



Granturismo

MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER



NO:20
Oktober 2006



**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

8.årgang No : 20 Okt. 2006

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 Turking
Nørrevej 1
4621 Gadstrup
46139918
e-mail: dlr@lanciaklub.dk

Best.medlem

Finn Christensen
Kammergavevej 27
4190 Munke Bjergby
58264962

Best.medlem & kontaktperson for

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

Best.medlem

Klaus Egeland
Bregnerødvej 25B
3460 Birkerød

INTERNET:
www.lanciaklub.dk

ISSN. 1602 - 7965

Indhold

Agenda - kalender	s. 4
Formandens Signatur	s. 6
Ny Lancia Delta	s. 8
Beta Ole´	s. 12
Lancia Turin International Meeting	s. 16
Fulvia tips	s. 24
Bella Italia 2006	s. 26
Sensommertur	s. 28
Italiensk Køkken	s. 30
Opslagstavlen	s. 32

Deadline

For indsendelse af stof /nyheder m.v. til næste nummer af Granturismo (Nr. 21), er **8.januar 2007**.

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.



AGENDA

KOMMENDE ARRANGEMENTER



Værkstedsbesøg hos Jan Otto Auto - Kokkedal

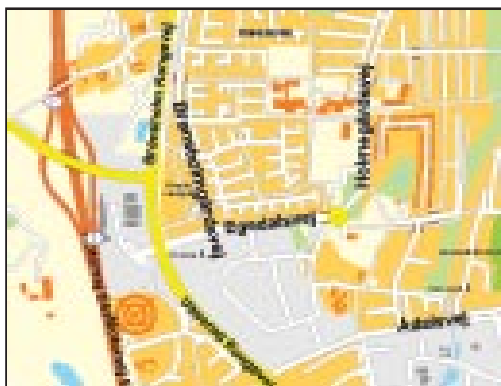
Lørdag d. 4 November,
Kl. 15.00 - ca.20.00
Ådalsvej 50, Kokkedal

Igen i år har DLR fået lov til at afholde et værkstedsbesøg hos Jan Otto - nu i hans nye værksted i Kokkedal. Som tidligere år bliver der mulighed for at få sin bil gennemgået på lift. Lige ved siden af Jan Otto's værksted er der et rustbehandlings-firma, der også kan give gode råd.

Der vil blive serveret italienske oste med brød og vin, til at forsøde ganen med.

Tilmelding er ikke nødvendigt.
Kom og få mere viden om, og en hyggelig snak om Lancia.

De gæve mekaniker.
fra højre: Jan Otto,
Martin og Tom



Kørselsvejledning til Jan Otto Auto:

På Helsingørsmotorvejen drejes af ved frakørsel 7, drej til højre ad Usserød Kongevej, frem til første rundkørsel Ådalsvej er 3-vej rundt, efter første vej til venstre er indkørslen til værksteder ca.50 m. fremme til venstre. Drej til højre rundt om vinhandleren, kør frem til enden af bygningen. Der er Jan Otto's værksted.

Poloshirt Classic

Poloshirt i pique med brystlomme og ribdetaljer, og dobbelt skuldersøm. Reaktiv indfarvning sikre farvefasthed.

Farve; Hvid eller Navy
Størrelserne: XS - S - M - L - XL - 2XL - 3XL - 4XL - 5XL - 6XL

Pris: 94 kr.



Sweatshirt Classic Polo

Klassisk og fleksibel polosweatshirt til alle formål. Stolpelukning og 3 knapper. Uden brug af azo farvestoffer, med økotex certifikat

Størrelser: S - M - L - XL - 2XL - 3XL - 4XL

Pris: 167 kr.



T-Time T-Shirt.

Med korte eller lange ærmer.

Kraftig kvalitet med sidesømme, som sikre perfekt psaform i 100% bomuld, med garanti for minimal krymp. Der er brugt azo-fri farvestoffer.

Leverandøren siger, at det er danmarks mest solgte T-Shirt.

Farverne; Hvid eller Navy
Størrelserne: XS - S - M - L - XL - 2XL - 3XL - 4XL - 5XL - 6XL

Pris.
Korte ærmer 62 kr.
Lange ærmer 79 kr.



Send bestillingskuponen - eller en kopi til undertegnede, eller via e-mail:

Klaus Egeland

Bregnerødvej 25B, 3460 Birkerød.

e-mail: egeland@post6.tele.dk

Tlf: 4581 3654

I modtager så det bestilte med posten samt et indbetalingskort.

BESTILLINGSKUPON

	Antal	Størrelse	Farve Navy Hvid		I alt kr.
T-Time T-Shirt					
Poloshirt Calssic					
Swearshirt Classic Polo					
Navn			Postnr. /by		
Adr.			Tlf.		
Forsendelsesomkoskninger afhængig af vægt, tillægges prisen.					

FORMANDENS SIGNATUR



Så blev Lancia 100 år. Det er i hvert fald blevet fejret, med et veteranbilløb Italien rundt, en udstilling i flere europæiske byer om Lancia og design, en kobling mellem filmfestival og Lancia i Venezia, en præsentation af den kommende Delta HPE og endelig med det internationale arrangement i Torino.

Når nu det hele er overstået kommer så den rigtige 100-års fødselsdag, 29. november. Det var den dag Vincenzo Lancia og hans kompagnon, Claudio Fogolin, fik deres nye virksomhed registreret. Den første bil kom først i 1907, men det er ubestrideligt at firmaet 29. november har eksisteret i 100 år.

De første år havde Lancia og Fogolin en halvpart hver, men først i 1920'erne købte Lancia ham ud. Derefter var Lancia et familieaktieselskab indtil Vincenzos søn, Gianni, og hans enke, Adele, i 1956 solgte deres aktier til industrimanden Pesenti. To år senere solgte også Vincenzos to døtre deres aktier. Pesenti drev så Lancia som selvstændigt firma indtil han i 1969 solgte til Fiat.

Vi ved alle at Fiat i perioder har haft svært ved at finde ud af hvad de skulle og ville med Lancia, især efter at de også havde købt Alfa Romeo. Meget tyder på at de nu er ved at finde ud af det. Der er blevet præsenteret en ny Delta, og de lover mere af samme slags de kommende år. Der tales om modeller der skal sælges bredt, helt op til 300.000 om året, samtidig med at der også skal lanceres niche-modeller der kan underbygge prestigen.

Lancias fremtid afhænger helt af Fiats. Og den ser ikke så ringe ud. I et interview med avisen la Repubblica 21. september siger Fiats øverste chef stolt at "Vi har helbredt Fiat uden staten og uden fremmede." Han hentyder til at en delegation fra Fiat i 2002 opsøgte den daværende statsminister Berlusconi for at anmode om økonomisk hjælp fra staten – og blev afvist. Og til at man opsagde aftalen med General Motors om at GM kunne købe alle Fiats aktier. De sidste par år er der foregået store forandringer i Fiatkoncernen, personudskiftninger og frasalg af mange aktiviteter. Nu kører det og giver overskud. Det er ikke længere en overlevelseskamp, og derfor er der også råd til at satse på Lancia.

Til dem der synes det går for langsomt siger Fiat at de ikke bruger flere penge end de har.

Dansk Lancia Register bruger heller ikke flere penge end vi har, men det går støt fremad. Medlems-tallet vokser ganske langsomt, og til næste sommer skal vi i august være værter for det store nordiske Lancia-træf. Vi ved at der kommer mange deltagere fra såvel Norge som Sverige, så vi skal selvfølgelig også have mange deltagere fra Danmark. Vi tror på at der også kommer enkelte deltagere fra Nordtyskland. Det spændende ved dette træf er at de i såvel Norge som Sverige har væsentlig flere ældre Lancia'er end vi har her i landet. Til gengæld har vi flere af de nyere. Så udvalget af biler bliver meget bredere end vi selv kan magte. Datoerne bliver 10-12 august. Skriv datoerne ned



med det samme!

Det første arrangement bliver et værkstedsbesøg hos Jan Otto i hans nye værksted i Usserød ved Hørsholm. Vi har besøgt ham før, da han boede i Farum, men han er ikke blevet mindre interessant siden. Senere kommer der en filmaften i Hvidovre, og vi arbejder på en filmaften vest for Storebælt.

På gensyn.



Artikel fra italienske MOTOR oversat af Torben Jørgensen medlem 312.

Ny Delta HPE med op til 200 hp.

" Dette er ikke blot et koncept " – Tvivlen blev fjernet én gang for alle af Sergio Marchionne. Den administrerende chef for Fiat gruppen, som i de sidste 2 år har lanceret mærket Lancia fra Torino, udtalte dette på nylig afholdte biludstilling i Paris. Det har taget Marchionne og staben hos Lancia totalt 18 mdr. at ændre denne prototype til et perfekt automobil. Den vil være i handelen inden foråret 2008 – lover de. Rekordtid taget i

betragtning at projektet omkring den nye Delta blev sat i søen 15 mdr. tidligere og bilen som ses på disse billeder er det endelige resultat hvad karosseriet angår idet der endnu mangler de mekaniske dele under motorhjelmene og omkring de indvendige dele er der endnu ikke taget endelig beslutning. Men på baggrund af det som er blevet projekteret i Torino er det ikke kun et



fornyende udseende men også de kvaliteter som køretøjet vil indeholde. Allererst skal der ryddes nogle misforståelser af vejen: Den nye Delta HPE skal IKKE være et køretøj som genopliver de store bedrifter på rallyscenen af Integralen -

(Deltone kaldet) - som nogle havde håbet indtil det sidste. HPE vil være en kombination af sport og elegance og følge Lancia's tradition med raffinerede komfortable biler hvor der er kælet for det indvendige med udsøgte materialer. Biler som på én gang har et glimrende temperament og med hvilken man kan køre hurtigt men komfortabelt. Dette ændres der nu lidt på og for at sige det enkelt: mere Alcantara og mindre "rally". Det er ikke tilfældigt at Lancia betragter den nye Delta som refererende til konkurrenter som Audi og Volvo d.v.s. mærker som identificerer sig som hurtige og luksuriøse, men den skal ikke konkurrere med f.eks. BMW.

Den glimrende dynamik understreges af det modige og antikonventionelle valg: Den nye Delta vil KUN blive forsynet med turbomotorer. Benzin og diesel af den nyeste generation 4-cylind-

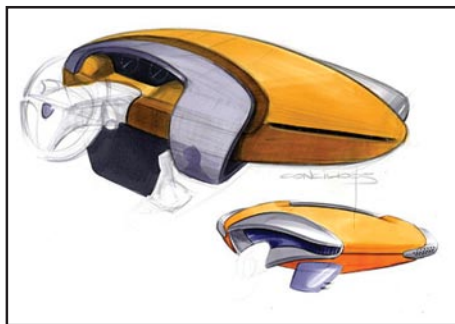


2006 drede. Derfor vil der under motorhjelmen af Delta HPE ikke være plads til den store 5 cylindrede 2,4 ltr. diesel fra Croma og Alfa 159. Den 4-cylindrede motor til Deltaén vil vi se første gang (marts 2007) i den nye Bravo men i Lancia's udgave vil den have flere hk. Fiat og Lancia sigter imod (som konkurrenterne) mod strategien om downsizing, d.v.s. reducere antallet af cylindre og vende tilbage til



lavtryksturbo for at kompensere og dermed bibeholde samme effekt/forbrug som ved et større kubikindhold. Én af motorerne som monteres i Delta HPE vil blive den nye 1,4 ltr. turbobenzinmotor med 120 hk. samtidig med en mere potent med 150 hk. Der vil også komme en 1,6 ltr. og topmodel vil blive en 2.0 4-cylindret turbomotor med 200 hk. – måske også mere. Man vil opgive den forældede 1,9 ltr. dieselmotor fra det nuværende segment og anvende en 1.6 ltr. turbodiesel som allerede er normeret som Euro5 og starter ved 120 hk. og opefter. Topmodellen i diesel vil være en 4-cylindret med godt og vel 190 hk. For at overføre alle disse hk til asfalten ønsker Lancia ikke at genindføre 4-hjulstræk som på de tidligere Integraler for ikke, at

glas og give fornemmelse af meget indvendig lys og en del af taget vil kunne skydes tilbage. Bagruden er i glas uden hjørner i afrundet form og åbnes som på visse SUV uden at skulle åbne bagklappen. Indvendig vil bagsædet være justerbart og kan give mere plads til henholdsvis passagerers fødder eller kufferter i bagagerummet (over 400 ltr.) medens ryglæn kan ændre vinkel næsten som var det et flysæde. Den store indvendige komfort begunstiges af en enorm akselafstand: 2700 mm i et køretøj med en længde på 452 cm. = ca. 20 cm. mere end i den nye Bravo som den deler platform med. De udvendige former og indvendige anvendelsesmuligheder tillader HPE med et kun 5-dørs karrosseri, at skabe én bil som fungerer både som berlina, stationcar og crossover (lift-back).



der skulle opstå misforståelser omkring en ny rallybil, men udstyrer Delta HPE med et elektronisk differentiale som fordeler kraften mellem de drivende forhjul. Automatisk gearkasse med 6 gear og elektronisk styret Sdc ophæng af støddæmpere for maksimal kørekøkomfort.

Et andet stærkt punkt for den nye Delta HPE vil være livskvaliteten inden døre som kan opleves med alle sanser samt nogle intelligente løsninger indenfor design og teknologi for at give bedre komfort. Karrosseriets form antyder allerede dette tydeligt: det ciselerede tag vil være helt i



En ting som skal dementeres: I den nye HPE vil Lancia ikke anvende løsningen med et centralt placeret instrumentbræt som man ser i Y, Musa og Phedra. I de viste udkast fik man lejlighed til at se et mere konventionelt instrumentbræt. Originalt vil dog være valget af tekstiler – materialer med innovative løsninger som f.eks. lyd-dæmpende plader i kabinen udformet som luftlommer for at reducere støj fra visse asfalttyper og paveér. Den indvendige livskvalitet skabes også af disse små ting.



OPRINDELIG KOMMER BETEGNELSEN HPE FRA COUPE-MODELLEN FRA 75

Forkortelsen HPE er ikke opfundet tilfældigt til lejligheden men kommer fra en tidligere Lancia tradition. Helt præcist fra Beta HPE fra 1975. Her blev understreget Lancia's dristige initiativ med at fremstille et mix mellem en coupe og en stationcar. En bil som havde fremspringende former fra en 3-dørs berlinetta og bagende fra en traditionel familiebil. Forkortelsen HPE understreger netop dette koncept: det står for " High Performance Estate " hvor " Estate " ikke betyder årstid (som det gør på italiensk), men er den engelske term som anvendes for at betegne noget familiært og i dag er afløst af det mere

almindelige " wagon " (stationcar). Beta HPE havde front fra Beta Coupe, 2 døre, platform fra berlina og bagklap fra stationcar. Det var et meget alsidigt køretøj som bestod indtil første halvdel af firserne.

I 1993 genindførte Lancia forkortelsen HPE i den 3-dørs version af Delta men her skulle det betyde " High Performance Engine " og henviser til de flere heste i den 2 ltr. turbo benzinmotor med 193 hk. og havde intet at gøre med begrebet alsidighed i et semiwagon karrosseri. Den-ne brugsværdi skal nu genindføres i den nye Delta HPE men nu i 5-dørs version.

Beta Ole'-II

Af Anders Hedelund Larsen

I Granturismo nr.15, September 2005, lovede jeg en fortsættelse af artiklen „Beta Olé“, hvor jeg bl.a. ville røbe hvad „Olé“ hentydede til.

Af alle mulige dårlige årsager har jeg ikke fået skrevet før nu, men bedre sent end aldrig.

Jeg blev opmærksom på, at en italiener, Dante Tagliabue, har lavet et World Wide Beta sport registry på nettet, og der ville jeg selvfølgelig have min optaget. Jeg sendte pligtskyldigst alle detaljer, og fik et svar tilbage, at DET chassissnummer måtte jeg have læst forkert. Nå, ja, jeg havde sådan set bare skrevet af efter registreringsattesten,

så jeg gik ud og fandt det på bilen. Der stod altså det samme: GH000874.

Ifølge Dante burde det starte med BF og være en del længere, samt have højere løbenummer.

Da jeg i en bog havde læst, at der også skulle være blevet licensbygget Beta HPEere et par andre steder, fik jeg en mistanke, om det evt. kunne være en sådan. Jeg stillede et spørgsmål på Lancia Beta diskussionen på Yahoo og næste morgen var der svar fra formanden for Den spanske Lanciaklub: Den var god nok, det var en af deres biler, den var overmåde sjælden, hvordan i alverden var den havnet i Danmark osv.?

Det fik vi en god brevudveksling ud af.



Hvad der så skete

Nu kommer tilståelsen: Årsagen til, at der gik over et år, inden jeg igen fik sat mig til tastaturet.

Lige før jul 2005 skulle vi have transporteret et juletræ hjem, og på trods af alle gode intentioner osv. var der kun én tilgængelig bil, jeg lige kunne bruge - Lanciaen.

Jeg skruede derfor nogen vinterhjul på, men åbenbart ikke godt nok, for om morgenen den 23. december, da min kone kørte den tilbage til garagen (den ligger lige ved siden af hendes arbejde), blev hun pludselig overhalet af et fritløbende bilhjul, og der lød en skurrende lyd.

Det blev en meget grå og trist jul for mig. Skaden var dog selvforkylt: Jeg skulle selvfølgelig have kon-

trolleret efterspændingen af de der møtrikker, som jeg i øvrigt lige havde købt hos en hugger, idet der ikke var nogen passende korte med bilen. Bilen kørte i øvrigt selv op af grøften, da først der var blevet hentet nogle bolte og skruet et hjul på.

2006

Hele året har det været meningen, at jeg skulle i gang med at ordne den, når bare lige vi først - osv....



Det er bare ikke blevet til noget, der er altid kommet noget i vejen, og til jul skal den jo til syn igen. Jeg er også blevet opmærksom på, at den tydeligvis ikke har haft for godt af, at stå til salg (ude) i over et år inden jeg købte den:



Der er en hel del rustpletter. Så en demon-tage og heloplakering ville ikke være af vejen. Desuden er der noget mekanisk med lækager i servostyring og aircondition. Der er også lys, som ikke fungerer mm.. Jeg har desuden anskaffet en brugt oliekløer fra en VX, som lige skal på ved lejlighed. Skubbe ud-skubbe-ud. Og denne sommer har været uhyggeligt varm.

Jeg fik dog i forret be-givet mig til den tidli-gere ejer, idet han vist nok havde nogen stum-per liggende. Det havde han: Det blev til 12 fyldte flyttekasser, plus en dag-ligstue, som jeg efterlod på hans lager til senere afhentning, samt 10-15 hjul på fælg. Med res-terne fra en søns skils-misse og div. andet, var mit værksted, hvor jeg burde have stået og lavet den, nu helt fuldt. Jeg kunne knap nok af-prøve den elektriske lift.

Her i august tog jeg mig så endelig sammen, og erkendte, at hvis der skulle laves noget, måtte jeg betale mig fra det. Jeg tog derfor kontakt med Rainer i Stettin, og de gav mig et godt tilbud på opretning og fuldlakering. Det mekaniske ville de vurdere, når den ankom.

Samme uge, som jeg fik tilbuddet var der et MEGET kritisk indlæg i TV2s nye forbruger-program, Basta, og jeg blev derfor noget betænkelig ved sagen. De fik derfor besked på, at hvis de tog den, så ville der under alle omstændigheder komme en artikel i Granturismo, hvor jeg redegjorde for mine gode eller dårlige erfaringer.

Det afskrækkede dem ikke, så sent fredag aften den 18. august blev den hentet her i

sommerhuset, for på egne hjul (originale og denne gang omhyggeligt fastskruede og efterspændte) at begive sig til Polen.

Jeg havde i forvejen skrevet en detaljeret liste med de ting, de skulle se på. Desuden vedlagde jeg en liste med billeder af de reservedel og manualer, jeg havde lagt i bagagerummet. Jeg fik derfor kvittering for alt udleveret.



Jeg har i skrivende stunde (den 25 august) netop modtaget mail om, at de er gået i gang med den, og jeg får nok nogen billeder tilsendt på tirsdag. Dem glæder jeg mig til at se, men jeg glæder mig endnu mere til igen at komme ud at køre i den - prøvetu-rene i omegnen af Hundested inden afleve-ringen, fik mig virkelig til at tænke, hvor jeg havde savnet at sidde bag netop DET rat.

Fortsættelse følger, i det mindste når bilen er tilbage fra Polen.

Lancia Aurelia

Visse LANCIA'er er trods alt mere „klassiske“ end andre, og til denne kategori høre så absolut Aurelia. Vor formand, Niels, har i mange år ejet en Aurelia GT og da Niels jo er professionel historiker har han nu begået en bog - på engelsk - om Lancia Aurelia. Den udkommer til November. Herunder er den „Flyver“ som det engelske forlag har udsendt i forbindelse med udgivelsen.

Hent bestillingskupon på: www.lanciaklub.dk/kob-salg/salg-div

New Lancia book: Lancia Aurelia in Detail
By Niels Jonassen, published by Herridge & Sons

This is the first book in English which deals fully with all versions of the famous Lancia Aurelia, including the Saloon, GT and Spider models, and many of the special-bodied cars. There are detailed descriptions model by model of all the Aurelias from 1950 to 1958.

The full history of the many successes of the Aurelia in motor sport is included, as are biographies of the men behind the Aurelia. There are chapters which put the Aurelia in context, both when it was new and now, and a chapter about owning an Aurelia today.

The 176 page hard-bound book (size 270mm by 210mm) contains over 120 colour and 150 black and white photos. The appendices give details of technical data, as well as chassis numbers and production figures.

The author has owned his Aurelia GT for nearly thirty years, and is the chairman of the Danish Lancia Register. As a professional historian, he offers new insights in the post-war history of the Lancia Company. He has previously written seven books and many articles on motoring subjects, although this is his first title to be published in English. The book will be available by mid-November 2006. You can pre-order your copy, signed by the author, direct from the publishers, by using the form below, or you can order on-line from the web site www.herridgeandsons.com.

To: Herridge & Sons Ltd, Lower Forda, Shebbear, Beaworthy, Devon EX21 5SY, UK
Tel +44 (0)1409 281990, fax +44 (0)1409 281910, e-mail info@herridgeandsons.com

I wish to order copy/copies of *Lancia Aurelia in Detail* signed by the author, at the cost of £35 each, post free in the UK (Europe postage £2, rest of world postage £5).

Name Tel. no
Address Country
Post code
E-mail payable to "Herridge & Sons";
And either enclose my cheque (UK only) for £
or authorise you to charge the amount to my credit/debit card as follows:
Type: Visa/Master Card/Amex/Maestro Name of card holder on card
Credit card number 16 digits
Maestro/debit cards max. 18/19 digits Valid from date
Maestro/debit cards only: Issue number
All cards: Expiry date: Signature

Lancia Turin International Meeting



Af Niels Jonassen Foto Jesper & Klaus Egeland

Ca. 300 Lancia'er og 600 lancisti var først i september samlede i Torino for at fejre at Lancia har eksisteret i 100 år

På vej

Da jeg i 1977 købte vores Lancia Aurelia vidste jeg at når Lancia i 2006 blev 100 år måtte og skulle jeg være i Torino. Af gode grunde kunne jeg ikke ane hvad der skulle ske, og en periode kunne det se ud som om Lancia måske slet ikke fandtes som aktiv fabrik mere.

Alt sortsyn blev gjort til skamme, og søndag 3. september startede jeg Aurelia'en og kørte mod Fredericia for at samle min gode bekendt Terkel op. Sammen skulle vi nå biltoget i Hamburg. Naturligvis skete det ikke uden en vis portion drama. Bilen var ikke samlet og klar før klokken 20 lørdag

aften, og der var kun mulighed for en kort prøvekørsel. Der var en lille læk i kølesystemet, og jeg kunne ikke nå at få tætnet den flange hvor vandet sivede, så jeg medbragte en dunk vand. Der blev hældt trefire liter på i Fredericia!

Vi nåede Hamburg og toget uden problemer og holdt i kø sammen med fader og søn, Nils og Karl Hansell, fra Sverige i deres Flaminia Touring cabriolet. Næste morgen var vi i Lörrach i Sydtykland lige ved grænsen til Schweiz. Vejret var fint, og vi rullede i varmt solskin ad motorvejen sydpå forbi Bern og videre i retning af Genève-søen. Nu begyndte vi at se Lancia'er overalt, især modeller fra 60'erne. Mest hollændere, og der var ikke så megen tvivl om hvor de alle var på vej hen. Ved en tankstation købte vi noget kølertætning og gjorde et forsøg



på at få standset vandstrømmen. Vi prøvede at bilde hinanden ind at det hjalp. Det var ren ønsketænkning, og vi måtte fortsat hælde en ordentlig sjat vand på for hver 100 km.

Et omfattende program

Den korteste vej til Torino går over Sankt Bernhard-passet. Der findes en tunnel, men det er da snyd at køre gennem den. Vi passerede tunnelvejen og fortsatte op over.

Vi havde hældt resten af vores vandbeholdning på, så vi krydsede fingre – og det gik. Vi nød frokosten i 2472 meters højde i strålende solskin.

Derefter gik det uden problemer til Torino. Vi svingede ind foran hotellet med vandet løbende ud af lækken men ellers i god behold. Flot og luksuøst 4-stjernet hotel hvor vi fik udleveret en pose med et omfattende indhold: program, brochurer, kort med gratis adgang til Torinos transport og seværdigheder, bykort, navneskilte, rallyskilt til bilen samt to T-shirts. Blot at læse programmet igennem var en større opgave. Bilen kunne ikke blive stående på gaden foran

hotellet men skulle parkeres i en meget elegant gård i Arsenalet, en stor firefløjet militær bygning fra ca. 1740. Der blev passet godt på bilerne.

De 600 deltagende mennesker og deres 300 biler var delt op i fire hold som fra tirsdag til fredag på skift skulle gennem de samme programpunkter. De fleste aftener var der så fælles program. Vi fik ikke lov til at gå og dovne. Op klokken 7-8 og i seng omkring klokken 1.30. Programmet bestod af muse-umsbesøg, køreture og besøg på kongelige slotte, besøg på Fiats Mirafiori-fabrik og på Fiats forskningscenter, tids-kørsler på Fiats testbane i en skov samt en køretur på den







berømte testbane på toppen af den gamle Lingotto-fabrik. Endelig en aften på Museo dell'Automobile hvor der for tiden er en Lancia 100-års udstilling.

Den piemontesiske kongefamilie, som efter 1860 blev kongefamilie for det samlede Italien, har ikke savnet slotte. Nogle ville hellere have haft mere kørsel og mindre slots- og museumsbesøg, mens andre var meget glade for at se noget andet end biler hele tiden. Var begejstringen for seværdighederne forskellig var stemningen alligevel fin og glad. Vejret var godt, der var en mængde rare og glade mennesker, og man kunne hele tiden finde en ny og interessant Lancia at se på. Den gode stemning skyldtes måske ikke mindst maden. Når italienerne beslutter sig til at servere mad så sker der noget. Ikke noget med en sandwich i en serviet, men veldækkede borde med hvide duge, flere retter og tjenere over det hele.



Allerede velkomstmiddagen mandag var overvældende. Først havde vi alt for lang tid til at se på bilerne i gården og høre på et højttaleranlæg som ikke fungerede, men derefter blev vi modtaget i nogle store og elegante receptionslokaler. Bag borde langs væggene stod kokke der sørgede for at fadene med alskens småpiser aldrig blev tomme. En del troede at dette var middagen, mens folk med større kendskab til Italien vidste at dette blot var antipasti. Efter tre kvarter blev dørene til den store sal lukket op, og så stod den på fire retter serveret af et hav af tjenere.

Endnu et måltid fortjener at blive omtalt: Afslutningsmiddagen lørdag aften. 50 udvalgte biler stod opstillet i Arsenale's smukke gård. Gården og bygningerne var svagt oplyst, og hele gården var fyldt op med store, runde borde med levende lys og festopdækning. Vejret var perfekt og maden upåklagelig – og rigelig, ligesom drikkevarerne.



Samlingen på Piazza San Carlo

For mange var ugens højdepunkt samlingen af alle deltagende biler – plus en række af fabrikkens hidsigste rallybiler fra storhedstiden – på Torinos centrale plads, Piazza San Carlo, lørdag.

Det hele begyndte med paradekørsel gen-nem byen ad fire forskellige ruter. Ligesom de øvrige dage foregik det med ledsagende politomotorcykler. Blåt blink, og al anden trafik holdt tilbage. Turene var tilrettelagt så bilerne ankom i en glidende strøm og kunne parkere på de anviste pladser uden unødigt ventetid.

Pladsen er en stor, rektangulær, brolagt

plads omgivet af elegante 1700-tals huse med buegange. I buegangene gemmer sig utallige cafeer og smarte butikker, og midt på pladsen troner en stor rytterstatue. Der var myldrende fyldt med mennesker hele lørdagen fra vi kom kl. ca. 10.30 til vi kørte klokken 17.30. 50 udvalgte biler blev kørt op på en rampe for at blive præsenteret og præmieret. Nogle få stod trofast og hørte på, men de fleste vandrede omkring og så på den største og mest varierede samling Lanciabiler man kan forestille sig. Alt fra 1907 til 2006. Personbiler, sportsbiler, standardmodeller og specialkarrosserier. Fotoindustrien havde en stor dag. Deltagerne havde frokost-kuponer til nogle af de gamle,



traditionelle cafeer langs torvet, og der var rig lejlighed til at slå sig ned, se på biler, drikke kaffe eller en lille en, og snakke med andre deltagere. Vi holdt ved siden af en deltager der havde fået sejlet sin Aprilia fra Australien til Italien. Andre havde fået bragt biler fra USA.

Stemningen var ubeskrivelig, og solen skinnede varmt. Det havde den i øvrigt gjort hele ugen, bortset fra en enkelt tordenbyge.

De næste 100 år

Lancia fejrer de 100 år med et logo der skriver hundrede ved hjælp af et 1-tal og det liggende "ottetal" man kender fra fotoapparater og som betyder "uendeligt". "Lancia 100 years – Lancia forever."

Fabrikken løftede lidt af sløret for fremtiden. Ved mødet fredag aften på Museo dell'Automobile fortalte Lancias direktør, franskmænd Olivier François, at man havde besluttet at sætte mange flere sejl til. Det første resultat var den nye Delta HPE som lige var blevet vist ved filmfestivalen i Venezia – og som nu også er vist på biludstillingen i Paris. Han beklagede at den først kan komme på markedet om 18 måneder. "Men, så lang tid tager det i bilindustrien." En anden nyhed var at Lancia igen vil bygge

højrestyrede biler – det vakte begejstring blandt de engelske deltagere. Det skulle også nu være sikkert at den nye Fulvia sportscoupe kommer i produktion. Dog ikke som først tænkt på en Fiat Barchetta bund. Den er for gammeldags.

Bilen i orden

Ugens program var tæt, og der var stort set ikke tid til svinkeærinder. Der var dog to friaftener, den ene af dem samledes de danskere der dels var deltagere og dels var rejst forbi for at se på herlighederne. Der var otte fra Danmark som var tilmeldt, men desuden var der fire som lagde vejen forbi et par dage. Vi havde en hyggelig aften på en restaurant hvis vært hilste os med et "Viva Lancia."

Op Aurelia'en blev også lavet. En ven i Torino havde vist mig vej til et værksted som havde repareret Lancia'er siden 1952. Der stod flere Aurelia'er, Flaminia'er og Appia'er samt en Y og en Lybra. Torsdag hentede jeg bilen igen. Køleren var tæt – og så havde han for resten stillet tænding, ventiler og karburator. Han syntes den lige manglede lidt. Motoren har aldrig i min tid gået så godt.

Søndag morgen rullede vi så af sted. Op over Sankt Bern-hard, ned til Ge-nèvesøen – hvor vi spiste frokost hos en bekendt – og videre til Lör-rach og toget – samt familien Han-sell. Mandag eftermiddag stod jeg i Humlebæk igen.

En drøm fra 1977 var virkeliggjort.



Denne artikel omhandler primært Fulvia serie 2 og 3 (1,3 ltr)

Af Knud E. Paulsen

MOTOR:

Fulvia-motorerne er mere følsomme for ukorrekte justeringer, end man skulle tro. For at få topydelse og perfekt motorgang er korrekt karburator- og tændingsjustering uhyre vigtig. Solexkarburatorerne er gudskelov temmelig enkle, men det kan alligevel være noget af et job f. ex. at rense dem fuldstændigt. Brug f.x. isopropylalkohol (der er flere fine små kanaler) samt trykluft. Hvis nogen af delene (dyser, membraner eller pakninger ser mistænkelige ud, så bestil et renoveringskit (f.x. fra Omicron).

For justering, sæt tomgang (ved varm motor) så lavt som muligt og hvis muligt tilslut et vacuummeter – med mindre man hører til dem, der er i stand til at høre sig frem via en slange til indsugningsrørene. Tilslut også gerne en motortester, der kan vise RPM. Juster på de 4 tomgangsskruer til højeste vacuum/højeste omdrejningstal. Det er vigtigt, at begge karburatorer er i samme balance, hvilket bedst måles med vacuummeteret.

Nu vi er ved benzinsystemet, så kan jeg meget anbefale at erstatte den mekaniske benzinpumpe med en elektrisk. En Fulvia skal kun stå en uges tid, hvorefter al benzin er fordampet fra svømmerhusene. Starteren skal så køre temmelig længe, inden der er pumpet benzin nok op til at motoren tænder. Dette har irriteret mig i årevis, indtil jeg fik taget mig sammen til at montere en el-pumpe.

Herfter har bilen altid startet lynhurtigt, om den så har stået stille i månedsvis.

Tændingsindstilling kræver rigtig elektrodeafstand på tændrørene (0,5 – 0,6 mm). Bedste tændrørstype er iøvrigt iflg. min erfaring NGK – til min Fulvia skal de hedde BP7ES. Endvidere skal knikserne justeres med søgerblad til den rigtige afstand i åben stilling – 0,45 mm. Den metode til den statiske indstilling, som jeg foretrækker, går ud på at stille mærkerne på svinghjulet nøjagtigt overfor hinanden. Herefter blokeres motoren ved at kile en træklods imellem rammen og forreste remskive, således at krumtappen stensikkert ikke rører sig ud af stedet. Stemplet til cyl. nr. 1 skal være i top, og fordelers rotor skal stå ud for strømaftageren til cyl. nr. 1. Fordeleren løsnes og drejes lidt tilbage (mod uret) og knikserne skal være lukket. Sæt et lille stykke papir (pergament ell. lign.) i klemme mellem knikserne og hold et let træk i papiret samtidig med, at man langsomt drejer fordeleren (med uret). I det øjeblik papiret slipper, har man det rigtige tændingstidspunkt. Spænd herefter fordeleren fast. I stedet for papir kan man også tilslutte et ohmmeter. Kontrol af tændingsavancering sker bedst med en lampe – også på svinghjulets mærker, med motoren igang.

KØLER:

Det siges at være meget vanskeligt at overophede en Fulvia-motor. Man vil også

lægge mærke til, at ventilatoren starter uhyre sjældent. Med en enkelt undtagelse, så er dette også min erfaring – og jeg kører jo endda rundt i "de varme lande". Men synes man, at ventilatoren er for længe om at reagere, så kan man nemt trække en ledning fra ventilatormotoren – eller evt. termokontakten – til en tænd/sluk-kontakt på instrumentbrættet. Evt. kan man (f.x. hos Omicron) købe en termokontakt, der tænder ved lavere temperatur. Til sidst en vigtig ting vedr. kontrol med kølervæske-stand. Selvom man kan se væske i køleren, så kan der sagtens mangle noget i det totale system. Uanset, om man tømmer hele kølesystemet, så kan man nemlig se, at der stadig står væske i toppen af selve køleren! Så pas på, det har snydt mig nogen gange!

STYRETØJ:

Prøv denne her test: Kør ud ad et lige stykke landevej med god fart (70-80 km/t) og hold rattet i ligeud-stilling. Slip så speederen – og det kan så ske, at bilen trækker til højre ud mod rabatten. Inden man når derud gi'r man gas igen, hvorefter bilen trækker til venstre. Prøv det nogen gange, men prøv at holde rattet neutralt. Hvis dette mønster er klart, så er der tale om slidte bøsninger i hjælpestyrehuset (det sidder lige under akkumulator-kassen). Bestil nye bøsninger (f.x. hos Omicron) og få dem skiftet.

BREMSE:

Hvis bilen står meget i garage, så rustner bremserne – det vil primært sige skiverne og stemplerne i caliperne. Hvis bilen ikke skal bruges i længere tid, så tag hjulene af. Rengør/slib skiverne med ståluld og giv dem et let spray med WD40 (det er en fordel at afmontere bremseklodserne. Servicering af caliperne er noget mere kompliceret, og hvis de ikke fungerer godt nok (hænger) vil jeg anbefale at sende

dem (parvis) til renovering hos et firma, der kan lave Girling-bremser. Hvis man alligevel selv vil gi' sig i kast med det, så kontakt mig for detaljeret beskrivelse.

I øvrigt kan man opleve et specielt fænomen med bremserne, hvis bilen har stået længe i stærk sol og varme. Første gang, man bremser, kan der ske det, at pedalen ikke vil gå tilbage, så man må ha' en tå under den og trække den op igen. Så skal man ikke styrte ud og købe en ny hovedcylinder, for det er ikke den, der er problemet. Det viser sig nemlig, at det samme kan ske med koblingspedalen og derfor er problemet den aksel, som pedalene er hængslet på. Den udvider sig i varme mere end de bøsninger, der sidder på akslen og klemmer derfor også fast om pedalernes bøsninger. Man skiller det ad, får drejet en smule af akslen og monterer det hele igen incl. smøring med molykotefedt ell. lign.

Jeg håber, at nogen får glæde af disse tips og fiduser – hvis yderligere oplysninger ønskes er man hjertelig velkommen til at kontakte mig – helst på e-mail, hvis muligt.

Bella Italia

Udstilling på Valdemar Slot –
arrangeret af Alfa Romeo Klub Fyn sektion.

Artikel af Torben Jørgensen medlem no. 312

Som tidligere afholdt ARK Fyn sit årlige Bella Italia træf for italienske køretøjer den første lørdag i september og det lader til at vejrguderne altid holder hånden over dette arrangement som udfoldede sig i strålende solskin trods efterårsagtige dage op til lørdagen og DMI's varslede byger. Som foto viser var det et perfekt vejr til udstilling af biler og motorcykler og de mange kendte italienske mærker var der igen i år med Lancia, Alfa og Fiat. Nye og gamle biler. Dog manglede der både Ferrari og Lam-

orghini (de havde måske ikke nået at komme på motorkontoret og hente prøveplader – hvem ved).

Sidste års Lancia success med 8 stk. Delta udstillet kunne vi ikke leve op til men der var til gengæld et bredt udvalg af modelrækken: Thema 8.32 – Ypsilon – Thema – Beta HPE – Dedra – Kappa – Delta – og en Gamma ! – den som har været annonceret til salg fra Bilhuset i Birkerød i tidligere Granturismo blade. Nu ejet af én fra Sydfyn. Cirka 130 biler og



Solen skinnede og bilerne var polerede

75 motorcykler var udstillet så der var nok at se på for både udstillere og gæster. Også Fiat Cinquecento Fun club deltog med deres små gule køretøjer med forchromede motordele og nypoleret lak. Vort medlem Francesco fra restaurant Capri i Odense var igen på pletten med madvognen hvor der kunne købes panini/sandwich med vildsvinekød. Meget lækkert.

ARK Fyn havde vanen tro arrangeret konkurrence med flotteste bil/mc men efterfølgende har der på Alfa Forum været en del indlæg om at klubben burde forny sig i dette arrangement og mange forslag har været oppe at vende bl.a. stumpemarked – rullefelt – udstilling af racerbiler og faktisk også et forslag om husmoderstrip ! Emnet faldt hurtigt til jorden igen da der ikke kunne opnås enighed om aldersregulering. Nogen fornyelse må der gerne blive og det finder de gode folk i bestyrelsen nok ud af.

Uanset hvilke yderligere tiltag der måtte komme er jeg sikker på at italian-freaks igen møder op til dette træf – inklusive DLR hvor vi også i 2007 vil holde fanen højt.

To kendte DLR medlemmer



Gamma



Cinquecento Fun Club



Sensommertur

Tekst og foto Klaus Egeland

Årets sensommertur startede i år fra Sorø Akademi. Da dagen sluttede med spisning i en Italiens restaurant i Slagelse, var tilmelding til middagen nødvendig af planlægningsmæssige grunde., men derudover kunne alle jo komme og deltage i Finn Christensens planlagte tur i den midtsjællandske natur.

Da vi startede, var vi 20 biler, hvilket jo må siges at være et flot fremmøde. Det var virkelig en flot tur, Finn havde tilrettelagt, gennem smalle veje og endda også en grusvej. Vi kørte i kolonne, da det jo er bedst at følges med nogle, der har kendskab til området, så er der ikke så stor chance for at køre forkert. Vi havde dog fået udleveret en rutebeskrivelse for alle eventualiteters skyld. I Hedebyrde stoppede vi og besøgte keramiker Mogens Kræmers værksted og keramikudsalg. Der var ingen hjemme, der var derfor høflig „selvbetjening“, skriv hvad du har købt samt prisen og læg pengene i kassen, nemmere kan det ikke være.

Turen gik videre i det midtsjællandske ad snoede veje med kurs mod Per Boisen – der er medlem af DLR – men har en ret stor samling af veteranbiler – for at sige det mildt. Preben havde dækket op til kaffe med kage i folkestuen, der er temmelig stor og meget velindrettet til festlige arrangementer. Efter kaffe og kage, gik turen rundt til Prebens mange veteranbiler. Prebens interesse for biler afspejles i hans samling. Så godt



Starten ved Sorø Akademi

som alle bilmærkers markante typer er repræsenteret, deriblandt en Gamma Saloon og en Flaminia Coupe convertible, men også Alfa, BMW og engelske Austin, Morris og Rover samt NSU – 80 og mange andre. Der er virkelig noget at se på.



Stop hos Keramiker Mogens Kræmer

Turen gik videre til Ringsted, hvor der var bestilt bord til 27 personer. Ejeren af Italy-Italy – det hedder restauranten – havde også en kærlighed til Lancia, så der var dækket op til en fin middag, helt i italiensk stil. Maden var virkelig god og med den rette vin. Hele middagen var en nydelse. Vores formand Nils havde til lejligheden lavet en "let quiz", et spørgeskema om Lancia. Så let var det nu heller ikke, havde man 6-7 rigtige svar ud af 15 var man ikke helt kørt bag af dansen, mente han. Der var fine præmier til de tre bedste svar – samme præmie til alle – for ikke at gøre forskel på folk. Værten og undertegnede ud-fyldte spørgsmålene sammen, så vi var lige dygtige, men fik ikke nogen præmie.



Kaffe og kage hos Preben Boisen i Kværkeby

Vi sluttede i god ro og orden, så vi kunne nå rettidig hjem for at gå på arbejde mandag med ny energi. Det var et rigtigt godt arrangement, hvor der var tid til snak om biler – Lanciaer – og meget andet, under de ophold vi havde undervejs, ikke mindst Prebens bilsamling gav anledning til me-ningsudvekslinger om fortidens oplevelser, med de mange forskellige biler, vore medlemmer har haft. (teknisk såvel som kørermæssigt).



Personalet i Italy-Italy, det er værten til venstre



BMW 12 Cylinder, den kan starte - fed lyd.



Italiens Køkken

Cotoletta alla milanese

Kotelet som i Milano

En klassiker, en paneret kalvekotelet. Den skal serveres varm med salat og sauterede kartofler.

*125 g. klaret smør (eller olivenolie)
4 kalvekoteletter med ben
1 æg
rasp
salt
peber
evt. cirton*

Smelt smørret over svag varme i en lille gryde, lad bundfaldet sætte sig og hæld forsigtigt smørret over i en lille skål for at undgå bundfaldet. Klaret smør er bedre at stege i, fordi det er bundfaldet, der brænder på.

Befri et lille stykke af kødet fra benene, så koteletterne får en hank og bank kødet let med en kødhammer. Pisk ægget sammen, vend koteletterne deri og vend den derefter i rasp. Steg koteletterne lysebrune på begge sider i det klarede smør eller vælg olivenolie som alternativ.

Vin: En milanesisk ret, der traditionelt passer til en lombardisk vin som f.eks. en Valtellina Rosso eller en Bonarda Rosso. Hvidvinselskere har ikke rigtig noget alternativ til denne ret, men de kan godt bruge en Logana.

Carpaccio

Vittore Carpaccio (1465 – 1526) var en af renæssancens kunstmalere. I anledning af 500- året for Carpaccios fødsel opkaldte den venetianske mesterkok c. Cipiani sin ret efter ham.

Retten Carpaccio er senere blevet verdensberømt.

*500 g okseinderlår
1 citron
3 – 4 spsk. Jomfru olivenolie
salt
sort peber
100 g parmesan-ost i et helt stykke
100 g rucola – salat
50 g champignon*

Bed slagteren om at skære kødet i meget tynde skiver, helt gennemsigtige.

Læg kødet i et lag på et fad. Dryp citronsaft og olivenolie over kødet og drys med salt og kværnet peber. Lad kødet marinere i 15 minutter. Høvl parmesan-osten i flager hen over kødet. Med en kartoffelskræller bliver flagerne tyndest.

Rens svampene og skær dem i tynde skiver, drys med champignon og rocola-salat og server kødet med brød til.

Vin: Til carpaccio er der to ideer om vin. Enten en fornem tør spumante i stil med champagne som f. eks. Franciacorta fra Ca´ del Bosco. Eller en lige så fornem, men ikke ældgammel Brunello.

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



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



Reservedele 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 kviksvølsøjle 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 KVÆRNDRUP

Tlf: 62 27 22 87

Finn Kroun



22 års karosseri-
og tuningserfaring



OPSLAGSTAVLEN

Salg-Biler-Privat



Lancia Delta Integrale 16v 1990.

Blå med perlemor
Rigtig god stand, aldrig
lavet rust
124.000 kr.
120.000 km.

Yderst velholdt 16v, hvori der
aldrig er svejset rust. Bilen
står rigtig flot i lakken, og er
senest malet om for 10 år
siden. Der er komplet 2½ tom-
me rustfri udstødning, og Chip
fra EVOCARS i England (270
Hk). Bilen har kørt 120.000 km.
på 16 år, og har ikke kørt vinter
kørsel her i Danmark.
Bilen skal synes nu, så den vil
være nysynet ved køb.

Thomas Andersen

5750 Ringe
Tlf: 20119518
e-mail: TKAndersen@Sauer-
Danfoss.com

Lancia St. Turbo 11/ 1998

Sort
Perfekt stand
189.000 kr.
165.000 km.

Mads Juul
1304 Kbh. K
Tlf: 40103608

Lancia Delta Integrale 1988

Sortmetal
Topstand
134.000 kr.
157.000 km.

Bilen er totalt restureret for ca.
160.000 kr. igennem de sidste
2 år (140.000 km.) inkl. motor/
gearkasse og 5 lags lak, hvor
der er regninger på det meste.
Er delvis ombygget til 16v med
større turbo + meget andet, og
har ca. 225 hk. Ny indsprøjt-
ningsbro medfølger som gir op
til 300 hk.. Regelmæssigt
undervogs behandlet. 0 rust.
Nyere Koni justerbar under-
vogn. Soltag, el-ruder for/bag,
originale alufælge medfølger.
Sælges pga. nykøb af anden
lejetøjsbil. Er i absolut topstand,
og skal ses, ring for mere info.

Per Lemser

2791 Dragør
Tlf: 61610461
ple@servicegruppen.dk

Lancia Delta Integrale 16v 1989

Monza Rød
God stand
52.000 kr.
116.400 km.

100% orig. Bilen er uden afgift,
hentet i Luxengorg 01-2005.
Komplet nyreno. motor turbo.
Køre perfekt

Rune Olsen

Stevns
Tlf: 20665579
e-mail: bmd216@sol.dk

Lancia Thema Turbo 2.0 1988

Mørk koksgrå
Middel stand
10.000 kr.
214.500 km.

Klimaanlæg, lys alcantara-
indtræk, ny kobling nyere
udstødning. Ridser i dør og
bagskærm, rust i bagskærm,
samt rust i skærkant. Trænger
til rengøring og maling. Sælges
helst samlet med min anden
Thema jeg har til salg.

Anders Sørensen

3320 Skævinge
Tlf: 48210407
e-mail: betina@post2.tele.dk

Lancia Thema Turbo 2.0 1987

Sølv
Middel stand
10.000 kr.
345.000 km.

Elsæder, el-spejle, blå alcantara,
fartpilot, OZ-følge, nyere
støddæmper foran. Defekte
støddæmpere, rust i skærme -
dørkanter.
Sælges helst samlet med den
ovefor annoncerede Thema

Anders Sørensen

3320 Skævinge
Tlf: 48210407
e-mail: betina@post2.tele.dk

OPSLAGSTAVLEN

Lancia Dedra Integrale 1993

Sortmetal
Stand over middel
65.000 kr.
100.000 kr.

HF Integrale, 2.00 Turbo model med store dysser, mod.turbo 3 bars Map sensor JE. Piston smedede stempler, portet top, forstærket top-paknig 2½ tomme rustfri udstødning. 17 tommer Alu. Sænket. 1½ år til syn. nye knokleled. Motor 6000 km. efter opgradering, justerbar ladetryk, 250 - 300 Hk ba-eleys Dumpventil, olie catch-tank, klima el-spejle, soltag o.m.m.

Kun seriøse henvendelser - ingen testkørere !

Finn Christensen

4190 Munke Bjergby
Tlf: 40150223
e-mail: fbcintegrale@mail.dk

Lancia HF Integrale 1988

Rød
Stand; over middel
80.000 kr.
108.000 km.

Rigtig fin og flot bil. Importeret fra Italien, så derfor ingen rust. Nysynet uden bemærkninger,. Afgift er betalt, så den er lige til at sætte plader på. To sæt alufælge bla. de originale rally hjul.

Nicolaj M. Jensen

8300 Odder
Tlf: 86560041
e-mail: melballe@hotmail.com

Køb-Res.dele

Lancia Delta Integrale 1989 - 93

4 døre og en bagklap. jeg har lige erhvervet mig en Lancia Delta mere, men der er noget rust i døre og bagklap på den, så hvis nogen ligger inde med noget, hører jeg gerne fra jer.

Thomas Hansen

4600 Køge
tlf: 31171220
e-mail: grale@ladathomas.dk

Lancia Thema 1990

Undervogn ! Hvor får jeg fat i en god og fast undervogn ?

Agge Ubbesen

3650 Ølstykke
tlf: 25675717
e-mail: xrs@vip.cybercity.dk

Lancia Delta Integrale 1989

Fordøre (højre + venstre) gerne uden vinduer, håndtag mv.
Skal være uden rust i bunden og uden større buler. Farven er underordnet, da bilen skal en tur til maleren.

Jacob Demant

1448 København K
Tlf: 28599055
e-mail: yetidh9@yahoo.dk

Salg-Res.dele



Bananmanifold

Alle Lancia Delta/Thema.
Årgang: Alle
5.500 kr.

Bananmanifold 4-1 i rustfrit stål. Håndlavet topkvalitet importeret fra Italien. Passer for Delta 8v - 16v turbo. Giver godt bundtræk + ekstra effekt 10 - 15 hk. på standard-motorer.

Torben Jørgensen

Ørnevej 134
5210 Odense NV
Mobil 2066 3516
e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Chip-tuning af Delta Integrale 8v-8v cat-16v-16v cat.

Montering af dobbelt chip: din originale + 1 ekstra som yder ca. 45 hk. Alt monteret i den originale box og skiftes via lille omskifter monteret f.eks. under instrumentbrædt hvor du ønsker det. Ændringer: benzintryk skrues op til foreskrevet tryk + eventuelt andre tændrør

OPSLAGSTAVLEN

og bedre luftfilter. Simpelt. Ulemper: du skal undvære din styrebox i ca. 2-3 uger medens modifikation udføres i Italien. Forsendelsesomkostninger ca. kr. 600,- t/r Italien. Gennemprøvet system og det virker.
Hør nærmere.
Pris: 3.600 kr.

Torben Jørgensen

Tlf: 63636007
e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Lancia Thema Turbo 16v 1989 - 95.

Diverse dele til Thema 16v turbo/delta. Motorer 204 hk km. 98.000 km.
1 stk. 400 hk. motor, gearkasse intercooolere, 17 tom. OZ fælge med 215/45 x 17 dæk med 90% mønster og mange andre dele.
Pris 500 kr. og op.

Kasper Kjølby

8700 Horsens
Tlf: 40111299
e-mail: kpk@stofanet.dk

Lancia Type a, 2006

4 stk. alufælge 205/55/15. 2.5000 kr.
4 stk. Atiwe 15x7JET29 4*98 fælge med nye Falken ZE512 dæk på. Fælgene er blevet glasblæst og malet og står som nye. Billeder kan mail's. Sælges kun da de ikke kan monteres på min Thema Turbo 16V pga. for store bremseskiver (284 mm.)

John Enevoldsen

4000 Roskilde
Tlf. 22202929
e-mail: johnenevoldsen@hotmail.com

Kære Medlemmer af Dansk Lancia Register.

Bor du i københavn eller omegn!

Jeg mangler dels et sted hvor jeg kan gå og nusse om min Lancia, dels et sted den kan overvintre. Ja og et sted hvor man måske kunne mødes og lave eksempelvis k l u b a f t e n e r filmfremvisninger og hvad vi ellers kunne finde på.

Sådan et sted koster penge, hver måned skal man have nogle penge op af lommen. Er der nogen der har lyst til at være med til sponserere sådan et sted. Jo flere vi er jo større et sted kan vi få.

Selv er jeg villig til at betale op til 1.000 kr om måneden for et sådan sted.
Men jeg ved ikke hvad det skal koste.

Det jeg er ude efter er.
Er du interreseret: Ja
Skal du have opbevaret bil: ja
Jeg skal kun bruge et værk-sted en gang imellem.

Send email til mig, så prøver jeg at finde ud af noget.

Det skal ikke være prisen der skiller nogen fra at deltage i dette...

Hvis der er nogle der kender nogle som kender nogle som har hørt om en som snakkede om et sted som måske fantes til en billig penge så

Kontakt mig på:
e-mail: 832@832.dk

Med venlig Hilsen
Torben Vang Jensen

LANCIA

L'ÉLÉGANCE, LE TEMPERAMENT.



NOUVELLE
Ypsilon

TOIT OUVRANT PANORAMIQUE DE SÉRIE (1) 13 890€ (1)
AIR CONDITIONNÉ, AUTORADIO CD, VOLANT CUIR, PEINTURE
MICALIZZATA, RÉTROVISEURS ÉLECTRIQUES, 4 AIRBAGS,
COLLECTION LANCIA YPSILON À PARTIR DE 12 200€ (3)

100
100 YEARS
FOREVER
"100 ans pour l'automobile"

Réservez votre essai sur www.lancia.fr - 130 points de vente.

(1) Modèle présenté : Ypsilon Oro 1.2 60 ch. à 13 500 €, avec option peinture Micalizzata à 390 €, tarif maximum conseillé au 28/09/06. (2) Disponible sur Ypsilon Oro et Pilotage. (3) Tarif maximum conseillé hors options au 28/09/06. Consommations mixtes : de 4,3 à 8,6 l/100 km. Émissions CO₂ : de 114 à 155 g/km.

00 800 LANCIA 52 62 42 00

Appel gratuit depuis un poste fixe.