



Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR 32 NOVEMBER 2009



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

Johns Autoværksted

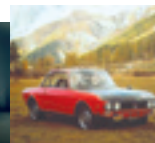
**Energivej 4B, 5260 Odense S
Telf: 6597 3191 Biltelf: 4016 2991
E-mail: john@johns-auto.dk**



D-50



Aurelia B24



Fulvia Coupe



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

11. årgang nr. 32 November 2009

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

John Enevoldsen. Vestervænget 7, Øm.
4000 Roskilde
Tlf: 46424080 e-mail: hohnvoldsen@hotmail.com

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

ISSN. 1602-7965

Deadline for næste nummer er:
d. 9. Januar 2010

Indhold:

Formandens Signatur	s. 4
Nordisk Lancia-træf i Odense 2010	s. 7
DLR Sensommeretur 2009	s. 8
Hvad var så specielt ved Lancia? 1: Karrasøeriet	s. 12
Bella Italia 2009	s. 20
Forårstræf i Slesvig	s. 22
Italiensk Køkken	s. 26
Opslagstavlen	s. 30

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto: Jesper Egeland.
Parkering ved Odden Kirke, 23/7 2009.

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



Nu er det snart længe siden at Lancia blev markedsført officielt her i landet. Det betyder at der kun kommer ganske få biler til landet, og dermed også kun få potentielle, nye medlemmer. Man kunne frygte at klubbens medlemsstal ville beskrive en stejlt, faldende kurve. Det er ikke tilfældet; medlemmerne i Dansk Lancia Register holder ved. Vi holder et pænt, konstant medlemstal. Så på en eller anden måde mener I alle sammen åbenbart, at det er ulejligheden værd at være med i flokken. I bestyrelsen ville vi meget gerne se en stor tilstrømning af medlemmer, men det er nok ikke noget ønske, som har megen gang på jorden. Lancia er i ganske mange år udelukkende blevet importeret af nogle få entusiastiske firmaer og af privatpersoner. Tak til dem, for at vi stadig så nogenlunde kan følge med i hvad der kommer af nyt.

Dog mangler jeg stadig at se et eksemplar af den nye Delta på danske plader. Jeg var for nylig i Italien

og kunne konstatere, at den sælger ganske godt i sit hjemland. Det går heller ikke så dårligt i andre lande. Hvis nogen tror, at Lancia befinder sig på gravens rand, mens Alfa Romeo sælger for fuld drøn kan jeg oplyse, at der i Italien sælges ca. dobbelt så mange Lancia som Alfa.

Et lille skema over salget i Italien er ganske oplysende. Salget i Italien i procent af markedet fra januar til oktober 2008 og januar til oktober 2009.

	2008	2009
Alfa Romeo	2,44 %	2,67 %
Audi	2,79 %	2,90 %
BMW	3,14 %	2,50 %
Lancia	4,34 %	4,74 %

Den dag, Lancia igen dukker op på det danske marked ser vi nok en del nye medlemmer.

Det er imidlertid interessant at se, hvor godt de biler, vi har i landet, holder sig kørende. Vores egen "nye"

Lancia er fra 1997 og er stadig en velkørende bil, som vi er meget glade for. Den har nu rundet de 250.000 km i fin form.

For alle de medlemmer, som har rigtig gamle Lancia'er, kommer nu den tid, hvor bilen står i garage, og der bliver tid til at pusle med alle de småting, der altid er at ordne på en gammel bil. Vores Aurelia har det fortræffeligt og kører godt. Alligevel er der da nogle ting, jeg kunne tænke mig at forbedre. Der er lidt slid i ventilvippetøjet. Det er ikke så enkelt at gøre noget ved, men nu har Omicron i England givet mig et godt råd, som jeg vil følge. Jeg skal også have taget styrehuset af, så jeg kan justere det. Der er en meget lille smule slør. Det er helt indenfor lovens rammer, men når man nu kan gøre det bedre, skal det da også prøves.

Jeg nyder at gå ud på værkstedet og lave mekanik. Jeg tror at mange andre har det på samme måde. Måske også de medlemmer, som har gamle

Lancia'er, som vi aldrig ser. Gå ud i garagen og få gjort det færdigt, der mangler! Vi vil så gerne se de biler. Er der problemer, er jeg sikker på, at vi i fællesskab kan finde en løsning. Jeg ved at en Aurelia nu er i Polen for at blive restaureret.

I løbet af vinteren vil bestyrelsen lægge sidste hånd på forberedelserne til det nordiske Lanciatræf. Det finder sted på Fyn d. 18.-20. juni. Der er allerede stor interesse for det i Holland, Tyskland og Østrig. Og naturligvis i Norge og Sverige. Det tegner til at blive stort. Reserver dagene.

Kære Medlemmer.

Så er der gået et år igen.

For Dansk Lancia Register har det været et godt år. Men alvorens time er kommet. Kontingentet skal fornys - og også i 2010 vil det koste 300 kr.

Benyt venligst vedlagte Girokort.

Seneste betaling er d. 1. Februar 2010.

Du kan også overføre beløbet via Netbank til klubbens konto i Nordea Bank: reg.nr. 0393 konto nr. 437 425 6322. Husk KUN at anføre medlemsnavn og meget gerne medlemsnummer.

Kassereren kan ikke finde ud af det, hvis der står f.eks. : Her Kassemester H... (Fordi resten af medlemmets skrevne besked, kan ikke ses i ruden hos betalingsmodtageren.) Så venligst KUN Mdlemsnavn og Nummer.

Venlig hilsen og god jul og godt nytår til alle Lancisti.
Bestyrelsen

Nyt Debat-forum på DLR's hjemmeside



Medlemmer i Dansk Lancia Register opfordres til at benytte vores debat-forum på vores hjemmeside.

Der skal oprettes et brugernavn og en adgangskode for at bruge debatforumet. Her følger en vejledning i hvordan du laver en adgangskode og efterfølgende finder Dansk Lancia Registers debatforum.

1. På dansk Lancia Registers hjemmeside www.lanciaklub.dk klikker du på; Debat forum - i menuen. Du bliver dermed logget på www.cuoresportivo.dk, der er hjemmesiden for vores forum.
2. Klik på: Tilmeld - øverst i højre hjørne
3. Klik på : Registrer
4. Klik på: Jeg vil gerne registreres på Alfa Romeo Nettet
5. Opret brugernavn og skriv derefter din e-mail.
6. Klik på Ny bruger.

Du vil så modtage - efter få sekunder - en mail med din adgangskode.

Nu kan du logge ind i debatforumet ved at skrive brugernavn og adgangskode. Derefter fremkommer alle fora på Alfa Romeo Klubbens debatpunkter

- Nderst på siden finder du Dansk Lancia Register's debatpunkter- med et Alfa-logo. Så læs temaet for det enkelte debatforum.

NORDISK LANCIATRÆF 2010



ODENSE 18-20 JUNI

Allerede nu kan du godt sætte kryds i kalenderen. Det er igen vor tur til dette arrangement som foregår på skift mellem Norge, Sverige og Danmark. Hvordan den norske klub afholdt deres i 2009 har du sikkert læst om i sidste Granturismo no. 31.

Udgangspunktet vil være Næsbylund Kro ved Odense hvor vi indkvarteres fra fredag eftermiddag til søndag morgen. Italiensk inspireret aftensmad vil også blive serveret her både fredag og lørdag aften og således skal ingen deltagere køre bil efter aftenarrangementet hvor drikkevarer er inkluderet.

Program:

- Fredag eftermiddag: Andkomst og indskrivning
- Lørdag formiddag; en lille køretur med ophold i Nyborg for sight-seeing, frokosten indtages i lokaler, som du ikke har besøgt før samt nogle overraskelser samme sted.
- Lørdag eftermiddag; en køretur i det Nord-øst fynske landskab og retur til Odense.
- Lørdag aften; gallamiddag og nogle indslag, som ikke skal røbes her.

Desuden arbejdes der lidt på et besøg af Lokalavis og TV2 Fyn, men her 8 mdr. før træf er dette ikke på plads endnu.

- Søndag morgen checkes der ud fra Næsbylund Kro, og vi kører en lille tur som slutter ved Egeskov Slot som vi skal se. Frokost søndag, som indtages på Egeskov Slot, vil være et tilvalg som deltagere bestiller separat.

Klubben har opnået ganske favorable priser vedr. overnatning og spisning + entré diverse steder så prisen ikke overrasker nogen. Arrangementet vil være en færdig pakke med overnatning, aftensmad incl. drikkevarer fredag og lørdag, frokost lørdag incl. drikkevarer og entré betalt hvor det er nødvendigt.

Tilmelding og priser vil fremkomme i næste Granturismo og på klubbens kalenderside.



DLR Sensommertur

23. August

Tekst: Torben Jørgensen No. 312

Så blev det tiden for klubbens årlige Sensommertur som også i år var henlagt til Sjælland, men vi må fordele arrangementerne efter bedste evne imellem landsdelene og Generalforsamlingsturen havde i Maj været på Fyn (og i 2008 i Jylland) så det blev i et nyt turområde på Sjællands Odde. Nogle husker nok Sensommerturen 2008 som druknede i regn og dagene op til week-enden var med lidt skæven til DMI hjemmeside for at følge vejrudviklingen.

Til alt held var der ramt en aldeles pragtfuld dag med sol og blå himmel. Turen var lagt i hænderne på Niels og Hanne og mødestedet P-pladsen overfor Langtved Færgetro. Lidt efter lidt dukkede klubbens medlemmer op i de nypudsede køretøjer og i forhold til klubbens medlemstal var det et rigtigt stort fremmøde med 25 personer og 14 biler. Dejligt



at se det brede udvalg af biler, der er i klubben, og at medlemmerne også anvender dem. På P-pladsen kunne man bl.a. se: Kappa SW, Kappa, Fulvia, Thesis, Appia Convertibile, Ypsilon, Aurelia, Delta Integrale og Flaminia 2,8 fra 1964 fra Carrozzeria Touring. Meget flot bil som vort medlem havde købt hos Stelvio for ca. 1 år siden.

Efter noget Lancia-snak var det tid at komme af sted og turmateriale blev uddelt. Turen skulle køres via Holbæk – Nykøbing Sj. – Sjællands Odde – retur langs Sjællands Vestkyst og slutte i landsbyen Regstrup hvor der var spisning på italiensk restaurant. En tur på ikke mindre end 188 km. og da blev øjnene lige spærret lidt op fordi det er omkring 80 km. længere end normalen for disse ture, men der var masser af tid inden aftensmaden kl. 19.00, og vejret var perfekt til en hyggelig dag med kørsel. For ikke blot at køre i én lang række og følge 1. bil, blev vi sendt af sted i grupper a 3 stk. Dette gør jo,



at observatøren bør være noget oppe på mærkerne og følge rutebeskrivelsen nøje for at kunne informere føreren og ikke kun kigge ud på det skønne landskab. Der er noget orienteringsløbagtigt over turen på denne måde. Niels og Hanne havde udformet ruten således, at triptæller nulstilles ved start og så kunne observatøren oplyse føreren, at ved f.eks. 30,3 km. skal der køres mod Egebjerg 7. Dette lyder jo enkelt, men kører du på et tidspunkt lidt forkert (hvilket godt kan ske i løbet af 188 km.) må observatøren huske hele tiden at tillægge de forkerte antal km. i forhold til de angivne i turmateriale, så nødvendigvis må der foregå et rimeligt godt samarbejde fører og medfører imellem. Medlemmer som er alene i bilen vil naturligvis altid have problemer med sådanne ture / rutebeskrivelser, men må så hægte sig på anden bil.

Vi kom af sted og det gik langs Holbæk Fjord og Lammefjorden ad små veje op mod Nykøbing Sj. og efter godt 40 km. var det tid for frokostpause på et stort grønt område. Om det var et egentligt offentligt

parkeringsområde fandt vi ikke ud af (men vi blev dog ikke bortvist) og så var det frem med madpakkerne, små borde og stole eller tæpper at sidde på. Videre gik det og i rutebeskrivelsen var der gjort meget ud af at oplyse om, hvilke ting i landskabet vi passerede.

Niels's historiske baggrund fornægter sig ikke. Selvom turen fortrinsvis foregik ad små veje, var der indimellem plads til at strække højrebenet og få noget frisk luft gennem ventilerne og turbo'en, og på ikke mange sekunder er man oppe i det område for fart som vor justitsminister Brian Mikkelsen kalder vandvidskørsel og vanvidsbilister, som der skal indføres strengere straffe overfor.

Jeg troede det var rettet mod helt unge mennesker, men må sande at det begynder også at ligne det såkaldte vandvidskørsel når der går drengerøv i modne folk med interesse for sjove biler og man risikerer bøder, klip og i værste fald en tur bag tremmer ! Kan se for mig at min datter spørger barnebarnet: "Hvor





er morfar ?" og barnet svarer: " morfar fængsel. Gul bil køre stærkt ". Så galt går det nok ikke, men der tænkes lige lidt over det.

På vej ud af Sjællands Odde er en strækning langs vandet kaldet Overby Lyng, og HER er der et fortrinligt kombineret ishus / kaffested og i det gode vejr skulle der køres isvafler ind. Dejligt sted med flot udsigt over Kattegat og Hesselø Bugt. Lidt længere henne ad vejen var der planlagt kirkebesøg. Odden Kirke. Denne markante røde kirke som er opført i 1300 tallet og rødmalet siden 1879. Her finder vi også Willemoesmonumentet med Grundtvigs digt på mindesmærket over de faldne ved Odden Kyst i 1808. For de medlemmer, som ikke var i skolen den dag historielæreren fortalte om netop den historie, kan oplyses, at det drejer sig om linjeskibet Prinds Christian Frederik, som blev erobret af englænderne efter et omfattende søslag. Køreturen fortsatte derefter videre ud af Odden og ligeså langt, der kunne køres, til lokaliteten Gniben.

Tilbage i bilerne igen efter at have set på søværnets kanoner ved Gniben og retur samme vej, og minsandten om ikke nogle af køretøjerne igen trak ind på P-pladsen ved iskiosken, da vi nåede dertil. Denne gang blev det til en kop kaffe og faktisk havde vi god tid til sådanne små "sidespring" trods den lange tur som skulle gennemkøres. Restauranten i

Regstrup ventede os først kl. 19.00. Nå, videre gik det og det gennem det kønneste kuperede landskab langs Vestsjællands kyst. Veje og steder som er helt ukendte for en Fynbo (og sikkert også for nogle deltagere fra det østlige Sjælland).

På et tidspunkt blev kortene blandet således, at jeg over en længere strækning kom til at køre bag førromtalte Flaminia og Niels/Hanne i Aurelia B20 GT og så fik tankerne pludselig frit løb. Ved disse bilmodellers fremkomst blev de ejet og kørt af store personligheder. Flaminia af den italienske skuespiller Marcello Mastroianni og Brigitte Bardot og for Aurelia'ens vedkommende Juan Manuel Fangio, Mike Hawthorne og Fyrst Rainier af Monaco, for blot at nævne nogle. Og ikke at forglemme Delta'en som har vundet flere VM i Rally med nogle af de største navne bag rattet. Sjov tanke, at nu ruller de Lancia modeller omkring med danskere bag rattet på Vestsjælland med skilte der viser vej til Nr. Asminderup St. Det havde de nævnte personligheder helt sikkert ikke troet ville ske, da de førte sig frem i rampelyset og på motorbaner.

En lang tur sluttede i Regstrup på Ristorante Italiano hvor aftensmaden stod på bruschetta og saltimbocca alla romana. Hvis ikke du deltog i Sensommerturen, må du selv slå disse ord op i Google og se hvad du gik glip af. Vi andre nød det i hvert fald og med



tilhørende vin i moderate mængder. Ingen af deltagerne var jo hjemme endnu. En rigtig dejlig dag med rare mennesker som altid når Lancia folket mødes og får en god snak på kryds og tværs af fødselsdato og bilmodeller. Sådan skal det være.

En stor tak til Niels og Hanne for et veltillægt arrangement, som jeg ved kræver en forberedende dag med gennemkørsel af turen og efterfølgende nogle timer ved computeren. Efteråret er her og vinteren nærmer sig, så nogle af medlemmernes biler køres i garage – andre bruges hele året, men forhåbentlig mødes vi alle igen til et Lancia klub arrangement og kan dyrke vor passion for det italienske mærke Lancia.



Foto til denne artikel er taet af:
Torben Jørgensen
Jesper Egeland
Klaus Egeland



Hvad var så specielt ved Lancia?

1: Karrosseriet

Lancia har altid haft en kreds af varme tilhængere, lancisti. Der var et eller andet ved Lancia som andre biler savnede. I denne og følgende artikler ser vi på noget af det som gennem mange år kendetegnede Lancia.

Tekst: Niels Jonassen

Hvad en sejltur medførte

Under en sejltur på Middelhavet slog det fabrikkens grundlægger og ejer, Vincenzo Lancia, at skroget på et skib bar sig selv uden støtte fra et tungt chassis. Det princip måtte kunne overføres til biler.

Tilbage på fabrikken i Torino drøftede han tankerne med bl.a. ingeniør Battista Falchetto, og de gik i gang med at konstruere. Resultatet blev en prototype med et næsten rørformet, selv bærende karrosseri af presset stålplade. Den første prototype var færdig i 1919, og i 1922 var bilen klar til at blive sat i produktion. Det blev den senere så berømte Lambda, som blev lanceret på biludstillingen i Paris i oktober 1922.

Det normale dengang – og mange år senere – var at bygge en bil med et chassis af stål med et karrosseri bestående af et træskelet med påsømmede plader. Omkring 1930 begyndte amerikanske fabrikker at montere karrosserier af pressede stålplader, men stadig på et selvstændigt chassis.

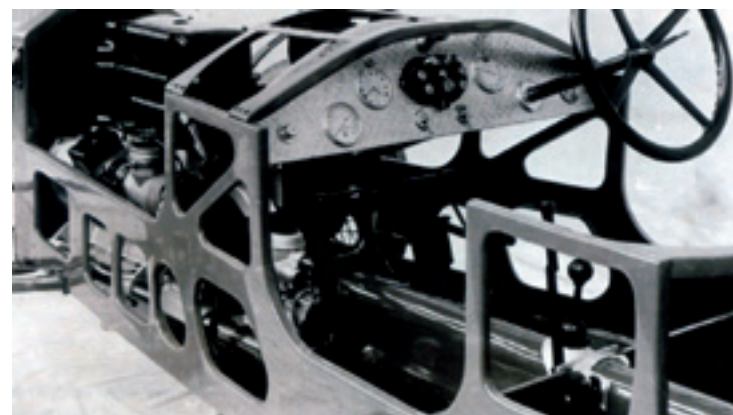
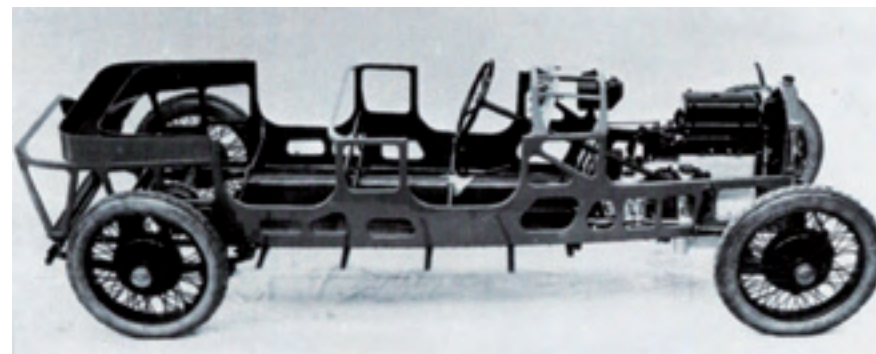
Tynd plade og profiler

Det nye ved Lancia Lambda var at karrosseriet nærmest var et firkantet rør af profilpressede stålplader som var svejst sammen. Bunden bestod af to kassevanger samt en kardantunnel. Forrest var der påsvejet en rammekonstruktion som køleren var sat ind i og som bar den uafhængige

forhjulsauffjedring – et andet helt nyt træk, som vi vender tilbage til senere. Midt i bilen fungerede en isvejst stiver som forstærkende element og som ryglæn for forsædet. Udenpå blev der monteret nogle lette dækplader.

Fordele ved denne konstruktion var mange. Med den industrielle produktionsform kunne man sikre en meget høj grad af præcision i det færdige produkt. Bilen blev væsentlig lettere end en traditionel konstruktion. Et traditionelt chassis af kraftige stålvanger var meget tungt, og trækonstruktionen til et traditionelt karrosseri var også overordentlig tung. Endelig var Lambdas karrosseri vridningsstabil, noget som traditionelle chassiser aldrig var, medmindre de blev bygget som lokomotiver. En hel del biler blev dengang forsynet med de såkaldte Weyman-karrosserier, som var bygget af lette lister med en lille afstand overtrukket med kunstlæder. De kunne vride sig med chassiset uden at lakken revnede.

Med sin vridningsstabile konstruktion fik Lambda helt anderledes køreegenskaber end andre biler. Det var kun affjedringen der bevægede sig når bilen kørte over ujævnheder eller gennem kurver. Det gav en hidtil uhørt styrepræcision. På grund af lethed behøvede bilen ikke så megen motorkraft og kunne accelerere hurtigt og let og holde en pæn tophastighed på 110 km/t med blot 49 hk.



Det selv bærende Lambdakarrosseri & Lambda serie 1

En udfordring

Konstruktionen havde imidlertid én ulempe: Der kunne ikke bygges specialkarrosserier. Som standard var Lambda åben, som de fleste biler dengang. Fabrikken kunne levere en hardtop, men det var også den eneste modifikation der var mulighed for. Det lyder ikke i dag som noget væsentligt problem, men det var det i 1920'erne. Det var ganske almindeligt at køberne af dyrere biler købte et chassis som de så fik leveret til en karrosseribygger der satte det karrosseri på som kunden ønskede. Også mange af Lancias kunder gjorde sådan. Det var en udfordring som fabrikken arbejdede med i tiden efter lanceringen i 1922. Problemet var løst da serie 6 kom i 1925. Nu var de bærende sidestykker reduceret til to lave kassevanger, og karrosseribyggerne kunne tage fat. Det opsigtsvækkende var at der intet var tabt i vridningsstabilitet.

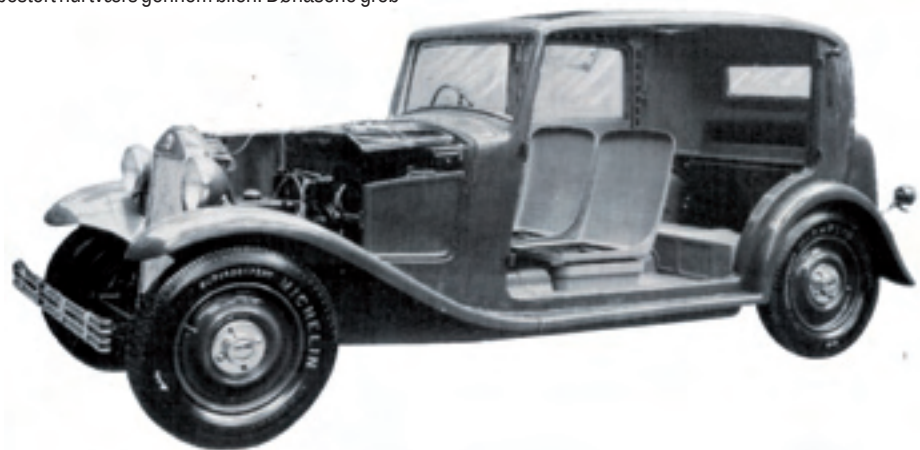
Specialister

Arbejdet med Lambda havde gjort Lancia til specialister i selvbærende konstruktioner. Siden 1922 har Lancia ikke bygget en bil med traditionelt chassis. I 1928 kom Dilambda, en stor og imponerende bil med en V8-motor på 4 liter. Den fandtes både åben og lukket, og den lukkede model havde forhængslede fordøre og baghængslede bagdøre. Når man lukkede alle døre op var der et kæmpestort hul tværs gennem bilen. Døråsene greb

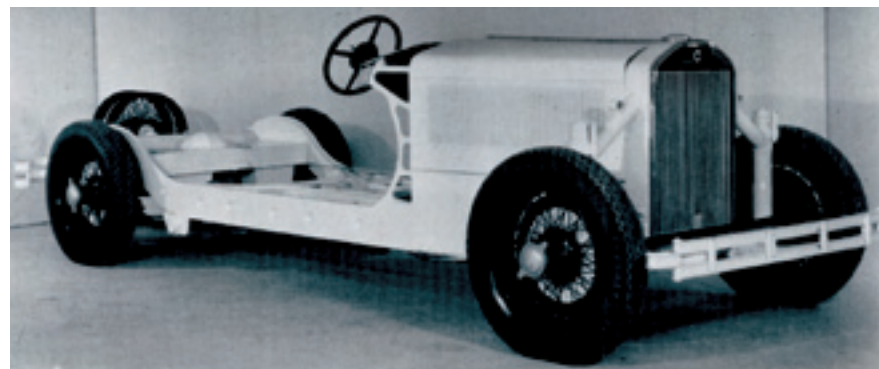
fat i nogle punkter oppe i taget og nede i dørtrinene – og de rokkede sig ikke en millimeter når den store bil kørte over bulede og hullede veje. På trods af sin imponerende størrelse og høje kvalitet vejede en almindelig, lukket, 4-dørs Dilambda ikke mere end 2010 kg. På de samtidige, store 8-cylindrede Mercedes-Benz vejede chassis og motor uden karrosseri 1980 kg.

De følgende modeller byggede videre på samme princip. Den 4-cylindrede Artina og den 8-cylindrede Astura kunne fås med et utal af karrosserivariationer, alle bygget på en bund med kassevanger. Nu vovede Lancia at bygge en slags chassiser bestående af kassevanger i svejst plade med krydsforstærkning af samme konstruktion. Også dem lykkedes det at lave vridningsstabile.

Med den lille Augusta fra 1933 med en motor på blot 1196cc og 35hk udfordrede Lancia skæbner. Folk forventede særlige egenskaber i en Lancia, så det var dristigt at bygge en bil med så beskeden effekt. Til gengæld vejede den kun 830kg, så tophastigheden lå alligevel oppe på 102 km/t. Det var meget for en så lille bil på den tid. Igen sejrede den lette vægt og den stive konstruktion. Berømtheder som racerføreren Tazio Nuvolari kørte Augusta som privatbil.



*Et Augustakarrosseri uden døre.
Taget udgør en medbærende bue.*



På Dilambda var den selvbærende side reduceret til en vange - uden at styrken var svækket.



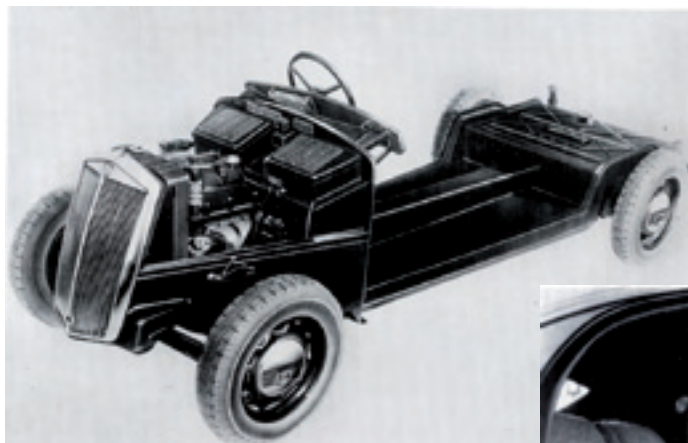
Dilambda i standardversion

Den store sejr

I efteråret 1936 viste Lancia en helt ny mellemklassebil på biludstillingen i Paris. I Frankrig hed den Lancia Ardennes, men efter den italienske lancering i foråret 1937 blev den bedre kendt som Lancia Aprilia. Her havde Lancias teknikere brugt al deres viden til at skabe en rummelig, let, aerodynamisk og velkørende familiebil. Udseendet vakte opsigt; det var et produkt af forsøg i en vindtunnel på det tekniske universitet i Torino. Det var lykkedes at skabe god plads til fire voksne og deres bagage indenfor en længde af knap 4 meter og en vægt på kun 850 kg. Og vi taler ikke om fire små syditalienere. Vincenzo Lancia var en stor mand, og han nåede at prøvekøre bilen – og blive begejstret – kort før sin død i februar 1937.

Allerede i 1935 havde Lancia taget patent på hovedideerne i karrosserikonstruktionen, men da det endelige karrosseri var færdigt så bilen knap så æggeformet ud som oprindelig tænkt. Prøver i vindtunnel viste en luftmodstandskoefficient på 0,47, en meget lav luftmodstand for sin tid. Den meget avancerede Citroën DS19 fra 1955 havde en koefficient på 0,38.

Også med hensyn til karrosserikonstruktionens stivhed nåede Lancia langt. Vridningstivheden var så stor at en kraft på 125kgfm kun kunne vride konstruktionen 0°10'. Hele konstruktionen var elstvejst, og der indgik afstivende traverser i for- og bagsædernes montering, ligesom bagagerumsklappen var temmelig lille, så hele bagenden havde styrke som en æggeskal.



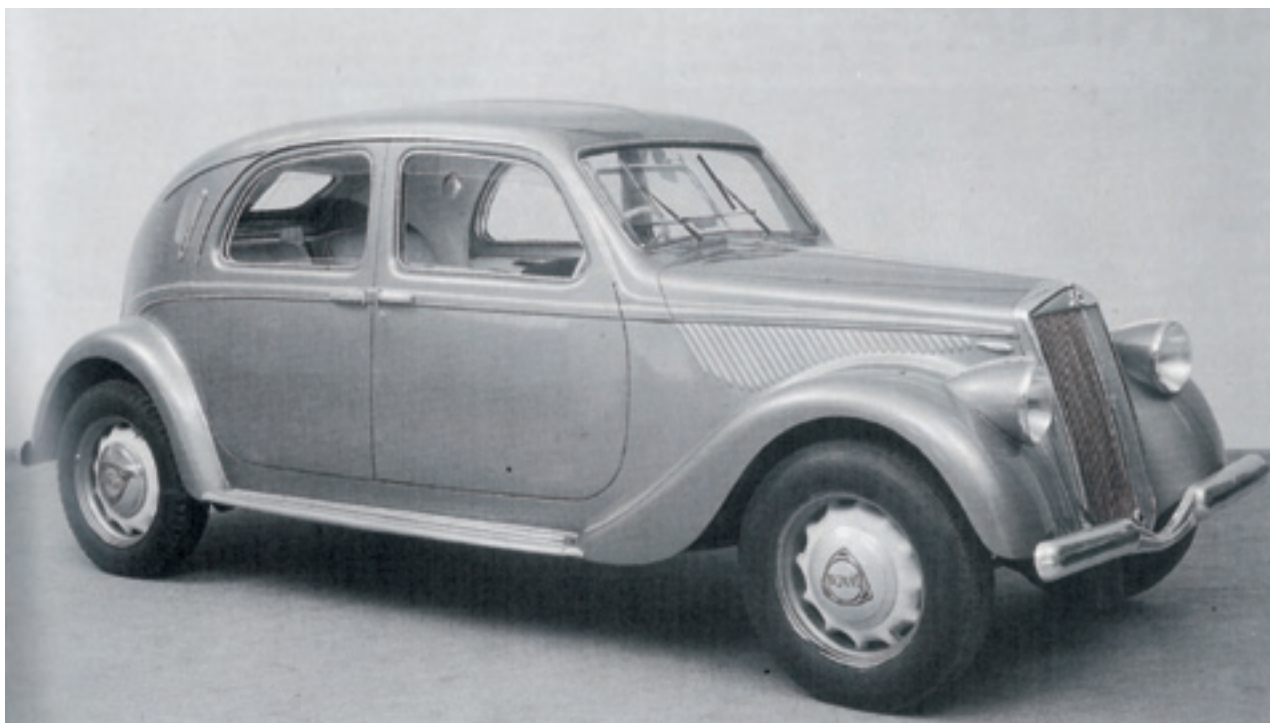
En Apriliabund som den blev leveret til fremmede karrosseribyggere.



Et nøgent Apriliakarrosseri



En Aprilia med dørene åbne



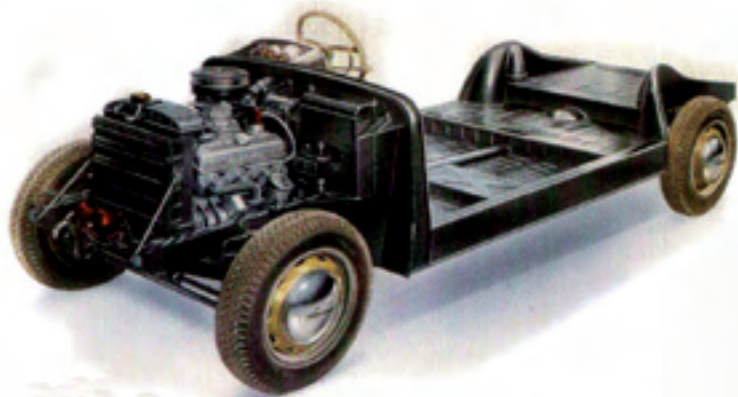
Lancia Aprilia

Hvad der fulgte

Med Aprilia nåede Lancia på mange måder toppen af sin lederrolle med hensyn til karrosserikonstruktion. Næsten alle andre masseproducenter havde taget handsken op og byggede – med større eller mindre talent – biler med selv bærende karrosserier.

Ardea – som kom i 1939 – var nærmest en skalamodel af Aprilia – dog uden bagagerumsklap, så den var formentlig stivere. Så fulgte i 1950 Aurelia og i 1953 Appia. Der var meget nyt i disse biler, men konstruktivt byggede karrosserierne

videre på det nu fastlagte grundlag. Af egen erfaring ved jeg fra Aurelia at der er tale om en meget vridningsstiv konstruktion. Stadig væsentlig bedre end mange andre biler fra 50'erne. De knirker alle vegne. Aureliaen siger ikke en lyd. Traditionen fortsatte med Flaminia, den sidste konstruktion før Antonio Fessia overtog det tekniske ror hos Lancia, og dermed også den sidste i den lange tradition der begyndte i 1922 med Lambda.



En Aureliabund som den blev leveret til fremmede karrosseribyggere. Ligheden med Aprilia er tydelig.



Aurelia B10 fra 1950



Otto og Lundt Auto ApS



10 %

**Introduktionsrabat
til alle medlemmer af Lanciaklubben**

Valg af værksted er et spørgsmål om tillid

Vi vil derfor gerne give dig mulighed for at lære os at kende. Første gang du har din bil på vores værksted giver vi dig 10% rabat på de arbejdstimer vi bruger på din bil. Så kan du lære os at kende og vi kan lære din bil at kende.

Vi tilbyder reparationer, synstjek og service

Vores værksted kan håndtere alle bilmærker og du er sikker på at få en professionel gennemgang af din bil, hvad enten din bil skal repareres, gjort den klar til syn eller have lavet service.

Intet arbejde påbegyndes uden vi er enige om arbej- dets omfang og pris

Inden vi går i gang med din bil aftaler vi, hvad der skal laves og en max pris. Hvis vi finder yderligere på din bil, som der skal tages stilling til, ringer vi til dig og aftaler det videre forløb.

Kontakt os:

**Ådalsvej 50
2970 Hørsholm
Telefon 70 10 12 10**

På samme adresse finder du:
[Hørsholm Rustbehandling](#)
[og Bilpleje](#)
[Entech Chiptuning](#)

Rabatten kan ikke kombineres med andre rabatter.

Bella Italia 2009

Udstilling ved Nyborg Slot 12. september 2009.

Arrangeret af Alfa Romeo klub Fyn-sektion.



Fiat 500

Teks og foto: John Enevoldsen medlem nr. 378

Dette års Bella Italia var nu flyttet til Nyborg. Lokationen var en stor plæne lige udenfor Nyborg fæstning. Alfa klubben havde igen inviteret alle bil- og motorcykelklubber med køretøjer af Italiensk oprindelse. 410 biler og motorcykler mødte op på denne halvskyede dag.

Selvfølgelig var der mange Alfa Romeo'er, men den gamle Fiat 500 var også pænt repræsenteret, nogle få af den nye type havde også fundet vej, deriblandt en Abarth på svenske plader.

Lancia klubben var også pænt repræsenteret med i alt 12 stk lancia'er. Udvalget var pænt blandet, de fremmødte biler var: Formanden's Aurelia, en fulvia coupe, en Gamma, 2 stk Delta Integræle (den ene ejet af "Lada" Thomas med 450+ HK), en Thema 8.32 (og mon ikke at en del af de forbi passerende blev overrasket over at der ligger en Ferrari motor i den). Derudover var der en Delta II, en Dedra, 3 stk Kappa'er og den "nye" Ypsilon. Jeg bør vel også nævne Henrik Vind's A10 Abarth malet i Martini farver. Af motorcykler var Ducati den mest

dominerende, men der var også en hel del Moto Guzzi'er og nogle af fabrikater som undertegnede (som ikke ved ret meget om motorcykler) ikke kendte og derfor hellere ikke vil prøve at stave til.

Selve arrangementet var rimelig vellykket, men hvis man skulle fremhæve noget negativt, så var det toiletforholdene, men arrangørerne vil til næste år leje nogle toiletvogne, så vil det problem være løst.



Ferrari motor i Lancia Thema 8,32



Lancia A 112

Vino Vicino vin & gastronomi

Karakterfulde vine fra Italien



www.VinoVicino.dk



Vino Vicino importerer karakterfulde kvalitetsvine direkte fra små vingårde i Italien. Vores målsætning er, at bringe vine, som har en særlig høj kvalitet i forhold til prisen, tæt på de danske forbrugere. Prøv f.eks. en kasse med 6 flasker blandet Dolcetto di Dogliani og Barbera d'Alba fra Francesco Boschis til kun 520 kr. Se mere på www.vinovicino.dk



Forårstræf i Slesvig

Tekst og foto: Niels Jonassen

Tyske arrangementer ligger almindeligvis langt mod syd, men i forsommeren lå det tyske forårstræf lige syd for grænsen. Det var en chance vi ikke ville lade gå fra os.

En travl weekend

Hvert andet år arrangerer en af vore venner et meget hyggeligt forårstræf omkring sin gamle gård på Sydsjælland. Det er et absolut must for os at deltage der – men samtidig havde den tyske Lanciaklub for en gangs skyld flyttet sit forårstræf helt op til Slesvig, lige i nærheden af Eckernförde et beskedent antal kilometer syd for grænsen.

Vi vaklede, hvad skulle vi vælge? Begge dele, naturligvis. Det tyske træf begyndte Kristi Himmelfartsdag og varede lige til søndag. Så vi kørte først til Sydsjælland, og dagen efter via Fyn

til Slesvig. Så havde vi da både fredag aften, samt lørdag og søndag dernede.

Bilen ikke på toppen, men alligevel

Vores Aurelia havde det ikke helt som vi kunne ønske os det. Koblingen ville ikke koble ordentlig ud; men den slags skal man ikke lade sig slå ud af. Vi har i øvrigt fået problemet løst siden.

Vi kørte en dejlig tur til Sydsjælland og rundt dernede. Fredag morgen fortsatte vi tværs over Sjælland og Fyn til Tårns og med færgen videre til Fynshavn på Als. Turen fra Als langs Flensborg Fjord er en fornøjelse, og så var vi der næsten. Ikke noget med motorvej hvis vi kunne undgå det. Gennem Flensborg gik fint nok, men så kom problemer med at finde den gamle landevej sydpå. Alle skilte viser naturligvis ud til motorvejen, men med nogen stædighed vandt vi



En Lancia 2000 fra perioden 1971-74. Den sidste version af Flavia



over det tyske vejsæsen, og en lille time efter fandt vi hotellet, idyllisk beliggende ude på landet mellem store træer. På den trækransede parkeringsplad med udsigt over en smuk sø stod der en enkelt, svensk, Flaminia. Ellers var der tomt. Alle deltagerne var på tur til Slesvig for at se på domkirke og vikingebyen Hedeby. Så kunne vi slappe af på værelset og i den smukke park ned til søen.

Tur vestover

Sidst på eftermiddagen hørte vi lyden af interessante

motorer. Nu vendte de hjem til hotellet. Især Aureliaerne kunne skelnes fra de andre. I Tyskland er Peter Bazille i nærheden af Bonn ekspert, og alle de biler der har været forbi ham har en karakteristisk lyd. En dyb, sonor klang.

Der var deltagere fra Holland, Tyskland, Schweiz og Sverige – og vores egen Mogens Blach havde været forbi i sin Beta HPE torsdag. Udvalget af biler var stort, dog ingen af de helt gamle. Vægten lå fra 50'erne og op.



En Beta coupe og en Aurelia GT

Den svenske Flaminia, vi havde set, var efterladt, fordi den havde problemer med dynamoen. Det blev klaret inden middagen.

Lørdag morgen skinnede solen, og vi begav os alle efter en omhyggeligt udarbejdet rutebeskrivelse vestover mod Friedrichsstadt. Slesvig er et interessant landskab, så tydeligt et sted mellem dansk og tysk. Det var jo også dansk indtil 1864, og vi var midt i hjertet af det land hvor det danske mindretal er størst.

Friedrichsstadt er imidlertid meget lidt dansk, den er hollandsk. Anlagt i 1600-tallet på hertugelig foranledning af indkaldte hollændere for at skabe en havneby. Det lykkedes aldrig at få den banket op til noget stort, konkurrencen fra Hamborg var for voldsom. Til gengæld har vi nu et idyllisk billede af hvordan man dengang anlagde og byggede. Der var rundvisning i byen, sejltur på kanalerne og frokost i en lokal restaurant.

At rejse i Sydslesvig er interessant, om ikke andet så fordi man aldrig kan vide om den person man henvender sig til taler dansk. Det sker ganske ofte; f.eks. vores guide på kanalturen. Han svingede ubesværet mellem plattysk, dansk og højtysk. For de tyske deltagere var det hele meget eksotisk.

Et spørgsmål

Lørdag aften mødtes alle til en drink på terrassen ned mod søen. Derefter var der middag med taler, hilsner og gaver. I aftenens løb kom der flere hen for at forhøre sig om det nordiske træf til juni næste år på Fyn. Flere sagde med overbevisning, at de ville komme – både fra Tyskland og Holland. Det fik os til at undre os over, at ikke flere danske var kørt den korte vej over grænsen for at møde så mange hyggelige mennesker og se så mange Lanciaer, som vi aldrig ser her i landet. Det var ikke voldsomt dyrt at være med; absolut good value for money. Vi savnede kun en deltagerliste.



To Aurelia Convertibile (B24) klar til at sige farvel



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

Nye Fiat og Alfa Romeo til omgående levering. Altid gode brugte Fiat, Alfa eller Lancia

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



Reservedel Værksted Skadecenter -få et godt tilbud !!



Italiensk Køkken

Pelpettone ripieno *Fylt farsbrød*

500 g hakket svin- og kalvekød
1 lille løg
50 g røget bacon i tern
2 skiver brød (eller rasp)
1 æg
Vand
Salt og peber

Fyld
50 g skinke i skiver
50 g mild ost i tern
Olie eller smør til at smøre formen med

Hak løg, hvidløg og bacon fint evt. i foodprocessoren. Del brødet i mindre stykker og opblød det i lidt vand. Rør farsen ud på bagepapir eller film og læg skinke og ost i en stribe på midten. Rul farsen om sig selv og form et brød, luk godt til i enderne, så fyldet ikke siver ud under bagningen.

Smør et lille ovnfast fad, der passer nogenlunde i størrelsen til farsbrødet med olie eller smør.

Bag farsbrødet i en forvarmet ovn ved 180 grader i ca. 35 minutter.

Server salat og kartoffelmos til.

Crema di carote con le cozze

*Pureret gulerodssuppe med
muslinger*

675 g gulerødder
65 g smør
2 knsp. sukker
1 liter hønsébouillon
32 muslinger, skrubbet og uden skæg
2 dl hvidvin
½ fed hvidløg
1 spsk. frisk bredbladet persille, hakket
Salt

Skær 2 af gulerødderne i terninger og resten i skiver. Smelt 25 g af smørret i en gryde, til sæt gulerodsterningerne sammen med 1 knsp. Salt og 1 knsp. Sukker og lad dem simre i 5 minutter ved lav varme; rør rundt af og til. Tag gryden af varmen og stil den til side.

Smelt resten af smørret i en gryde, tilsæt de skivede gulerødder sammen med 1 knsp. Sukker og 1 knsp. Salt og lad dem simre i 5 minutter ved lav varme; rør af og til i dem. Hæld bouillon i og lad det simre i ca. 20 minutter. Purer suppen i en foodprocessor.

Kasser de muslinger der har beskadigede skallen, eller som ikke lukker sig, hvis man banker hårdt på dem.

Varm muslingerne, vin og hvidløg op på en pande i 5 minutter, til de åbner sig, og tag resten ud af skallerne. Varm suppen igennem, tilsæt gulerodsterninger og muslingerne, drys med persille.

Servers straks.

Trota alla Caramanico

Ørred som i Caramanico

2 ørreder
1 skalotteløg
2 fed hvidløg
1 lille stykke italiensk chilli (pepperoncino)

Til kogning, senere fond:
½ liter hvidvin
1 løg
1 laurbærblad
Peberkorn
1 stilk bladselleri
50 g smør
Bagepapir og bomuldssnor

Pil og hak løg og hvidløg groft. Rens ørrederne og fyld dem med hver med hvidløg, skalotteløg, salt, peber og pepperoncino. Pak dem ind i bagepapir og bind bomuldssnor om dem.

Bring 1½ liter vand i kog, tilsæt det pillede løg, vin, peber. Laurbær og bladselleri. Kog fisken i denne suppe i ca. 15 – 20 minutter, alt efter hvor stor fisken er. Tag fisken op. Pak den ud af papiret og hæld den væske, der er ved, ned i fiskesuppen.

Kog fiskesuppen, indtil der er ca. en halv liter fond tilbage. Rens fisken, så der kun er det fine kød tilbage. Server fisken lun på et fad med sovsen til.

Spis flutes til.



Hørsholm Rustbehandling og Billeje ApS



**Rabat
500.-**

Til alle medlemmer af Lanciaklubben

HVEM ER VI?

Hørsholm Rustbehandling og Billeje er et **MERCASOL CENTER**, der tilbyder din bil rustbeskyttelse og billeje. Vi er tilknyttet Teknologisk Institut's kontrolordning, der sikrer dig høj kvalitet på det udførte arbejde. Vi borer bl.a. ikke huller og vi afmonterer inderskærmene inden vi behandler bilerne med voksbaserede rustbehandlingsprodukter.

NYE BILER RUSTER OGSÅ

Høj luftfugtighed, meget skiftende temperaturer og kemisk forurening fra f.eks. svovlforbindelser gør, at biler ruster mere i det danske klima. Derfor skal også nye biler rustbehandles for at forlænge bilens levetid.

RUSTBESKYTTELSE KAN FORETAGES HELE ÅRET RUNDT

Det er en myte at rustbeskyttelse skal foretages på en bestemt tid af året. Bilen ruster hele året, og jo før du får din bil behandlet med supplerende rustbeskyttelse, desto bedre vil den modstå rustangrebene.

Kontakt os:

Ådalsvej 50
2970 Hørsholm
Telefon **70 10 12 10**

På samme adresse finder du:
Otto og Lundt Auto
Entech Chiptuning

Rabatten gælder for en rustbehandling eller en klargøring og kan ikke kombineres med andre rabatter.



Lancia Delta
HF Integrale Evo 1

AUTOMOBILI
STELVIO

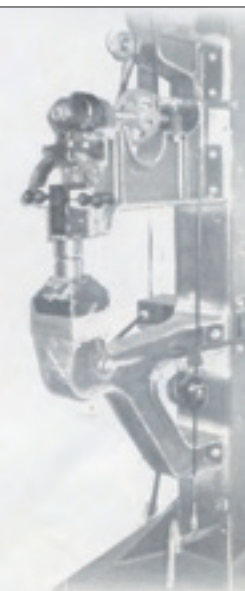
MACCHINE CON PASSIONE

www.stelvio.dk

Stelvio Automobili ApS, 3212 0380, info@stelvio.dk

Fremstilling & rep. af pladedele til veteranbiler / mc

**Mangler du pladedele f.eks.
døre - klapper - kølergitter - kofangere - skærme
- sidevognskasser, så kontakt mig!**
Alt kan lade sig gøre til rimelige priser.



MARTINS HAMMER WORKS - V/MARTIN OLSEN - PILEKROGEN 4 - 4470 SVEBØLLE
Tlf. 59 2946 93 - MOBIL 24 41 43 74 - INFO@MARTINSHAMMERWORKS.DK

WWW.MARTINSHAMMERWORKS.DK

Opslagstavlen.

Salg-Biler-Privat

Opslagstavlen indeholder ikke alle Købs- og Salgstilbud som er tilgængelige på vores hjemmeside : www.lanciaklub.dk
Redaktøren opfordrer derfor medlemmerne til at bruge den altid opdaterede hjemmeside.

LANCIA Montecarlo 1981

Km: 168000
Farve: Metalblå
Stand: God
Pris: 138000
Navn: Ib Trebbien
Postnrby: 6430 Nordborg
Telefon: 22246780
Email: info@trebbien.dk

Årgang 1981. 2-sædet targa model med 2-liter centermotor. Motor og hjulophæng er baseret på Lancia Beta serien. Samme ejer siden 1981. Oprindeligt købt i Schweiz og bragt til Danmark i 1984. Blev gennemgribende restaureret sidst i 90'erne og har kun kørt få km siden. Sælges på grund af manglende tid og plads. Montecarlo modellen har en spændende historie. Den er designet og bygget hos Pininfarina og var oprindelig tænkt som en Fiat. Lancia Montecarlo er således den første bil som Pininfarina byggede på egen platform. Alle tidligere biler fra det italienske designhus var baseret på eksisterende platforme eller chassiser. Serie 1 versionen blev produceret 1974-78. Serie 2 versionen dukkede først op i 1979, da fabrikken begyndte at have succes på racerbanerne med en turbo version, og Lancia Montecarlo vandt VM for sportsvogne i 1980 og 1981. Sideløbende dannede modellen, som har modelnummer 137, basis for den legendariske Lancia Rally 037, som vandt VM i kamp mod Audi Quattro. Der blev kun bygget i 1940 eksemplarer af denne model, før de nye katalysatorkrav på en række nøglemarkeder førte til indstilling af produktionen i 1980, så der er på alle måder tale om en virkelig sjældenhed. Bilen kan også benyttes til historisk motorsport, da den i sin tid var homologeret i gruppe B.

LANCIA Kappa 20V T SW

Årgang: 1999
Km: 130500
Farve: mørkeblå metal
Stand: god
Pris: 76.500
Navn: Lars Koch Rasmussen
Postnrby: 2900 Hellerup
Telefon: 24694663
Email: lars@kochrasmussen.dk

Bilen fundet i Tyskland. En ejer. Garagebil. Fremtræder ud- og indvendig som ny. Alcantare interiør, klima, navigation, 16" alu-fælg, el-spejle, fjernbetjent centrallås, multifunktionsrat, el-ruder, tågelygter, abs-bremser.

LANCIA Kappa 3.0 LX Aut 1997

Km: 15.000
Farve: Lys blå metal
Stand: Som ny
Pris: 135.000
Navn: Søren Kristensen
Postnrby: 6800 Varde
Telefon: 20600008
Fax: 20600009
Email: gludsoe@hotmail.com

Bilen fundet i Tyskland. En ejer. Garagebil. Fremtræder ud- og indvendig som ny. Alcantara interiør, klima, navigation, 16" alu-fælg, el-spejle, fjernbetjent centrallås, multifunktionsrat, el-ruder, tågelygter, abs-bremser.

LANCIA FULVIA Berlina

Aargang: 1972
Km: 33.000
Farve: Blå
Stand: Mint Condition
Pris: Min. 50.000 BEMÆRK - NY PRIS
Kategori: Salg-Privat
Navn: Niels Gulløv
Postnrby: 2100 Kbh. Ø
Telefon: 35262664
Email: gullov@email.dk

Bilen er i usædvanlig fin stand. Befinder sig i øjeblikket i garage i Nordsjælland. Har altid levet et liv i tør og lun garage, i Italien såvel som i Danmark.

Køb af Reservedele

LANCIA Type: Beta coupe' 1800

Aargang: 1974
Reservedel: Frontrude
resdelstype: beta coupe' 1800 1974
Kategori: Reservedele købes
Navn: Anker
Firma: Anker Lauritzen & Søn ApS
Adresse: Møllegade 5
Postnrby: 7323 Give
Telefon: 75731499
Fax: 75739107
Email: ankerbil@ankerbil.dk

Er der en der har en ny eller næsten lige så god, frontrude til en beta coupe ? både den nye og gamle type kunne have interesse.

LANCIA Thema 8-32

Aargang: 90
Reservedel: Bagerste lydpotte
resdelstype: Thema 8-32
Kategori: Reservedele købes
Navn: Erik Ritz
Firma:
Adresse: Solrød
Postnrby: Solrød
Telefon: 56142255

Salg af reservedele

LANCIA Thema 3.0 v6

Aargang: 1993
Km: 155000
Reservedel: motor og manuel gearkasse
resdelstype: lancia thema 3.0 v6
Resdelspris: 3000
Kategori: Salg-Privat
Navn: Benny andersen
Postnrby: 3500 værløse
Telefon: 26252102
Email: bt.ka.2000@gmail.dk

3.0 V6 motor og gearkasse med motorstyring og ledningsnet til motoren har kørt 155.000 km. Du får også forbro, trækaksler, støddæmper med fjeder til forand, tandstang, servopumpe, køle Kompressor til AC, starter og generator, forhjulsnæ, kat, Det sidder i bilen og kan afprøves pris 3000 kr. eller bud. Bilen kan køre, bilen er uden skade og rust. Resten af bilen sælges i reservedele, kr. 3000.

LANCIA Kappa

Aargang: 1998
Reservedel: Forreste støddæmpere
resdelstype: Kappa
Resdelspris: 700 + forsendelse
Kategori: Reservedele sælges
Navn: Bøgh Christensen
Postnrby: 9310 Vodskov
Telefon: 20713570
Email: lanca8.32@bogh.dk

Et sæt nye forreste støddæmpere til Kappa af mærket - G35156 sælges pga. fejlkøb. Passer til faceliftede modeller fra 1998 og frem. Billeder kan sendes.

Bagsidefoto:

En julehilsen fra Club Lancia Sport Ltd. uk

Merry
Christmas

