



Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER

NR. 22 MAJ 2007



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

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

JOHNS AUTOVÆRKSTED

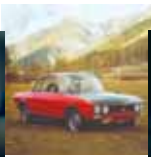
**Krogslundvej 12, 5220 Odense SØ
Telf: 6597 3191 Biltelf: 4016 2991
Fax.: 6597 3391. E-mail: john@johns-auto.dk**



D-50



Aurelia B24



Fulvia Coupé



Stratos



0-37



Delta Integral EVO

Granturismo

9.årgang nr. 22 maj. 2007

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.

Ansvarshavende Redaktør:

Klaus Egeland. Bregnerødvej 25B. 3460 Birkerød.
Tlf. 45813654 e-mail: egeland@post6.tele.dk

Redaktionen i øvrigt: Bestyrelsen

Formand:

Niels Jonassen. Boserupvej 510 3050 Humlebæk
Tlf. 49191129 e-mail: aurelia@webspeed.dk

Kasserer/Webmaster

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

Best.medlem

Finn Christensen. Kammergavevej 27. 4190 Munke
Bjergby Tlf: 58264962

Best.medlem & kontaktperson for Jylland & Fyn

Torben Jørgensen. Ørnevej 134, 5210 Odense NV
e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Best.medlem

Klaus Egeland. Bregnerødvej 25B. 3460 Birkerød

INTERNET: www.lanciaklub.dk

ISSN. 1602-7965

**Deadline for næste nummer er:
d. 16 juli 2007**

Indhold:

Formandens Signatur	4
Arrangementer-kalender	6
Lancia Nyt	7
Aureliaudstilling i Bassano del Grappa	10
Lancia Esatau 864 - 1953	16
Flaminia bliver 50 År	22
Italiens Køkken	30
Opslagstavlen	32

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

Et af klubbens unge medlemmer sagde forleden dag til mig, at det undrede ham, at man aldrig så nogle af de gamle Lancia'er i klubben. Jeg måtte give ham delvis ret. Vi har nogle medlemmer som trofast møder frem med deres ældre og gamle Lancia-biler, men ser vi medlemslisten igennem finder man en del interessante ældre modeller som vi endnu ikke har set.

Antallet af gamle Lancia'er i klubben er ikke stort, men vi har da f.eks. fem Fulvia, tre Flaminia og to Gamma i vognlisten. Af dem ser vi jævnligt én Fulvia, og med mellemrum en anden. Hvor bliver de andre af? Vi vil så gerne se dem.

Det store nordiske træf til august giver os en chance for at vise offentligheden mere om hvad Lancia er og står for. Der kommer spændende biler fra Norge, Sverige, Tyskland og Holland, og det er lykkedes os at få lov til at lave en Lancia-udstilling i Palæets gård midt i Roskilde. Det kan blive

meget spændende, bl.a. fordi vi på det sidste har fået nogle sjældne biler til landet. Den Aurelia GT med fransk Pichon Paratkarrosseri som Beyer Clausen begyndte at få sat i stand er efter hans død blevet gjort færdig af de nye ejere. Den bliver et interessant indslag. Desuden har en anden dansker købt en Aurelia GT efter en engelsk samler. Vi mangler endnu at få kontakt til den nye ejer, men vi kan se, at vi nu har 7 Aurelia'er her i landet. Det kunne være sjovt at få samlet så mange som muligt.

Vender vi os mod de nyeste Lancia-biler står det nu fast at der kommer en Lancia Delta HPE i 2008. Den baseres på den nye Fiat Bravo og bliver med andre ord forhjulstruktet. Nogle er skuffede over at navnet Delta ikke betyder 4-hjulstræk. Retfærdigvis bør det vel huskes at den oprindelige Delta også var forhjulstruktet. Modelbetegnelsen HPE har i øvrigt aldrig siddet på andet end forhjulstrukne biler. Jeg har selv haft en Beta HPE og kører nu i en Delta



HPE. Endnu kan vi ikke få noget at vide om Lancia på det danske marked – udover, at man regner på priser. Vi ved kun at Lancias chef, Olivier Francois, i september sagde at man i 2008 ville komme tilbage på det skandinaviske marked. Lancia er allerede genintroduceret i Norge.

Vores første arrangement i sommer bliver **årsmødet**. Som sædvanlig kombinerer vi det med en fælles køretur. Denne gang starter turen i Halskov, med den luskede bagtanke at det måske kunne lokke flere medlemmer fra vest for Storebælt til at komme. Klubben giver tilskud til bro-billetten. Det foregår lørdag **26. maj**. Husk at man skal tilmelde sig hvis man vil købe frokosten på mødestedet, Vestsjællands Bilmuseum.

En uge efter mødes vi i parken ved herregården **Gissselfeld** på Sjælland. Vi stiller en pavillon op og satser på en pæn repræsentation af Lancia-biler. Det er

søndag **3. juni**. Husk, at også her skal man tilmelde sig – men det er gratis at deltage. Tag frokosten med. Tilmelding til aurelia@webspeed.dk eller Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Aurelia'.

Arrangementer – Kalender

Husk

Årsmøde i Dansk Lancia
Register

**Lørdag d.26.Maj på
Vestsjællands Bilmuseum**

Sæbyvej 48, 4170 Høng

Mødested: P-pladsen ved Q8-tanken i
Halsskov **Kl. 10.00.** ved afkørsel Nr.43,
før/efter Store-bæltsbroen på
Sjællandssiden.

Program.

10.00 Start på kørtur gennem det idyliske
vestsjælland med indlagt kaffepause, turen
slutter ved Vest-sjællands Bilmuseum.

Generalforsamling/Årsmøde.

Til generalforsamlingen serveres kaffe og
kringle, som klubben betaler, ligeledes
betaler klubben også for entreen til
museet

Frokost: Man kan vælge mellem at tage
mad med selv og spise ude under et
halvtag ved nogle borde og bænke. eller
at købe stedets buffet for 88 kr.

Ønsker I at købe buffeten, skal den
bestille senest onsdag d.23.maj, hos
Klaus Egeland.

e-mail: egeland@post6.tele.dk

Telf: 4581 3654



Søndag d.3 juni

Klassiske biler - Gisselfeld,
Sydsjælland

Vi stiller en pavillon op og satser på en
pæn repræsentation af Lancia-biler. Det
er søndag **3. juni**. Husk at også her skal
man **tilmelde sig senest 20.maj** – men
det er gratis at deltage. Tag frokosten
med. Tilmelding til aurelia@webspeed.dk
eller Boserupvej 510, 3050 Humlebæk



Søndag d.17 juni

Klassiske biler - Gavnbø, Sydsjælland



Vi glæder os til mødet med Lanciaister fra
Norge, Sverige, Holland og Tyskland. Lørdag
laver vi en stor udstilling af de deltagende
biler i Palæets gård ved Stændertorvet, så
alle kan se, hvilke fantastiske biler vi har.

Søndag d. 14.oktober.

Det er et tradition at Alfa Romeo Klub Danmark Sjællands afd., ligesom Dansk Lancia Register afholder et træf om efteråret. I år har DLR besluttet at springe vores efterårstur over, da vi mødes til Nordisk træf i Roskilde 17-19 august.

Fra Alfa Romeo Klub Danmark's Sjælland's afd., har vi modtaget denne indbydelse.

Formand Vernon Pedersen skriver flg.

Som tidligere nævnt - bliver løvfaldsturen i år arrangeret som et „historisk pålideligheds løb“ i samarbejde med Hvidovre Motor klub - de skal naturligvis have lidt for ulejligheden, da den løbs type er temmelig mandskabs krævende.

Gorm Smith fra TR-klubben har informeret om flg. priser: kr. 500.- pr. klub + kr. 120.- pr deltager.

Og qua Erik Schifter-Holm's nye status som medlem af DASU's historiske udvalg mener jeg, vi skal slå et ekstra slag for dette arrangement.

Mere om mødested og program mv. i næste nummer af Granturismo.

Trackdays 2007

Som nogle af DLR's medlemmer ved, har DLR et samarbejde med Alfa-Romeo Danmark, BMW, Mini Club Danmark, så vi kan deltage i deres Trackdays-arrangementer.

For interesserede DLR-medlemmer er det bedste man kan gøre, at gå ind på Alfa-Romeo Danmarks hjemmeside: www.alfaklub.dk/_trackdays.html

Følgende eksempler på løbsdatoer kan evt. have interesse.

Torsdag d. 5.juni på Sturup 17.00-20.00

Lørdag d. 7.juli på Padborg Park 8.00 -16.00.

LANCIA NYT

Det nyt Lancia-logo blev præsenteret på det 77. International Motor Show i Geneva.



Lancia revives the habit of organising the world premiere of its new products at the Geneva Show.

Lancia has also chosen the Swiss Show as the stage for the first public appearance of its new logo. Sealing the renewal that has been undertaken so far by the brand, the new logo will be presented to the general public for the first time in a spectacular animation on the stand: the new soul of Lancia which will be expressed in all its future activities. In Geneva, for example, the public will be able to learn all about the concept of the Lancia Cafés, which are being opened all over Europe, where people can meet together and enter the 'Lancia world', interfacing with the worldwide network of Lancia Cafés, to understand and appreciate the historical value, modernity and future of the brand in day-to-day life.

Udtag af pressemeddelse fra www.fiat-autopress.com den 6.marts 2007.

Den nye Nuova Fiat 500

Redaktøren ved godt at Fiat ikke er en Lancia, men den nye Fiat 500 bygger på mange af de ideer der lå til grund for den legendariske Fiat 500 fra 1957.

Den 4. juli bliver den nye Nuova Fiat 500 præsenteret i Torino, præcis 50 år efter Fiat 500 fra 1957 blev præsenteret, den var som bekendt afløseren for førkrigstidens Fiat 500 – „Topolino” som så dagen lys i 1936.

Dermed fortsætter Fiat traditionen med at lave mindre biler til det brede publikum. Den nye Fiat 500 baserer sig på Fiat Panda's undervogn. Motorprogrammet vil omfatte en 1,2l. otteventilet med 69 hk, en større på 1,4l. med 100 hk., samt en dieselmotor på 1,3l. som yder 75 hk.

Fiat skriver i sin pressemeddelelse, at den nye bil vil genoplive og fortsætte en vigtig tradition hos Fiat's SpA. De holder sig ikke tilbage for at kalde den nye Nuova Fiat 500 for et kommende ikon for vor tid.

Det skal blive spændende at se, om Fiat's profetier går i opfyldelse.



Fiat 500 (2007)



Fiat Topolino (1936 - 1948)



Fiat 500 (1957)

Sweatshirt Classic Polo

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

Farve: Navy eller Hvid

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



Pris: 167 kr.

Poloshirt Classic

Poloshirt i pique med brystlomme og ribdetaljer, og dobbelt skulderson. Reaktiv indfarvning sikrer farvefasthed.

Farve: Hvid eller Navy

Størrelserne: XS - S - M - L - XL - 2XL - 3XL - 4XL - 5XL - 6XL



Pris: 94 kr.

Send bestillingskuponen på trøjer, gerne en kopi, eller via e-mail, til: Klaus Egeland

Bregnerødvej 25B, 3460 Birkerød.
e-mail: egeland@post6.tele.dk

I modtager så det bestilte med posten samt et indbetalingskort.

T-Time T-Shirt.

Med korte eller lange ærmer.

Kraftig kvalitet med sidesømme, som sikrer perfekt pasform 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.

Krus med Dansk Lancia Register's logo



Pris 50 kr pr. stk..

Vi tilbyder mængderabat:

Ved køb af 5 krus op til 10 krus giver vi 5% rabat.

Ved køb af 10 krus eller derover, giver vi 10% rabat.

Ved forsendelse bliver krusene naturligvis emballeret grundigt, og forsendelsens omkostninger bliver lagt til prisen.

Krusene kan købes ved årsmødet, eller bestilles hos kassereren.

BESTILLINGSKUPON

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

Aureliaudstilling i Bassano del Grappa i Norditalien



Tekst og foto: Niels Jonassen



Udstillingens plakat brugte et gammelt billede fra en Aurelia-brochure. Sportsvogn i smoking.

Lancia blev som bekendt 100 år i 2006. Det markerede bilmuseet Bonfanti-Vimar udenfor Bassano del Grappa i Norditalien med en udstilling om Lancia Aurelia

Hvorfor netop Aurelia?

Det store Museo dell'Automobile i Torino havde i 2006 en udstilling der dækkede

hele Lancias historie. Det er der slet ikke plads til i Bassano del Grappa, så man valgte at dække en enkelt model, Aurelia, på alle leder og kanter. Dels var Aurelia en markant og betydelig model, som bragte meget nyt, og dels lå den med en produktionstid fra 1950 til 1959 pænt midt i Lancias historie.



*En Pinin Farina
cabriolet fra 1950*

Lille, men tætpakket

Museet Bonfanti-Vimar ligger lidt bortgemt i kanten af et industri kvarter. Huset er ganske spændende, men også for lille til ambitionerne. Der er planer om en flytning og en udvidelse, men det har lidt lange udsigter.

Til venstre for den lille forhal strækker sig et temmelig mørkt udstillingslokale med

koncentret lys på de udstillede genstande. Indtil sidst i marts i år stod her 22 Lancia Aurelia samt andre genstande fordelt på to etager. Der kunne ikke presses flere biler ind, men til gengæld fik den besøgende et fint overblik over de mange forskellige versioner fabrikken solgte, samt over en del af de specielle versioner, som forskellige små og store virksomheder byggede.



En Coupe fra Pinin Farina

De mere adstødige modeller

Den første Aurelia på markedet var den 4-dørs B10, som blev præsenteret på biludstillingen i Torino i foråret 1950. Den var selvfølgelig på udstillingen, sammen med den forlængede B15 og efterfølgeren B12.

Ved siden af standardversionerne blev der bygget adskillige biler af de italienske karrosserifirmaer. Udstillingen viste en meget elegant Pinin Farina bil fra 1951 med et udseende der førte tankerne hen på Gran Turismo-modellen. Aurelia blev også leveret i en åben udgave, bygget af Pinin Farina. Dem var der to af, ikke helt ens.

Udstillingens mest sjældne model var en station car – "giardinetta" – bygget af Viotti i 1953. Så vidt vides er der bygget under 50 af dem, og for et par år siden blev en af de uhyre få bevarede solgt ved en auktion for over 1 mio. kroner.

Coupe-modellerne

For mange er Aurelia identisk med coupe-

modellen, GT. Den blev bygget i 6 forskellige udgaver mellem 1951 og 1958. Den kendte version er den som Pinin Farina byggede, men der fandtes også andre – som imidlertid ikke fandtes i udstillingen. Til gengæld var der et rigt udvalg af Pinin Farina modellen samt en Pinin Farina bil, Rosa d'Oro, som så helt anderledes ud og var mere luksus end sport.

Blandt de udstillede var også en af de specialbyggede GT som fabrikken byggede i 1953 og hvoraf en vandt løbet Liege-Rom-Liege. Netop denne vinderbil var udstillet, og det var derved muligt at få afgjort en gammel strid om hvorvidt taget var sænket eller ej. Et målebånd afgjorde at forruden er lavere end på standardmodellen.

Det var i øvrigt fascinerende at se hvor mange forskellige slags dørhåndtag der var blevet anvendt på de trods alt et få GT-biler der blev bygget. De var i høj grad håndbyggede.



Viottis giardinetta fra 1953



*Pinin Farinas Rosa
d Óro vakte stor
opmærksomhed i
sin tid*



Den Aurelia GT sam vandt Liege-Rom i 1953

Åbne Aurelia'er

Fabrikken solgte selv to åbne udgaver af GT-modellen. Den mest extreme – med panoramarude og to små, separate kofangere foran – hed Spider, mens den med den mere konventionelle forrude hed Convertibile. De var der begge, men der var også to helt specielle sportsvogne. Den ene var en coupe med et meget karakteristisk karrosseri bygget af Vignale i 1952, og den anden en åben racersportsvogn, De Leval Speciale, bygget i 1956 over et rørgitterchassis men med Aurelia-mekanik.



Et billede af Aurelia-motorens skaber, Francesco De Virgilio ved siden af den første prototypemotor.

Alt det øvrige

Når man havde set sig mæt på bilerne kunne man kaste sig over en stor montre med tekniske detaljer som f.eks.



Vignale byggede en meget sportslig coupe. Lidt usikkert om den er fra 1952 eller 1953

karburatorer og indsugningsmanifold fra Weber og Nardi eller en stor samling brochurer. Der lå også et interessant brev fra 1952 fra Enzo Ferrari som ville købe en Aurelia GT – men den skulle være venstrestyret. På det tidspunkt byggede Lancia kun højrestyrede GT-modeller – så Ferrari fik et afslag.

Ved siden af et stort billede af Aurelia-motorens far, Francesco De Virgilio, stod den første prototypemotor. Den var, i modsætning til den endelige motor, i et V på 45 grader, mens produktionsmotoren som bekendt var på 60. Man kunne også se nærmere på hele transmissionsklumpen, kaldet "gruppo propulsore", som bestod af kobling, gearkasse, differentiale og baghjulsbremser. Det hele anbragt bagest i bilen – en såkaldt transaksel.

God at få forstand af

Selv om langt fra alle de utallige udgaver som forskellige karrosseribyggere lavede

af Aurelia blev udstillet, var udstilling alligevel meget oplysende. Den besøgende fik en klar fornemmelse af hvorfor Lancia Aurelia var en så banebrydende konstruktion. Verdens første V6-motor i produktion, transakslen og den uafhængige baghjulsaffjedring med skråt bagudrettede triangelarme og skruefjedre – også første gang i produktion. Både V6-motoren og baghjulsaffjedringen er blevet efterlignet af utallige bilproducenter siden.



I 1956 blev De Leval bygget på et rørgitterchassis

Lancia "Esatau 864" 1953



Oversat af Torben Jørgensen, medlem no. 312

Som skrevet i en tidligere artikel i Granturismo, har Lancia ikke kun fremstillet personbiler, men også militærkøretøjer og last-vogne. I denne artikel fra det italienske Ruoteclassiche, en beretning om en samler Franco Cattadori, som for at erhverve sig dette eksemplar med tilbagetrukket fører-kabine, måtte overtage transportlicensen fra tidligere ejer. To års restaureringsarbejde, trods det at lastvognen var komplet i alle detaljer. 6 cylindre, 8900 kubik, 132 hk, 58 kmt.

Alle aviser huskede Lancia's 100 års jubilæum og fik beskrevet mærkets smukke biler og tekniske fornyelser gennem årene, men ingen huskede på, at Lancia har fremstillet industrikøretøjer som afgjort var de mest evolutionerende i konkurrencen italienske / fremmede mærker. Hurtige og stærke. Som følge heraf blev de opfattet som de mest dyrebare og derfor mindre udsat for en grov behandling fra uduelige chauffører. Et køretøj, som havde de ultramoderne



Pas på ! Anhænger !

Når trekanten over kabinen var tændt betød det, at lastvognen havde hænger tilkoblet (Esatau måtte trække 18000 kg.). Hestesko på grillen var noget typisk for den tid. På bagagebæreren, bundet med snor, en trappestige i træ og bagagedækken.



karakteristika opsummeret i sig fra Lancia's lastvogne var Esatau 864 og det var ikke tilfældigt, at det var den mest eftertragtede blandt feinschmeckere indenfor transport. Af to grunde. Først fordi Esatau var den første med 6 cylindre fra huset Lancia som giver sig udtryk i modelbetegnelsen (på græsk betyder "Esa" seks, medens "tau" følger Lancia's tradition med at give hver serie et græsk bogstav). For det andet, Esatau er den sidste Lancia med "snude", d.v.s. med førerkabine anbragt bag motoren.

For enhver "Lancia lastvognsfører" er 864 den smukkeste, ligesom Aurelia B24 kan betragtes som den smukkeste blandt Lancisti, som det udtrykkes af Franco Cattadori, ejeren af et værksted for industrikøretøjer i Firenzuola d'Arda (mellem Parma og Vicenza) og begyndt med Esatau for at lave en samling af lastvogne. Hans Esatau er fra 1953, det år, hvor den 8265 cubik motor (med samme antal cylindre som Lancia "3Ro") blev erstattet af en 8867 cubik med ekstra 10 hk. Navnet Esatau 864 forblev uændret

Dobbelt værelse!



Køjemadrassen genskabt med betræk fra den tid.



Stor lomme til dokumenter.



Sædet kunne anvendes som feltseng for 2 kørerer.



Det skal være sort

Antenne på forreste kofanger er ikke originalt fra Lancia, men udbredt på lastvogne " med snude " og anvendtes af chaufførerne til at navigere efter. Normalt var de – ligesom lygtebøjler og krogene på kofangeren – sortmalede, men i dette tilfælde forchromede.



ed
er



"BLØD KØRSEL"

Egrene i det sorte bakelit rat er monteret med en centralt anbragt gummi- og stofring som dæmper vibrationerne fra forvognen. Til venstre ses skiftearm for reduktionsgear. På instrumentbrættet set fra venstre: Benzinmåler, olie manometer, speedometer og lufttemperaturmåler.

men på fabrikken Lancia blev der skelnet mellem de to modeller ved at kalde dem hhv. "108" og "112" som angav cylinderboringen.

Cattadori's eksemplar har standard akselafstand og har sovekabine samt fast lad fra firma Viberti – et firma som havde startet afdeling i Bolzano lige i nærheden af Lancia Industriekøretøjer. Cattadori fandt sin Esatau nær Milano hvor den havde været i drift indtil midt i firserne. Tilhørte et lille transportfirma – Olchini – som

anvendte den til transport af maskindele mellem Milano og havnen i Genova. Olchini havde også en sjælden lastvogn Lancia "3Ro" i sit firma og Esatau var ude af drift i mange år, men stadig blev der betalt forsikring og afgifter for den, fordi Olchini ikke havde til hensigt at sælge den. Havde han gjort det, ville han samtidig have mistet sin transportlicens som var nødvendig for ham i forbindelse med indregistrering af ny lastvogn. (må være en særlig italiensk lov på den tid – oversætteren).



Motor

Frontplaceret, 6 cylindret rækkemotor, diesel med direkte indsprøjtning, kubik 8867, diameter 112 mm, slaglængde 150 mm, 132 hk DIN ved 2000 o/m., kompression 15:1.

Indsprøjtningpumpe Spica-Bosch, underliggende knastaksel, 4 ventiler per cylinder.

Kørsel blev der mindre af og Olchini måtte lukke forretningen. I begyndelsen af 90'erne tog Cattadori en rask beslutning og købte såvel Esatau som transportlicensen, selvom lastvognen var "godt brugt" efter 30 års kørsel på de italienske hovedveje og vejene mellem Serravalle og Cisa.



Der var noget rust i dørene og siderne af ladet, som Viberti havde udført i en sandwich konstruktion af træ og presede metalplader. Køleren og gitteret som bragte minder om Aprilia, havde efterhånden ikke én lige kant - ej heller skærmene som havde tydelige tegn fra hvem ved hvor mange beslutsomme udretninger med en stor hammer. Efter ethvert sammenstød skulle man bare

videre uden at bekymre sig om det æstetiske.

Kabinen var sund bl.a. fordi Viberti fra 1951 anvendte en metalstruktur i stedet for en original lavet i træ. Den stærke mekanik i Esatau gav kun få problemer, men efter 100 tusindvis af kilometer på vejene trængte motoren til en renovering. God ting var, at 864 var fuldstændig komplet: original nummerplade, kanter og udsmykninger var tilstede og instrumenteringen virkede.

Karosserimageren, som var en sand kunstner fra Piacenza, havde allerede for andre samlere restaureret 4 stk. Esatau 864 - den ene efter den anden som på samlebånd og vidste derfor hvad der skulle gøres. Istandsatte og rettede ud metalplader, monterede nyt betræk på førersædet, baglygter af gl. model (som anvendtes før 1959), forcrømmede div. udsmykninger og genmonterede det alt sammen efter omlakering i to røde tonefarver som dengang i 1953 var en valgmulighed fra Lancia. Et normalt stykke restaureringsarbejde som dog krævede 2 års arbejde og enorme omkostninger. "

Jeg havde ingen anden mulighed "slutter Cattadori, fordi restaureringen af den Esatau bare var "et must". De som kender en Esatau forstår mig.

Transmission

Baghjulstræk, 4 gear synkroniserede med mekanisk reduktionsgear, skiftearm aktiveres ved instrumentbræt, dæk 12,00-22"

Chassis

Vogn med fast lad, 2 sædet, ramme med langsgående chassisbjælker, forvogn med fast aksel, bagtøj med fast bro, fjederophæng, hydrauliske støddæmpere foran og gummidæmpere bag. Tromlebremser. Snekkestyretøj.

Dimensioner og vægt

Akselafstand 5000 mm. Sporvidde for 2050 mm - bag 1870 mm. Længde 8300 mm. Bredde 2500 mm. Højde kabine 2600 mm. Nettovægt kg. 6580. Lasteevne 7420 kg.

Præstationer

Hastighed 58 km/t. Forbrug ved max. last: 22ltr./100 km.

Flaminia bliver 50 År

Flaminia var både en fortsættelse og en nyskabelse i Lancias historie

Af Niels Jonassen

Pinin Farina havde en idé

Karosserifirmaet Pinin Farina – det var først i 1961 at det kom til at hedde Pininfarina – havde altid haft et nært samarbejde med Lancia. Det var Vincenzo Lancia der i 1930'erne opfordrede den unge Battista Farina til at bryde ud af familiefirmaet, Stabilimenti Farina, og skabe sit eget. Derfor var der ikke noget sensationelt ved en Lancia med specialkarosseri fra Farina. Når Farinas special-

karosseri bygget på en Aurelia-bund, vakte opsigt i 1955, var det på grund af de helt nye linier; langstrakt og med panoramaforrude.

I løbet af 1955 og 1956 blev der bygget fire lidt forskellige versioner af modellen, som fik navnet Florida. Battista "Pinin" Farina har selv forklaret at årsagen til den skarpkantede linie bagest i taget ikke var et forsøg blot på at opfinde noget nyt men var dikteret af ønsket om at skaffe bedre plads til bagsædepassagerernes hoveder.



Pinin Farinas Flaminia Coupe var meget rummelig.



Da Flaminia kom i produktion havde den fronthængslede døre i modsætning til prototypens front- og baghængslede døre uden midterstolpe.

Nye ejere, nye biler

I løbet af vinteren 1956 købte cement-producenten Pesenti aktiemajoriteten i Lancia e C. Det fik vidtrækkende følger. Lancia tekniske chef, Vittorio Jano, var holdt op allerede i foråret 1955 og nu blev professor Antonio Fessia ansat som teknisk chef. Fessia havde helt andre tanker end dem der herskede i den tekniske afdeling, og han fik nu en chance for at virkeliggøre sit projekt fra 1947 med en forhjulstrukket bil med 4-cylindret boksermotor. Den slags kan man imidlertid ikke klare på nogle måneder, så det varede nogle år før Fessias tekniske filosofi blev udmøntet med Flavia.

Ved biludstillingen i Torino i foråret 1956

viste Lancia deres nye, store personbil, afløseren for Aurelia. Inspirationen fra Florida var tydelig, og der var også nogle Aureliatræk bevaret. Dørene åbnede uden midterstoppe og gearkassen var den samme som i de sene Aureliamodeller. Der var imidlertid også meget nyt. Det vigtigste var forhjulsophængningen hvor man for første gang siden 1922 opgav de lodrette, drejelige teleskoper til fordel for tværstillede, ulige lange triangler med skruefjedre. Motoren lignede Aurelia-motoren så meget at mange ofte har taget fejl, men det var en helt ny blok med større boring og mindre slaglængde (80x81,5) og en torsionsdæmper forrest på krumtappen.



I den lukkede udgave havde Flaminia Presidenziale gennemsligt tag.

I produktion

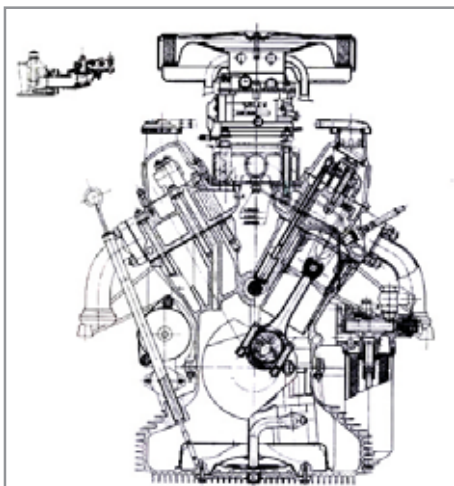
Det var øjensynligt vigtigt for Lancia at vise at de havde noget nyt på tapetet, for det var først i april 1957 at produktionsudgaven af Flaminia var klar.

Der var sket lidt siden prototypen. Motoren ydede 102 hk i stedet for 98, og gearkassen var konstrueret om så også første gear var synkroniseret. Med en vægt på 1430 kg vejede den 180 kg mere end den Aurelia B12 som den afløste. Så på trods af den større effekt havde den gamle

Aurelia flere hestekræfter per kilo – marginalt, men alligevel. Flaminiaens styrke lå i bedre plads og større komfort. Det kunne bl.a. også ses af de fire vinduesviskere på bagruden, to udvendige og to indvendige. De bageste ventilationsruder kunne endvidere åbnes hydraulisk fra førersædet. Bremserne var en forbedret udgave af dem der sad på Aurelia GT, og allerede efter de første 500 biler var bygget blev Dunlop skivebremser for og bag standard.

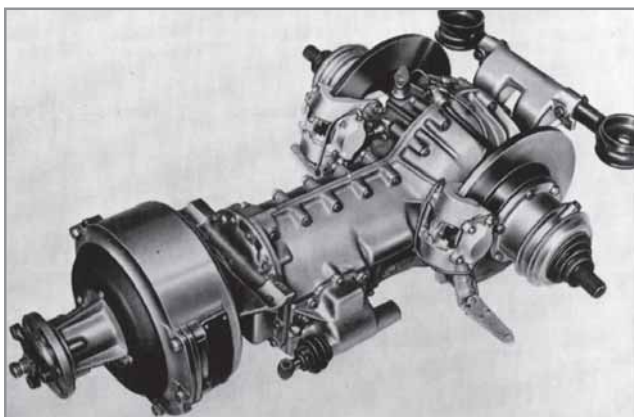


*Pinin Farinas
Flaminia
Coupe*



Motoren til Flaminia var bygget efter de samme principper som Aurelia-motoren.

Flaminia-gearkassen var næsten identisk med den senere Aurelia-gearkasse. Bemærk skivebremserne.



Flaminia var en forskyndelig dyr bil. På det neutrale, schweiziske marked kostede den 28.800 Frank, det samme som Mercedes-Benz 220S Coupe. Til sammenligning kostede Fords dyreste Fairlane Sunliner cabriolet 21.900 Frank, og en Jaguar Mk VIII 26.500.

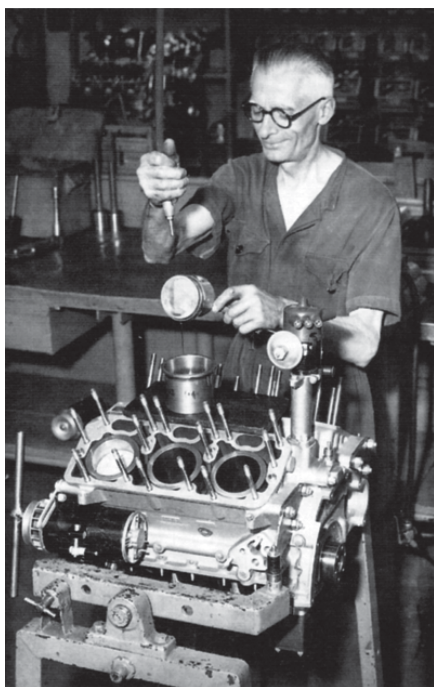
Mange udgaver

Flaminia Berlina blev opgraderet et par gange. Først fik 2,5 motoren i 1961 hævet effekten fra 102 til 110 hk, og i 1962 kom der en version på 2,8 liter og 125 hk. Det betød at de tidlige Flaminia'er havde en tophastighed på 160 km/t, mens de sidste kørte op til 180 km/t.

Ved siden af berlinamodellen kom der tre forskellige coupeversioner. En fra Pinin Farina, en fra Zagato og en fra Touring. De blev alle tre vist første gang sidst i 1958.

Pinin Farinas udgave lignede berlinamodellen men var 2-dørs og uden panoramaforrude. Effekten fra 2,5-motoren var 119 hk, og fra 1962 128 hk efter den havde fået tre Solex-karburatorer, den såkaldte 3B-version. Med 2,8-liters motoren kom effekten op på 136 hk.

Touring i Milano kaldte deres Flaminia-version for GT. Det var en ægte Touringkonstruktion efter det såkaldte Superleggera-princip. Dvs. et bur af lette stålør

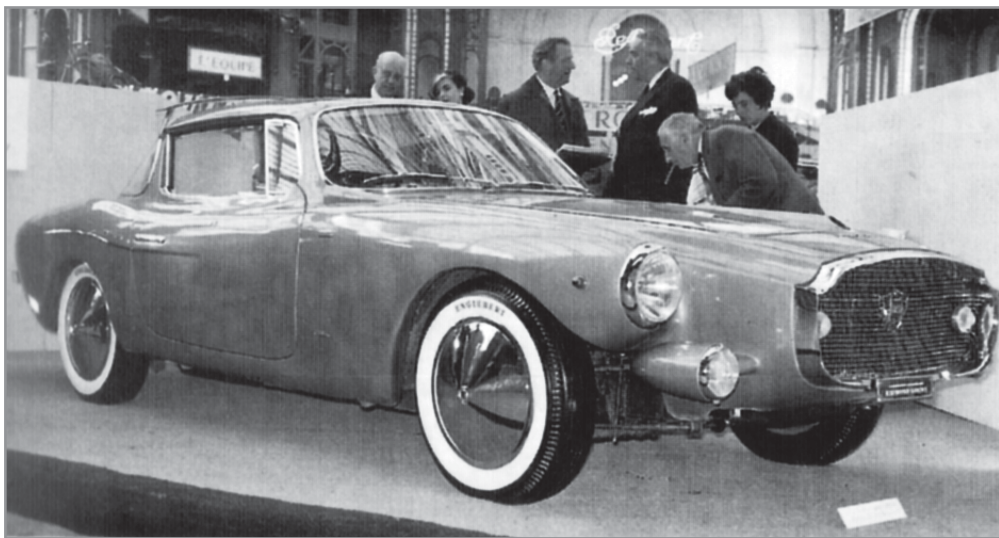


Flaminia-motorerne blev samlet med håndkraft. 25% af fabrikkens arbejdsstyrke var faglært, til gengæld var produktionsapparatet gammeldags.

svejst på fabrikkens bærende platform og beklædt med aluminiumsplader. Bilen var lavere og virkede mere langstrakt end den lidt mere fornemt udseende Pinin Farina-version. Som noget dengang nyt og spændende havde den dobbelte forlygter. Teknisk var de forskellige udgaver af Flaminia temmelig ens. GT havde først samme motor som Coupe på 119 hk. Da Coupe fik 3B-motor fik GT 3C-motor med tre dobbelte Weber-karburatorer og en effekt på 140 hk. I 1962 fik også GT

sidste, Super Sport. Effekten var nu på 148 hk, et lettere karrosseri og en tophastighed på 210 km/t.

Udover disse biler, som alle blev solgt via Lanciaforhandlerne, blev der bygget et lille antal specialmodeller. Den underligste var Loraymo designet af den fransk-amerikanske designer Raymond Loewy – berømt for Greyhoundbusserne, Lucky Strike cigaret-pakken og Studebakers efterkrigsbiler. Den der har fået længst liv var



Raymond Loewy's Loraymo var en af de mere kuriøse specialbiler af Flaminia.

motoren på 2,8 liter; effekt 146 hk. GT blev også bygget i en åben udgave med motor på 119 hk.

Zagato byggede de mest dramatisk udseende Flaminia-versioner. De hed Sport, og udseendet levede op til navnet. Mange bemærker ikke at de faktisk kom i tre lidt forskellige udgaver. Den første havde forlygterne bygget ind bag skærme af plexiglas, mens den anden udgave havde mere traditionelle forlygter. Den tredje vendte tilbage til de dækkede forlygter. Teknisk var Sport identisk med GT og fulgte samme udvikling, bortset fra den

Presidenziale, bygget først i 1960'erne til den italienske stat. Der blev sandsynligvis bygget seks eksemplarer, nogle lukkede og nogle åbne, fem til staten og en til paven. Den italienske stat ejer endnu to eksemplarer, og de bliver stadig brugt ved formelle lejligheder.

I skyggen af Flavia og Fulvia

Som den sidste af Lancias 50'er generation kom Flaminia til at stå noget i skyggen af de to nye modeller, Flavia og Fulvia. De var både mere moderne, konstruerede af fabrikkens tekniske chef og sandsynligvis billigere at bygge.



Flaminia Sport fra Zagato i den første udgave.

Produktionen af Flaminia blev derfor aldrig stor. Den 4-dørs berlina blev bygget i 3.950 eksemplarer, coupemodellen kom i 5.236 eksemplarer – og af de øvrige blev der i alt bygget 3.256 fordelt på GT, Sport og diverse enkeltstyk. Produktionen af Flaminia stoppede i 1964, men så sent som i 1969 viste karrosserifirmaet en specialversion, Marica, ved flere udstillinger.



Flaminia GT fra Touring var meget lav.

BILHUSET BIRKERØD

**FIAT**

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



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



Tilbud lige nu !

Lancia Y 1,3 jtd multijet 2005, 50.000 km. Aut. gear, klima, lædersæder, soltag, 16" alu.

Nypris kr. 300.000, til salg for kr. 189.900,-

Enestående økoonmilancia med alt udstyr.

Ring for besigtigelse og prøvetur.

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 - ~~R~~balvaniseret - Aluminium.
- Ombygning. Brede skærme. Luftindtag.
- Forsikringsskader
- Rustarbejde

Finn Kroun



23 års karosseri-
og tuningserfaring

- TEXA Navigator diagnose udstyr
[Made in Italy]
- Dynomet rullefelt, 4-Gastest i realtime.
- Justering med kviksløvsøjle af
Weber - Solex - DellOrto 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



Italiens køkken

„Buon appetito,,

Platessa ripieno allo spiedo

Rødspættefileter med fyld på spyd

8 små rødspættefileter eller 4 store
delte i 2 stykker

2 spsk. rasp

1 spsk. persille

1 tesk. revet citronskal

1 tsk. hakkede kapers

salt og peber

200g laskefilet skåret i 8 terninger

1 skalotteløg

25g smør

2 dl hvidvin

½ tsk. Safran

25g smør

4 spyd enten af træ eller af stål

Bland rasp, persille, citronskal, kapers og krydr med salt og peber. Spred lidt af fyldet på alle rødspættefileter og rul dem sammen som en roulade. Sæt først en rødspættefilet på et spyd, så laks, så rødspætte og så laks. Lav alle 4 spyd klar, krydr dem med salt og peber. Hak skalotteløget fint. Smelt smørret på en pande, tilsæt løget og steg fiskespyddene på alle sider i smørret i ca. 7 minutter ved middelvarme. Hæld vinen ved og steg videre i 7 minutter. Tag spyddene op og hold dem varme. Pisk smør og safran i fonden og server denne sovs til.

Vin der passer til retten. Roero Arneis, Gavi.



Rotolo di Frittata con asparagi

Æggeroulade med ricotta og grønne asparges

Det her er en let og herlig
frokostret til foråret.

4 æg
salt
peber
smør til stegning

200g ricottaost eller hytteost
1 spsk. Jomfruolivenolie
2 spsk. hakkede friske krydderurter
(estragon, persille, ~~P~~urløg)
salt og peber

16 grønne friskkogte asparges
2 spsk. jomfruolivenolie
1 spsk. citronsaft
salt og peber
røde tomater

Pisk æggene sammen med salt og peber. Bag en flad æggepandekage, vend den med et grydelåg, så den bliver bagt på begge sider. Køl æggekekagen af. Rør ricottaosten med olivenolie, salt, peber og krydderurterne. Smør osten ud over æggekekagen i et tyndt lag og rul den til en roulade. Læg den til hvile i 30 minutter. Pisk en marinade af olivenolie, salt, peber og citronsaft og hæld den over aspargsene på et fad. Skær æggerouladen ud i stykker på en til halvanden cm. tykkelse og læg stykkerne oven på aspargsene, pynt med tomater skåret i både.

Vin der passer: Ung Valpolicella, ung Barbera

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.omicon.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 Italienerbilentusiaster.

www.einszweidrei.de

- Tysk side med tekniske data.

www.bilhistorie.dk

- Dansk side om historiske biler.

www.carsfromitaly.com

- Interessant side om Italienske biler generelt - meget informativ.

www.portalclassic.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 Lanciamodeller

www.autodesigndesignmagazine.com/flash/

- Fornemt magasin og bildesign

www.autotitre.com/m/lancia/

- Alt om det nyeste i bilindustrien

www.italiaspeed.com/

- Arktuelt bilmagasin om hvad der sker i italiensk bilindustri

www.svenskalanciaklubben.com/

- Den svenske lanciaklubs hjemmeside.

www.lanciadata.com/

- Den norske Lanciaklubs hjemmeside.

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

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

Opslagstavlen !

Salg-Biler-Privat

Lancia Dedra 2.0 1991.

Koksmetal
God stand
150.000 km.
8000 kr.

Bilen er importeret fra tyskland i november 2003. Flot stand, kun lidt rust i bagklap, men ny bagklap medfølger. Bilen er udstyret med servo styring, fuld automatisk klimaanlæg, alcantara interiør og elektrisk soltag. Motoren er defekt. Bilen skal synes, men er klargjort til syn, mangler blot en ny motor og justering af lygterne.

Henrik Olesen

6400 Sønderborg
Tlf: 3694 8632
e-mail: henrik@olesen.ws

Lancia Kappa SW 2.4 1997

Grøn metal
Utrolig velholdt
169.000 km.
119.000 kr.



Ægte læder interiør. Automatisk klimaanlæg. Aftagelig træk. 17" aluhjul. Evt. kan org. GPS medfølge.

Jon Rasmussen

7000 Frederikcia
Tlf: 2091 0030
e-mail: jon.ras@sol.dk

Lancia Kappa LX 3.0 1995

Metalgrå
90.000 km.
85.000 kr.



Se mange billeder på Den Blå Avis, Bilbasen eller Bilzonen Læder, elsæder m/ memory inkl. sædehøjde og nakkestøtter, fuldautomatisk klima, klimakomfort ruder, originale alufælge, elsidespejle m/motor, bakspejl m/elektronisk dæmpning, elsideruder for og bag, hastighedsafhængig elektronisk powersteering, tågelygter, anhængertræk, lygtevaskeanlæg, længde- og højdejusterbart rat, tredje bremselygte, solskærme for bagrude, læderrat og læder armlæn. Kort sagt ALT (pånær soltag). Synet april 2006 Ikke ryger Tandrem 2000 km. Nye bremses

Carsten Andersen

1874 Frederiksberg C
Tlf: 2282 0016
e-mail: carstenandersen@pc.dk

Lancia HPE 2000 1981

Mørkeblå
God stand
Motor 5.000 km.
20.000 kr. u/afgift.

Bilen har stået i tør garage, siden 1999. Den har franske papirer, og står med franske nr. plader Alle dele samt fælge er originale. Bilen har en mindre skade øverst på højre forskærm.

Ebbe Mortensen

6400 Sønderborg
Tlf: 6170 5194
e-mail: ebbe_mortensen@jubii.dk

Opslagstavlen !

Lancia Flavia sedan 1963

Mørkeblå
15.000 kr.



NY PRIS ! Oprydning m.m. Lancia Flavia 1.8 årg. 1963 Bilen er en 4 drs. sedan med 1.8 L boxermotor. Bilen kan startes, men trænger til renovering og kan ikke køre selv. Karosseriet er i god stand, da den er blevet lavet for år tilbage En model der sjældent er blevet gemt. Ratgear og skivebremser på alle 4 hjul. Der er ingen reg. attest på køretøjet, men den har været indreg. i Danmark tidligere. Solgt på tvangsauktion for år tilbage. (kataloget haves) derfor ingen papirer. Sælges kun fordi det er synd jeg ikke har tid til at lave den og gerne vil finde noget der er nemmere at gå til

Kenneth Skou

7500 Holstebro
Tlf: 2851 1214
e-mail: skou@parkhave.dk

Salg-Diverse

Modelbil sælges:

1/18 Lancia Delta HF Integrale i gul, fra fabrikanten Ricko.

Lev. i original æske, som ny. Modelbilen er efterhånden svær at få fat i! Så nu er chancen her, et most for Integrale fan!

Pris 250 kr. + forsendelses omkostninger.

Dennis Jonassen

Tlf. 20127280 (efter 16:00) eller
e-mail: dennisjonassen@hotmail.com

Salg-Res.dele

Aluminiumsfølge til Kappa.

Et sæt 15 t aluminiumsfølge til Kappa sælges. God stand . kr. 2000,-

Vagn Koch Jensen

Åtoften 62
2990 Nivå
tlf 29 999 191 / 49 143 647
e-mail: vagn@kochjensen.dk

Lancia Delta Integrale 87 -91 Bremser For (komplet)

Velfungerende kalibre * Brembo skiver (model boret med ventilationshuller). Lige og i god stand. (Købspris 2500,-) * EBC Redstuff klodser (nye i æske) (Købspris 1000,-) * Standart klodser (brugte) * 1 L Racing Blue bremsevæske (400,-) * Evt med spindler (uprights) og nav. Minimum 15" hjul. 1700 eller kom med et bud!

Jakob Demant

2960 Rungsted Kyst
Tlf: 28599055
e-mail: yetidh9@yahoo.dk

FULVIA Reservedele

Her er et link til rigtig mange reservedele til FULVIA modeller der kan købes i Tyskland. Du kan se listen på: www.lanciaklub.dk/koeb-salg/Fulvia_dele1.htm (Det er en stor fil - 450 Kb - det kan tage lidt tid før den vises på din browser!!)

KONTAKT: www.lanciateile.de, our german homepage.

H.Eberhardt / F.Kapitzke GbR Tel + Fax:
++49 - 30 - 6079313
e-mail : consola-eb@freenet.de

Opslagstavlen !

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.

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: ben-zintryk
skrues op til foreskrevet tryk + eventuelt
andre tændrør 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

Ørnevej 134

5210 Odense NV

Mobil 2066 3516

e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Meddelelse til ejere af klassiske biler

På baggrund af mange opfordringer fra
fortvivlede ejere af biler fra '60'erne og '70'
erne, som ikke længere kan få den korrekte
dækstørrelse til deres biler, har JP Autodele
startet forhandling af disse størrelser. Det er

hovedsagelig radialdæk i de gamle størrelser,
vi arbejder i, men vi har også mulighed for at
skaffe diagonaldæk til de helt gamle modeller.
Der er ofte mulighed for både at få dækkene
med de oprindelige mønstre (mange af de
store producenter, fremstiller stadig et
begrænset parti i de gamle forme), samt i
med et moderne mønster. Hvad man skal
vælge kan der argumenteres både for og
imod. De gamle mønstre ser måske bedre
ud på bilen, og kan derfor give højere score i
en concourkonkurrence, hvorimod et moder-
ne mønster normalt vil både have et bedre
vejgreb og være mere støjsvagt.

Det har vist sig meget svært at få F. eks.
185HR14 til en Triumph Stag, 185HR15 til
en Triumph TR6 og lignende højprofildæk,
og med den rigtige hastighedskode. Vi har
skaffet os kontakter over hele verden, så vi
næsten tør sige, at hvis den størrelse laves,
så kan vi også skaffe den.

Priserne på disse dæk er meget forskellige
fra størrelse til størrelse, og der er ingen logisk
sammenhæng mellem at små dæk er billigere
end større dæk. Det afhænger mere af, hvor
mange der er på lager hos en grossist, eller
hvornår prislisten hos producenten sidst er
blevet revideret. Derfor er vi heller ikke i stand
til at lave en prisliste og vedlægge dette brev.
Vi må derfor opfordre interesserede om, at
kontakte os på nedenstående adresse og
tlf.nr., så vil vi undersøge situationen og vende
tilbage med et godt tilbud.

Vi beder jer videredistribuerer denne
meddelelse til jeres medlemmer og håber at
dette tilbud kan løse nogle af de problemer,
som vi løber ind i med vores gamle biler.

Med venlig hilsen

JP Autodele v/ Jan Pedersen.

Solhøj 1, Haagerup.

5600 Fåborg.

Mail: jpauto@sol.dk



VEHICLE LEASING LANCIA & C^o
SRL
Sede Sociale: 48-49
40138 BOLOGNA
Tel. 051/261111

VEHICOLI LEASING
LANCIA & C^o
SRL
Sede Sociale: 48-49
40138 BOLOGNA
Tel. 051/261111



LANCIA

