



Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 47 AUGUST 2013



Gislev Holme Autoservice

30 års erfaring
Problemløsning
Salg af Lancia Gamma dele

Tlf. 30 29 13 13 - mail: rye@get2net.dk - www.bjarnerye.dk





D-50



Aurelia B24



Fulvia Coupe



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

15. årgang nr. 47 August 2013

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: 0046735088016 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:
2013-10-18

Indhold:

Formandens signatur	s. 4
Opslagstavlen	s. 5
Naboklubber	s. 6
Kalenderen	s. 6
Historien om 'Lancia Marino'	s. 8
Fulvia Berlina, klassens skønneste pige!	s. 14
Nordisk Lancia Træf 2013	s. 18
Årsmødeturen 2013	s. 22
Teknik: Relæer og Mere Lys	s. 27
Rensning af Alcantara	s. 30
Tesa Extreme Conditions 4600	s. 30
Lancia Aprilia Farina Cabriolet	s. 31

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:

Per Manstrup Kristensen, Nordisk Lancia Treff

Signerede artikler dækker ikke nødvendigvis redaktionens og bestyrelsens opfattelse. Redaktionen hæfter ikke for artikler, manuskripter og illustrationer der indsendes upfordret. 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

Mens dette skrives har klubben to væsentlige arrangementer på bedding. Det ene er en klubstand ved Copenhagen Historic Grand Prix på Bellahøj i København og den anden er sensommerturen. To meget forskellige arrangementer, den ene en fin mulighed for at vise klubben og Lancia for et stort publikum, den anden medlemmernes bedste chance for at møde hinanden og se hinandens biler under de hyggeligst og bedst tænkelige former, en køretur ad smukke veje afsluttet med en fælles middag.

Copenhagen Historic Grand Prix vil være forbi når dette blad når medlemmerne, og det skal blive interessant at se hvor godt vi kommer til at præsentere os. Vi tror og regner med det bedste, fordi vi allerede har tilsagn fra adskillige som gerne vil udstille deres Lancia.

Sensommerturen er helt klar. Datoen bliver søndag 25. august, og det bliver en tur rundt om Roskilde fjord. Ruten er kørt, og vi kan love at den bliver turen værd. Se mere om turen samt tilmelding senere i dette blad.

Dette år har allerede budt på to gode køreoplevelser. Den ene var årsmødeturen på Langeland og den anden det nordiske Lanciatræf i Sverige. Mens vi ventede i Vindeby på Tåsinge på at sætte i gang mod Langeland drev der en byge hen over den sydlige del af øen, så der var vådt da vi nåede frem. Selv oplevede vi kun sol og en aldeles dejlig og godt tilrettelagt tur. Som sædvanlig var årsmødet mere hyggeligt end dramatisk, og I sidder stadig med den samme bestyrelse.

Det nordiske træf – som samtidig var den svenske klubs 60-årsfejring – bød på en fin samling Lanciaer. Det bliver vores tur næste år. Vores klub bliver 25

år, og det skal fejres. Vi har allerede bestilt plads på Fuglsøcentret på Mols til 13.-15. juni. Vi har opnået en meget fordelagtig pris, så vi regner med at se mange medlemmer og deres biler sammen med lancisti fra de nordiske lande, og formodentlig også fra en del andre lande. Det bliver en enestående mulighed for at træffe mennesker og se Lanciaer som vi ellers aldrig ser på vore breddegrader. Det kommer der meget mere om senere på året. Men nu kender I datoen, husk at reservere den.

Da vi talte med arrangørerne af Copenhagen Historic Grand Prix var de overraskede over at Dansk Lancia Register havde hele 100 medlemmer. Det var mere end de regnede med. Selv er vi glade for hvert eneste medlem, men vi vil da gerne blive flere. Situationen er en anden end dengang der blev solgt nye Lanciaer her i landet. Der kommer færre nye biler til, til gengæld er interessen for klassiske Lanciaer vokset, og der bliver importeret en del. Hvis nogen af jer støder på en Lancia hvis ejer ikke er medlem af klubben må I fortælle ham om alt det han går glip af. Husk, alle med en Lancia er velkomne i klubben. Og forresten også folk uden Lancia men blot med interessen. På gensyn til træf og køreture.

Opslagstavlen

BILER SÆLGES

Lancia Dedra 2,0 turbo

Årgang: 1993, Km: 206.000, Farve: Bordeaux

Metal, Stand: Ok, Pris: 10.000

Kontakt: Jim Goth, Broholms allé 22 2tv, 2920

Charlottenlund, tlf: 23698361, email: jimronny@

yahoo.com

Lancia Fulvia 1.3S

Årgang: 1972, Farve: Sølvmetal, Stand: God, Pris: 96.500

Kontakt: Michael Willemoes, Sankelmarksgade

6, 3th, 1676 København V, tlf: 20418508, email:

michael@workingtechnology.dk

RESERVEDELE SÆLGES

Lancia Delta HF Integrale

Årgang: 1988, Reservedel: Støddæmper Bag 2 stk, Reservedelspris: 1000

Kontakt: John Enevoldsen, tlf: 22202929, email:

johnvoldsen@hotmail.com

Lancia Kappa

Årgang: 2000, Reservedel: Alufælge,

Reservedelspris: 750

Kontakt: Hans Henrik Rørbye, 5471 Sønderød, tlf:

40501777, email: hhr1@post.tele.dk

Lancia Kappa

Årgang: 1995, Reservedel: Tagbøjler,

Reservedelspris: Afhentes gratis

Kontakt: Betina Sørensen, Tammosevej 78, 3320

Skævinge, tlf: 61106255, email: Betina@post2.

tele.dk

RESERVEDELE KØBES

Lancia Fulvia Rally 1,3

Årgang: 1968, Farve: Rød (Ammaretto),

Reservedel: Sidespejl

Kontakt: Lars Meibom, Stenstykkevej 21, 2650

Hvidovre, tlf: 23353297, email: lmb@dm.dk

Lancia Delta

Årgang: 87-94, Reservedel: sprinklermotor

Kontakt: Torben Jørgensen, Ørnevej 134, 5210

Odense NV, tlf: 61310390, email: lanciaevo@jubii.dk

Opslagstavlen indeholder ikke alle købs- og salgstilbud som er tilgængelige på vores hjemmeside: <http://www.lanciaklub.dk>.

Redaktøren opfordrer derfor medlemmerne til at bruge den altid opdaterede hjemmeside.

Lancia-klubber i Norden

Lancia Club Svezia - Sverige

www.svenskalanciaklubben.com

Herbert Nilsson

Jacob Ulfssons väg 7a, 64732 Mariefred

Sverige

Tel: +46 70 910 94 05 / E-mail: herbert.nilsson@bredband.net

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

19-20 Oktober 2013

Bilmesse i Fredericia

Klubben har samme stand som sidste år sammen med Alfa Romeo-klubben i Jylland

13-15 Juni 2014

Nordisk Lanciatræf på Mols

Vi fejrer Dansk Lanciaregister bliver 25 år på Fuglsøcentret, et moderne kursuscenter, hvor vi kan bo og spise og have bilerne sikkert parkeret.

Vi skal opleve mange seværdigheder, bl.a. fregatten Jylland, som var med i den eneste danske sejr over Preussen og Østrig i krigen 1864, søslaget ved Helgoland.

Arrangementer i Udlandet

12 September 2013

23. Internationalen Treffen Lancia Club Österreich

Lancia Club Österreich indbyder til træf i Salzburg. Yderligere information se klubbens hjemmeside

Arrangementer i Danmark

3-4. August 2013

Copenhagen Historic Grand Prix

Historiske racere på Bellahøj. Klubben har en stand, så hør af dig hvis du har en kandidat til udstillingen. <http://www.chgp.dk>

25. August 2013

Sensommerturen

I år går turen til Nordsjælland. Der er arrangeret spisning om aftenen.

14 September 2013

Bella Italia

Som sædvanligt deltager klubben ved træffet i Nyborg

Sensommertur Søndag 25. August 2013

Klubbens store sommerbegivenhed, sensommerturen, bliver i år kørt på Sjælland. Roskilde fjord rundt. Det bliver en smuk tur på 75 km ad rigtige Lanciaveje – snoede, bakkede, nogle lige stykker til lidt acceleration. Det hele igennem et smukt landskab.

Tid: Søndag 25. august

Mødested: Parkeringspladsen ved Vikingeskibsmuseet i Roskilde

Mødetid: Fra kl. 13

Afgang kl. 14

Rutelængde: 75 km

Afslutning: Restaurant Bondestuen i Jyllinge. Middag kl. 18.30

Ved starten bliver der udleveret en detaljeret rutebeskrivelse og et kort, så enhver vil kunne finde vej. Man bestemmer selv hvor hurtigt man vil køre og hvor mange pauser man vil holde. Efter 30 km kommer vi forbi Gershøj kro, hvor der vil være fortrinlig lejlighed til at drikke kaffe. Men man kan også medbringe kaffen selv og standse når lysten melder sig.

Der er 4½ time til turen, så der er rigelig tid til kaffepause samt til at besøge herregården Selsø. Et fantastisk eksempel på en herregård som har stået urørt – og ubeboet - siden 1820'erne og som nu er restaureret. Der er åbent indtil klokken 16. Selv efter lukketid er det ulejligheden værd at gå ind og se på gården og bygningen.

Af hensyn til spisingen er tilmelding nødvendig. Maden er en italiensk buffet – menuen kan ses på www.bondestuenjyllinge.dk – til 219 kr.

Tilmelding til aurelia@webspeed.dk eller Niels Jonassen, Boserupvej 510, 3050 Humlebæk eller 30285303 senest 15. august



Historien om 'Lancia Marino'

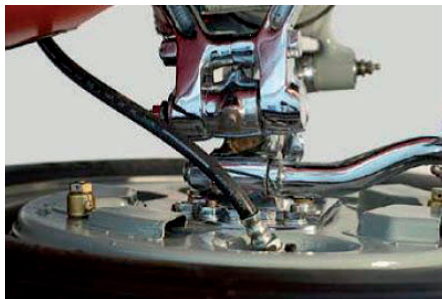
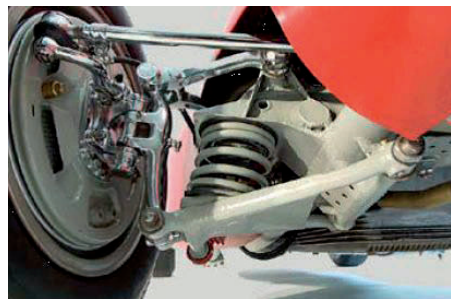
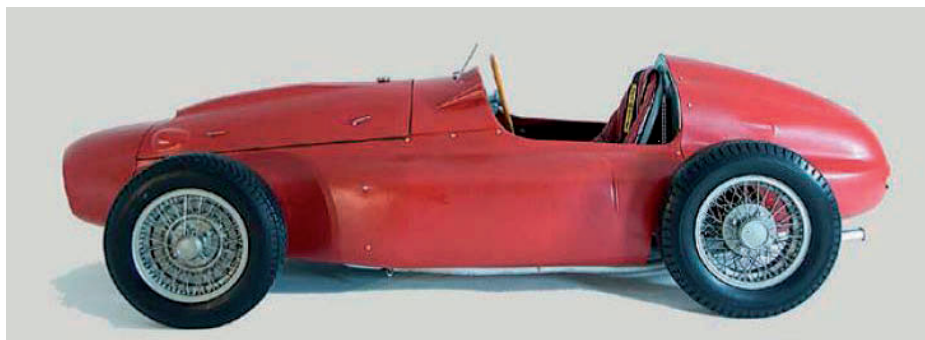
Luigi Brandoli er søn af Marino Brandoli, og har brugt de sidste 3 år på at renovere to af faderens fineste modeller, så de idag atter kan deltage i racerløb. Det følgende er Luigi's egen historie om faderens baggrund og udvikling frem til skabelsen af Lancia Marino'erne.

Tekst & foto Luigi Brandoli, Oversættelse: Per Manstrup Kristensen

For at forstå de ideer der lå til grund for skabelsen af "Lancia Marino F1" og "Barchetta Sport" skal Marino Brandoli's tekniske ekspertise fremhæves. Marino blev født i Modena (Italien) i 1908 og som barn var han tiltrukket til en verden af motorer, fart og mekanikkens mysterier. Hans passion var så stor at han i en alder af 14 år deltog i et kursus i Bologna for at få 'kørekort' til dampkedler for at han kunne få arbejde i lokomotiv-branchen. Han brugte meget af sin tid på togstationer og ude på landet, hvor togene passerede i fuld fart. Lokomotivførerne tog sig af deres "bæster" og ingeniørerne væddede om hvem der havde den hurtigste tid mellem de

enkelte stationer. Marino tog også tidligt kørekort for at kunne køre den moderne mejetærsker, som Marino-familie havde købt så fjernt som i USA.

Efter et par år hvor Marino havde demonstreret sin vilde passion for motorer og mekanik, blev de velkendte italienske Maserati brødre så imponeret over Marino at de ansatte ham i deres testafdeling. Det er derfra Marino erhvervede et stort kendskab til racing motorer og mekanik. I denne periode deltog Marino en del i motorcykelløb med gode resultater. Marino fik en del erfaring gennem motorcykelløbene ved at arbejde med at udvikle og modificere affjedring og motorkomponenter.





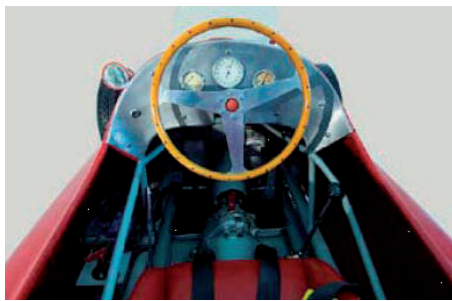
Marino blev forfremmet til "Maserati racing team", som var blevet købt af Orsi familien, og der kom Marino i kontakt med de bedste designere og de mest berømte kørere. Enzo Ferrari indkaldte Marino til at arbejde side om side med sig og oplære ham i de basale teknikker til at effektivisere arbejdsgangene omkring løbskonkurrencerne: Dette indbar afprøvning af motorer på banerne inden konkurrencerne og støtte til kørerne under løbene.

Marino skiftede derefter til "Auto Union", hvor han udnyttede sin brede erfaring og viden til at slå hastighedsrekorder. Anvendelsen af moderne legeringer, der erstattede stål, og aerodynamisk viden tiltrak Marino's opmærksomhed. Det var her han indså hvor vigtigt dette var i forhold til forbedring af køretøjets ydelse og reduktion af luftmodstand og vægt.

Da Alfa Romeo havde trukket sig fra motorsportskonkurrencer blev nogle af bilerne sendt til Ferrari og nogle blev købt af "Scuderia Subalpina", der var stiftet af Conte Della Chiesa og Barone Mazzonis.

De løbende tekniske forbedringer af køretøjerne, mere effektiv organisation på racerbanelen, brugen af synergier og afvejninger der kom fra samspillet mellem kørere, biler og racerbanelen gav gode resultater, der blev drevet frem af unge og fremfusende kørere på baner over hele Europa. Marino flyttede i 1939 til Torino, hvor han begyndte en række samarbejder med Fiat om at udvikle både sportsvogne og den militære teknologiske innovation. Under krigen udviklede Marino systemer til produktion af "gas" udvundet fra kul, den såkaldte "gasogeni". På værkstedet i corso Peschiera (Torino) samler og tester og forbereder





han køretøjer til kommerciel distribution. Marino organiserer distributionen i det nordlige og centrale Italien.

Umiddelbart efter krigen arbejdede han med udvikling af 1100 Sport bygget på "Fiat Lingotto" og deltager i talrige konkurrencer, herunder "Mille Miglia" i 1946 sammen med Luigi Della Chiesa. Marino samarbejder med Cisitalia og designeren Dante Giacosa om at udvikle den første kobling med mekanisk forvalg til gearkassen og deltager i utallige løb med den enkelt-sædede bil. På blot få måneder bygger han en enkelt-sædes bil med mekaniske dele der stammer fra Fiats bil med Maserati 1500 motor (uden kompressor, for at opfylde reglerne om motorkapacitet), og deltager i forskellige løb på forskellige baner. Bilen, der var kendt som "FIAT Maserati Marino", blev kørt med stor succes, selv af hans ven Bracco.

I samme år, 1946, skaber Marino "Testa Marino", som er designet til både "Turismo" og "Sport Corsa" og denne motor blev solgt som et sæt (med en manifold, karburatoren og udstødningsmanifold) til de vigtigste italienske og europæiske underleverandører på markedet i mere end 5.000 enheder - den fik øgenavnet "Testa delle Vittorie" ("den sejrsledende") i perioden 1947-1949. Marino deltager også i samarbejdet om udviklingen af "Fiat Turbina"-projektet der ser dagens lys i begyndelsen af 1954.

I 1950 producerer han "Fiat Berlinetta Marino" med 750 cc motor og i 1951 med 1100 cc. Marino bruger sammen med nogle teknikere alle erfaringerne fra årenes løb, såsom at anvende "ground effect"-princippet til at opnå en konkurrencedygtig affjedring der resulterer i ekstraordinært godt vejgreb i sving under



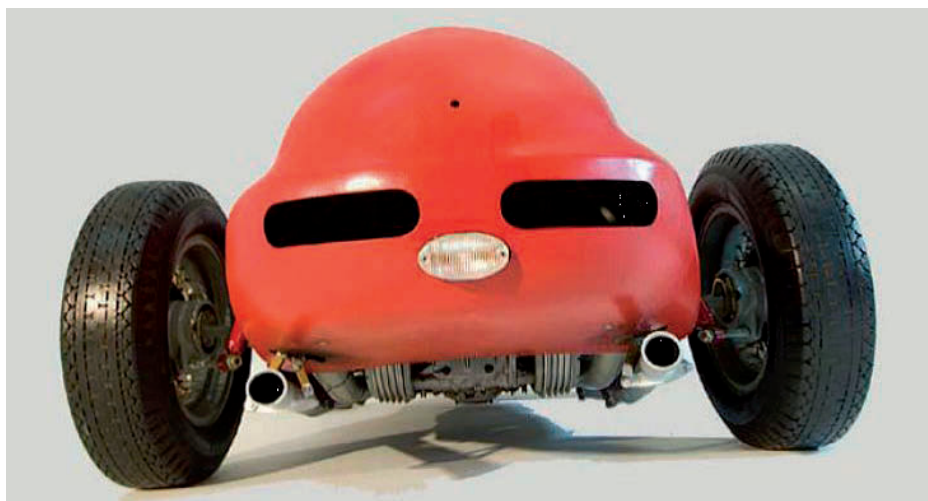


høje hastigheder. Rammen, der er opbygget i molybdæn rør fra flyindustrien, er designet efter principperne om at tillade progressiv deformation (Marino redder sig selv efter at være kørt af vejen og ind i bjergsiden med 130 km/t).

I 1953 bygger han "Barchetta". I forbindelse med designet ringer han til sin ven Giovanni Michelotti med det formål at kunne markedsføre et lille antal sportsvogne. På grund af bilens grundlæggende egenskaber vandt den førstepladsen i det første løb den deltog i, i "Aosta Gran San Bernardo". Marino får en idé om at udnytte en enhed der normalt blev brugt af udviklingsingeniørerne i bilen. Idéen var at bringe munden af luftindtaget til

karburatoren frem til førerens hånd. Dermed var der mulighed for manuel justering via en ventil. Højdeforskelle gjorde det nødvendigt at justere mængden af indsugningsluft for ikke at reducere antallet af omdrejninger i motoren. Med et håndtag til ventilen kunne køreren efter gehør finjustere antallet af omdrejninger for at minimere effekttab. Under normale omstændigheder kunne effekttabet ved bakkeløb løbe op i størrelsesordenen 40%.

Marino deltog sammen med Dante Giacosa og Lucio Rapi i udviklingen og afprøvning af "FIAT 8 V", der deltog i flere løb. Mod slutningen af sommeren 1953 fik Marino idéen til to udviklingsprojekter: Et til Formel 1 og et til Sports Cars.





Efter et par år samler Marino sammen med nogle venner og samarbejdspartnere alle sine ideer og erfaringer af forskellige projekter, hvoraf mange af dem ikke er nævnt her. Missionens profil kan dybest set defineres som følger: Byg to biler på samme basis med dele og komponenter forenet under hensyntagen til forskelle i de to modeller, design med mulighed for at producere i begrænsede serier, plads til opdateringer (f.eks. ændring af motor-type), benytte tilpassede letvægtsmaterialer for at opnå et robust chassis designet efter forbedret sikkerhed for føreren (dette var sprogligt ukendte begreber på det tidspunkt). Der blev brugt standard komponenter (f.eks. lejer, tætninger, o-ringe) fra større leverandører eller via adgang til dele fra produktion af biler (efter at have kontrolleret om det var besværet værd).

For at reducere designtid, samt for at optimere anskaffelsesomkostninger inklusive efterfølgende udskiftning af dele i produktionsmodellerne,

anvendtes standard motore, med passende egenskaber for deres udviklingsmuligheder eller tilpasninger med fokus på omkostninger, robusthed og lav vedligeholdelse for deres udskiftning. Differentiale, gearkasse og kobling måtte trækkes tilbage fra markedet og blev gjort egnet til brug. Hvad angik bremserne var det under overgangen til brug af skivebremser, men disse var endnu ikke testet i tilstrækkeligt omfang, så der blev indregnet udgifter til senere at udskifte disse, især for forbremsene.

For affjedringens vedkommende var der blot blevet fastlagt generelle egenskaber, så det efterfølgende design var helt frit, så længe det tillod bilerne at opnå maksimal driftssikkerhed og gode køreegenskaber på forskellige underlag. Marino kendte berømte designere som Iano, Fessia De Virgilio osv., som han havde stor agtelse for, og som samarbejdede med Lancia. Via "Marino team" havde Marino med sine egne biler dystet flere gange mod blandt andet B-20 som han beundrede.





Marino besluttede at indordne sig efter at vide, at motoreffekten i forhold til konkurrenceevne og udvikling var et svagt punkt. Han regnede med at få den samme motor som i Lancia D24. Gianni Lancia og Lancias bestyrelses beslutning om at helt og holdent at trække sig tilbage fra racing gjorde at Marino ikke fik lov til at få motorerne og alle bestræbelser i den retning var nyttesløse (de havde set de motore der var på lager blive smadret).

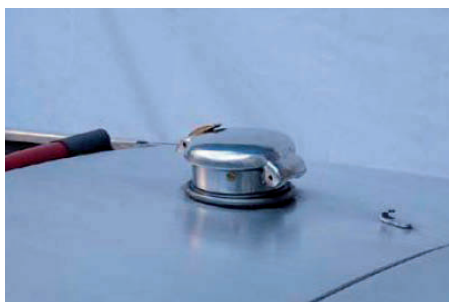
Valget af designer faldt på den talentfulde Giovanni Michelotti der hurtigt indså, at projektet under hensyn til at skulle kunne tilpasses de mekaniske ændringer var en stor opgave der samtidigt skulle



anvende års akkumuleret viden om aerodynamik til at skabe linjer, der vil være såvel attraktive som aggressive, elegante og værdige.

I 1954 designs og bygges "Lancia Marino" og deltager i foråret i en række bakkelløb der gør bilerne landskendte for både designet og den tekniske konstruktion.

Bilerne kører i to år. Ved udgangen af 1957 beslutter Marino Brandoli at trække sig tilbage fra sporten og begyndte at arbejde med en række italienske og internationale virksomheder, der udvikler nye koncepter til bilindustrien og i 1958 grundlagde han et firma hvis mission var at designe og producere sikkerhedsløsninger til biler.



Fulvia Berlina, klassens skønneste pige!



Tekst & Foto: Kristian Boye Petersen

De fleste tænker på Coupe'en når man taler om Lancia Fulvia. Og den er da også smuk. Meget smuk endda. Klassens smukkeste pige. Men den skønneste er for mig Berlinaen.

Jeg har dog haft en Coupe, og haft megen fornøjelse af den. I har læst om den i blad nr. 44, hvor den senere ejer Jens Ole, og bilen selv, blev portrætteret af bladets redaktør. Men Berlinaen har altid haft en særlig plads i mit hjerte. Da jeg var knægt ventede jeg på den nye Bilrevy med samme længsel som på juleaften og min fødselsdag. Og der optrådte den – denne lidt sære, meget dyre, Italienske bil med dens sære former og tilsyneladende firkantethed.

For nogen år tilbage faldt det således, at jeg havde økonomisk mulighed for at realisere gamle bildrømme (jeg vandt sgu' i Lotto). Og det blev til forskellige Alfa Romeoer og Lancia Fulviaer. Af Alfaerne haves nu en Giulia Super og en sjælden Giulia GTC fra 1965. Fulvia Coupe'en blev solgt, men Berlinaen beholdes. I al min iver stod jeg pludselig med 6 biler, og det er for mange at være "far" for.

Det første møde

Jeg har været på Padova-udstillingen i slutningen

af oktober nogen gange nu. Et år stod der en 2000 Berlina fra 1974 nærmest lige inden for døren. Med gardiner i bagruden og det hele. Skøn. Men desværre allerede solgt – selv kl. 10.30 torsdag morgen! Året efter var jeg der igen. Vi var en gruppe af sted, og bestemte os for ikke at gå rundt i flok, men mødes hver 2. time ved en espressobar. Jeg så den gennem dørene ind til en hal, men turde ikke gå derind af angst for at falde helt og aldeles pladask for den. Ved første kaffemøde sagde de andre: "din bil står derinde i hal sådan og sådan". Og så måtte jeg jo se på den. Og faldt. Med hjælp fra Jan og Daniele fra Stelvio, blev bilen købt og kørt hjem. Den spandt som en mis hjemad. Fyldt med ost, Aperol og kaffe.

Drift

Som enhver anden mere eller mindre hengemt bil åbenbarede der sig dog et par småting. Den har fået en ny vandpumpe, køleren har været til kølersmed og fået et nyt element. Der kom en termostat i – sådan en var der ikke. En ofte konstateret "mangel" ved biler fra Italien. Støjdæmpede tændkabler så den Blaupunkt Frankfurt som Jørgen fra Vedbæk Autoradio så smukt har monteret, kan spille med mindst mulig støj. Og så en masse TLC ("tender - love - care", red.) i alle ender og kanter. Hvad køleproblemerne angår, kan de af jer der fra tid til anden lægger vejen forbi Stelvio, få Daniele til at fortælle om



"flødebollemanden". Den løb varm på grund af manglende kølervæske – jeg holdt lidt uden for lands lov og ret og havde en dunk "væske" med en svag sæbeopløsning. Det kom på. Da Daniele skulle kigge på den, stod der enorme mængder af noget der lignede indholdet af flødeboller ud af køleren. Således "flødebollemanden" – og et helt nyt perspektiv på fænomenet motorvask. Nu indvendig ?

Daglig brug

Her i "sæsonen" kører den som hverdagsbil på daglige færd fra Vanløse til Amager. Og er nem. Til trods for de to dobbelte Solexer, er der en

kort, nem opvarmningsperiode – og så kører den bare. Og er endda økonomisk. 12 km/l i byen og 15 på langtur. Fint af en 1972-bil, ikk'? Der er et ok ventilationssystem, så ruderne kan holdes dugfri i regn. Og med lidt snilde, tålmodighed og en spidstang er der nu nyt gummi i Carello vinduesviskerne, så de også fungerer. Refill-gummi til fx Fiat Puntos bagrudevisker har den rette længde, 33cm, og man slipper for nye replica-viskerblade, der nok er blanke, men altså er noget kinesisk bras. Der er masser af plads i kabinen, og bagagerummet er KÆMPEstort. Den er forsikret således at jeg kan anvende den som hverdagsbil i sommersæsonen, og om vinteren kan jeg bede



Det første møde



om "stand-still" med 5 dages varsel. Lidt dyrere end almindelig veteranforsikring, men jeg kan køre med god samvittighed.

Opmærksomhed

De af jer der har klassikere kender det jo – det er som at gå tur med en hundehvalp. "NEEEJJJ, hvor er den SØD!" Alle, store som små, mænd som kvinder, smiler når de ser den. Kommer hen på tanken og ved supermarkedet og spørger hvad det dog er for en.

Den måske særlige fornøjelse?

Den er sgu' så nysseligt lavet. Når der skal skiftes kølervæske foregår det ikke på den vulgære måde, hvor man flår den nederste kølerslange af. Nej, her er der en aftapningshane. Af messing! Alle kromlister omkring dørrammerne sidder med de fineste små (rustfrie) bolte og møtrikker. Og gearkassen har egen oliepind, og to (sic!) aftapningssteder. Her er ikke noget med en olesump der ikke kan drænes ordentligt ved oleskift, som man læser om på moderne turbo-dieselmotorer. Over-engineered, måske? Og måske derfor de gik rabundus? Jeg er ligeglad – det er skønt.

Og hvad reservedele angår kan det have en vis charme at købe ind hos Autobremser i Rødovre, hvor en af ekspedienterne ligner Luis De Funes – og opfører sig sådan. Til venners biler og egen helårsbil. Men mailkorrespondancen med Omicron er nu noget særligt – hvad de af jer der handler

med dem, sikkert er enige i. Mor Elizabeths meget knappe telegram-stil uden et ord for meget. Som regel da. Man kan støde på undskyldninger om responstid, fordi fårene læmmede fx Men aldrig "Hi Kristian" eller afslutninger som "best wishes". Og søn Andrews udsøgte Britiske uforkammetheder. Da Fulvia Coupe'en var i min besiddelse fik den en semisportsudstødning, og jeg ville også gerne tilføje den lidt indsugningsvræl. Jeg formastede mig således til at spørge om de måske havde et sæt indsugningstragte? Andrews svar var knastørt: "The airfilter box was not designed by accident!" Fint nok, Andrew – jeg skal nok holde mine plebejer-ønsker for mig selv.

Kommende projekter

Det bliver den der får den kommende vinters opmærksomhed. Jeg er gået i gang med at skifte alle lister omkring dørene, men det tager lidt tid. Der er en masse gammel kontaktklim der skal afrenses. Og så børstelisterne omkring ruderne – det bliver vist en udfordring?! Men det er meditation fra hverdagens arbejde og øvrige gøremål. Alle gummimåtter skal ud af kabine og bagagerum. Ikke at jeg tror at der er ulykker dernede, men det er rart at vide. Måske de fine blå sæder skal til rens af en slags? Og måske en fortøjsbøsning eller to, og en styrekugle, skal skiftes. Og så er hun klar til en ny sæson.

Ønsker?

Dæk. Den kører på en sær dimension 155x14 som meget få producerer. Nu kører hun på Toyo, men



jeg beholdt de originale fælge fra Coupe'en, da dén fik sine særlige HF-fælge.

Men for nærværende er jeg vendt tilbage til originalmonteringen. Og har også droppet alle ideer om trærat. Det eneste trimmeri jeg har tilladt mig, er at sætte nogen lidt varmere tændrør i end foreskrevet. Og for dælen – det er den nemmeste "tuning" jeg nogensinde har foretaget. Det blev en helt anden og nemmere bil. For 100kr!

Men de dæk, altså. Jeg vil helst have de dæk på som bilerne blev solgt med. Og Italienerne skal sgu' helst køre på Pirelli. Da jeg også gik originalt med min Alfa GTC, fik den Michelin XAS 155X15 på. Der, for to år siden, kunne jeg ikke få Pirelli'er. Nu ser jeg hos Longstone Tyres at de nu kan levere Pirelli Centurato 165X14. Det vil jeg meditere lidt over. De kunne jo bo på fælgene fra Coupe'en? Og så kunne jeg bestille

dem en vinterdag af de rigtigt tunge, hvor den kommende sæson forekommer lysår væk – som en træspræmie – lyder det ikke som en god idé?

Hvordan min og Berlinaens fremtid vil udvikle sig, er jo ikke til at sige. Men tiderne skal blive endog meget ugunstige før jeg skiller mig af med klassens skønneste pige. De flotte og de vilde lader jeg andre om – jeg holder mig til de skønne.

Således en kort personlig beretning om en bil. Dens teknik kender I fra mange beskrivelser af Coupe'en, så den har jeg ikke villet trætte jer med. Kun dette - 87hk fra en 1300motor fra begyndelsen af 70'erne – og fem gear i dogleg-layout. Det er sgu da noget, ikk'? Og ikke så helt lidt sjovere end en Kia Keddigselvihjel eller en VW UP (i r----).

Tak for opmærksomheden,
KBP.



Nordisk Lancia Træf 2013



Flaminia Cabriolet og Delta HF Turbo

Tekst: Per Manstrup Kristensen, Foto: Allan Bøgh Christensen & Per Manstrup Kristensen

Årets nordiske Lancia træf var i år henlagt til Tanum Strand ved Grebbestad nord for Göteborg. Vi havde byttet med svenskerne så det passede med at de kunne benytte træffet til at markere deres 60 års jubilæum, og vi kan markere vores 25 års jubilæum næste år.

Der var deltagere fra Sverige, Norge, Danmark, Finland, Østrig, Holland og et par lande til og Jan Huss var der igen med en fransk-registreret bil. Vi var ialt 80 personer og omkring 50 Lancia'er Og en

Lancia-cykel, Robert Lauermann fra Østrig ankom i fuld cykel-trikot på ryggen af en sprit-ny Lancia-cykel, som pt sælges hos de europæiske forhandlere.

Fredag aften var der samling på parkeringspladsen, hvor champagne markerede den svenske klubs 60 års jubilæum. Herefter var der middag og dans på hotellet.

Lørdag var der sejltur i skærgården . Undervejs besøgte vi øen Florö, hvor den nuværende ejer, Niclas Silverschild, fortalte om øens historie. Niclas var født og opvokset på øen og havde



Udsigten fra Florö kunne man sagtens leve med til dagligt



Historiefortælling på Florø

for nylig søret for at øen blev stemplet som kulturhistorisk minde, så han er sikret at øen forbliver som den er, når han på et tidspunkt går bort. Hans far købte øen på auktion tilbage i 1931, det var et eller andet med at der var en ven der under en fugtig frokost havde overtalte ham til at han måtte eje en ø, og denne ven havde så deltaget i auktionen bagefter og købt den på Niclas' fars vegne. Sådan køber man altså sin egen ø, helt ubeset! Vi hørte en masse om øens historie, det jeg bed mest mærke i var øens storhedstid tilbage omkring 1880'erne, hvor der var kro på øen. Den eneste i hele regionen. Kromutter var gift med den lokale tolder og ansvarlige for udskænkningstilstand. Hmm, måske det var derfor der ikke var mange konkurrenter rundt om? Og mon kromutter selv skulle betale for al spritten, eller det var måske beslaglagte varer der blev solgt?

Officielt blev der i 1881 indkøbt alkohol for 20.000 svenske kroner, det svarede på den tid til omkring 29.000 liter cognac eller 75.000 liter lokalt ekstraheret brændevin, en pæn mængde sprit...

Om aftenen var der galla middag på hotellet, efterfulgt af den traditionelle afsyngelse af nationalsange, taler og lotteri. Efter min smag var bl.a. lotteriet lidt for langtrukket, men alle har jo sin egen smag. Efter middagen var der heldigvis god tid til at sparke dæk på parkeringspladsen til sent på aftenen. Der blev jo ikke rigtigt mørkt, så det blev vist lidt sent inden de sidste forlod parkeringspladsen.

Søndag gik turen til Lysekil. På vej fra Tanum Strand til Lysekil var det vistnok meningen at vi skulle køre i karavane, men vi ville nu alligevel se



Peter Tibel viste sin ny erhvervede Thema 8.32 frem, flot eksemplar



Et lille udvalg af de mange motore der var udstillet på Skandiaverket. Man kunne endda købe CD'er med lyd fra de forskellige motore!

om ikke der var nogle lidt sjovere små veje hvor vi med lidt held kunne køre forkert et par gange, og det var der da i høj grad. I Lysekil der var indlagt rundvisning på Skandiaverket, Havets Hus, og rundvisning i byen med mini-tog. Der blev afsuttet med stor frokost, inden vi alle satte næsen hjemad.



Sprittønde fra Florö's storhedstid



Sidespejlet på Mogens Blach's Beta HPE skiller sig ud fra mængden



Hanne Jonassen og Inger Ovnbøl var de drivende kræfter bag disse gaver til arrangørerne, små skulpturer af brugte Beta motordele



Thesis, Flavia og Beta HPE



Ind i mellem er det detaljerne der tager tiden. Magnus Walinder har brugt små 5 år på at renovere disse skønne 3-lags firserfølge til sin Beta Monte Carlo



Flaminia i meget præsentabel stand

Årsmødeturen 2013



Samling inden afgang i Vindeby

Tekst: Per Manstrup Kristensen, Foto: Jørgen Turking

Årets tur før årsmødet var i år lagt på Tåsinge og Langeland med Torben Jørgensen som turleder. Turens start var henlagt til Statoil-tanken i Vindeby på Tåsinge, lige på den anden side af broen fra Svendborg. Let at finde, og der var plads nok til de fremmødte biler (vi var ca. 10 biler).

Vi var i god tid og besluttede derfor at spise en is i centrum af Svendborg lige inden vi kørte over broen, der var allerede godt varmt. Vi var dog lige ved at komme efter planen da vi måtte vente på at

de lokale blev færdige med at fotografere Delta'en da vi kom tilbage til den. Der var strålende sol hele dagen for vores vedkommende, og turen kom til at byde på rigtig mange meget hyggelige og snoede veje, som altid velplanlagt og en tur af meget højt niveau når Torben står for den.

Fra Vindeby gik turen forbi Valdemars Slot videre til Rudkøping og derfra sydpå til Langelandsfortet syd for Bagenkop. Vi lå næsten bagerst til at starte med, men da vi lige uden for Vindeby kom til et stykke med åben landevej blev vi viftet forbi af Mogens Blach der lå foran os. Jeg forstod ikke helt hvad der skete før jeg kom så tæt på at jeg kunne



Vilde heste nær Bagenkop på Langeland



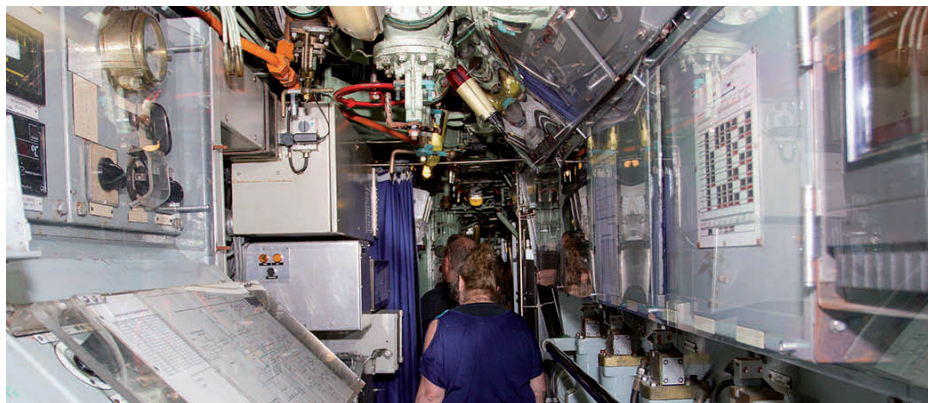
se at Mogens sad med et stort smil og ventede på at høre en hurtigt accelererende Delta passere. Nå ja, uden at overtræde færdselsloven klunne man jo sagtens gøre den gode mand en tjeneste, og han så da også meget veltilfreds ud i bakspejlet. Mogens var på turen desværre ikke selv i sin nye Delta, så et lille fix var påkrævet. Hvor er det herligt når der ikke skal mere til at få folk til at smile.

Inden vi nåede frem til Langelandsfortet havde vi et lille stop, hvor vi kravlede op på en bakketop og nød et flot panorama samtidigt som vi kunne stå og se på vilde heste.

Vel fremme ved Langelandsfortet startede vi med indtagelse af frokost, inden vi blev sluppet løs på fortets område. Der var rigtigt meget at

se på, fokus var klart den kolde krig og fortets betydning i den periode, men derudover var der flere udstillinger relateret til den kolde krig. Det var et meget levende museum, hvor alting var indrettet som det var da stedet var aktivt militært område, og der var mange og gode informationstavler. Har du ikke været på Langelandsfortet endnu bør du overveje det. Vi brugte vistnok en time mere på museet end der var afsat, alle skulle bare se det hele, og kunne knapt få nok.

Herefter gik turen tilbage til Rudkøbing hvor generalforsamlingen blev afholdt hos Longisland Technic. Indehaveren Henning Hjort fortalte lidt om sine biler og deltagelse i historisk motorsport, og herefter blev generalforsamlingen afviklet i god ro og orden.





"Askø" MHV 81 (tidligere minestryger "Askø" MS 2)



MiG 23



Saab Draken F-35



Rundvisning i værekstedet hos Long Island Technic



De fleste af bilerne har været aktive i historisk motorsport

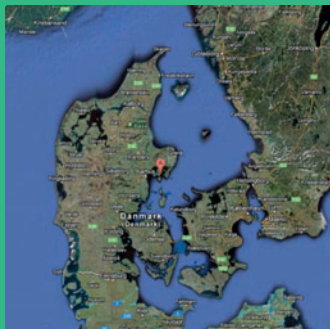


Birger Bayer var endnu en gang meget behjælpelig som ordstyrer

Nordisk Lancia Træf 13.-15. Juni 2014

I 2014 skal alle lancisti mødes på Mols for at fejre at det er sommer og at Dansk Lancia Register bliver 25 år.

Mols er den sydligste del af Jyllands "næse", Djursland. Et flot og kuperet landskab med højere bakker end nogen tror findes i Danmark. Der ligger Fuglsøcentret, et moderne kursuscenter, hvor vi kan bo og spise og have bilerne sikkert parkeret.



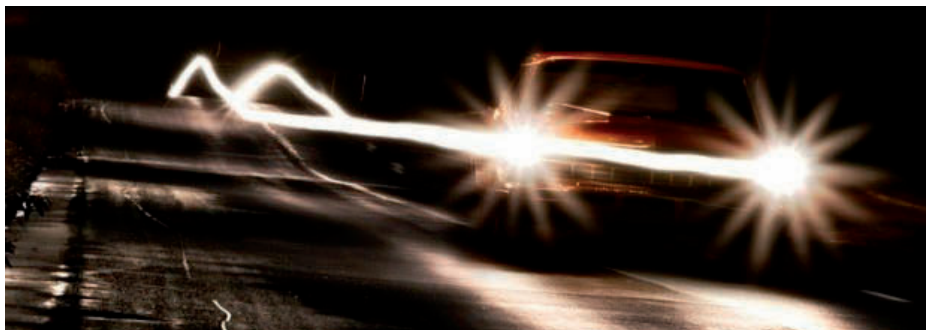
Vi skal opleve mange seværdigheder, bl.a. fregatten *Jylland*, som var med i den eneste danske sejr over Preussen og Østrig i krigen 1864, søslaget ved Helgoland.



Det er let at komme til Mols. Fra Sjælland går der færge til Ebeltoft, og fra Varberg går der færge til Grenå. Begge i kort afstand fra Fuglsøcentret.

På gensyn i juni på Mols.

Teknik: Relæer og Mere Lys



Artiklen er lånt fra ViaRETRO - www.viaretro.dk

Har du dårligt lys i dine forlygter, eller er der ofte røg inde bag instrumentbrættet? Så er det måske tid til en opgradering af klassikerens el-system. Dagens vejledning er for de let øvede, koster dig i omegnen af to hundrede kroner og et par hyggelige timer i værkstedet.

Bilerne fra perioden hvor vi kalder dem klassikere blev skabt med et næsten blindt øje for god skik i el-installationer: Englændernes fortrukne leverandør af elektriske komponenter Lucas blev ikke kaldt "The inventor of darkness" for ingenting. Italienernes tilgang var ligeledes skidt og grænsende til det fornærmende useriøse. Det hjalp lidt efterhånden som de tyske Bosch-komponenter indgik i den europæiske bilproduktion.

Forlyset på biler blev dengang leveret af 40-45 Watt-pærer, og de dengang nye ledningsnet og

kontakter havde kapacitet til at drive Watt-forbruget på lyssystemet. I mellemtiden er ledningsnettet ældet sammen med bilen, og har derfor ikke samme kapacitet som dengang. Oven i dette benytter de fleste klassikerejere nu minimum H4-pærer til at forsyne bilerne med nattesyn. I disse moderne pærer er Watt-effekten oppe på 50-55 W.

Det lyder ikke af ret meget forskel, men lad os lige se på en ligning: En af de første på viaRETRO! Den hedder:

$$U \times I = P$$

hvor U står for spænding og måles i Volt. I er strømstyrken og måles i Ampere. P er effekten og måles i Watt.

I en bil er spændingen næsten altid 12 Volt – her ser vi bort fra nogle få, som stadig kører 6 Volt (Og vi er så fornærmede! RED.). Så tallet 12



Gammeldaws 40-45 W pære



H4 50-55 W moderne pære



Standard relæ. De findes i flere udformninger, også i metal med retro-look.

kan indsættes i stedet for U i ligningen. Med en effekt på 45 Watt i de "gamle" pærer ser ligningen således ud:

$12 \times I = 45$, så strømstyrken I er altså: 3,75 Ampere. Hvis man indsætter de nye pærers effekt stiger tallet til 4,58 Ampere. Nu siger de tal ikke ret mange så forfærdeligt meget, men det jo tydeligt, at det er en cirka 25% stigning af strømforbruget per lygte – som vi jo har to af.

I et nyt ledningsnet og nye kontakter og med gode rene kontaktflader udgør denne stigning i forbruget intet problem. Sagen er bare, at få gamle biler har nye ledningsnet med gode kontakter, og så kommer komponenterne på overarbejde.

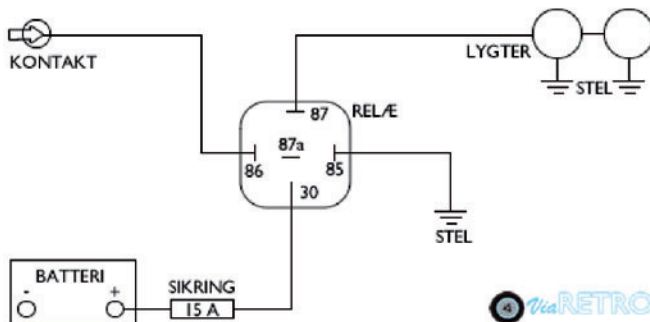
I den elektriske verden er overarbejde lig med varmeudvikling – til ingen verdens nytte. Den nedsatte forbindelse eller kapacitet der kommer med tiden skyldes iring i kobberledningerne, rust i stelpunkter og for små kontaktflader. Disse forhindringer giver det, som hedder spændingsfald. Spændingsfaldet bliver til varme – og i ekstreme tilfælde til smeltede ledninger med brand til følge. Spændingsfaldet er ligeledes årsag til, at strømmen når ud til komponenterne, i det her tilfælde lygterne, med reduceret styrke. Pære-fabrikantene har selv lavet undersøgelser af deres pærers lyseffektivitet, og som gennemsnit er resultatet således: Ved 100% spænding (12V) er lysudbyttet selvfølgelig 100%, men ved 85% spænding (10,2 V) er lysudbyttet bare på sølle 53%.

Sammenhængen er altså ikke lineær, og selv et spændingsfald på bare 15% halverer lysudbyttet på dine forlygter. Et spændingsfald i den størrelsesorden er slet ikke unormalt, og selv mindre fald vil altså også give en kraftig reduktion af lyskvaliteten.

Løsningen på problemet er relativt nem at gennemføre, selv for den mindre øvede gør det selv mand – og det er billigt.

Benyt relæer til forsyning af strøm til nær og fjernlys.

Ideen er at benytte små relæer til at forsyne lygterne med strøm – uden om de gamle ledninger og kontakter, og sikre den maksimale drifteffektivitet af belysningen på bilen.



Relæet optræder som en fjernstyret kontakt et sted ude i motorrummet, og fjernstyringen er bilens normale lyskontakt. Man benytter de originale ledninger fra kontakterne til at forbinde til relæet.

Nu bliver disse ledninger i stedet strømførende med svage strømme, der kun skal fortælle relæet, at det skal åbne eller lukke. På relæet er lygterne så forbundet sammen med en direkte ledning til batteriet. På en tegning ser det ud som diagrammet på forrige side.

Terminalerne på relæet har standardnumre og forbindes som følger:

86: Den eksisterende ledning mellem lyskontakt og lygter klippes over der, hvor man vil anbringe sit relæ i motorrummet – helst så tæt på lygterne som muligt. Det kan være nødvendigt at forlænge ledningen for at få den pæneste placering af relæet.

30: Terminalen monteres med en rød ledning, minimum 2,5 kvadrat tykkelse, til plus-terminalen til batteriet. Der bør være indsat en 15 A sikring på denne ledning, da biles originalsikring bliver sat ud af drift. Sådanne ledninger med sikringer kan købes færdige og kunne se ud som på billedet til højre.

85: Relæet skal monteres til en stelforbindelse på denne terminal. Ofte må man lave én selv, og gerne tæt på relæet.

87: Her monteres den eksisterende og nu afklippede ledning, der fører til lygterne. Jeg anbefaler at skifte denne ledning til en ny og frisk. Hvis ikke man udskifter denne, bør man sikre sig, at den gamle er god og ren i begge ender.

De originale stelforbindelser, som lygterne hele tiden har haft, bør grundigt efterses. Der vil helt sikkert være mulighed for at forbedre disse. Enten ved afrensning af rust eller lave nye. Stelpunkter kan aldrig blive for gode.

Vil man indsætte relæer i sin klassiker bør man lave det for både nær og fjernlys og det kræver

altså to selvstændige relæinstallationer. Princippet er fuldstændig ens og følger ovenstående vejledning.

Den færdige installation fritager nu bilens originale kontakter og hovedparten af det gamle ledningsnet for at trække de kraftige strømme som forlygterne bruger. Lyskontakter fjernstyrer nu relæet med svage styrestømme til relæet, som ved åbning trækker strømmen direkte fra batteriet og sender det til lygterne. Den kortere vej strømmen nu skal løbe, og i kombination med ledninger i den rette dimension, sikrer optimal drifteffektivitet af belysningen. Og tro mig, det kan mærkes.

På mine egne biler har jeg altid lavet ovenstående installation. Sidst på min Alfa Romeo 1750 GTV, da dens lille lyskontakt i ratstamme er motorisk kendt for at brænde sammen ved for høje belastninger i længere tid. Med lidt snilde og omtanke kan installationen laves næsten usynlig, så den ikke skæmmes dit originale motorrum.

Lancia lærte iøvrigt tricket på Fulvia Serie 3, hvor disse relæer blev installeret på fabrikken. Her sidder de lystigt og klikker bag instrumentbrættet, når man tænder og slukker lyset.

Bemærk: Ovenstående arbejde på bilen SKAL udføres med batteriet FRAKOBLET. Jeg siger det bare for god ordens skyld.

God fornøjelse.



Færdig ledning monteret med sikring.

Rensning af Alcantara

Tekst og Foto: Per Manstrup Kristensen

Alcantara er et lækkert materiale til kabineinteriør, men hvad gør man når det bliver beskidt? Problemet er at få stoffet rent uden at det hverken rejser sig, bliver misfarvet, eller får rande rundt omkring der hvor der påføres rengøringsmiddel. På vores Delta har beklædningen under taget tydelige fedtplamager efter meget høje, tidligere ejere med rigtig stor hårpragt og store mængder pomade. Det er ikke noget man ser hvis man ikke sidder og kigger rundt i bilen, men vi ved at det er der, og det generede os.

Annie har spurgt mange steder og søgt en del på råd og vejledning omkring hvordan man renser alcantara uden at skaffe sig andre problemer, og fandt efter lang tids søgning løsningen for os. Vi faldt over et produkt der hedder Race Glaze Alcantara Cleaner (intet mindre kan tilsyneladende gøre det) og kan købe via internet fra England, og det har været en stor hjælp for os.

Hvis din alcantara er meget beskidt og fedtet (og dermed er meget tæt på blankt læder i udseende) kan du bruge en blød neglebørste til at rejse det yderste af materialet en lille smule, men vær forsigtig! Så slemt var det heldigvis ikke i vores tilfælde. Det anbefales derefter at benytte en frottéklud istedet for en tilsvarende mikrofiber-klud, da

frotté giver lidt mere modstand ved rensningen. Sørg for at kluden er fugtig, dvs. gør den våd og vrid den grundigt. Derefter sprøjter du alcantara-renevædsken på kluden, og bruger fingerspidserne til forsigtigt at gnubbe på et lille område af gangen. Alcantara'en må ikke blive for våd, da den så kan give sig og begynde at hænge. Det samme kan være tilfældet hvis du arbejder på for stort et område af gangen.

Hvis du søger på "How To - Deep Clean/ Restore Car Alcantara Interior" på Youtube, som vil du kunne finde en glimrende, uafhængig instruktionsvideo, hvor du også ser hvor stor forskel der kan være på før og efter rens.



Så beskidt blev kluden efter rens et område på 6 x 10 cm. Forskellen på alcantaraen bagefter er stor

Tesa Extreme Conditions 4600

Tekst: Per Manstrup Kristensen

Tesa har lanceret en ny type tape der ser ud til at kunne være en gave til vejsidereparationer for enhver ejer af lidt ældre biler. Specifikationerne ser fantastiske, næsten utrolige ud, men bladet "Gør det selv" har været hurtige med en test, og gav tapen topkarakter med en bemærkning om at de har prøvet at teste alle påstande, og produktet holder hvad det lover.

Og hvad er det så? Jo, Tesa 4600 er en silikonetape der kun binder på sig selv, og som er selv-vulkaniserende og klistrer uden bindemiddel. Tapen kan fæstnes på alle typer af overflade, uanset om det er vådt, varmt, beskidt eller fedtet. Tapen efterlader ingen rester når det fjernes igen. Det kan monteres under vand! Tapen er i øvrigt i vidt omfang modståelig mod flammer, kemiske vædske, olie, syre, opløsningsmidler, saltvand, uv stråling og ekstreme temperaturer (der loves

at tapen virker fra -65 °C til 260 °C). Tapen er så fleksibel, at den tilpasser sig enhver tænkelig overflade og kan strækkes til 6 gange før det går midt over. Tapen tåler tryk på op til 12 bar. Og så har den i øvrigt en elektrisk isoleringsevne på 8000 v.

Tesa har bl.a. følgende anvendelsesområder i tankerne:
Isolering og beskyttelse af ledninger og kontakter
Forsøgning af enheder i motorrum

Diverse samling og omvikling i maritimt miljø
Omvikling af hydrauliske kontakter og andre udsatte metal kontakter for at modvirke korrosion
Maskeringstape til pulver-lakering, normal lakering, anodisering, etc.
Generelle reparationer i relation til biler

Det er ikke helt billigt, der er set priser lidt over 100 kr for 3 meter, men er der nu gået hul på kølerslangen en varm sommerdag hvor man er langt hjemmefra kan det være en billig forsikring.

Lancia Aprilia Farina Cabriolet

Tekst: Per Kristensen, Foto: Ulf Hellström

Vi har alle hørt om ladefund, og det er sikkert at det sidste ladefund ikke er gjort endnu. I juli måned har en Lancia Aprilia Farina Cabriolet set dagens lys i Hyllie i Malmö. Denne gang er der dog det specielle ved historien at bilen ikke blev fundet i en lade, men derimod i en garage. Det lyder måske ikke så udsædvanligt at man kan finde en bil i en garage, men denne gang var den nu rigtig godt gemt af vejen... Bilen har været opbevaret bag træplader og søm, den har simpelthen været bygget ind i væggen og har stået der trygt og godt i mange, mange år.

Kofoden har nu været i sving, og ejeren har fået sin bil ud. Ifølge Ulf Bergman er planen at Lancia'en skal køre Mille Miglia næste år. Lige nu er bilen på vej til Italien for at blive totalrenoveret, det er åbenbart lettere for de rigtige mennesker at få fat i de nødvendige reservedele dernede. Som Ulf bemærker er det jo ret fantastisk at finde sådan en model idag i den stand selv i Sverige, og så endda i en kasse!

Næstkommenderende i den svenske Lanciaklub Magnus Nilsson havde også hørt rygterne og kommenterede at han har boet et par gader væk fra stedet i mere end 10 år uden at vide at bilen fandtes der. Magnus' far Herbert (il capo di tutti) havde set bilen i en garage i Skanör engang i 50'erne eller starten af 60'erne, men siden da forsvandt den fuldstændigt indtil den nu er kommet

for dagens lys igen. En rigtig spændende bil! Lad os håbe at vi får den at se til næste års Nordisk Lancia Træf.

Fakta: 1947 Lancia Aprilia Tipo 539 Farina Cabriolet

Denne version blev bygget til det Europæiske og Nordamerikanske marked som en to-dørs cabriolet med baghjulstræk og 4-trins gearkasse
Drivmiddel: Benzin
Motor: 1486 cm3 på 35.5 kW / 48 hk ved 4300 omdrejninger
Tophastighed 110 km/t





Foto: Luigi Brandoli, Lancia Marino F1