



Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 37 FEBRUAR 2011



Gislev Holme Autoservice

28 års erfaring
Problemløser
Plade og mekanisk arbejde
Reservedele til Lancia Gamma



Gislev Holme Autoservice - v/ Bjarne Rye - Holmevej 41 - 5854 Gislev
Tlf. 30 29 13 13 - e-mail: rye@get2net.dk - www.bjarnerye.dk





D-50



Aurelia B24



Fulvia Coupé



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

13. årgang nr. 37 Februar 2011

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 Turkning. 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:

Mandag 25. April

Bestyrelsen beklager meget dette lidt tynde nummer af Granturismo, det skyldes desværre alvorlig sygdom hos vores redaktør, så resten af bestyrelsen måtte hastigt træde ind og færdiggøre dette nummer. Vi ønsker alle Klaus en hurtig og god bedring.

Indhold:

Formandens signatur	s. 4
Årsmøde/Generalforsamling	s. 5
Arrangements kalender	s. 6
Vårrally i Sverige	s. 7
Nordisk Træf 2011	s. 8 - 9
Fulvia Berlina	s. 10 - 11
Væk på 60 sekunder - LANCA 2000 ie	s. 12 - 16
Flavia 50 år - i Trieste	s. 17 -21

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:

Klaus Egeland, Ole Sommers Lambda 1926.
Klambenborg 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.



Formandens Signatur

Vinteren er forberedelsernes og forventningernes tid. For mit eget vedkommende har jeg en lang liste over ting der skal gøres ved Aureliaen inden den lukkes ud af garagen igen. Bilen er sådan set helt køreklar, men lige siden vi fik den indregistreret i 1982 har jeg konstant været i gang med små forbedringer – samt naturligvis de reparationer der følger af at vi har kørt omkring 125.000 km i den.

En gammel drøm er at afmontere styrehuset og få justeret de 5 graders ratslør væk. Foreløbig er jeg kommet til at udskifte de almindelige pærer i forlygterne med halogenpærer, så vi får bedre lys. De nye pærer har imidlertid et forbrug på 55/65 watt, og med en dynamo der kun lader 200 watt bliver strømforbruget lidt for højt til min smag. Så jeg har besluttet at bruge de fast monterede tågelygter som kørelys. Problemet er blot at de i vores tid aldrig har været brugt, fordi fatningerne var tæret væk. Nu er jeg gået i gang med at fabrikere nogle anvendelige fatninger. Når det er klaret – eller mens jeg tænker mig om – går jeg i gang med styrehuset. Det skal afmonteres for at jeg kan komme til at dreje den excentriske bøsning som det vandrette tandhjul drejer i.

Sådan har vi alle vore glæder om vinteren. Det vigtigste er at være forberedt på køresæsonens fornøjelser. Der kommer mange af dem. Allerede i april får vi lejlighed til at vise klubben og nogle af vores biler ved den klassiske bilmesse i Hillerød. Derefter kommer det nordiske Lanciatræf i Skåne d. 20.-22. maj. For de fleste danskere er turen dertil kortere end for svenske og norske deltagere. Der er lagt et interessant program. D. 28. maj afholder vi årsmøde på Fyn efter en helt ny og spændende opskrift. Allerede dagen efter kan vi møde op til det

klassiske træf på Klampenborg galopbane eller i parken ved Gisselsfeld. 2. juni er der et løb rundt i Skåne, arrangeret af skånske Alfafolk. Senere på året kommer vores egen sensommertur ds. 28. august.

Personligt har vi planlagt en sommertur til Italien i vores Aurelia. Der vil vi havne i løvens hule; Italien fejrer i år sin 150 årsdag som samlet nation. Det kommer ikke til at gå stille af. Klubben har herhjemme taget kontakt til andre italienske bilklubber og til den italienske ambassade for at prøve at lave en markering af året også her i landet. Vi ved endnu ikke hvor vi havner, men der kommer mere om det.

Hvis nogen skulle have lidt rejsepenge og rejselyst tilovers vil en tur til biludstillingen i Geneve i marts måske være en overvejelse værd. Der kommer sandsynligvis hele fire nye Lanciamodeller. Tre af dem er et resultat af sammenslutningen af Lancia og Chrysler og vil være Lanciaversioner af bl.a. Chrysler 300 og 200 under navnene Thema og Flavia, og en vil være den helt nye 4-dørs Ypsilon. Alting tyder på at vi vil komme til at se de nye Lanciamodeller også her i landet. Nogle er skeptiske overfor tanken om Lanciaversioner af Chryslermodeller. Jeg synes vi skal se hvad der kommer før vi fælder dom. Rapporterne fra USA tyder ikke så dårligt.

Årsmøde (Generalforsamling) i Dansk Lancia Register

**afholdes lørdag 28. Maj 2011 Kl. 09.00 - 10.30 hos
Hess Teknik, Skolevej 8, 5874 Hesselager (Østfyn)**

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

Der vil blive serveret kaffe og rundstykker under generalforsamlingen.

Efter generalforsamlingen vil der fra kl. 10.30 være fælles dag med Alfa Klubben og programmet er som beskrevet nedenfor.

Blandt andet afholdes "rullefeltdag" og andre aktiviteter. Dette i samarbejde med Alfa Klubben.

HessTeknik er måske eneste sted på Fyn hvor 4WD biler kan rulles og disse køretøjer vil derfor denne dag have 1. prioritet til rullefelt. Vi vil naturligvis prøve at få alle også 2WD op på rullerne hvis tiden tillader det, fordi der sker også meget

Såfremt tiden tillader det og der er stemning for det, vil der sidst på dagen blive arrangeret en mindre fælles køretur for DLR medlemmer, som slutter nær motorvejskryds no. 49 ved Odense. Læs mere om HessTeknik på www.hessteknik.dk

andet samme dag.

Deltagere til rullefelt vil få målt Hk og Nm. Yderligere justering må aftales med HessTeknik til andet besøg. Pris for rulning 4WD er kr. 350,00 og 2WD kr. 250,00 . Gerne kontant betaling.

Tilmelding til rullefelt sker til Torben Jørgensen DLR på mail lancaievo@glenten.dk fra 1. marts 2011. Oplys navn, medlemsnummer model 4WD eller 2WD. Deltagere vil komme på rullerne i den rækkefølge tilmeldinger indgår.

Der vil være repræsentant til stede fra firma Danspeed som fortæller om opsætning af undervogn m.m. og Steffen fra HessTeknik fortæller om tuningsteknik på de moderne Multiair motorer.

Firma APJ Paint fra Odense vil komme og fortælle om mulighederne for opretning af buler og der vil for deltagerne være mulighed for at få rettet buler ud mod betaling. Pris aftales på stedet og er selvfølgelig afhængig af omfang.

Grillen tændes til frokost og der kan købes pølser, øl/vand til rimelige priser.



Arrangementer Kalender

Fredag d. 4 Marts kl.19.00

Garagemøde hos John Enevoldsen
Vestervænget 7, Øm, 4000 Roskilde
Måske mest for Integrale-folket, man alle er velkommen.

Lørdag d. 9. April
Hillerød Car Classic
Frederiksborghallen

Dansk Lancia Register deltager med en stand.

Fredag d.18 Maj - Søndag d.20 Maj 2011

Nordisk Lanciaträff Backagården i Hør i Skåne.

Se program og tilmelding på side 8 og 9.

Lørdag d. 28. Maj
Årsmøde i Dansk Lancia Register

Se udførligt program på forrige side

Søndag d.29 maj
Gissenfeldt Veteran udstilling

Dagen efter Årsmødet. Derfor ingen officiel Lancia-stand.

Søndag d.29.Maj
Klampenborg Classic

Også dagen efter Årsmødet. Men vi opfordrer medlemmer der kan til at deltage.

Se mere på: www.cphautojumble.dk

Torsdag d. 2. juni
Mille Scania i Skåne

Det er et spændende arrangement, som bestyrelsen anbefaler at deltage i, hvis man har mulighed for det.
Se annoncen på næste side

Søndag d.5 Juni Gavnø.

Dansk Lancia Register vil prøve at lave en klubstand, ligesom i gamle dage.
Tilmelding til Jørgen Turking Nørrevej 1, 4621 Gadstrup. Tlf: 4613 9918
e-mail: dir@lanciaklub.dk

MEN - HUSK også personlig tilmelding til Gavnø direkte - med køb af rabat billetter.
Se mere på: www.gavnoe.dk

Søndag d.28.August

Dansk Lancia Register Sensommertur
Turen vil denne gang foregå i den smukke natur i Nordsjælland. Med afslutning tæt på hovedfærdselsårene til Fyn, Jylland og resten af Sjælland.

Lørdag d.22.Oktober - Søndag d.23. Oktober

Fredericia Bilmesse
Den klassiske bilmæsse i Fredericia med et fantastisk udbud af veteranbiler, stumper, værktøj og bøger m.v.
Dansk Lancia Register prøver at lave en stand sammen med Alfa-Romeo klubben.

FYRKLÖVERBLADET SKÅNE

inbjuder till årets vårrally



den 2 juni 2011
Italiens nationaldag
och Kristi himmelfärds dag

Rallyt är öppet för
ALFA ROMEO - FIAT - LANCIA
Veteraner och nya - alla är välkomna!

Start i Tomelilla där förra årets rally hade målgång.

Rallyt/Køreturen är ca 12 mil/120 km långt
och körs på fina skånska vägar.

Reservera redan nu den 2 juni för MILLE SCANIA!

Mer information kommer senare.



För information kontakta: markone@telia.com

Gunnar Normemark: 0706-275 422

Kenneth Winberg: 0708-384 401

Ulf Bergman: 0703-619 215



Välkommen till
Backagården

PROGRAM

NORDISK LANCIATRÄFF 20 – 22 maj 2011 - HÖÖR, mitt i Skåne !

Fredag. Samling från kl.14.00 Backagården Höör. Kl.19.00 Grillbuffé med underhållning.

Lördag. Efter frukost (morgenmad) avfärd kl.10.00 i Lancioma till **Domkyrkan i Lund.**

Kl.11.00 – 12.00, **Guidad visning av domkyrkan med klockspel i medeltidsuret kl.12.00.**

Avfärd till **Alnarp Slott. Lunch** i restaurangen. **Visning av Lantbruksmuséet och Genbanksparken.**

Avfärd till Malmö frihamn. Kl 15.00 **Visning av Söderströms Bilsamlingar inkl. kaffe.**

Återfärd till Backagården. Kl.19.00 **Gala-Skåne-Gillemiddag.**

Söndag. Efter frukost (morgenmad) avfärd kl.10.00 i Lanciorna genom Nackarpsdalen och Nationalparken vid Skäralid och upp till den berömda **Kopparhatten**, med överraskning.

Avslutning och arrivederci vid stor **Lunchbuffé på Röstånga Gästgivaregård** kl.12.30.

Pris totalt Program (fred.-sönd) inkl. alla måltider (inkl. dryck + 1glas vin) SEK 1.500:- / pers.

Anmälan görs på separat blankett och ovanstående belopp inbetalas till klubbens plusgiro nr 55 58 14 -3

eller IBAN SE77 9500 0099 0555 8143 BIC/SWIFT: NDEASESS

senast den 31 mars 2011.

Rumsbokning separat med olika alternativ görs med Jennifer i receptionen, tel. 0413 – 746 00.

Pris/natt inkl. frukost (morgenmad) från kr 370:- till kr 915:- (rum i stuga, enkelrum alt. dubbelrum).



Välkomna hälsar Svenska Lanciaklubben !

www.backagarden.se GPS-koord. N. 55° 54' 44" E. 13° 29' 17"





ANMÄLNINGSBLANKETT

Nordisk Lanciaträff, Backagården, Höör i Skåne, 20 – 22 maj 2011.

Undertecknad(e) anmäler sig härmed till deltagande i Svenska Lanciaklubbens Nordiska Träff Backagården, Höör i Skåne, fredag 20 maj – söndag 22 maj 2011.

Deltagarnamn:

Gatuadress:

Postnummer: Stad/ort/by:

Land:

Tel. /mob.tel. E-mail:

Bil: Årgång: Färg:

Datum och underskrift:

Pris totalt Program, fredag-söndag, **SEK 1.500:- / pers.** exkl. övernattnig & extra dryck.

Pris Program, endast fredag – lördag, **SEK 1.200:- / pers.** exkl. övernattnig & extra dryck.

Pris Program, endast lördag, **SEK 900:- / pers.** exkl. övernattnig & extra dryck.

För barn under 12 år reduceras kostnaden efter mat- och platsbehov. Kontakta Bo Nylén för besked.

Jag inbetalar till klubbens plusgiro nr 55 58 14 – 3, eller

IBAN SE77 9500 0099 0555 8143 BIC/SWIFT: NDEASESS

senast den 31 mars 2011

SEK. **För** antal vuxna personer, resp. barn.
och erkänner att anmälan är godkänd först när NORDEA-banken bokfört beloppet på klubbens konto. Samtidigt erkänner jag att klubben inte görs ansvarig för skada på min bil/person/tredje person eller ting, som följd av mitt deltagande i evenemanget.

Övernattnig ingår ej i ovanstående priser, men kan bokas med olika alternativ (rum i stuga, enkelrum, dubbelrum, familjerum (med eller utan delad toa), hos Jennifer i receptionen Backagården, tel. 0413 – 746 00, tel.int. +46(0)413 – 746 00.

Blanketten postas eller mailas till klubbens adress ovan, före den 31 mars 2011 !

Välkomna alla Lancisti till en minnesvärd träff, hälsar Svenska Lanciaklubben.

LANCIA FULVIA BERLINA –

Den noget oversete Fulvia.

Første gang vist frem på Geneve Motor Show i 1963 som en tidstypisk meget firkantet familiebil. Den første udgave – Serie 1 – havde en 1091 cm³ V-motor på kun 59 heste men i Lancias kendte meget snævre V på kun 13°. Og som altid var Lancia på forkant med den tekniske udvikling idet Fulvia var forsynet med skivebremsen både for og bag, noget som selv anerkendte sportsvogne dårlig kunne prale af i de tider, hvor tromlebremsen var det almindelige på både for- og baghjul. Ligeledes havde Fulvia forhjulstræk som den mere eller mindre havde arvet efter Flavia'en.

Fulvia'en blev designet og bygget i i den såkaldte "Pesenti" tid hos Lancia, dvs. tiden efter af Gianni Lancia var flyttet (flygtet) til Sydamerika og hans søster i en årrække havde forsøgt at køre fabrikken videre. Pesenti, en på den tid kendt og velhavende industrifyrste (Italcementi) der overtog stumperne efter familien i 1955 og kørte den videre til FIAT overtog stumperne efter ham i 1969.

Fulvia'en var som alle Lancia'er bygget i en høj kvalitet og uden for meget skelen til omkostningerne, men hovedsagelig 2 ting kostede fabrikken mange penge, på trods af at Fulvia'en blev bygget på den helt nye fabrik i Chivasso øst for Torino. Den ene var manglende korrosionsbeskyttelse, det var der reelt kun Volvo og Saab der tænkte på i de dage men den anden var faktisk værre for det var arbejdsstyrken i Chivasso. FIAT havde jo lavet biler i stor skala i mange år og havde en stor og



Fulvia Berlina Serie 1 - I smukke omgivelser

rutineret arbejdsstyrke hovedsagelig bestående af Piemontesere hvor i mod mange Lancia's arbejdere kom fra Syditalien og var nemme at påvirke for de kommunistiske fagforeninger, så ulovlige strejker kostede store summer og mange tabte ordrer.

Da Lancia fabrikken (som altid) skulle spare ville man forsøge at anvende så mange dele som muligt fra Flavia, men i realiteten blev det ikke til særlig mange.

Men set med datidens øjne var Fulvia Berlina en rigtig god bil, og som alle Lancia'er også en dyr bil. En serie 1 Berlina kostede fra starten i 1963 1.412.500 Lire hvor en FIAT 1100 som må være den mest sammenlignelige rent størrelses mæssigt kun kostede 960.000 Lire og FIAT 1300 1.190.000 Lire. Alfa Romeos Giulia model var endnu ikke lanceret i en "folkelig" model men kunne fås som en 1600Ti eller Ti Super til 1.623.000 Lire – men var jo trods alt en klasse eller 2 højere.

Designet af Fulvia Berlina blev kendetegnende for mange andre familiebiler i tresserne, en firkantet kasse med rimelig god plads til en familie med et par



Og her en serie 2

børn og god bagageplads til når familien skulle på tur eller på ferie, man må huske på at det var tresserne at familien Europa rigtig fik råd til at anskaffe sig biler, så bilproduktionen i Europa generelt og i Tyskland, Frankrig og Italien i særdeleshed virkelig tog fart. Det var jo naturligvis denne udvikling at Lancia ville have del i med Fulvia – og det må siges at det jo delvis lykkedes, idet der i alt blev produceret ca. 200.000 Lancia Fulvia Berlina i årene fra 1963 til 1972.

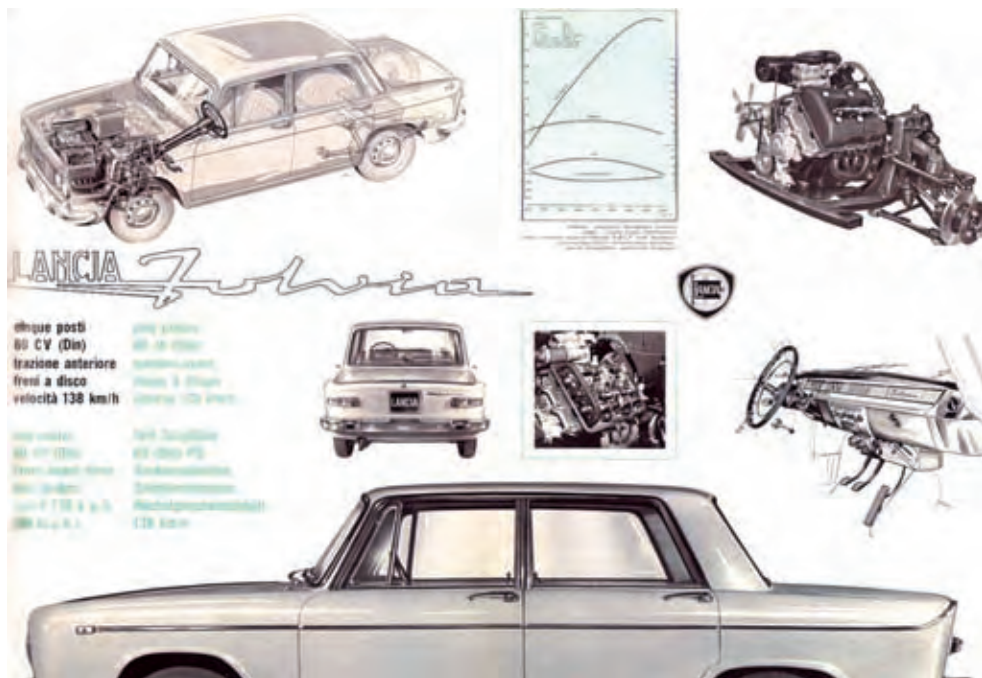
Fulvia Serie 1 var i produktion fra 1963 til 64 og blev i 1964 afløst af model 2C – (2 Carburator) somstadig havde en 1091 cm³ motor men nu på 70 HK og med mange detalje forbedringer i forhold til de første årgange. I 1967 kom der en GT model men forskellige motorer på 1216 – 1231 – 1199 eller 1298 cm³ og med hhv. 79 – 79 – 79 – 86 HK. Og til denne model kunne kunderne selv vælge om de ville have en Fulvia med Rat- eller gulvgearskifte. I 1969 blev så Fulvia Berlina serie 2 introduceret på Torino Motor Show – bare nogle få dage efter det var blevet offentliggjort at FIAT havde overtaget Lancia Fabrikken. Serie 2 have fået nyt interiør, ny grill og nyt baglygte design – af synlige ændringer. Men den var også blevet større, 20 mm større akselafstand

havde den , med mere plads inden døre til følge. Motoren var først den kendte 1199 cm³ med 79 HK men blev snart erstattet af 1298 cm³ motoren med 86 HK. I 1970 kom Fulvia med 5-trins gearkasse og i 1972 indstilledes produktionen af den mest solgte Lancia model indtil da. (Fulvia Coupe er IKKE inkluderet i ovennævnte produktions tal, den alene blev produceret i små 140.000 eksemplarer.)

Og hvordan kører så en Fulvia Berlina? Efter datidens standard – fremragende! Og selv efter nutidens standard er en Fulvia Berlina ikke så ringe endda. Den er naturligvis lidt mere støjende en de moderne biler, men køreegenskaber tåler sammenligning med mange moderne "familieflyttere" naturligvis uden den sikkerhed der trods alt ligger i moderne bilers konstruktion.

Så ønsker man sig en "KLASSIKER" uden at ville ofre familie formuen på sagen, så er en Fulvia Berlina et rigtig godt bud – også fordi der ikke findes mange af dem tilbage – jævnfør tidligere nævnt korrosions problem!

Jørgen Turking



Væk på 60 sekunder

Netop dette var Biagio's specialitet – at tage sig en køretur i det skjulte i sin onkel's Lancia 2000. I dag er bilens hans, høj klasse, max. komfort men meget tørstig. Kørt knap 65.000 km.

Artikelfra det italienske blad Ruoteclassiche – oversat af Torben Jørgensen, DLR medlem 312

biler og det løfte hans onkel på et tidspunkt gav ham, at en dag ville han få lov at køre i hans 2000. Onklen havde købt denne 2000 i.e. (iniezione elettronico = elektronisk indsprøjtning) i foråret 1972 som udskiftning for sin Flaminia Zagato som ikke længere behagede ham. Indregistrering skete dog først 28. juni og nummerplade er stadig samme som dengang. Bilen har ikke kørt særlig mange kilomet-



LANCIA 2000 i.e. skråt nede/forfra.

Biagio Laprovitera, 1. læge hos det statslige politi, født i Calabrien, men nu bosiddende i Reggio Emilia, var som ung mand meget snu når han uopdaget skulle snuppe sig en køretur i sin onkels Lancia. Trods afstanden mellem garageanlægget i boligområdet Praia a Mare (CS) og Fiuzzi stod han op ved morgengry og i absolut stilhed, luskede hen til garagen, satte sig bag rattet af familiens øjsten og tog turen til Fiuzza ved havet. Efter at have nydt solopgangen og førend nogen vågnede kørte han tilbage igen og anbragte bilen på sin plads. Denne forseelse i sin ungdom skyldtes hans passion for

re; ved onklens død blev bilen parkeret i garagen sammen med husets andre biler og kom kun på køretur ved de tidligere beskrevne hemmelige udflugter. Endelig kom dagen hvor bilen igen skulle se dagens lys og siden da har den og Biagio aldrig skiltes.

Køretøjet er kun blevet anvendt i begrænset omfang med udflugter til Appeninerne i omegnen af Reggio Emilia, især i sommerhalvåret. Dog er den blevet startet regelmæssigt hver måned. I løbet af årene har den kun fået foretaget lettere reparation af lakken på fronten pga. mange små stenslag fra



Et lidt uoverskueligt motorrum?

forankørende biler. Bilen fremstår perfekt både ude og inde. Omkring det indvendige skal bemærkes at betrækket på de to sæder kan ombyttes, en særlig detalje fra Lancia's side som gør, at sæderne vil fremstå som lige " slidte " selvom bilen skulle være

anvendt fortrinsvis til solokørsel. Hvad det mekaniske angår er eneste indgreb som skal fremhæves noget som skete i 2003; Laprovitera foretrak at renovere ventilstyr og ventil sæder, som oprindeligt var udført i støbejern, for at undgå problemer med brugen af grøn benzin.

Ved den lejlighed, trods det ikke var strengt nødvendigt, fik han honet cylindervægge, skiftet stempelringe og lejesøler samt forkammerkæde. Desuden blev alle gummislanger og muffe udskiftet + renovering af køler og vandpumpe. Da han søgte efter reservedele, opdagede han at et firma i Modena havde informationer i deres katalog om hovedcylindre til Ferrari 330 GT, som var identisk med den monterede i hans 2000 i.e. For mange år siden var denne del blevet udskiftet med en uoriginal fordi oprindelig ikke kunne skaffes. Dette ærgrede Biagio noget idet han ønskede at hans 2000 skulle være helt original. Firmaet i Modena havde desuden også leveret oliepumpe og beholder for bremseforstærker. Disse uoriginale monterede dele behagede ikke Biagio, men ingen panik; på hylderne i garagen i Praia a Mare fandt Biagio de omhyggeligt bevarede originale defekte





dele. Delene blev renoveret og genmonteret – endog med originale klistermærker fra leverandøren Bonaldi.

Lancia 2000 i.e. blev fremstillet fra 1972 og skulle matche karburatorudgaven og have til hensigt at give bedre præstationer og lavere benzinforbrug imod en ekstrabetaling på 255.000 Lire som bragte prisen op på 3.050.000 Lire. Målet blev opnået også takket være en femtrins gearkasse som gjorde køretøjet mere støjsvagt og brugervenlig. Udover det skete ikke større forandringer; tophastighed steg med 5 km/t., benzinforbruget faldt mærkbart men først ved hastigheder over 120 km/t. medens accelerationstiden fra 0 - 100 faktisk blev ringere; 11,6 sek. mod tidligere 10,8 og dette skyldtes andre spring mellem gearene. Kørekomfort blev dog mærkbart forbedret og femtrins gearkasse blev senere tilbudt som ekstraudstyr på karburatorversioner til en pris af 45.000 Lire. Netop pga. denne standardmonterede gearkasse valgte Biagio's onkel denne indsprøjtningmodel. Forhandleren havde dette eksemplar i farven Rosso York og en karburatorudgave i hvid, med 4 gear, men onklen tøvede ikke – det skulle være 5 gears udgaven.

Benzinforbruget er dog ifølge Laprovitera ret højt; det er vanskeligt ved almindelig brug at komme over 8 km/ltr. Vejgrebet er tilfredsstillende trods en vis understyring og bremserne er effektive. Stor køreglæde og en driftssikker bil. Fantastisk

gearskifte, præcist og blødt som takket være drejningsmomentet tillader skift fra 1. – 3. – 5. Servostyringen var af den tid at være ganske udmærket; ikke særlig direkte men kan accepteres den dag i dag. Meget positiv var dengang bedømmelsen af 2000 i.e. ; i begyndelsen af halvfjerdserne kunne kun få 2 ltr. berlina udgaver tilbyde så omfattende udstyr; 5trins gearkasse, elektronisk indsprøjtning, indvendig beklædning med meget værdifuldt stof og træinstrumentbrædt. Tæpper, elbagrude, persiener i bagrude med skjult snoretræk som udover det behagelige gav point for at være effektive i relation til andre lignende systemer på markedet. Desuden servostyringen og servoforstærkede bremser med begrænserventil på bagaksel for at undgå upassende blokeringer af hjulene. Netop denne begrænserventil har været ufrivillig hovedperson i forbindelse med periodiske syn pga. misforståelser. Tidligere udførte man ikke bremsetest på ruller og denne Lancia 2000 blev jævnligt kasseret ved syn med påtegningen: utilstrækkelig bremseevne. Synsfolkene fastslog i deres indiskutable afgørelse, at et køretøj som ikke kunne blokere alle fire hjul, var et køretøj som ikke kunne bremse. Men med den fabriksmonterede begrænserventil til baghjulene var det jo netop den overbremsning af baghjulene man ville undgå. Laprovitera fik en snak med anden ejer af lignende køretøj og fik der en lille fidus.





CARATTERISTICHE

MOTORE

Anteriore, longitudinale
4 cilindri orizzontali contrapposti
Alésaggio 89 mm
Corsa 80 mm
Cilindrata 1991 cm³
Rapporto di compressione 9,2:1
Potenza 125 CV DIN a 5800 giri/min
Coppia 17,5 kgm DIN a 3700 giri/min
Valvole in testa
Due alberi a camme centrali, catena
Iniezione elettronica Bosch
Pompa carburante elettrica
Lubrificazione forzata, 7,2 litri
Raffreddamento ad acqua
Impianto elettrico 12 V, batteria 42 Ah.

TRASMISSIONE

Trazione anteriore
Cambio a 5 marce sincronizzate
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 3,99:1
Coppia conica ipoidale
Pneumatici 175x14
Cerchi in acciaio.

CORPO VETTURA

Berlina 4 porte, 5 posti
Carrozzeria portante
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, balestra trasversale superiore, barra stabilizzatrice
Sospensioni post. ad assale rigido, barra trasversale Panhard, balestre longitudinali semielittiche
Ammortizzatori idraulici ant. e post.
Freni a disco ant. e post. a doppio circuito, servofreno
Sterzo a circolazione di sfere, servosterzo
Serbatoio carburante 55 litri.

DIMENSIONI E PESO

Passo 2650 mm
Carreggiata ant. 1330 mm
Carreggiata post. 1280 mm
Lunghezza 4620 mm
Larghezza 1610 mm
Altezza 1460 mm
Peso in ordine di marcia 1235 kg.

PRESTAZIONI

Velocità 180 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 11,6 secondi
Consumo a 120 km/h: 11,25 l/100 km.

Begrænserventilen kunne justeres og Biagio tog bilen med til sin mekaniker som nulstillede enheden. Så til synshallen – perfekt 4hjuls blokering – og han fik det eftertragtede stempel som godkendt. Denne ulovlige ændring skabte glæde hos synsfolkene, men ville have været grundlag for uheld i forbindelse med nødbremsning på glat underlag. Efter syn af bilen – tilbage til mekanikeren og genjustere ventilen.

Lidt detaljer fra den utroligt velholdte Lancia 2000 i.e.'s dokumentations materiale....



LA PROVA DI QUATTORRUOTE

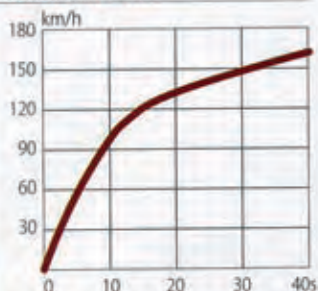
AFFINAMENTO CONTINUO

Nel maggio 1972 appare una breve prova della "2000 i.e."; vi si evidenziano i miglioramenti rispetto alla "2000" a carburatore e il raggiunto stato dell'arte della meccanica "Flavia", nata nel 1960.

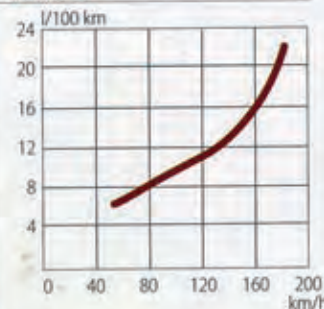
VELOCITÀ MASSIMA

Dichiarata	180 km/h
Effettiva	180,8 km/h

ACCELERAZIONE



CONSUMI



Lancia Flavia's 50 års fødselsdag i Trieste 2010

Sidste vinter bed Per mærke i en annoncering i Granturismo for et træf i anledning af Lancia Flavias 50 år fødselsdag.

Lancia Flavia International Meeting Trieste, 23rd – 26th September 2010

Træffet skulle selvfølgelig foregå i tilknytning til den gamle romerske hovedvej Via Flavia, og da samme Via Flavia kun er tilgængelig – om end kun i beskeden udstrækning - i Trieste, skulle træffet naturligvis finde sted der.

Annonceringen var forsynet med et link til en flot hjemmeside, og der så vi, at vores "gamle" bekendt Angela Verschoor fra Holland var medarrangør. Da vi kender Angela fra tidligere Lancia-træf, var vi sikre på, at det ville blive et godt arrangement. Men vi ejer jo ikke en Flavia, så derfor spurgte vi ydmygt, om vi godt måtte deltage alligevel. For selv om vores Gamma ikke er en Flavia, så er den trods alt som Flaviaerne udstyret med en boxermotor.

Vores forespørgsel blev besvaret med et ja, og da træffet var berammet til sidste halvdel af september, lagde vi en del af vores sommerferie i den periode, så vi også fik lejlighed til at se lidt mere af den del af Italien. Erfaringerne fra vores Torino-tur i 2009 (Granturismo nr. 31 - 2009) var jo, at 1 uge slet ikke er nok, når man først er kommet afsted.

Programmet var lovende: Ankomst torsdag den 23/9 til Hotel Astoria i Grado, diverse udflugter i Grados omegn i de følgende 2 dage. Derefter afgang til Hotel Victoria i Triestes centrum, også med 2 overnatninger og påfølgende ture.

Vi besluttede at tage biltog helt til Trieste – luksusudgaven med egen kupe, incl. bad og toilet. Og ved opmarchbåsene i Altona bemærkede vi til vores store fryd 3 svenske Flaviaer, 2 coupéer og en Zagato. Den sidste genkendte vi uden besvær som Bo Nyléns. Så vi gik hen for at hilse på og sige på gensyn i Trieste.

18 timer senere var vi nede i varmen ved Middelhavet efter et kort, køligt morgenophold og farvel til svenskerne i Villach i Østrig, hvor de ville bruge tiden frem til mødetidspunktet.

Fra Trieste tog vi et par dages afstikker til Venezia, inden mødet med Flaviaerne i byen Grado.

Grado ligger i den nordligste ende af Adriaterhavet for enden af en lang dæmning ud i en stor lagune. Vi vidste slet ikke, at lagunerne er så spændende og fulde af liv - også under vandet.

Grado er en ferieby i den "dyre" ende (Berlusconi holdt fest i byen, mens vi var der) hvilket medførte endnu mere trafikkaos end under normale omstændigheder. Der var masser af trafikale afspærringer og derudover demonstrationer. Vi vidste ganske vist ikke helt, hvad demonstrationerne gik på, men det fremgik af plakaterne, at de var imod Berlusconi, så vi sluttede os til dem.

Fra Grado var der guidet tur rundt i landsbyen Aquileia med en meget stor basilika, hvis gulve rummede tidlige kristne mosaikker fra 300- og 400-tallet e.kr. inden byen blev forladt, efter at være ødelagt af hunnerne anført af Attila. På det tidspunkt var Aquileia den næststørste by i det Romerske Imperium med langt over 100.000 indbyggere.

Udgravninger under den nuværende jordoverflade rundt om basilikaen og dens Campanile (klokketårn) har afsløret et utal af gamle gulvmosaikker i flere lag under hinanden.



Gangbro i udgravningerne...

Vi var også på udflugt til Palmanova, en fæstningsby anlagt af Venezianerne i slutningen af 1500-tallet efter de samme militære principper som efterfølgerne f. eks. Fredericia og Kastellet i København.



Eksempel på den smukke mosaik i gulvet.

Den sidste dag i Grado var vi på sejltur i lagunen, inden der var fælles afgang i kortege til Trieste.

På vejen til Trieste var vi på besøg i Duino-Castle –



En af de små øer i lagunen ved Grado

og nu ved vi, hvorfor postkasser i mange lande og taxier i New York er gule! Slottets ejere, slægterne Thurn og Taxis havde fra gammel tid (ca. 500 år tilbage) eneret på en stor del af postbesørgelsen og

passager-transporten i Eu-ropa, og deres våbens grundfarve var gul, så derfor! (Dette er den korte udgave af en stor gammel slægts historie, vor egen Christian den 9. "Europas svigerfar" oprådte også på væggene.)

Efter indlogering på endnu et luksushotel var vi om søndagen på besøg i det tidligere østrigske kejserlige sommerslot "Miramare" lidt udenfor Trieste, og derfra kørte alle endnu engang i kortege ind til byens fornemste plads – Piazza dell'Unita - for at udstille vores biler for byens indbyggere, mens disse promenerede søndag eftermiddag. Det gør italienere nemlig sammen med familien, iført deres pæne tøj, mens de hilser på venner og slægtinge. I mellemtiden fik vi en guidet tur i Trieste, som er en meget gammel by med minder helt fra romertiden og fremefter.

Som grænseby mellem Italien, Østrig og senere Jugoslavien har den også en meget spændende og til tider meget dramatisk historie, som har været emne for flere romanforfattere.

Søndag aften var der gallamiddag på havnen i Trieste, og i løbet af mandag formiddag skiltes vi så fra vores nye venner.



Piazza dell'Unita med Flaviaer og italienere

Ca. 40 biler deltog, den der havde kørt længst var fra Dublin, og ellers var deltagerne fra Sverige,

Tyskland, England, Holland, Belgien, Schweiz. Der var ingen italienske Flaviaer, men vi mødte én på vej til Trieste. Han var kørt ind til siden og hilste på os, mens vi passerede.

Den britiske formands fine Zagato brød sammen (knækket rataksel), da den lige var placeret til parade på Piazza dell'Unita i Trieste. Der blev naturligvis straks arrangeret transport til én af de italienske arrangørers værksted, så den kunne blive klar til hjemturen. Imens sad formandens kone og underholdt sig med sit strikketøj. Hun var vant til at tage sine forholdsregler, sagde hun!

Den belgiske formand ankom i en Thesis, fordi hans Flavia led havari undervejs.

Ved indkørslen på motorvejen på vej væk fra træffet passerede vi en britisk Flavia Coupé, hvis bremsen lige havde svigtet. Mens Per og ejeren stod på hovedet i motorrummet, forsøgte jeg at trøste den engelske dame. Hun bandede ikke særlig "ladylike" og sagde, "Never again ...but I often said so, and I am sure I'll go again".

Så vi må sige, at der ikke er noget til hinder for, at man kan tage Europa rundt i en gammel bil, for man møder en masse hjælpsomme mennesker, som med stor entusiasme og teknisk snilde hjælper en tilbage på rette vej.

I Verona ved biltoget på tilbagevejen mødte vi i

øvrigt et par gamle svenske Alfa'er, som havde været Italien rundt i en 5-ugers tid, og de havde samme erfaringer.



Mad og drikke - et helt kapitel for sig!

Maden i provinsen Friuli-Venezia-Giulia er en skønsmos blanding af italiensk og østrigsk madkultur, iblandet en masse fisk.

Vi havde ventet lidt i retning af vores kulinariske oplevelser i Torino-området, men her var maden helt anderledes: Meget fisk, store kødstykker, brød, ris og kartofler, men næsten ingen salat. Vi spurgte hvorfor, og fik som svar, at når man i Italien inviterer til fest, så serverer man det bedste og det fineste, ikke salat. Det spiser man til daglig!

Vi besøgte et par økologiske gårde, og blev rigelig beværtet der. Det var solid mad og drikke, mange retter så vi trængte godt nok til en middagssøvn, inden vi skulle køre videre, men det var der ikke tid til. Programmet var tæt pakket!

Sejlturen om lørdagen i lagunen ved Grado endte på en lillebitte ø, hvor der – naturligvis – var en fiskerestaurant. Der blev vi igen beværtet med "alt godt fra havet", dvs vi vidste ikke hvilke fisk, for de fleste var arter, vi ikke kender herhjemme. De eneste vi med sikkerhed genkendte var rejer og

blæksprutter. (Vi har i øvrigt meddelt vore svenske Lancistvenner, at hvis der serveres fisk til det nordiske Lanciatræf i Sverige i sommerens løb, så koster det vores venskab)

Priser

Prisen for hele herligheden var 950 Euro. Mange penge, vil nogen måske synes, men det indbefattede altså også foruden 4 overnatninger på 4-stjernede hoteller m. aflåst og overvåget garage, alt hvad vi fik at spise og drikke i de 4 dage, billetter til alle seværdigheder, sejltur og engelsktalende guider til div. rundvisninger.



Herover og herunder - Besøg i den økologiske vingård - og deltagernes prioriteringer!!!



Vi fik set en masse, og kom steder, som vi ikke anede fandtes, og fik dermed nogle udsøgte oplevelser, som vi ikke selv ville have kunnet opdrive ved nok så mange gennemlysninger på internettet eller læsning i guidebøger.

Derudover har vi mødt en masse spændende Lancisti, og udvekslet erfaringer af mange forskellige slags med dem. Og det sidste gælder for såvel den mandlige som den kvindelige del af selskabet.

Efter afskeden med alle vores nye venner tog vi til Gardasøen for at udforske den og dens omgivelser, heriblandt de nærliggende Dolomitterbjerge, men det er en helt anden historie.

Per og Inge



Ikke nogen ringe balkon udsigt - fra hotellet i Grado.

NYE LANCIA MODELLER - A LA DETROIT



Lancia Flavia Cabriolet



Lancia Flavia



Lancia Thema



Lancia Grand Voyager

Og hvad skal man så mene om disse "Nye" lancia modeller? Det må vi vist overlade til den enkelte at have en mening om - men hvad mon de mener der i sin tid sagde at Lancia døde da FIAT overtog mærket !

HESSTEKNIK PERFORMANCE TUNING

CHIPTUNING

OBDTUNING

FLASHTUNING



- **FOR MERE POWER**
- **STØRRE TRÆKKRAFT**
- **BEDRE ØKONOMI**

- Motorsoftware til biler: Fabriks- og optimeret software
- Chiptuning for større effekt/trækkraft
- Optimering for mere køreglæde og økonomi
- Justering af alle biler, benzin og diesel med og uden turbo

MED EN OPTIMERING FRA HESSTEKNIK FÅR DU:

- En perfekt effekt- og drejningsmomentforøgelse
- Flere hestekræfter og højere drejningsmoment
- Mere power til sikre overhalinger
- Større trækkraft
- Størst køreglæde
- Bedre brændstoføkonomi
- Slip kræfterne løs og genoplev glæden ved din bil
- Mulighed for at lægge original software i igen

powered by

WWW.HESSTEKNIK.DK

Tlf.: 50504645 • info@hessteknik.dk



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 !!**

10 ANNI DI SUCCESSI

1980 LANCIA

1990 MARTINI

