



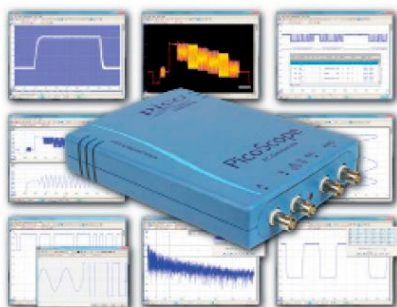
Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 76 NOVEMBER 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. 76 nov. 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

Rasmus Kjær, Aastrupvej 123, 6100 Haderslev
Tlf: 4075 4484 e-mail: rasmuskjaer@mac.com

Best.medlem & kontaktperson for Fyn

Troels Qvist, Jernaldergården 2, 4000 Roskilde
Tlf: 4191 0823 e-mail: troelsnqvist@gmail.com

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:
2021-01-13

Indhold

Formandens Signatur	s. 4
Klubben Informerer	s. 5
Kommende Arrangementer	s. 5
Modellspecialister i klubben	s. 6
Naboklubber	s. 6
Pre-Covid-19 roadtrip i en	s. 8
Lancia Beta Scorpion 1977	
Vores første år med en Lancia	s. 16
Fulvia coupe	
Gavnø 2020	s. 22
DLR sensommertur	s. 26
Var Flavia avanceret?	s. 29

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:
Jørgen Turking
Lancia Flaminia

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

Det var ikke meget vi fik set til hinanden i den forløbne sommer. Lyspunktet var sensommerturen i Sønderjylland. Når vi betænker vores klubs beskedne størrelse er deltagelsen til vores køreture flot. Og, apropos størrelse, så kan vi se at klubben vokser. Ikke dramatisk men stille og roligt. Det er måske også den bedste måde at vokse på. Det kan da tyde på, at de der melder sig ind mener det alvorligt. De nye medlemmer er meget velkomne. Når vores medlemmer går på banen er det også med et flot resultat. Ved træffet på Gavnø fik vi en tredjeplads for vores klubstand, og Helena og Rasmus Kjær fik en førsteplads i deres klasse i Concours de charme med deres Flaminia Touring.

Uden at ane hvordan Corona kommer til at præge den kommende tid vil jeg tillade mig at se frem til det kommende år. Vi er i bestyrelsen meget lydhøre overfor medlemmerne, så hvis nogen har ønsker og ideer, må de endelig skrive. Selv ser jeg især frem til næste års nordiske Lanciatræf i Norge. Det blev som så meget andet aflyst i år, men nordmændene har meldt ud at de er parate i Lillehammer næste år i juni. Så har jeg i øvrigt fået den ide, at jeg vil prøve at køre Aureliaen på den klassiske motorbane Goodwood i Sydengland. Den engelske Lanciaklub lejer banen en dag i april, så man kan få en chance til at prøve den til en overkommelig sum. Eneste ulempe er at ruten Esbjerg-Harwich er nedlagt, så vi skal køre hele vejen til Holland.

I september var jeg en tur i Skåne for at se på en Aurelia til salg. Køberen var ikke mig, det må være nok med en, men et medlem af Dansk Veteranbil Klub som var blevet interesseret. Sælgerne var vores gamle venner Magnus Nilsson og Jan Malmgren som for nogle år siden satte en Aurelia GT i meget fin stand. Den potentielle køber var lidt skeptisk på grund af prisen, 950.000 svenske kroner. Som pri-

serne ligger i dag var det meget billigt. Var der noget galt? Magnus og Jan forklarede, at hvis de solgte bilen på auktion skulle den dels transporteres og der skulle betales salær til auktionsfirmaet. Så de ville ikke få mere ud af det. De ville også helst sælge til en de kendte til og som boede i nærheden. Bilen blev købt og er allerede blevet hentet. Den får vi at se på landevejen næste år.

I sommer fik jeg et stenslag i forruden på Aureliaen. Øv. Fra Omicron i England fik jeg en ny rude, og var glad for at forsikringen betalte. Nu er ruden blevet skiftet. Det skete hos min trofaste, lokale mekaniker. Han ville gerne have mig med, fordi jeg i tidernes morgen have skiftet forrude på bilen, så jeg vidste, hvordan den sad. Den sidder ikke i en gummiliste men i en forkromet messingramme som er skruet fast i karosseriet. Det er egentlig ganske enkelt, men det tog os to mand fem timer at skifte ruden. Der er et utal af små skruer, og en indvendig dækramme, som også skal skrues af og på igen.

Til slut. Kender I Stellaris? Det er det nye navn på sammenslutning af FCA og PSA. Navnet er skruet sammen af bogstaver fra de mærker som selskabet producerer – bortset fra Opel og Vauxhall. Ved annonceringen af det nye navn, blev det også sagt at ingen af de mange bilmærker skal nedlægges. Det er godt at høre. Jeg sådan set ligeglad med RAM og Dodge men stærkt interesseret i hvad de forestiller sig med Lancia. Vi får se.

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

4.-6. juni 2021 Nordisk Lanciatræf - Lillehammer, Norge

Den norske klub ser frem til at byde os alle velkomne i Lillehammer. Se omtale på s.6.



Nordisk Lanciatræf - 2021



Velkommen til Nordisk Lanciatreff på Lillehammer 4. – 6. juni 2021

I 2021 fylder Norsk Lanciaklubb 30 år, og Nordisk Lanciatræf arrangeres i Norge. Dette træf vil blive gennemført i Lillehammer-området. Lillehammer er naturligvis kendt som OL-byen fra 1994. Men distriktet har mange andre attraktioner, fra Maihaugens historiske bygninger til det nyåbnede Norsk kjøretøystorisk museum ved Hunderfossen.

Vi bor på Hunderfossen hotell & resort, lige ved Norsk kjøretøystorisk museum og Hunderfossen eventyrpark.

Festmiddag og andet socialt samvær er naturligvis en vigtig del af arrangementet!

Pris

Estimert deltageravgift per person: 1600 NOK

Ophold per person (hotel og mad): 2030 NOK (dobbeltværelse),
2865 NOK (enkeltværelse)

Prisene inkluderer to hotelovernatninger med morgenmad og middag, festmiddag lørdag, samt afslutningsfrokost søndag.

Tilmelding og opdateret information: www.norsklanciaklubb.no/nlm2021



Er el/hybrid fremtiden for Lancia?



Tidligere i år fik Lancia Ypsilon endnu en overhaling i et forsøg på at holde den frisk og i live i endnu et par år. Ypsilon er lanceret i en ny specialudgave-model baseret på den elektrificerede supermini, som - igen - kun vil blive tilbudt i Italien.

For at fejre lanceringen af Ypsilon Hybrid har Lancia fx introduceret EcoChic-versionen med en karakteristisk Maryne udvendig finish inspireret af havets farve. Der er også et par mindre visuelle justeringer, herunder EcoChic-mærker på C-søjlerne og lakerede sorte accenter på frontpanel, sidespejle og bagkofanger samt sorte nav på hjulene.

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

www.svenskalanciaklubben.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.norsklanciaklubb.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

Pre-Covid-19 roadtrip i en Lancia Beta Scorpion 1977

Tekst & billeder: Dennis Glitten



"Vi ruller og ruller - skulder ved skulder"

I løbet af de sidste mange år har min Lancia Beta Scorpion ikke kørt mange kilometer. Det er ikke fordi jeg ikke holder af den. Ofte har jeg bare brug for en undskyldning til at komme af sted. Da jeg for et par år siden sad og læste det engelske Lancia Montecarlo Consortium medlemsblad gav det en perfekt destination: Montecarlo Consortiets traditionelle sommerarrangementet i Wales. Et hurtigt opkald til min bror Kenneth bekræftede, at han var klar til en roadtrip. Hvis jeg bare lige kunne fortælle, hvornår jeg forventede, at han mødte op i min garage, og hvornår jeg forventede, vi ville være tilbage. Åh, og hvis jeg kunne give nogle oplysninger om, hvor jeg forventede, at vi skulle hen, ville det også være fint; men det var på den anden side ikke noget, han opfattede som værende strengt nødvendigt.

Perfekt planlægning betød, at da jeg i begyndelsen af den sommer til et familiearrangement gav et pre-Corona-kram til min bror samtidig tænkte: "Øhh, er der ikke noget, vi har glemt?" Nååå - BBQ hos Paul i sydvest England senere samme

sommer var vel også en meget fin begivenhed, der inkluderede et gokart grand prix.

Denne gang omfattede planlægningen også at tage kontakt til arrangøren af begivenheden og booke et et par fridage fra arbejde.

To uger før begivenheden ringede jeg til min bror for at give ham indsigt i mine tanker i forhold til planen: Paul, arrangøren af BBQ, var allerede blev informeret om vores intentioner om at deltage, men resten af planen skulle nok gøres lidt mere fast end: "vi tager bare Lancian og plotter adressen i GPS'en og improviserer derfra". Mine bror svarede kun: "Det bliver helt sikkert super, uanset hvad vi gør, men jeg vil virkelig gerne prøve Eurotunnelen".

Planen blev som følger i alle dens detaljer: Sov i et kloakrør i Tyskland den første nat. Tag en natfærge fra Hoek van Holland til Harwich dag nummer 2. Bed and breakfast i det dejlige Irenes cottage ifbm overnatning efter BBQ (meget vigtigt i gå afstand

fra Paul). Husk gokart tæt ved Haynes bil museum før BBQ hos Paul. Eurotunnel dag 4. Dag 4 eller 5 ankommer til Ringsted - Hvis dag 5 - ankom før kl. 11:00. Improviser alle huller i planen. What could possibly go wrong?

Med den slags meget detaljeret og minutøs planlægning skulle noget gå galt. Weekenden før BBQ kom jeg ind i garagen, og bemærkede, at duften af brændstof var lidt mere til stede end normalt. En hurtig kontrol afslørede en lille lækage på selve tanken. Ikke nok til at skabe en dråbe på gulvet, men nok til at gøre mig bekymret. En hurtig beslutning blev truffet. Ud med tanken. I min bil involverer fjernelse af tanken lidt mere end normalt. Fjern: Alt brændstof fra tank, gear link, brændstofpumpe, brændstoffilter, håndbremsekabel, speederkabel, oliekoeler, air duct til oliekoeler. Løft bil og fjern tank nede fra. Fjern brændstofmåleren fra tanken. Hvis du har travlt, spring den del over hvor du venter på, at det resterende brændstof fordamper. Blæs i stedet luft ind i tanken i kort tid, og antænd de brændstofdampe, der er tilbage. Vent herefter på at ilden brænder de resterende dampe af. Svejs

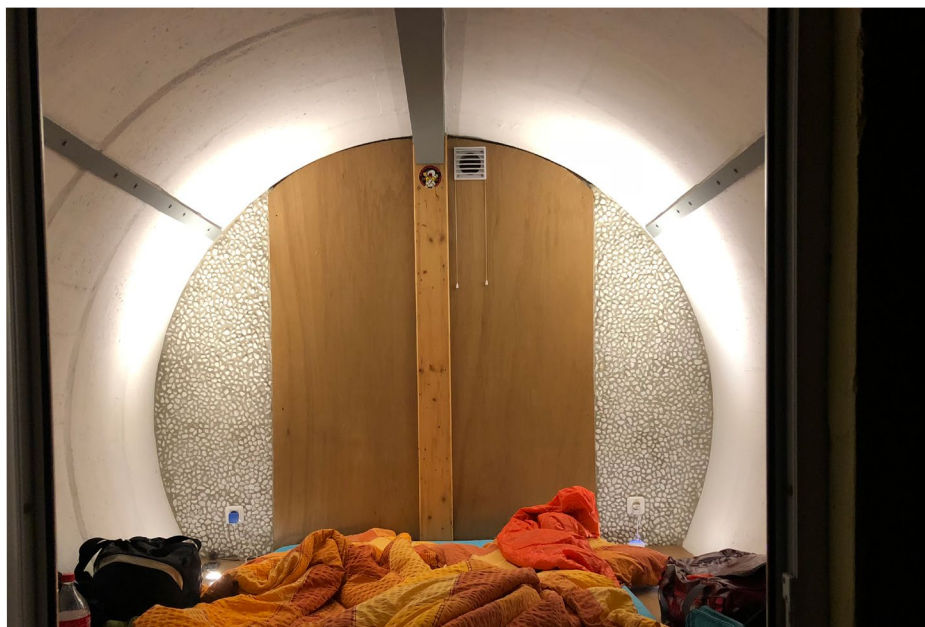
alle lækager. Husk trykprøvning. Montering i omvendt rækkefølge.

Mandag den samme uge, som vi skulle af sted, fik jeg en infektion omkring en tand. Tandlægen fjernede straks tanden, efter at han også havde fjernet lidt fra kæben. Herefter blev jeg udstyret med lidt smertestillende og antibiotika. Torsdag havde infektionen spredt sig til det meste af min underkæbe, og såret fra operationen ville ikke heles. Tandlægen fjernede stingene, da de alligevel ikke var til gavn, leverede mere smertestillende og yderligere antibiotika til turen. Perfekt. Nu manglede jeg blot at skifte tandrem (på bilen) samt rem til kompressoren, olie og oliefilter, inden vi hurtigst muligt kunne komme afsted samme dag.

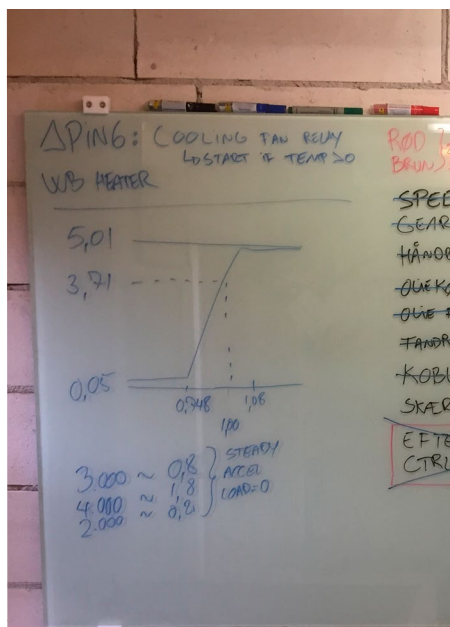
Torsdag lige inden afgang blev brugt til at kontrollere sporing. Alt var i orden. Tilbage i garagen blev en gammel vandtæt ammo-kasse (104 stk. 12,7 mm tmg), fyldt med en masse værktøj, anbragt i bagagerummet sammen med en lang række ekstra væsker til bilen og en reservedunk med 25 liter 99 oktan brændstof. Der



Overmatning i et kloakrør i Tyskland med træning på terrassen



Kloakrøret indefra



Klargøring af bil ... muligvis bedre planlagt end
resten af turen



Perfekt vejr til en køretur!

var herefter ikke så meget plads til vores bagage. På dette tidspunkt ankom Kenneth direkte fra arbejde. En lille reduktion af bagage og ompakning var nødvendig, før vi var klar til at køre. Senere argumenterede nogle af de tilstedeværende lancistis ved Pauls BBQ, at min bror ikke burde have været så radikal og burde have fundet plads til sko i bagagen. Gear til camping til hjemturen blev læsset af, og vi besluttede at erstatte det med B&B hvis behovet opstod.

Vi tog af sted i massiv regn. Første stop var færgen mellem Danmark og Tyskland. De 130 kilometer fra Ringsted til Rødby var en god test af bilen, der næsten aldrig bruges til ture over 50 kilometer. Til vores overraskelse opførte bilen sig godt, bortset fra det faktum, at Toyos fineste R888R ikke er det bedste dækvalg med 1 til 2 centimeter vand på vejen. Indersiden af bilen forblev tør.

Første stop i et meget mørkt og regnfuldt Tyskland var nær byen Seven. Et stort betonrør var omdannet til en lille sovekabine. Desværre var

der ingen til at udlevere en nøgle, da vi ankom. Et hurtigt opkald til et nødnummer og moderen til ejeren ankom med en nøgle. Da vi først var installeret, var en tur på pub, det eneste fornuftige at gøre.

Den næste morgen var mit ansvar at sove længe, kontrollere bilen og pakke igen. Alt imens Kenneth tog sig af en let træning, bestående af en 15 -20 kilometer løbetur afsluttende med styrketræning. Vi besluttede at køre til den nærmeste by for brunch og planlægning af dagen. Vores mål var at være i havnen Hoek van Holland 20:00 samme dag. Planlægningen var igen både præcis og detaljeret: Kør på må og få gennem Holland. Det var en god køredag, og vejret var med os. Vi havde endda tid til at gå på stranden nær Zanvort og se dæmningen Afsluitdijk.

Vi ankom til havnen i god tid. Grænsekontrollen spurgte os, om de måtte se vores bagage. Da jeg gik til fronten af bilen, mindede han mig om, at det var bagagen, han gerne ville se - Det var nu også det jeg var igang med. Men vi fik da grinet af



Klar til afgang



Afsluitdijk



På m"of få gennem Holland



Slusen ved Afsluitdijk

situationen. Så ville de nu også gerne se motoren nu, hvor vi alligevel var ude af bilen.

Beslutningen om at tage færgen til Harwich var god. Vi sparede en del kilometer og havde et sted at sove, hvor vi var sikre på, at ingen ville komme ret langt, hvis bilen blev forsøgt stjålet. Som alle ved, er 1 al dente spaghetti alt, hvad der kræves for at åbne en ældre italiensk bil.

Kørsel på vejene nær Harwich var krævende. Vejene burde have haft en kærlig hånd en gang i 70'erne. Jeg mindede mig selv om at kontrollere alle kritiske møtrikker og bolte efter den første køredag i England. Jeg antager forøvrigt, at tandlægen ville have været i stand til at fjerne min tand uden operation, hvis den skulle fjernes efter 2 dage på britiske veje. Det første stop var for at tanke en gang traditionel engelsk morgenmad. Google blev konsulteret, og Chefs Eating House var det rigtige sted for os. Etablissementet lå i et industriområde og var noget rutikt. Det samme var maden. En perfekt start!

Vi havde forventet en hel del tung trafik nær London, men alt gik glat. Da vi kom tæt på Stonehenge, besluttede vi at stoppe. Utålmodige, som vi begge er, sprang vi over busserne, der kører dig fra turistcentret og ud til stedet og spadserede derud. Resultatet blev, at vi kun så den ene side af attraktionen. Jeg er ikke helt sikker på, hvad vi forventede, men nok lidt mere og lidt



De engelske veje byder altid på overraskelser

større. Men vi har været der, og for det er vi glade.

Næste stop var Haynes bilmuseum, hvor vi mødte Paul og de andre fra Montecarlo Consortiet. Det er et interessant museum. Både min bror og jeg mistede overblikket over tiden, men nåede lige akkurat at deltage i det planlagte gocart grand prix. Fra Autodrome Haynes kørte vi til Irenes B&B. Lige i tide til te og hjemmelavet kage, noget der, så vidt vi forstod, ikke kunne afslås. Irene tog sig godt af os. Da vi bookede værelset tilbød Irene endda at fjerne "rodet" fra sin garage, så vi kunne parkere bilen derinde. Til at begynde med vidste vi ikke, hvad hun mente med rodet, men vi besluttede, at parkering udenfor ville være lettere, da vi planlagde at parkere bilen ved Pauls cottage og derefter gå mere eller mindre lige tilbage til Irene efter BBQ.

Ved ankomsten til Irenes cottage indså vi, at fjernelse af rodet ville have været noget af en opgave. Opgaven ville involvere fjernelse af mindst 48 m² "ting". Hvis Kenneth og jeg fik opgaven, ville det mindst være et weekendjob med tilhørende dårlig ryg og ikke ret meget søvn. Irene var over 80 år med en meget dårlig ryg. Omorganisering af garagen ville sandsynligvis have repræsenteret en ikke ubetydelig opgave for hende.

Af en eller anden grund har hverken Kenneth eller jeg taget billeder fra selv begivenheden. Men



Morgenmad er dagens vigtigste måltid

det var noget af en fest. Vi blev ved ankomsten mødt af en flok petrolheads - Hvad kan være bedre. Min bror, der var en Montecarlo konsortium jomfru, var positivt overrasket over, at alle var så imødekommende og inkluderende.

Næste morgen kontrollerede jeg bilen som sædvanlig, men var særlig opmærksom på møtrikker og bolte. Igen blev der ikke opdaget noget. Da jeg efter hjemkomsten så nogle af billederne igennem efter turen, kunne jeg observere den eneste fejl på bilen fra turen: En pære i det ene positionslys, der stoppede med at fungere et sted mellem The Haynes Museum og Pauls cottage.

Det første stint til Dover gik glat. Vi så endda Stonehenge fra sydsiden. Kun manglen på benzin med den rette oktantal var det eneste lille problem. Vi pressede på, da vi stadig ikke havde besluttet om vi skulle køre direkte til Danmark uden stop eller tage et pitstop i Holland eller Tyskland for at sove. Vi nåede Eurotunnelen og var om bord på et tog under kanalen inden for 10 minutter.

Næsten løbet tør for smertestillende, da vi kom ind i Belgien, havde vi stadig ikke besluttet om vi skulle køre direkte eller finde et B&B. Tæt på Holland besluttede vi dog, at B&B nok ville være en god idé. Kenneth fandt et fancy sted i Hengelo, hvor bilen kunne parkeres sikkert.

Vel ankommet var det tydeligt, at dette var den rigtige beslutning. Vi var begge trætte og havde bestemt brug for hvile. Bilen kørte stadig godt, og hverken motoren eller kompressoren brugte olie, selvom bilen ikke blev skånet på nogen måde. De eneste stop, vi foretog, var tankning. De ekstra 25 liter brændstof med høj oktan gjorde vi brug af i Frankrig, da vi ikke havde kunnet finde det på tankstationerne der.

Næste morgen spiste vi en morgenmad, der for første gang i tre dage ikke var et hjerteanfald på tallerken. Vi var ikke tilfredse. For sidste gang blev bilen kontrolleret før afgang. Sidste dag var lidt kedelig. Kun Elbe-tunnelen i Hamborg var et mareridt, som forventet.

På vej ind i Danmark blev vi stoppet igen. Ved grænsen troede de ikke helt ikke på os, da vi besvarede deres spørgsmål om hvor vi rejste fra og destinationen. I deres verden kørte ingen så langt på så kort tid i en så lille og gammel bil. Da de sidste 130 kilometer var tilbagelagt, havde vi stort set kun dampene tilbage i tanken. Det var et fantastisk roadtrip!

Nu skal vi bare overveje, hvad vi skal næste gang. Det var egentlig planen, at vi skulle have kørt til Lemans Classic i år sammen med en større gruppe af Lancia Beta Montecarloer. Men dette arrangement blev desværre aflyst. Vi håber på det gennemføres i 2021.



Et sidste tjek inden turen går hjemad



Imponerende menneskabte strukurer i England - ca. 2500 evt.



Imponerende menneskabte strukurer i England - ca. 1965 evt.



Der køres ombord på toget, der kører gennem Eurotunnel

Vores første år med en Lancia Fulvia coupe

Tekst & billeder: Peter Bejerholm



På vej hjem

Det er ved at være tæt på årsdagen for, at vi hentede vores første Lancia i Wolfsburg. Derfor føler jeg lyst til at berette, hvilken rejse det har været at få en Fulvia coupe i garagen.

Mit forhold til Lancia har, som formodentlig mange andres, været knyttet til mærkets succes i rally. Det startede især med Stratos'en. Et design, der fik de fleste til at måbe! Den osede af at være anderledes og designet primært med fokus på funktion, og køreegenskaberne havde kun et for øje – at lammetæve de øvrige deltagere i VM rallyserien. Det må siges at lykkedes med tre VM-titler på stribe fra 1974-1976. Hvis ikke Fiat havde bestemt, at koncernens rallyindsats skulle fortsætte i den meget lidt sexede Fiat 131 Abarth havde succesen formodentlig været endnu længere.

Vores søn, Morten, som i dag er 24 år, må tilskrives en stor del af årsagen til, at vi blev Lancia ejere. Han er noget af en "Petrolhead" som sin far, hvilket har medført mange far-søn besøg på biludstillinger og ved motorløb. Det skal

nævnes, at vi allerede har haft en Triumph TR3A fra 1960, som for tre år siden var blevet skiftet ud med en Porsche 911 Targa fra 1976, så der var allerede nogen erfaring i huset med at besidde en veteranbil.

Morten havde snakket Fulvia i flere år, da han var faldet for det flotte design og dens motorsportshistorie. – Fascinationen af den lille bil, som slog giganterne fra Porsche og Alpine på de glatte veje i bjergene over Monte Carlo.

For flere år siden gav vi ham bogen "Lancia Fulvia Gold Portfolio" i julegave, og det kom der blot endnu mere Fulvia snak ud af!

I 2018 kørte Morten og jeg til Jacob Jensen i Odense for at se på en grøn serie-3 Fulvia, som var sat til salg til en meget fin pris. Det viste sig desværre, at bilen var prissat for lavt i annoncen ved en fejl. Selv med god vilje fra begge sider kunne vi ikke nå hinanden, men vi fik da en prøvetur og en flaske vin med hjem pga. misforståelsen.

I efteråret 2019 deltog Morten og jeg i Veteranpostens tur til Goodwood Revival med Niels som leder. Det blev en fantastisk tur med høj sol alle tre dage, godt race og samvær med en masse hyggelige bilnørdere. Da vi travede rundt på veteranparkeringspladsen, stod der flere meget fine Fulvia'er i forskellige versioner. Snakken endte ud i en del søgen på internettet, når vi sad i bussen og på hotellet. Det blev selvfølgelig også til en snak med Niels om Lancia, da jeg godt viste, at han havde en Aurelia, som jeg havde set tidligere på året ved Munkebjerg Hillclimb.

Nu var problemet, at Morten havde overbevist mig om, at vi ikke kunne leve uden en Fulvia ved siden af Porschen i garagen. Men der var jo også en mor, der havde aktier i bilerne. Når man er 24 år og læser markedsføring på Handelshøjskolen, hvad gør man så? Man laver selvfølgelig en Power Point præsentation, som viser kurver over, hvordan priserne for Fulvia udvikler sig, baseret på diverse data hentet på internettet og et argument om, at han vældig gerne vil overtage den, når han engang har etableret sig efter endt uddannelse. Med et smørret grin accepterede mor sin lille drengs drøm.

Drømmen var en 1,6 HF'er. Selv om jeg synes priserne var vel høje, blev der kigget på flere forskellige i Italien, Tyskland og Holland. Alternativet kunne være 1,3 Monte Carlo modellen, som har samme look og især sæder som HF'erne

og med et mere spiseligt prisskilt. Problemet var bare, at det ikke er nemt at vurdere bilernes tilstand på billeder. Derfor blev det besluttet at undlade at kigge på biler i Italien. Der var for langt til Italien med en trailer, for så evt. at blive skuffet over tilstanden på køretøjet.

I nærheden af Stuttgart fandt vi firmaet "La Bella Machina", som havde en 1,6 HF til salg, som så rigtig fin ud. Forhandleren var hurtig til at svare vores mails og sende supplerende billeder af undervogn mm.

Tidspunkt for et møde i Stuttgart var faktisk aftalt, og traileren var reserveret, men jeg syntes, at jeg manglede lidt "second opinion" på de billeder, jeg havde fået tilsendt. Jeg er jo trods alt ikke mekaniker af uddannelse.

Jeg havde under min søgen på nettet læst, at Arne Juel, som reparerer og vedligeholder italienske klassikere i Tilst uden for Aarhus, havde købt en Fulvia Zargato. Da vi selv bor 5 km fra Tilst, var det naturligt at kigge forbi Arne og få en snak. Arne fortalte, at han endnu ikke var begyndt på Fulvia'en, men at jeg skulle kigge ind hos Nikolaj, som har en synshal i Tilst. Nikolaj har en 1,3s Fulvia coupe serie-2, som han har renoveret en del på. Efter en god snak med Nikolaj indvilligede han i at kigge de billeder igennem, som jeg havde fået tilsendt.



Bofællesskab for veteraner

Nikolaj kunne se, at der havde været svejset i bunden, og at det ikke var lavet helt, som det burde. Sammenholdt med en pæn høj pris blev konklusionen, at besøget i Stuttgart blev aflyst, selv om forhandleren i mellemtiden også sendte billeder af en 1,3s serie-3 til en mere spiselig pris. Det skal bemærkes, at "La Bella Machina" har 1,6 HF'eren stående endnu, så det var nok meget godt, at vi ikke tog den lange tur. Der var noget med tilstand og pris, som ikke stemte.

Mortens skuffelse var selvfølgelig stor, da turen til Stuttgart ikke blev til noget. Han forsøgte at byde ind med flere 1,3s Fulvia coupe'er til salg i Holland. De så bare ikke rigtige ud i mine øjne, og eftersom vinteren stod for døren, var vinduet for at hente bil på åben trailer i 2019 nok ved at lukke. Helt galt blev det, da jeg ikke kunne lade være med at sende ham en sms med besked om, at vi nu havde købt en rød Monte Carlo. Især da det gik op for ham, at det var en rød Skoda Citigo "Monte Carlo" til min kone, Hanne! Den onde far med en syg humor.

Pludselig dukkede der et nyt emne op på Mobile. de i Wolfsburg. En mørkeblå 1,3s Coupe serie-3 fra 1974, der så helt rigtig ud. Billederne afslørede kun mindre kosmetiske ting, som lidt revner i rattet, en revne på tværs af instrumentbordets overside, mindre pænt sædebetræk på især passagersædet, uklart plexiglas foran instrumenterne, men ellers så den rigtig ud - på de vitale steder - til prisen. Efter at forhandleren havde sendt supplerende billeder af renoveringen og fortalt, at den var blevet lakeret om for ca. 3 år siden, blev Nikolaj igen spurgt til råds. Nikolaj var enig i, at den så fin ud, med forbehold for, hvad der ikke kan ses på billeder. Når lakken er tre år gammel, burde den ikke kunne gemme på store, grimme overraskelser.

Det var en langt mere overskuelig køretur med en autotrailer at køre til Wolfsburg, en tur, der kan klares uden overnatninger. Så det blev aftalt, at vi skulle komme den efterfølgende mandag og se på bilen. I weekenden op til at vi skulle afsted, var der Veteranbilsmesse i Fredericia, hvor Lancia klubben udstillede. Det blev til en snak med bl.a.

Mogens Blach om klubben og bilerne. Billederne af Fulvia'en i Wolfsburg blev grundigt studeret og rost. Vi blev ønsket god tur syd på og med håbet om, at vi fik bilen med hjem; og selvfølgelig også blev medlem af klubben.

Traileren blev hentet søndag, så Morten og jeg kunne køre sydpå tidligt mandag morgen, så vi kunne være i Wolfsburg ved middagstid som aftalt. Bilen viste sig at leve op til billederne og informationen, som vi havde fået tilsendt. Forhandleren kørte den beredvillig på hans lift, så vi kunne kigge undervognen grundigt efter. Med en magnet blev de steder, som Nikolaj havde henvist til, tjekket for overdrevet brug af spartelmasse. Den var faktisk rigtig pæn og kørte, som man kunne forvente. Der var lidt med blinklys-armen ved ratstammen, som ikke kunne blive oppe, når man skulle dreje til venstre. Det viste sig nu senere, at det blot var en ledning, der var i klemme, men ellers var bilen, som vi havde håbet på hjemme fra.

På mit bedste skoletysk fik jeg pruttet lidt "Herbst Angebot" nedslag i prisen, inden en stak Euro-sedler og bilens papirer kunne skifte ejere. Da vi var i Aarhus igen ved 20-tiden, blev den nyherhvervede Fulvia kørt i garage, hvorefter den først kom ud at køre igen fem måneder senere. Det blev til en god lang vinter, hvor der kunne øses kærlighed over den i garagen (se liste sidst i artiklen).

Da foråret langt om længe var kommet, blev Nikolaj igen kontaktet for at sikre, at jeg havde forstået arbejdsgangen med at få Fulvia'en indregistreret.

Prøveklistermærker og tid til kombineret toldsyn og teknisk syn hos Nikolaj blev bestilt. Da prøveklistermærkerne var monteret - og synet hos Nikolaj først var om eftermiddagen - var det tid til en testtur. Det er spændende, når man kun har kørt en lille tur ifm. købet i Tyskland. Alt så ud til at virke, selvom jeg syntes, at det var svært at få temperaturen i motoren op. Jeg slog det hen med, at det nok blot var fordi, det var så koldt.



På tur i solskinnet

*Foråret er bare lidt mere
solbeskinnet i en Lancia*



Morten på Goodwood

Synet hos Nikolaj gik, som jeg havde håbet. Bilen blev godkendt med bemærkning om, at jeg nok skulle overveje at skifte den ene styrekugle til næste vinter. Efter at have betalt afgiften på kr. 12.660, kunne jeg hente nye nummerplader hos Nikolaj, få ændret tilstandsforsikringen til en alm. veteranforsikring og komme ud at køre rigtigt.

Det viste sig, at uanset hvor langt jeg kørte, så kom temperaturen i motoren ikke op over 70 grader. Efter flere forsøg på køkkenbordet med kogekedel og termometre på både en ny og den gamle termostat, uden at det viste en entydig forskel, monterede jeg den nye termostat sammen med en ny temperaturføler til instrumentet og sågar også en ny termostat til at styre el-ventilatoren på køleren. Nu spillede det hele 100%, og temperaturen kom hurtigt op på ca. 85 grader og forbliver der stabilt uanset lufttemperaturen. Konklusionen må være, at fjederen i den gamle termostat er blevet slap og ikke kan holde tæt mod det tryk, som vandpumpen kan levere. Derved lukkes vand igennem køleren, inden motoren er oppe i korrekt driftstemperatur.

Styrekuglen, som Nikolaj havde givet en bemærkning, kunne jeg ikke holde fingrene fra. To nye blev bestilt og monteret, hvilket så medførte, at jeg måtte til mekaniker for at få målt springen op. Efter en høflig forespørgsel til ejeren af det værksted, hvor jeg får hjælp til vores Porsche, om han mon ville få røde knopper af at skrue i en italiener, blev det klaret. Faktisk var Fulvia's data i computeren til hans ældre sporingsudstyr. Nu blev hele undervognen målt op, og der blev ikke afsløret nogen skævheder, hvilket kunne have været tilfældet, hvis den f.eks. havde været involveret i et trafikuheld.

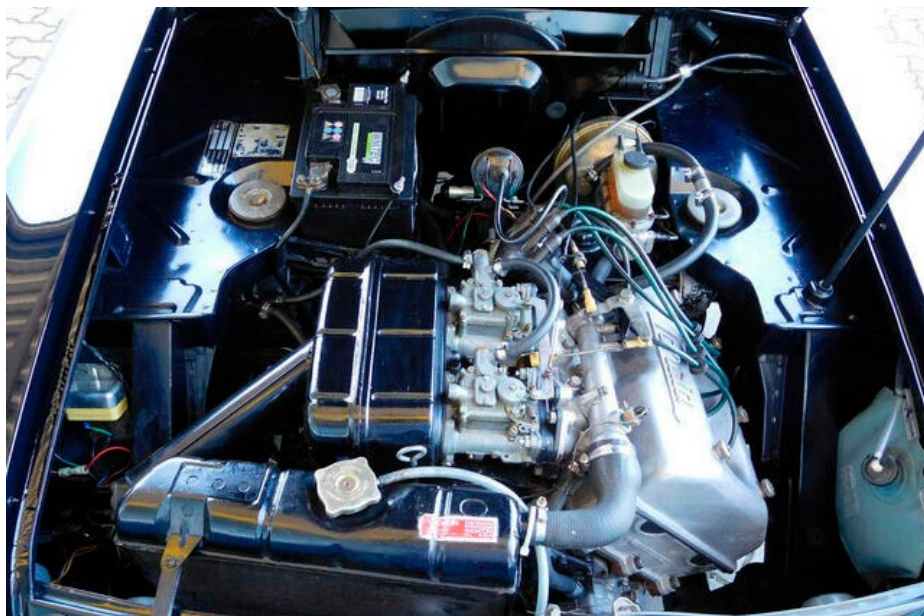
Så var vi klar til at køre ud i foråret og vise nyhervelsen frem ved træf i Ry, Kalø og sammen med Lancia-klubben, men sådan skulle det ikke gå! Der kom desværre noget djævelskab på banen, der hedder COVID-19. Alle de arrangementer, vi plejer at deltage i med vores dejlige klassikere, blev aflyst på stribe. Det blev dog til et par lidt uautoriserede "hold afstand" besøg begge steder, og sidst - men ikke

mindst - sensommerturen med Lancia-klubben rundt i Sønderjylland, som blev et fint og hyggeligt arrangement, selv om der kom lidt regnbyger til tider.

Konklusionen efter første sæson med en Fulvia i garagen er, at vi har fået kørt ca. 4.000 km, uden at den har svigtet os en eneste gang. Den bruger ikke motorolie og kører ca. 12 km på literen ved alm. kørsel, så motoren må siges at være i fin stand. Den har dog en tendens til at levere lidt olie på drypbakken på gulvet i garagen. Det har vist sig at være gearkasse/differentiale olie. Jeg har efterfyldt ca. 0,3 liter hen over sæsonen (Dejligt med en oliepind i gearkassen! Det er der ikke mange biler, der har). Jeg formoder, at der blot er tale om, at der ikke er blevet skiftet kobberpakninger i de to bundpropper, da der sidst blev skiftet olie, eftersom det er begrænset, hvor meget den lækker. Det må vise sig om jeg har ret, når jeg skifter olien til vinter.

Generelt har jeg ikke fået nogen grimme overraskelser og er jeg meget positivt overrasket over Fulvia's kvalitet. Jeg havde godt nok læst, at inden Fiats overtagelse, konstruerede Lancia altid dyre, men veldesignede løsninger. Nogen har kaldt det "over engineered" og uden skelen til pris, men det er rigtig fedt at skrue i en ældre bil med et minimum af plastik, clips og selvskærende skruer! Især da jeg fik demonteret afviserpinden på venstre side af rattet, var det noget at en mekanisk oplevelse. Det er jo konstrueret til at holde for evigt! Der er ikke noget at sige til, at Lancia aldrig blev hver mands eje. Sådan et design må nødvendigvis koste, hvilket det også gjorde dengang.

Vi ser frem til en – forhåbentlig - mere aktiv og mindre Coronaramt 2021 sæson med vores Fulvia.



Fulvia motorrum

Følgende ting blev lavet på Fulviaen i løbet af vinteren

- Nyt læderbetræk på begge sæder
 - Rulleseler til erstatning af de originale klaustrofobiske med fast længde
 - Instrumentbordets revne fyldt ud
 - Nyt ur, da justeringsknappen var brækket af
 - Alle pærer skiftet i instrumenter
 - Røde visere frisket op med ny maling
 - Nyt plexiglas foran instrumenterne
 - Justeret og slebet diverse kontakter, så alle signallamper virker, som de skal
 - Nye håndtag på begge døre, da skrueene i de gamle var knækket og repareret, så de sad dårligt
 - Relæ til elektrisk kølerventilator udskiftet
 - Relæ og ekstra sikring til horn monteret
 - Montering af korrekte sikringsstørrelser
 - Rensning og smøring af bremseklodser bag på
 - Ny akkumulator
 - Nye baglygter, da de ikke var ens i farven og havde mindre revner
 - Nyt glas i blink på venstre kofanger.
 - Nyt blinklys på højre forskærm pga. skidt indvendigt i glas
 - Læder Nardi-rat monteret
- (Pga. lidt begyndende gigt i fingrene, kan jeg ikke holde ud at køre med det tynde originale)
- Revner i originalt rat støbt ud med Epoxy og tonet ind

Gavnø 2020

Tekst: Rasmus Kjær

Billeder: Jørgen Turking



De stolte stædeholdere

Hvis succes måles i trofæer og champagne var Gavnø 2020 en stor succes. Lancia-klubben fik trods et beskedent fremmøde på 3 biler på klubstanden en 3. plads, hvilket primært kan henføres til de tilstedeværende lancistis aktive indsats for at gå i dialog med alle besøgende på standen og deres fine biler som blikfang. En stor tak til Jørgen og Anne-Marie Turking, Troels Quist og Mogens Hansen, der stolte kunne modtage trofæ og champagne af baron og baronesse Reedtz-Thott som den mindste blandt rigtig mange klubstande.

Jørgen og Anne-Marie stillede med deres nyerhvervede Beta Coupé, der matcher farven på Troels' Delta Integrale, mens Mogens' Kappa bød velkommen på standen.

Der kunne have været 4 biler på standen, hvis ikke Helena og jeg havde meldt os til Concours

de Charme, - en konkurrence, hvor ikke alene bilen bedømmes, men også tidstypisk beklædning og tilbehør er under lup. Derfor bestod bedømmelseskomitéen foruden flere bilkyndige, også af en modekyndig dommer; og de gik alle meget ihærdigt til opgaven.

Da det var vores første deltagelse i Gavnø Autojumble vidste vi ikke helt, hvad vi gik ind til, men forberedte os på bedste vis. Tøjet var nøje udvalgt, så vi matchede hinanden og bilen. Helenas klassiske pille-æske hat og kuverttaske sad lige i skabet. Blød hat på hattehylden ved siden af et Hallwag Italiens kort fra 1959 samt en komplet picnic opsætning med bla. Ramazotti, cantucci, en gammel rejsegrammofon med Caruso, der sang Tosca og et gammelt italiensk ugeblad med en annonce for bil-modellen fra ny fuldendte billedet.

Et enigt dommerpanel tildelte os 1. pladsen i vores gruppe foran en Aston Martin DB2/4 og en Cadillac fra 1903, så vi også kunne modtage trofæ og champagne fra baronen og baronessen.

Gavnø Autojumble er et utroligt smukt arrangement med biler spredt ud over hele slotshaven blandt fine blomsterbede, levende musik og med slottet som smukt bagtæppe. Der er masser at se på for både de bilinteresserede samt dem, der bare vil nyde omgivelserne og Gavnø andre seværdigheder. Vi kan kun opfordre alle til at deltage til næste år til en dejlig dag i selskab med en masse forskellige biler og deres glade ejere.



Baronen og baronessen



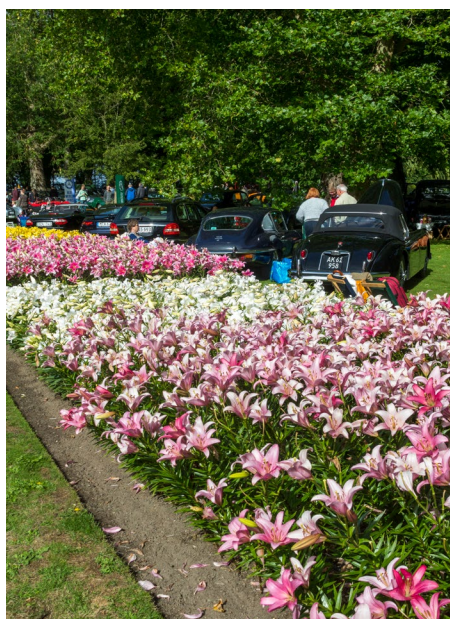
Måske ikke den største stand - men en af de mest aktive, hvilket er nok til en 3. plads



De stolte ejere



Picnic anno 1959



Autojumble i de smukkeste omgivelser



Gavnø slot

Velkommen til nye medlemmer

Klubben byder også denne gang velkommen til et nyt medlem og hans bil.
Vi glæder os til at se dig på vejene og til vores arrangementer:

Kenneth Dam, Rungsted Kyst (Aurelia GT 1955)

Benvenuti!

Dansk Lancia Registers sensommertur 2020

Tekst & billeder: Jørgen Turking



Biler og al fresco indtagelse af frokost: Indbegrebet af køreture i DLR-regi

Den 12. august lykkedes det endelig at få samlet nogle lancisti og få afviklet årets første egentlige klubarrangement. Corona-krisen har jo ændret vores liv og dagligdag ret betragteligt, men en åbning i restriktionerne gjorde, at vi godt turde afvikle en fælles smuk køretur og et eftermiddags-/aftenarrangement på Den Gamle Grænsekro, der jo ligger lige præcis der, hvor grænsen mellem Danmark og Tyskland gik indtil 1920.

Som det kan ses på billederne, var det lykkedes at samle en smuk godt blandet bunke Lancia'er og deres tilhørende familier.

Vort nye bestyrelsesmedlem Rasmus havde tilrettelagt en smuk rute gennem Sønderjylland på små listige veje (Inklusive et godt stykke skovvej på grus) med en indlagt pause ved Kalvø Vig havn, et skønt sted som vi desværre ikke kunne nyde efter fortjeneste idet regnen stod ned i

stænger fra vi kom, til vi kørte igen en lille halv time senere.

Ved ankomsten til grænsekroen ventede kaffen og lidt kage - og så gik snakken ellers lystigt. Ved 19-tiden mødtes vi så til en dejlig 3 retters middag med efterfølgende kaffe.

Nogle (de fleste) havde valgt en overnatning med i arrangementet, så søndag morgen var der en dejlig morgenbuffet, hvorefter vi startede hjemturen.

Det var dejligt at mødes med en stribe Lancia'er og deres ejere igen.



Et fint fremmøde i det sønderjyske

*God stemning og
fællesspisning*



*Bordet fra den anden
ende.*

*Læg mærke til at
Helenas og Rasmus'
pokal fra Gavnø (se s.
22) var kommet med i
byen.*



*Støtten på toppen af Skamlingsbanken.
Den består af 25 granitblokke stablet oven på hinanden til en 16 m høj obelisk*

Kontingent 2021

Husk jeres medlemskab i klubben skal fornyes.

Fristen er ganske vist først d. 1. februar, men da vi jo *ikke* sender eller anvender girokort mere, så *husk venligst* at lave en bankoverførsel til næste års medlemskab:

Kr. 350,00 til
reg.nr. 2905 - kontonr. 4374256322 i Nordea
eller
MobilePay til **4026 9810**

og husk: **navn og medlemsnummer.**

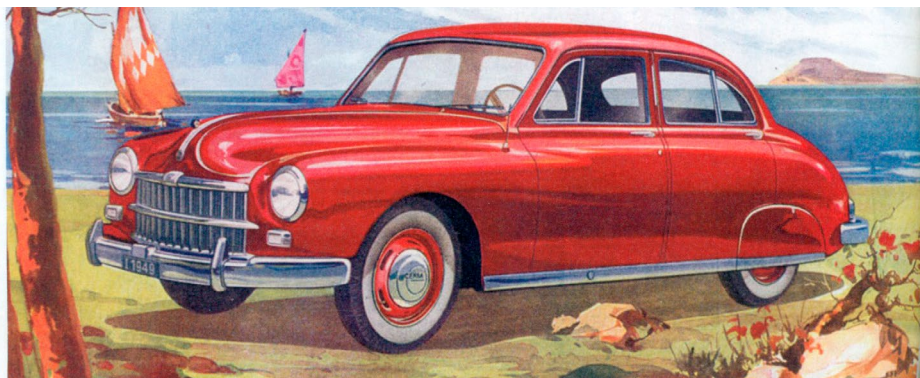
Med venlig hilsen fra kassereren

- og de bedste ønsker om en glædelig jul og et godt nytår til jer og jeres familier.



Var Flavia avanceret?

Tekst & billeder: Niels Jonassen



Et reklamebillede af CEMSA-Caproni

Vi undersøger påstanden om at Lancia altid var på forkant med udviklingen

En revolution

Det var i august 1959 at revolutionen begyndte. Den revolution som skulle ændre den måde biler blev konstrueret på. Sidst på måneden lancerede British Motor Corporation deres projekt ADO 15, herhjemme bedre kendt som Morris Mascot og Austin Partner, eller bare Mini. Indtil da havde forhjulstræk været noget for tekniske nørder, DKW, Citroën og Saab. Nu gjorde BMC forhjulstræk til allemandseje. Det tog nogle år før publikum vænnede sig til det, men siden skulle det vise sig at ADO 15 blev forbilledet for stort set alle senere bilkonstruktioner.

Aner langt tilbage

Den årlige biludstilling i Torino blev åbnet d. 3. november 1960, og på Lancias stand stod der en bil i klassen mellem Appia og Flaminia, den hed Flavia. Den var meget anderledes end de to øvrige modeller, med 4-cylindret boksermotor og forhjulstræk. Man kunne måske tro at den var inspireret af ADO 15, men der var på ingen måde tale om en inspiration derfra. Flavia var helt sig selv og havde aner ganske langt tilbage.

Historien begyndte da Anden Verdenskrig sluttede i 1945. Flyfabrikken Caproni havde en enorm kapacitet men ingenting at lave, Så de ansatte ingeniøren Antonio Fessia. Han havde gjort sig bemærket ved før krigen at konstruere den berømte Fiat 500, Topolino, herhjemme kendt som Mariehønen. Han skulle nu konstruere en bil som skulle bygges af Capronis datterselskab CEMSA. Han greb chancen for at virkeliggøre sine egne tanker om hvordan en bil skulle være og lavede en bil med en 4-cylindret boksermotor og forhjulstræk anbragt i et platformchassis med alle fire hjul uafhængigt ophængt.

Allerede i 1947 var en prototype klar, og bilen blev udstillet i Paris i 1948 og på biludstillingen i Torino i 1949. CEMSA-Caproni var en 4-dørs personbil med motor på 1100cc og 39,5 hk. Desværre gik Caproni fallit i 1949 efter, at der var bygget ganske få biler. Og så var den historie slut, og Fessia vendte tilbage til Fiat, men i deres afdeling i Heilbronn i Tyskland.

Lancia

Hos Lancia skete der meget i 1955-56. Racerafdelingen blev overdraget til Ferrari, Lancia-familien besluttede at sælge fabrikken, Vittorio

Jano gik af som teknisk chef, og Lancias nye ejer, Pesenti, ansatte Fessia som ny teknisk chef.

Fessia fik sat et vist præg på den første nye model efter skiftet, Flaminia; men samtidig satte han arbejdet i gang med at virkeliggøre sit gamle projekt. I marts 1958 var den første prototype klar til afprøvning. I modsætning til CEMSA-Caproni havde bilen selv bærende karosseri, som i øvrigt var designet af den unge Lanciadesigner Piero Castagnero, som senere tegnede Fulvia. Motoren var en vandkølet boksermotor, og bilen havde skivebremser på alle fire hjul.

I løbet af 1960 var bilen klar til produktion, og fabrikken overlod i løbet af sommeren et antal forproduktionsbiler til udvalgte motorjournalister, sådan at deres indtryk og prøvekørsler kunne publiceres samtidig med introduktionen i november. Omtalerne var meget positive, omend det blev bemærket at bilen med fordel kunne have en lidt større motor end de 1500cc og 57hk, der var til rådighed. De der kendte til Fessias tekniske filosofi var ikke overraskede. Han lagde vægt på let betjening, køreegenskaber og komfort, mens hestekræfter og fart var ham imod. Han afskyede

motorsport.

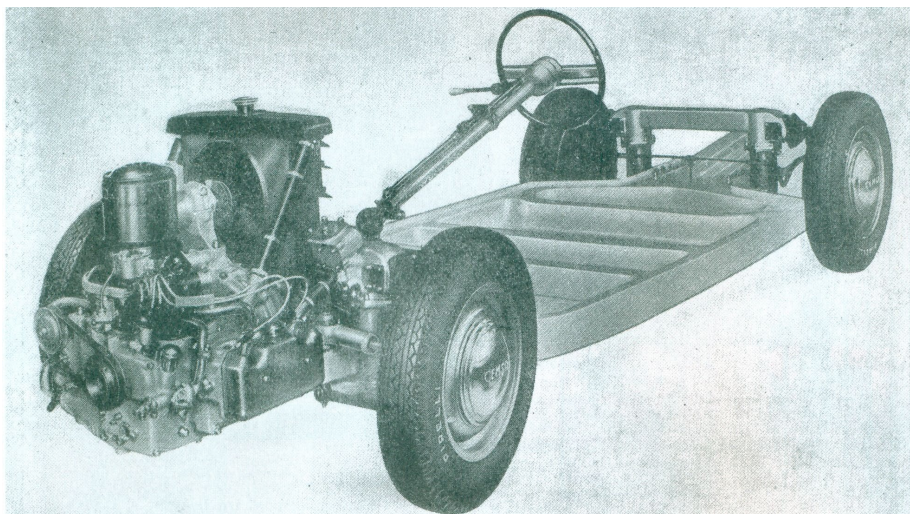
Videreudvikling

I løbet af nogle år måtte selv Fessia erkende, at der var brug for lidt flere kræfter, og motoren blev opgraderet til 1723cc. I de fleste modeller sad der en enkelt Solex karburator, som gav 92hk, mens Sport havde en dobbeltkarburator og 100hk. Berlinaen kunne dog stadig fås med en 1500cc motor, men nykonstrueret og med 75hk. I løbet af tresserne blev Flavia jævnlige opgraderet, blandt andet i 1965 med direkte benzinindsprøjtning på 1800-modellerne.

I 1968 døde Fessia, og året efter blev motorene forstørret til 2000cc, og inden længe blev Flavia-navnet droppet og bilerne hed nu Lancia 2000. Coupemodellerne blev også nydesignet. Den sidste udgave var 2000 coupe som blev produceret i 1971.

Svar

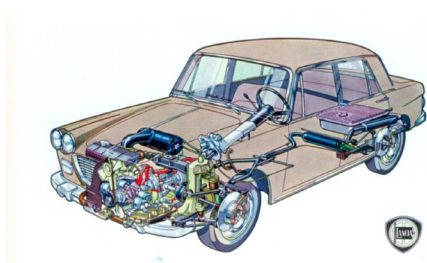
Var Lancia med Flavia så på forkant af udviklingen? Den blev lanceret et årstid efter BMCs ADO 15, men den var ikke en kopi og ej heller inspireret af den. Den havde rødder over



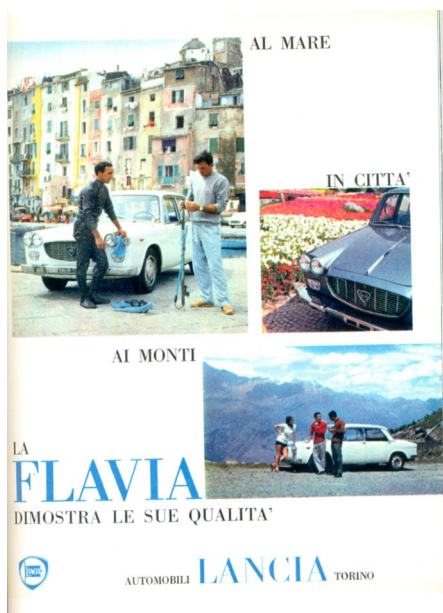
Teknikken i CEMSA-Caproni

tyve år tilbage og havde været under konstruktion i flere år, inden den blev lanceret med boksermotor, forhjulstræk og skivebremser. Prøv at sammenligne med hvad andre bilfabrikker bød på i de samme år. Så også med Flavia levede Lancia op til traditionen med at være forrest med det sidste.

I øvrigt skrev det britiske Autocar i en prøvekørsel i 1963 af Flavia coupe 1800: "Der findes mange biler til individualister, men få der som Flavia straks klassificerer ham som en vidende entusiast, som værdsætter de udsøgte sider af motorkørsel nok til at investere i fuldblodsmekanik."



Teknikken i Flavia berlina



Den første Flavia berlina



Flavia coupe



Foto: Dennis Glitten - Lancia Beta Scorpion