



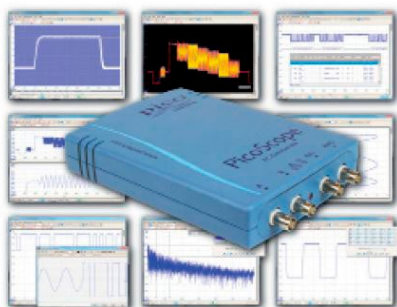
Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 74 MAJ 2020



OURE autoværksted Aps



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

22. årg. nr. 74 maj 2020

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, Snogegårdsvej 8c, 2820 Gentofte

Ansvarshavende Redaktør:

Elvi Rohde Nissen, Snogegårdsvej 8c, 2820 Gentofte
Tlf: 2020 7308 e-mail: elvi@rohde-nissen.dk

Formand

Niels Jonassen, Boserupvej 510, 3050 Humlebæk.
Tlf: 4919 1129 e-mail: aurelia@webspeed.dk

Kasserer/Webmaster

Jørgen Turking, Nørrevej 1, 4621 Gadstrup.
Tlf: 4026 9810 e-mail: dlr@lanciaklub.dk

Best.medlem & kontaktperson for Jylland

Mogens Blach, Engvej 2a, 8530 Hjortshøj.
Tlf: 5050 3675 e-mail: mhblach@mail.tele.dk

Best.medlem & kontaktperson for Fyn

Torben Jørgensen, Ørnevej 134, 5210 Odense NV.
Tlf: 6131 0390 e-mail: lanciaevo@jubii.dk

Best.medlem

Elvi Rohde Nissen, Snogegårdsvej 8c, 2820 Gentofte
Tlf: 2020 7308 e-mail: elvi@rohde-nissen.dk

ISSN. 1602-7965

Deadline for næste nummer er:
2020-07-15

Indhold

Formandens Signatur	s. 4
Klubben Informerer	s. 5
Kommende Arrangementer	s. 5
Modelspecialister i klubben	s. 6
Naboklubber	s. 6
Sofarejser - i bilen og i hjemmet	s. 7
Vinter i Torino	s. 12
Lopresto-samlingen - Milano 2018	s. 19
Hvad er der med den V6-motor?	s. 24
Det forsømte forår	s. 26
Familien Jansen og hvordan vi fik en Flaminia Berlina med mere	s. 27

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:
Poltrona Frau
Lancia Thema 8.32

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

Så væltede alle de smukke planer. Det nordiske træf i Norge er udsat til næste år. Vi kan allerede nu afsløre, at det bliver den første weekend i juni. Årsmødet kan ikke gennemføres som planlagt. Classic Race Aarhus er aflyst, Gavnø er flyttet til 6. september, dagen efter Bella Italia i Nyborg. Mens dette skrives, den 26. april, ved Copenhagen Historic Grand Prix ikke, om de kører videre eller de aflyser. Selv er vi ude af stand til at sige noget sikkert, om vi kan afholde sensommerturen sidst i august. Så snart vi ved noget med sikkerhed, giver vi besked via e-mail og hjemmeside.

Vi er meget kede af at måtte aflyse årsmødet og årsmødeturen. Det var en meget fin mulighed for en køretur i smukke omgivelser med den ekstra attraktion, at vi kunne markere 100-året for Genforeningen, lige der hvor det skete. Det er også problematisk ikke at afholde årsmøde. Heldigvis er og var der intet kontroversielt, der skulle behandles på mødet. Der var ingen forslag, og valgene bød heller ikke på problemer. Torben Jørgensen og Mogens Blach havde besluttet at træde tilbage; og Rasmus Kjær og Troels Quist havde indvilget i at stille op. Regnskabet byder ikke på problemer. Så vi har besluttet at sige, at det var det årsmøde. Beretning og regnskab vil blive bragt i næste nummer af Granturismo, og den nye bestyrelse vil fungere fra 1. juni. Hvis nogen har indvendinger, kan de sende dem skriftligt til mig.

Alle disse genvordigheder kan heldigvis ikke afholde os fra at glæde os over vores dejlige Lanciaer. Vejret har længe været ideelt til køreture, og det er da muligt nogle stykker at aftale en fælles køretur.

Med hjem fra Torino i februar bragte jeg to nye styrekugler med lejer samt to nye bremseslanger. De burde for længst have været monteret, men så dukkede et lille men vigtigt problem op. Styrekuglerne

samles med en stor gevindprop, som sikres med et fembenet låseblik. Erfaringen har lært mig aldrig at stole på gamle, brugte låseblik. Så jeg måtte prøve at skaffe sådan to. Ingen af dem, jeg spurgte, havde dem, men en af dem fik sat en produktion i gang. Nu er de så kommet og monteret. Nu kan også vi komme ud og nyde Aureliaen i det gode vejr. Jeg glæder mig til at komme af med shimmy i forhjulene.

Mens dette skrives fik jeg en opringning, som gjorde mig meget glad. Det var en mand, som ejer en Lancia Belna cabriolet. Dem, der spørger, hvad det er, kan jeg fortælle, at det er en franskbygget Augusta fra midt i trediverne. Vi har kendt til bilen, men vi anede ikke, hvor den var blevet af efter ejerens død for en del år siden. Den ejes nu af den tidligere ejers bror, og han havde et problem med en læk benzintank. Vi må prøve at hjælpe ham og derefter holde godt fast i ham, så bilen ikke forsvinder af syne igen. Augusta er en lille bil på 1100cc, men naturligvis med fremragende køreegenskaber. Jeg har haft fornøjelsen af at køre i en. Det samme havde tredivernes måske største racerfører, Tazio Nuvolari. Han havde en Augusta som privatbil (se s. 6).

Klubben informerer

Klubbutikken

Vi har en aftale med en leverandør, så det er muligt at bestille klubtrøjer med broderet logo:

- Poloskjorte (korte ærmer) 130 kr. pr. stk.
- Poloskjorte (lange ærmer) 170 kr. pr. stk.
- T-shirt (rund hals) 90 kr. pr. stk.
- T-shirt (v-hals) 100 kr. pr. stk.

Navy, cobolt (se billede) eller hvid.

Størrelser: Small, Medium, Large XL, XXL.



Størrelse og antal angives ved bestilling hos Jørgen Turking (kasseren) - dlr@lanciaklub.dk. Hvis du har en god idé til andre varer i butikken, så sig gerne til. Vi undersøger gerne mulighederne for en udvidelse af sortimentet.

Følg med på internettet

Du kan følge klubbens aktiviteter på internettet: www.lanciaklub.dk

Tjek også Facebook (søg efter Dansk Lanica Register).

Det er en lukket gruppe, så du skal søge om medlemskab, inden du får adgang til alle godterne. Men bare rolig. Det går stærkt!



Kommende arrangementer

 = DLR begivenhed

Ingen kendte planer for denne periode

Vi håber på Copenhagen Historic Grand Prix i august men det vides ikke med sikkerhed...



Tazio Nuvolari med sin Lancia Augusta



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 Flaminia

Niels Jonassen
Keld Jørgensen
Birger Bayer

Appia Flavia Coupé Flavia Berlina Fulvia Coupé

Birger Bayer
Henrik Devantier
Arne Vollertsen
Otto Kristensen

Fulvia Berlina Beta Delta

Kristian Boye Petersen
Mogens Blach
Jørgen Turking
Torben Jørgensen

Thema Thema 8.32 Kappa

John Enevoldsen
Allan Bøgh Christensen
Jørgen Turking

Lancia-klubber i Norden

Lancia Club Svezia - Sverige

www.svenskanceliasklubben.se, Lars Hansson, Storgatan 7, S-736 32 Kungsör, Sverige.
Tel: +46 227 139 44, E-mail: lars.a.hansson@telia.com

Lancisti Norvegesi - Norge

www.norskelanciaklubb.no, Norsk Lancia klubb c/o Harald Bergsaker, Grefsen Alle 26, 0488 Oslo, Norge
E-mail: Harald.Bergsaker@gmail.com

Lancia Club Finland - Finland

www.lanciaclubfinland.fi, (redaktøren kan hjælpe med finsk oversættelse),
Antti Sorri, Lancia Club Finland ry, Liisantie 2A, 66400 LAIHIA, Finland,
Tlf: +358 50 370 5799, E-mail: antti.sorri@lanciaclubfinland.fi

Sofarejser - i bilen og i hjemmet

Tekst: Annette Suhr (Berlingske Tidende) & Elvi Nissen

Billeder: www.poltronafrau.com



Poltrona Frau Vanity

I disse tider, hvor det er vanskeligt at bevæge sig ud over landets grænser, og al rejse synes at skulle foretages fra sofaen - #couchtravel er den nye trend - behøver sofaen jo ikke at være stationær. Den kan, som det ses på de følgende sider, sagtens være monteret i en Lancia.

Poltrona Frau er en møbelproducent, der blev grundlagt i 1912 af den sardinskfødte Renzo Frau i Torino, Italien. Oversat fra italiensk betyder det såmænd blot Fraus polstermøbler. Frau, som er navnet på den familie, der startede møbelfabrikken i 1912, og i dag er Italiens, ja, en af verdens største producenter af lædermøbler i den dyre klasse – både klassiske og moderne.

Mange er rigtig dyre. I den prisklasse, hvor penge ikke er noget, man taler om. Det er hos Poltrona Frau, man bestiller en skindsofa med håndsnyede kanter og edderdunsfyld, eller får specialdesignet lædersæder til sit private jettfly i en farve, der matcher yndlingshunden. Betræk til Ferrari og andre sportsbiler er også et af møbelhusets specialiteter.

På hjemmesiden fremhæver de dog også deres involvering i indretningen af Lancia Delta, Lancia Musa og renovering af Lancia Thema 8.32. Og der er mange flere billeder af de fine kabiner på www.poltronafrau.com.

Starten var dog beskedent, men det er historien om gode håndværkstraditioner, der holdes i hævd. Om den unge møbelpolstre, Renzo Frau fra Sardinien, der kom til hovedlandet i begyndelsen af 1900-tallet, og som efter soldatertiden slog sig ned i Torino og åbnede sit møbelværksted. Dengang anede han ikke, at han i løbet af nogle år skulle gå over i historien, men hans møbler faldt i tidens smag, og håndværket var det bedste af slagsen. Han døde i 1928, og sønnen Uno Renzo og svigerdatteren Savina førte firmaet videre.

Det unge ægtepar fortsatte med at skabe klassikere, blandt andre lænestolen Vanity, der blev 1930ernes symbol på den moderne læderstol. Modellen er siden blevet kopieret tusindvis af gange af andre firmaer.

Det var særligt Savina Frau, der stod i spidsen



Lancia Delta Hard Black

for firmaet, fandt de rigtige møbelarkitekter og gjorde god reklame for virksomheden. Længe før begrebet branding fandtes, forstod Poltrona Frau at gøre sine møbler synlige på steder, hvor der blev lagt mærke til dem. For eksempel var de med i talrige stumfilm med tidens store italienske stjerne, Rudolph Valentino. Luksuskahytterne på de store krydstogtskibe var møbleret med Poltrona Frau lædermøbler, og det samme var lobbyerne på tidens bedste hoteller både i Italien og andre steder i Europa. Møblerne passede til såvel gamle lokaliteter som tidens art nouveau-stil.

Og firmaet fulgte med tiden. I 1960ernes pop-art-stil blev sengene runde, lænestolene blev mindre og fik hjul på. I slutningen af 1980'erne blev en himmelseng i hvidt læder med kølerum til champagnen indgangen til firmaets minimalistiske stil.

Poltrona Frau fortsatte med at være fremme i medierne. Nu var det blot i tv-studiernes talk-shows. Store museer og koncertsale blev møbleret med Poltrona Frau, eksempelvis The Getty Museum i Los Angeles og Europaparlamentet i Strasbourg for blot at nævne et par af de



Lancia Delta Executive

betydningsfulde institutioner.

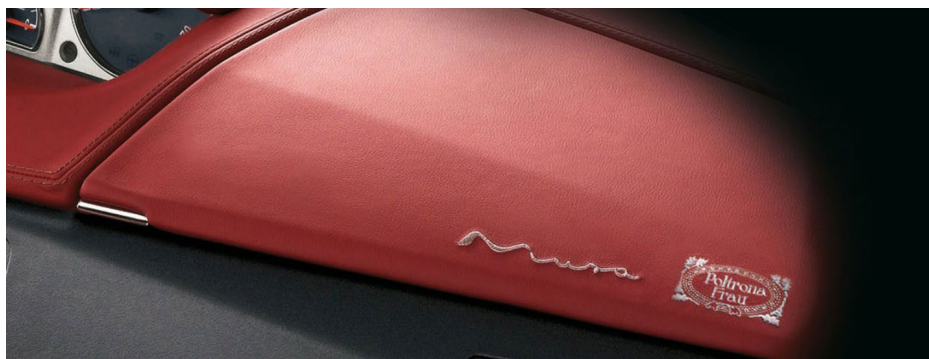
Siden midten af 80'erne har deres "Indretning i bevægelse"-afdeling dog også arbejdet på at udbrede indretningsarkitektur til andet og mere end beboelse og kontorer. Man har specialiseret sig i design, produktion og levering af luksus-læderinteriører til eksklusive køretøjer, flyvemaskiner, tog og yachter.

Firmaet har ikke været familieejet i mange år, men det er stadig i gode hænder hos fagfolk, der værdsætter godt håndværk, design og kvalitet.

For de, der ikke lige har en god lædersuite i bilen, er der i dette nummer af Granturismo en par rejseskildringer, så vi stadig kan opleve verden fra sofaen i stuen. God tur!



Lancia Musa instrumentbræt



Lancia Musa - Poltrona Frau



Lancia Musa - eksteriør



*Lancia Musa - interiør
5th Avenue*



Lancia Thema - eksteriør



Lancia Thema - interiør

Vinter i Torino

Tekst & billeder: Niels Jonassen



Her er der nok en replica af D50 på vej

Mange planer og muligheder

En sand lancista rejser med mellemrum til Italien, og det var der en hel flok, der gjorde sidst i januar. Det var ikke sol og varme, der trak men den klassiske bilmesse Automotoretro og en 70-års fødselsdagsudstilling af Aurelia. Automotoretro fandt sted i den gamle Fiatfabrik, Lingotto, som nu er konferencecenter, hotel, kunstgalleri og udstillingshaller. Aureliaudstillingen var i Museo Nazionale dell'Automobile. Det var også planen at besøge den nye, store udstilling af Fiat-Chryslers europæiske mærker i Mirafiorifabrikken samt prøvebanen på toppen af Lingotto. På trods af løfter om det modsatte kunne vi ikke få gennemført de to sidste planer. Udstillingen i Mirafiori var løbet ind i alle de juridiske problemer, som det italienske bureaukrati er mestre i, mens årsagen til at vores besøg på prøvebanen blev aflyst var mere mystisk. For gik man ind i kunstgalleriet i Lingotto, kunne man bare gå op ad trappen til banen.

Som plaster på såret kunne vi i stedet besøge Fiat Centro Storico. Det ligger i en del af den rigtig gamle Fiatfabrik i en sidegade til Corso Dante. Der

er gratis adgang, men kun åbent om søndagen. Endelig havde de to brødre De Virgilio, sønner af Aureliamotorens konstruktør, foreslået en fælles Aureliamiddag søndag aften.

Har man en ældre Lancia, løber man på et tidspunkt ind i navnet Cavalitto. Firmaet har eksisteret i umindelige tider og er et sandt mekka for dem, der mangler en Lancia-reservedel. Firmaets grundlægger, den gamle gentleman Enrico Cavalitto, er for længst død, men firmaet eksisterer i bedste velgående. De har en fin hjemmeside, som også er engelsksproget, men det er selvsagt sjovere at komme forbi end at bestille over nettet.

Mange sprog og reservedele

Vi var en del, som mødtes på hotellet torsdag aften og i fællesskab fandt et udmærket spisested. God og typisk italiensk gennemsnitskvalitet, og det er jo aldrig ringe. Fredag spredtes vi ud over byen, det var nok Automotoretro i Lingotto der trak mest, men byen er også rig på meget fine museer, hvis man vil andet end biler. Mit eget valg var en gåtur hen forbi kongeslottet og ned ad den elegante



Aurelia cabriolet



Det internationale Superleggera register have en Flaminia på standen

Via Po. Vejret var så frokosten kunne indtages udendørs på den store plads Vittorio Veneto med kig ned mod Po og til bakkerne på den anden side.

Om eftermiddagen skulle jeg mødes med de to brødre De Virgilio for at køre ud til Cavalitto. For mit vedkommende gik jagten på to styrekugler til styretøjet samt et par bremseslanger. Cavalittos butik er ikke stor; til gengæld var den proppet med lancisti. Der var allerede tre fra Danmark, og nu kom vi nok en dansker og to italienere. Kort efter gik døren op, og tre hollændere trådte ind. Den ene af dem journalisten Wim Oude Weernink, som bl.a. har skrevet bogen La Lancia, som nok må betragtes som standardværket om Lancias historie. Den lille butik summede af sprog, mens telefonen ringede, og de to bag disken forsøgte at ekspedere alle. Jeg fik et lille indblik i, at de vidste, hvad de havde med at gøre. Den yngste bag disken spurgte om bremseslanger - og fik straks besked om at han skulle være opmærksom på, at der var forskel på slanger til serie 3 og de senere serier. Det var jeg glad for, at de vidste. Keld Jørgensen, som har købt Birger Bayers Aurelia,

afgav en større bestilling. I løbet af nogle år vil vi komme til at se hans Aurelia på vejen i fornem stand.

En koncentreret lørdag

Lørdag morgen. Hen til hovedbanen og med metroen til Lingotto. Der ligger den gamle Fiatfabrik lang og høj lige foran. Da den blev åbnet i 1923 var den opsigtsvækkende moderne med sin betonkonstruktion og prøvebanen på taget. Den blev lukket i 1982 og bygget om til koncertsal, kunstgalleri, kongresscenter, hotel og udstillingsbygning. Her afholdes hvert år omkring 1. februar Automotretro, en stor klassisk bil- og motorcykelmesse med firmastande, klubstande, biler og motorcykler til salg samt mængder af reservedele, bøger, skilte og modelbiler. Størrelsen er meget passende til en dags ophold.

Der er et væld af klassiske bilklubber i Italien, næsten hver større by og hver region har sin klub, og dertil kommer så de landsdækkende. Det så ud som om, de var der alle sammen, der var i hvert fald mange – også mærkeklubber



Vi så lidt af FCA Heritages spændvidde. En Alfa så tidlig at det var før Nicolò Romeo kom ind i billedet, plus en Delta Integrale

Aurelia B24 Spider



Stratos og i baggrunden en S4

Lancia Lambda

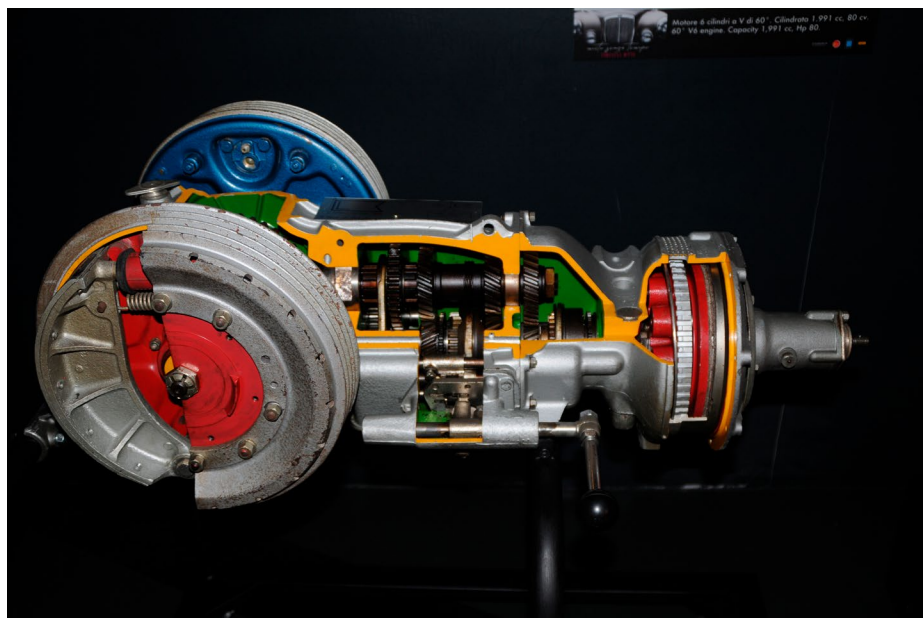




*En meget trofast og rolig tjener foran en Lancia
Artena*

og sågar modelklubber. Der var Lancia Club, Registro Aurelia, Aprilia Club, Appia Club, Ardea Club og Flaminia Club. Der er i Italien lidt af et kapløb mellem den historiske afdeling af ACI, den italienske bilklub, og ASI, den italienske veteranbilklub. Så de var der naturligvis begge med store stande. På ASIs stand var der et foredrag med power point forklaring om betydningen af foreningen fra forskellige kilder, industri, fly, tog, skibe og biler. Afsnittet med modelbiler var gigantisk, mens der var færre stumper end på efterårets marked i Padova. Padova er stadig kongen, men de andre rundt i landet er heller ikke så ringe.

Det nationale bilmuseum ligger ca. 10 minutters gang fra Lingotto, og der var vi inviteret til reception kl. 17 i anledning af åbningen af Aurelia-udstillingen. Det begyndte i en stor mødesal hvor vi sad i en stor forsamling og hørte syv mennesker, med forskellig tilknytning til Aureliaen, fortælle om deres forhold til og syn på Aurelia. Direktøren for museet indledte med bl.a. at fortælle, at der ville komme nogle korte oversættelser til engelsk. Det



Aurelia udstillingen begyndte med en tidlig Aurelia gearkasse, Trækket kommer ind for neden og går ud for oven. Fjerde gear er et overgear

var alt det engelsk, vi hørte den aften. Så hvis ikke man kunne noget italiensk, måtte man nøjes med at indtage sceneriet. Det interessanteste indslag var nok en designer, der havde arbejdet hos Pinin Farina, mens Aurelia GT blev bygget. Hans indflydelse var ikke stor, men han havde da lavet forskellige mindre ting.

Så var der Lambrusco og pindemadder – og mulighed for at gå omkring og se på de udstillede biler; det hele piftet op med et glimrende jazzorkester.

De udstillede biler

Udstillingsarkitekter har en voldsom svaghed for mørke og spotlights. Så de 18 udstillede Aureliaer nærmest voksede ud af dunkelheden. Alle standardmodellerne var på plads og dertil flere specialkarosserier. De var fint indrammet af den Aprilia Bilux fra 1948 som kan betragtes som et forstudie til karosseriet til Aurelia B10 samt den Aurelia Florida som markerede overgangen til Flaminia. Personligt var jeg glad for at de havde fundet den vist nok eneste godt bevarede Aurelia

med stationcar-karosseri fra Viotti. Ellers var der hele striben af åbne og lukkede; billeder taler bedre end ord.

Og hvad så?

Søndag morgen var vi nogle stykker som mødte op i Fiat Centro Storico. Det er ikke voldsomt stort, men interessant og seværdigt. Der er selvsagt en del gamle og knap så gamle Fiat biler, men der er også modeller af de fly, som Fiat har bygget. Det er mange flere typer, end vi heroppe har opdaget: bl.a. store passagerfly og jetdrevne militærfly. I en lille passage står de hårde hvidevarer, som Fiat også byggede en overgang.

Søndag aften mødtes vi ca. 10 personer med de to De Virgilio brødre, Luigi og Giovanni. Deres far, Francesco, var som bekendt ham der konstruerede Aureliaens V6-motor. Det var en banebrydende pioneropgave. Flere havde tidligere forsøgt, men ingen haft held til at lave en brugbar V6-motor. Problemet var balancen. De Virgilio løste problemet med en krumpaksel med 6 slag i stedet som normalt 3 slag. Og så var der 60



Sådan en Aprilia cabriolet fra Pinin Farina har vi her i landet



Aprilia Bilux. Begyndelsen til Aurelia

grader mellem slagene. En cylindervinkel på 60 grader fuldendte billedet. Hans sønner er meget velinformerede og kan fortælle mange erindringer om deres barndomsoplevelser på Lancia-fabrikken. Det blev en hyggelig aften.

Vi fløj hjem på flere forskellige tidspunkter mandag, så der var ikke flere fælles arrangementer. Personlig holder jeg meget af Torino, som er en meget elegant og aristokratisk by med brede, trækransede boulevarder og smallere butiksgader

med arkader. Ned mod Po ligger Valentino parken med bl.a. en rekonstrueret middelalderby. Dagen gik med at slentre rundt og med at spise frokost i parken ned til floden. Undervejs undrede jeg mig over, jeg havde det så varmt i min forede vinterjakke. Jeg tog den af, og da jeg kom forbi et apotek med et termometer udenfor fik jeg forklaringen: 25 grader, d. 3. februar. En fin afslutning på nogle fine dage.



Aurelia GT serie 2 fra 1952. Har kørt Mille Miglia flere gange

Lopresto-samlingen Milano 2018

Tekst og billeder: Helena og Rasmus Kjær

Collezione Lopresto er en enestående samling af unikke biler, - og når jeg skriver unik, så mener jeg unik. Hver bil er enten en prototype, one-off, coach-build eller den første bil, der løb af produktionsbåndet.

Alt dette ved Helena og jeg ikke, da vi som en del af weekendtræffet med Touring-klubben kører ind på et fabriksområde i et kedeligt industri kvarter i udkanten af Milano. Kald det manglende forberedelse, men vi har været mere optaget af at forberede rejsen frem og tilbage og turen rundt i Norditalien og glæder os bare til en weekend, hvor andre har arrangeret, og vi bare skal følge med og opleve, som vi kommer frem.

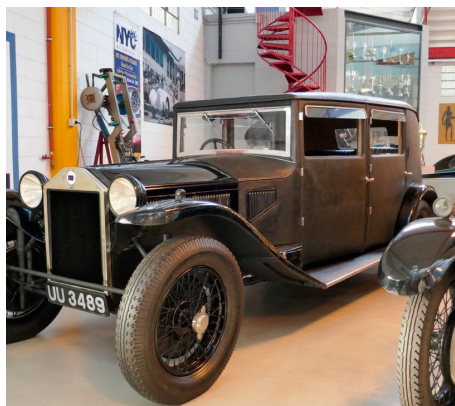
Vi parkerer under overdækningen mellem to bygninger og går ned i bunden til en lidet spektakulær indgang ganske uanende omkring



Den parkerede Alfa 1900 Touring Super-leggera giver et hint om, at vi er på rette vej



Det er vel nærmest den hellige gral for en Lancia Flaminia entusiast – og så side om side...



Lancia Lambda VIII 1929 Maythorn & Son



Lancia Aprilia Touring Superleggera 1946



Den ældste Lancia i samlingen – en 12HP Alfa fra 1908 med Miller Brothers karrosseri



Lancia Aurelia 2000 Coupé Vignale fra 1952

den helt og aldeles spektakulære samling af biler, der venter indenfor.

Lopresto fokuserer på italiensk, men interessant nok har han hverken Ferrari eller Maserati i sin +100 biler samling, men foretrækker Alfa Romeo, Lancia og Isotto Fraschini, selvom der også er andre biler i hans samling.

Jeg er personligt helt oppe at køre over at se Pinin Farinas oprindelige 4-dørs Florida på Aurelia bund fra 1955, 2-farvet og med fløjddøre. Åh, - havde Lancia da bare taget den klassiske detalje med over i produktionsmodellen. Ved siden af står Lancia Flaminia 3C Speciale Pininfarina 1963, som designeren var så tilfreds med, at han kørte i den resten af sit liv. Desværre er samlingens Lancia Flaminia Marica Ghia 1969, som Tom Tjaarda designede for Ghia, da Lancia prøvede at gøre deres hoser grønne hos Ford, andetsteds.

For Lancia entusiaster er der mange andre modeller i samlingen, men Flavia 2000 Super Sport 1968 (smukkere end produktionsmodellen) og Sibilo Bertone 1978 er ikke at se nogen steder. Ikke alt er dog fuldstændig sat i stand. I forhallen står bla. en Lancia Flavia Jolly ladvogn med last på ladet.

Der er for mange biler til at gå alle igennem, - ikke mindst Alfa Romeo med bla. ikke mindre end 7 forskellige model 2500 fra 1939 til 1951 og Cisitalia, Diatto, Bianchi, O.S.C.A, ISO mfl.

Hvor fantastisk samlingen end viser sig at være, så er det kun en del af den, vi ser. Dagen efter at vi har besøgt Collezione Lopresto, sidder vi til bords til frokosten med Corrado Lopresto selv, hvor han fortæller, at han udstiller på Museo dei Trasporti di Lucerna i Schweiz under titlen "Italo Design 1968-1978", så alle de biler har vi ikke kunnet se. Og så er der i øvrigt biler opmagasineret eller på værksted for at blive sat i concour stand.

Da jeg som Flaminia-ejer giver udtryk for glæden ved at se hans Florida Pinin Farina og Flaminia 3C Speciale Pininfarina, fortæller han, at han såmænd også har en Flaminia Berlina, - men selvfølgelig



Lancia Augusta 1935 af Stabilimento Farina



Lancia Flavia Jolly uden for katalog...



Og lige Florida'en bagfra...

den første, der blev produceret og at den i øvrigt var bestilt af Olivetti-familien. Ja, - så har vi i det mindste én bil til fælles...

Signore Lopresto fortæller tillige, at han aldrig har solgt en bil fra sin samling og at det, der satte ham i gang, var en tilsyneladende simpel Fiat 508 Balilla Lusso, som han fandt som 18-årig, der viste sig at være med en specialbygget karosse til et eller andet ministerium.

Jeg bliver lidt frimodig og tillader mig at spørge til hans baggrund for at forstå, hvorledes man kan have råd til sådan en hobby. Corrado, der i øvrigt er arkitekt som os, svarer, at han har et entreprenørfirma og bla. laver infrastruktur i Dubai. Jeg har senere læst mig til, at han er efterkommer af en prins, der var den største landbesidder i Syditalien og dermed har haft et godt udgangspunkt fra starten.

Han forklarer, at han har købt mange af bilerne, da de blev opfattet som gamle og udslidte og ingen interesserede sig for prototyper. Han blev så kendt i miljøet, at f.eks. Alfa Romeo kunne finde på at ringe ham op og tilbyde 5 unikke biler gratis, såfremt han forpligtede til at sætte dem i stand, da



Isotta Fraschini 8C Monterosa 1948 var udstyret med en 8-cylindret hækmotor

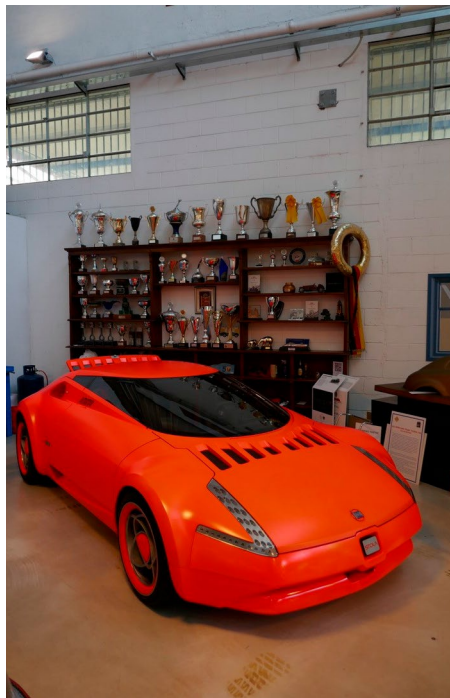


Et mislykket forsøg på at revitalisere et glørværdigt mærke: Isotta Fraschini 8C Monterosa 1948 med Boneschi karosse

Fiat-koncernen på daværende tidspunkt måske hverken havde budget eller interesse i at dyrke historien. Det har heldigvis ændret sig siden. Og concours stand - det er udgangspunktet. Collezione Lopresto har vundet 56 Best of Show, 84 Best in Class og i alt 260 priser og heriblandt enestående 4 Coppa d'Oro på Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

Til sidst må jeg høre, hvilken Carozzeria Touring bil, han har taget denne dag, da jeg ved selvsyn har konstateret, at han har ganske mange at vælge imellem. Han må med skam melde, at han er kommet i sin moderne BMW, da hans mekaniker havde sovet over sig og dermed ikke fået klargjort en bil efter aftale. Ak-ja, - hvor ironisk.

Til slut spørger jeg, om jeg må bruge de billeder, jeg har taget til en artikel i vores Lancia klubblad og han siger ja og giver mig sit visitkort, så jeg kan gå ind på hjemmesiden og få yderligere oplysninger, hvilket jeg kun kan opfordre alle til: <http://www.loprestocollection.com>



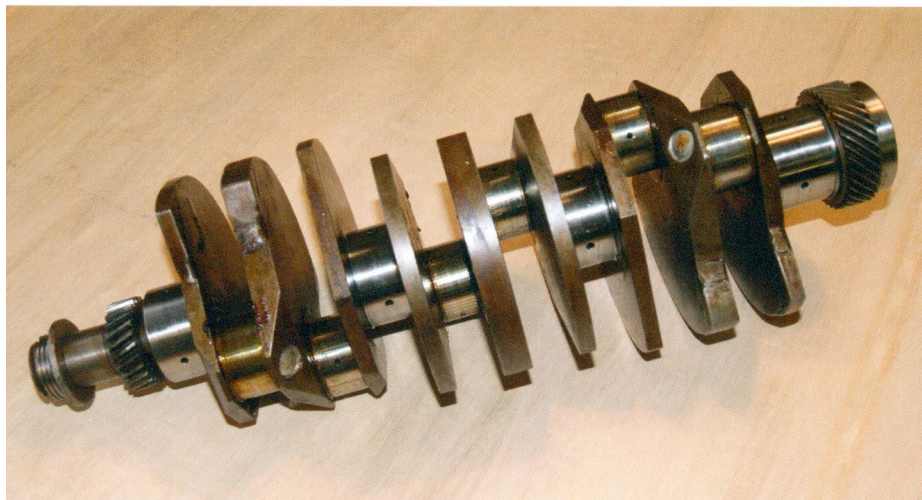
Hvilke præmier? Blikket når dårligt forbi prototypen Lancia Stola S81 "Stratos" 2000



Her står jeg med min gode ven, Lucas Menke fra München, der bla. har to Flaminia 2.8 GT'er. Så er det Alberto Anderloni, søn af Carlo Felice Bianchi-Anderloni og yderst til højre står Corrado Lopresto.

Hvad er der med den V6-motor?

Tekst & billeder: Niels Jonassen



Aurelia krumtap

Gennem årene – især de senere – er der blevet talt en del om V6-motoren i Aurelia. Verdens første V6-motor bliver det proklamereret. Hvad er der så specielt ved den, og er det virkelig rigtigt at der ikke fandtes V6-motorer før?

I 1930'erne arbejdede både Ford og Rover med planer om en V6-motor, men de opgav dem. I 1943 fik den unge ingeniør, Francesco De Virgilio, til opgave at vurdere et forslag til en V6-motor med et V på 39 grader som Lancias motorafdeling havde planer om at bygge. De Virgilio havde interesseret sig meget for de kræfter, der optræder i en forbrændingsmotor, især balance og vibrationer. Han fandt hurtigt ud af, at den foreslåede motor ville vibrere sig ihjel. Mange ville måske have ladet sig nøje med det, men den unge ingeniør blev provokeret til at arbejde videre med spørgsmålet: Kan man bygge en V6-motor?

Her er det på sin plads at forklare lidt om V-motorer. V-motorer laves normalt på den måde

at der på f.eks. en V8-motor er 4 slag – søler – på krumtappen og på hver søle sidder der 2 plejlstænger, en fra hver modsat række cylindre. I en 4-taktsmotor er der en kraftimpuls for hver anden gang et stempel er i top. Det går fint med 8 plejlstænger, der overfører en impuls hver anden gang. Korter man krumtappen i en 4-taktsmotor ned til kun tre søler med 2 plejlstænger på hver, går det helt galt med balancen. Motoren kommer til at halte. De Virgilio lavede et mængde beregninger og fandt til slut en løsning. Hans indsats bliver ofte forklaret med, at han lavede en motor med et V på 60 grader. Men det ikke der fidusen ligger, den ligger i krumtappen. For mange år siden talte jeg med Francesco De Virgilio, og han fortalte at den prøvemotor de lavede med et V på kun 45 grader faktisk gik ganske udmærket. 60 grader var imidlertid idealet, og han var naturligvis glad, da ledelsen besluttede at lave en helt ny bil med plads til en motor på 60 grader. Han fortalte, at en dag kom Gianni Lancia ham i møde på kontorgangen. Han stoppede og

[illegible]

efter De Virgilius principm men også enkelte andre med 2 plejstænger per søle. Når de ikke ryster sig ihjel skyldes de at de er forsynet med en modsat roterende balanceaksel. Til det havde De Virgilio it svar: "Det er snyd." En motor skal være i naturlig balance.

Det forsømte forår (og sommer)

Solen skinner, det er blevet lunt - og normalt ville sommerens sunde kulør, blive grundlagt i disse forårsweekenders biltræf og udstillinger sammen med folk med samme interesser. Men ikke i år. I år må vi hente solstrålerne i haven eller på gåture - eller køreture til den nærmeste iskiosk - helt for os selv.

Dansk Lancia Registers **årsmøde** er aflyst. Vi forsøger, som nævnt i signaturen, med en skriftlig en af slagsen. Formandens beretning kommer i næste nummer af Granturismo sammen med regnskab og budget. Der var ikke kommet forslag til behandling på årsmødet.

Classic Race Aarhus blev ligeledes aflyst. Det har ellers de seneste år været en virkelig magt demonstration for DLR i det jyske, hvor mange medlemmer velvilligt har stillet deres biler og viden til rådighed. Der er kommet nye arrangører, så vi krydser fingre for, at samarbejdsviljen er lige så stor til næste år,

Nordisk Lanciatræf er udskudt til næste år. Faktisk springer vi bare et år over, så værtsrækkefølgen er fortsat den samme. Næste år bliver stadigvæk i Lillehammer, så svenskernes træf rykkes til 2022 og vores til 2023.

Charlottenlund Classic Motor Meeting og **Wedelslund træf og køredag** er begge aflyst for i år. **Gavnø Classic Autojumble** er foreløbig udskudt til september.



Familien Jansen og hvordan vi fik en Flaminia Berlina med mere...

Tekst & billeder: Helena og Rasmus Kjær



Cinecars video'en, der satte det hele i gang
(<https://youtu.be/sdWxWuJzV6E>)

Jeg ved godt, at det anses for det ultimative at gå op i klassisk motorsport og race, men jeg må indrømme, at jeg mere er til komfort og plads, - noget som sjældent er foreneligt med førnævnte. Jeg har en firmabil, hvor undervognen kan stilles i Sport, Normal, Comfort; og efter at have prøvet de 3 indstillinger første dag har bilen stået i Comfort i 4 år.

Vores Lancia Flaminia GT 1959 er en fantastisk bil, - smuk, velkørende og vellydende. Jeg holder utrolig meget af den, men jeg har lige siden min indledende research om Lancia, Flaminia-modellerne, historien og teknikken sværmet for en tidlig Berlina. Og det af mange gode grunde. Der er fascinationen af, at den samme teknik kan være platform for så forskellige biler som en GT og Berlina, at det var Italiens fineste limousine, da den blev introduceret. Hele det forudgående forløb med de gudesukke Florida modeller fra Pininfarina og hvordan den kom på markedet på rekordtid - og så ikke mindst dens ry for at være meget komfortabel og velkørende med den underspillede elegance, der ligger implicit i en

Lancia.

På YouTube finder jeg en hollandsk video med engelske undertekster om en Lancia Flaminia Berlina fra 1958, der starter sit liv i Afrika som direktionsbil for en italiensk te-plantage ejer, og mange år senere via England kommer til en hollandsk Lancisti-familie, der sætter den fuldstændig i stand fra det rå metal og op. Videoen er rigtig fin, og bilen netop den konfiguration, som jeg har set mig varm på: 2-farvet i sølv med sort tag og bagklap, bænksæder til 6 personer og de dobbelte vinduesviskere ved bagruden.

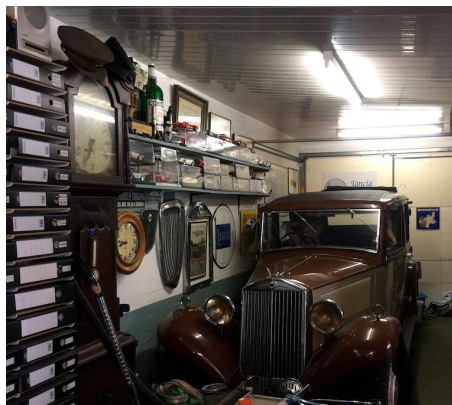
Tiden går, og selvom vi har belånt friværdien i huset for at finansiere GT'en, kan jeg ikke lade være med at følge markedet og priserne og tjekke udbuddet rundt omkring i verden. Og så en dag ser jeg en bil, der mere end ligner "She's an African Queen", som er titlen på videoen. Og til salg i Holland. Efter at have tjekket et par gange er jeg sikker, - det er samme bil. Men vi har ingen rede penge, og det er helt og aldeles ufornuftigt; og vi har allerede en gammel bil og ikke plads til

en til. De gode grunde står i kø til at glemme alt, men da jeg efter nogen tid konstaterer, at bilen stadig er til salg, kommer jeg til at skrive en mail, hvor jeg fortæller om min passion og udfordringer omkring økonomi, og hvordan lige netop denne bil har været basis for mine drømme igennem lang tid. Jeg forventer ikke at høre noget, da jeg netop har skrevet, at jeg ikke har pengene, men får så en venlig mail tilbage, at det er vigtigt for familien, at bilen går til et kærligt hjem, og de er rede til at slå en del af prisen, som ærligt talt er meget rimelig i forvejen. Nu er jeg i syv sind, for hvornår får man sådan en chance igen. Det ender med en samtale med min arbejdsgiver, hvor jeg får en aftale om at afbetale over lønnen over små 7 år og en rimelig rente. Så ved jeg da, hvor jeg skal arbejde frem mod pensionen...

Jeg hopper i bilen en fredag efter arbejde og kører mod den lille landsby Knegsel uden for Eindhoven, for at se bilen næste morgen. Det tager 9 timer grundet flere færdselsuheld foran mig, så jeg lander først på hotellet kl. 2 om morgenen. Næste morgen ringer jeg på døren til et hus, som fra forsiden slet ikke røber, hvad der venter på den anden side.

Familien Jansen er inkarnerede Lancisti anført af far Theo, og i små 50 år har han skruet på Lancia'er bag i haven sammen med sine 2 sønner, Dick og Harry, og nevøen Hens, hver eneste lørdag. En gammel skolekammerat til Dick deltager også troligt. Alle bor lokalt, og når mændene har skruet færdig, mødes hele familien til fælles middag med børn og børnebørn.

Hus og have er også kraftigt påvirket af Lancia-bacillen. Udestuen er forlænget 2 gange, og det oprindelige bordtennisbord forvist til fordel for 3 Lancia'er, et bibliotek med sofa-arrangement og diverse memorabilia og Dicks anselige samling af modelbiler. I baghaven har familien bygget et hyggeligt værksted med plads til et par projekter og med et kæmpe skur til opmagasinering af mange Lancia'er, som de har reddet gennem tiden, og som venter på en ny ejer eller at de selv når til projektet, - bla. en Lancia som Il Duce, Mussolini, giver Kejser Haile Selassie.



Lancia Belna Berlina 1933 med ratbetjent automatgear aht. 1. Verdenskrigs invalide



Theo og Dick foran Theos stolthed, - en Lambda 223 Torpedo 1932



Lancia Artina 1932 komplet med mannequin dukker i tidstypisk tøj og alskens regi



Det hyggelige værksted, der er ramme om lørdags-arbejdsdage blandt familiens mænd



Og det igangværende projekt, som er meget længere fremme ved næste besøg året efter



En af Harrys meget fine biler, - vistnok en Astura Pinin Farina fra de tidlige 30'ere

De har haft mange flere Lancia'er, - Dick fortæller om et dusin Flaminia'er stående i haven en overgang, men det er slut nu. De er ved at rydde op, Theo er en ældre herre, og de koncentrerer sig om førkrigsmodeller og sælger ud af alt andet. Bag opmagasineringen af diverse projektbiler er en kæmpe afdeling med alle mulige reservedele, som de har samlet fra diverse biler gennem årene. For nogen adskillige tons skrot, men for familien Jansen en skattet samling.

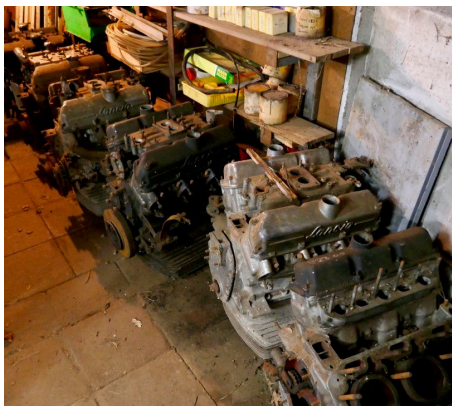
Jansens historie om Flaminia Berlina'en er, at de købte bilen for at sætte den i stand til far Theo, så han kunne bruge den som daglig bil, men efter at den gennem 3-4 år er blevet sat i stand har den kørt under 1.000 km på 15 år. Ikke særlig sundt for en gammel bil og de ønsker nu at skaffe plads og penge til deres andre projekter.

Bilen står i Harrys garage ved siden af Harrys stolthed, en fuldstændig perfekt og flot Astura. Jeg får en prøvetur, og så går det hverken værre eller bedre, end at jeg kommer til at sige, at jeg gerne vil købe bilen. Vi tager hjem til Theo og sætter os i biblioteket og skriver under på papirerne; og Theo tusser rundt og finder originale bruger- og værkstedsmanual til bilen og rækker mig dem med ordene, at den slags tilhører en ejer af bilen. Dick giver mig en bog om hollandske bilsamlinger, hvor Jansen har et kapitel for sig selv, - der er også billeder og beskrivelse af min nye, gamle bil. Vi giver hånd, og så kører jeg hjem igen og arrangerer betaling, finder en vognmand, der hvis ham må vente, til det passer ham, transporterer bilen hjem til en ganske fornuftig pris. Målet er at have bilen med til Nordisk Lancia Træf i Vejle i juni 2018 - og vi når det lige på et hængende hår. Jeg lander fra forretningsrejse til Kina om morgenen, og på vej til Vejle kører vi forbi vognmanden med et par prøveplader under armen og fortsætter til Munkebjerg og stiller bilen på parkeringspladsen. Den kommer ikke ud at køre i løbet af weekenden, men den er da i det mindste med.

Der skal lige ordnes et par småting på bilen, inden jeg kan få den igennem toldsyn og indregistreret på klassiske plader.



Alle delene ligger sorteret og registreret på reoler inden de bliver pakket i banankasser



6 motorer, - vistnok 3 tomme og 3 med indmad. Rigtig tunge, selv med alu-blok



*Bilen og trailer er pakket og klar til hjemturen.
Godt med gode venner, - tak Jonny!*

En af småtingene er, at en bøsning i gearmekanikken er gået i opløsning, så bilen ikke kan gå i bakgear. Tromlebremserne får lige en justering og så går bilen glat gennem synet. Jeg vælger en ikke tidstypisk kvadratisk plade bag, da den stort set passer i rammen på bagklappen. Helena og jeg tager på forlænget weekend i Maastricht i januar 2019, hvor der tilfældigvis er Interclassics samme weekend. På vejen hjem tager vi forbi Jansens og hilser på. Dick har kontaktet mig for at høre, om jeg er interesseret i at købe hans store samling af Flaminia dele. Det drejer sig om ca. 2.000 dele, som de har pillet ud af diverse biler gennem årene.

Jeg er fristet, men det tager et halvt års tid, før jeg efter prisnedslag endelig accepterer. Jeg tænker, at det kan jeg hente i en kassevogn, men Dick overbeviser mig om, at jeg skal tage en trailer med - og alligevel kan jeg ikke have det hele med.

Så jeg står foran endnu en tur til Kneysel for at hente en håndfuld gearkasser, bagtøj og 9 fælg med mere. Heldigvis har min gode kollega Jonny, der også var med på første tur, givet tilsagn om at tage med på den næste. Nu mangler jeg bare at finde plads til Berlina'en og alle mine gamle dele...



Jeg lukker øjnene på billedet, så jeg drømmer nok om at bilen allerede står i Danmark



Så har vi pakket ud og får en velfortjent fyraftensøl. Vi er for trætte til at smile...



Foto: Niels Jonassen - Aurelia B12