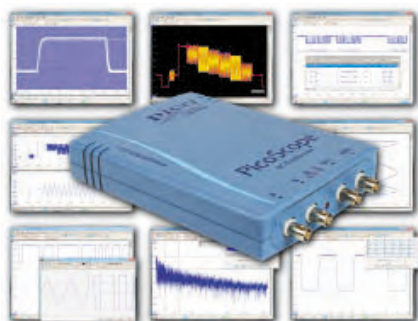




Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 51 AUGUST 2014



- Klargøring til syn
- Diagnosetest
- Fejlfinding
- Rep. af bilvarmer
- Dæk / Følge
- Serviceeftersyn
- MC







OURE

autoværksted



Hos os er din bil i trygge hænder...

Din Bilpartner

v/ Steffen Sundberg
 Tlf. 62 28 12 75
 Mobil 40 36 80 87
www.oureauto.dk



D-50



Aurelia B24



Fulvia Coupé



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

16. årgang nr. 51 August 2014

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: (+45)53610217 e-mail: per_manstrup@yahoo.dk

Formand

Niels Jonassen. Boserupvej 510. 3050 Humlebæk.
Tlf: (+45)49191129 e-mail: aurelia@webspeed.dk

Kasserer/Webmaster

Jørgen Turking. Nørrevej 1. 4621 Gadstrup.
Tlf: (+45)46139918 e-mail: dlr@lanciaklub.dk

Best.medlem

John Enevoldsen. Blomstervænget 7, Øm.
4000 Roskilde.
Tlf: (+45)46424080 e-mail: johnvoldsen@hotmail.com

Best.medlem & kontaktperson for Jylland & Fyn

Torben Jørgensen. Ørnevej 134. 5210 Odense NV.
Tlf: (+45)61310390 e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Best.medlem

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

ISSN. 1602-7965

Deadline for næste nummer er:
2014-10-14

Indhold:

Formandens Signatur	s. 4
Klubben Informerer	s. 5
Kommende Arrangementer	s. 5
Naboklubber	s. 5
Gianni Lancia 1924-2014	s. 7
Nordisk Lanciatræf 2014	s. 8
I En Anden Verden	s. 18
Lancia And De Virgilio - At The Center	s. 24
Breaking news! Lancia Delta Blu	s. 26
Lagos på Egeskov Bilmuseum	
Den Faldne Prinsesse	s. 28

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:
Jørgen Turking,
Lancia Lambda

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

Det var så det nordiske træf. Det kan virke lidt suspekt når man taler godt om noget man selv har arrangeret, men alle vi talte med var overordentlig godt tilfredse med det nordiske træf – og det var vi også selv. Vi har fået e-mails med ros og tak, og i England løb Hanne og jeg på deltagere som talte varmt og begejstret om træffet på Mols.

Vi havde sat mange sejl til og truffet mange aftaler. Det eneste vi ikke mente vi kunne arrangere var vejret. Det var der til gengæld andre der gjorde. Sol og sommer hele vejen. Jeg kan forstå på redaktøren at han planlægger noget om træffet i flere kommende numre. Der er også meget at fortælle om.

Vi kunne lige nå hjem fra Mols og få tøj og bil vasket inden vi satte kursen mod Esbjerg og båden til Harwich. Vi havde planlagt en treugers tur rundt i det sydligere England bl.a. med deltagelse i Lancia Motor Clubs årsmøde samt besøg på to værksteder som specialiserede sig i klassiske Lanciaer. Det skal vi nok fortælle om senere; blot dette at det var en fin tur, og at det er en fornøjelse at køre langt – især på snoede, engelske veje – i en Aurelia GT.

Mens dette skrives er vi i gang med forberedelserne til Klubbens stand ved Copenhagen Historic Grand Prix først i august. Vi satser på 10 biler, og klubben har netop anskaffet et pænt, præsentedelt og solidt telt. Sidste år tog vinden livet af to pavilloner. Det vil vi ikke se gentaget.

Derefter kommer sensommerturen som i år køres på Fyn med afslutning på en restaurant i Morud som vi har benyttet før, og som alle var meget glade for. I september kommer så Bella Italia i Nyborg. Et hyggeligt arrangement som vi kun kan anbefale at man overvejer at deltage i. Det er ganske enkelt.

Man mødes på en stor plæne i Nyborg, lige udenfor den gamle byport. De der ikke gider se på biler og motorcykler hele dagen kan på få minutter komme ind i centrum af Nyborg. Til nogles overraskelse er Nyborg en smuk, gammel by.

I England så vi ved den engelske klubs årsmøde nogle Lancia Ypsilon – selvom der stod Chrysler på dem. Ifølge Fiatchefen Machionnes sidste planer skal Lancia for fremtiden kun sælges i Italien og kun som Ypsilon. Til gengæld skal der sættes voldsomt på Alfa Romeo. Det er sket før – uden at det har bedret på salget, mens Ypsilon sælger formidabelt i Italien. Erfaringen har lært os at tage Machionnes planer med forbehold. Han lancerer nye planer flere gange om året, og det sidste er at man nu alligevel har besluttet at sælge Ypsilon og Thema i Belgien. Om tre år går Machionne af – og hvad så? Et gammelt ord siger at den der lyves død lever længe.

Klubben informerer

Sensommerturen

Sensommerturen er denne gang på Fyn og afsluttes med spisning på restaurant Morudgård ved Langesø. Se separat opslag.

Klubben søger flere annoncører til Granturismo

Kender du et firma der vil være interesseret i at annoncere i Granturismo hører bestyrelsen meget gerne fra dig.

Opdatering af medlemsregisteret

Bestyrelsen hører ind i mellem fra medlemmer der søger andre medlemmer med samme Lancia-modeller som dem selv i forbindelse med problemer, reservedele, træf etc., men vi må konstatere at medlemsregisteret på dette område kan trænge til en opdatering, og derfor har vi brug for opdateringer fra medlemmerne.

Bestyrelsen opfordrer derfor klubbens medlemmer til at sende oplysninger om hvilke Lancia'er der findes i de enkelte husholdninger til fælles glæde.

Kontakt derfor straks redaktøren eller kassen med model og årgang på dine Lancia'er, nye som gamle, rullende som projekter.

Oplysningerne kan findes på hjemmesiden, de er kun tilgængelige for klubbens medlemmer.

Udstilling af Lancia på Sommers Museum

Niels Jonassen har været med til at arrangere en større udstilling af Lancia'er på Sommers Museum. Udstillingen løber fra 5. oktober til 29. marts, og kommer til at dække et bredt spektrum af Lancia's produktion gennem årene.

Kommende arrangementer

2014-08-31 Sensommerturen

Fyn, se separat opslag i dette nummer af Granturismo

2014-09-13 - 2014-09-14 Krom, Lak og Læder med Vintage Biler og MC

Messen er i år flyttet til Køge, klubben har en udstilling :) Kontaktperson er Per Manstrup Kristensen

2014-10-18 - 2014-10-19 Bilmesse i Fredericia

Klubben har en udstilling :) Kontaktperson er Torben Jørgensen

Mener du at der mangler aktiviteter på listen? Så skriv til redaktøren! Se i øvrigt mange andre bil-relaterede arrangementer på <http://www.viaretro.com>

Lancia-klubber i Norden

Lancia Club Svezia - Sverige

www.svenskalanciaclubb.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

<http://norsklanciaclubb.no/>

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

Gianni Lancia 1924-2014

Tekst: Niels Jonassen

Giovanni (Gianni) Lancia, søn af Lancias grundlægger, Vincenzo Lancia, døde 30. juni i år knap 90 år gammel. Han var 12 år gammel da hans far døde og fabrikken blev ledet videre af hans mor og hans onkel Arturo. Gianni Lancia blev uddannet ingeniør, og efter eksamen blev han ansat som administrerende direktør for fabrikken i en alder af kun 23 år. Det var næppe nogen let opgave for den unge mand at hævde sig overfor sin stærke mor samt den kreds af etablerede teknikere og forretningsfolk hans far havde samlet.

Der er ingen tvivl om at Gianni Lancia havde ambitioner om ligesom sin far at stå bag nybrydende og væsentlige biler. Hans første forsøg var en hækmotorbil med V8-motor som blev bygget i et enkelt eksemplar – som de fleste kaldte spild af tid. Næste træk blev Aprilia-afløseren, Aurelia som blev lanceret på biludstillingen i Torino i foråret 1950. Den vakte kolossal opsigt som den første serieproducerede bil med en V6-motor, den første bil med uafhængig baghjulsaaffjedring med skråtstillede triangellarme samt den første serieproducerede bil med transaksel. Vi kender alle Aureliaens forskellige udgaver, epokegørende biler som til fulde levede op til Lancias tradition for høj kvalitet og teknisk nytænkning. Nogle få år efter kom også den lidt mindre Appia; den bil dem der havde råd til en Fiat 1100 drømte om at købe.

Gianni Lancia havde store planer om at modernisere fabrikken og indsendte en meget detaljeret ansøgning om Marshall-hjælp. Hjælpen blev bevilget – men den blev aldrig udbetalt. Den amerikanske konsul i Torino påstod at Gianni Lancia havde været medlem af kommunistpartiet. Forholdet var at han havde været medlem af den antifascistiske komité til Italiens befrielse, hvor der også sad kommunister. I de år var det nok for den amerikanske regering til at afvise ham. Den manglende Marshall-hjælp fik afgørende betydning for Lancia. Meget tyder på at familien – som ejede langt de fleste aktier – allerede da

besluttede at sælge firmaet. Måske skal den meget aktive deltagelse i motorløb ses i det lys. Med racersportsvognene D24 og D25 samt formel 1-bilen D50 kunne man gøre firmaet attraktivt for en eventuel køber.

I forsommeren 1955 forlod den berømte bilkonstruktor Vittorio Jano firmaet, kort efter blev hele sportsafdelingen afleveret til Ferrari, og så rejste Gianni Lancia med sin familie til Brasilien. Kort efter nytår 1956 trådte han tilbage som direktør, og i sommeren 1956 blev det officielt meddelt at cementproducenten Pesenti havde overtaget aktiemajoriteten i Lancia. Giannis to søstre nægtede i første omgang at sælge men gjorde det nogle år efter. Gianni Lancia slog sig ned i højlandet Brasilien på en stor kvægfarm og vendte først mange år efter tilbage til Europa hvor han slog sig ned på den franske riviera. Sine sidste år boede han i Torino.

Mange har forsøgt at få Gianni Lancia til at forklare hvad der skete med Lancia i årene 1954-56, men han nægtede pure at udtale sig, og han afviste enhver kontakt med bilindustrien og bilklubber. Af og til mødtes han med en søn af hans fætter, og for nogle år siden forærede han familiens store hus i hans fødeby, Fobello til denne fættersøn, Manfredi Lancia. Han har overdraget brugen af huset til en meget entusiastisk lokal Lanciaklub.

Gianni Lancia – og historien om hvordan familien mistede firmaet – ligger nu begravet på kirkegården i Fobello ved siden af sine forældre.



Nordisk Lanciatræf 2014



Tekst: Per Manstrup Kristensen, Foto: Annie Kärävä, Jørgen Turking og Angela Verschoor

Som det bør være læsere af dette magasin bekendt blev årets nordiske Lanciatræf i år afholdt på Djursland, hvor arrangementet samtidigt blev benyttet til at fejre klubbens 25-års jubilæum.

Fredag blev som sædvanligt brugt på at hilse på gamle venner og nye bekendte, samt for en dels vedkommende til at inspektere parkeringspladserne med lidt sparke-dæk. Blandt de ældste biler på plads var en engelsk Lambda, der var blevet kørt hele vejen. Et par af de andre deltagere havde haft fornøjelsen af at passere den på motorvejen, hvor den på ingen måde havde problemer med at holde trit med den øvrige trafik. Herligt!

Lørdag formiddag var der fælles afgang mod Ebeltoft til fregatten Jylland, hvor vi havde



Højt humør på græsplænen lørdag eftermiddag efter køreturen trods lidt træthed hos deltagerne, varmen tog godt på alle.

Hanne modtog besvarelserne, som havde givet en del hovedbrud undervejs.



Bo Nylén's Flavia Zagato har fået ny ejer, nu står bilen på norske plader med Harald Bergsaker bag rattet



Fredag aften blev det hurtigt tætpakket på det forskellige parkeringspladser rundt om beboelsesfløjene på Fugelsøcenteret



Pladsen fremfor Fregatten Jylland var perfekt til fælles-parkering







Jesper Jespersens Ardea var en fantastisk charmetrold på havnekanten





Hvis der var en model der var kraftigt repræsenteret i år, så var det vel Beta'en i alle dens afskygninger på nær Berlina'en.





Der var som altid stor spedning på modellerne til et nordisk træf. Her ser vi en af to kendte Musa'er i Danmark, og nedenfor Ardea



En norsk Beta Coupé bliver brugt til det den er bygget til

fået arrangeret fælles-parkering inde på udstillingsområdet. V fik her mulighed for først at gå rundt på fregatten på egen hånd, derefter var der fortælling på banjedækket med efterfølgende prøveskydning af en af kanonerne. Imponerende hult drøn! Frokost blev for de flestes vedkommede foretaget i Ebeltøft by på egen hånd, inden det var tid til at samles ved fregatten igen før eftermiddagens køretur startede.

På køreturen var deltagerne opdelt i hold, der i fælles flok skulle finde rundt efter en road-book og løse opgaver undervejs. Efterfølgende var det blevet arrangeret at holdene ved aftenens bespisning ville sidde i de samme grupper, og dette virkede som en succes. Vejret var godt, og vejene på Djursland herlige, og passende for de deltagende biler. En af finnerne fortalte efterfølgende at han i sin Thesis havde valgt at lægge sig bag Tim Burrett i Aurelia B20 af

høflighedsgrunde, men blev noget overrasket over at han havde meget svært ved at holde samme tempo. Tim og frue var i øvrigt en lille omvej omkring et træf i Italien på deres vej fra England på egne hjul i B20'eren.

Vel hjemme på Fugelsø-centeret havde vi fået lov til at parkere alle Lancia'erne på en centralt beliggende græsplæne, så der var god mulighed for det store familieportræt

Efter aftenens middag havde vi besøg af Giovanni De Virgilio, der fortalte om den bog om hans far der netop er på vej fra trykkeriet ud på gaden.

Søndag var der igen fælles afgang, denne gang mod en privat bilsamling inden det var tid til fælles farvel og tak. Alt i alt et vellykket træf vi bør være meget tilfredse med.



Høj himmel og åben bil er en oplagt kombination



Det er ikke hver dag man ser dette syn ved parkeringen ved Kalø Slotsruin



Redaktøren fik lov til at anvise familiefoto-parkering





LANCIA CLUB



WELCOME TO FINLAND

12.-14.6.2015

**TO
FINLAND NORDIC LANCIA MEETING**



The Nordic Lancia Meeting will be first time in Finland on 12.-14.6.2015 at Harjattula Manor near Turku. It is a great pleasure for Lancia Club Finland to invite all Lancisti to Finland for nice summer meeting and also to celebrate 25th Anniversary of LCF.

The Harjattula Manor also hosts on 14.6.2015 Concours d'Elegance of Finland, participation is possible for Lancias.

BENVENUTI IN FINLANDIA 2015!

From the Turku harbour, where ferries from Sweden arrive, to Harjattula is some 20km, about 35min drive.

More info will be later on our homepage, www.lanciaclubfinland.fi

E-mail, nlm.2015@lanciaclubfinland.fi

Also about manor, www.harjattula.fi and Concours d'Elegance, www.concours.fi

I En Anden Verden



Fra en tid hvor søgelygter var normalt

Tekst: Per Manstrup Kristensen, Foto: Angela Verschoor & Per Manstrup Kristensen

Søndag formiddag afsluttede vi årets Nordisk Lanciatræf med et besøg hos en privat bilsamler i det østlige Jylland. Vi havde hørt at han skulle have et par interessante biler, selvom der nok ikke var mange italienske biler imellem. Mogens Blach hjalp med at arrangere besøget, vi var åbenbart den første større gruppe der fik lov til at se samlingen. Uden at gå for meget i detaljer kan jeg roligt sige at det var en usædvanlig stor og meget flot bilsamling der ventede os. Stort set samtlige biler var i Concourse-standard, det vil sige meget, meget flot originalstand. Og stort set samtlige biler var fra før anden verdenskrig.

Der var vist ikke mange blandt de deltagende der havde set en samling af denne standard og omfang tidligere. Stort tak til Mogens for at skaffe

os indenfor, han havde lokket med en fin samling Lancia'er der ville parkere på gårdspladsen, og dette blev heldigvis også tilfældet.

Samlingen var opdelt i en afdeling for amerikanere, en for tyske, og en for engelske biler. At alle bilerne var i perfekt stand betød ikke at de var rene udstillingsbiler. Ifølge pålydende skulle alle bilerne komme ud at køre en kort tur en gang om ugen, og antallet af batteri-vedligeholdelsesladere i de tre haller samt små instruktionskort om hvordan den enkelte bil skulle startes vidnede om at de i hvert fald med jævne mellemrum rullede for egen kraft. Hvor manger ansatte det så skulle kræve for at parkere bilerne ind og ud og køre dem melder historien ikke noget om.

Som kuriosum var der to veteran-brandbiler i samlingen, og begge fungerede, og står klar til aktion hvis det skulle begynde at brænde.



Dusenbergt, Cadillac og Horch var blandt perlerne



Ahrens-Fox - fungerende brandbil!



En bil i læder? Vovet, men hvordan er det lige med kørsel i regnvej, eller bilvask for den sags skyld?



Et indtryk af den engelske afdeling, der var den største af de tre.



Maybach Zeppelin 12 er ikke lige den model der hænger på træerne idag



Vores vært var blevet lovet en flot Lancia-parkering, og det må man sige at han fik



Start-instruktioner og andre vigtige instrumenter tydeligt markeret på små kort, og batteriladere tilkoblet var mere reglen end undtagelsen. Ikke nogen dum idé, måske man skulle tillægge gearenes placering til ens egne biler?





Et lille udvalg af kølerfigurer fra samlingen, fra en tid hvor kølerfigurer var en væsentlig del af et mærkes identitet

Lancia And De Virgilio - At The Center



Francesco De Virgilio og Aurelia

Tekst: Per Manstrup Kristensen

Francesco De Virgilio blev som ung ingeniør ansat hos Lancia i 1939. Hans første opgave var at forbedre forhjulsaffjedringen på Aprilia. I den forbindelse blev han gode venner med en bror til Vincenzo Lancias kone, Adele. Han blev på fabrikken anset for at være meget dygtig og blev i 1941 flyttet til eksperimentalafdelingen og i 1942 chef for afdelingen for beregninger, specialstudier

og patenter. Francesco hjalp også med at skabe den første V6 motor, den sofistikerede Aurelia og andre vigtige biler.

På grund af sit venskab med Adele Lancias bror blev han en ven af Lanciafamilien, og han og Rita Lancia, en datter af Vincenzo Lancias ene bror, blev forelskede og gift. De fik tre børn, to sønner og en datter. Giovanni De Virgilio, som vi mødte på Nordisk Lanciatræf, er den ene af disse sønner.



Forsidecover på bogen

En ung Francesco De Virgilio





Francesco De Virgilio med familien, den ene af de to drenge er Giovanni

Han er læge og bor i Rom. Hans bror, Luigi, er ingeniør og bor i Torino. I øvrigt i familiens gamle lejlighed med udsigt over Po. Deres søster bor i Brasilien.

Luigi og Giovanni De Virgilio har de sidste par år kørt et tæt samspil med forfatteren Geoffrey Goldberg, der har arbejdet på bogen "Lancia And De Virgilio - At The Center" om deres far og hans arbejde for Lancia. Bogen er netop blevet frigivet fra trykkeriet. Giovanni gav os et indblik i indholdet af bogen gennem hans foredrag om familien ved hjælp af både familie billeder, dokumenter og tekniske tegninger, som alle danner grundlag for bogen. Det var spændende at vi kunne få et medlem af Lancia-familien til at holde et oplæg i forbindelse med vores 25-års jubilæum. Som bonus-fakta kan nævnes at Francesco De Virgilio havde en essentiel rolle i de projekter der definerede Lancia gennem de store år i fyrreerne og halvtredserne, samtidigt med at han ledte fabrikkens korte racing-eventyr der skabte blandt andet de klassiske D50 formel 1-biler der senere blev videreført af Ferrari.



Giovanni De Virgilio som han ser ud idag

Breaking News! Lancia Delta Blu Lagos på Egeskov Bilmuseum

Tekst og foto: Torben Jørgensen, medlem no. 312

Et familiemedlem kontaktede mig og fortalte, at der på Egeskov Bilmuseum var en blå Delta og så er der straks en klokke der ringer, fordi mig bekendt, er der kun et eksemplar i Danmark og det tilhører vor Kronprins Frederik. I sidste uge havde jeg børnebørn på besøg og de skulle selvfølgelig besøge Egeskov og den dejlige legeplads og så kunne jeg lige så godt benytte lejligheden til at kigge på bilmuseet hvis I forstår mig. Bilen var rigtignok en blå Delta og også den Blu Lagos jeg forventede det var.

Nu er det sådan, at jeg er i besiddelse af et ældre nummer af Se & Hør fra 2002 og heri er foto af bilen med tydeligt indregistreringsnummer (bladet blev dengang købt udelukkende pga. det foto) og så kræver det ikke en Sherlock Holmes for at kigge videre på den offentligt tilgængelige side www.nummerplade.net og læse om bilens historie. Her fremgår det, at den har kørt 95.000 km ved syn 29.4.2014 og samme kilometertal ved synet 2 år

før. Det fremgår også at bilen er afmeldt ved sidste syn og derfor står uden nummeplader p.t.

På Bilmuseet fremstår bilen ikke specielt pæn og kunne godt trænge til en kærlig hånd overalt. Som ses på foto kan en del af indregistreringsnummeret stadig aflæses i snavset hvor bagerste nummerplade har været monteret så efter 29. april i år. har den ikke været rengjort – og heller ikke længe før som det bl.a. kan ses på meget beskidte fælg og dæk. Dog ser bilen generelt OK ud, men om der gemmer sig overraskelser i motorrum eller undervogn er ikke til at sige. Undervogn var fuldstændig sovset ind i rustbeskyttelse. Det er jo godt nok, men måske havde de været lidt for ivrige med sprøjten fordi ALT undtagen udstødning og trækaksler var oversprøjtet. Også bagtøj plus stabilisatorer. På et foto kan ses en åbenbar Maggiora sygdom hvor det ene sidepanel gaber rigtig meget ved forhjulet. Min gule har samme problem så kvalitetskontrollen på Maggiora samlefabrik har været på ferie i en periode. Bilerne må ikke berøres, men jeg kunne ikke dy mig for



med en finger at trykke på bagkanten af taget hvor nogle Delta'er kan have problemer med knasende metal (og det er ikke godt), men her var ingen grimme lyde. I det samme passerer en ansat på Egeskov som bemærker at der ikke skal afsættes fedtede fingre for han stod for at pudse bilerne! Jeg nåede ikke at reagere på det, men kunne godt have givet en kommentar til bilens øvrige stand og en evt. fedtet finger var nok ikke det største job at udføre andet taget i betragtning. På informationsskiltet som er sparsomt udfyldt og ikke oplyser ejers navn, fremgår det, at FIAT efterfølgende skulle introducere en Borchetta. Det modelnavn har vi stadig tilgode.

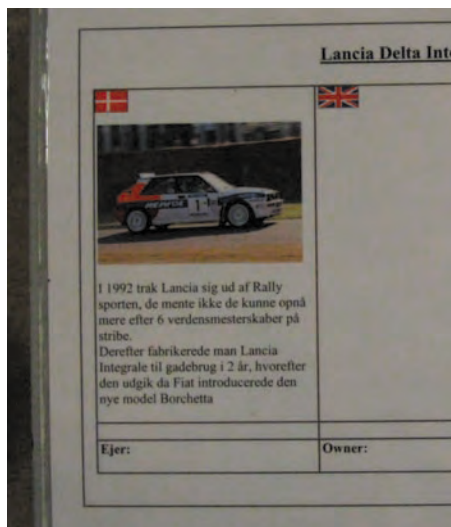


Undervognsbehandling i rigelige mængder

Egeskov Slot er et dejligt sted – hvor vi også var til Nordisk Lanciatræf i 2010 – med en flot park, legeplads, labyrint, segways og et imponerende motorcykelmuseum med flotte modeller. Dog skuffer Bilmuseet og vil du se tilsvarende biler, med få undtagelser, kan de ses ved Karoline-træf ved Middelfart og på Roskilde Havn – og her nyvaskede og polerede. Det må I kunne gøre bedre Egeskov.



valitetskontrollen på Maggiora samlefabrik har vist været på ferie



Informationsskiltet på den blå Delta på Egeskov har plads til forbedring



Det gamle nummerpladenummer anes stadigvæk

Den Faldne Prinsesse

Tekst: Angela Verschoor, Oversættelse: Per Manstrup Kristensen

Hun blev født da Sandro Munari sled Stratos efter Stratos op, og var udset til at træde i den legendariske Fulvia 1.6 HF's sko. Hun delte forhjulstræk med Fulvia'en, men ellers var hun meget mere moderne, med bedre vejgreb, flere kræfter og servostyring. Hun havde på papiret alt til at overgå Fulvia'en, men sådan skulle det ikke gå. Al den berømmelse hun skulle have gjort sig fortjent til blev hende fornægtet, hun fik ikke engang lov til at bære det berømte HF logo...

Da Pierugo Gobbato blev udnævnt til direktør for Lancia i oktober 1969 stod det klart, at der var kun én måde at redde Lancia fra den endelige dødsdom: Rally succeser. Den hårdt tilkæmpede sejr for Sandro Munari i Rallye Monte Carlo og Bertone's forslag om at producere Stratos'en kom derfor i rette tid. Gobbato's plan havde imidlertid et svagt punkt: I første omgang var det planen kun at bygge cirka ti Stratos prototyper, og spørgsmålet var, hvorvidt en succés i en specialbygget bil som Stratos ville afspejle sig i salget af Beta'en. Rally var og er stadigvæk primært et marketingsværktøj for bilproducenterne.

Gobbato tog en beslutning, der viste sig at være ekstremt dyrt: Reparto Corse-holdet skulle arbejde med to modeller: Stratos og Beta Coupé. Historien om hvordan dronningen af rally sluttede, er kendt: FIA strammede reglerne, der skulle bygges mindst 500 enheder i løbet af 12 måneder. For Gobbato

betød det en stor skuffelse, Lancia ville end ikke komme tæt på at opnå en fortjeneste på Stratos produktionen. Men Stratos'en fortsatte med at vinde sejre frem til 1980'erne, selv i hænderne på private kørere efter at fabriksholdet var vendt tilbage til Fiat 131.

Men prinsessen ventede på en meget anderledes skæbne. Idéen om at bruge Beta Coupé i rally var utvivlsomt skabt i de tidlige faser af udviklingen af Stratos'en. Enzo Ferrari havde stærke forbehold i forhold til brugen af Dino-motoren. I første omgang ønskede "il Commendatore" udelukkende at bruge sine motorer til sit eget mærke, men han havde også udfordringen med at finde den nødvendige kapacitet til at producere de nødvendige 500 motorer. Anvendelsen af Beta-motoren i Stratos var en af de undersøgte alternativer. Selvom den skarpe Lampredi motor savnede finessen fra V4'en i Fulvia, tilbød den 1756 cc store motor 120 hestekræfter og rigeligt moment ved lavere omdrejninger.

Beta Coupe blev første gang præsenteret for offentligheden på IAA i Frankfurt i september 1973. Oliekrisen forsinket starten af salget indtil 2 marts 1974. Men Cesare Fiorio's team fortsatte energisk, og allerede den 28. februar samme år fik Beta Coupé sin rally-debut i 24 timers løbet i Chamonix. Lige som ved Stratos'ens debut året før var Beta Coupe ikke helt klar til rally og gav op efter flere timer. Til trods for dette var Mauro Pregliasco tilstrækkeligt imponeret til at han regelmæssigt ville køre Beta'en.

I løbet af foråret 1974 deltog Beta Coupé regelmæssigt udseende i rally i de italienske og europæiske mesterskaber. Det var ikke kun Pregliasco der dukkede op i en fabriksbil, men også andetholdet, det Lancia-sponsorerede Jolly Club, skiftede fra Fulvia til Beta. I modsætning til Stratos'en året inden skulle Beta Coupé'en kæmpe lidt mere for at vinde. Det var klart fra starten, at Stratos var den superbil Gobbato havde brug for, for at sikre Lancia's omdømme, og at formålet



RAC Rally 1974



Sweden Rally 1975

med Beta Coupé primært var synlighed for at øge salget. Denne rollefordeling bestemte umiddelbart prioritering i budgettet som Cesare Fiorio utvivlsomt følte var nødvendigt. Ingen indsats blev sparet for hurtigst muligt at forbedre Stratos; Den vandt ikke kun grus-rallyer, men klarede sig også godt på hurtige løb som Targa Florio. På den anden side modnede Beta Coupé kun med besvær.

Den 1. oktober 1974 blev Stratos og Beta Coupé homologeret samtidigt, sidstnævnte umiddelbart for gruppe 3 og gruppe 4. Her blev det klart hvilke ændringer Reparto Corse havde lavet til produktionsmodellen. Boringen blev udvidet med 2 mm til en kapacitet på 1840 cc og motoren blev nu udstyret med dobbelte Weber DCOE 48 karburatorer. Gruppe-3 biler havde standard 8-ventils topstykket, en kombination der kan levere 175 hk. For gruppe 4 homologisering anvendtes et modificeret 16-ventils topstykke fra Fiat 124 Abarth. Denne version gav fra ikke mindre end 195 hk, 30 mere end Fulvia Fanalone. Det maksimale drejningsmoment er steget fra 15,3 kgm ved 4500 omdr. til 22 kgm ved 5500 omdr. Den kendsgerning at Abarth-logoet på ventildækslet blev slebet af viser hvor stærk konkurrencen var med Fiat Reparto Corse var.

Samtidigt blev standard-gearkassen byttet til en usynkroniseret ZF-model med lavere gearing der ville dukke op igen i den senere 1300 Coupé.

De ekstra store bremses kom fra Lockheed, et differentiale blev monteret og undervognen blev udstyret med fremragende Bilstein støddæmpere. Resultatet blev at momentet på hjulene var mere end fordoblet, mens den maksimale hastighed blev reduceret fra 190 km/t til 145 km/t.

Dagen efter, den 2. oktober 1974, deltog både Stratos og Beta Coupé ved starten af det næste rally, der indgik i verdensmesterskabet. Kenyanske Shektar Mehta kørte hans Beta til en ærefuld fjerdeplads, selv om den endda ikke var bemalet klædt i de sædvanlige Marlboro-farver, mens Sandro Munari tog sejren med Stratos'en. Simo Lampinen var på startlinjen med den anden Beta Coupé, men han havde ikke fået at vide, at starten var flyttet en time frem, og han ankom et par minutter for sent. Hans diskvalifikation var årsag til at reglerne blev mere fleksible efterfølgende. I stedet for den gamle Mille Miglia-baserede diskvalifikation, hvis du ikke starter på selve minuttet du er tiltænkt at starte, kan du begynde for sent, men du bliver nødt til at nå frem i tide på det første gang kontrol for at undgå straf. Men Cesare Fiorio var taknemmelig for dette på en bestemt måde: Nu havde han en helt ny bil til rådighed til afskibning til Canada til det næste rally i verdensmesterskabet.

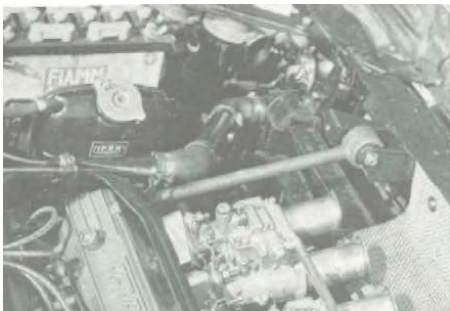
Men Lampinen fik sin hævn under rallyet ved Rideau Lakes nær Ottawa. Men der var alvorlige problemer i starten. Lanciaerne larmede for meget og gik ikke gennem inspektionen inden løbet.

Heldigvis blev noget ståluld og et svejseapparat fundet frem til at løse problemet. Løsningen var kortvarig, efter bilerne blev startet op var en reel acceleration nok til at give en regn af ståluld i midten af de canadiske skove. Markku Alen kørte oppe foran med sin 124 Abarth, men han ramte en sten og måtte trække sig tilbage. Men det var nu stadigvæk ikke let for Lancia at sejle sejren hjem. Lampinen fik en punktering og kørte videre i 15 km. Da han dukkede op til service viste det sig, at fælgen blev knækket i to dele, men Finn havde kørt så hårdt, at han kun havde mistet et minut eller deromkring. På trods af dette kunne Munari næsten ikke følge med i Stratos'en. Denne stilling varede ved, og Beta'en var sikker på en sejr, indtil et par kilometer før mål hvor Daniele Audetto, holdets manager, signalerede til Lampinen at han skulle stoppe ved en telefonboks. Cesare Fiorio var på linjen, "for at gøre en lang historie kort, så fremsatte Fiorio et tilbud om mit engagement i 1975 sæsonen, som jeg ikke kunne afslå. Så vi stoppede i fire minutter for at tælle træer", husker Lampinen. Han kom på andenpladsen, et og et halvt minut efter Munari, der tog sejren.

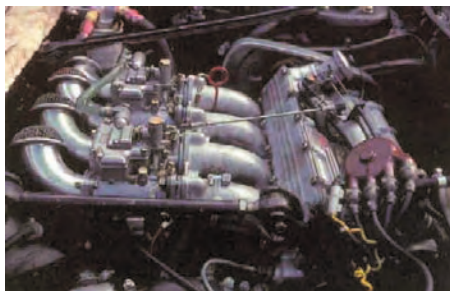
Efter en fjerdeplads i Press-On-Regardless rallyet to uger senere kom holdet hjem. I England ventede den næste udfordring allerede, RAC rallyet hvor Lampinen var i stand til at hive en tiendeplads hjem på de små, mudrede og hullede veje.

Til den nye 1975-sæson fik Fiorio's hold fire nye Beta'er og ikke mindre end seks nye Stratos. To Beta'er blev straks taget i brug og de to andre blev holdt i reserve. Efter en rimelig start på sæsonen hvor det lykkedes Lampinen at opnå en ærefuld tredjeplads i Sveriges Rally gik det hurtigt ned ad bakke. De to Beta'er der blev sendt til Safari-rallyet viste sig begge ikke at være robuste nok på de uslebne afrikanske veje og kom ud for en ulykke, samtidig med at også Acropolis Rally sluttede i skuffelse før tid. Beta'erne blev øjeblikkeligt forvist til at blive brugt i arrangementer for de italienske og europæiske mesterskaber. Mauro Pregliasco var stadig i stand til at få pæne placeringer temmelig regelmæssigt ved disse arrangementer, men det var for sent, for lidt. Den fjerde plads i Sanremo rally som Pregliasco opnåede, og den

tiendeplads Lampinen fik i RAC rally var de sidste succeser for de fabriks-Beta'erne i VM. Disse kunne ikke overbevise ledelsen om at at benytte Beta Coupé i endnu en sæson. Det var for dyrt for holdet til at arbejde med to modeller. Desuden havde Beta Coupé tilsyneladende gjort Lancia flove, hvilket kendsgerning at den straks forsvandt fra reklamerne i slutningen af 1975 vidner om. Historien skulle skrives om, Stratos'en kunne håndtere tingene på egen hånd ...



GR 3 8V motor



GR 4 16V motor



Bella Italia



Nyborg Slot

Eksercerpladsen
Vestergade/Lindealleen Nyborg

Dagens program:

- 08.00-11.00 • Ankomst og parkering for deltagere
- 10.00 Træffet åbner for publikum
- 11.30 Velkomst
- 11.00-14.00 Publikum og deltagere vælger årets bil og motorcykel
- 14.00-14.30 Overrækkelse af præmier
- 15.00-15.30 Deltagerne forlader pladsen, og Bella Italia lukkes

Dagens aktiviteter:

Udstilling af deltagernes italienske biler og motorcykler, så som Alfa Romeo, Lancia, Fiat, Ferrari, Maserati, Lamborghini, Moto Guzzi, Ducati, Aprilia, Vespa og Laverda

Entre: 30 kr. pr. person/deltager. Børn under 16 år gratis.

Der er mulighed for køb af is, mad og drikke på pladsen.

Arrangør: Alfa Romeo Klub Danmark Sektion Fyn

www.alfaklub.dk

Tilkørsel fra Jylland
Frakørsel 46 Nyborg Vest
Venstre ad Hjulbyvej
Højre ad Odensevej
Lige ud ad Vestergade

Tilkørsel fra Sjælland
Frakørsel 45 Nyborg Øst
Venstre ad Storebæltsvej
Lige ud ad Havnegade
Højre ad Adelgade
Lige ud ad Baggørgade
Lige ud ad Vestergade



Arbejdernes Landsbank



Foto: Torben Jørgensen -HKH Kronprinsens Integrals