Rosso og en mørkeblå metal LX med beige Alcantara. I den anden ende af Ypsilon programmet er der indført 2 stk. Ypsilon med 1.108 kubik motor, hvilket også vil sige at de er uden servostyring! Ypsilon bliver nok ikke det store hit blandt importbiler, da priserne er høje i udlandet og de er nemme at finde herhjemme. Men da kombina-

tionsmulighederne for farver, indtræk og udstyr er utallige, kan der være en idé i at hjemtage nogle anderledes kombinationer end dem vi ellers har kørende. Og hvad en Kaleidos farve er for en størrelse, har de ingen anelse om hos told & skat.

Lancia Lybra er alene indført som stationcar, og alle med den 1.8 liters 16V V.V.T. motor med 131 HK. Det er endnu ikke blevet til det store antal af denne model, men det skal nok komme når afgifterne bliver mere fornuftige, hvilket normalt sker når bilerne begynder at blive 5 år gamle.

Lancia Fulvia er kommet hertil i et mindre antal og kun som Coupé model. Afgiften er ellers fornuftig nok, så hvis en historisk Lancia står på ens ønskeseddel er her absolut en mulighed. Og set i forhold til hvad en Alfa Romeo Bertone koster, er dette her nærmest foræringspriser. Har du en Fulvia Coupé i tankerne, så få lidt fart på for priserne stiger i udlandet.

Lancia A112 er ikke en bil man ser hver dag hos told & skat. Faktisk er det 4 år siden der sidst var en A112 forbi dem, men da var det

til gengæld også en Abarth version. I øvrigt har der ikke været indført en eneste som Autobianchi.

Lancia Thesis er med garanti ikke bilen du foreløbig ser hvor som helst (hvis den skal have danske nummerplader på). Set i forhold til hvor mange af dens forgængere som kører rundt her i landet, skal der nok være basis for Thesis på længere sigt.

Andre Lancia modeller har det altså været svært at få hertil. Man kan undre sig over, at eksempelvis Lancia Beta og Prisma ikke er med på hitlisten. Men modsat Alfa Romeo er det åbenbart svært at få nogle til at engagere sig i de ældre Lancia konstruktioner.

Den private import af Lancia biler når dog ikke et omfang som svarer til det antal der ellers normalt sælges herhjemme. I et rimeligt godt år blev der tidligere solgt omkring 100 nye Lancia biler i Danmark, men den øgede private aktivitet er nok til at sikre at Lancia som mærke ikke dør foreløbigt herhjemme.

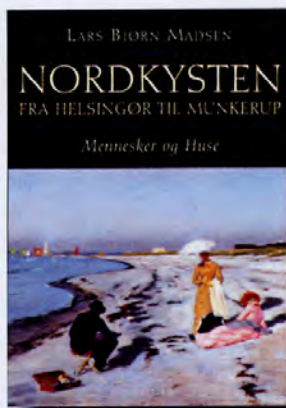
Denne opgørelse er foretaget i juni måned (2003).



Nye bøger til fordybelse

NORDKYSTEN

Fra Helsingør til Munkerup



20 kilometers kulturhistorisk vandring.

- Hvad Rivieraen er for italienere kan man næsten sige det samme om, at Nordkysten er for danskerne, med den forskel at her er vi på hjemmebane. Det har taget forfatteren Lars B. Madsen 10 år at samle materiale til bogen, som tar os på en kulturhistorisk vandring fra Helsingør og slutter i Munkerup, hvor Nordre Strandvej svinger ind i landet, og den nordlige riviera i realiteten slutter.

- I bogen gør vi holdt ved en hel række huse langs vejen og får fortalt interes-

sante historier, der knytter sig til hver enkelt, hvad enten det har huset PH eller en af de utallige kunstmale-re, musikere, teaterfolk og velhavere og som lancisti livsnyder, vil de af vore læsere, som gennem de sidste par år har deltaget i vores Sensommertur i Nordsjælland, få den fuldendte pittoreske læseoplevelse.

jd

"Nordkysten -Fra Helsingør til Munkerup. Mennesker og huse"

af Lars Bjørn Madsen.

på Forlaget Cicero.

320 sider. Stort format. Rigt illustreret i farver.

Indbundet. Kr. 399,-

LANCIA STRATOS *thirty years later.*



Da prototypen Stratos blev vist i 1970 på Bertone's stand på biludstillingen i Torino. Skabte den forundring og nysgerrighed både blandt pressen og publikum. Et år senere, var den endelige version af Lancia Stratos klar til at erobre verden for Lancia Racing Team. Bilen var total forandret, men den havde bevaret samme fortryllelse og appeal. Dette ekstreme uhyre kom til at dominere alt rallysport igennem 6 år, ved at vinde 3 verdensmester-

skaber (1974, 1975 og 1976). Læseren får foruden det historiske, masser af viden om udviklingen, rallyløbene samt kørerprofiler.

jd

"Lancia Stratos.

- thirty years later"

af Andrea Curami.

på forlaget

Giorgio Nada Editore.

ISBN: 88-7911-300-3

202 sider. Rigt illustreret i

farver og sort/hvid. Tekst

på engelsk. Indbundet.

Euro. 39,80.

GASTRONOMISK TURIST I NORDITALIEN



For eventyrlystne gør-det-selv-turister

- Den nye guide i serien Gastronomisk turist i ... handler om den nordlige tredjedel af Italien, dvs. de syv regioner Friuli-Venezia Giulia, Ligurien, Lombardiet, Piemonte, Trentino-Alto Adige, Valle d'Aosta og Veneto. Her findes gastronomiske verdensattraktioner som Piemonte med Barolo-vinene og de hvide træfler, Gardasøen med et stort udbud af fisk, og Venedig med sit traditionsrige køkken.

- Gastronomisk turist i Norditalien er en praktisk guide til, hvordan man får de bedste gastronomiske oplevelser, når man rejser –

uanset madviden, ambitionsniveau eller pengepung.

Bogen er fuld af gode råd om restauranter, vinavlere og råvarer, og den giver et indblik i den kulturelle og klimatiske baggrund for de madtraditioner, der er så utrolig rige i Norditalien.

- En bog som enhver lancisti kan bruge til ferie forberedelse eller have med i rejsebagagen.

jd

"Gastronomisk turist i Norditalien"

af Niels Ehler og Jørgen Mønster Pedersen.

på Forlaget

Lindhardt og Ringhof.

172 sider. Inderlomme format. Illustreret i farver.

Kr. 169,-

ITALIENS SMUKKESTE EGN

Dansk guldalder i Albano, Frascati og Nemi

Dem som læste Niels Gulløv artikel "Mit lille Italienske paradis" i GT.nr.3 kan i denne bog læse mere om nogle af de smukkeste skildringer fra den danske guldalder fra Italien. Allerede i slutningen af 1700-tallet begyndte danskere at rejse til Rom, og nogle af de steder man lige kunne nå til fods på en dagsrejse lå i områderne omkring Albano og Nemi.

- Ved hjælp af rejseskildringer, breve og ikke mindst

tegninger og malerier formår Ida Haugsted at gøre det smukke italienske landskab levende for læseren, samt at forene rejsebeskrivelse og kunst.

jd

"Italiens smukkeste Egn - Dansk guldalder i Albano, Frascati og Nemi"

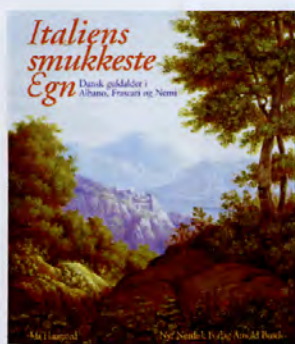
af Ida Haugsted.

på forlaget Nyt Nordisk

Forlag Arnold Busck.

356 sider, rigt illustreret og indbundet i stort format,

kr. 399,-



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 biler

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 udgæede 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 KVÆRNDROP

Tlf. 62 27 22 87



OPSLAGSTAVLEN

KØB, SÆLG eller BYT



Lancia Aurelia B20S

1956 serie nr. 1370, motor
nr. B20 4781, meget flot /
sjældent eksemplar. Original
indtræk. Total renoveret i
1985, km. 320.000
Sælges nu - enestående
chance for en ægte klassiker

Pris kr. 250.000,-

Per V. Brüel

medlem nr. 104

Tlf.: +45 45 80 22 46



Fiat 850 Coupé sport

1. reg. okt. 1971, alt org.
aldrig skadet, 1500 km. efter
total restaurering i 1993.

Har siden 1994 stået i
opvarmet garage.

Pris kr. 50.000,-

Per V. Brüel

Tlf.: +45 45 80 22 46

Lancia K Coupé 2,4

SÆLGES

1997, farve: Blu Energy,
km: 147.000. Alt i ud-
styr, udførlig kørebog
m. regninger og bilag.

Pris kr. 325.000,-

Per V. Brüel

Tlf.: +45 45 80 22 46



Lancia Thema Station wagon

2,5 Turbodiesel - 1991

grønmetallic, kørt 227.000km.

Ny kopling og tandrem,
alu fælg. Aldrig kørt på saltede
veje! Helt rustfri. Følge m. pigdæk
3000,- sv. kr. extra.

Sælges for

Pris 35.000,- sv. kr.

tlf.: +46 411 52 11 98

Sten Blomgren

Valleberga 511

27646 Løderup

Sverige

Italiensk-Dansk / Dansk-Italiensk

udføres for medlemmer.

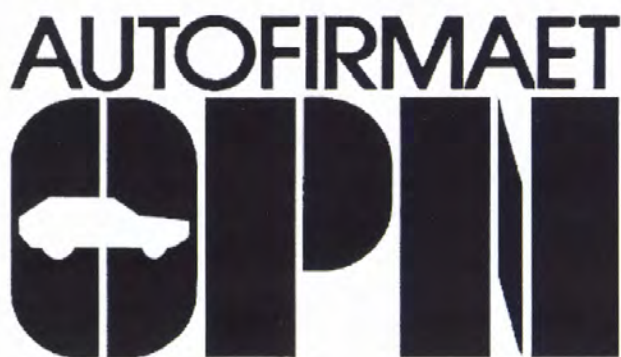
Tekniske artikler, manualer, instruktionsbøger, korrespon-
dance, assistance ved import af biler fra Italien m.m.

Kontakt: Torben Jørgensen

D.L.R. medlem nr. 312

telf.: +45 63 63 60 07

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



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

