



Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 33 FEBRUAR 2010



**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 Coupé



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

12. årgang nr. 33 Februar 2010

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@teliamail.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. Blomstervænget 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:
20.marts 2010

Indhold:

Formandens Signatur	s. 5
Nordisk Træf 2010 på Fyn	s. 6
Kalender	s. 7
Hvad var så specielt ved Lancia? 2: Motorerne	s.10
Lancia Stratos HF - Gruppe 4 1975	s.17
Import af Delta EVO 2 Blue Lord	s. 24
Italiensk Køkken	s. 26
Opslagstavlen	s. 30

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto Klaus Egeland. Fyn 2006
Kristen Kirkebæk s Fulvia Coupé 1.3

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.

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 kvalitetsvin fra Francesco Boschis til kun 520 kr.

Se mere på www.VinoVicino.dk



AUTOMOBILI

STELVIO

MACCHINE CON PASSIONE



Lancia Fulvia
1.3 Rallye S
1969

www.stelvio.dk



STELVIO AUTOMOBILI, Måløv Værkstedsbysvej 93, 2760 Måløv, Tel: 3312 0380



Formandens Signatur

"Det var den bedste af alle tider. Det var den værste af alle tider" Sådan indleder Charles Dickens sin roman To byer. Ordene falder en ind når man tænker på den situation lancisti overalt befinder sig i. Vi har nogle dejlige biler og vi har et udbredt fællesskab og samarbejde ikke blot her i landet men også til andre lande. På den anden side har vi måttet leve med mærkelige meldinger om Lancias fremtid. Først skulle mærket helt lukkes, så var der planer om helt nye tiltag. Så skulle Lancia tilbage til Danmark, så skulle det ikke.

Ved lidt nærmere eftertanke tror jeg at der er mest grund til optimisme. Gennem de sidste par år er Lancias europæiske salgstal gået støt i vejret. Ikke i alle lande, men som helhed, og ikke blot i Italien. Og fabrikkens panderynker drejer sig nu om Alfa Romeo. Det kan måske være lidt vanskeligt at forholde sig til de nye toner om at Chrysler og Lancia skal slås sammen. Det ser ud som om man forestiller sig at de samme modeller skal sælges i nogle lande som Lancia og i andre som Chrysler. På biludstillingen i Detroit stod der en Lancia Delta med Chrysler-kølgitter og logo. Beskeden var at den ikke var en kommende model men blot et symbol på planerne.

Vi må vente og se. Det positive for os er at der ingen planer er om at opgive navnet. Personligt har jeg ingen problemer med at Lancia i dag ikke er som Lancia var for 40 år siden. Det er der ingen der er. Den form for lille produktion og høj kvalitet kan ingen leve af. Fulviaproduktionen på mellem 30.000 og 40.000 biler om året, som var det højeste produktionstal Lancia nogensinde havde oplevet er i

dag helt umulig lille. Det er hvad Lancia i dag sælger på 4 måneder; og det tal skulle gerne højere op.

Som medlemmerne kan se af dette nummer af Granturismo er planerne for sommerens nordiske Lanciatræf klar. Det ser meget spændende ud, og vi har allerede fået tilmeldinger fra både Sverige og Tyskland. Vil man overnatte på stedet er det sikkert klogt at være tidligt ude; der er grænser for hvor mange værelser hotellet har.

Årets generalforsamling bliver afholdt på Sjælland d. 29. maj, og på grund af det nordiske træf nogle få uger efter har vi sløjft den traditionelle køretur inden mødet. Som erstatning har vi en anden oplevelse til de medlemmer der kommer.

Der er lidt tid endnu til at gøre alt klar til sommerens køreglæder, hvor vi håber at se mange medlemmer i nye eller gamle Lanciabiler. Vi bruger det store, klassiske arrangement i Frederiksborghallen i Hillerød d. 10. april. som startskud. Der stiller vi op med en stand. Kom og besøg os.

På gensyns

Nordisk Lanciatræf

18. – 20. juni 2010 Fyn



De fynske turistforeninger siger "Fyn er fin" – det kan vi kun give dem ret i. Danmarks næststørste ø ligger som et smørhul midt landet, beskyttet mod kolde vinde og velsignet med et smukt og frugtbart landskab. H.C.Andersen blev født i Odense på Fyn, og læs blot indledningen til eventyret "Den grimme Ælling". "Der var så dejligt ude på landet; det var sommer! Kornet stod gult, havren grøn, høet var rejst i stakke nede i de grønne enge."

Der afholder Dansk Lancia Register det nordiske Lanciatræf fra fredag d. 18. til søndag d. 20. juni 2010. Der bliver køreture gennem dejlige landskaber til gamle slotte og herregårde, god tid til at mødes og snakke. Det hele kranses af gode måltider.

Program:

Fredag d. 18. juni:

Fra kl. 14: Ankomst til Næsbylund Kro ved Odense.

19.00: 2 retters middag incl. ½ flaske vin eller 3 øl pr. person + kaffe

Lørdag d. 19. juni:

9.30: Afgang på en tur gennem det østlige Fyn til Nyborg. Byvandring gennem den gamle fæstningsby. 12.30: Frokost i riddersalen på Nyborg slot. 3 stk. smørrebrød og 1 øl eller vand pr. person. 14.00: Videre kørsel op til Fyns hoved og retur til Næsbylund Kro. Indlagt kaffepause undervejs

19.30: Festmiddag. 3 retter incl. ½ flaske vin eller 3 øl pr. person.

Søndag d. 20. juni:

9.30: Afgang på en tur gennem Sydlyn til herregården Egeskov med veteranmuseum og park. 13.00: Frokost for egen regning 15.00: Samlet afsked og på gensyn

Pris: Pr. person for overnatning, køreture, adgang til Nyborg slot og til Egeskov samt alle måltider – bortset fra frokost på Egeskov, søndag:

I dobbeltværelse: 1.495 DKK/200 Euro

I enkeltværelse: 1.795 DKK/240 Euro

Pr. person uden overnatning:

1.125 DKK/150 Euro

Info. Næsbylund Kro & Hotel. Bogensevej 105. 5270 Odense N. www.naesbylundkro.dk

Tilmelding: Senest 1. april 2010 til Jørgen Turkling Se separat tilmeldingsskema



ANMELDELSERBLANKET NORDISK LANCIA TRÆF 18-20 JUNI 2010



Undertegnede anmelder sig hermed til at deltage i Dansk Lancia Registers Nordiske Træf i dagene fra d. 18. Juni 2010 til den 20. Juni 2010.

Deltagernavn(e):			
(Følgende evt. beboer):			
Gade:			
Postnummer:	By:		
Mobil tlf.:	Email:		
Land:			
Bil:			Årgang:
Antal personer:	Beløb:	I Danske Kr.:	(Sæt x)
Dato & Underskrift:			

Nedenstående priser dækker: **2 overnatninger m. morgenmad i delt dobbeltværelse**
2 retters middag inkl. ½ fl. Vin el. 3 øl fredag aften
Frokost (Lunch) lørdag m. 3 stk. smørrebrød og 1 øl/vand pr. person
Gallamiddag (3 retter) lørdag aften inkl. ½ fl. Vin el. 3 øl pr. person
Kaffe undervejs lørdag
Entré på Egeskov med veteran museum søndag

Prisen dækker IKKE: **Frokost (lunch) Søndag.**

Jeg overfører beløbet til den angivne bankkonto senest d. 1. April 2010, og anerkender at min anmeldelse ikke anses for gyldig før beløbet er betalt. Samtidig anerkender jeg at Dansk Lancia Register ikke kan gøres ansvarlig for nogen skade på min bil/person/tredje person eller ting som følge af min deltagelse i arrangementet.

Deltagere, der ønsker "hele pakken" med 2 overnatninger: Kr. 1.495,00 (200 Euro)(Pr. person) i delt dobb. værelse
Deltagere, der ønsker "hele pakken" med 2 overnatninger: Kr. 1.795,00 (240 Euro)i enkeltværelse
Deltagere, der deltager uden overnatning: Kr.1125,00 (150 Euro)

Beløbet overføres til:

NORDEA Reg. Nr. 0393 Kontonr: 4374256322 IBAN: DK8120004374256322 IBC: NIDEADKKK

Blanketten sendes, faxes eller mailes til nedenstående anmeldelsessekretær senest den 1. April.
(HUSK at anføre deltager navn på indbetalingen!)

Ans. sekretær: Dansk Lancia Register
Jørgen Turkling, Narvesvej 1.
DK 4621 Galtrup - Danmark

04-01-2010

TE: +45 4633 9918
Fax: +45 4633 7011
Mail: dlr@lanciaclub.dk

Arrangementer Kalender

Lørdag 10. April Bilmesse i Hillerød.
DLR deltager i bilmessen i Hillerød med en stand.
Vi opfordrer medlemmerne til at kigge forbi.
Se nærmere på: <http://www.bilmesse.dk/>

Lørdag d. 29.maj
Årsmøde - Generalforsamling i DLR 2010 afholdes
Lørdag d. 29.maj kl. 14.00 på Sommers Automobil
Museum. Nærum Hovedgade 3. 2850 Nærum
Se mere i næste nummer af Granturismo.

Lørdag 8.Maj Klampenborg
Copenhagen Classic Autojumble, afholdes på
Klampenborg Galopbane Lørdag d.8.maj.

Søndag d.6.Juni
Gavnø Classic Autojumble & Concours de
Charme.
Se mere på: www.gavnoe.dk

Søndag d.13.Juni
Gissfeldt Klassisk Motorshow 2010 afholdes den
13. juni 2010 kl. 10 - 16.
Det overordnede arrangement er tænkt som et
træf, hvor alle deltagere skal være til stede fra kl.
10.00 - 16.00. Alle udstillere skal være på plads kl.
09.45. Deltagelse for "udstillere" og deres ledsager
(altså 2 personer pr. bil) er gratis samt børn under
15 år.
Tilmelding til Gissfeldt Kloster senest den 1. juni
2010 på email tj@gissfeldt-kloster.dk

*For de ovenstående tre arrangementer gælder,
at DLR har besluttet ikke at deltage med en
stand på klubniveau. Nordisk Lanciatræf på Fyn
afholdes i weekenden d. 18-20 juni. Vi har ikke
kapacitet til også at arrangere fælles Lancia-
stand ved tre træf, så tæt på det nordiske Træf.
Men vi opfordrer medlemmer til at møde op til
disse arrangementer.*

Søndag d.22.august
DLR's traditionsrige Sensommertur afholdes i år
d.22.august. Som sædvanlig starter vi med en kø-
retur gennem et smukt område af det danske land,
denne gang i det syd-vstsjællandse, og afslutter som
sædvanlig med en middag på en god restaurant.

Mere udførligt program og mødested i kommende-
nummer af Granturismo.

Lørdag d. 11. September
Bella Italia i Nyborg arrangeres af Alfa-Romeo Klub
Fyn. Som sædvanlig vil DLR være repræsenteret
med en stand.
Mere i senere nummer af Granturismo.

Lørdag - Søndag 23-24. Oktober
DLR har besluttet at deltage på den traditionsrige
Bilmesse i Fredericia afholdes til efteråret 23-24.ok-
tober.
Se nærmere i kommende nummer af Granturismo



**Skal dette
være dit sidste
Granturismo?**
HAR DU HUSKET AT BETALE DIT
KONTINGENT FOR 2010?

Ellers skynd dig at overføre beløbet
(300 kr.) til Nordea reg.nr. 0393 konto nr.
4374 256 322 - og anfør venligst KUN
Navn og Medlemsnummer.

Udenlandske Arrangementer

Tilmelding til Træffet;
Vom Schwarzwaldrand zum
Neckarstrand find på:
www.lanciaclubdeutschland.de

Hvad var så specielt ved Lancia?

2: Motorerne

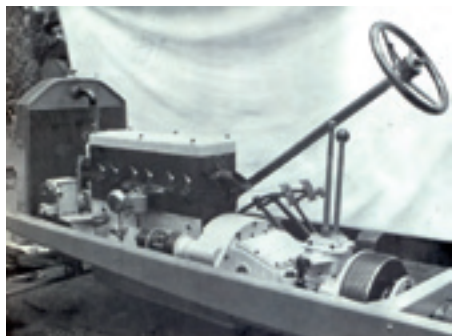
Før Fiat i 1969 overtog Lancia var Lancias motorer meget selvstændige konstruktioner, anderledes end alle andres.

Tekst: Niels Jonassen

Anderledes fra begyndelsen

Da den sidste Fulviamotor blev bygget i 1976 markerede det enden på en tradition der var begyndt helt tilbage i 1922, V-motorer med cylindrene i et meget svævert V. Motortypen blev lanceret i Trikappa på 8 cylindre og i Lambda på 4.

Det var ikke de første Lanciamotorer der adskilte sig fra de fleste andre. Allerede den første Lancia fra 1907 var anderledes. Umiddelbart så den ret normal ud med 4 cylindre i række med sidestillede ventiler. Den adskilte sig imidlertid ved at være meget let og ved at rotere meget hurtigere end samtidige motorer. Et omdrejningstal på 1800 o/min var højt i 1907, og den deraf følgende litereffekt på 12 bhk. lå også over det normale i samtiden. Der er ingen tvivl om at Vincenzo Lancias erfaringer som test- og racerfører for Fiat har spillet en rolle for



Der blev udstillet et chassis med en prototype V12 i Paris i 1919

motorkonstruktionen. Han vidste af egen erfaringen hvor meget datidens kæmpemotorer på op mod 10 liter vejede og hvor meget det sled på materiel og kører. Et let og hurtigtløbende motor var en mere holdbar løsning.

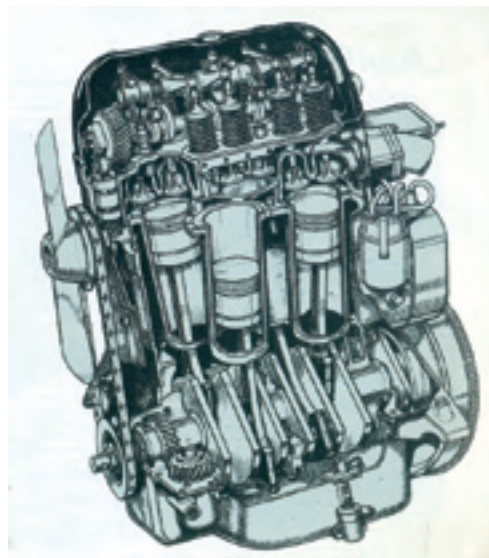
Eksperimenter

I 1915 begyndte Lancia at eksperimentere med V-motorer. Der blev lavet forsøg med adskillige konstruktioner som især adskilte sig fra hinanden ved hvor åbent eller lukket V'et var. Det første praktiske resultat var en V12 flymotor på 24 liter og med en effekt på 350 hk v. 1.450 o/min. Den blev efterfulgt af en endnu større flymotor – 32 liter. Disse motorer havde et V på omkring 60 grader og blev brugt i nogle Caproni-fly. Derefter fulgte et par V12-prototyper på 7,8 og 6 liter beregnet til biler. Det mest interessante ved dem var at vinklen i V'et nu var på kun 22 grader, således at der kun var et, fælles topstykke med overliggende knastaksel. Et andet særpræget træk var at der var 12 slag på krumtappen, altså en søle til hver plejlstang. Den ene af disse motorer blev vist i et chassis på biludstillingen i Paris i 1919. Der kom aldrig nogen V12 Lancia, men derimod kom i 1922 de to nævnte modeller, Trikappa og Lambda.

Tradition og nybrud

Med Trikappa og Lambda havde Lancia betrådt en vej som fabrikken skulle følge med meget få svinkeærinder indtil 1976.

Trikappa-motoren var en V8 på 4592cc og en effekt på 98 hk v. 2500 o/min. Mens Lambda-motoren var en V4 på 2119cc og en effekt på 49 bhk v. 3250 o/min. Begge motorer havde en krumtapsøle pr. plejlstang, forskudt i forhold til de andre søler.



Lambdamotoren

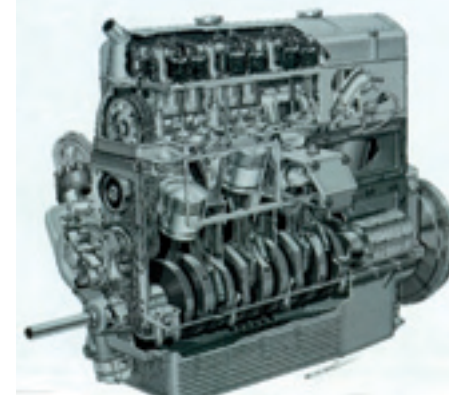
Dette med krumtapsølerne kræver måske en forklaring. Det er normal praksis ved V-motorer at have halvt så mange slag på krumtappen som der er cylindre, således at der sidder to plejlstænger på hver søle. Det er ganske tilfredsstillende ved motorer med 8 cylindre eller flere, om end der kan blive lidt ujævn motorgang. Med færre end 8 cylindre går det galt med balancen. Især med 6 cylindre går det helt galt. Det vender vi tilbage til.

Det der virkelig adskilte Trikappa og Lambdamotorerne fra alle andre var konstruktionen med et snævert V; Trikappa på 14 grader og Lambda på 13 grader 6'. På den måde blev der sparet megen plads i bredden, motorblokken blev meget vridningsstiv fordi den var smal og kompakt, samtidig var motoren let, og man kunne nøjes med ét topstykke, hvor der lå en enkelt overliggende knastaksel. Alt i alt en opskrift på en effektiv motor. På minussiden finder man at det kan være vanskeligt at få plads til tilstrækkelig mange topbolte og at indsuignings- og udblæsningskanalerne

i topstykket var ganske komplicerede. Nu forholdt det sig så heldigt at Lancia rådede over et af Italiens mest kvalificerede støberier; så selv den slags komplikationer blev klaret.

Støt videreudvikling

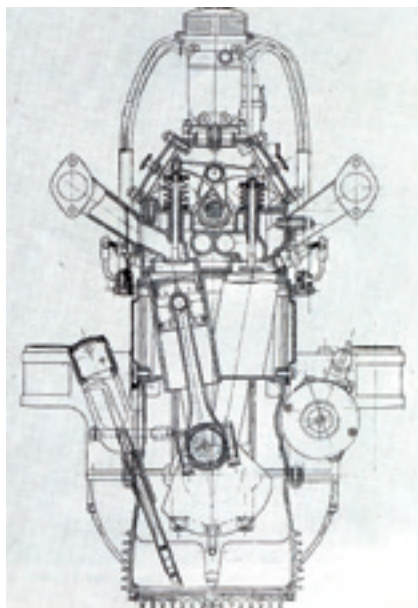
Lambda var i produktion indtil 1931, mens Trikappa forsvandt allerede i 1925. I løbet af de ni års produktion blev Lambdamotoren hele tiden udviklet - uden at blive principielt ændret - så den i den sidste udgave var på 2568cc med en effekt på 69 bhk v. 3500 o/min.



Dilambdamotoren ligner ikke umiddelbart en V8

I 1928 kom den næste store V8 Lancia, Dilambda. En imponerende bil, som egentlig var konstrueret til det amerikanske marked. Den havde en V8-motor på 3956cc og 100 bhk v. 3800 o/min. Vinklen i V'et var nu 24 grader, men stadig med ét, fælles topstykke og en enkelt overliggende knastaksel. Den var i produktion indtil 1938 men fra 1931 sammen med den næste 8-cylindrede, nemlig Astura.

Astura var på 2606cc og 72 bhk v. 4000 o/min. Nu var V-vinklen på bare 19 grader, men ellers var alt ved det velkendte. Lambda blev i 1931 afløst af den 4-cylindrede Artina med V4-motor 1927cc og 55 bhk v. 4000 o/min. Læg mærke til hvordan effekten og omdrejningstallet støt går i vejret. Det skyldes naturligvis at Lancias ingeniører vidste mere og mere om strømningsforhold i indsuigning og udblæsning, så de fik en mere effektiv motor for hver gang de lavede en ny konstruktion – uden at ændre på de grundlæggende konstruktionsprincipper.



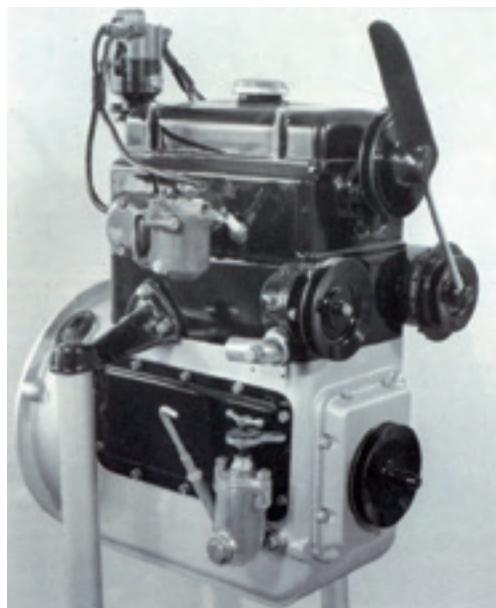
Asturamotoren

Med Augusta fra 1933 kom den første lille Lancia. En lille V4-motor på 1196cc og 35 bhp v. 4000 o/min. I princippet bygget som de større motorer, men her var vinklen i V'et på 18 grader.

Man kan spekulere meget over hvorfor fabrikken hele tiden ændrede på V'et. Nogle har ment at man bare prøvede sig frem for at finde ud af hvad der var bedst. Det virker meget lidt sandsynligt. Lancia ansatte kun ingeniører og teknikere med en meget høj teoretisk uddannelse – og eksamen med topkarakterer. De konstruerede alting færdig på tegnebordet, og så skulle det bare virke. Det gjorde det også. Der er aldrig hovsaløsninger på tidens Lanciakonstruktioner. Det er gjort helt færdig. Publikum købte Lancia fordi de kunne være sikker på at alting virkede som det skulle, og at mekaniske fejl næsten aldrig opstod. Hvis de blev vedligeholdt kørte bilerne til de var slidt op – og det kunne vare ganske længe.

Nye tider

De moderne tider begyndte hos Lancia i 1936 med den nye model, Aprilia. Den var færdig til produktion i 1936, da den blev sat i gang på Lancias

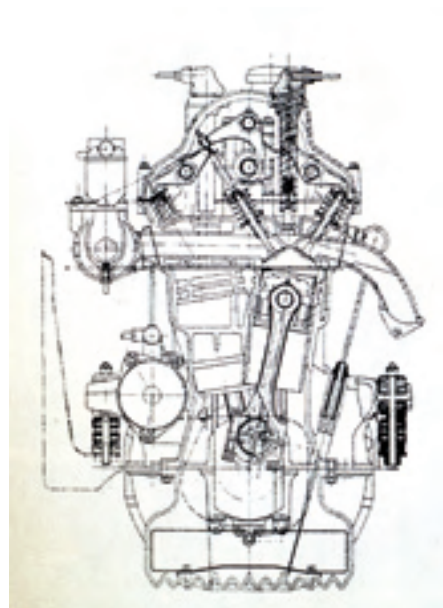


Den lille Augustamotor

franske filialfabrik under navnet Ardennes. I 1937 kom produktionen i gang i Torino. Det italienske modelnavn, Aprilia, er det som næsten alle i dag kender.

Motoren var en V4 på 1352cc og 48 bhp v. 4300 o/min. Nu var V'et på 19 grader 6' 40". I 1939 blev motoren gjort lidt større, 1486cc men stadig 48 bhp, nu v. 4300 o/min. Et godt eksempel hvordan Lancia hele tiden arbejdede på forbedringer. Det noget større slagvolumen gav en mindre presset motor, på trods af det højere omdrejningstal. Karakteristisk for Lancia har hensynet til omkostninger ikke spillet nogen særlig rolle. Det skulle bare være teknisk i orden. Derfor tiltrak fabrikken også dygtige og ambitiøse ingeniører; de fik lov at arbejde uden indblanding fra salgs- eller økonomiafdelingen.

Sidste model før krigen blev Ardea, som kom i 1939. Nu kom man helt ned på 903cc og 28 bhp v. 4000 o/min. Stadig V4, nu på 20 grader. Folk der har kørt en Ardea er målløse over hvor hurtigt og uanstrengt en så lille bil fra dengang kan køre. Meget skyldes selvsagt de præcise køreegenskaber, men motoren er et dejligt, lille urværk.



Aprilia fik halvkugleformede forbrændingskamre

Verdens første V6 i produktion

Aprilia og Ardea var i produktion til henholdsvis 1949 og 1953, men efterkrigstidens store slagnummer blev Aurelia. De første år efter 2. Verdenskrigs afslutning arbejdede Lancia med planer om en ny og opdateret udgave af Aprilia med en V6-motor i snævert V. Denne motor havde en helt speciel baggrund.

I 1943 blev Lancias konstruktionsafdeling flyttet fra det bombetruede Torino til Padua. Her sad bl.a. den unge chef for den tekniske beregningsafdeling, Francesco De Virgilio. Han fik forelagt et projekt til en V6-motor med et V på 39 grader. Han lavede nogle kalkuler og meldte tilbage at den måtte de ikke bygge; den ville ryste sig selv ihjel. Der var ikke alverden at lave under krigen, så De Virgilio gav sig af nysgerrighed til at regne på om det i det hele taget var muligt at lave en brugbar V6-motor. Problemet er især at hvis man anbringer plejstænger i en V6-motor parvis på tre søler kommer impulser og vibrationer fuldstændig ud af trit. Efter nogle dages tekniske beregninger kom han frem til at det var muligt at konstruere 8 forskellige V6-motorer som var i balance. Fire med et V på 60 grader og fire med et V på 120 grader. En af mulighederne på 60



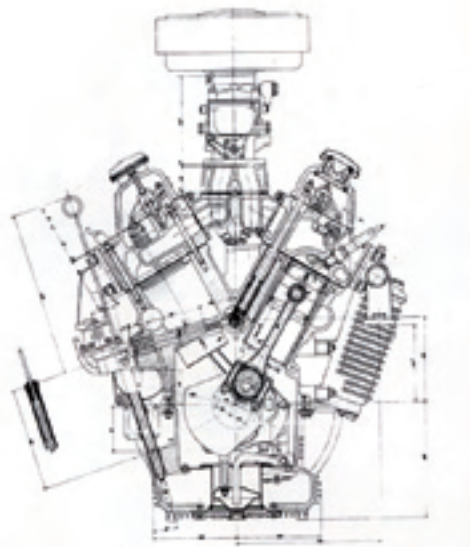
Flavias boksermotor

grader var at foretrække. Derpå lagde han det hele ned i sin skuffe.

Da planerne om en moderniseret Aprilia blev sat i gang kom planerne op af skuffen, men der var ikke plads i Aprilia'ens motorrum til hverken 60 eller 120 grader, så der blev bygget prototypemotorer på 45 grader med et fælles topstykke – altså i smuk fortsættelse af Lancias motortradition. Enden på det hele blev imidlertid at man valgte at konstruere en helt ny bil, Aurelia, som blev lanceret i 1951. Den fik De Virgilios idealmotor på 60 grader, 1754cc og 56 bhp v. 4000 o/min.

Ved lanceringen på biludstillingen i Torino vakte den nye Lancia kolossal opsigt, fordi den indeholdt så mange nye tekniske løsninger, bl.a. verdens første V6-motor der virkede. Hemmeligheden ved motoren var at der også her var en søle pr. plejstang, og at sølerne var forskudt 60 grader i forhold til hinanden. 6 gange 60 er som bekendt 360, og dermed er impulserne ligeligt fordelt på en cirkel. At lade V'et være 60 grader bidrog yderligere til balancen. Men dermed forlod Lancia for første gang siden 1922 princippet om det snævre V og ét fælles topstykke.

Aureliamotoren kom indtil 1958 i flere versioner, 1750cc, 2000cc, 2200cc og 2500cc. Den største havde en effekt på 118 bhp v. 5300 o/min. Det er den der sad i de senere udgaver af Aurelia GT. Da Aurelia gik ud af produktion blev den afløst af



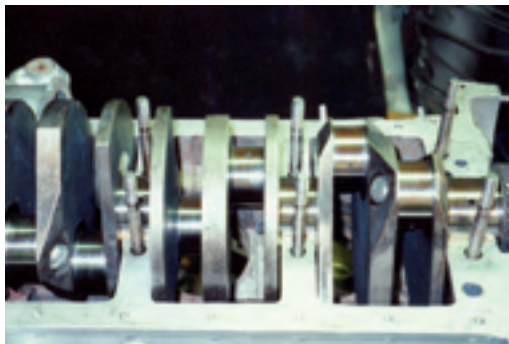
Aureliamotoren

Flaminia med en V6-motor der ligner Aurelias motor til forveksling, men det er kun princippet der er det samme. Den fandtes i to størrelser, 2458cc og 2775cc. De blev udviklet løbende og fandtes med effekt på 100, 119, 140 og 150. Den sidste Flaminia blev bygget i 1967, og dermed var det slut med V6-motorerne.

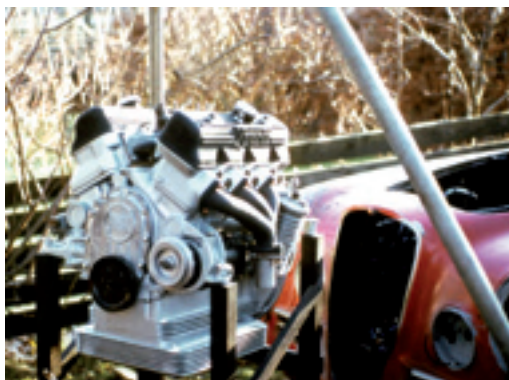
De sidste to

V6-motorerne betød ikke at Lancia svigtede sine gamle principper helt. I 1953 kom den lille Appia med en V4-motor på 10 grader 14' og 1089cc og en effekt på 38 hk v. 4800 o/min. Appia var i produktion i 10 år og kom i tre serier; de to næste med effekt på henholdsvis 44 og 48 bhk. Plus nogle sportsudgaver med 53 bhk.

Da Lancia-familien i 1956 solgte virksomheden til industrimanden Pesenti kom der også ny teknisk ledelse, professor Antonio Fessia. Han havde i 1948 gjort sig bemærket med en prototypekonstruktion med 4-cylindret boksermotor og forhjulstræk. Den tanke arbejdede han nu videre på, og det resulterede i 1960 i den forhjulstrukne Flavia med 4-cylindret boksermotor på 1500cc og 78 hk v. 5200 o/min. Også den blev konstant udviklet og endte som 2000 i



Aurelias krumtap med de 6 søler forskudt i forhold til hinanden, 60 grader i rækkefølgen 1-4-3-6-5-2.



Det var næsten synd at sætte den nyrestaurerede Aureliamotor ned i motorrummet.

1973 med 1991cc og 125 hk v. 5800 o/min. De sidste havde mekanisk benzinindsprøjtning.

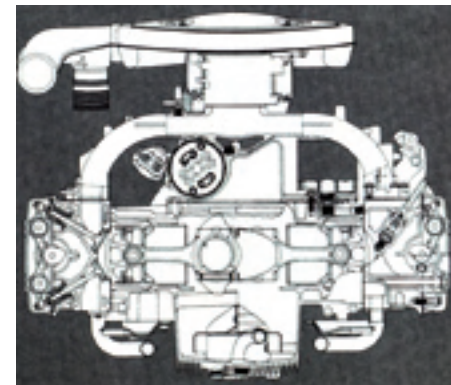
Lad imidlertid se på Lancias sidste motor med snævert V, Fulvia. Den kom i 1963 som berlina med en 4-cylindret motor på 1091cc og 59 hk v. 5800 o/min. V'et var på 13 grader og der var ét fælles topstykke. I modsætning til de tidligere motorer var der nu 2 knastakslar i topstykket. Der vil føre alt for vidt her at redegøre for alle de udgaver af Fulviamotoren der kom. Det skal blot nævnes at den hidsgiste af dem alle var en på 1584cc og 115 hk v. 6000 o/min.

Indtil da havde Aurelia været den eneste model som fabrikken havde brugt og udviklet systematisk til motorsport, men nu sluttede Fulvia sig til – og med

meget stor succes. Det blev især i rally at Fulvia gjorde sig gældende, bl.a. med verdensmesterskabet i 1972 og europamesterskabet i 1973.

Sidste Lancia motor

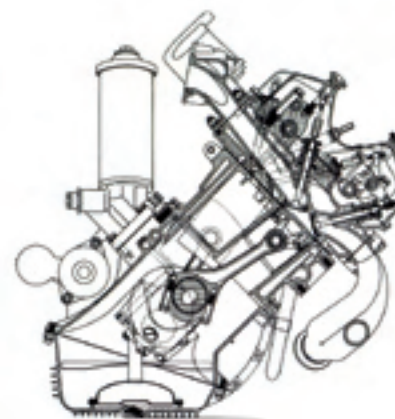
Efter Fiat overtog Lancia i 1969 anede ingen hvad man kunne forvente. I 1972 kom den første Beta, som byggede videre på Fiat-teknik, men i en forfinet og forbedret form. Ganske interessant var det at Aurelia-motorens fader, Francesco De Virgilio, der som sit sidste job inden pensionen konstruerede Fiats 4-cylindrede motor med to overliggende knastakslar om til Lancia. Dermed mente alle at det nu var slut med Lancias selvstændige motorkonstruktioner. Forbavselsen var derfor stor da Lancia i 1976 lancerede Gamma, med 4-cylindret boksermotor på 2 og 2,5 liter, med henholdsvis 120 og 140 hk v. 5500 og 5400 o/min. Det var en stor, velkørende og luksuøs bil, som imidlertid ikke blev solgt som forventet. Folk der købte så dyre biler ville have 6 cylindre eller flere. Temmelig uretfærdigt, for Gammamotoren går – som boksermotorer generelt – meget jævnt og vibrationsfrit. Tidlige Gammaejere fik imidlertid et ubehageligt problem. Fordi styreservoens trækkes fra den ene knastaksel kunne man opleve at tandremmen sprang en tand ved hård belastning – med uheldige følger for ventilerne. På den måde fik Lancias sidste



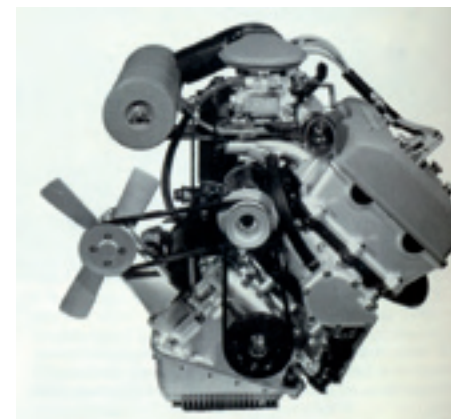
Boksermotoren til Gamma

selvstændige motorkonstruktion et kedeligt ry. Det blev rettet, og spørg en Gammaejer. Han plejer at være meget glad for sin bil.

Som en afsluttende krølle på historien kan det berettes at førnævnte Francesco Di Virgilio skitsekonstruerede en helt anden Gammamotor. En V4 på 120 grader, men den kom aldrig længere end til skitsen. Det kunne have været interessant at se hvad det ville have bragt.



Med Fulvia kom der 2 overliggende knastakslar



Fulviamotoren står på skrå for ikke at være for høj

Lancia "Stratos HF" Gruppe 4 - 1975



Artikel fra det Italienske blad Ruoteclassiche. Oversat af Torben Jørgensen

Den tordnende lyd fra motoren for fulde omdrejninger og støvskyen der løfter sig fra de 320 hk. bebuder uvejr blandt Brunello vinmarkerne. Til at slippe dette løs er det denne – en gr. 4 ex Munari; for os en ustabil og uregerlig bil, men for de professionelle, formidabel.



Ejeren og chaufføren.
Massimo Ferraga- mo (tv) søn af Salvatore og ejer af denne " Stratos " Giampaolo Tenchini, th. på foto, testkører for Pirelli og var testkører til lejligheden.

Lancia "Stratos HF"

Uvej på vej

En vibration i det fjerne forstyrrer stilheden i landsbyen. Den kvindelige tjener ved gæstgiveriet ser op; skyerne forekommer ganske harmløse, men hun fjerner alligevel dugene fra bordene. I værelset på hotellet prøver en mor forgæves at dysse barnet på kun få måneder i søvn. Vibrationerne gør det ikke muligt. Stedet er Castiglion del Bosco i hjertet (www.castigliondelbosco.it) af naturparken Val D'Orcia, 30 min. fra Siena og en times kørsel fra Firenze.

Totusind hektar næsten surrealistisk skønhed hvor der produceres 170.000 flasker om året af Brunello og Rosso di Montalcino. 26 fyrstelige værelser er til rådighed for gæster på Castiglion del Bosco. Og midt i dette område en grusvej som dannede slagmark for Rally di Sanremo i de gyldne dage.

Her, i dette ophøjede scenarie, i et område som der er blevet kørt i af nogle af de største kørere gennem tiderne, er vi; Lancia "Stratos" gruppe 4 og dens ejer



Justerbar akselafstand. Akselafstanden kan forlænges eller afkortes med nogle tiende mm. efter behov ved de enkelte løb, men er stadig kortere end f.eks. på en Panda.

Ønsker ikke at være veldisciplineret.

Selvom der er monteret de korrekte dæk er det vanskeligt at holde " Stratos " i en ret linie på løst underlag. For at ændre dens ustabilitet til noget effektivt kræver det en dygtig chauffør.



Massimo Ferragamo – søn af deisgneren Salvatore Ferragamo – entusiast, samler af biler og desuden bestyrer af dette stykke fortryllende verdenshjørne. Massimo var ca. 14 år da hans storebroder Leonardo kørte ture i Stratos og Sandro Munari gjorde det godt i kampen om verdensmesterskabet.

Derefter kunne Massimo ikke få tankerne om " Stratos " ud af hovedet og i dag ved han hvad det vil sige at eje en " Stratos " – han har i dag 3 stk.; en gadeversion i gul, en gruppe 5 i blå og denne gruppe 4 som netop med Munari har kørt San Remo i 1975, Rally Korsika og RAC og i 1976 Safari Rally. Dengang iklædt Alitalia farverne, men efter at have afsluttet sin professionelle karriere, blevet anvendt som " muletto " og iført Pirelli reklamer. (TJ: Muletto er betegnelsen for bil som anvendes til de frie prøver på specielle rally ruter og desuden testbil på løbsstrækninger og har samme karakteristik som selve løbsbilen). Denne bil er en version med " uoriginalt " topstykke og 4 ventiler pr. cylinder og god for 320 hk. mod normalt 275 i en gruppe 4 og de 192 i gadeversionen. Skal vi give et gæt på prisen ? er 400.000 Eur. ?



Nødvendigt at kunne se fremad.

Den karakteristiske aerodynamiske afdækning af ekstra lygter. Dengang da rally var rally kørte man også om natten.



Bremsekraftfordeler.

Herover bremsekraftfordeleren. Denne " Stratos " deltog i løb i 75 og 76 iklædt Alitalia farverne i hænderne på Sandro Munari. Dernæst, med Pirelli som sponsor, anvendt som " muletto " (se forklaring i teksten).

For at kunne udnytte et sådan køretøj er der behov for en særlig chauffør og vi har derfor inviteret specielt for " Ruoteclassiche " Giampaolo Tenchini, testkører for Pirelli væddeløbsafdeling og desuden kører for dette team. Trods hans daglige arbejde er han besat af specielle biler og Tenchini står spændt og klar iført kørerdragt. At stige ind i bilen er i sig selv en prøve i behændighed fordi " Stratos HF " er født som væddeløbsbil og der er ikke kælet for chaufføren bag rattet. Antal fremstillede tjente kun for opnåelse af homologering og de nødvendige 500 stk. blev fremstillet fra 1973 til 1975. Udover disse blev der fremstillet køretøjer til almindelige bilister – dog afsat med stort besvær p.g.a. bilens vanskelige temperament. Stratos blev solgt indtil 1978.

Det helt nødvendige for at køre rally. Cockpittet er totalt fri for pynt. Larmen er øredøvende, udsynet er mangelfuldt både til siden og bagud. Kun et luftindtag på taget sikrer et minimum af ventilation.



Denne Stratos er velbevaret, d.v.s. den bærer stadig præg af de "kampe" den har deltaget i og det gør den mere korrekt og udstråler lidt ondskab. Dens V6 motor fra Ferrari fødes af 3 dobbelte weber karburatorer som højlydt brummer og gurgler uregelmæssigt. Forekommer nærmest som den kan bryde sammen hvert øjeblik, men Michele og Manuel, hans to mekanikere og skytsengle, forklarer, at det ikke nødvendigvis betyder langsom kørsel når en ældre bil som denne behandles godt. Vigtigt er det at respektere serviceintervaller, og korrekte temperaturer. De fortæller, at motor kan gå op til 11.000 o/m. men i ærbødig frygt holder vor testkører sig 1.000 o/m under dette og dermed til max. som vist på skalaen.

Helt utroligt. På løst underlag danser "Stratos" af sted med en flydende lethed. Reaktionen er nærmest ustabile og med en uopdragen opførsel, men i hænderne på en professionel bliver den hurtig, rytmisk og effektiv. Den mangler noget vægt foran og man skal ikke stille krav om samtidig at kunne bremse og kaste den ind i kurverne – det ender bare i understyring. Før svinget nåes drejes få grader – max. 10/20 uden at drifte – og derefter styres med speeder for at holde den på rette kurs. Dækkene til grusunderlag har en formidabel vedhæftning og "Stratos" suser af sted efterladende en støvsky – aldrig med hjulene rettet ligeud – og vanhelliger det Toskanske landskab med et brøl som lammer hørelsen.

"Styretøjet er tungt" siger Tenchini men samarbejdet med undervognen er exceptionelt; ved langsom kørsel føles den løs, men går det stærkt føles den som noget helt særligt. Gearskiftet er stramt og skal anvendes med beslutsomhed fordi fejl gør at den springer ud af gear og man får et kraftigt slag over hånden. Derfor, et kraftigt skub og dobbelt udkobling tilrådes. Motorlyden fylder meget fra 5-6.000 o/m. og fra 7.000 skifter lydbilledet. Med de karburatorer kan der ikke accelereres uden en god portion dømmekraft – i modsat fald forsluger den sig og nogle gange ved lave omdrejninger hænder det at den hugger. Men V6'eren tager ved igen og så skal pedalen i bund. Bremserne imponerer ikke men på grusunderlag benyttes de ikke meget. Trods alle dens begrænsninger er denne "Stratos" særlig homogen. I forhold til nutidens gruppe N er den langsommere i svingene, men noget mere underholdende og vigtigt; den kræver en god chauffør.

Endnu nogle ture for diverse foto under opsyn af den stolte ejer Massimo Ferragamo og så er det slut med løjerne. Motoren bliver tavs og Toscana's landskab falder tilbage i den søvnige stilhed. Den kvindelige tjener mener at risikoen for uvejr er overstået og lægger igen dugene på bordene. For den unge moder – eller rettere fru Tenchini – lykkes det omsider at få den lille Vittoria til at sove.



Albue mod albue. Pilot og navigatør sidder skulder mod skulder. I forhold til en moderne rallybil vil den kun få betegnelsen enkelt sædet bil. Eneste komfort der bevilges: aflæggeplads til styrthjelme i sidelommer. Ovenover ses tripmaster og den åbne sikringsboks.



Ønsker ikke at være veldisciplineret. Selvom der er monteret de korrekte dæk er det vanskeligt at holde "Stratos" i en ret linie på løst underlag. For at ændre dens ustabilitet til noget effektivt kræver det en dygtig chauffør.

Billig baghjulopsætning. For at kunne montere Ferrari motor V6 på tværs blev det nødvendigt at montere et simpelt McPherson ophæng bagerst og dette skabte ret store problemer for korrekt opsætning af bilen.

Tekniske data.

Motor: bagerst-centralt på tværs. 6 cyl. I 65 gr. V-form. Boring 92,5 mm; slaglængde 60 mm. Cylindervol. 2418 kubikcm. Kompression 12:1. Hk. 320 ved 8.500 o/m. 4 ventiler pr. cylinder. 2 overliggende knastaksler pr. række. 3 dobb. karburatorer Weber 44 eller 48 "DDF". Elektrisk benzinpumpe. Elektronisk tænding "Dinoplex".

Transmission: Baghjulstræk. Differentialspær ZF. 5 gear med ligeskårne tænder. Dobbeltskivet kobling i kobber Borg & Beck. Campagnolo fælg – for 9x15, bag 13x15. Dæk Pirelli – for 205/50-15, bag 305/50-15.

Karosseri: 2 sædet coupe. Selvbærende. Midtersektion i metal forstærket med rektangulære stålprofiler samt bur (rollbar). Glasfiberkarosseri. Uafhængigt hjulophæng foran med dobb. tværgående arme. McPherson ophæng bag. Hydrauliske støddæmpere med skruefjedre. Ventilerede skivebremser for og bag model Lockheed. Dobb. stemplede kalibre. Justerbar bremsekraftfordeler. Tandstangstyring. 2 benzintanke a 50 ltr.

Dimensioner og vægt: Akselafstand 2150/2180 mm. Sporvidde for/bag; 1430/1460 mm. Længde 3710 mm – bredde 1750 mm – højde 1100 mm. Køreklar vægt 980 kg.

Tophastighed: Fra 185 til 220 km/t. afhængig af valgt gearing.

TJ ps: Teknisk indvielse vil vide, at ovenstående ikke passer på alle Stratos. Der findes udgaver med kun 2 ventiler pr. cylinder – 4 cylindrede motorer til gadeversionen og 6 cyl. til rally. Nogle har enkelt tørpladekobling samt anden dækmontering og kompression osv.



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 reparereres, 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.

Import af Delta EVO 2" Blue Lord" fra Japan

Tekst og foto: Torben Jørgensen

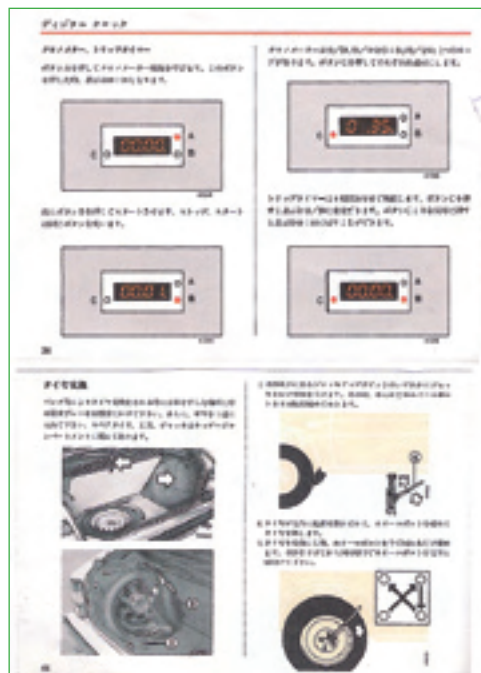
I farven Blue Lord fra Japan ? – nu må du læse på lektionen Torben. Du ved jo godt at det med Japan var den de kaldte Final Edition i mørkerød med blå/gul stribe op over motorhjelme og tag. Fremstillet i 250 eksemplarer. Jo, det var det også, men Delta var faktisk meget solgt i Japan i alle farver og det selvom den er venstrestyret og i Japan kører de i den forkerte side af vejen ifølge vor opfattelse. Delta har ikke fra Lancia's side været fremstillet som højrestyret. Men denne historie handler om et DLR medlem fra Esbjerg som for ca. 1 år siden importerede denne EVO 2. Importeret fra Japan er kun den halve sandhed idet den har mellemlandet hos forhandler i England som havde hjemtaget den fra landet hvor solen står op. Derefter indregistreret i England men kun som en formssag og ikke kørt derovre.

Bilen er fremstillet i januar 94 og leveret direkte til Japan som det fremgår af de originale papirer som ejeren er i besiddelse af. Selv instruktionsbogen er på japansk (se foto) og når konen har lånt bilen og ringer hjem: " Skat, jeg står ved Superbrugsen i Ribe og bilen er punkteret. Kommer du ? " – så kan svaret være: " Hejsa, du kigger bare i handskerummet. Der skulle være en instruktionsbog og så kan du selv følge vejledning for hjulskift. Og du ringer ikke igen fordi jeg ser Le Mans i fjerneren og Tom Kristensen fører. Hej Hej ".

Før et sådan scenarie fører til dårlig stemning eller skilsmisse skulle du måske selv prøve at indstille det digitale ur ifølge manualen. Det kræver vist adskillige år på aftenskolen på Japan-heldet.

Medlemmet har købt bilen til ganske favorabel pris og i forhold til prisen på en EVO 2 i topstand er der masser af luft i budgettet til noget klargøring

og motoreftersyn. Bilen har kørt ca. 110.000 km. – interiør er det ikke nødvendigt at gøre noget ved og karrossen er rustfri og fremstår i meget fin stand undtagen. Der er indkøbt 4 nye støddæmpere og andet hos Bilstein i Tyskland og motor skal have en overhaling med tandremsæt og måske andet når motor alligevel er ude af bilen. Som det fremgår af foto er der en enestående chance for at få efterset og gjort rent i motorrum når der nu kun er et stort hul. Fælge er sandblæste, pulverlakerede og klar til montering. Ligeledes det røde topdæksel som har fået en renovering og lakering. Den skarpe iagttagelse vil straks have bemærket fra foto, at denne udgave er monteret med de store nærllys som blev anvendt



på 8v og 16v modeller op til 1990. De små nærllys fra europæiske EVO kaldet lente poliellittica eller på dansk lenticulare var ikke lovligt i Japan. Du ved de små som også er monteret på busser og lastvogne og nogle bimmere (turde næsten ikke skrive det ord i et Lancia Forum).

Efter 1 år stilstand på værkstedslift er den naturligvis noget støvet og trænger til en større omgang med knofedt, afrensning og polering, men det er den gratis og sjove del af det når der inde under støvet dukker en flot Blue Lord frem og den kan rulles ud i forårssolen – klar til de første køreture i et køretøj som adskiller sig fra mængden.

Forhåbentlig er den klar til vort Nordiske Træf i juni hvis ikke uventede overraskelser dukker op i form af lange leveringstider på reservedele eller ligefrem udgåede dele som der skal søges efter. Dette er ved at være et problem for mange Lancia modeller, men vi må tage det som en del af charmen ved at køre i et anderledes køretøj.



Italiensk Køkken

Ancora Saltimbocca

Kalveskiver i panden

500 g kalveinderlår
100 g parmaskinke
Frisk salvie
Mel
Smør til stegning
Salt og peber
3 dl hvidvin (helst Frascati)

Skær kødet i meget tynde skiver ca. en halv cm. Bank kødet med en kødhammer. På hvert stykke lægges et salvieblad, eller der drysses med tørret salvie. Der lægges et stykke parmaskinke ovenpå, så det dækker hele kødstykket, og det sættes fast med tandstikker eller en lille kødnål.

Kødet vendes let i mel blandet med salt og peber på begge sider. Kødet steges i smør på begge sider, siden med parmaskinke først, til sidst hækles vinen ved, og kødet simre i to minutter med vinen ved.

Serveres straks med brød og salat.

Insalata di catote

Gulerødder med oliven

400 g gulerødder
100 g oliven, grønne og sorte
50 g kapers
1 håndfuld hakket persille
Salt og peber
½ dl olivenolie
2 spsk. citronsaft – siet
1 tsk. balsamicoeddike
1 presset fed hvidløg

Skræl gulerødderne og skær dem i skiver. Damp dem møre og afkøl dem.

Bland gulerødderne i en skål med oliven, kapers og persille.

Pisk en marinade af olivenolie, citronsaft, balsamico, præsset hvidløg, salt og peber og hæld den over gulerødderne.

Lad salaten trække i ½ time.

Bruschetta con creme di broccolie pomodori

*Bruschetta med broccolicreme og
tomater.*

Bruschetta er, hvad man bestiller på en romersk restaurant, medens man venter på resten af maden.

500 g kogt broccoli
1 spsk. olivenolie
1 fed hvidløg
Frisk mynte

200 g cherrytomater
1 fed hvidløg
1 chilipeber
1 spsk. olivenolie
Salt og peber

4 stykker brød (gerne italiensk)
Olivenolie
Salt

Pil hvidløget, knus det let og varm olivenolien på en pande. Vend den kogte broccoli i olien ved livlig varme i godt to minutter.

Tag hvidløget fra og blend broccolien med salt og peber og lidt frisk mynte.

Skyl cherrytomaterne og del dem i to. Pil og knus hvidløget let og varm det på en pande med chilipeber og olivenolie. Vend tomaterne i dette i to minutter ved stærk varme.

Sluk under dem, så tomaterne bevarer lidt af deres sprødhed. Rist brødet. Smør det med broccolicremen og kom tomaterne på.

Platessa ripineo allo spiedo

Rødspættefileter med fyld på spyd.

8 små rødsæpptefileter eller 4 store delt i 2 stykker
2 spsk. rasp
1 spsk. persille
1 stk. revet citronskal
1 tsk. hakkede kapers
200 g frisk laksefilet skåret i 8 terninger
1 skalotteløg
25 g smør
2 dl hvidvin

½ tsk. safran
25 g smør

Bland rasp, persille, citronskal, kapers og krydr med salt og peber. Spred lidt af fyldet på alle rødspættefileterne 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 fiskespydene på alle sider i smørret i ca. 7 minutter ved middelvarme. Hæld viden ved og steg videre i 7 minutter.

Tag spydene op og hold dem varme.

Pisk smør og safran i fonden og server denne sovs til.



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 !!



Hørsholm Rustbehandling
og Bilepleje ApS



Til alle medlemmer af Lanciaklubben

HVEM ER VI?

Hørsholm Rustbehandling og Bilepleje er et **MERCASOL CENTER**, der tilbyder din bil rustbeskyttelse og bilepleje. 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 inder-skærmene inden vi behandler bilerne med voks-baserede 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.

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 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: gullof@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.

Fabrikat: 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-fælge, el-spejle, fjernbetjent centrallås, multifunktionsrat, el-ruder, tågelygter, abs-bremser.

Lancia købs privat

Fabrikat: LANCIA Lybra Stc. D
Aargang: 1999
Km:
Farve:
Stand:
Pris: Købes
Navn: Jan Poulsen
Postnrby: 9493 Saltum
Telefon: 20766673
Fax:
Email: jbroedslev@gmail.com

Salg Forhandler

Fabrikat: LANCIA Kappa 2,0 155hk 1997
Km: 149000
Farve: grønmetal
Stand: under middel
Pris: 15000
Kategori: Salg-Forhandler
Navn: Niels Johannesen
Adresse: Glentevej 47
Postnrby: 2600 Glostrup
Telefon: 26825760
Email: nielsjohannesen@ofir.dk
1 år til syn, fuld aut. klima. 4x elruder, el-spejle, stor bordcomputer/infocenter, fuld servicebog, m.m. er bilforhandler og har taget denne bil i bytte, tænkte en af jer kunne bruge sådan en bil, NOGET klargøring må dog påregnes da der er lidt lejestøj fra 1-3 gear, 1 blæsermodstand skal skiftes, 1-2 felter skal males, samt lidt bilkabuler, men kører rigtig godt i motor og har haft samme ejer i 10 år, så kan sagtens se en ide i at sætte den i stand da den ikke har kørt mere... kun seriøse henvendelser.

Salg af reservedele

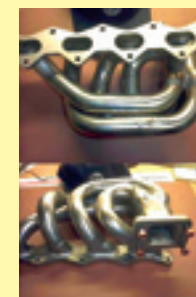
LANCIA Kappa 1999
Reservedel: 4.stk. alu. vinterhjul
Resdelstype: Kappa
Resdelspris: 2.000
Navn: Erik Herse
Postnrby: 3450 Allerød
Telefon: 48175887
Fax:
Email: erik@herse.dk
4 stk Alu. vinterhjul. orig. Kappa Turbo 20V med gummi til et par sæsoner. Uden bolte.

LANCIA Kappa 1999
Reservedel: Aftageligt træk
resdelstype: Kappa
Resdelspris: 200
Kategori: Salg-Privat
Navn: Erik Herse
Postnrby: 3450 Allerød
Telefon: 48175887
Email: erik@herse.dk
Aftageligt træk uden elektronikboks, men med bolte etc.

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 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.



Bananmanifold

Alle Lancia/Thema.
Årgang: Alle
Pris: 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 standardmotorer.

Torben Jørgensen

Ørnevej 134, 5210 Odense NV
Mobil: 2966 3516
e-mail: lancaievo@jubii.dk

