



Granturismo





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 Coupe



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

13. årgang nr. 38 Maj 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. Polgatan 91. 21611 Limhamn. Sverige.

Ansvarshavende Redaktør:

Per Manstrup Kristensen. Polgatan 91. 21611 Limhamn. Sverige.
Tlf: 28109093 e-mail: per_manstrup@yahoo.dk

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. Blomstervænget 7, Øm.
4000 Roskilde.
Tlf: 46424080 e-mail: johnvoldsen@hotmail.com

Best.medlem & kontaktperson for Jylland & Fyn

Torben Jørgensen. Ørnevej 134. 5210 Odense NV.
Tlf: 61310390 e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Best.medlem

Per Manstrup Kristensen. Polgatan 91. 21611 Limhamn. Sverige.

ISSN. 1602-7965

Deadline for næste nummer er:
2011-07-18

Indhold:

Formandens Signatur	s. 4
Kommende Arrangementer	s. 6
Naboklubber	s. 8
Nekrolog: Klaus Egedal	s. 9
Nyheder fra Genève	s. 10
Dedra 2.0 IE Turbo Integrale	s. 13
Italiensk-Dansk Ordbog	s. 17
Karrygul Julegave	s. 18
Historisk korrekte nummerplader	s. 23
Bilmessen i Frederiksborghallen	s. 24
Opretning af Hjul	s. 26
Italiensk Køkken	s. 28

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:

*Per Kristensen, Lancia Beta Coupe.
Bilmessen i Frederiksborghallen 2011*

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

De Lanciamodeller der stod på Lancias stand på biludstillingen i Genève gav anledning til megen spekulation og debat. Den nye Ypsilon gled ned uden problemer, men Thema og Flavia – hvad var nu det for noget? Chryslermodeller klædt ud som Lancia. Hvad skal man mene om det?

Lad os først slå fast at den nye Thema er en ny udgave af Chrysler 300. Undervognen er blevet omarbejdet og interiøret er nyt. Til brug på det europæiske fastland har bilerne fået et Lanciaskilt, mens de i den øvrige del af verden hedder Chrysler. Flavia er en ny version af Chrysler 200, som først kommer på markedet senere på året.

Personligt opfatter jeg de nye Lanciamodeller som en overlevelsesstrategi. Skal Lancia overleve som navn skal der flere modeller på programmet, og erfaringerne fra Thesis viser at det publikum der køber dyrere biler ikke vil have noget der ser for anderledes ud. Strategien synes at være at forbedrede Chryslerbiler for en tid kan gøre det ud for Lancias dyrere modeller. I mellemtiden kan der blive tid til at konstruere noget helt nyt. Kun tiden kan vise om det bliver mest Lancia eller mest Chrysler – eller noget helt tredje.

For tider svirrer der rygter om at den nye – italienske – direktør for Fiat Automobiles Danmark ønsker at sælge Lancia i Danmark. Den nye Ypsilon er et indlysende bud, og pressen er inviteret til at prøve bilen. Det er dyrt at reintroducere et mærke, så vi må vente og se hvad der sker.

Mens vi venter er der heldigvis nok at lave. Vi har været repræsenteret ved Bilmessen i Frederiksborghallen med en Aprilia, en Fulvia og en Beta, der har været italienske biler på galopbanen Jägersro ved Malmø, og vi ser frem til det nordiske Lanciatræf i Skåne 20-22. Maj og årsmødet på Fyn 28. Maj. Til efteråret stiller vi op på messen i Fredericia sammen med Alfaklubben.

Der bliver jævnt og støt importeret nyere og ældre Lanciae, så medlemmernes biler bliver mere og mere interessante. Vi håber at vi får mange af dem at se ved sommerens arrangementer; sidste chance bliver sensommerturen 28. august. Det får vi mere besked om i næste nummer, men vi kan allerede nu reservere dagen.

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 "rullefeltsdag" 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 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 lanciaevo@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.

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.

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



Arrangementer i Danmark

28. Maj 2011

Årsmøde i Dansk Lancia Register

Årsmøde (Generalforsamling) i Dansk Lancia Register afholdes lørdag 28. Maj 2011 Kl. 09.00 - 10.30 hos Hess Teknik, Skolevej 8, 5874 Hesselager (Østfyn)

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

29. Maj 2011

Gisselfeld Veteran udstilling

Dagen efter Årsmødet. Derfor ingen officiel Lancia-stand.

29. Maj 2011

Klampenborg Classic

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

Se mere på: www.cphautojumble.dk

5. Juni 2011

Gavnø

Dansk Lancia Register laver 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 rabatbilletter.

Se mere på: www.gavnoe.dk

Jørgen samler tilmeldinger for at vi kan stå samlet.

6. - 7. August 2011

Copenhagen Historic Grand Prix

Copenhagen Historic Grand Prix er dansk motorsports flagskib. CHGP er et racerløb midt i København – med action, dramatik, fuld fart og underholdning for hele familien. Det er her vi over en hel weekend i august hvert år fejrer historiske racerbiler og berømte racerførere, især vores danske ikoner, men også udenlandske stjerner. CHGP er desuden en kulturhistorisk fortælling om racerbilens udvikling fra motorsportens barndom til vor tids innovative el- og hybridbiler.

Se mere på www.chgp.dk

Bemærk gratis parkering for veterankøretøjer inde i Fælledparken.

28. August 2011

Dansk Lancia Register Sensommeretur

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

22. - 23. Oktober 2011

Fredericia Bilmesse

Den klassiske bilmesse 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.

Arrangementer i Udlandet

15. Maj 2011

Sofiero Classic

Smukke Sofiero slot med sin kendte park og have, hvor blomster står i fuldt flor danner rammen om en af de første store sydsvenske biltræf.

Se mere på www.sofiero.se/nyhetskatalog/SofieroClassic/

20.-22. Maj 2011

Nordisk Lanciaträff Backagården i Höör i Skåne

Se program og tilmelding på www.svenskalanciaklubben.com

Fælleskørsel til NLT

Opsamling hjemme hos den nye redaktør, samlet afgang kl. 1230. Vi griller lidt frokost inden. Turen går langs kysten mod Trelleborg og Ystad, og derfra krydser vi lidt rundt i det sydlige Skåne. Vi laver opsamling ved tankstationen i Gårdstunga (Motorvejsafkørsel nord for Lund, 10 km fra Höör) ca. kl. 1730 så vi kan lave kolonne-kørsel frem til NLT, det ligger 5-7 km fra tankstationen.

Turen er tiltænkt at være cruising i pænt tempo, dvs. ingen tricky vejbeskrivelser, men blot smukke,

snoede veje i skønne landskaber med tydelige beskrivelser. Vi stopper flere gange for en kop kaffe.

Startadressen er Polgatan 91, 21611 Limhamn, Sverige. Det er tæt på Sibbarp Camping, benyt evt www.hitta.se for en vejbeskrivelse, vi bor ca. 4 km fra betalingsanlægget på broen.

2. Juni 2011

Mille Scania i Skåne

Det er et spændende arrangement, som bestyrelsen anbefaler at deltage i, hvis man har mulighed for det. Ruten er normalt ganske smuk og kørselsbeskrivelsen lettere udfordrende, og der er underholdende duelighedsprøver

22.-23. Juli

Thulinträffen - Landskrona

Stort sommertræf for motorhistorisk klub i Skåne, smukke omgivelser og mange udsædvanlige gamle biler, eller i det hele taget alt hvad der har en motor.

Se mere på www.mhkस्कane.nu



Fotos: Per Kistensen, Thulinträffen 2010



Redaktøren modtager gerne tips om kommende arrangementer både i Danmark og udenlands, stort som småt, helst hvis der er Lancia'er med.

Lancia-klubber i Norden

Lancia Club Svezia - Sverige

www.svenskalanciaklubben.com

Karl Hansell
Ringvägen 160
11631 Stockholm
Sverige

Tel: 08-6414213

Lancisti Norvegesi - Norge

www.lanciadata.com/lancisti

Lancisti Norvegesi
Postboks 128 Nordstrand

1112 Oslo
Norge

e-mail: lanciadata@gmail.com

Lancia Club Finland - Finland

www.lanciaclubfinland.fi
(redaktøren kan hjælpe med finsk oversættelse)

Lancia Club Finland ry
Liisantie 2A
66400 LAIHIA
Finland

Tlf: +358 (0)50 370 5799 (Antti Sorri)
e-mail: antti.sorri@lanciaclubfinland.fi



Nekrolog: Klaus Egeland

Tekst: Niels Jonassen

Klaus Egeland, Granturismos redaktør er død

Sidste nummer af Granturismo var tyndere end normalt. Det skyldtes at redaktøren var alvorligt syg og til slut måtte opgive at gøre bladet færdigt. Det pinte ham meget, og han lovede at komme tilbage snart i fuld vigør. Sådan blev det ikke; kort efter at bladet var udkommet døde Klaus Egeland af den kræftsygdom som var blevet opdaget nogle måneder i forvejen.

Det var karakteristisk for Klaus at tro på fremtiden. Han havde tidligere været plaget af sygdom, men han lod sig aldrig mærke med det og kunne ikke drømme om at opgive en aktiv tilværelse af den grund.

Lysten til tilværelsen og modet på livet prægede Klaus hele hans liv. I sine unge dage var han elitecykelrytter og tog også flere uddannelser. Først som finmekaniker og derefter som lærer; og han virkede i mange år som lærer ved Det Kgl. Opfostringshus, og siden ved skoler i Fredensborg og i Herlev. Senere i livet tog han en kommunikationsuddannelse og blev cand. comm.

Gennem mange år var Klaus aktiv i kommunalpolitik i Birkerød, dels som formand for SF og dels som medlem af Birkerød kommunalbestyrelse og medlem af adskillige udvalg.

Klaus' mangeårige entusiasme for Lancia førte ham ind i Dansk Lancia Register, og da klubben manglede en redaktør tilbød han at overtage hvervet. Klaus' indsats som redaktør blev skelsættende, dels fordi han altid opretholdt en høj standard og dels fordi han sikrede at bladet udkom rettidigt. Ved bestyrelsesmøderne fremlagde han altid en grundig og detaljeret plan for næste nummer, opgjort side for side. Han havde ideer til kommende artikler og fordelte opgaverne med

sikker hånd. Selv bidrog han ofte med fremragende fotos. Fejl generede ham voldsomt, mest de fejl han selv kom til at begå. Han var en hård dommer over sin egen indsats og påtog sig ofte ansvaret.

Skulle der løses en opgave for klubben var Klaus blandt de første til at melde sig. Han fik fremstillet udstillingsmateriel, han passede klubstande ved udstillinger, han kørte udstillingsgrej frem og tilbage, og han var ansvarlig for bestilling og salg af klubbens poloskjorter og sweatshirts. Man kunne altid trygt regne med ham, ind imellem i en sådan grad at man kunne blive bekymret for om han holdt til det. Den slags bekymringer affærdigede han med et smil.

Klaus var et muntert og positivt menneske der gerne ydede. Han deltog også med entusiasme i mange Lanciaarrangementer både her og i udlandet, mest i sin Lancia Prisma men af og til også i Anne-Gretes Y. Også der kunne man regne med at han var aktiv og med sit lyse humør bidrog til den gode stemning.

Klaus Egeland var et dygtigt, samvittighedsfuldt og meget socialt sindet menneske. Alle der kendte ham vil savne ham.



Nyheder fra Genève

Tekst: Per Kristensen

Thema

Der har været klager på at det har taget lang tid for Lancia at gennemføre præsentationen af den nye Thema, men ved Geneve-udstillingen var det endeligt muligt at se det indvendige.

"Italiensk design og amerikanske muskler" – cirka sådan har Lancia valgt at markedsføre de nye modeller baseret på Chrysler-platform, der skal dog nok være en enkelt eller to der vil mene at der ikke er de store forskelle på disse første modeller baseret på det nye samarbejde, hverken udvendigt eller interør-mæssigt.

Motoralternativerne oplyses indtil videre til at være en 3,6 l benzin V6 med 292 hk koblet til en 8-trins gearkasse, eller en 3,0 l diesel V6 med enten 190 eller 224 hk koblet til en 5-trins gearkasse, alle versioner kun med automatgear.

Den nye Thema har som Chrysler 300c baghjulstræk.





Flavia og Flavia Cabrio Concept

Fabriksrygterne går på at Lancia-versionerne af Chrysler 200c kan gå i produktion indenfor 6 måneder efter fremvisningen i Geneve, Fokus i den officielle præsentation har været på plads og design, så indtil videre går Fiat/Chrysler samarbejdet primært på hurtig udnyttelse af eksisterende platforme, mekaniske Lancia-lækkerier må vi nok vente med til de næste

generationer, men med tanke på at Alfa Romeo har lykkedes med at frembringe den nye 4C til stor overraskelse for pressen midt i diverse salgsrygter er det ikke udelukket at vi snart ser interessante Lancia nyheder.

Komfort er det store fællestræk for præsentationen, indtil videre uden angivelse af motorversioner, men mon ikke det bliver samme motorer som Thema?



Voyager

Phedra er nu blevet til Voyager, sikkert for at holde markedsandele blandt gamle Chrysler-købere i Europa. Igen markedsføres bilen med toner af amerikansk rejseoplevelse med Lancia køreegenskaber, Lancia sans for detaljer og italiensk design.

Motoralternativer er en 2,8 l diesel CRD med 163 hk og en 3,6 l benzin V6 med 283 hk koblet til en 6-trins automat gearkasse.



Ypsilon

Lancia markerer 25-års jubilæet for Ypsilon med en ny aftapning, der er til salg fra Juni. Den store nyhed er en 5-dørs version. I markedsføringsmaterialet fremhæves bl.a. at Ypsilon nu kan købes "efter mål" af kunden med mere end 600 kombinationer tilgængeligt.

Motoralternativerne er en 1,2 l 8v benzin med 69 hk, en 0,9 l benzin TwinAir med 85 hk koblet til en semi-automatisk gearkasse, en 1,3 l diesel turbo med 95 hk og en dual-fuel 1,2 l 8v der kan køre på både benzin og LPG gas.

Fotos: Steffen Holm, Markedschef, Fiat
Automobiler Danmark

Kilde www.LanciaPress.com

Lancia Dedra 2.0 IE Turbo Integrale 1991

Den glemte model

Artikel fra det italienske *Ruoteclassiche* – oversat af Torben Jørgensen, medlem no. 312

Ekstrem diskretion

Kun én plade angiver, at denne bil ikke er en almindelig Dedra. Under hjelmene på denne fredsommelige familiebil finder man en 2 ltr. turbomotor lige til den i en Delta Integrale.

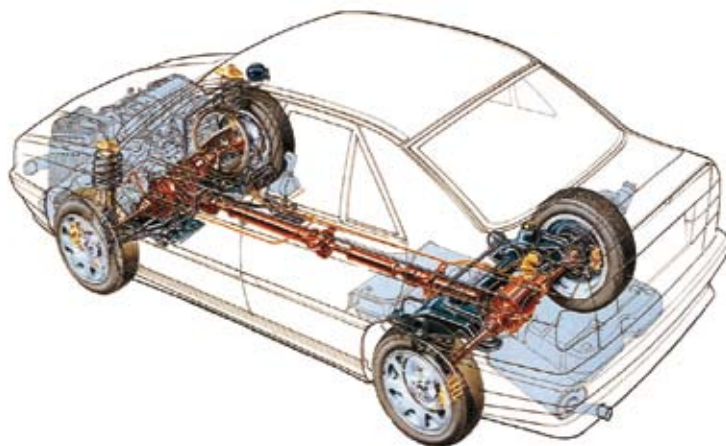


Hvis man for 20 år siden sagde "Integrale" var der kun eet svar: Lancia Delta. Da karrieren sluttede i 1992 kunne tælles 5 VM sejre for konstruktører – vundet med 3 køreere. Med "Integrale" blev den synonym med Lancia Delta indtil nogen i Torino i slutningen af 1990 fik den idé, at overføre motor og transmissionslinje til den fredelige familiebil Dedra. Ud af det fremkom et køretøj som kunne matche Audi 90 "Quattro". I dag forekommer det vanskeligt at retfærdiggøre den høje salgspris på 41.593.000 Lire (= 21.470,- Eur.) for en Lancia med et lidt

smagløst udseende og udtryk som "sportslig kørsel, rig på spænding" som bilmagasinet Quattroruote skrev i April 1991. Intet, bortset fra en bagspoiler, hvis praktiske anvendelse vi vil drage i tvivl, lod forstå at dette ikke var en helt almindelig Lancia. Det var derfor ingen overraskelse, at Dedra 2.0 IE Turbo Integrale med 177 hk, ikke opnåede særlig høje salgstal i en periode med manglende pålidelighed og dårlig finish fra Lancia's side. Der blev kun produceret få og idag er ikke mange tilbage; man anslår, at der i Italien kun er godt 12



Delta'en som vandt i rally overskygger for det meste denne udgave, som aldrig har deltaget i væddeløb. En passioneret Lancia ejer ved Monza har fundet eet af de tilbageværende sjældne eksemplarer: serie 1, 103.000 km., perfekt karrosseri. Næsten 180 hk. Alt lige til at anvende. (Billedet er dog ikke eksemplaret i artiklen, red.)



Et 4wd konstant indkoblet

Permanent 4-hjulstræk med 3 differentialer. Det midterste er sammenkoblet med en Ferguson viskose kobling; det bagerste kan blokeres via en trykknop på instrumentbrættet. Fordelingen er 56% træk forrest og 44% bagerst.



Kun få kender den

"Integrale" udgaven er kun fremstillet i få eksemplarer. I dag formoder man, at kun ca. 12 stk. har overlevet. Det drejer sig derfor om en sjældenhed som kun genkendes af de mest passionerede Lancisti. For alle andre, er det blot en Dedra med en bagvinge.

stk. kørende.

Én af dem er kommet til ære i udkanten af Monza, kælet for og ejet af Giovanni Pizzo, en 34 årig fliselægger. Sicilianer af fødsel. Han købte den for 2 år siden; "at finde en Dedra Integrale har ikke været let; alle ville sælge mig en Delta. På et

tidspunkt dukkede uventet en mulighed op i Torino. Meget velholdt og kun kørt 103.000 km". Udstyret med gule forlygter som tilkendegav at den var forberedt til det franske marked og en serie 1 fra 1991. Desuden sædeopvarmning og el-ruder. Venstre sidestykke på førersædet var desværre ødelagt. Fra ny kom bilen aldrig til at køre på de

Bagvinge for udseendets skyld

Den vertikale udvikling af bagenden er desværre frisket op med en unødvendig bagvinge. Letmetalhjulene på dette eksemplar stammer fra Delta HPE.



Sæderne, elegante og komfortable er i stof og Alcantara.

Overbelagt med træ

Instrumenteringen fremstår lidt væddeløbsagtig og er placeret meget praktisk. Rattet er elegant, men harmonerer ikke helt med det øvrige. Raffineret er træindlæggene. Dedra blev skabt som et "almindeligt" produkt som på den tid også inkluderede Fiat Tipo og Tempra samt Alfa 145 og 155.



franske veje; forblev på lagerplads i et år og derefter solgt til en ansat hos Lancia som efter kun 1 år, videresolgte den til et familiemedlem. Denne ejer har kørt stor set alle de 103.000 km. Fremskaffelse af udstyr og dele som skal udskiftes har ikke været vanskeligt; Pizzo kunne godt lide fælgene fra den nyere Delta HPE og monterede dem i stedet for de originale. Han ombyttede også kølergrill med én fra Dedra serie 2 fra hvilken der stikker badge "Integrale" frem. Der er udført et større mekanisk service såsom tandremskift, udstødning, skivebremses og bremseklodder.

Største problem var reparation af førersædet idet interiørdele ikke er lette at finde. Det lykkedes Pizzo at klare det ved at købe kabinen fra ophugget køretøj som heldigvis havde interiør i rimelig stand. "Således tog jeg fra det højre forsæde det venstre sidestykke og monterede det på mit førersæde" forklarer Pizzo. Karrosseridele kan godt findes, med besvær, hos ophuggere, medens det mekaniske er det samme som på Delta Integrale. Det koster, men derefter er det blot at bringe bilen til en god mekaniker som kan udføre service.

Flere komponenter skal behandles med forsigtighed ; gearkasse, forreste differentiale, turbo og tandrem f.eks. Det er nødvendigt at "lytte" til motoren de første kilometre og først udnytte bilens potentiale når alle dele er klar til at blive brugt – dvs. vandtemperatur, olietryk og temperatur. Ejeren fortæller, at bilen er en fornøjelse at køre, stabil og med formidabelt vejgreb. Netop som "Quattroruote" skrev: Det som overrasker mest, er muligheden for at køre underholdende hurtigt og samtidig trøste sig med

følelsen af stadig at have en god sikkerhedsmargen. Og med et forbrug på 13 km/ltr. – ved pæn kørsel – kan man ikke just sige at motoren er tørstig og umættelig. Men bilen har én fejl indrømmer Pizzo: "Den genkendes kun af sande Lancisti. For andre er det blot en almindelig Dedra med påmonteret bagvinge".

CARATTERISTICHE	
MOTORE	Anteriore, trasversale 4 cilindri in linea Alésaggio 84 mm; corsa 90 mm Cilindrata 1995 cm ³ Potenza 177 CV CEE a 5500 giri/min Iniezione elettronica Weber Marelli "IAW" Turbocompressore Garrett "60/48"
TRASMISSIONE	Trazione integrale permanente Cambio a 5 marce sincronizzate Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 195/50 VR15.
CORPO VETTURA	Berlina 4 porte; 5 posti Sospensioni ant. a ruote indipendenti, montanti McPherson, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci longitudinali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Ammortizz. idraulici, Freni a disco, ant. autoventilanti, ABS.
DIMENSIONI E PESO	Passo 2540 mm Carreggiata ant./post. 1436/1417 mm Lunghezza 4340 mm; larghezza 1695 mm Altezza 1417 mm Peso in ordine di marcia 1360 kg.
PRESTAZIONI	Velocità 215 km/h Consumo medio 10 l/100 km.

Hjerte fra en verdensmester

Motoren, 4 cylindre, 2 ventiler per cylinder, 2 overliggende knastaksler trukket af tandrem. Volumen 1995 kubikcm. Turbo med intercooler og overboost.



Fotos: Routeclassiche, www.LanciaPress.com

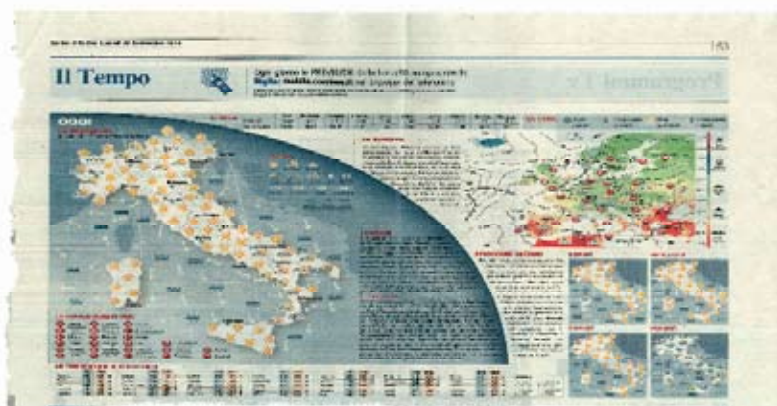
Løse Sider i Granturismo

Tekst: Torben Jørgensen, medlem no. 312

I dette nummer af Granturismo er indlagt nogle løse sider som måske kan være nyttige under dine besøg i Italien. Det ene er en oversættelse italiensk / dansk af forekommende ord når du skal tyde en vejrudsigt fra en italiensk avis. Den kvikke Lancist vil straks udbryde: Jeg ser da bare vejrudsigten i TV på hotelværelset. Sådan. Men Italien er et stort land og de italienske meteorologer skal nå at informere meget på få minutter og de er ikke nær så gode som vor egen Jarnvig. Desuden skal du også være godt hjemme i de italienske regioner for at kunne opfatte vejrudsigten for netop det sted du befinder dig. Af én eller anden grund, gør de meget ud af at informere om vindene ude på havet og om det er oprørt eller mindre bølger. Det er du sikkert ligeglad med når du er i Milano's Gallerier eller på Piazza della Repubblica i Firenze. Løsningen er den simple, at du køber den nationale avis Corriere della Sera og på de sidste sider finder du en detaljeret vejrudsigt som du ser her på siden. Sæt dig i skyggen og nyd en kop espresso – som italienerne gør – og med listen vil du i ro og mag kunne tyde vejrudsigten for dagen og de næste dage samt den region du senere skal besøge. Pga. bjergkæderne Alperne i Nord og Appeninerne i

Midtitalien, kan vejret være meget forskelligt om du er Nord eller Syd for bjergene.

Det andet løsblad omhandler tekniske ord som vedrører dit italienske legetøj og kan anvendes hvis du får behov for det under din ferie i Italien. Håber ikke du får brug for at anvende udtrykket manglende pressione d'olio. Du må ikke satse på, at Luigi i bjerglandsbyen Caprino Veronese kan noget tysk eller engelsk. Hans far tog ham ud af skolen efter 5. klasse da han skulle hjælpe til på værkstedet bag AGIP tanken og derefter var skolen kun noget han passerede når han efter arbejdstids ophør kl. 19.00 tog storebroderens motocrosser og kørte hen på baren ved sportspladsen og sammen med andre knægte fløjtede efter pigerne. Til gengæld ved han i dag alt om pompa benzina og valvola di scarico og derfor kan du sammen med Luigi anvende dette løsblad som er italiensk/ dansk og vice versa på modsatte side. Hvis det ikke rækker, må du bruge en livline og ringe til undertegnede i Danmark. Måske kan vi sammen løse dit akutte problem og Lanciaén kan blive repareret og du kan fortsætte ferien.



Karrygul Julegave

Heine fik sin Beta i julegave af kæresten

Tekst: Arne Vollertsen

Heine hader at snakke kapitalpension og den slags. Så han blev faktisk godt gnaven, da han juleaftensdag om morgenen blev vækket på sengekanten af sin kæreste. Hun havde en chartek fra et pensionsselskab i hånden, og hun vil gerne have Heine til at kigge på nogle tal...

Heine Knurrende og halvt i søvne åbner han chartekket. Det indeholder ikke et eneste tal, men til gengæld et fint lamineret ark med et foto af en karrygul Beta Coupe årgang 1977, købt og betalt, til afhentning i Sverige.



Det allerførste kig på Betaen, da den hentes i Sverige

Klargøring til transport til Danmark





Jelshøj i sommeren 2010

Tid og råd

Sådan begynder historien om Heine Lennart Christensens gule Beta, der sidenhen skridt for skridt er blevet renoveret, ganske langsomt i takt med at han har haft tid og råd. Om alt går vel, får den plader på i forsommeren 2012, og så bliver Beta'en Heines brugs-klassiker til sommerhalvåret. Hans sorte Alfa 156 V6 Sportwagon får så lov til at holde fri frem til vinter.

Begyndelsen er ikke det eneste usædvanlige ved historien om den gule Beta i Højbjerg. Helt usædvanligt er også, at Heine startede sit projekt helt uden forkundskaber. Han har lært sig "håndværket" undervejs i processen, og ifølge

ham selv bestod han "svendeprøven", da han egenhændigt lagde en ny motor i bilen. For øvrigt godt hjulpet af de hundredevis af fotos, han havde taget, da han fjernede den gamle motor. Men uden hjælp fra vennerne var det aldrig gået. Blandt andet tre uvurderlige måneder i et garagefællesskab i Lystrup, hvor Heine under kyndig vejledning af bl.a. en tidligere Fiat-mekaniker skiftede bremsesystem, ny udstødning hele vejen fra forrøret, nye lygter og meget, meget mere.

Beta-Mogens

"Jeg har også fået meget rådgivning og kæmpestor hjælp fra Beta-Mogens (Blach, red.).

Gavegiveren selv forsøger at dække over skønhedsfejl og mangler





*Den gamle motor var død.
Helt død*

Det var ham, der skaffede motoren, købt for en tusse hos en hugger i det sønderjyske", fortæller Heine.

"De havde fået en HPE til ophugning, og med i prisen fik jeg også et bagrude-visir til en HPE. Bare sig til, hvis nogen mangler sådan et", griner han.

"Motoren er ikke helt frisk og trænger nok til en gennemgang. Den skal ud igen, da der skal skiftes lejer m.v. Det bliver noget af det næste, der skal laves, sammen med et sæt sidespejle og nyt rude-oprul. Alle Betaer får før eller siden problemer med sideruderne".

Økonomi spiller en rolle i historien om Heines Beta. Det er et budget-projekt, og der er en øvre grænse for, hvor mange penge han vil ofre på bilen, og dermed hvor flot den skal blive – i første omgang i hvert fald.

Men – som næsten altid når man renoverer en klassisk bil – overskrides den øvre grænse. For når man siger A må man også sige B osv.

"Jeg har fra start fået at vide af dem, der har forstand på den slags, at det ville være billigere at købe en bil i god stand. Og det må jeg give dem ret i. Men til gengæld kender jeg næsten hver eneste

Den oprindelige motor kunne slet ikke dreje rundt. Så her fjernes topstykket





*Anden motor lagt i.
Motorrummet blev malet i
mellemtiden*

skrue i min bil. Og det er en kæmpe tilfredsstillelse. F.eks. var det et stort øjeblik, da jeg startede den nye motor for første gang”.

Plader, lak og grønne stole

I skrivende stund er bilen på vej til en pladesmed, der tager sig af diverse rustangreb. Derefter skal bilen del-lakeres. Og så står der et par grønne forstole, magen til bilens nuværende, et sted i Sverige og venter at blive afhentet og hjembragt af en af Heines klassiker-venner.

Begynderen, der kastede sig ud i en gør-det-selv renovering, er taknemmelig for al den hjælp

og bistand, han har fået af klubkammerater, klassikervenner og garagemakkere.

Og så har bilen for øvrigt haft rigtig godt selskab hen over vinteren. Den har delt garage med en rød Integrale. Det i sig selv er en næsten lige så overraskende historie som den om juleaftensdag og pensionscharteket. Heine fortæller:

”Jeg gik i folkeskole i Viborg med en fyr. Vi fulgtes ad helt fra nulte klasse. Så mistede vi kontakten, sådan som det så tit sker, når man flytter hjemmefra og starter på en uddannelse. Tyve år senere dukkede han pludselig op på min 40-års fødselsdag, helt uanmeldt. Det var fedt. Da vi

Følge nyrenoveret og lakeret





*I selskab med Mogens Blachs
HPE*

sagde farvel til hinanden mumlede han noget om Track Days. Jeg spurgte ham: jamen har du en sportsvogn? Hvad er det for en?

Det var så en rød Integrale! Sikke et sammentræf: tyve år uden at se noget til hinanden, og så viser det sig at vi begge er entusiastiske omkring italienske biler."

(det drejer sig om tidligere DLR-medlem Peter Landbo, på www.cuoresportivo.dk CS-bloggen findes der en fortræffelig historie om Heine's første tur i Integralen, søg efter "En efterårstur i Lancia Delta Integrale", red.)

*De to garagefæller trækker
lidt frisk luft*



Historisk Korrekte Nummerplader

Test: Niels Jonassen

Muligheden for at få nummerplader der passer til bilens alder er blevet udvidet.

Mange slags nummerplader

Når man taler om gamle nummerplader tænker de fleste på de sorte emaljeplader, men faktisk har danske nummerplader set meget forskellige ud gennem tiden. Da nummerplader blev indført i 1903 var de store og hvide med sort skrift. Fra 1919 til 1921 var de hvide med blå og rød skrift. Derefter kom de sorte plader med hvid skrift, men de ændrede helt typografi i 1930 og igen i 1950. Endelig kom i 1958 de sorte plader med to bogstaver som varede indtil de hvide plader kom i 1976.

Biler og plader der passer sammen

For en del år siden blev det muligt at bestille nummerplader der svarede til bilens alder – så længe det drejede sig om en-bogstavs nummerplader. Fra 1. april i år er det blevet muligt også at få sorte to-bogstavs nummerplader.

To måder at bestille plader på

Hvis man blot ønsker en sort nummerplade og ikke går op i bogstaver og nummer kan man gå direkte til Skats motorkontorer og bestille pladen. Så får man tildelt et tilfældigt nummer, og må vente et par måneder mens pladen bliver bestilt og fremstillet. Mange ønsker en nummerplade hvor bogstaver og nummer passer helt præcist til det år bilen er fra og til det sted man bor eller hvor bilen først blev registreret, eller måske det nummer bilen oprindeligt havde. Det ønske kan også opfyldes, men så skal man henvende sig til Motorhistorisk Samråd. De kan efter aftale med Skat finde frem til det helt korrekte nummer og udstede en erklæring som man tager med til Skat.

Motorhistorisk Samråd skal have noget for det temmelig omfattende arbejde der ligger i at finde frem til det korrekte nummer. For medlemmer af en klub under Motorhistorisk Samråd koster det 250 kr. for andre 500 kr. Se www.motorhistorisk.dk



Bilmessen i Frederiksborghallen



Fotos: Per Kristensen



Opretning af Hjul – En Opgave for Fagfolk

Tekst: Torben Jørgensen, medlem no. 312

De fleste vil nok være enige i, at de originale hjul er de rigtige at køre med. Om de så altid er de kønneste er en smagssag, men på et køretøj som skal holdes mest muligt originalt er det nødvendigt med de fabriksmonterede hjul fordi netop hjul/fælge giver bilen sin identitet. De originalmonterede fælge på en Delta Integrale EVO er således meget karakteristisk for den model og selvom det er et forb..... arbejde at rengøre dem med de mange huller og inddelinger, ja så må de ikke skiftes til andet.

For mit eget vedkommende var fælgkanterne med årene blevet (syntes jeg) forsynet med lidt for mange skrammer pga. nærkontakt med kantstene. Her ville jeg gerne indskyde, at det skyldes konen/kæresten som havde lånt bilen og været uopmærksom, men jeg ved godt hvem som er den skyldige og sådan er det.

Derfor blev markedet for hjulopretning i DK undersøgt før vinteren (hvor bilen alligevel ikke benyttes) og ved at checke diverse bilforum var det tydeligt, at valget skulle falde på L.M. Opretning i Mausing lidt Nord for Silkeborg. Lars,

som indehaveren hedder, havde fået de bedste skudsmål og så var det blot at få skabt kontakt og aflevere hjulene. Meget flink mand som har et lille værksted langt ude i skoven, kan man sige, hvor fælge kan oprettes, afgrates i drejbænk og Lars afmonterer/monterer og afbalancerer selv hjulene efter udført job. LM Opretning samarbejder med et malerfirma som står for lakeringen. Mine fælge havde ikke behov for en totallakering, men kun en kant på ca. 25 mm hvor der var slebet af. Meget professionelt udført og selvom jeg ved hvortil der er lakeret, kan overgangen til original alufarve overhovedet ikke ses. Måske er det ikke helt tydeligt på foto at se de oprindelige skrammer men der er en stor forskel på før/efter. Om det kan betale sig at få renoveret sine fælge ? Tjaa, hvis du kører med uoriginale Kina-fælge fra T. Rasmussen så er det nok bedre blot at købe nogle nye, men skal det forblive originalt og matche din Lancia i øvrigt så er det en god idé at få dem renoveret. Nogle originale fælge kan måske ikke opdrives længere og mine blev renoveret for et godt stykke under det halve af 1 sæt nye. Du kan læse mere om Lars på www.lmopretning.dk

Afbalancering af hjul





Lars fra LM Opretning

Close-up af fælgens skader inden operationen



Det endelige resultat, kan DU se hvor overgangen er?



Fotos: Torben Jørgensen



Italiensk Køkken

Ciabattaboller med græskarkerner

Ingredienser (ca 10 personer)

6 1/2 dl vand

50 g gær

2 tsk Herbes de Provence

2 dl græskarkerner

1 kg hvedemel

Pensling

1 stk æg

1/2 tsk havsalt

Tilberedning

Opløs gær og salt i vandet og rør krydderier og græskarkerner i. Pisk eller ælt melet i lidt ad gangen. Ælt dejen godt igennem. Lad den hæve tildækket 1/2 time. Ælt igennem og form til 15 flade boller.

Lad dem hæve igen 1 time. Pensl med æg og drys evt. med græskarkerner. De skal trykkes godt fast.

Bag brødene ved 225 grader 15-20 minutter.

Bruchetta med salsa verde

Ingredienser (2 personer)

2 skiver ciabatta

4 spsk extra jomfruolivenolie

2 fed hvidløg, knust

1/2 lille rødløg, finthakket

1 lille selleri, skåret i meget tynde skiver

25g parmesanost

En lille håndfuld koriander, hakket

Balsamico

Tilberedning

Rist brødene på begge sider og læg dem på en tallerken.

Hæld halvdelen af olien i en lille gryde med hvidløg, løg og selleri og varm igennem forsigtigt i et par minutter.

Riv nogle stykker parmesan ost over hvert stykke brød (Brug evt. en kartoffelskræller).

Tilsæt koriander og lidt salt i selleriblandingen. fordel selleriblandingen ovenpå osten af hvert stykke brød.

Pynt med endnu list ost og drys til sidst lidt olivenolie og lidt balsamico over brødene inden servering.

Oksestrimler med grøn peber og ris

Ingredienser (4 personer)

3 spsk olivenolie

3-4 okseboffer, skåret i skiver

1 grøn peber, skåret i strimler

1 mellemstort løg, skåret i strimler

1 knust hvidløg

Groft salt

Ris som tilbehør

Tilberedning

Kog risene efter pakkens anvisning.

Varm olivenolien i gryde tilføj kødet. Steg kødet under høj varme i 1-2 minutter.

Tilsæt grøn peber og hvidløg og rør rundt og steg videre i yderligere 2 minutter

Tilsæt løgene og vend det hele rundt og lad det stege i 2 minutter mere

Tilføj kød og drys det hele med salt, der kombinerer godt.

Server ovenpå ris og drys med groft salt lige inden servering.

Cacalla med friske hindbær og chokolade

Ingredienser (ca 4 personer)

1/2 l fløde

150 g pasteuriserede æggehvider

150 g sukker

100 g mørk chokolade hakket groft

100 g friske hindbær

Tilberedning

Pisk fløden. Ikke for meget, men kun lige så den er let og lækker. Pisk æggehvider og sukker helt stift. Vend chokolade og de hele hindbær i den letpiskede fløde. Slut af med forsigtigt at vende de piskede æggehvider i fløden.

Hæld massen i en form og stil den i fryseren et par timer. Tag den ud ca. 10 min. før servering.

Tips:

Hvis du nu ikke er til hindbær, så erstatter du dem bare med f.eks. jordbær, brombær eller solbær. Det samme gælder for chokoladen. Er du til hvid chokolade, skal du selvfølgelig bruge det. Du kan også helt udelade chokolade.



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 overhalinge
- 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 !!**



Foto: Per Kristensen - Nordisk Lanciatræf 2010