



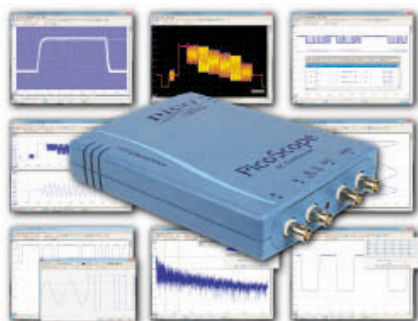
Granturismo



**MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 53 FEBRUAR 2015**



OURE autoværksted APS



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



OURE autoværksted

Hos os er din bil i trygge hænder...



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



Din Bilpartner





D-50



Aurelia B24



Fulvia Coupe



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

17. årgang nr. 53 Februar 2015

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 Turkning. 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:
2015-04-15

Indhold:

Formandens Signatur	s. 4
Klubben Informerer	s. 5
Kommende Arrangementer	s. 5
Naboklubber	s. 5
Information om	s. 6
Generalforsamlingstur	
Turen går til Finland	s. 7
Bilmesse i Fredericia	s. 10
Besøg i Dieselhouse	s. 12
Ny Lancia Ypsilon ELLE	s. 15
Lancia Appia Convertibile	s. 20
Vignale 1957	
Der var engang et Rally	s. 24
Lancia MPV - Musa	s. 28
Heidi's Musa	s. 31

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:
Lancia Press,
Lancia Ypsilon Elle

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 har været en underlig vinter. Personligt holder jeg meget af frost og sne; det giver frisk luft og et dejligt lys. Det gør ikke så meget at jeg skal rydde 30 meter indkørsel for sne. Det er sikkert sundt. Det grå mildvejr, som vi har måttet trækkes med, hænger ned om ørerne på os, og mørket gør os triste og dræner os for energi. Sådan gælder det i hvert fald for mig. Ude i garagen står Aureliaen med det ene topstykke afmonteret, og jeg har mange planer om alt det jeg skal nå at lave i vinterens løb. Bare der ville komme lidt rigtigt vintervejr, så jeg kan få ork til at lave det.

Jeg er lige kommet hjem fra det besøg som klubben arrangerede på Diesel House i Københavns sydhavn. Det var vellykket og der kom ganske mange medlemmer for at se den enorme dieselmotor blive startet. Det møde var et lille led i en ny strategi som bestyrelsen har lagt: vi skal have nogle arrangementer om vinteren. Næste bliver 12. februar hvor jeg fortæller om stumpemarkedet i Padova. Og derefter kommer der et besøg på Lanciaudstillingen i Sommer's Automobile Museum (ja, navnet er på engelsk) i Nærum 7. marts. Vi håber at medlemmerne vil sætte pris på at de får noget mere for deres medlemskab.

De sidste år har vi set medlemstallet skrump, og vi har også let kunnet se forklaringen: Der sælges ikke længere nye Lanciaer i Danmark, og de sidste der blev solgt er nu så gamle at de første – og måske også de næste – ejere har solgt dem videre. Det vil sige at vi ikke længere kan tiltrække ejere af nye Lanciaer. Med mindre der sker en revolution i Italien når Marchionne går af om tre år, skal vi indstille os på at vi er en klub for historiske biler. Det er ikke nyt for mig, mit Lancia-ejerskab begyndte med vores Aurelia fra 1953, men måske for nogle. Der er

heldigvis flere og flere der får øjnene op for de gamle Lanciaers charme og kvalitet, og der importeres stadig flere klassiske Lanciaer. Derfor har vi på det sidste også set at medlemstallet ganske langsomt er begyndt at krybe i vejret. Ikke meget, men det går den vej, og vi hører jævnligt om folk som påtænker at købe en gammel Lancia eller som allerede har gjort det. Vores opgave er nu at få dem til at opdage at klubben findes og at gøre klubben så attraktiv at de melder sig ind.

Vi vil da håbe at mange vil synes at sommerens arrangementer er attraktive. Vi begynder allerede i april med at deltage i udstillingen Kreativ Livsstil i Roskilde. Så kommer årsmødet sidst i april med indlagt køretur. Derefter kan vi køre og sejle til Åbo i Finland til det nordiske træf. Vi skal overveje om vi vil være med i det planlagte store Classic Motor Show i København juli. Ellers ved vi at vi har sensommerturen og derefter Bella Italia i Nyborg. Til sidst kommer så messen i Fredericia, hvor vi plejer at være med.

Lanciaer er bygget til at køres og ikke til pynt. For nogle år siden var vi i Aurelia i Italien, sidste sommer tog vi til England. I år har vi planer om – når vi nu er taget hjemmefra – at køre fra det nordiske træf i Åbo mod nord til Nordkap og hjem gennem Norge. En god grund til at gå Aureliaen grundigt igennem inden sommeren.

Klubben informerer

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 kasseren 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.

Kommende arrangementer

2015-02-15 Temaaften om Padova

Mere information i næste nummer og på klubbens hjemmeside

2015-03-14 Klubbesøg på Lancia-udstillingen

Bemærk ny dato! Sommer's Automobile Museum, Nærum. Vi træffes kl 1100. Indgang 50,-/person.

2015-04-11-2015-04-12 Biler i Roskilde

Klubben har en stand på "Kreativ Livsstil og Hobby Messe"

2015-05-01 Italiensk 1. Maj

Træf for italienske biler kl 10.00-15.00 på Krapperup slot uden for Helsingborg.

www.krapperup.se

2015-05-02-2015-05-05 Danish Masters Racing Festival

Jyllandsringen, kontakt Mogens Blach for mere information

2015-05-30 DLR's generalforsamling

Denne gang på Fyn. Mere information i næste nummer.

2015-06-12-2015-06-14

Nordic Lancia Meeting, Turku, Finland

2015-06-28 Sofiero Classic

Et stenkast fra Helsingborg. www.sofieroclassic.se

2015-08-01-2015-08-02 CHGP

Klubben har en stand, mere info i næste nummer.

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.svenskalanciaclubben.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)

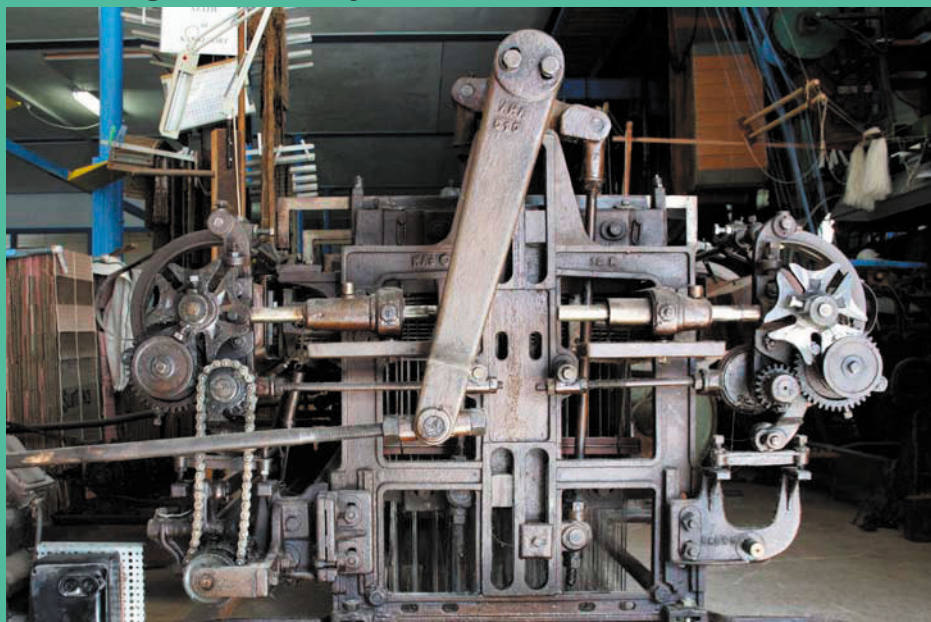
Lancia Club Finland ry

Liisantie 2A, 66400 LAIHIA, Finland

Tlf: +358 (0)50 370 5799 (Antti Sorri)

E-mail: antti.sorri@lanciaclubfinland.fi

Information om Generalforsamlingstur Lørdag 30. Maj 2015



Årets Generalforsamling nærmer sig og i år afholdes den hos vor annoncør Oure Autoværksted på Sydøstfyn. Inden vi når dertil skal der køres en tur og besøges et Skoda- samt hørvævmuseum ved Krengerup Gods. Hørvævmuseum tænker du nok; er det noget for mig ? Hvis du er teknisk og mekanisk interesseret så er svaret Ja. Her er masser af maskiner og en del af dem arbejdende under besøget som er en guidet rundvisning. Vi skal bl.a. se en Jacquard maskine opfundet i 1808 som arbejder via hulkort så det er ikke nogen ny opfindelse fra 1960'erne som mange tror. Du vil blive overrasket over den mekanik der blev udviklet for over 150 år siden. Se mere på <http://www.hvm-krengerup.dk>.

Mødested bliver et sted ved den vestfynske motorvej og efter en kort køretur indtages den medbragte frokost. Efter museumsbesøget køres en lidt længere strækning ad sydøstfynske veje til Generalforsamlingsstedet i Oure. Om der bliver disket op med kaffe og kage eller grillen med

pølser bliver tændt vides ikke i skrivende stund. Alle detaljer med mødested, tidspunkt m.m. i Granturismo Maj nummeret og under Kalender på vor hjemmeside, men reserver allerede nu dagen 30. maj til en dejlig dag i selskab med Lancisti.



1978 Škoda 130 RS. En absolut sjældenhed! Denne bil er én af kun 38 producerede rallybiler. Kørt af den kendte norske rallykører, John Haugland, som var fabrikskører for Škoda.

Turen går til Finland!

Årets nordiske lanciatræf er som bekendt i Åbo/Turko i Finland, og der findes mange alternativer for at tage sig frem og tilbage.

For os danskere er den korte og hurtige vej via færgerne fra Stockholm, men der findes også et par andre alternativer for de lidt mere eventyrlystne med bedre tid.

Til den hårdføre der kun vil se asfalt (og meget af det) og vil gøre alt for at undvige færger er der naturligvis muligheden for at køre via Jylland/Tyskland/Polen/Litauen/Letland/Rusland og igennem Finland. Lidt længere, og stadig meget asfalt, er alternativet at køre hele vejen op gennem Sverige og ned gennem Finland. I Juni er det en fantastisk tur, hvis du er klar på lyse timer stort set døgnet rundt. På den svenske side kan badestranden ved Piteå Havsbad anbefales, og på den finske side er det badestrandene ved campingpladserne omkring Oulo der kan anbefales, og ja, det er lidt specielt at stå med vand til knæene og nyde "næsten solnedgang" efter kl 2300.

Midt imellem, uden at gennemgå alle færgerne på kryds og tværs af Østersøen via Baltikum videre til Finland er der så færgerne fra Sverige som de oplagte muligheder.

Fra Stockholm er der VikingLine og TallinkSilja. Kort køretid, moderne færger med alt i shopping og restauranter. Skal det være lidt mere hyggeligt og mindre kommercielt kan man overveje at køre/sejle via Åland/Mariehamn. Her er det færge fra Norrtälje til Mariehamn, og derfra er det lidt "island hopping", med en masse små, gratis færger der fungerer som broer mellem øerne, ikke noget med booking i forvejen, men det kræver lidt mere planlægning, og nok lidt mere tid...

HUSK at bestille færge i god tid, ellers kan det let blive dyrt midt i højsæsonen. Og tager du via Stockholm, så sørg for at være fremme ved færgen i god tid. Alle de mangeårige vejarbejder i Stockholm, specielt på vej til færgerne, kan være svære for selv lokalkendte at navigere igennem, og der er meget trafik i Stockholm. Og færgen venter ikke på dig...

Find mere info om Finland:
<http://www.visitfinland.com/>

For den eventyrlystne der vil prøve alle de små færger:
<http://www.visitfinland.com/archipelago-and-coastal-area/>
<http://www.visitaland.com/resa/>
http://sv.wikipedia.org/wiki/Regionalv%C3%A4g_180 (Bil från Kapellskär/Stockholm-Åbo via Åland)

Alternativ til Mariehamn er at rejse via Eckerö:

<https://www.eckeroelinjen.se/sv/>

Grisslehamn-Eckerö (115km nord for Stockholm) (5tim) bil 90kr+ 35kr/per person

<http://www.vikingline.se/>

Kapellskär-Mariehamn (ca6tim)

Stockholm-Långnäs (ca7tim) bil+1per 670kr

http://www.finnlines.com/batresor/tider_priser/kapellskar_langnas_nadendal/priser_kapellskaer_laangnaes

Kapellskär-Långnäs 325kr ink bil 2 personer

Færgelinjer i Ålands skärgård

Ålandstrafikens Södra linje fra Långnäs i Lumparland til Galtby i Korpo, herfra Regionalväg 180 ("Skärgårdsvägen"), med to landevejsfærger videre til det finske fastland (Riksväg 1).

"År 1997 öppnades Skärgårdens ringväg för allmänheten. Den är ca 250 km lång rutt genom Skärgårdshavet och utnyttjar både vägverkets (gula) landsvägsfärjor och sjöfartsverkets (vitblåa) förbindelsebåtar.

Rutten går från Åbo genom S:t Karins, längs Skärgårdsvägen över Kustö och genom Pargas, Nagu och Korpo, vidare till Houtskär, med förbindelsebåt till Iniö och Gustavs, genom Töfsala och sedan tillbaka till Åbo."

Kommerciellt og bekvemt fra Stockholm, med lidt pris-eksempler på nuværende tidspunkt:

<http://www.tallinksilja.com/sv/web/se/hitta-resa>

Stock-Åbo kväll 11/6 19:30-7:00 hytt 740kr bil+1pers 653kr

Stock-Åbo morgon 12/6 7:10-19:15 hytt 100kr bil+1pers 212kr

Åbo-Stock kväll 14/6 20:15-6:10 hytt 1460kr bil+1pers 660kr

Åbo-Stock morgon 15/6 8:15-18:15 hytt 110kr bil+1pers 220kr

<http://www.vikingline.se/>

Stock-Åbo kväll 11/6 20:00-7:35 hytt+bil+1pers 1560kr

Stock-Åbo morgon 12/6 7:45-19:50 hytt+bil+1pers 290kr

Stock-Åbo kväll 14/6 20:55-6:30 hytt+bil+1pers 1340kr

Stock-Åbo morgon 15/6 8:45-18:55 hytt+bil+1pers 290kr

God tur!



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

Entusiasttræf / Bilmesse i Fredericia Oktober 2014



En åben motorhjelme på en Integrale er altdi et godt trækplaster

Tekst og foto: Torben Jørgensen no. 312

Igen i år var DLR repræsenteret på ovennævnte udstilling som er utrolig godt besøgt. Ifølge arrangørerne gik ca. 15.000 gennem tælleapparaterne. De fleste nok for at undersøge markedet for reservedele eller købe en brugt bil, men ALLE kommer på et tidspunkt forbi vor stand i Hal for klubmærker.

Tidligere har vi haft stand på 72 kvm. med plads til 3 biler, men denne var nu optaget og vi fik tildelt anden på 55 kvm. og derfor kun 2 biler på standen + vort materiel bestående af roll-up info og 3 beachflag samt reklameunderlag til bilerne.

Som det fremgår af foto havde jeg valgt 2 Delta Integrale EVO 2 udgaver i hhv. gul og hvid. Måske lidt atypisk at udstille med 2 så ens biler, men der er garanti for opmærksomhed blandt publikum.

Et DLR medlem skrev på et forum i ViaRetro at han bemærkede vor stand, men savnede en klassisk model og mærkets storslåede historiske vingesus. Jeg blev i terminologien og svarede,

at de klassiske Lancia p.t. var langtidsparkerede på Sommer's Museum i Nærum indtil foråret. Vi kunne begge måske have skrevet ældre/gamle istedet for klassiske, for hvornår er en bil en klassiker eller blot ældre? – det være sig Lancia eller hvilket som helst bilmærke. Og er en Delta Integrale en klassiker grundet dens historie i rally VM sammenhæng? Nogle vil sige nej fordi den er for ny og andre mene ja. Jeg skal ikke være dommer her og end ikke forsikringsselskaber eller "klassikerkredse" kan blive enige om den betegnelse og årstal.

Iøvrigt har DLR gennem årene udstillet i Fredericia med diverse Lancia modeller såsom: Aurelia B20GT, Appia Convertibile, Thema 8.32, Gamma Coupé, Fulvia Coupé, Beta HPE, Beta Montecarlo, Flavia 2000 Coupé, Autobianchi.

I år blev det så 2 stk. EVO udgaver og den hvide tilhører medlem Jan Haugaard som importerede bilen i 2007 fra Italien, men af forskellige grunde er den først blevet indregistreret for godt 4 mdr. siden. Meget flot og helt original bil og Jan har tænkt sig at bibeholde den sådan. Lørdag var Jan forhindret i



Jan Haugaards Integrale er nyt populært bekendtskab

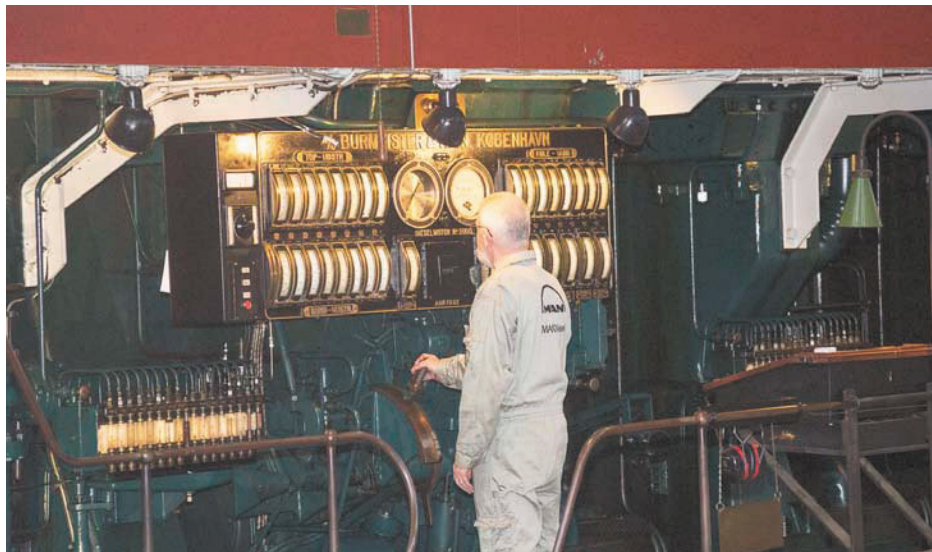
at være på standen og jeg fik effektiv assistance af Henrik Devantier som har sin Flavia hos Sommer's vinteren over. Nødvendigt med min. 2 på standen fordi der er mange der vil snakke Lancia og vor sandwich-frokost der indtages på standen blev konstant afbrudt af interesserede blandt publikum. Det var heller ikke altid varm kaffe der stod tilbage i kruset.

Mange DLR medlemmer fandt vejen forbi og alt-i-alt en rigtig hyggelig messe med stor interesse for mærket Lancia. Som bemærkes af foto er der ingen af andre udstillere, men der var bare ikke tid til yderligere fotografering. Måske et par medlemmer har lyst til at assistere på standen i 2015.



Der er altid plads til en Giallo Integrale!

Besøg i DieselHouse



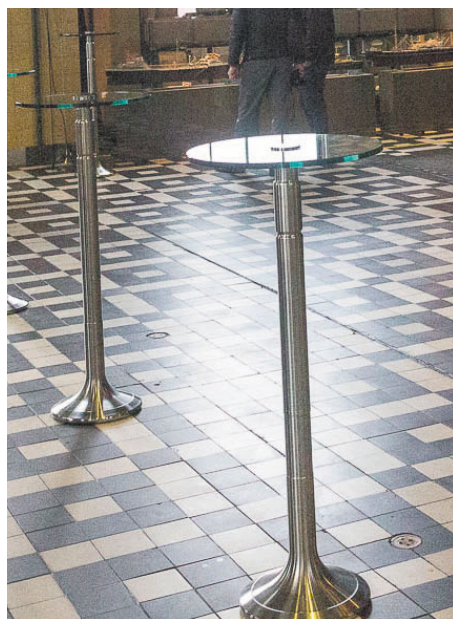
Chefmekanisten overvåger motoren under drift

Tekst og foto: Jørgen Turking

Søndag d. 18. Januar havde klubben arrangeret et besøg i Diesel House i Københavns sydhavn. Diesel House er i dag et museum der drives af MAN Diesel der jo som bekendt overtog resterne af B&W tilbage i 1996.

Museet indeholder bl.a. det der over 30 år var verdens største dieselmotor der blev brugt som motor til generatorer der skulle forsyne store dele af København med strøm i starten af sidste århundrede. Den var dog i drift og brug helt op til sidst i århundredet. Der ud over er der en flot samling modelskibe og -motorer fra B&W's lange historie. Faktisk et utroligt interessant sted at besøge for de teknisk/historisk interesserede.

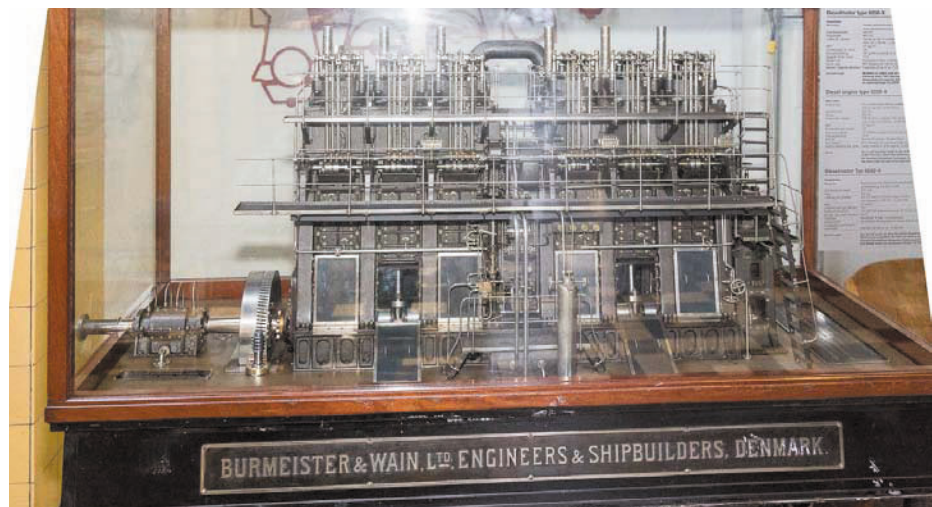
Efter et par hyggelige timer der fulgtes vi ad over til det nærliggende Fisketorv hvor restaurant Panorama havde frokost buffet for den formidable sum af 49 Kr. pr. person.



Sådan! Ventilør størrelse stor brugt som fødder til borde



En af få små motore



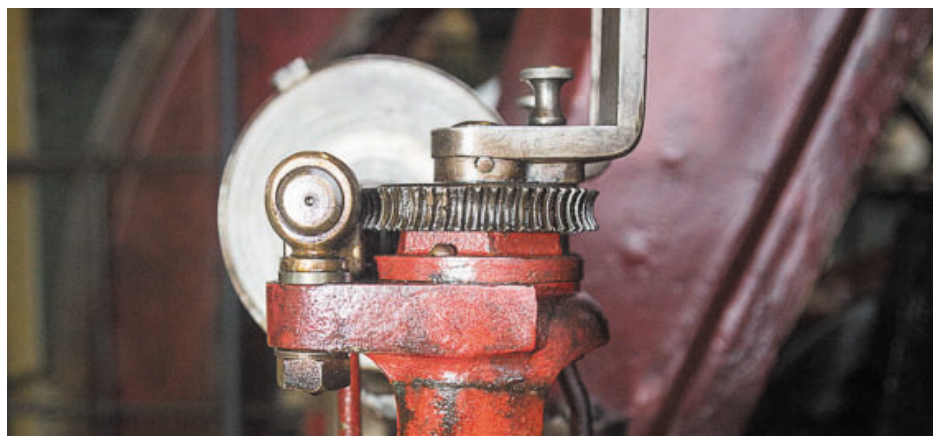
Model af den store motor, den er 3 etager høj!



Et af mange flotte og detaljerede modelskibe



J.TURKING



Ny Lancia Ypsilon ELLE: “parfaite pour ELLE”



Tekst: Per Manstrup Kristensen, Foto: LanciaPress

Selvom Lancia ikke er helt død endnu, er der spekulationen om hvad der sker omkring 2017, når den nuværende Ypsilon-model bliver 6 år gammel, og dermed burde udgå af produktionen og erstattes af en ny model. Med tanke på at Ypsilon officielt kun produceres til det italienske marked, og lidt uofficielt også isælges i Holland pga. stor efterspørgsel, forventes det ikke at være profitabelt at fremtage en ny model for så begrænset et marked, og så vil Lancia stå helt og holdent uden modeller.

Indtil da laves der traditionen tro specialversioner (som f.eks. MOMO-versionen sidste år), og i Oktober blev der frigivet en ny version rettet specielt mod kvinder.

Vi tager lidt fra pressemeddelelserne fra lanceringen, der kan forekomme lidt svulstig PR blandt alle de rå fakta.

Milano var i oktober vært for mødet "Det gode ved

at være kvinde", som udforskede den kvindelige univers i selskab med Antonella Bruno, direktør for Lancia i EMEA-regionen, Danda Santini og Eugenio Gallavotti, hhv. chefredaktør og viceredaktør fra ELLE magasin, samt den berømte psykiater og psykoterapeut Raffaele Morelli, redaktør af tidsskriftet Riza Psicosomatica.

Ved arrangementet medvirkede den eksklusive Ypsilon ELLE, en bil fyldt med glamour og elegance rettet mod sofistikerede og raffinerede kvinder, som samtidigt beskriver ELLE's typiske læsere.

Som det ultimative udtryk for Lancia elegance, og bevis for mærkets kontinuerlige udøvelse af innovative, moderne nye designs, tilbyder den nye Ypsilon ELLE udsøgte farver, materialer, stoffer og detaljer, der afspejler modellens passion for mode.

Ved arrangementet blev der også løftet på sløret for en eksklusiv kollektion af modetilbehør i Alcantara skabt af to unge designere fra Milano Polytechnic: Højklasse juveler i et design, der



hylder alle dem, der vælger den særlige model hos Lancia forhandlerne.

Samtidig med lanceringen frigav Lancia en sjov, let-ironisk annonce, der omfavner ånden af anprisningen "New Ypsilon ELLE Parfaite pour ELLE." - Produceret af Armando Testa reklamebureau. Desuden køres en original digital kampagne med en helt feminin aftryk, skabt af det digitale bureau Bitmama, som vil blive rullet ud på kryds og tværs af de sociale medier, med spændende nye apps.

Arrangementet serverede et utraditionel synspunkt på bilverden og især det fremhævede udpræget kvindelige DNA i Ypsilon ELLE, den særlige model opfostret af det fortsatte samarbejde med Elle Magazine, referencepunktet for kvinder, der ønsker at være den første til at finde nye tendenser inden for mode, stil og velvære.

På baggrund af succesen med den første udgave der blev lanceret tilbage i 2010, tilbyder den nye Ypsilon "ELLE" udgave eksklusive lakeringer, materialer og detaljer, der afspejler bilens passion for mode. Det er altså en top-of-the-range model, der genfremfører mærkets kendetegnende træk

med et moderne twist. For eksempel er der introduceret tre nye farvekombinationer skabt til at forbedre de raffinerede linjer og den umiskendelig personlighed hos Ypsilon: Glam Powder Pink - en blød, iriserende pink skabt af Lancia Style Centre udelukkende til modellen, Glace White og den ultra-raffinerede tofarvede Glam Powder Pink / Vulcano Black, hvor Glam Powder Pink forstærkes med en skarp, elegant kontrast i form af det Vulcano Black-farvede tag.

Men selvfølgelig, som enhver kvinde udmærket ved, er elegance først og fremmest et spørgsmål om detaljer. Derfor er der mørke krom detaljer - på kølergrillen, rundt om tågelygterne og på dørhåndtag - sidespejlskåber i samme farve som karosseriet og 15" eller 16" Diamond cut alu fælge i Powder Pink. Dørstolperne er prydet med "ELLE" logo i mørkt krom plus det eksklusive Pied De Poule mønster, der giver et moderne twist på en tidløs klassiker.

De nye sæder fortjener også en særlig omtale: Tilpasset med ELLE logo på forsiden af nakkestøtter og ryglæn, de er udstyret med den eksklusive kombination af Powder Pink læder og luksus Alcantara på sæde og ryglæn. Det varsler



en velkommen tilbagevenden til Alcantara på området, en stor "klassiker" blandt moderne Lancia elegance, som fik sin debut helt tilbage i 1984 i Thema flagskipet, og har været til stede i alle fire generationer af Ypsilon.

Lancia Ypsilon's verden er overvejende kvindlig.

Det er ikke tilfældigt, naturligvis, at Ypsilon viste sig at være nummer et bil i sit segment købt af kvinder i Italien i 2013 for andet år i træk. Og igen i 2014 er modellen den mest populære bil i B-segmentet blandt italienske kvinder.

Lancia Ypsilon er blevet "den foretrukne bil blandt





kvinder", fordi den er designet til at opfylde deres behov, og ikke kun når det gælder mobilitet. I den forstand er "Det gode ved at være kvinde" for en "Ypsilon Woman", at hun har mulighed for at udtrykke sin egen personlighed, ligesom når hun vælger en kjole til at "slide". Faktisk gælder der at når kvinders bilkøb normalt er baseret 40% på stil, så er dette tal for Ypsilon oppe på 60%. Tilsvarende andre købsmotivationer for kvinder er også højere: en bil, der er altid trendy (70% - for Ypsilon stiger tallet til 81%), cool (39% - Ypsilon 65%), elegant (42% - Ypsilon 79%) og sofistikeret (14% - Ypsilon 32%).

Men naturligvis betyder det ikke, at mænd er udelukket: Ja, 30% af Ypsilon kunder er mænd. Det er et tal, der beviser, at elegance og stil er ikke længere et "kønsrelateret problem": Kort sagt er Lancia modellen rettet mod alle de - både mænd og kvinder - der er "urban chic", det vil sige, for hvem det personificerer et udseende og en livsstil, der er lige så metropolitansk - i den forstand, at være åben, ubekymret og dynamisk - som den er elegant, og som derfor naturligt skiller sig ud, uden at være prangende. En mand, der er ikke flov over at læse et dameblad, som tværtimod ser det som et værdifuldt værktøj, der giver ham en større indsigt i den kvindelige univers.

Ypsilon ELLE fås med en 69 HP 1.2 Fire EVO II, en 69 HP 1.2 Fire EVO II LPG, en 85 HP 0,9 TwinAir i kombination med manuel eller automat gearkasse, en 95 HP 1,3 turbodiesel MultiJet II og en 80 HP 0.9 Turbo TwinAir metan motorvariant. Standard udstyr omfatter automatisk klimaanlæg, el-sidespejle, ESC, CD MP3 radio, Blue & Me-system med knapper på rattet og læderindtræk til rattet og gearstangsmanchetter.

En kommerciel succes i næsten 30 år

I 1985 lanceredes den allerførste Lancia Ypsilon - den berømte Y10 - lederen af en familie, der i næsten 30 år altid har holdt takt med tiden, så meget, at det har været en urokkelige kommerciel succes: Mellem 1985 og i dag er der blevet solgt over 2.300.000 enheder.



Lancia Appia Convertibile Vignale 1957



Fortjenstmedalje - På det rektangulære kølergitter, som først kom på Berlina modellen serie 3 i 1959, kan ses skjold fra Lancia Historiske Register, Appia Club, og Concorso di Eleganza i Cortina fra 1957.

Eftertragtet bil i hus. Artikel fra det italienske blad Ruoteclassiche.

Oversættelse af Torben Jørgensen, medlem no. 312

Chassis kom fra Berlina'en. Det blev Vignale som skabte denne elegante convertible, fremstillet såvel 2 sædet som 2+2. Første udgave var den æstetisk kønneste og den som blev købt af en samler fra Bologna. Nummer 44 af 1586 fremstillede.

Det bedre italienske borgerskab i 50'erne og 60'erne havde på bilområdet en forkærlighed for mærket Lancia, som var synonym med klasse, elegance og desuden understatement. I 1953 præsenterede huset i Chivasso en ny mellemklassebil, Appia Berlina, som var udstyret med en ret lille motor (V4, 1089 cm., 38 hk) kompakt og ganske flot. Convertibile fra 1957 var en nedskalaret udgave af den højere rangerende "Aurelia" (B24) fra hvilken blev bibeholdt linien som 2 sædet og den

karakteristiske front med det vertikale Lancia våbenskjold.

Fra denne model, og særligt den følgende Serie 2, kom fra mange karrosserimagere – og der var mange på den tid og i hastig vækst – forskellige, ikke seriefremstillede med stor kommerciel succes. Blandt disse var Allemano, Boano, Ghia, Pinin Farina, Viotti, Zagato e Vignale.



Dørhåndtag i aluminium i smukt design.



Sportslig, men ikke overdrevent - Instrumentering omfatter 3 store runde ure. Rattet er det originale og er samme som i Berlina Serie 2.

Denne sidste realiserede convertible udgaven som vi ser på disse sider, karakteriseret ved en firkantet og yndefuld form hvor der på fronten stolt vises det nye horizontale Lancia kølgeritter. Karrosserifirmaet Vignale, som blev grundlagt i 1949, blev skabt takket være en foretagsom Alfredo Vignale, og startede på et fundament med skitser fra Giovanni Michelotti's pen. Lancia blev opmærksom på den succes og leverede til karrosserifirmaet chassis'er fra den opgraderede

Serie 2. På Geneve udstillingen i 1957 kunne resultatet ses: Pinin Farina præsenterede "Coupé" modellen og Vignale "Convertible".

Fra Maj måned det år kom de 2 modeller på den officielle salgsliste med en pris på 1.835.000 Lire for Coupé og 1.775.000 Lire for Convertibile. Efter ønske, kunne tilkøbes for 140.000 Lire en hardtop som også æstetisk faldt i kundernes smag. Den 27. juni 1957 løb køretøjet vi ser på disse



Set i profil er renheden tydelig fra tegneren Giovanni Michelotti's hånd. Bagende, med en længde i harmoni med resten, falder godt i tråd med helheden. Den forchromede udsmykning er den originale, rengjort og igen skinnende efter reovering.

Bekvemmelig for to - De læderbeklædte sæder er bekvemmelige, men har begrænset sideværts støtte i kurver. Finish er helt i top som Lancia havde tradition for på den tid. Efter debut med den 2-sædede blev også tilbudt en 2+2 med et bænksæde bagerst.



Elegant i detaljerne - Forcromet afviserstilk.

sider af det lille samlebånd hos Vignale, forsynet med stelno. 812.011082 og udstyret med motor på 53 hk. (den første serie havde blot 44). Det drejer sig om den tredjeældste der kan tælles i Lancia Appia Registret, forklarer den stolte ejer bosiddende i Bologna, Gian Luca Garagnani og underviser i metallurgi ved Universitetet i Ferrara. Sandsynligvis no. 44 af de fremstillede. Dette nummer gengives på en lille plade anbragt under motorhjelm, på sæderammerne og på nogle træbeslag bag dørbeklædningen. Indregistreret i Napoli med nummer NA 123466 og i 1962 endte bilen i Rom og fik nyt reg. No. Roma 539041.

Een ejer indtil 1982 hvor bilen blev afmeldt og overgivet til hans kone. "Hun troede at have en guldfugl mellem hænderne" fortæller Garagnani, og hun besluttede at sælge den ved annonceindrykning i Ruoteclassiche. Det var i 1991 og jeg tog afsted, for med en vis interesse at besigtige bilen. Jeg havde faktisk allerede en Appia Berlina som var købt fra ny af min far, og en "Coupe" Pinin Farina. Det var min drøm med denne Convertibile at gøre samlingen komplet ved

at eje alle 3 modeller. Første ønskepris fra sælger var vanvittig og helt udenfor markedsværdi: 20 mill. Lire. Man skal tænke på, at det var et køretøj der var afmeldt, skulle restaureres og kun den ene kvalitet at være næsten komplet. Desværre blev vi ikke enige om pris på bilen.

I Maj 1992 var det ikke lykkedes for selvsamme signora at sælge bilen og indrykkede ny annonce



Bagagerummet er fuldstændig beklædt i skai og rombe. Reservehjulet er anbragt horizontalt og evt. bagage skal fjernes først før udtagelse af hjulet.

med reduceret pris, 15 mill. Lire. En stadig besluttet køber Garagnani vendte tilbage til Rom for en genforhandling, men opnåede ikke nok. Forhandling fortsatte løbende indtil 1993 hvor det endelig lykkedes at kunne købe bilen for 9 mill. Lire. alt i alt en udmærket pris. De første ture på vejene var dog ikke nogen succes idet de første 2 udflugter førte til bl.a. tvungne stop undervejs pga. mindre motorfejl.

Denne Appia Vignale krævede en større renovering men den fortjente det grundet sin sjældenhed med det lille antal producerede af 2 sædede udgaver som var mere eftertragtede end udgaven 2+2 sæde med ikke så pæn kalesche. Restaureringen varede godt 5 år og blev udført etapevis. Først karrosseriet, derefter det mekaniske og senere det indvendige og udsmykning. " Fordi udgangspunktet var et komplet eksemplar" forklarer ejeren, "var jobbet rimeligt enkelt". Hvad angik det mekaniske, heldigvis, kunne der skaffes alt uden særlige vanskeligheder og det var en stor fordel. Jeg manglede kun, indtil for få år siden, dæksel for hul til autoradio med påskriften Lancia Appia. Stort set umuligt at finde, men pludselig var der et på eBay i 2009 og jeg købte det straks. I løbet af restaureringen besluttede Garagnani, at ændre bilens originale farve, Grigio Epsom, som blev dømt alt for dystert og erstattet af Avorio Chantilly, en farve som også var i Lancia's farveliste i 1957 og sammensat med rødt læder i kabinen. Da restaurering var afsluttet blev bilen brugt til ture mellem Bologna, Ferrara og Appeninerne. "Til dato har jeg kun kørt 4600 km., lidt under 300 om året"



Lille og kompakt - Motor er 4 cylindret i V-form, som i en Berlina. Topventilet og med 2 knastaksler.

oplyser Garagnani, og så sker det at, grundet de langvarige ophold i garagen, bremsestemplerne ofte sidder fast. Faktisk er det et af de svage punkter ved Appia'en. Jeg betragter det som en åbenlys invitation til at bruge bilen oftere.

PS: Vort medlem Birger Bayer har, som det vil være nogle bekendt, en sådan Convertibile. Læs om den bil i Granturismo no. 29 fra Februar 2009. Du har vel gemt tidligere blade ? Kan også downloades fra klubbens hjemmeside.



Kaleschen forsvinder helt i et rum bag sæderne. Farven på lædersæderne er perfekt kombineret med pastelfarven Avorio Chantilly. Om ønsket, kunne også leveres aftageligt fast tag.



Afmeldt og igen indregistreret - Nummerpladen er desværre fra 90'erne, men blev nødvendig som følge af tidligere ejers afmelding af bilen.

Der var engang et rally - og Lancia var i front!



Den belgiske kører Johnny Claes står foran sin works Lancia Aurelia

Tekst: Ernst Marquart Oversat af Per Manstrup
Kristensen

Vi vil denne gang fokusere på et rally, der blev arrangeret af klubben "Le Royal Motor Union" i Liège i 1931. Allerede fra det første år gik løbet fra Liège til Rom, og tilnavnet "Marathon de la Route" blev alment kendt. Det første rally blev vundet af en 8-cylindret Bugatti, hvor kun 12 af 21 startende nåede målstregen. Arrangementet blev afviklet frem til 1939 og Bugatti vandt flere gange, herunder fem sejre til M. Trasenster.

I 1937 var det tysk sejr med Häberle og Glocker i en Hanomag, tredjepladsen blev indtaget af von Hanstein og Linning, der blev degraderet til en 5. plads i 1938 efter "korrektur" af reglerne. Det var også i 1937 at den første Lancia deltog, det var en 1.196 cc Augusta, der blev kørt af Massa og

Brunetto, som sluttede på 5. pladsen. Massa og Brunetto deltog flere gange frem til 1953.

Efter 2. verdenskrig blev rallyet afholdt første gang i 1950 igen, Massa og Brunetto nåede en 9. plads i en Aprilia. Fra 1951 til 1957 var der hvert år flere Aurelia'er og Aprilia'er til start, nogle med prominente deltagere: Umberto Maglioli, Vater Sandro Fiorio (4. plads 1953!), O. Gendebein, Ickx senoir, Lucien Bianchi og selvfølgelig Johnny Claes (som begyndte med Trasenster som navigatør). Aurelia startede i alt 36 gange fra 1951 til 1957. I 1960 blev to Flaminia Sport med P. Frescobaldi / Rosinsky og U. Maglioli / de Angeli indsat af fabrikken, men de nåede ikke i mål. Frescobaldi, der lå på 11. pladsen, måtte give op på Stelvio med motorfejl, U. Maglioli / de Angeli gennemførte ikke på grund af elektriske problemer.



Som det fremgår af disse billeder fra 2008 fra Pebble Beach Concours d'Elegance, er dette den Squadra Corse Lancia holdbil, der blev kørt til førstepladsen samlet set med den belgisk chauffør Johnny Claes i 1953 Liège-Rome-Liège Rally. Den afviger kun lidt fra en standard B20, den kan prale med 139 hk fra dens specielt tunede V6 motor. Claes kørte næsten alle de 5.000 kilometer af rally'et selv, hvor han ikke kun kæmpede mod elementerne, men også dynamo-problemer, hilket delvis skyldes at den skulle håndtere nogle flere lamper end den oprindeligt var designet til at håndtere.

I 1961 blev vendepunktet i rallyet officielt flyttet fra Rom til Sofia i Bulgarien, fordi vejene i Italien i august var blevet for overbelastet på grund af ferietrafik. Rom var ikke blevet benyttet siden 1956. Ruten gennem Bulgarien syntes "nemmere", hvor Sofia i alt fire gange agerede vendepunkt. Vendepunktet blev markeret med en times pause. Betingelserne var hårde fra starten, fra 1960 var det ekstremt hårdt på grund af den tidsplan, der blev fastsat af arrangørerne. Tidsplanen kunne kun blive holdt med permanent fuldt engagement. Kig i tabellen, hvor mange startere der nåede målstregen i Liege! Citroen, BMC, Rover, Mercedes Benz og andre ansatte arbejdshold. 95 timer non-stop for ca. 5000 km og med en times pause var mere end de fleste normale mennesker kunne forestille sig. Tidsplanen blev forfinet ved at justere på alle tidsfrister, der blev bevidst oprettet overlappende skemaer for de enkelte delstrækninger og kontrol åbningstider og dannet

"bølger", som forårsagede latterlige strækninger på afsides veje i Dolomitterne, de franske alper og Jugoslavien.

For Lancias del var der kun to hold til start i 1964: G. Harris og JP. Gabin i Flaminia og damerne Claudine Bouchet / Christine Beaumont i et halv-privat team med en Flavia Coupe (TO 595 674). Harris og Gabin kørte galt i det nordlige Jugoslavien, damerne blev forladt uskadt på vej tilbage i Montenegro i Stolac efter en ulykke, hvor Flavia'en var blevet alvorligt beskadiget. Claudine havde vundet i 1962 og 1963, Coupe des Dames med Citroen. 1964 var derefter "Haunted Marathon de la Route" til slutningen. Risici for alle parter, herunder myndigheder, var så høje, at der efterfølgende ikke blev udstedt flere tilladelser. Læs Herbert Völkers rapport i sin bog "Das Grosse Buch vom Rallyesport" fra 1979 - det er den "tætteste" beskrivelse på tryk om dette



enestående rally. Det var rally i den oprindelige forstand: Udskiftning af flere ruter under alle mulige omstændigheder, uden pause, uden et landsdækkende socialt sikkerhedsnet.

Men klubben gav ikke op, de ledte efter en erstatning for Marathon de la Route, og fandt den fra 1965 med først 82 timer, senere 84 timer på Nürburgring. Start i Liege, Nord- og Südschleife, rally lignende betingelser og tidsfrister frem til 1971 var en udfordring, men rallyet var klar,



selv om arbejdsopgaverne ændrede art af begivenheden.

Og Lancia Fulvia kom i 1968 med to prototyper med 1,6 liters motorer på "Ringene". Stor indsats af Stirling Moss / Claudio Maglioli / Innes Ireland i bil #8 (TO 970370) og Harry Källström / Sandro Munari / Rafael Pinto i bil #9 (TO 953014). Resultat: 3. plads til bil #9 og appetit for 1969.

Det følgende år blev tre Fulvia 1.6 indsat, holdene var i bil #38 (TO B51447) Källström / Fall / Barbasio, #39 (TO B51446) Ballestrieri / Ireland / Paganelli og #40 (TO B51443) Munari / C. Maglioli / Pinto. Mission fuldført. Samlet sejr til #38 - med fire omgange foran BMW 2002 på andenpladsen.

Ernst Marquart

Literatur:

Jean-Paul Delsaux, Marathon de la Route 1931/1971, Nîmes (F), 1991

Herbert Völker, Das Grosse Buch vom Rallyesport, Wien, 1979

Hervé Chevalier, Les Healey du Marathon 1951 - 1964, Toulouse, 2005

Trevor Alder, Marathon de la Route - "The Liege", Ipswich, 19xx



Alle B20 racingbilerne fra 1953 blev malet i Torino's elfenben og blå farver. Denne bil var engang ejet af et medlem af Vignale familien, og denne sjældne Lancia hold-bil er blevet restaureret til sin oprindelige Liège-Rome-Liège Rally specifikationer af Umberto Fraccaro Genovese i Italien.



Lancia MPV - Musa

Tekst: Per Manstrup Kristensen

Indrømmet, det er ikke de praktiske, moderne familiebilere fra Lancia der har været skrevet mest om i Granturismo, men det gør vi da bare noget ved. Vi starter med Musa'en.

Lancia Musa (Type 350) er en luksus mini MPV, i klasse med Renault Scenic, Mercedes-Benz A-klasse og Opel Meriva. Den er i vid udstrækning baseret på FIAT Idea, som den deler de fleste dele med. Forskellene er fronten, bagenden og interiør og ekstraudstyr. Både Idea og Musa har været produceret siden 2004 og er baseret på "Project 188" platformen, der oprindeligt blev brugt til anden generation af Fiat Punto. Musa har været en salgssucces for Lancia, salgstallene har overgået det tilsvarende for Idea med bred margin, navnlig på sit hjemmemarked.

Musa'en blev præsenteret første gang i 2004 på Geneve Motor Show, og de første modeller røg over disken i Europa oktober samme år. Musa'ens front- og bagende-design er visuelt meget lig den teknisk beslægtede Ypsilon, de to har bl.a. samme forlygter. Interiøret er i luksuriøse materialer, såsom Alcantara eller læder (afhængig af specifikation), ligesom den har en del kromdetaljer.

Musa findes ikke med den mindste 1,2l motor fra Idea, men har et interessant tilvalg i form af Dolce Far Niente (DFN) halvautomatisk gearkasse for alle motorer undtagen 8-ventil versionen af 1,4l FIRE-motoren.

Musa fik et facelift i oktober 2007, med større bagagerum og det nye Lancia-logo, stort og rent; opfindsomme tilvalg som Blue&Me (bluetooth



Den oprindelige Musa set forfra



Bagenden på den første serie

telefonforbindelse og USB-port til mp3-filer), nye standard karosserifarver og nyt ekstraudstyr. I 2008 introducerede Lancia EcoChic versionen på det italienske marked med en 1,4 FIRE 8v dual power (LPG og benzin) motor. I 2009 Lancia introducerede Stop&Start med den nye 1.4 FIRE 16V motor og den nye 1.2 Multijet II Euro 5-version med 95 hk.

Lancia er kendt for at tilbyde et højt kvalitetsniveau i interiør'et, og Musa'en er ingen undtagelse. Den mest luksuriøse udgave, Lancia Musa Platino, har også et usædvanligt stort panorama glas soltag, interiør i læder og alcantara, cd-radio og 15-tommer alufælge.



Det er ikke mange detaljer der skiller den faceliftede Musa fra serie 1, der er flere chrom detaljer og en anden grill



Producent	Lancia
Model	Musa
Type	MPV
Teknik	Tværliggende frontmotor, forhjulstræk
Produktionsår	2004-2012
Forgænger	Ingen
Motoralternativer	Benzin: 1,4 liter (57-70 kW) Diesel: 1,3-1,9 liter (51-88 kW)
Karrosseriformer	5-dørs MPV
Typenummer	350
Produktionssted	Torino, Italien
Længde	3985 mm
Bredde	1698 mm
Højde	1688 mm
Akselafstand	2508 mm
Konkurrenter	Citroën C3 Picasso Ford Fusion Nissan Note Opel Meriva Renault Modus
Beslægtede	Fiat Punto Fiat Idea Lancia Ypsilon



Heidi's Musa

Tekst Per Manstrup Kristensen, Foto: Heidi Christensen

Heidi og Finn har en Musa, en af meget få i Danmark. Redaktøren har for et par år siden set en nydelig dame i en lidt mørkere Musa på danske plader i morgenmyldretiden på Kalvebod Brygge, men ud over denne er der så vidt vides ikke flere i Danmark, og det er synd!

Heidi købte sin Musa i Danmark, hos Reedorf i Hvidovre, som åbenbart havde lykkedes med at få bilen importeret og indregistreret. Hvorfor blev det så Musa? Det er lidt af en tilfældighed. Heidi havde en FIAT Panda, og var ude efter en bil der var lidt bedre til pendling mellem Munke Bjergby og arbejdet i København. Finn havde været lidt kreativ i sine søgninger efter en passende Lancia, og var faldet over Musa'en, og Heidi var let at overtale.

Man forstår hvorfor når man spørger lidt mere ind til valget. Som f.eks. hvad Heidi ser som det mest positive? Plads, plads, plads! Der er god plads til fem voksne personer, hvor mange andre biler kan prale med det idag? Store gode sæder, der er meget behagelige ved langture. Sæderne bagi kan køres frem og tilbage for at variere størrelsen af bagagerummet, på samme vis som man kan i Ypsilon, og de kan til og med lægges helt ned, så de kan benyttes til at sove i under transport.

Musa'n har rent faktisk solgt bedre end den FIAT Idea den er baseret på, og det er normalt lidt usædvanligt at den dyere variant sælger mest, men "value for money" har tydeligvis været i Musa's favør. Flere finesser end den tilsvarende FIAT Idea, så som navigation, fjernbetjent centrallås, air-condition og elrudehejs foran.

Heidi's Musa er grå, den ser dog guldfarvet ud i sollys, så det er ikke helt standard lak, der er standard på Musa'en. Sæderne er i råhvid/beige uld i en slidstærk udgave. Og så er der god aflæggeplads overalt, og ikke kun på instrumentbordet som hos Ypsilon. Der er bl.a. en

hylde i loftet foran, bagved solskærmene, hvem ville ellers have tænkt over aflæggeplads deroppe? Musa'en har næsten samme ydermål som Ypsilon, den er lidt breddere, og en del højere, og det er det der giver pladsen.

Musa'en er ifølge Heidi billig i drift, eftersom alle sliddele er standard FIAT dele. Og usædvanligt nok for dagens standard er der plads til et reservedæk. Det er der dog ikke i Heidi's Musa, hun har valgt et punkteringskit i stedet for. Heidi bytter olie for hver 10.000 km selvom det burde ske med de halve intervaller, "men det koster jo ikke alverden".

Heidi's variant er Multijet 1.9, med en slidstærk og robust FIAT diesel-motor. Og så går den godt og vel 20 km/l under den daglige pendling.





Foto: Heidi Christensen - Lancia Musa