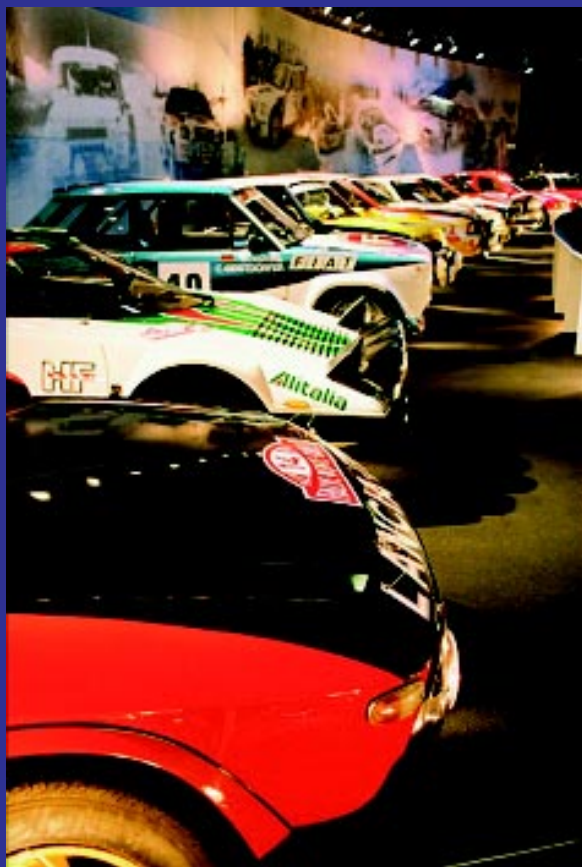




Granturismo

MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER



NO:14
Maj 2005



**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. E-mail: john@johns-auto.dk**

Granturismo

7.årgang **No:14** Maj 2005

Granturismo udgives af Dansk Lancia Register. Bladet udkommer fire gange årligt og henvender sig til alle med interesse for Lancia og behandler bredt historie, emner, problemer og holdninger.

Udgiver

Dansk Lancia Register
Bregnerødvej 25 B
3460 Birkerød

Redaktør

Ansvarshavende
Klaus Egeland
Bregnerødvej 25B
3460 Birkerød
45813654

e-mail: egeland@post6.tele.dk

Redaktionen i øvrigt:

Bestyrelsen

Formand

Niels Jonassen
Boserupvej 510
3050 Humlebæk
49191129

e-mail: aurelia@webspeed.dk

Kasserer/Webmaster

Jørgen Turkning
Almuevej 61, Tune
4000 Roskilde
46139918

e-mail: dlr@lanciaklub.dk

Sekretær

Vernon Pedersen
Slødam Allé 11
2791 Dragør

Best.medlem& kontakt f.

Jylland & Fyn
Torben Jørgensen
Ørnevej 1345
e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Best.medlem

Klaus Egeland
Bregnerødvej 25B
3460 Birkerød

Annonce kontakt

Vernon Pedersen
Slørdam Allé 11
2791 Dragør
32 53 24 50
e-mail: jbv@mail.tele.dk

INTERNET:

www.lanciaklub.dk
ISSN. 1602 - 7965

Indhold.

Formandens signatur	s.4
Agenda/Kalender	s.6
Lancia Delta Integrale	
Dealers Collection nu i DK !	s.10
Lancia 037 Rally	s.12
Lancia Beta	s.16
En trackday på Sturup Raceway	s.21
Dedra Import fra Tyskland	s.26
Webside	s.27
Lancia i Essen	s.28
Madopskrifter-Italiens køkken	s.30
Opslagstavlen	s.34

Deadline

For indsendelse af stof /nyheder m.v. til næste num mer af Granturismo. (Nr. 15) er den 1.august 2005

En rettelse til Granturismo nr. 13

Der gik lidt kuk i billedteksterne til artiklen om Lancia Flaminia i Granturismo nr. 13. Bilen nederst til højre på side 15 er ikke fra Zagato men en Convertibile fra karrosseri-firmaet Touring. Bilen øverst på side 16 er samme model, mens nummer to oppefra er en Coupé, også fra Touring.

Signerede artikler dækker ikke nødvendigvis redaktionens og bestyrelsens opfattelse. Redaktionen hæfter ikke for artikler, manuskripter og illustrationer der indsendes uopfordret. Ønskes disse returneret bedes frankeret svarkuvert vedlagt. Redaktionen påtager sig intet ansvar for de i bladet annoncerede ting. Der tages forbehold for trykfejl samt ændringer udenfor redaktionens indflydelse. Eftertryk kun tilladt med redaktionens skriftlige tilladelse.

FORMANDENS SIGNATUR



Da jeg var omkring de femten år gammel så jeg en italiensk film om motorløb. Det eneste jeg kan huske var, at bilerne, de kørte i, var Alfa Romeo 159, tidens dominerende formel-1 bil, samt at hovedpersonen som privatbil havde en Lancia Aurelia GT. Jeg kendte lidt til bilen, for der havde været et billede af den i Årets Motor Revue i 1951. Der var meget ved den bil, der talte til drømmeren i mig, men allermest hæftede jeg mig ved den måde, man kunne sidde bag rattet med albuene hvilende i det nedrullede vindue. Jeg kunne lige forestille mig selv sidde sådan – med foden på speederen, en hånd med kørehandske hvilende på rattet og de dejligste damer udenom.

I juni 1954 var jeg lige blevet 17 år, da jeg d. 15. som sædvanlig styrtede hen i kiosken for at købe det nye nummer af Skandinavisk Motor Journal. Der var den! I en lang artikel om et besøg på Lancia-fabrikken var der billeder af Aureliaen, dens motor og den transmission. Som 17 årig bilder man sig ind at være voksen og realistisk, så jeg vidste udmærket at denne bil lå langt, langt udenfor min

rækkevidde. Jeg havde en brugt cykel, og en Aurelia GT kostede ca. det samme som 3 MG-biler. Det var den slags drømme skabes af.

Næsten samtidig byggede min onkel nye bygninger til sin virksomhed i Nærum, og ved siden af lå der en beskeden barak. Jeg fik at vide at jeg på et tidspunkt opdagede at den ene af dem ejede mine drømmes bil. Jeg husker stadig da jeg fra broen der fører Klampenborgvej i Lyngby over Helsingør-motorvejen – Hørsholmvejen hed den dengang – så Brüel køre nord-på ad motorvejen i sin sølvgrå Aurelia GT. Smak!

Mange år senere var jeg medlem af Dansk Veteranbil Klub. Min drømmebil var skudt langt i baggrunden som det fuldstændig urealistiske projekt det var, og jeg kørte noget helt andet. I klubben var der imidlertid en mand, som hed Birger Bayer. Han havde også en svaghed for Lancia – og han havde gjort noget ved det. På rad og række havde han flere stykker, som han kørte i, og en dag fortalte han mig, at han havde fundet Brüels Aurelia. Den var i en sørgelig forfatning, men den var der. Den var ham vel undt, men hvor ville jeg gerne have fundet den selv!

I 1977 skete så det utrolige. Der var en Aurelia GT til salg. Det viste sig, at Per

Brüel havde haft to af slagsen, og at denne var hans første. Da den stod hjemme i vores garage, havde den incll. transport kostet os 10.000 kr. I foråret 1982 var den færdigrestaureret – og siden har den været til gavn og glæde for os. Premiereturen gik Danmark rundt. Siden vovede vi os til Stockholm – og Norge og Skotland og Tyskland og Italien. GT betyder granturismo og granturismo betyder en hurtig rejsevogn. Business Class i 1950'erne – med et sportsligt præg.

Nu bliver skoven grøn, og saltet er væk fra vejene. Så skal vi ud at køre i Aureliaen. Man kan udmærket køre til købmænd i sådan en bil, men det er sjovere at køre langt. Det får vi mulighed for flere gange i sommerens løb. Vi behøver ikke engang at køre alene, vi kan køre sammen med Lanciaclubbens medlemmer.

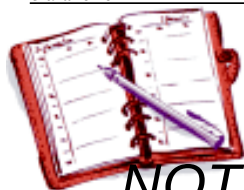
Først skal vi til **årsmøde på Vestsjælland**. Jeg håber at mange er jer kommer over og ser det nye museum. Så kommer noget jeg, glæder mig meget til, det **nordiske Lancia-træf i Lidköping**. Det skal og må vi deltage i, og vi regner da med at se en del andre medlemmer og så. Vores svenske venner har endda været så hensynsfulde, at de har forberedt alternative programpunkter for de hustruer, der ikke gider se på biler hele tiden. Sidst i august kommer så **klubbens sensommer-tur**. Veron Pedersen har påtaget sig at arrangere en smuk tur rundt i Skåne.

En passende afslutning på køresæsonen.

Der er kun få medlemmer, der har en bil så gammel som vores. Det vil sige, at det store flertal har biler, der lettere end vores – og billigere – kan køre langt. Det vil jeg så forfærdelig gerne se jer gøre. Kom med ud på landevejen, kom med til Vestsjælland, kom med til Lidköping og kom med til Skåne. Lanciaer har bedst af at køre, og det er sjovt og hyggeligt at møde andre og se deres anderledes biler.



Niels Jonassens fine Aurelia GT beundres ved Sommers Automobil Museum April 2005



AGENDA

NOTER I KALENDEREN

Dansk Lancia Registers Årsmøde (Generalforsamling) Søndag d. 29. Maj.

I år afholdes vort årsmøde på Vest-sjællands bilmuseum i Sæby ved Tis-sø. Vi begynder dagen med at mødes på P-pladsen overfor den østlige ende af Ledreborg Alle på vej 155. Den ligger på det lille stykke vej mellem vej 14 og afkørsel 14 på Holbækmotorvejen. (Vej 21/23). Vi mødes kl. 10,00 og regner med at køre derfra ved 11,15 tiden.

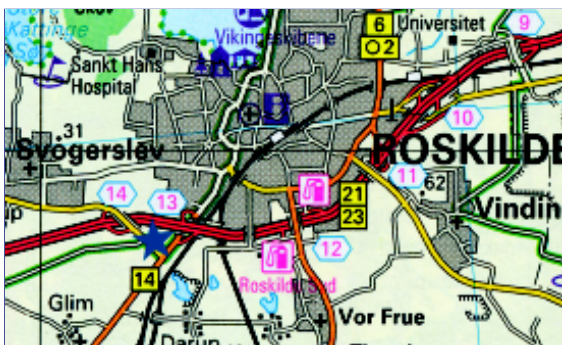
Efter en smuk køretur gennem det midtsjællandske landskab ad snoede veje forbi spændende herregårde og flotte

bakker når vi frem til den lille by Sæby syd for Tissø. I Sæby ligger Vestsjællands bilmuseum, og adressen er Sæbyvej 48.

Det er et stort nyindrettet museum med 135 biler, 108 knallerter og 17 motorcykler, så der er nok at se på.

Vi giver os tid til at se på museet samt til at spise frokost. Medbringer man selv maden kan den spises udenfor men der findes også et cafeteria på stedet. Klokken 14 begynder vi årsmødet der plejer at vare lidt over 1 time.

Vi glæder os til at se alle klubbens medlemmer denne dag, det plejer at være både hyggeligt og rart, og i modsætning til så mange andre generalforsamlinger risikerer man IKKE her at komme hjem med en bestyrrelsespost. (Med mindre man selv vil det, naturligvis)



Classic Autojumble & Concours de Charme Gavnø Slotspark Søndag den 12. juni 2005 kl. 10 - 17

BEMÆRK !!!! Medlemmer af Dansk Lancia Register melder sig til hos Formand Niels - der så sørger for samlet tilmelding til Gavnø. Men HUSK det, så I kan få adgangskort i god tid.

For 17. gang har Gavnø Slot fornøjelsen at afholde Classic Autojumble og Concours de Charme, med deltagelse af veterankøretøjer, klassiske køretøjer, sportsvogne, brand- og militærkøretøjer, motorcykler, knallerter, cykler samt mær-keklubber.

Dertil kommer stumpemarkedet, hvor der altid er mange gode ting at finde.

Kl. 14 holdes finale i konkurrencen „Concours de Charme“.

Her præsieres det køretøj med deltager(e), som på bedste måde udgør en helhed med hensyn til køretøj, tidstypisk påklædning og fremtoning. Konkurrencen opdeles i klasserne før og efter 1940 samt veteranmotorcykler. Bedømmelsen vil blive foretaget af et sagkyndigt dommerpanel. Desuden præmieres den bedste klubstand.

TILMELDING PR. TELEFON ER IKKE MULIG!

Deltagere har gratis adgang med køretøj, fører og 1 passager (opstilling af køretøj i slotsparken og deltagelse i konkurrencen Concours de Charme).

Der betales for bilsalg, stumpemarked og evt. camping.

Af pladshensyn vil der kun være adgang for tilmeldte køretøjer.

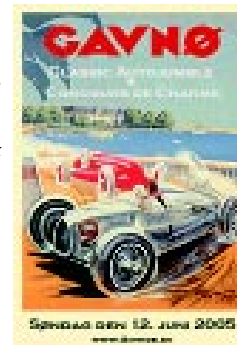
Alle deltagere skal være på anvist plads i parken senest kl. 09.30.

Arrangementet varer til kl. 17.00 og vi beder Jer venligst om, ikke at køre tid-ligere. Publikum betaler entré, kommer ofte lang-vejs fra og bliver skuf-fede, når mange er kørt før tiden. Er det dog absolut nødvendigt at køre før kl. 17.00, bedes I oplyse herom på tilmeldingen, og I vil få anvist en egnet plads.

Bekræftelse og indgangskort fremsendes i ugen op til arrangementet.

TILMELDING

Medlemmer af Dansk Lancia Register melder sig til hos **Formand Niels** - der så sørger for samlet tilmelding til Gavnø. **Men HUSK det, så I kan få adgangskort i god tid.**



NORDISK LANCIATRÄFF Lidköping 11-12 juni 2005.

"Lidköping vid Väneren."

Speciellt välkomna är våra "Lancisti" från Danmark, Finland och Norge.

Vi har valt att träffas i Lidköping lördag-söndag , 11-12 juni. Lidköping ligger på ett behagligt avstånd från Göteborg och nära den norska gränsen vilket ger våra danska och norska Lancia - vänner en kort anfart i Sverige

Välkomna;

till denna nordiska Lanciaträff och anmäl er till klubbmästare Per Edvardsson, Besvärsbacken 2 A, S-191 40 Sollentuna Sverige, tel: ++46-08-35 24 64, eller per.edvard@telia.com



**I år afholdes;
Copenhagen
Historic Grand
Prix
i Fælledparken**

den 30. og 31. juli 2005.

For at så mange som muligt får mulighed for at opleve dette, har vi brug for din hjælp. Er der nogen medlemmer, der har lyst til at være frivillig medhjælper til det store arrangement, er de meget velkomne til at melde sig. Se hele programmet på: www.chgp.dk/. Du meget velkommen til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

CHGP

Ole Markussen

Historisk Automobil Sports

Forening Telefon 7020 5733, mobil 2331

8630 e-mail: markussen-ole@mail.tele.dk

Indbydelse til BELLA ITALIA 2005

TRÆF FOR ITALIENSKE MÆRKEKLUBBER
Hermed indbydes til træf på Valdemars Slot på Tåsinge Fyn lørdag den **3. september**, hvor slottet har stillet passende arealer i de smukke omgivelser til rådighed. Alle italienske mærkeklubber i Danmark vil være velkomne, og det gælder både 2 og 4 hjulede køretøjer. **Hvornår:** Som nævnt afholdes træffet lørdag den 3. september. Tilmeldte køretøjer skal være på plads senest kl. 12.30. Der vil være åbent for ankomende køretøjer mellem kl. 10.00 og 12.30

Træffet åbnes officielt kl. 12.30

Priser: Bil eller MC med fører: 30 kr.

Øvrige gæster: 20 kr.

Øvrigt: Der vil være mulighed for at købe mad og drikke på selve Bella Italia området.

Hvor: Kør til Svendborg, fortsæt over Svendborgsund broen, drej til venstre ved det første lyskryds du kommer til, derefter fortsætter du lige ud, så kommer du lige ned til slottet.

Tilmelding: Det vil være ønskeligt for arrangørerne at få en tilkendegivelse af, hvor mange deltagere, der kunne tænkes at møde op, så send venligst, et omtrentligt antal pr. brev, e-mail, eller tlf. til en af kontaktpersonerne, **INDEN DEN 31. August.**

Kontaktpersoner: Finn Lindebo Leth, Skårupøre Strandvej 111, 5881 Skårup Fyn. Tlf. 62 23 11 00 eller 21 49 46 31, e-mail: finnulin@hotmail.dk
Hardy Olsen, Kronhjortløkken 84 Korup, 5210 Odense Tlf. 65 94 12 61, e-mail: hardyol@dsb.dk

Med venlig hilsen,

Alfa Romeo Klub Danmark/sektion Fyn

OBS !!! Medlemmer af DLR kan tilmelde sig til: Torben Jørgensen. e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Udenlandske Lancia relaterede arrangementer.

Delta Days i Frankrig

den 28-29 Juli-05

Et meget rost arrangement fra tidligere deltagere fra den Engelske Lancia klub. Se mere på denne link:

www.deltadays2005.fr.st

Nordic Italian Car Meeting den 2/3 Juli i Åland (Finland). Se mere på denne link:

http://home.aland.net/johan.granholm/bella_aland.htm

Integrale London to Brighton - den 18. september 2005.

Et fantastisk skue med næsten samtlige Integraler i England på een L-A-N-G række fra London til Brighton - præcis som det klassiske veteranbilløb der stadig køres hvert år. 2004 var første gang det blev kørt, og 107 Integraler deltog. Interesserede kan se mere på www.evoforum.net

Die Lancia Beta / Gamma IG wird am Wochenende vom 27.5.-29.maj 2005.

ihr Jahrestreffen mit der Hauptversammlung durchführen. Diesmal findet es in Kreuzkamp (das liegt bei Lübeck) statt. Rechtzeitige Anmeldung (bis Ende Februar) ist hinsichtlich Zimmerreservierung zu empfehlen.

Weitere Infos gibt es unter

www.berlinetta.org/igtreffen.html, außerdem unter Telefon unter 0451/4868090 bzw. 0174/3671814, am besten aber noch per e-mail unter ruediger@berlinetta.org

viele Grüße

Rüdiger

Int. Delta Integrale tref - den 18-21 maj 2005 arrangeret af Scuderia Germania Lancia Delta. Se mere på: [Http://lanciaklub.dk/Kalender.htm](http://lanciaklub.dk/Kalender.htm)

Den Internationale kalender for: „The International associasotion of Lancia clobs“

MAJ

den 26-29

Registro Aurelia Italiano- Spring Meeting – 50 Years B24 SPIDER

Contact – Francesco Gandolfi

Tel (02) 34 48 95 email:-

registroaurelia@mac.com

den 27-30

Lancia Club Belgio – **Sliding Pillar Rally 2005** - Contact Jan Van Hoorick Tel:- 32 495 590 931 email:- jan@vanhoorick.com or Eduard De Landtscheer Tel:- 32 475 270 003 email:- eduard@busybee.com

JULY

den 15-17

Lancia Motor Club UK – **Lancia National Rally and AGM** – Eastwood Hall, Nr Nottingham – Contact don.williamson1@btinternet.com

SEPTEMBER

den 15-18

Register of Lancia Augusta and Belna – 3rd Meeting – Contact Umberto Del Corona, email address

info@lanciaugusta.it - North European Group Contact Jan Van Hoorick Tel:- 32 495 590 931 email:- jan@vanhoorick.com -

Lancia Delta Integrale Dealers Collection nu i DK !

Tekst og foto af Torben DLR no. 312

En interessant import er foretaget af nyt DLR medlem Brian Jessen fra Sdr. Jylland. Historien tager sin begyndelse helt tilbage i 2003 hvor undertegnede deltog i noget Trackday på Padborg Park arrangeret af Alfa klubben og hvor en Brian viste stor interesse for min gule Integrale.



Det er ikke usædvanligt og man snakker med mange i årets løb som også gerne vil have sådan en, men ofte er det pengepungen og forsikring som lægger låg på drømmene. Brian var mere seriøst interesseret, og det skulle bare være en EVO 2 når pengene og tiden var til det. I 2004 kontaktede han mig igen og nu skulle det være – helst en Giallo som min eller Bianco Perlato (den perlemorshvide). Gianluca i Udine blev sat på sagen, men de rigtige og fine Integraler var ikke at finde.



Hér ses den glade ejer.

Søgningen gik videre ad www.autoscout.it - og www.mobile.de og vi fik manglen en snak omkring hvilke spørgsmål han skulle stille; service, historie, få foto af motorrum (så ikke topdæksel var sort og dermed en EVO 1) osv. osv. Så også på noget i Schweiz, men her er problemet ekstra told og moms, når der ikke er medlemskab af EU. Sidst i marts 2005 skete der endelig noget. Han havde fundet en via Mobileén. En Dealers Collection fra 94 (indreg. 1. gang febr. 95) i Rüsselsheim ved Frankfurt, og den så rigtig ud. Kilometer tallet på 82.000 var højere end egentlig ønsket, men når nu det skulle være og andet ikke til at opdrive.

Aftale blev truffet med sælger, og søndag d. 10. april kørte vi mod Rüsselsheim med ankomst om eftermiddagen. Papirer blev fundet frem og alt så tilforladeligt ud – også sælgeren som var italiener – og havde importeret bilen fra Midtitalien 2 år tidligere. En familieförøgelse var på vej og han havde flere biler, så det måtte blive Delta'en der skulle sæl-



ges og han havde ikke brugt den meget selv. Så skulle der kigges bil. Rigtig flot og garagen lugtede af poleringsmiddel som var anvendt dagen før. Der var ting som skulle ordnes efterfølgende: aircondition ikke i drift – nyt batteri – omfattende motorrens m.m. men acceptabelt og det skulle ikke stoppe drømmene. Købet blev foretaget – sælger kneb en tåre – og så var der blot formalia om man-

dagen med forsikring og tyske prøveplader. Hjemad gik det med undertegnede forrest og en smuk candyrød Integrale i bakspejlet. Se selv foto.

PS: Den skal på plader og deltage i klubarrangementer snarest muligt.



Lancia 037 Rally



Torben Jørgensens oversættelse af artikel fra Ruoteclassiche med deres kommentarer til denne bil set med nutidens øjne. Købers guide.

Fremstillet til race

Efter væddeløbserfaringen med Fiat 131 - Rally Abarth – som i øvrigt var rig på resultater – gjorde ledelsen i Lancia op med sig selv, at for at kunne hamle op med en stadig stærkere konkurrence, var det nødvendigt at fremstille et særligt køretøj, som det skete med Stratos. Og således, i begyndelsen af 80'erne blev projektet Montecarlo, som var udgået af markedet, konverteret til projekt "Rally"

med kodenavnet "037". Æren af at repræsentere Fiat gruppen på væddeløbsbanerne blev tildelt mærket Lancia. På Torino salonen i 1982 blev "Rally" præsenteret (dette er den officielle betegnelse trods det faktum at den blev kaldt "037" af alle) og den hentede i stor udstrækning linierne fra "Montecarlo" dog med passende aerodynamiske forbedringer. Den største nyhed er dog anbrin-

gelsen af motoren som nu ikke længere var tværstillet men på langs. Motoren var stadig den 4 cylindrede rækkemotor på 1995 cbm. og i nogle modeller udstyret med Volumex kompressor som gav den mulighed for op til 205 hk. Tophastighed er angivet til 220 km/t. men nok højere i praksis. "037" er fremstillet med stor omhu og har et omfattende udstyr til formålet. Projektet blev udviklet af Lancia's væddeløbsafdeling i samarbejde med Pininfarina og produceret indtil 1985 i 200 eksemplarer som var nødvendigt for homologering i gruppe B og deltagelse i Rally verdensmesterskab. I perioden blev den officielle version modificeret og opnåede resultater på højt niveau. Køretøjerne som faktisk var rene væddeløbsbiler – også i de så-

kaldte gadeversioner - havde vanskeligt ved at indeholde ordet komfort: indvendig var alt udført for sport, støjniveau hævet, ophæng meget faste og bagagerum ikke eksisterende. På vejen derimod gav den uden yderligere ændringer, føreren stor køreglæde og præcis og sikker handling. Kun meget få er forblevet i original stand og mange er voldsomt bearbejdet for anvendelse til løb. Dagens vurdering for en "gadeversion" er 52.000 Eur. – et passende beløb for en sjælden og højt estimeret model. Det bedste valg for den som ønsker at anvende den lejlighedsvis er indlysende at vælge en standardudgave hvorimod den "videregående" samler nok vil gå efter køretøjer, som har kørt løb og med alle de besværligheder og udgifter dette medfører. Muligheden for at finde disse køretøjer er i dag ikke særlig stor og reserverede sparsomme. De tilbageblevne vil med sikkerhed stige i pris.



Inspireret af "Montecarlo" Æstetikken er meget lig "Montecarlo" dog med forfinelse af snuden samt udpræget markering af spoiler, og bagpå med stor bagrude samt antydning af vinge.

Lancia 037 Rally - 1982



Store fødder

De udvidede skærme omslutter dæk i størrelsen 205 VR16 monteret på letmetalfælge lige til de, som er monteret på væddeløbsversionerne. Man bemærker de 2 finner som afslutter taget og genkalder minder om fornem sportslig fortid.

Lancia Beta



Torben Jørgensens oversættelse af artikel fra Ruoteclassiche med deres kommentarer til denne bil set med nutidens øjne. Købers guide.

Bilen som blev udviklet fra Fiat

Berlina "Beta" som første gang blev præsenteret på Torino salonen i 72 er den første egentlige nye Lancia efter Fiat's overtagelse af mærket.

Den tværstillede rækkemotor er et tydeligt tegn på de tiltag der er sat i værk af den nye ledelse og som også har til hensigt at drage nytte af den synergieffekt der fremkommer i Fiat/Lancia gruppen vedrørende mekanik. Den mængde originalitet der var tilbage af mærket Lancia efter overtagelsen var nu blot reserve-ret karrosseriet og linerne overbeviste ikke i dette tilfælde de traditionelle købere af dette mærke. På udstillingen i Frankfurt året efter debutterede "Beta Coupe" som anvendte samme platform som Berlina. Dens linier var særdeles vellykkede, ikke blot i forhold til Berlina som den var udviklet fra, men fremstod som noget fornyende også overfor sine konkurrenter.

Finishen, især hvad angik interiør, var helt sikkert ikke på det niveau som Lancia engang var, men blev med tiden forbedret. Denne nye model opnåede straks stor

success takket være fine præstationer og forholdsvis moderate udviklingsomkostninger. Den blev produceret i fire serier indtil 1984 begyndende med 1600 og 1800 cbm. motorer og efterfølgende 1300 og 2000 cbm. og denne sidste med Bosch indsprøjtning L - Jetronic



Rimelige vurderinger

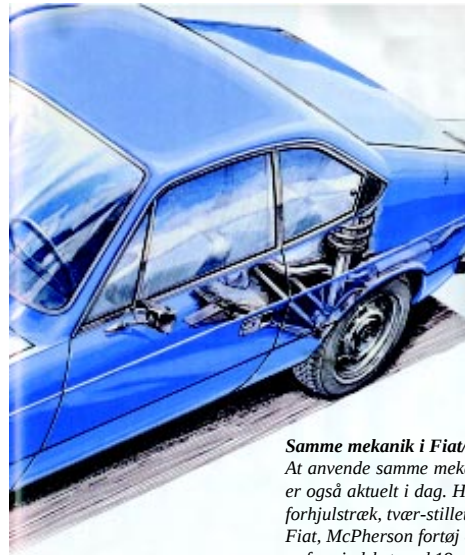
Den 1. serie med en vurdering på 1300 Eur. er en udmærket investering, men den skal være original overalt. Hvæpsbe grill, dobbelte forlygter og dobbelt luftindtag på motor-hjelm.



og endog i en udgave med Roots kompressor (version VX). Totalt blev 104.000 eksemplarer fremstillet. I foråret 1975 blev Coupé fremstillet sideløbende med "HPE" (High Performance Estate) karakteriseret ved et meget specielt karros-

seri - en combiudgave med 2 døre, stor bagklap og adgang som i Berlina. Resultatet af en markedsundersøgelse blev at denne særlige model blev betegnet som et "multikøretøj" men med egenskaber som en Granturismo. Det nære mekaniske og æstetiske slægtskab med "Coupé" gjorde at den kunne medtages i dette tidsskrift (artikler vedrørende Lancia Coupe modeller). HPE modellen viste sig at være en salgssuccess og på det tekniske niveau udviklede den sig parallelt med "Coupé" og blev produceret i tre serier indtil slutningen af 1984 (sfra 1981 med navnet H.P. Executive) i totalt 70.600 eksemplarer. Ikke dårligt for et niche-produkt.

I foråret 75 debutterede på Geneve salonen en tredje Coupé Beta: "Montecarlo"



Samme mekanik i Fiat/Lancia gruppen

At anvende samme mekanik i forskellige køretøjer er også aktuelt i dag. Her identisk med Berlina, forhjulstræk, tværstillet motor som udspringer fra Fiat, McPherson fortoøj og bagtoøj, men aksel-afstand er formindsket med 19 cm.



De sidste forbedringer. Den 4. serie havde kølgitter med logo og udformning som det øvrige Lancia program på den tid. Mange detaljer, som før var blanke eller chrom, er i dag mat-sort. Sidespejl kan justeres indefra.



Design helt og holdent fra Pininfarina. Allerede fra beyndelsen fremstedt denne Coupé som moderne og afbalanceret. Det er det første køretøj som er designet helt og holdent af Pininfarina.

som var meget forskellig fra de 2 andre både teknisk og æstetisk. Nemlig motoren – stadig anbragt på tværs – men bag føreren som næsten centermotor medens det sportslige karrosseri var et mesterværk fra Pininfarinas hånd. Den blev kun tilbudt med en 2 liter motor på 115 hk., havde 2 "siddebrønde" og kunne leveres i 2 versio-ner: med et lille oplukkeligt tag (officielt betegnet "Spider") eller som lukket kabine (Coupé var det korrekte udtryk). I 1980 blev præsente-ret en serie 2 med mere udstyr og motorkraft og mistede samtidig den officielle betegnelse "Beta". Imellem 1974 og 1981 blev produceret 3835 enheder af 1. serie og 1940 af serie 2.

Yderligere blev produceret cirka 1800 eksemplarer af "Scorpion" (1976-77)

denne særlige udgave for det amerikanske marked, som udover særlige kofangere og lygter blev udstyret med en 1800 cbm. motor med 102 hk. "Montecarlo" forblev på salgslisten indtil 1984. Teknisk var den beslægtet med "Coupé" og "HPE" (senere H.P. Executive) og fremviser i dag vurderinger som denne og går fra 1300 Eur. For den 1. serie og 1800 Eur. for de seneste ("Coupé" serie 4 og "H.P. Executive") De mest eftertragtede udgaver "VX" (eller "Volumex") med kompressor blev produceret i en toårsperiode 1983-84 og handles i dag til 2800 Eur. Set fra en samlers synspunkt er disse køretøjer gode investeringer, naturligvis på betingelse af, at man går efter de mest originale og velholdte af dem, og man kan godt forestille sig, at priserne vil stige fremover. Alle modellerne er anvendelige til daglig brug og skuffer ikke hvad angår præstationer. VX udgaven overgår alle "selvånderne" især hvad angår acceleration og tilbyder føreren en masse køreglæde, men er også de sværeste at finde på markedet og får desuden minuspoint p.g.a. knaphed på særlige reservedele hvad angår mekanik.



Familier front. Kølgitter på den 2. serie er meget lig den som monteret på "Coupé" serie 4 og H.P.Executive. Nye 14" fælge mod tidligere 13" og glas med "finner" bagerst for bedre udsyn bagud.

*H.P. Executive - 1981***Navneskift.**

I den sidste serie droppede man navnet "Estate" fordi det på engelsk betød lille have til fordel for et udtryk der var mere højtravende. Mere righoldigt udstyr end i standardversionen. Andre ændringer gengives i den sidste "Coupe"



Blandt de svageste punkter på disse modeller gøres opmærksom på interiør og instrumentbræt som i dag er endog meget vanskelige at finde. "Montecarlo", som er mest eftertragtet grundet Pininfarina de-sign og mekanik for kendere, har højeste værdi: 7.000 Eur. for den 1. serie (som i dag er den mest sjældne) og 8.000 Eur. for 2. serie. "Scorpion" som handles uden tøven p.g.a. dens sjælden-

hed fremviser samme cifre. I søgningen efter et godt eksemplar kan det godt betale sig at undersøge også det engelske marked hvor "Montecarlo" blev en stor success og hvor man endog finder en specialist i reservedele.

Åbne - 1975

En rigtig god idé. Karrosseriet på denne model genoptager configurationen som fandtes i Volvo 1800 ES (1971-73). Muligheden for at ændre den til combiudgave er nøglen til succes's.

En Trackday på Sturup Raceway....



Tekst og foto Jørgen Turking

Tirsdag den 24. April havde BMW Club Danmark's sportsafdeling inviteret både os og Alfa Romeo klubben med til deres Trackday på Sturup Raceway i Sverige. For de, der ikke ved det kan det fortælles at Sturup Raceway ligger lige op og ned ad Sturup Lufthavn ca. 40 Km. Sydøst for Malmø. Dvs. den ligger endog i MEGET kørevenlig afstand fra Storkøbenhavn. Sturup Raceway er i slutningen af 2004 blevet ombygget noget, der er kommet en større "sløjfe" på før langsiden og et par af de før meget snævre sving er blevet gjort bredere – alt sammen små, men effektive ændringer, der har gjort banen en hel del sjovere at køre end

tidligere, da det var en lidt vel meget "Mickey Mouse" bane. Og lige nu er den ved at blive yderligere udbygget så den bl.a. kan og skal bruges til DTC løb allerede i Juli i år. Når denne udbygning er klar, har man så en pæn stor og krævende bane på 2350 meters længde. Og den er stadig til at leje for rimelige penge for klubber og andre interesse-rede. (Til orientering for eventuelle bil-importører blandt vore læsere).

Den nye store bane vil blive meget anvendelig til meget andet end billøb. Kørekurser, modelintroduktioner og meget mere falder en ind, når man ser





tegningen af den ny bane og så naturligvis beliggenheden – 45 Km fra Københav.

Nå, det var et lidt stort sidespring fra BMW klubbens trackday.... Alle tilmeldte mødtes ved 15 tiden i Kastrup ved lufthavnen så man kunne købe 10-turs kort til broen og derved spare lidt på transportudgiften. Ca. Kl. 16 var alle fremme ved banen og der blev afholdt, "køremøde" med instruktion så alle viste hvordan man skulle gebærde sig ved kørsel på banen.

BMW klubben lægger MEGET vægt på sikkerheden, så bl.a. derfor var der absolut ingen tidtagning, ligesom der var overhalingsforbud hele banen rundt UNDTAGEN på langsiden. Dette naturligvis for ikke at friste svage sjæle til at presse de måske lidt mindre øvede i svingene samt for at sikre, at alle fik en hel bil med hjem

igen. Og sidst men langtfra mindst reglerne er skruet sådan sammen, at det officielt hedder køretræning (kursus) og derved dækker bilens almindelige forsikring såfremt uheldet alligevel skulle være ude.

Naturligvis var de fleste af de fremmødte biler BMW'er i alle afskygninger, fra ældre 320re, ældre 5 serier til den sidste nye M3 csl – en født racerbil i fåreklæder – undtagen for de trænede, der straks spottede bl.a. kulfibertaget, racerførerstolen og det diskrete "csl" ved siden af M3 skiltet. For de uindviede er en M3csl en M3 Coupé der vejer ca. 300 Kg mindre end en almindelig M3'er og koster 300.000 mere end de 1.3 millioner en "almindelig" M3 koster. Jeg beskriver denne "Bimmer" så nøje for lige præcis denne bil var den eneste af de fremmødte BMW'er jeg ikke kunne

køre fra eller indhente i min næsten standard Integrale.

Ledelsen prøver at inddele deltagerne i hold efter, hvor øvede de og deres bil er på banen, men i løbet af aftenen, når alle har kørt ret mange omgange, bliver det hele blandet godt og grundigt, og så kan man køre mod hvem man vil – men naturligvis skal man stadig overholde sikkerhedsbestemmelserne. En enkelt Alfa Romeo 156 var der også mødt op, og det var faktisk dejligt at se, hvor godt den styrede i svingene i forhold til mange af de ældre BMW'er og den fulgte rigtig godt med de fleste af de nyere BMW'er også. Men naturligvis manglede den lidt motorkraft i forhold til BMW's M-modeller.

Formålet med denne artikel er bl.a. at få flere til at melde sig til disse trackdays, uaset om det er på Sturup eller en anden bane. Alle kan være med, blive en bedre bilist og lære sin bil bedre at kende i grænseituationer, man ikke hverken lovligt eller forsvarligt kan afprøve på offentlig vej. Og de fleste der prøver, finder ud af at deres bil kan meget mere end de troede, så man behøver slet ikke være bange for lidt udskridninger eller at bruge ABS bremsene, hvis man har sådanne. Og endelig –



så er det altså sjovt. De fleste af os har vel stadig lidt "legebarn" i os, og dette "legebarn" kan så udfolde sig under ordnede forhold på en bane.

Ses vi næste gang ??? Hold øje med kalenderen på hjemmesiden og meld dig til!!!!



Lancia i Essen

Tekst og foto af Niels Jonassen

Selvom det ikke var hovedformålet med at besøge Techno Classica i Essen var et besøg på to Lancia klubstande alligevel en vigtig del af besøget.

Et kæmpeforetagende

Det klassiske bil- og stumpemarked, Techno Classica i Essen, har efterhånden 17 år på bagen. Og det bare vokser og vokser. I år fyldte det alle 12 haller – 110.000 kvadratmeter. Man skal planlægge meget omhyggeligt hvis man ikke vil løbe sur i det hele og glemme eller overse noget vigtigt. Naturligvis fylder tyske biler meget, men der er også mange andre. Lancia kunne man finde spredt hos både forhandlere og klubber samt enkelte private sælgere. Nogle af bilerne må også være blevet solgt, for jeg ledte forgæves efter en Aurelia som en ven af mig havde set dagen før jeg kom.

Lancia til salg

Udstillingen fordeler sig på 12 store haller og tre gårde. En af gårdene var helt fyldt op med biler som private havde til salg. Der var to Lancia'er, en Delta Integrale og en Fulvia coupe 1.3S. Begge var i pæn og ordentlig stand, og med en pris omkring 8.000 Euro virkede Integralen som et fornuftigt tilbud, mens Fulvia'en med en noget højere

pris forekom for dyr. Så meget mere som den havde uoriginale hjul. Ejeren havde tydeligvis prøvet at få den til at ligne en HF. Om søndagen var Integralen væk, sandsynligvis solgt.

Inde i hallerne holdt de professionelle restaureringsfirmaer til. Standarden var for det meste overordentlig høj, side steder for høj. Sådan at forstå, at bilerne var pænere end fabrikkerne nogensinde havde lavet dem. Gad vide hvor mange af dem, der nogensinde kommer ud at køre?

Et schweizisk firma havde en Aurelia B24, Spider America. Sådan en blev for nyligt solgt på en auktion for over en million kr. Vi har ingen af dem her i landet, men på Sommers museum i Nærum står der en Convertibile – en slags bror til Spider. Ved siden af stod der en Flaminia Tou-



Den tyske Lanciaklub havde på sin stand bl.a. denne B24 racersportsvogn.

ring Coupé. Dem har vi nogle få af i landet – vi skal bare have dem ud at køre.

I en anden hal faldt jeg over en Aurelia GT 3. serie. Med andre ord en bil som min egen fra 1953. Den var ikke restaureret, men stod originalt med et beskedent præg af brug men ikke egentlig slid. Originale og urestaurerede biler er ved at komme i meget høj kurs, og det fik denne forhandler til at forlange 79.000 Euro for bilen. Det er knap 580.000 kr. Det tvivler jeg på, at han får for den, men der er ingen tvivl om at de klassiske Lancia-modeller er på vej op prismæssigt. Per Brüel har mig bekendt stadig sin Aurelia GT til salg – det er nu man skal købe.

Lanciaklubber

I en af de mindre haller holdt to Lanciaklubber til. Den ene den tyske Lanciaklub, som vi gennem flere år har haft kontakt til, den anden Beta- og Gammaklubben. På sidstnævnte stand var der naturligvis nogle Beta, en coupe og en meget fin Berlina, samt en Gamma co-oupe. På Lanciaklubbens stand stod der flere meget sjældne og specielle køretøjer. De havde fået lov at låne en Lancia D24 racersportsvogn. Sandsynligheden taler for, at det var en af de rekonstruerede biler som Luciano Basso byggede for nogle år siden med brug af den originale mekanik. Bag den stod der en Aprila Transformabile som alle umiddelbart ville dømmes til at være en Pinin Farina – ligesom de to vi har her i landet – men som ejeren mente havde karrosseri fra Langenthal i Schweiz. Så man nærmere efter, var der heller ingen tvivl om, at den adskilte sig på flere måder fra Pinin Farinas karrosserier.

Endelig stod der en Aurelia GT som adskilte sig fra alle andre bl.a. ved sine bagskærme der endte i antydning af finner. Bagruden var også væsentlig større end normalt. Et kig under skørtene afslørede, at den havde fået skivebremser foran. Bilens historie var stort set ukendt; ejeren vidste blot, at den havde tilhørt en udviklingsingeniør hos Lancia. Da han for få år siden døde blev bilen sat til salg. Nu står den som en ny bil, restaureret af den tyske Lanciaekspert Peter Bazille.

På den tyske klubs stand mødte jeg og



På en stand stod denne fine specialversion af Aprila.

så et medlem fra Kiel, som påpegede, at der for ham var kortere til Danmark end til de fleste af de steder, hvor den tyske klub afholder sine arrangementer. Det blev vi enige om at gøre noget ved.

Techno Classica er en spændende oplevelse, og det er nemt at komme dertil. Jeg fløj til Düsseldorf og tog tog videre til Essen. Søger man værktøj eller biler, er der en del af finde, søger man derimod reservedele til en Lancia, skal man til Italien, f.eks. Imola i september.

Dedra Import fra Tyskland

Tekst og foto af DLR medlem Tor Ottens

I en familie med to voksne og to børn er det en stor hjælp med en stationcar, så efter lidt overtalelse på hjemmefronten fik jeg lov til at gå på jagt efter en Dedra stationcar. Da der er meget få i Danmark, måtte den hentes i udlandet.

Jeg kiggede på www.mobile.de, www.autoscout24.de samt auto-moto.secondamano.it.

I begyndelsen af september fandt jeg en Dedra 2,0 SW LX, hos en forhandler i Mainz i Tyskland.

Jeg stillede en række spørgsmål, som

alle blev positivt besvaret af forhandleren og jeg fik også faxet en kopi af bilens papirer, et par dage senere tog jeg toget til Mainz for at se på bilen, det var en kæmpe skuffelse, den var et sminket lig, forhandleren havde ikke svaret ærligt på min spørgsmål.

Heldigvis var jeg forberedt og havde annoncer med på 5 andre Dedra SW i nærheden af Mainz, den første på min liste var en Dedra SW 2,0 LX hos en privat, men der var ingen dokumentation for at den var blevet serviceeret og kilometerstanden kunne heller ikke dokumenteres.



Den næste Dedra SW stod hos en Lancia forhandler i Gau-Algesheim, ifølge annoncen var det en 1,6 LE med en god portion ekstraudstyr, den havde tilhørt en ægte Lanchist, desværre havde forhandleren kun åbent til kl. 18.00, så jeg nåede ikke at tale med dem. Jeg tog toget der ud, fandt

bilen i deres udstilling og konstate-rede at bilen bortset fra et par småska-der så OK ud. Tilbage i Mainz fandt jeg et billigt hotel og tog en overnatning, næste morgen tog jeg ud til forhandleren.

Det var min plan at køre hjem i bilen, men det lykkedes ikke at få nummerplader. Prøveplader er kun for personer med bopæl i Tyskland. Jeg skulle derfor have eksportplader, samt et forsikringsbevis, som jeg kunne få hos ADAC, dernæst skulle jeg på det lokale "zulassungsstelle" for at få ordnet papirerne. Med lidt held kan sådan en øvelse gennemføres på en enkelt dag, men det var fredag og "zulassungstelle" lukkede klokken 12...

Jeg indså hurtigt at slaget var tabt, så det blev til en prøvetur, samt en gennemgang af bilen, ADAC www.adac.de har en glimrende checkliste.

Da jeg ikke lige kunne overskue hvordan jeg skulle få bilen hjem til Danmark, blev det kun til en mundtlig aftale om bilens pris, jeg fik prisen forhandlet 550 euro ned. Der var derefter ikke andet at gøre end at tage toget hjem igen (øv).

Hjemme igen gik jeg i gang med Told og Skat og mit forsikringselskab, den 22. september fik jeg svar med en forhandsvurdering på 22.153, som John Skov

Larsen kaldte "uhørt lav" og forsikringen hostede op med et forsikringsbevis og et tilsagn om, at jeg kunne forsætte på min eksisterende eliteordning med fast lav præmie, selv om de ikke var så glade for "import biler". Det hjalp at henvise til Bilrevyen 1998, hvor Dedra SW er omtalt.



Jeg lavede derefter en bindende aftale med forhandleren, men hvordan skulle jeg få bilen hjem?

Enten skulle jeg hente den selv, jeg beregnede prisen til 2000 – 2500 kr inkl. transport der ned, nummerplader, forsikring, benzin, forplejning og færgebillet, derudover skulle jeg bruge minimum to feriedage. Alternativet var at få bilen hentet med en autotransporter, men hvor finder man et firma, som gør deres arbejde ordentligt og til en pris der er til at betale. Gennem John Skov Larsen fandt jeg et firma til opgaven og d. 1. oktober blev Dedraen læsset af i Hvidovre.

Jeg fik tid til syn og toldsyn d. 14. oktober i Rødovre, inden da havde jeg været forbi FDM, Dinitrol og Avedøre Dækservice. FDM konstaterede problemer med

bremseeskiverne, der var blevet angrebet af rust, fordi bilen ikke havde været ude at køre i længere tid. Inden syn fik den nye skiver og klodser foran.

Registreringssynet forløb fint og bilen blev godkendt uden anmærkninger, ved todsynet blev bilens ekstraudstyr gennemgået og registreret og af uforklarlig årsager rundede synsmanden kilometertallet ned til 130.000 i stedet for op til 131.000, selv om der kun mangled 60 km, før den rullede over.

Næste opgave var at indbetale depositum til Told og Skat på 22.153, så jeg kunne komme videre med sagen. Nu skulle jeg tage stilling til, om jeg ville bestille tid til fremvisning, eller om jeg ville vente og se om Told og Skat selv indkaldte mig, eller om de ville afgøre sagen uden at se bilen, hvilket kunne være en fordel, fordi den er rigtig flot indvendig.

Jeg valgte at bestille tid til fremvisning, fordi det måske kunne fremme sagens afgørelse og fordi jeg forventede at blive indkaldt under alle omstændigheder. Desværre skulle jeg vente helt til d. 25. november, før der var en ledig tid. Ved fremvisningen roste de bilen i høje toner og fejede de fleste af mine argumenter af bordet, som kunne begrunde en fastholdelse af min lave forhåndsvurdering, efter råd fra John havde jeg lavet en A4 side med en beskrivelse af bilens tilstand.

Den. 3. december spottede John, at min Dedra var kom-

met på Told og Skats hjemmeside med en endelig afgørelse på 29.185 kr. en uge senere kom det skriftlige svar fra Told og Skat. 8. decem-ber 2004 blev bilen indregistreret.

Udgifter:
Indkøb af bilen: 22.332
Afgift: 29.132

Hertil kommer udgifter til afhentning, syn, vejning, nummerplader, dinitrol behandling, malerarbejde, vinterdæk og bremseeskiver.

Det eneste jeg ville gøre anderledes næste gang var at købe hos en privat, dels er prisen lavere og dels vil bilen ofte være indregistreret og dermed nemmere at få transporteret hjem.



Interessante sider på Internet om Lancia

www.lancia.com

- Lancia - Italien.

www.viva-lancia.com

- Den berømte Hollandske Lancia.

- Med 100-vis af links.

www.lanciamotorclub.co.uk

- Siden fra den Engelske klub.

www.whalley-integrale

- Engelsk Grale specialist.

www.bielstein.com

- Tysk reservedelsforhandler med fornuftige priser og et stort udvalg.

www.hoermann-motorsport.de

- Entusiast side med tunings dele, dyre, men gode !

www.omicron.uk.com

- Engelsk Lancia specialist - ældre Lancia'er

www.netech.dk/fr-link.

- Dansk side med over 1400 auto relaterede links.

www.alfaclub.dk

- Dansk Alfa Romeo Klubs hjemmeside.

www.italienskebiler.dk

- Ny side fra vort medlem John Skov Larsen

www.hms.dk

- Hjemmeside for Historisk Motor - Sport.

www.Auto-Italia.co.uk

- Det eneste rigtige blad for Italienerbil- entusiaster.

www.bilhistorie.dk

- Dansk side om historiske biler.

www.carsfromitaly.com

- Interessant side om Italienske biler generelt - meget informativ.

www.portaclassic.com

- Italiensk køb salg side med klassiske Lancia'er.

www.cateten.demo.nl/

- "The Lancia Thema 8.32 club" - hjemmeside.

www.lanciadelta.org

- Side med alt om alle Delta'er.

www.allautobooks.com

- Net boghandel med rigtig mange LANCIA bøger

www.matulliauto.com

- Klassiske Lancia og andre Italienske biler til salg

www.martinwillems.nl/

- Hollandsk bilforhandler med mange fine ældre Lancia modeller

www.autodesigndesignmagazine.com/flash/

- Fornemt margasin og bildesign

<http://www.autotitre.com/m/lanzia/>

- Alt om det nyeste i bilindustrien

<http://www.italiaspeed.com/>

- Arktuelt bmargasin om hvad der sker i italiensk bilindustri

<http://www.svenskalanclaklubben.com/>

- Den svenske lancia klubs hjemmeside.

<http://www.lanciadata.com/>

- Den norske Lancia klubs hjemmeside.

Se også DLR's hjemmeside for køb/salg af reservedele.
(www.lanciaklub.dk/køb-salg/Resdele-salg.htm)
med mange gode tilbud og link.

Følg med på DLR's hjemmeside: „ www.lanciaklub.dk „
Der er flere link og bla. informationer om kommende arrangementer o.a.



Italiensk Køkken

Opskrifter af Alfredo og Helle Tesio

Maccheroni (rigatoni) alla Amatriciana Maccheroni som i Amatrice.

150 g mager bacon I terninger
2 spsk. Olivenolie
Et lille finthakket løg
Et halvt glas tør hvidvin
En dåse flåede tomater
En lille chilipeber (peperoncino)
320 g maccheroni (rigatoni)
100 g revet lagret percorinoost

Sæt vand over til pastaen og tilbered imens sovsen i en rummelig pande. Rist baconterningerne i olivenolie ved god varme, skru ned for varmen og tilsæt løget, der skal blive klart, men ikke må tage farve.
Hæld vinen ved og lad den koge ind, tilsæt peperonoen.
Mos tomaterne lidt med en gaffel og tilsæt dem, lad sovsen koge igennem ved god varme. Smag til med salt.

Bland pastaen, kogt aldente, i panden godt og lad den stå et par minutter over ilden, drys osten over og server.



Crostino nero Den sorte crostino

150 g kyllingelever
3 salte ansjosfileter
25 g smør
1 spskf. Olivenolie
1 tskf. kapers
1 laurbærblad
½ dl tør vin santo eller sherry
salt og peber
Italiensk brød

Rens kyllingeleveren for sener. Skær dem i mindre stykker. Steg dem i smør og olie på en pande tilsat ansjoser, kapers, salt og peber.

Tilsæt vin santo eller sherry og steg videre under omrøring i ca. 4 minutter. Hæld blandingen på et spækbræt og hak den grundigt. Kom blandingen tilbage i gryden og lad den koge under omrøring i yderligere 2 minutter med laurbærbladet, tag laurbærbladet op, sluk og lad blandingen afkøle lidt.

Skær brødet i tynde skiver og rist det lysebrunt på begge sider og smør et lag af fugleleverpostej på.

Pynt med en kapers på hver crostino. Server straks.

Tora caprese Chokoladecake fra Capri

130 g mandler
120 g mørkt chokolade
130 g blødt smør
100 g sukker
4 æg
20 g kakao
30 g kartoffelmel
½ tsk bagepulver
Kakao og mandelflager

delen af sukkeret. Pisk med elpiskeren smørret hvidt med resten af sukkeret, tilsæt æggeblommerne og pisk videre. Rør med en træske mandler, kartoffelmel og bagepulver i æggeblommehmassen og rør den smeltede chokolade i. Rør lidt af æggeghviden i dejen så den bliver blød og vend så forsigtigt resten af æggeghviden i dejen.

Smør en springform på 22 cm i diameter grundigt og drys den med lidt mel, hæld dejen i formen og sæt kagen i ovnen i 40 minutter ved 170 grader.

Skol og smut mandlerne og hak dem meget fint i køkkenmaskinen. Smelt chokoladen over vandbad.

Del æggene og pisk hviderne med halv-

Pynt kagen med kakao siet over og pynt med mandelflager.

Madopskrifterne er hentet fra Alfredo og Helle Tesio's hjemmeside:
www.alfredotesio.dk. Med venlig tilladelse af Alfredo og Helle Tesio.

BILHUSET BIRKERØD



Kongevejen 86-88 • Tlf. 45 81 13 43 • www.bilhuset-birkerod.dk



Se alle vore biler på www.bilhuset-birkerod.dk



Reserve dele Værksted Skadecenter
-få et godt tilbud!!

Seriøse med de Italienske

- Restaurering af høj kvalitet.
- Fremstilling af udgåede pladedele.
- Svejsning af alle typer karosserier
Alm. Jern - Balvaniseret - Aluminium.
- Ombygning. Brede skærme. Luftindtag.
- Forsikringskader
- Rustarbejde

- TEXA Navigator diagnose udstyr
[Made in Italy]
- Dynomet rullefelt, 4-Gastest i realtime.
- Justering med kviksølv søjle af
Weber - Solex - Dell'Orto kaburatorer.
- Portning af topstykker / Optimering.
- Chip tuning. Indlæsning af optimerede
programmer.
- Fremstilling af Opti - Flow udstødninger.
- Serviceeftersyn / Fejlfinding.

Specialværkstedet

Nyvej 15, 5772 KVÆRNDUP

Tlf: 62 27 22 87

Finn Kroun



22 års karosseri-



OPSLAGSTAVLEN

KØB - SALG eller BYTTE

LANCIA HF Integrqale 1998

Blackischred mica metalic
142.000 km.
138.000 Kr.
Stand: over middel.
Forklap og turbo, Delta 8V
1998.

Brian Rasmussen

5792 Årslev
Tlf: 2126 5176

Bananmanifold til turbomotorer 4 cyl.

Håndlavet „bananmanifold“ 4-1 i rustfrit
stål passende for Dita 8V - 16V turbo.
Forberedt for tilslutning af varmemøler.
Topkvalitet impoteret fra Italien. Ekstra
effekt 10 - 15 HK. Foto: Se klubbens
salgsside. Normalpris i denne kvalitet 8
- 9000kr. Pris dkr. 5.500,00.

Torben Jørgensen

Ørnevej 34
5210 Odense NV
Mobil 2066 3516
e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Lancia Fulvia Coupé 1975

Kirsebær Rød
181.000 km.
23.000 kr.

Flot stand. Fulvia Coupé fra Italien
med meget fin classic. Uden afgift,
med nye dæk og alu-fælg. Afgift
forventes sat til 19.000 kr.

Francesca Aversa

5000 Odense
Tel: 6612 1297
e-mail: capri@capri500.dk

LANCIA Kappa 2.0 T SW 1997

Koksgrå
97.000 km.
215.000 kr.
Folt stand

Morten Hasselbalch

3400 Hillerød
Tlf: 2627 8080
e-mail: hasselbalch@c.dk

Lancia Thema 8V KAT 1988

Blåmetallic. Importeret -94, af Sand
Jensen ALT i Udstyr, nysynet 3/2005.
Skal ses KUN 25.000 km.

Lancia Y10 Turbo.

Unik og sjælden rød Y10. Kun 25.000
km. men desværre helt uden papirer.
Importeret fra Schweiz. Prisdé KUN
4.000 kr.

Lancia A112. Synet 12/2003 Hvis.
147.000 km. Kun lidt rust, men trænger
til en kærlig hånd. Prisdé KUN 4.000 kr.

Henvendelse til:
Kaare Frank, Brørup
Tlf: 7660 0166/ 2829 9278
e-mail: kaare.frank@hotmail.com

(Alt skal sælges hurtigt, så kvikke
henvendelser vil blive værsat i form af
lave priser....)

OPSLAGSTAVLEN

KØB - SALG eller BYTTE

As a Lancia-Enthusiast I would like get your help for the following problem:
I'm still 65 years old and I own four vintage-cars. And as a matter of fact, it
is one car to much.

So I would like to sell my **Lancia-Fulvia coupe**. I would be glad if you could
present this information in your club to your clubmembers.

For better information I send You 4 picuters of the car by e-mail.

PS: From the Fulvia-Coupe´ 1.3 S an the Fulvia - Sport 1.3 Zagato Serie 1 I
have a lot of parts. If you want I can send you a list.

The Offer: Lancia Fulvia Coupe´

The car:

Fulvia-Coupe´ 1.3 S Serie 2A with two doors, chassi-Nr. 818.630/067615.

The car is an import from Italia on 25.07.1989 with original italien title and
number plate (LE-206338).date of licensing: 14.02.1975.power: 89 DIN PS/
6000 rp/m

Weight: 970 kg High-speed: 173 km/h. Size of tires: 165/14.Engine: 1298 m³
Unusual quality:

The car had to be restored. The car is not ready to drive. Some times ago I
have started the restauration and some parts are dismantled.The interior of
the car is with new light grey leather upholstered. (is covered with new
leather).

The offer includes a partslist, a manual for service and repair too.

I sell the car from my privat collection with no guarantee. The location you
can see the car is Berlin (Germany) at my adress:

Dieter Paul

Hattwichstr. 25
16548 Glienicke/Nordbahn
Germany

The price for the car is 2.500,00 Euro

With friendly greetings

Dieter Paul Email adresse: dieter-paul@gmx.de

Lancia Flavia coupe fra 1965

til salg i Sverige for **60.000 DKK**.
Den har gået 132.000 km og er i
fin stand.

Sælger Ola Chantelou kan træffes
på tlf: 23 66 14 61.

Købes.

LANCIA Kappa SW 1996

m. tagbøjler.

Ole Sloth Christensen

7400 Herning
tlf: 9721 7158
e-mail: ole-conny@mail.tele.dk



DAVIDE VIGO, LANCIA



Intelligenza tecnologica
che guida sempre verso l'alto, da qui inizia
la vita che nessuno ruba mai.