



Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 62 MAJ 2017



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







OURE

autoværksted APS

Hos os er din bil i trygge hænder...



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






D-50



Aurelia B24



Fulvia Coupe



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

19. årgang nr. 62 Maj 2017

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

Best.medlem & kontaktperson for Jylland

Mogens Blach. Engvej 2a.
8530 Hjortshøj.
Tlf: (+45)50503675 e-mail: mhblach@mail.tele.dk

Best.medlem & kontaktperson for 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:
2017-07-15

Indhold:

Formandens Signatur	s. 4
Klubben Informerer	s. 5
Kommende Arrangementer	s. 5
Modelspecialister i klubben	s. 7
Naboklubber	s. 7
Lancia Aurelia Nardi Blue Ray	s. 8
Andrew har fået en Aurelia	s. 12
Lancia Motor Club's 70-års Jubilæums Track Day	s. 18
Hjemme hos Louise og Jason	s. 24
Lancia Stratos Zero	s. 28

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:

Annie Kärävä,

LMC trackday på Goodwood

Signerede artikler dækker ikke nødvendigvis redaktionens og bestyrelsens opfattelse. Redaktionen hæfter ikke for artikler, manuskripter og illustrationer der indsendes uopfordret. Ønskes disse returneret, bedes frankeret svarkuvert vedlagt. Redaktionen påtager sig intet ansvar for de i bladet annoncerede ting. Der tages forbehold for trykfejl samt ændringer udenfor redaktionens indflydelse. Eftertryk kun tilladt med redaktionens skriftlige tilladelse.



Formandens Signatur

For en gangs skyld har jeg intet lavet på Aureliaen i vinter. Det plejer ellers at være fast rutine i efteråret at lave en liste over hvad der skal ordnes. Jeg har i år blot sat en vedligeholdelseslader på batteriet – og krydset fingre for at jeg ikke havde overset eller glemt noget. Da den første forårssol skinnede åbnede jeg garageporten, satte nøglen i og startede. Motoren gik i gang med det samme, og alt var som før. Det fejrede vi med en tur på et halvt hundrede kilometer. Hvert år er det en stor glæde at køre ud på den første tur. Glæden ved at køre Aurelia er altid stor, men der er noget særligt over igen efter en lang vinter at mærke de 6 cylindre trække af sted.

Da vi kom hjem kørte vi ind i garagen, og jeg tjekkede lige forskelligt rundt omkring. Ingen problemer, så jeg gik glad ind. Da jeg kom ud næste dag opdagede jeg at jeg havde glemt at slå tændingen fra. Ingen strøm tilbage. Helt flad. OK, på med laderen. Den ladede op, men batteriet havde fået et knæk, så det ikke kan holde på strømmen. Der var ingen vej uden om at købe et nyt. Det sidder nu plads, og alt er vel.

I bestyrelsen havde vi en plan om at lave et sent vinterarrangement og besøge bilmuseet i Strib. Det var ingen succes. Der kom kun et par tilmeldinger, så vi måtte aflyse. Vi tror stadig at der skal ske noget i klubben også om vinteren, så vi prøver noget andet, og vi lytter gerne til gode råd.

Nu gælder det sommeren. Den kan man passende indlede ved at køre til Skåne og være med i italienertræffet mandag 1. maj ved herregården Krapperup nord for Helsingborg. Det er helt uformelt, man kommer bare fra kl. 10. Dernæst kommer årsmødet, Store Bededag d. 12. maj. Senere i maj – 19.-21. - vil vi være til stede ved Classic Race i Aarhus. Vi vil gerne vise flaget og tiltrække nogle som kunne tænke sig at blive

medlemmer. Det samme gentager sig først i august ved Copenhagen Historic Grand Prix. Begge steder har vi brug for medlemmernes hjælp. Som tak får de der stiller op med bil gratis adgang, og en god oplevelse sammen med ligesindede.

Sidst i maj er der et arrangement hvor vi gerne vil gøre en god figur. Søndag d. 28. er der Motor Classic på Charlottenlund Travbane. Sidste år var vi flot repræsenteret, og det skulle vi også gerne være i år. Dagen før er der et nystartet italienertræf på Witerød Gård i Skåne. Og et par dage før, Kristi Himmelfartsdag, køres Mille Scania, også i Skåne. Alt sammen værd at være med til.

Der er lidt stille sommeren over, men den første weekend i august er der Nordisk Lanciatræf i Sverige. Der er et stykke vej til Sundsvall, men folk som har været der taler varmt om byen. Programmet ser alsidigt ud, og det er altid en fornøjelse at møde lancisti fra vore nabolande. Endelig d. 27. august kører vi sensommertur. Denne gang på Fyn. Mere om begge dele senere i bladet.

Privat har vi langtursplaner. Vi har længe haft lyst til at deltage i Sliding Pillar Rally, et løb for Lanciaer med den traditionelle forhjulsaffjedring med lodrette, drejelige teleskoper. Altså fra Lambda til Appia. Det køres i år omkring d. 10. juni i Normandiet, og der kører vi ned. Vi laver en ferie ud af det, så det bliver en tur på ca. 20 dage. Nu er det også to år siden at Aureliaen kørte rigtig langt, så det må være på tide. Uanset om vi kører langt eller kort, så glæder vi os til at møde andre medlemmer både her og der i sommerens løb.

Klubben informerer

Der er igen mulighed for at købe klubtrøjer

Vi har fået en ny aftale med en leverandør, så det er muligt at bestille klubtrøjer med broderet logo. Poloskjorter til 130 kr. T-shirts til 90 kr. Blå eller hvid. Størrelser: Small, Medium, Large XL, XXL. Størrelse og antal angives ved bestilling hos kassereren.



Kommende arrangementer

2017-05-12 Dansk Lancia Registers Årsmøde 2017

Se opslag side 6

2017-05-19 - 2017-05-21 Classic Race Århus

Se opslag side 6

2017-06-05 Træf- og Køretøjsdag på Wedelslund Gods 2017

Se opslag side 6

2017-06-11 Gavnø Classic Auto Jumble

Se opslag side 7

2017-08-04 - 2017-08-06 Nordisk Lanciaträff i Sundsvall

Den svenske klub er vært for det årlige nordiske lancia-træf. Se program s. 31

2017-08-05 - 2017-08-06 Copenhagen Historic Grand Prix

Se opslag side 7

2017-08-27 Sensommerturen

Se opslag side 7

2017-09-09 Bella Italia

Mere information i næste nummer.

Dansk Lancia Registers Årsmøde 2017 med generalforsamling

Så er det forår og tid til at afholde årsmøde. Det foregår i år på Sjælland. Vi har tradition for at årsmødet ikke blot er et møde, men at der foregår noget andet – og måske mere underholdende – i den forbindelse.

I år begynder vi på Panzer Museum East. Det er en fascinerende samling militære køretøjer, mange pansrede eller deciderede tanks. De fleste er fra den tidligere østblok. Dertil kommer uniformer, et transportfly, motorer og forskelligt militært isenkram. Museet ligger på Fladholtevej 18 nær Esholte sydøst for Slagelse. Vi mødes der kl. 11. Klubben betaler entreen.

Fra museet kører vi en tur ad de kønneste veje vi kan finde op forbi Slagelse til et af Dansk Veteranbil Klubs mødesteder, som ligger i Løve. Er der mulighed for det – og tillader vejret det – spiser vi den medbragte mad undervejs. Ellers venter vi til Løve.

Årsmødet begynder kl. 15. Det er årets bedste mulighed for at tage emner op som man brænder for. Ideer er altid velkomne. Naturligvis behøver man ikke deltage i køreturen for at være med til mødet. Men det vil da være hyggeligt.

Classic Race i Århus

19-21 maj er der Classic Race Århus, det er et 3 dage langt ræs med alt muligt udstillet, sidste år var der historiske formel 1 biler i et af løbene, og de stiller op igen i år. Der var sidste år omkring 35.000 besøgende, og da Århus i år er kulturby, bliver arrangementer nok ikke mindre. Mogens Blach arbejder hårdt på at sikre klubben et udstillingsområde inde i Mindeparken. Der vil være mulighed for at udstille en del af perioden, da der kan arrangeres indkørsel før dagens åbning, og udkørsel efter afslutning af dagens løb.

Skulle du være interesseret i at udstille din Lancia eller i det hele taget deltage i arrangementet må du meget tage kontakt til Mogens på telefon 50503675 eller e-mail mhblach@mail.tele.dk.

Læs mere om arrangementet her: <http://www.craa.dk/>



Træf- og Køretøjsdag på Wedelslund Gods 2017

Dette er d 5/6 2017, fra morgen til aften

Træf og køretøjsdag på Wedelslund Gods, godt 10 km vest for århus, er et et dages arrangement, pinsemandag. Sidste år deltog 1800 forskellige biler, lastbiler, motorcykler, flyvemaskiner mm.

Deltagende bilerne skal være ældre end 25 år, dvs årsmode 1992 og tidligere (tjek med Mogens om en Final Edition Delta Integrale fra 1994 eller lignende skulle kunne komme med ind)

Se billeder fra tidligere arrangementer her <http://wedelslundgods.dk/>

Se mere om arrangementet her: http://dansk-vintage-motor-club.dk/?tribe_events=traef-og-koeretoejsdag-paa-wedelslund-gods. Skulle du være interesseret i at udstille din Lancia eller i det hele taget deltage i arrangementet må du meget tage kontakt til Mogens på telefon 50503675 eller e-mail mhblach@mail.tele.dk.

Gavnø Classic Auto Jumble

Vi vil i år prøve at lave en klubstand på Gavnø's Classic Auto Jumble der i år er den 11. juni. Vi har skrevet til Gavnø om at få et lille område i parken men for at deltage (gratis) skal I selv tilmelde Jer på Gavnø's hjemmeside (<http://www.gavnoe.dk/autojumble.html>)

Copenhagen Historic Grand Prix

Her er chancen for at komme til CHGP ganske gratis. Vi laver igen en klubstand – og der går rygter om at arrangørerne vil samle alle de italienske bilklubber i et italiensk hjørne, men naturligvis med hver deres stand. Tilmelder du dig på aurelia@webspeed.dk (Niels Jonassen) kommer du gratis ind til løbene både lørdag og søndag.

Sensommerturen

Sensommerturen er i år forlagt til Nordøstfyn afsluttende med spisning. Yderligere information og tilmelding til spisning i næste nummer.

Modelspecialister i klubben

Har du spørgsmål til en specifik model?
Nedenstående er et godt sted at starte, de ved RIGTIGT meget om de enkelte modeller.

Aurelia	Niels Jonassen	Fulvia Berlina	Kristian Boye Petersen
Flaminia	Keld Jørgensen	Beta	Mogens Blach
	Birger Bayer	Delta	Jørgen Turking
Appia	Birger Bayer		Torben Jørgensen
Flavia Coupé	Henrik Devantier	Thema	John Enevoldsen
Flavia Berlina	Arne Vollertsen	Thema 8.32	Allan Bøgh Christensen
Fulvia Coupé	Otto Kristensen	Kappa	Jørgen Turking

Lancia-klubber i Norden

Lancia Club Svezia - Sverige

<http://www.svenskalanclaklubben.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://norsklanciaklubb.no/>, Lancisti Norvegesi, Postboks 128 Nordstrand, 1112 Oslo , Norge
E-mail: lanciadata@gmail.com

Lancia Club Finland - Finland

<http://www.lanciaklubfinland.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@lanciaklubfinland.fi

Lancia Aurelia Nardi Blue Ray



Tekst og foto: Daniel Vaughan, oversættelse: Per Manstrup Kristensen

Den første Blue Ray, der blev færdig i september 1955, er måske den mest fantastiske skabelse af Enrico Nardi. Den blev første gang vist på Torino Auto Show og efterfølgende vist på Paris og New York Auto Shows. Motorenheden er en Lancia Aurelia B20 V6 motor med Nardi tuningsopdateringer. Karrosseriet er designet af Michelotti og konstrueret af Vignale. Hele karrosseriet, med undtagelse af tagrammen men inklusive gulve og indvendige skærme, er lavet af aluminium. Taget er lavet af blåt plexiglas og

er udstyret med et luftindtag med en lille grill og interne retningsbestemte ventilationskanaler. Blue Ray 1 blev restaureret i 1989 og dukkede op på Pebble Beach samme år.

Blue Ray (oversættes til Raggio Azzura) dækker over biler bygget af Lancia som fik deres betegnelse efter deres to-farvede lakering. Lancia Aurelia Blue Ray 1 blev præsenteret i september 1955 og den anden, Blue Ray 2, stod færdig i 1958.



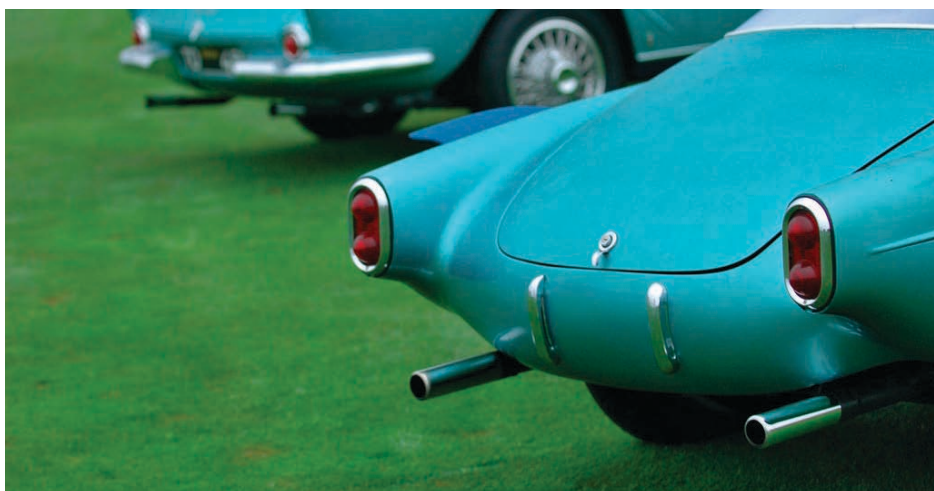
Markant, men alligevel diskret luftindtag til frisk luft i kabinen



Sådan, begge prototyper på samme billede, det er den mest markante første prototype til højre på billedet



Halerfinner virker meget amerikansk 50'er-agtigt, og resten af bagenden stikker pænt ud fra mængden. Om man kan lide det er en smagssag, men modellen stikker helt sikkert ud, og langt de fleste er villige til at have en mening om den.



Begge Blue Ray biler blev skabt af den Torino-baserede designer Enrico Nardi. Begge biler blev bygget på et Lancia Aurelia chassis og fik motor-opgraderinger fra Nardi. Designet var Giovanni Michelotti pennefører på. Under motorhjelmen er der en Lancia Aurelia B20 motor på 2,5 liter der ifølge Nardi leverer 190 hk. Tophastigheden lå omkring 225 km/t. Opgraderingerne til motoren omfatter et støbt Nardi luftindtag i aluminium, indsugningsmanifold med dobbelte Weber 40DCZs karburatorer, aluminiumskøler og modificeret knastaksel, stempler og udstødningsmanifold. Bilerne er udstyret med et gulvmonteret Nardi gearskift og en Aurelia B20 transaksel.

Designet var som sagt udført af Michelotti, og Vignale stod for byggeriet. Taget er af blå Perspex og har et luftindtag med interne retningsbestemte ventilationskanaler. Side og bagruder er også udført i blåt plexiglas.

Den anden Blue Ray bil fik sin debut på Torino Motor Show i 1958. Det blev senere vist i USA på New York Motor Show og på Pebble Beach Concours d'Elegance.

Blue Ray 2 blev bygget på en Lancia Aurelia B24 Spider platform med karrosseri ligeledes designet af Michelotti og ombygning af Vignale. Den har en 2,5-liters V6 motor, der leverer 140 hk. Hjulene er ligesom mange andre detaljer på bilen unikke. Borrani fik til opgave at skabe de særlige 68-egers hjul med knock-off hjulkapsler. Disse særlige hjul blev senere udbudt til Aurelia Spiders som ekstraudstyr.



Det ligner lidt en af bilerne fra Disney's Cars, gør det ikke? Farverne, formerne og detaljerne er fascinerende, men måske en anelse for meget samlet set?

På den anden side ville verdenen være et mere kedeligt sted uden Blue Ray, og så har bilen jo, måske lidt usædvanligt for prototyper, virkelig performance til at understøtte at man stikker ud





Andrew har fået en Aurelia



Tekst: Per Manstrup Kristensen, foto: Annie Kärävä

En af vores gamle venner, Andrew Davenall, meddelte os for nylig at han havde købt ny, gammel bil. Til og med hans første egen italienske af slagsen. Det var en Aurelia! Andrew kunne samtidigt meddele os at han havde booket første banedag, sammen med Lancia Motor Club, som han netop var blevet medlem af, og ville meget gerne vide om vi skulle have mulighed for at komme forbi og hjælpe til? Det havde vi naturligvis!

En del af jer vil kunne huske Andrew fra sidste års CHGP hvor hans Austin kørte en flot 8. plads hjem i Pro-Am-klassen.

Bilen er en serie 3 med lidt forskellige dele fra andre serier. Bremserne var vistnok fra en serie 2, og der var lidt detaljer fra en serie 5 også, og fælgene, ja en opsætning var original og i lidt dårlig stand, og en anden var en hjemmelavet løsning,



Andrew og Jaga på vej ud på den første omgang i Aurelia'en



der havde set tidens tand. Men to opsætninger er en god start når nu bilen primært skal bruges som banedagsræser i historiske klasser. Et par specielle ting ved bilen er at den på et tidspunkt har fået den helt store overhaling med alskens tuningsdele fra Nardi. Jeg fik ikke det hele med i detaljer, men gearet er konverteret til gulvgear, karburator-enheden noget større og pænerne at se på end original, og så var der vistnok knastaksler og andre interne dele fra samme sted.

Andrew havde købt bilen en måned inden banedagen på Goodwood, og fået den leveret en uge inden vi dukkede op. Og han havde kun kørt en kort strækning i forstadsbytrafik inden købet, så det var lidt med nerverne uden på tøjet da vi var med ude at hente bilen på værkstedet dagen inden. Fælgene der sad på var de originale, monteret med semi-slicks. Track day'en krævede imidlertid gadegodkendte dæk, så for fred i sjælen

i forhold til forsikringen hvis-nu-noget-skulle-ske blev der byttet til de uoriginale fælge, hvor der var almindelige gadedæk på, der i hvert fald burde kunne holde til en hel dag på banen inden de skulle skiftes. Bilen havde været involveret i et mindre crash sidste gang den var på bane, så der var lidt pladearbejde der allerede var booket tid til kort efter turen til Goodwood. Andrew fik samtidigt bekræftet hvilke øvrige dele på Aurelia'en han ville have pladesmeden til at se på.

Afsted til Goodwood, med en meget nervøs og spændt Andrew klar til sin første tur sammen med hans kone Jaga som passager. Det blev en forfærdelig tur. Bremserne vibrerede kraftigt, og dækkene fik tæsk. Og det på et enkelt pas?!? Humørnålen pegede godt nedaf. Andrew så næsten ud som om han havde fortrudt købet. Et eller andet var helt galt. Motoren var der ingen fejl på, den havde leveret meget overbevisende,





Andrew's Aurelia er fyldt til kanten med Nardi tilbehør og opgraderinger. Hvor effektivt det hele reelt er var Andrew lidt tvivlsom til, standard-Aurelia'en er der jo ikke meget at udsætte på, men alle var enige om at finmekanikken var en fryd for øjet. Bilen har til og med Nardi gulv-gear





Til de værktøjsinteresserede skal man her bemærke den helt fantastiske bremsetromle-aftrækker som Jason Kennedy har fået af Tim Burrett, Tim har selv drejet/bygget den. Virkeligt flot håndværk!



Bremserne inspiceres og mulige årsager til de identificerede problemer analyseres og løsninger diskuteres. Andrew får kyndig vejledning af Jason og Tim





men hvad gør det når man ikke kan bremse igen? Og så var der et eller andet omkring gearskiftsteknikken Andrew ikke var helt venner med, han kunne i hvert fald ikke køre samme "heel and toe" teknik som på Austin'en. Hmm, der var lidt mørke skyer i horisonten.

Okay, vi har tidligere konstateret det. Findes der noget bedre sted at have problemer med sin Aurelia end til et større Lancia-træf? Jason Kennedy og senere både Tim Burrett og en tysker ved navn Uwe kastede sig ind i fejlsøgningen med praktisk hjælp og mange gode råd. Jason var en tur ude med Aurelia'en for at sammenligne med sin egen, og Andrew var med ude med Tim et par omgange for at se hvordan en sådan bil skal køres teknisk, og mærke hvordan det skal føles, selvom Tim's pt var sat op med blød affjedring til gadebrug.

Problemet blev lokaliseret til at være en kombination af flere ting. De uoriginale fælge var ikke lige store indvendigt, og de var havnet med de smalleste foran. Andrew kører hurtigere end den gamle ejer, så nedbremsningerne var hårdere, med mere varme til følge. Varme der ikke kan komme væk giver problemer. Det hjalp at bytte rundt på dækkene, og det at Andrew nu vidste at han skulle undgå at bremse for meget, hvilket han kan slippe afsted med på en bane som Goodwood. Men der var konstateret et problem. Der blev også konstateret dele i forhjulsophænget der var slidt og trængte til at blive skiftet ud, men tilsyneladende

heldigvis ingenting i sliding pillar opsætningen. Løsningen på problemerne med bremserne er en konvertering til bremsetromler med tværgående flancer istedet for de nuværende langsgående. Dette er åbenbart den løsning mange andre Aurelia-ejer bruger hvis de kører løb. På normal landevej er det et problem man aldrig kommer ud i. Ophængningsproblemerne er standard udskiftning af sliddele.

Balancen var god, stort set alle fejl var blevet analyseret, og der havde været kørt med passagerer og meget mere brændstof end normalt til konkurrence. Humørpilen pegede nu kraftigt opad, og Andrew begyndte at køre meget fornuftige tider, og han havde lært sig en alternativ "heel and toe" teknik af Tim Burrett, som virkede nogenlunde efter lidt træning. Det var underholdende at sidde ved siden af og studere hans kamp med at lære den nye teknik. Og det blev til en hel del overhalinge, motoren var der som bekendt ingen fejl på, det var kun Stratos'erne og Delta'erne på banen der var hurtigere.

Planerne er en hel del flere løb og konkurrencer end med Austin'en, da Aurelia'en passer meget bedre ind i flere klassificeringer, der er helt simpelt flere muligheder for at deltage i historiske motorløb med en Aurelia end en Austin.

Der skal andre sæder til, de nuværende trænger til at blive skiftet ud, og så vil Andrew og Jaga have sæder de kan bruge til daglig også. Aurelia'en er i

øjeblikket hos pladesmeden hvor højre forskærm skal fikses, der var lidt rust foran venstre baghjul, og hvad han nu ellers kunne nå af smådetaljer, senere vil Andrew overveje at få tilrettet fronten, der er lidt skæv. Det må være en tidligere reparation der ikke har været lavet helt perfekt. Ikke noget der har den store betydelse i forhold til

ren racerbil, men lidt perfektionist er man vel altid, og Andrew vil som sagt nu også kunne benytte bilen til træf og rallies, og så må den jo gerne være rigtig pæn.

Kun baneræser? tjah, sådan er det nok ikke helt mere...



Humørpilen gik fra let bekymret efter den første køretur til noget gladere efter de første analyser havde indkredset årsagerne til problemerne. Sådan en Aurelia er jo en ren lykkepille



Lancia Motor Club 70-års Jubilæums Track Day



Tekst: Per Manstrup Kristensen, foto: Annie Kärävä

Den engelske Lancia-klub, Lancia Motor Club, blev startet for 70 år siden, og for at markere dette jubilæum havde de arrangeret en track day for klubbens medlemmer på Goodwood-banen.

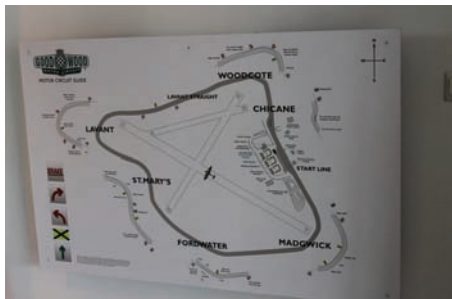
tidstypisk vintage-look. Sådanne træf kan absolut anbefales, specielt når der som her var rig mulighed for at have passagerer med i bilen var der noget for hele familien.

Populær bane, populært arrangement. For at deltage skulle man være medlem af LMC, men der var ikke krav på at det man kørte i var en Lancia. Så der var lidt af hvert til stede. Bilerne skal være godkendte til kørsel på landevej, og overholde støjkravene. Hver session var 15 minutter med 8-9 biler på banen af gangen for at sikre god plads, og opstillingen var efter simpelt kø-princip, så der var masser af køretid til de ihærdige.

Registrerede passagerer var velkomne, der var ikke de store sikkerhedsmæssige krav, dækkende tøj i et ikke for brændbart materiale, hjem på hovedet og ingen løse genstande i bilen, og så var det ellers derudaf.

I alt gætter vi på at der var ca. 60-70 forskellige biler ude på banen i løbet af dagen. Der var konstant 30-40 biler opstillet i kø for at komme ud, og alle nåede ud en hel del gange. Derudover var der mange spændende Lancia'er der "bare kom forbi" for at se på, så der var konstant aktivitet over hele pit-området. Og Goodwood er jo et aldeles charmerende sted, hvor det hele er holdt i et







Fulvia'en kom for langt ud over curben ved udgangen af chikanen og tog en snurretur



Bilerne i pitten var ret interessante. Der var mange variationer af orange, hvilket jeg ikke har set blandt Lanciaer tidligere. De to Stratos kit-cars fik meget opmærksomhed. Gammaen nedenfor var stilet noget anderledes. De fremmødte biler var generelt i rigtig god stand.





Montecarlo med runde baglys og double-bubble-tag stak ud blandt de 5-6 Motecarlo'er der dukkede op



Jeg overhørte den lille pige sige følgende til sin far da de gik frem mod Integralerne: "I know this one dad, it's Tim's, but why is the other one the same?"



Hun var ikke gammel, men hun havde fuldt tjek på de parkerede biler



To modeller jeg ikke har set med soltag før, begge så originalt ud



Hjemme hos Louise og Jason

Tekst: Per Manstrup Kristensen, foto: Annie Kärävä

Lidt uden for Guildford bor Jason og Louise. Deres helt store fælles interesse er biler, og at køre ræs med dem. Lancia har en stor stjerne i deres hjem. Jason og Louise er også gode venner af vores meget gode ven Andrew Davenall, og vi har haft lidt kontakt med dem tidligere, så et besøg i forbindelse med LMC track day'en var jo oplagt, vi var på det nærmeste transsindskrævnede. Det er jo altid fedt at få lov til at komme indenfor når der er flere Lancia'er i husholdningen.

Alle bilerne (pånær SuperJolly'en, der til gengæld agerer servicebil, og Thema SW'en og Landroveren, der begge agerer cykeltransport når turen går ud i skoven) er klargjort så de kan bruges til banedage, og samtidigt er de alle sammen indregistrerede så de kan bruges til daglig på normal landevej, og det bliver de. Og hunden Billy er altid med! Billy har åbenbart endda tålmodigt deltaget i flere hill climbs, på bagsædet af blandt andet Aurelia'en!

Lancia-samlingen består pt af en Aurelia GT (der bruges til normale banedage og lidt løb rundt omkring i Europa), en Beta Coupé (der primært bruges til 3 og 6 timers løb, derfor den store tank), en Fulvia Zagato Sport (der tidligere har været favoritten på banen), en Beta HPE (der ind i mellem også bliver brugt på en banedag), en Thema SW (som nævnt bliver den primært brugt til transport af mountainbikes i off road terræn), og en SuperJolly!

SuperJolly! Der må jeg godt nok indrømme at jeg blev misundelig, på den gode måde. SuperJolly'en var rigtig fed, men den krævede en del arbejde at få helt klar som den står. Motor og mange dele var tydeligvis fælles med Flavia'en, eller burde være det. I undervognsafdelingen var smådelene typisk 10-15% større, selvom de var helt ens udseendemæssigt, så det at finde erstatningsreserverdele havde krævet en hel del arbejde. Nu kører den til gengæld rigtig godt, og



Beta-hylden - Coupé og HPE, begge i racetrim



Lania-delen af den store garage består af en SuperJolly og en Aurelia

har ingen problemer med at holde 78-80 mph på motorvejen, selv med last.

Aurelia'en er begges favorit. Det er den der bruges mest, og kører længst af Lancia'erne. Og den har ofte været i Europa, gerne kombineret ferie

og deltagelse i en eller anden form for løb. Jason bruger meget tid hjemme på at sikre at bilerne er i top stand inden afrejse og forberedte på det de skal bruges til, så de har sjælelt brug for at stå og rode med bilerne undervejs. De har ofte fået reaktioner fra folk der har undret sig over at



Den sidste af Lania'erne i direkte racetrim er en Fulvia Zagato Sport



Det er ikke hver dag man ser en Thema i stationær udgave!

de ikke havde behov for at fikse et-eller-andet aftenen inden løb, når nu de har kørt hele vejen fra England, men Jason har som regel kunnet nøjes med at tjekke olie og dæktryk.

Den opmærksomme læser vil i øvrigt genkende Beta Coupé'en fra forrige nummer af Granturismo.

Derudover består køretøjsdelen af husholdningen af en TVR Griffith, en Nissan Skyline, to Fiat Coupé med voldsomt tunede motore, et par Mercedes AMG SUV'er, to campingbiler, to små, ældre scootere (man skal jo have pitbikes) og en større samling vintage racercykler!

Og huset? Tja, de havde ledt længe, efter noget med brugbar garage-plads, uden held. Men så en dag, i ren frustration, søgte Louise efter et hus med plads for 10 biler, og deres nuværende hus dukkede op! Den tidligere ejer havde dyrket en del dragracing i de tunge klasser, og hans bror byggede huse, så de to havde hurtigt fået bygget et antal store garager i fornuftig størrelse til det relativt lille hus. Fedt.



I den anden halvdel af den store garage gør en Nissan Skyline og en TVR Griffith Aurelia'en og SuperJolly'en selskab



Jason synes godt om lidt racing-dekaler på banebilerne, og Beta'en har fået rigtigt brede "Go faster"-striber



Benzin-tanken er en voksen størrelse, den rækker godt og vel til et 6-timers løb uden behov for at tanke undervejs



Motorrummet i Aurelia'en fremstår nydeligt og vedligeholdt, men Aurelia'en er så også den af Lancia'erne der ruller flest kilometer om året



SuperJolly'en stod rigtigt flot efter renovering. Louise fandt den for et års tid siden, karosseri og interiør var i rigtig god stand, og her er der stort set ikke rørt noget. Alt i sliddele i undervognen skulle dog skiftes, og det gav lidt problemer at finde brugbare reservedele, da de fleste er specifikke for netop SuperJolly-modellerne

Lancia Stratos Zero



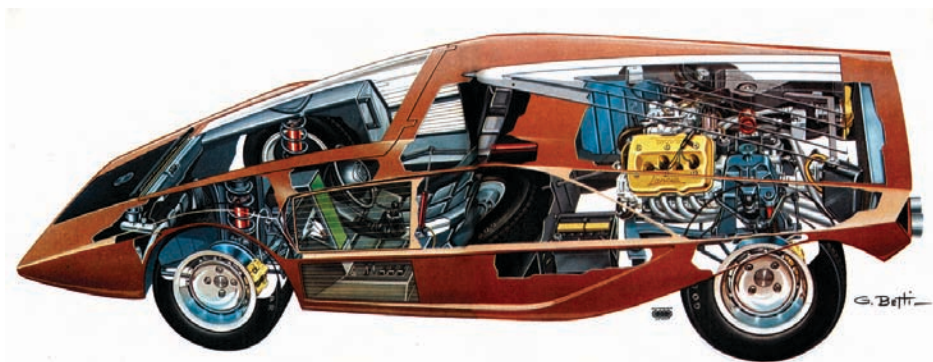
Frit oversat og bearbejdet af Per Manstrup
Kristensen efter artikel i Classic Driver

Da Nuccio Bertone tilbage i 1969 købte en Lancia Fulvia fra en ven og skilte den af i atomer for at bruge den som grundlag for en vild, Gandini-styled konceptbil, var det sidste han ønskede at Lancia opdagede hvad han var ude på.

Bertone's plan var at designe en futuristisk afløser for Fulvia med center-motor - Fulvia var hurtigt ved at blive kørt bagud i verdensmeterskaberne i rally af center-motor rivaler som Renault Alpine og Ford GT70. Problemet var, at Lancia på det tidspunkt favoriserede Pininfarina, så Bertone måtte arbejde i det skjulte. "Hvis jeg havde så meget som nævnt min idé for Lancia," sagde han senere, "ville der været blevet nedlagt veto på stående fod." Så det var kun kort før 'Project Zero' blev præsenteret i 1970 på Torino Motor Show at Bertone afslørede projektet for Lancia... og modtog den italienske producents godkendelse.

Et par år senere er Bertone citeret for følgende anekdote: "En morgen sent i februar måned i 1971

ringede Ugo Gobbato, den daværende formand for Lancia, til mig." Gobbato ville se bilen - og samme eftermiddag kørte Bertone selv bilen til Via San Paolo, hovedkvarteret for Lancia's fabriks-racing team. "Jeg kørte op til hovedindgangen, hvor en forbavset Lancia portner stirrede lamslået på dette mærkelige objekt, som var så lav at det kunne passere under bommen ved indgangen uden problemer. Samtidigt havde rumlen fra motoren (dengang en Fulvia V4) lokket alle dem vi skulle træffe fra Lancia racing team ud i gården. Portneren åbnede bommen. Det var en uforglemmelig køretur ind på området. Jeg stoppede motoren i midten af flokken og kravlede ud af mit 'rumskip'." Bertone fik hurtigt kontrakt på at bygge en praktisk rally prototype. Husk på at vi her er tilbage i 1971, hvor rumalderen pludselig gør sit indtog blandt italienske mekanikere og ingeniører med brune bukser og store overskæg, hvor design som Fulvia's stadig hørte til dagens orden, det må have været en skelsættende oplevelse for de involverede.



Prototypen var meget forskellig fra Project Zero. I stedet for adgang via en hængslet forrude var der konventionelle døre, og fladskærmen ved siden af rattet blev droppet til fordel for en geometrisk afskåret cylinder, men bilen beholdt et overjordisk, dart-lignende udseende. Rumrejser var det hippeste af det hippe, og den nye model blev døbt Stratos.

Lancia håbede på at kunne udstyre Stratos med en 2,4-liters Dino V6, men der var modstand i Ferraris rækker - indtil Lancia kontaktede Maserati med henblik på at bruge Bora-enheden. Pludselig ville Ferrari godt handle. Udvikling af affjedringen

var stadig i gang da interne politik tvang Stratos at gennemføre sin rally-debut, og dens deltagelse i 1972 var ingen succes. Men i 1973 var Stratos begyndt at vise formen.

Imens blev gadebilerne, et homologeringskrav fra WRC, skyndsamt samlet. Det blev ikke bedre af de italienske strejker i 1974 og det nøjagtige producerede antal af Stratos er åben for alle de sædvanlige intriger. Lidt færre end 500 er sandsynligt. I mellemtiden gav rallybilerne Lancia sejr i WRC fra 1974 til 1976, indtil Lancia's alt for tidlige tilbagetrækning fra verdensmesterskabet i rally for at gøre plads til Fiat 131 Abarth.



Rattet kan vippes fremad når man kravler ind, og fladskærmen ligner en forvokset iPad 40 år før Apple kom på den. Reservehjulet ligger under sæderne



Welcome to NLM 2017 in Sundsvall, Sweden, August 4-6



The Nordic Lancia Meeting (NLM) 2017 will be held in *Sundsvall*, the geographical mid-point of Sweden, also known as the Stone City and the city with the views.

The venue for the meeting is *Hotell Södra Berget* (www.sodraberget.se).

Preliminary program

Friday, August 4

- 14:00 – 18:00 Arrival and registration
- 19:00 Dinner (grill buffet) and announcements

Saturday, August 5

- 07:00 – 09:00 Breakfast
- 10:00 Start for driving event (including lunch)
- 14:00 Event 2

Sunday August 6

- 07:00 – 09:00 Breakfast
- 10:00 Start for excursion
- Lunch and departure

Organizing team and main contact persons: Magnus Wålinder (kontakt@svenskalanciaklubben.se) & Karl Hansell (kontakt@svenskalanciaklubben.se), Svenska Lanciaklubben.



Registration, cost and payment details can be found at www.svenskalanciaklubben.se



Foto: Annie Kärävä - Lancia SuperJolly