



Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 34 Maj 2010



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

Johns Autoværksted

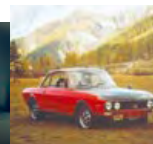
**Energivej 4B, 5260 Odense S
Telf: 6597 3191 Biltelf: 4016 2991
E-mail: john@johns-auto.dk**



D-50



Aurelia B24



Fulvia Coupé



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

12. årgang nr. 34 Maj 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. Vestervænget 7, Øm.
4000 Roskilde
Tlf: 46424080 e-mail: johnvoldsen@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:
23. Juli 2010

Indhold:

Årsmøde 2010	s. 5
Formandens Signatur	s. 6
Kalender	s. 8
Fulvia GT 1968	s. 10
Hvad var så specielt ved Lancia? 3: Affjedring	s. 16
Classica Bilmesse i Essen	s. 23
Lancia i Frederiksborghallen	s. 24
Italiensk Køkken	s. 26
Opslagstavlen	s. 30

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto: Klaus Egeland
Sensommertur - Sorø 2006.

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

Karakterfulde vine fra Italien

Francesco Boschis Dolcetto di Dogliani Sorì San Martino & søstervinen Vigna dei Prey DOCG anmeldt i GASTRO november 09:

"En vinøs åbenbaring til denne pris. Grotesk undervurderet af markedet. Årets røde køb og blot vores tredje vin nogensinde med det ekstraordinære + på de seks stjerner!"

79 kr. pr. flaske på www.VinoVicino.dk



www.VinoVicino.dk



AUTOMOBILI
STELVIO

MACCHINE CON PASSIONE



Lancia Delta HF Integrale Evo 1
Bemærk km 66.000 fra ny.
Fuld service. Ex afgift.

Pris kr. 120.000,-

www.stelvio.dk

Stelvio Automobili ApS, Måløv Værkstedby 93, Tel 3212 0380, info@stelvio.dk



Årsmøde i
Dansk Lancia Register
Afholdes Lørdag d. 29. Maj.

Kl.14.00 på Sommers's Automobilmuseum
Nærum Hovedgade 3. 2850 Nærum.

Da der i forbindelse med årsmødet i år, ikke er arrangeret en køretur i det smukke Nordsjælland, byder klubben på en guide rundvisning på bilmuseet, ved Niels Jonassen, samt kaffe og kage. Dagsorden for generalforsamlingen fremgår af DLR's vedtægter.

1. Valg af dirigent
2. Konstatering af stemmeret.
3. Formandens beretning.
4. Kassererens beretning.
5. Kontingent.
6. Indkomne forslag og eventuelle lovforslag.
7. Eventuelt.



Kørselvejledning.

Kør ad Helsingørsmotorvejen (E 55) fra syd eller nord. Drej fra ved afkørsel 14 (Nærum).

Kommer du sydfra, skal du køre lige frem ved det første lyskryd. Så ser du Sommers's Bilmuseum fremme til venstre.

Kommer du fra nord, skal du dreje til venstre for enden af frakørslen og til venstre ved det første lyskryd ad Rundforbivej og til højre ved næste lyskryd ad Nærum Hovedgade, så ser du Sommers's Automobilmuseum til venstre.



Formandens Signatur

Mange gik og ventede på d. 21. april med spænding. Den dag skulle Fiat afholde et stort investormøde hvor bl.a. Fiat Autos chef, Sergio Marchionne, skulle fremlægge planerne for de kommende år. Fiats køb af 20% af aktierne i Chrysler – med løfte om senere at købe yderligere 15% - har sendt dønninger gennem bilverdenen. Siden da har rygterne været mange, og mange har rystet på hovedet over Fiats tro på, at de kunne få Chrysler op at stå, når nu Daimler-Benz ikke kunne.

Vi får se hvordan den finansielle verden – og bilkøberne – reagerer på planerne, men Marchionne var selvsikker og fremlagde en meget gennemarbejdet plan. Hovedtesen var at Fiat Auto og Chrysler kunne supplere hinanden, således at italienerne kunne komme ind på markedet for store biler og amerikanerne på markedet for små biler. Det skal ske ved et meget omfattende teknisk samarbejde, på samme måde som VW, Skoda, Audi og Seat teknisk set er ens.

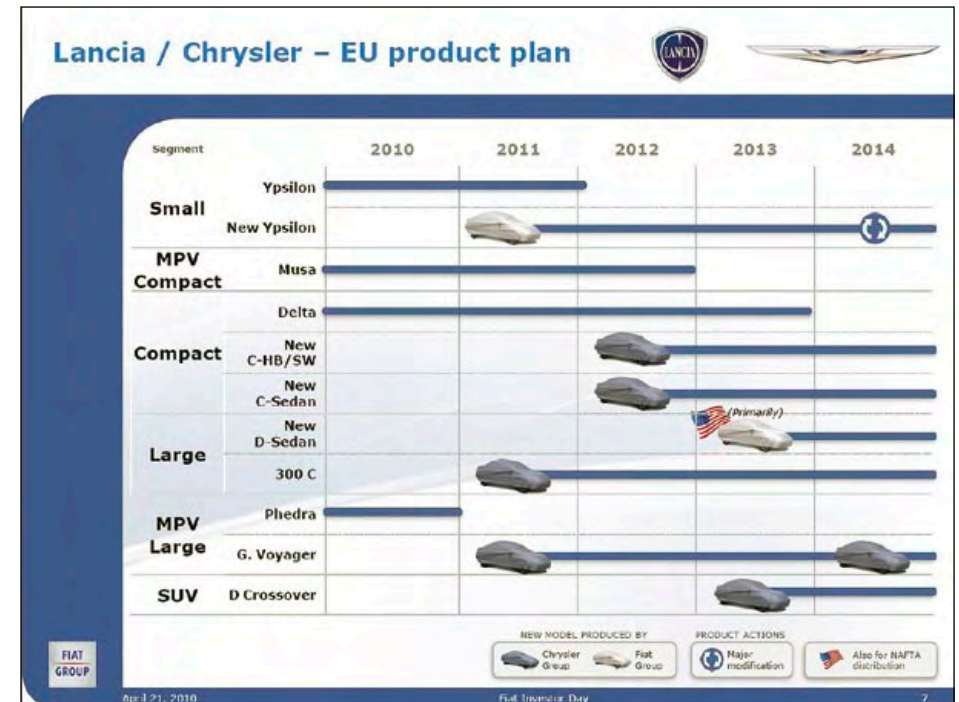
For lancisti er det store spørgsmål naturligvis: Hvad med Lancia? Svaret er at Lancia og Chrysler er slået sammen til ét selskab ledet af Lancias direktør, Olivier Francois. Planerne er at der i 2011 kommer en ny Ypsilon baseret på Fiat-teknik og 2 store modeller baseret på Chrysler-teknik. I 2012 kommer

der 2 mellemstore biler baseret på Chrysler-teknik. I 2013 en mellemstor model baseret på Fiat-teknik samt en crossover baseret på Chrysler-teknik.

I og med at Lancia og Chrysler er slået sammen vil bilerne blive solgt som Chrysler i nogle lande og som Lancia i andre. Hvor? Det er endnu ikke afsløret, men gættet er at Chrysler er forbeholdt Nordeuropa og Lancia Sydeuropa.

Nu vil nogle sikkert græde, mens andre vil glæde sig over at der stadig vil sidde Lancia-mærker på nogle biler. Som konklusion sagde Marchionne at et mål var at Lancia for fremtiden skulle være et mærke som dækkede alle bilstørrelser. ("Transformation of Lancia into a full liner") Salgsmålene for Europa var at der fra 2013 skulle sælges 300.000 Lancia eller Chrysler om året.

Måske skal vi hente biler i Italien, hvis vi for fremtiden vil have en ny Lancia. Måske bliver planerne lavet om igen om nogle år. Planer er jo lette nok at lave. Men, Marchionne fremhævede selv at planerne om at sælge 300.000 Lanciaer og lige så mange Alfa Romeo i 2010 ikke blev opfyldt. I øjeblikket sælger Lancia væsentlig bedre end Alfa. Lancia er faktisk det eneste af Fiats bilmærker der er gået konstant frem det sidste år.



Fiat five-year Business Plan 2010. PowerPoint fra autoblog.com

Mens vi venter på at alt dette skal blive til virkelighed, kan vi samle os om vores egen virkelighed. To væsentlige begivenheder ligger for os. Først har vi årsmødet i Nærum d. 29. maj, og derefter kommer det nordiske træf på Fyn d. 18.-20. juni. Der er tilmeldt 32 biler fra Danmark, Norge, Sverige, Holland, Østrig og Schweiz. Der er lavet et meget flot program, så vi har grund til at glæde os. De, der ikke er tilmeldt, er naturligvis velkomne til at lægge vejen forbi. Der bliver noget at se på.

Arrangementer Kalender

Søndaag d. 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
Gisselfeld 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 Gisselfeld Kloster senest den 1. juni 2010 på e-mail: tj@gisselfeld-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 Lanciastand ved tre træf, så tæt på det nordiske Træf. Men vi opfordrer medlemmer til at møde op til disse arrangementer.

Lørdag d. 29.maj
Årsmøde i DLR - Generalforsamling 2010
Afholdes Lørdag d. 29.maj kl. 14.00 på Sommers Automobil Museum. Nærum Hovedgade 3. 2850 Nærum.
Detalieret program på side 5.

Lørdag d. 5.juni, er STORE KØREDAG for alle danske veteranentusiaster.
Her afholder Tange Sø Veteranklub for 7. gang veterantræf på den gamle mardedspads i Ans.
Alle er velkomne uanset om køretøjet har to, tre eller fire hjul.
Udstillingspladsen er åben fra kl. 10.00 til 17.00, og der er mulighed for at købe mad og drikke til små priser.
Se mere på: www.tangesoeveteranklub.dk

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

Mere udførligt program og mødested i Grantrismo nummeer 35.

Lørdag d. 11. September
Bella Italia i Nyborg arrangeres af Alfa-Romeo Klub Fyn. Som sædvanlig vil DLR være repræsenteret med en stand.
Tilmelding og Kontaktperson:
Torben Jørgensen
Ørnevej 134, 5210 Odensen NV
Mobil: 6131 0390
e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Lørdag - Søndag 23-24. Oktober
DLR har besluttet at deltage på den traditionsrige Bilmesse i Fredericia der afholdes til efteråret 23-24.oktober.
Se nærmere i næste nummer af Granturismo og på www.lanciaclub.dk/kalender

Sweatshirt Classic Polo

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

Farve: Navy eller Hvid
Størrelser: S - M - L - XL - 2XL - 3XL - 4XL



Pris: 167 kr.

Poloshirt Classic

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

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



Pris: 94 kr.

Send bestillingskuponen på trøjer, gerne en kopi, eller via e-mail, til: Klaus Egeland
Bregnerødvej 25B, 3460 Birkerød.
e-mail: egeland@post6.tele.dk

I modtager så det bestilte med posten samt et indbetalingskort.

T-Time T-Shirt.

Med korte eller lange ærmer.

Kraftig kvalitet med sidesømme, som sikrer perfekt pasform i 100% bomuld, med garanti for minimal krymp. Der er brugt azo-fri farvestoffer. Leverandøren siger, at det er Danmarks mest solgte T-Shirt.

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



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

Krus med Dansk Lancia Register's logo



Pris 50 kr pr. stk..

Vi tilbyder mængderabat:
Ved køb af 5 krus op til 10 krus giver vi 5% rabat.
Ved køb af 10 krus eller derover, giver vi 10% rabat.
Ved forsendelse bliver krusene naturligvis emballeret grundigt, og forsendelsens omkostninger bliver lagt til brisen.

Krusene kan købes ved årsmødet, eller bestilles hos kassereren.

BESTILLINGSKUPON

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

Lancia Fulvia GT 1968

Oversættelse af artikel fra det italienske blad Ruoteclassiche af Torben Jørgensen

Lancia Fulvia GT som vi ser på disse sider, blev købt som ny for 41 år siden og har altid tilhørt Mario Sozzi som netop er fyldt 80 år. Født i Mercore mellem Piacenza og Parma. Det var hans livs første bil og han har aldrig skilt sig af med den. Valget af Berlinaén fra Chivasso skete i 1968 og Sozzi fortæller: Jeg havde sparet 1.5 mill. Lire op, var endnu ikke gift, og følgelig ville jeg bruge hele min opsparing på en bil. Var stærkt i tvivl, om det skulle være Alfa Giulia eller Fulvia: den første var hurtigst men Fulviaén passede mig bedst.

En lørdag morgen var beslutningen taget og jeg tog til autoforhandler Strozzi i Piacenza. Der var 2 Fulvia, en grøn og en grå. Forhandleren insisterede på at ville sælge mig den grå, men jeg brød mig ikke om den farve. Lysten til at købe bilen straks fik overtaget og det lykkedes mig at få overtalt sign. Strozzi til at sælge mig den grønne Verde Ostenda. Har du beløbet i kontanter? spurgte han mig og jeg hev en rulle pengesedler op af jakkelommen som bulede ud p.g.a. de mange sedler. Han ville have 1.550.000 lire og ikke én lire i afslag. To dage efter vendte jeg tilbage og hentede bilen.

I løbet af de første 5 år blev bilen kun anvendt ved særlige lejligheder og de kørte kilometre var derfor ubetydelige: ottetusinde. Sozzi blev gift, to børn kom til og Fulviaén fik nu anvendelse for hele familien og blev benyttet meget mere. Familien Sozzi kørte på ferie i bilen til bjergene ved Gavia i provinsen Sondrio: Selv i dag kører Fulviaén op gennem svingene i passet så det er en fornøjelse fortæller en tilfreds ejer, men i begyndelsen fik den fuld gas og jeg morede mig med at konkurrere med biler som var kraftigere end min, som dengang da jeg imellem to sving på bjergvejen, overhalede en tysker i en Mercedes Coupé. I bakspejlet kunne jeg se, at han gjorde sit yderste for blot at hænge på.

Når jeg kørte til San Siro stadion i Milano for at se kampe mellem Milan og Inter, så fik den lov at køre alt hvad den kunne på autostrada mellem Fiorenzuola og Milano. Noget helt vanvittigt når jeg tænker tilbage fortæller Sozzi.



Mario Sozzi var 39 år da han købte den nye Fulvia hos en forhandler i Piacenza; 1.550.000 lire kontant – hele hans opsparing. Og han har aldrig skilt sig af med den. Bilen har nu kørt 250.000 km. uden renoivering af motoren, selvom Sozzi i sine yngre dage udnyttede bilens potentiale.

De kørte kilometre kan ikke ses på bilen.

Bilen udviser ingen form for træthed trods de mange år og kørte kilometre; dette takket være den løbende omhyggelige vedligeholdelse fra ejerens side. Fra ny kunne Fulviaén kun fåes med 3 slags ekstraudstyr: lædersæder, bundgear og autoradio.



En anden form for rekord fra Sozzi's side er det faktum, at i mere end 40 år med Fulviaén har den ikke sprunget én eneste pære. Bilen har stadig de originale lamper inklusive de anbragte for lys i motorrum og bagagerum. Jeg har altid udført en omhyggelig vedligeholdelse – fastslår Sozzi – som også omfatter kontrol af lampesoklerne. Hver sjette måned gør jeg stadig det, at tage pærerne ud og rengøre dem ordentligt. Jeg ved ikke om dette rent faktisk har haft indflydelse på pærenes holdbarhed. Det ekstra sæt pærer, som var den eneste rabat jeg fik hos forhandleren, har ikke været rørt i 41 år såvel som reservenøglen.

I løbet af Sozzi's lange samliv med sin Fulvia har der aldrig været et svagt øjeblik hvor han har haft lyst til at udskifte bilen med en nyere model. Da Betaén kom på gaden, sagde jeg til mig selv: Nu har Lancia da sænket niveauet. Senere kom Delta modellen og den syntes jeg om, men Fulviaén kørte så godt at jeg slet ikke havde lyst til at sælge den. Også fordi en udskiftning hos en forhandler ville have den følgevirkning, at Fulviaén blev skrottet og det kunne jeg ikke være med til. Således fortsatte det med Fulviaén som rundede de 100.000 km. i slutningen af halvfjerdserne og endnu en hel

omgang på kilometertælleren i 1995. I dag har bilen kørt 254.000 km. og motoren har aldrig været åbnet. Kun almindelig vedligeholdelse, kobling repareret én gang, 2 lyddæmpere udskiftet og nogle småting.

At dømme efter den lethed hvormed bilen springer i gang og let tager gassen ved tryk på speederen, kan konkluderes at benzinblanding er i orden og cylinderkompression stadig som oprindelig. Den rene udstødning og slet ingen røg bekræfter at forbrændingen er OK og ventilerne holder tæt. I øvrigt er det tilstrækkeligt at snuse til udstødningen for at blive overbevist om, at den motor ikke udviser træthed trods de mange kørte kilometer. Lyder det utroligt? Nej, for dette er resultatet af god kørsel og omsorgsfuld vedligeholdelse fra ejerens side sammenholdt med det faktum, at bilen altid har stået i garage.

Eneste større problem har været en påkørsel for omkring 15 år siden, netop undervejs til Gavia. Vi holdt i en række – fortæller Sozzi – fordi bilerne foran mig holdt og afventede passage af to busser. Jeg kiggede i bakspejlet og så to biler som nærmede sig med stor hastighed; det var et af de sædvanlige væddeløb mellem nogle unge



Grund til at være stolt.
ASI skiltet på bagklappen er noget som gør Sozzi stolt. For mange år siden blev højre bagende beskadiget ved en påkørsel; blev repareret ved udskiftning af bagskærm og lakeret.



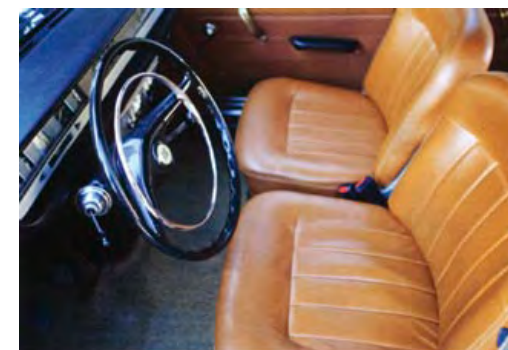
Rekord for pærer
Mario Sozzi som netop er fyldt 80 år ved sin Fulvia GT som lige har rundet 254.000 km. efter 41 år, uden at springe én eneste pære. Meget speciel rekord.



Ejeren gør forskellen.
Rengøringen af motorrum er tegn på den omhyggelige omhu og vedligeholdelse af bilejer fra den gamle generation.



Hastighed aflæses via rulle.
Instrumentering, fra venstre: benzinmåler, olietryk, vandtemperatur, det typiske speedometer som rulle og omdrejningstæller. På andet foto ses centralanbragte instrumenter med det særlige Lancia kendetegn, at tændingsnøgle skulle drejes og derefter trykkes ind for start. Blev anvendt på alle Lancia før Fiat's overtagelse.



Original, også indvendig.
Det indvendige i kunstlæder er for nylig blevet omhyggeligt rengjort såvel som måtter der dækker gummiet over bunden (der stadig er det oprindelige). På foto herunder bemærker man den typiske "fejl" på Fulviaén: bagenden som står højere end fortojet.





Alle dokumenter forefindes efter 40 år
Mario Sozzi opbevarer omhyggeligt alle dokumenter som vedrører hans Fulvia, helt tilbage fra købsdato i maj 1968. Slutseddel, instruktionsbog og servicehæfte. Sozzi har endvidere et hæfte med navne og adresser på alle europæiske Lancia forhandlere. Gad vide hvor mange af disse som endnu eksisterer efter 40 år.



mennesker og de blev for sent opmærksomme på, at vejen var blokeret. Det lykkedes for den ene at undgå mig, men den anden ramte mit højre hjørne. Sammenstødet var ret voldsomt men heldigvis var der ingen personskader; endog de flasker med vin som var i bagagerummet, forblev uskadede.

Tydeligt at se bilen var blevet påkørt, men var alligevel i stand til at bringe mig hjem. Jeg måtte slås en del med forsikringsselskabet som ikke ville give mig et beløb svarende til reparationen, men efter mange forhandlinger modtog jeg endelig en check på 2 mill. Lire som næsten svarede til det som pladesmeden havde anslået.

Fulviaén genfandt sin perfekte form efter udskiftning af en højre original bagskærm – fundet på stumpemarkedet i Imola – opretning af pladedele under bagagerummet, ny kofanger og en delvis lakering. På grund af dette og andre ting, stod bilen stille i otte måneder og Sozzi var tvunget til at købe en anden bil: en Delta GT, brugt, og den anvendes den dag i dag. Men når jeg kører i den – tilstår Sozzi – er fornøjelsen ikke den samme som jeg oplever bag rattet i min Fulvia GT som har en klasse Lancia aldrig senere har opnået. Mine børn vil også gerne benytte den og køre til f.eks. nogle træf, men jeg tør ikke betro den til dem. Hvad nu hvis de bringer den tilbage med en bulet kofanger?

Tekniske data

MOTORE

Anteriore longitudinale, 4 cilindri a V di 13°
Alesaggio 75 mm; corsa 69,7 mm
Cilindrata 1231 cm³
Rapporto di compressione 9:1
Potenza 80 CV DIN a 6000 giri/min
Coppia 10,6 kgm DIN a 4000 giri/min
Distribuzione a un albero a camme in testa per bancata, bilancieri, valvole a V
Due carb. doppio corpo Solex "C32 PHH/PHH 1"
Lubrificazione forzata (circuitto 4 litri)
Raffredd. ad acqua, ventola mossa da cinghia
Impianto a 12 V, dinamo 30 A, batteria 42 Ah.

TRASMISSIONE

Trazione anteriore
Cambio a 4 marce, comando a leva centrale
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 10:43
Pneumatici 155-14.

CORPO VETTURA

Berlina 4 porte, 5 posti; carrozzeria portante
Sospensioni ant. indipendenti, bracci trasversali, balestra trasversale, barra stabilizzatrice
Sospensioni post. ad assale rigido, biella trasversale, balestre longitudinali, barra stabilizz.
Freni a disco sulle quattro ruote
Sterzo a vite e rullo.

DIMENSIONI E PESO

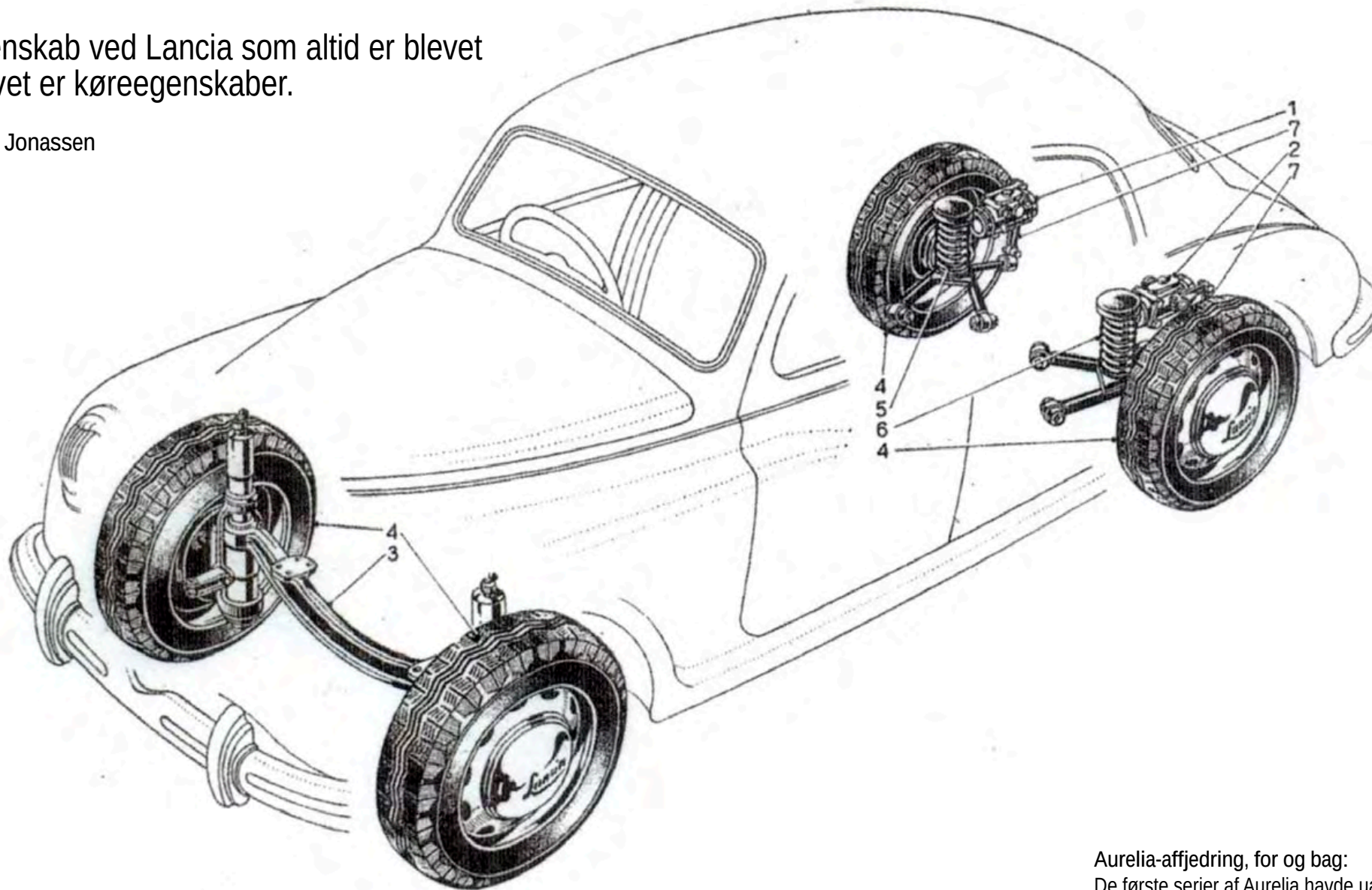
Passo 2480 mm
Carreggiata ant/post 1300/1280 mm
Lunghezza 4110 mm
Larghezza 1555 mm
Altezza 1400 mm
Peso 1030 kg in ordine di marcia.

Hvad var så specielt ved Lancia?

3: Affjedringen

Den egenskab ved Lancia som altid er blevet fremhævet er køreegenskaber.

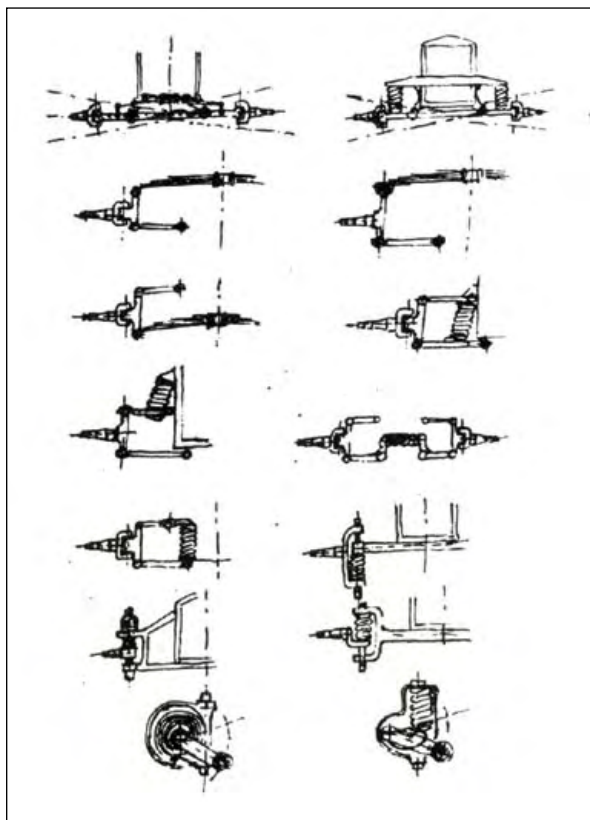
Tekst: Niels Jonassen



Aurelia-affjedring, for og bag:
De første serier af Aurelia havde uafhængig
baghjulsaffjedring med skråstillede triangler.

En langtidsholdbar konstruktion

Lancia Lambdas fine køreegenskaber skyldtes flere ting, men en meget afgørende faktor var den uafhængige forhjulsaffjedring. D. 15. marts 1921 gennemdrøftede Vincenzo Lancia, konstruktøren Battista Falchetto og chassisspecialisten Zeppegno mulighederne for at konstruere en bil efter helt nye principper. Efter at de havde lagt sig fast på det selv bærende karrosseri kom turen til affjedringen. Vincenzo Lancia ønskede uafhængig forhjulsaffjedring og bad Falchetto skitsere en række løsninger på problemet. Uafhængig forhjulsaffjedring var ikke ukendt på det tidspunkt; Morgan havde altid brugt det, og den engelske Knight havde det allerede i 1895. Det var imidlertid meget sjældent, men Falchetto kunne hente lidt inspiration rundt



Battista Falchetto afleverede hele 14 forslag til uafhængig affjedring af Lancia Lambda

omkring. Han må have været meget inspireret, for han afleverede et ark papir med 14 forskellige løsningsforslag. Lancia valgte det forslag som han mente ville give den mest komfortable og sikre affjedring. Dermed skabte han teknikhistorie, for det princip blev brugt af Lancia indtil den sidste Appia løb af samlebåndet 41 år senere.

Enkel og robust

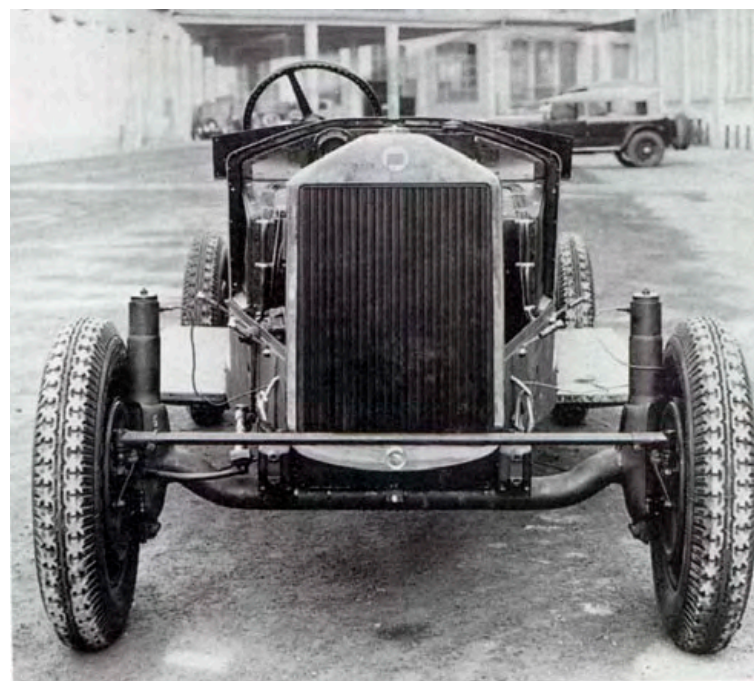
Konstruktion med den lodrette, drejelige teleskop med skruefjeder kunne bygges meget robust og slidstærk. Samtidig var den sikker selv om en fjeder skulle knække; et ikke helt ukendt fænomen dengang.

Der var imidlertid mange problemer knyttet til uafhængig hjulaffjedring. Med en stiv aksel bevæger hjulene sig altid parallelt og der sker ingen ændring af sporvidden. Hvis hjulene skal bevæge sig parallelt i en uafhængig affjedring med tværarme skal de øverste og nederste arme være lige lange, men så skrubber hjulene sideværts under affjedringen. Så kan man lave de øverste arme korte end de nederste, men så læner hjulene sig indad når de fjeder. Det medfører styrende, gyroskopiske kræfter.

Med den løsning Lancia valgte kom man om ved disse problemer. Tilbage blev det problem at den lodrette forlængelse nedad af styrebolten ramte vejbanen indenfor dækkets anlægsflade hvor den ideelt burde ramme vejbanen midt i anlægsfladen. Lancia kompensere delvis for dette ved at give forhjulene en smule positiv camber, men systemet giver en temmelig tung styring ved meget lave hastigheder. Såvel fabrikken som kunderne affandt sig med denne, mindre ulempe, fordi der var så mange fordele.



Lambdas forhjulsaffjedring var monteret i en rørgitterramme

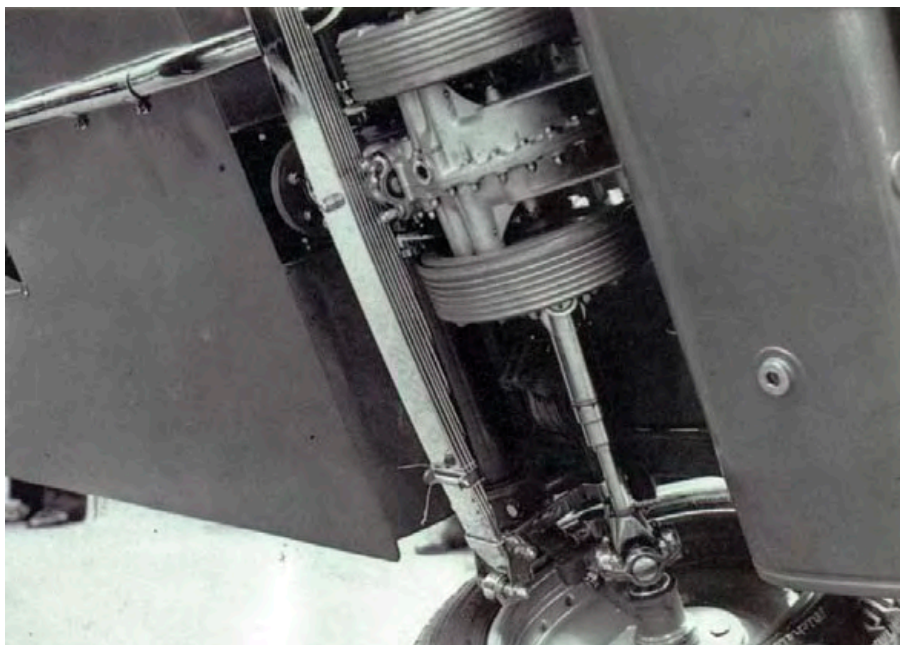


Fra Astura og Artina-modellerne var affjedringen monteret i en solid, sænkmedet bro.

Konstant udvikling

Med lanceringen af Lambda var Lancia på ingen måde færdig med affjedringen. Der blev tilføjet et kammer til dæmperolien nederst i systemet, og øverst blev der anbragt en lille arm der kunne dreje en lang stift så man kunne justere graden af dæmpning. Til og med Augusta var affjedringen monteret i en rørgitterramme, men derefter gik man over til at anbringe den i en sænkmedet tværvange boltet til det bærende karrosseri.

Siden Lambda og indtil 1957, da Flaminiaen kom, forlod ingen Lancia personbil fabrikken uden denne forhjulsaffjedring. Francesco De Virgilio, Aureliamotorens far, havde som sit første job efter ansættelse hos Lancia i 1939, at gennemgå forhjulsaffjedringen på Aprilia og indføre forskellige forbedringer, bl.a. forsyning med smøre- og dæmperolie fra et reservoir i motorrummet. Den måde han løste denne opgave på gav ham en høj stjerne hos fabrikken ledelse.



Dette foto viser den tålmodige iagttagelse hvordan Aprilias baghjulsaffjedring var konstrueret

Uafhængige baghjul

Den sidste konstruktion som Vincenzo Lancia nåede at få indflydelse på inden sin død i 1937 var Aprilia. Her knytter interessen sig til baghjulsaffjedringen; nu var også den uafhængig. Lancia afviste den i Tyskland så populære løsning med svingaksler, og resultatet blev et meget effektivt virkende system – som var dyrt at producere.

Hjulene blev monteret i langsgående svingarme som med arme var forbundet med torsionsfjedere. Desuden var de med kabler forbundet med en enkelt tværliggende bladffeder som var monteret på differentialet med en silentbloc. Bagbremsen var anbragt inde ved differentialet, og hele konstruktionen kunne afmonteres som en enhed. Konstruktionen viste sig både effektiv og robust.

Næste gang Lancia kastede sig over uafhængig baghjulsaffjedring var med Aurelia, som blev lanceret i 1950.

Ligesom Lambda lancerede også Aurelia flere nyheder på én gang. V6-motor, transaksel

og uafhængig baghjulsaffjedring med skråt bagudrettede triangler. Man forlod med andre ord Aprilia-systemet.

Francesco De Vigilio har fortalt at han skitserede princippet i baghjulsaffjedringen og bad nogle unge ingeniører foretage beregninger og detailkonstruktion. Resultatet var to 60 grader skråt bagudrettede stålørstriangler monteret i silentbloks og affjedret med skruefjedere. Det var et kompromis mellem bagudrettede arme, som giver et meget lavt krængningspunkt og følgelig stor krængning i sving, og tværsvingaksler, som medfører en voldsom overstyring i sving. Samtidig opnås en meget lille uaffjedret vægt.

Af egen erfaring kan jeg sige at det opleves som et vellykket kompromis. Krængningen er behersket og man skal køre nærmest uanstændig hurtigt gennem et snævert sving for at fremprovokere en svag overstyring.

De Dion

I 1954 forlod Lancia den uafhængige baghjuls-

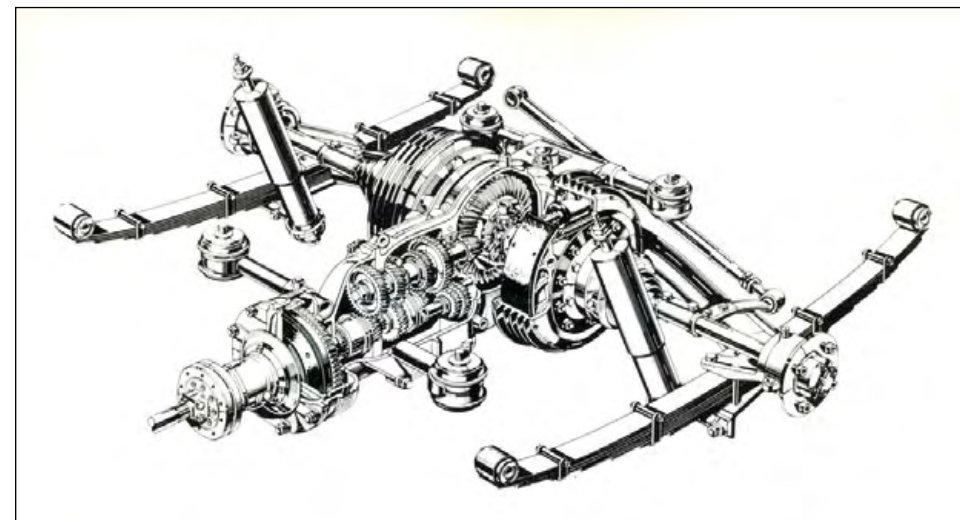
affjedring på Aurelia og erstattede den med en De Dion-konstruktion. Kort fortalt er det en stiv aksel hvorpå baghjulene sidder. Denne stive aksel går i en bue bagom differentialet, og forbindelsen mellem differentiale og hjul foregår via aksler med en glidende forbindelse. I øvrigt den samme som i konstruktionen med uafhængig affjedring. Skruefjedrene blev erstattet med langsgående bladffedere.

Det er et stående diskussionstema hvorfor Lancia gik over til De Dion. De Virgilio påstod at Gianni Lancia ville have det fordi Ferrari havde det. Det sandsynligste er vel at det dels var en billigere

konstruktion, og at Aurelia GT var en så hurtig vogn at fabrikken følte sig mere tryk ved at sælge den med den mere retningsstabile De Dion-affjedring. Bilen var dyr, og velhavende købere var ikke nødvendigvis så store motorkørere som de selv troede.

Nye toner

Da Flaminia blev lanceret i 1957 havde den samme baghjulsaffjedring som Aurelia men forhjulsaffjedringen var nu med korte og lange triangler. Dermed var Lancia – under nye ejere – på vej væk fra sin affjedringstradition, og med Flavia fra 1960 så altting anderledes ud.



Fra 1954 var Aureliaaffjedringen ændret til en De Dion-ophængning



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 af-
taler vi, hvad der skal laves og en
max pris. Hvis vi finder yderligere
på din bil, som der skal tages stil-
ling 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](#)

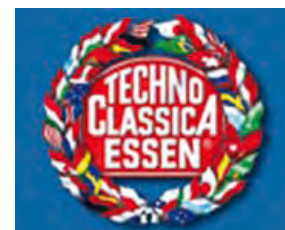
Classica Bilmesse i Essen April 2010



Tekst og foto: Niels Jonassen

Den store klassiske bilmesse, Techno Classica, i Essen er en overvældende oplevelse med et væld af dyre og sjældne biler, mest tyske. Det kan derfor være en sand lise at kunne slappe af i gode bekendtes selskab på den tyske

Lanciaklubs stand. Der stod en Lancia Aurelia GT serie 6 samt en nyrestaureret Aureliamotor. Blandt personerne ses Jens Gåde som flere medlemmer kender fra det nordiske træf i Roskilde i 2007.



Lancia i Frederiksborghallen



Foto: Niels Jonnasen

Tekst Niels Jonassen

Dansk Lancia Register plejer at være repræsenteret med en flot stand på den klassiske bilmesse i Fredericia hvert forår. I år lå messen allerede i februar, og vi var glade for at vi ikke havde lokket medlemmerne ud i den høje sne. Derimod satsede vi på messen i Frederiksborghallen i Hillerød i April.

For arrangørerne var det en satsning, og de har besluttet at de vil forsøge fire gange, før de beslutter om det skal fortsætte.

Dansk Lancia Register besluttede også at satse, og vi synes det var ulejligheden værd. Messen varede



Foto: Klaus Egeland



Foto: Klaus Egeland

kun én dag, men der kom en hel del mennesker. Det allervigtigste: Der kom mange forbi vores stand, og den vakte interesse.

Vi havde to ting, de andre ikke havde. For det første vores flotte bagtæppe, som mange klubber spurgte



Foto: Klaus Egeland

meget til. For det andet vores biler. Vi kunne vise noget de færreste havde set før. En Lancia Ardea og en Lancia Thesis. Det er svært at afgøre hvilken af de to biler der blev studeret mest, men de trak mange folk til. Ardeaens originalitet og kvalitet betog mange, og konstruktionen med fire døre uden midterstolpe var en publikumsmagnet. Thesisens fornemme elegance og flotte interiør var der mange der faldt for. Flere spurgte til prisen.

Klubben kan være godt tilfreds med sin fremtræden, og vi har besluttet at komme igen til Fredericia i efteråret og sandsynligvis også til Hillerød næste forår.



Foto: Klaus Egeland



Italiensk Køkken

Røget ørred cornucopia *Tarota affumicata cornucopi*

1 røget ørred
1 godt madæble (belle de boscop eller cox orange e.l.)
Ca. 10 hindbær eller 3 jordbær
Bredbladet persille
4 dråber chiliolie

Filetér den røgede ørred: Skrab skindet med ryggen af en kniv for at løsne det og løft det forsigtigt af. Løft kødet løs fra benene langs ryggen og sidelinjen.

Hak persillen og bland den i et fad med olivenolien og chiliolien, skræl æblet og skær det i små både, skær jordbærerne i skiver og vend frugten og fisken i den krydrede lage.

Det er ikke meningen, at retten skal være stærk på grund af chilien, blot at den skal have en antydning som som kontrast til den friske og søde frugt, som persillens aroma og fiskens fine bløde smag passer forbløffende godt til. Retten er oprindelig med hindbær, men jordbær er en lækker erstatning.

Svinekoteletter med krydderurter *Cotolette de malale alle erbe aromatiche*

6 svinekoteletter
2 glas tør hvidvin
2 håndfulde friske krydderurter, f.eks. salvie, timian, rosmarin
Lidt kommen
4 fed hvidløg
Salt og peber

Hak krydderurterne og knus dem med peber, kommen og hvidløg i en morter. Smør blandingen på begge sider af koteletterne og læg dem på panden.

Dæk dem med vin (eller vin og vand). Læg låg på og kog for lavt blus, indtil væsken er fordampet. Til sidst brunes kødet i det fedt, som er smeltet fra, og panden koges af i lidt hvidvin.

Grydestegt kylling med citron *Pollo in casseruola al limone*

1 kylling
2 fed hviløg
4 tynde skiver citron
1 spsk. Frisk hakket timian
Olivenolie
Salt og peber

Partér kyllingen og brun stykkerne i en stor gryde. Brun ikke mere ad gangen end der er plads til i grydens bund. Når alt kødet er brunet, tilsættes de øvrige ingredienser til alt kødet i gryden, og steges færdigt under låg for svag varme i ca. 1 time.

Smages evt. til med salt og peber. Når kødet slipper benene, er det færdigt.

Flødekartofler med jordskokker serveres til.

Flødekartofler med jordskokker *Patate alla panna e topinambur*

Ca. 1 kg. Kartofler
½ kg. Jordskokker
2½ dl. Fløde
Peber
En anelse reven muskatnød

Skræl kartoflerne og børst jordskokkerne, skær dem i skiver. Bland dem med salt, peber og en anelse muskat i et smurt fad.

Dæk med fløde og bag i en varm ovn ved 200 grader i ca 1 time. Prøv med en stegenål, om de er møre, evt. dækkes fadet med staniol de sidste 20 min., så overfladen ikke bliver for mørk.

BILHUSET BIRKERØD



FIAT



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 !!



**Hørsholm Rustbehandling
og Bilepleje ApS**



**Rabat
500.-**

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 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.

Opslagstavlen.

Salg-Biler-Privat



Lancia Kappa 2.0 t

KM: 87.000 km

Farve: Blåmetal

Stand: Meget god

Pris: 109.000 kr.

Navn: Jonas Jensen

Telefon: 26367540

Adresse: Bülowvej 38C, 1.th.

Postnrby: 1870 Frederiksberg C

E-mail: jonasjensen@vinovicino.dk



Velholdt Lancia Kappa 2.0 turbo med lavt kilometertal. Registreret første gang 4/2000. Nysynet 4/2010. Blåmetal, beige alcantara, klimaanlæg, alu 16" sommerhjul og alt i udstyr.

Bilen fremtræder næsten som ny og kører perfekt. 2.0 l. turbo-motor med 5 cylindre i række og 20 ventiler yder 220 HK.

Motor er skiftet ved 54.000 km hos Jensen Auto af tidligere ejer (kvittering haves). Bilen har holdt i kælderen næsten hele vinteren. Flot og kraftfuld luksusbil til få penge.

Anden italiensk bil kan evt. indgå i handel.

Fabrikat: LANCIA Kappa 2,0 1996

Km: 486.000

Farve: Mørkeblå

Stand: Middel

Pris: Bud modtages

Navn: Benjamin Jensen

Postnrby: 2635 Ishøj

Telefon: 26778097

Email: benz.jensen@hotmail.com

I samme familie alle år. Passet med service og synet efteråret 2009.

Fabrikat: LANCIA Thema 16v turbo 1990

Km: 230000

Farve: sort

Stand: middel

Pris: 6000

Navn: Jan Petersen

Postnrby: 2630 Tåstrup

Telefon: 20421981

E-mail: jan.petersen@tmj.dk

Nysynet uden anmærkninger lige skiftet nye skiver og klodser over alt. der er sat nye bærearmer på og nye bærekugler, styrekugler og stabilisatorled og der er nyt forrør, mellempotte og bagpotte. Der er lige skiftet topstykke og remme, men der er kommet en lille mislyd, det kunne være turboen.

Udstyrsliste: elsoltag, elspejle, el-lædersæder i blå med varme, så er der en der gider finde fejlen kan bilen afhentes ingen afslag kun til prisen. Utæt koblingshydraulik slange. Ring for mere info.

Fabrikat: LANCIA Thema ie 8 v. 3 1992

Km: 325.000

Farve: Blåmetal

Stand: God

Pris: 18.000

Navn: Klavs Encke

Postnrby: 4573 Højby

Telefon: 59302078

Email: 2i.fyrkat@mail.dk

Alle service overholdt. Undevognsbehandlet en gang pr år. Soltag, Alarm. 2 ejere. Kan leveres nysynet mod merpris.

Køb af Reservedele

Fabrikat: LANCIA Kappa Årgang: 2000

Reservedel: 17" alu

resdelstype: Kappa

Navn: Hans Henrik Rørbye

Postnrby: 5000 Odense C

Telefon: 65919230

Email: hhr1@post.tele.dk

Er der nogen, der har 1 sæt originale 17" alufælge m/u dæk til Lancia Kappa - så er jeg interesseret.

Salg af reservedele

Fabrikat: LANCIA Kappa Årgang: >1998

Reservedel: Komplet kabine

resdelstype: Kappa 1998

Resdelspris: 500

Kategori: Reservedele sælges

Navn: Hans Henrik Rørbye

Postnrby: 5000 Odense C

Telefon: 65919230

Email: hhr1@post.tele.dk

Komplet velourkabine til Kappa u/sideairbags. Bestående af 2 forsæder - førersæde er højdejusterbart, bagsæde m/skilem samt dørsider.

Fabrikat: LANCIA Integrale Årgang: 89

Reservedel: Diverse dele

resdelstype: Delta Integrale 16V

Kategori: Reservedele sælges

Navn: Steffen Sundberg

Firma: Bruno Hansen Motorsport

Adresse: Vormark Bygade 26

Postnrby: 5874 Hesselager

Telefon: 40368087

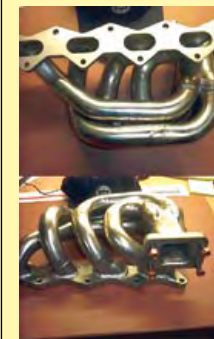
Email: Steffensundberg@jubii.dk

Jeg har stadig mange stumper liggende til Delta Integrale 16V. Døre, bagklap og dele fra indvendig.. Jeg kan være behjælpelig med div performance stumper da jeg arbejder ved Bruno Hansen Motorsport. Jeg har mange stumper til Fiat 124 sports coupe årg 1975.

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: 6131 0390

e-mail: lanciaevo@jubii.dk

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.

