



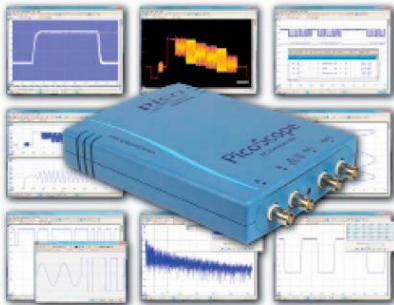
Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 79 AUGUST 2021



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 Coupé



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

23. årg. nr. 79 aug. 2021

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:
2021-10-15

Indhold

Formandens Signatur	s. 4
Klubben Informerer	s. 5
Kommende arrangementer	s. 5
Modellspecialister i klubben	s. 6
Naboklubber	s. 6
En Aurelia er beregnet til at køre i	s. 8
Passionens skjulte sider	s. 16
Tre modeller over fem år	s. 25
Gavnø Autojumble - 2021	s. 26

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:
Gavnø Autojumble
(Jørgen Turking)

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

Efter en pause så langt som et ondt år kan vi nu igen begynde at mødes. Der er årsmøde, sensommertur, træffet i Aarhus og CHGP – og, ikke at forglemme, det nordiske træf i Lillehammer. Der har været mange restriktioner på at rejse til Norge, men nu kan man komme ind, hvis man har haft Corona eller – meget bedre – er blevet vaccineret. Årsmødet har den ekstra attraktion, at Sommers meget fine bilmuseum vil være åbent for deltagerne.

Klubben var i år repræsenteret på Gavnø, omend lidt tyndt. Derfor er der grund til hylde Helena og Rasmus Kjær som for andet år i træk fik præmie. Sidste år i deres klasse med deres Flaminia Touring og i år i deres klasse med deres tidlige Flaminia Berlina. Ikke nok med det. De vandt den samlede førstepris. Så nu må vi andre tage os sammen. Sidste år fik klubstanden tredjepræmie, vi må satse på noget mere næste år. Vi har jo såvel bilerne som talentet til det.

Mens dette skrives arbejdes der på klubstande til Classic Race Aarhus og ved Copenhagen Historic Grand Prix. Vi plejer at være flot repræsenteret i Aarhus, og arrangørerne af CHGP hævder, at de vanskeligt kan forestille sig et arrangement uden Lanciaklubben. De der udstiller kommer gratis ind, men vi håber da at se mange medlemmer begge steder til en snak. Senere kommer sensommerturen, denne gang på Fyn. Der er der også fuld gang i planlægningen.

Der ser ud til at være en voksende interesse for Lancia. Facebook-gruppen vokser støt, og vi håber at de fleste der efterhånden vil melde sig ind i klubben. Jo flere vi er, jo bedre kan vi lave noget interessant. I øvrigt vil vi altid gerne høre forslag til aktiviteter. Der dukker også flere Lanciæ op, senest en Aurelia GT og en Fulvia Sport. Og der er

også biler på bedding.

Fra Italien kommer der stadig nyt om hvordan Stelantis har tænkt sig at placere Lancia. Det nyeste er at der i løbet af de kommende 3-4 år vil komme tre forskellige modeller. Den første, en ny Ypsilon som hybrid, og derefter to rene el-modeller. Det bliver interessant, hvordan begrebet "premium class" vil blive fortolket.

Det er karakteristisk for Lancia, at de er lavet til at køre; og gerne langt. Jeg er endnu ikke blevet træt af at køre lange ture i Aureliaen, og den er trods alt 68 år gammel. Der bliver noget at fejre om to år. Fortæl endelig om ture I har kørt i jeres Lancia. Det er altid opløftende at læse om andres brug af deres Lancia. Der er plads til den slags i Granturismo. Også til noget om genvordigheder og reparationer. Jeg kan slutte med en meget lille genvordighed. For 6 år siden købte vi et rustfrit udblæsningsystem til Aureliaen. Det var vældig flot og let at montere – men det støjede rædselsfuldt. Efter et par år pillede vi den bageste del af og kørte ud til Biltema, hvor vi fandt noget, som fint kunne erstatte det fjernede. Det hjalp på lyden – indtil i år, da der pludselig kom en voldsom larm. En svejsning i det tilbageværende rustfri system var sprunget op. Ganske simpelt tegn på dårlig kvalitet. Foreløbig er det lappet med Gungum, en båndage og et par spændebånd. Det virker fint, men sådan kan man jo ikke køre omkring. Det skal laves ordentligt, inden vi først i september kører til Norge.

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

6.-8. august 2021 Copenhagen Historic Grand Prix

Arrangøren siger, det ikke virker uden en Lancia-stand! Se s. 6

21. august 2021 DLR generalforsamling

Gamle biler og italiensk mad. Bliver det bedre? Læs mere på s. 28

3.-5. september 2021 Nordisk Lanciatræf - Lillehammer, Norge

Den norske klub ser frem til at byde os alle velkomne i Lillehammer. Se omtale på s. 23

17.-19. september 2021 Classic Race Aarhus

Troels samler vores stand og sætter flag op. Se mere s. 24

26. september 2021 Sensommertur

Vi skal på tur på det nordvestlige Fyn. Beskrivelse og kontaktoplysninger på s. 30

Copenhagen Historic Grand Prix - 6.-8. august 2021



For 20. gang afvikles der historisk grand prix i Københavns gader.

DLR plejer at have en hyggelig stand med masser af småsnak, rødvin og flotte biler. Kontakt Niels Jonassen (aurelia@webspeed.dk) for at høre nærmere om fælles tilmeldning - og adgang til pladsen.

Faremomenter ved nordiske rally



The perils of rallying in Nordic countries.

rob@beverlyhillscartoons.com

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.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

En Aurelia er beregnet til at køre i

Tekst & billeder: Niels Jonassen



På tur hen over Lofoten

I løbet af de mere end fyrre års ejerskab har vi tilbagelagt mange kilometer i vores Aurelia

Drag nordpå

Som lancisti vil vi allesammen til Italien, og det vil vi også. Men hvorfor begrænse sig til det sydlige Europa, når nord har så meget at tilbyde? Den mest åbenlyse fordel er, at det i juni aldrig bliver rigtig mørkt. Natten er kun et par timer lang og næsten gennemsigtig. Nogle af jer kender det fra Skotland, men hvis man drager langt nok nordpå, går solen ikke engang ned. Den berører bare horisonten og begynder at klatre igen. En mindeværdig oplevelse. For nogle år siden blev det traditionelle nordiske Lancia-møde arrangeret af den finske klub, og rejsen gav os en god undskyldning for at rejse endnu længere. Så efter mødet kørte vi nordpå langs Finlands kyst.

Hvis du tror, at der er mange træer i Finland, har du ret. For det meste nåletræer med enkelte birke hist og pist. Hovedvejen går i lige linje igennem kilometervis af skov, så hvis vi ønskede at se noget af kysten, måtte vi dreje af ad mindre veje - gennem mere skov med pletter af landbrugsjord. Skoven går helt til den stenede kyst, og du skal være heldig at få et glimt af havet. Men der er fjorde og mange små lystbådehavne.

Finland har en dramatisk fortid. I århundreder blev det regeret af Sverige, og et stort antal svenskere bosatte sig der. Efter Napoleonskrigene blev det russisk, og først efter første verdenskrig blev det uafhængigt. Finsk er et asiatisk sprog, der kun forstås af finner og estere, men du kan komme langt med engelsk. Svensk undervises i skolerne, men det synes forkert for mange finner. Den gamle herskende klasses sprog. Men hvis du er dansk, svensk eller norsk, er det nemt i de svensktalende

dele af landet, langs sydkysten og langs dele af vestkysten. Pointen er naturligvis, at danskere, nordmænd og svenskere normalt forstår hinandens sprog - forudsat at du taler tydeligt.

Vi nåede den første by langs kysten, Pori, i koldt, regnfuldt og grimt vejr. Byen løftede ikke vores humør. En søndag aften, hvor var alt lukket. Det lykkedes os at finde et hotel og sandsynligvis den eneste åbne café i byen. Vi tog en kort gåtur rundt. Det var tydeligt, at det engang havde været et behageligt sted med hvide eller gule træhuse. Men hele bymidten var blevet omdannet til betonhøjhuse. Vi gik i seng.

Et omslag

Morgenen begyndte med et tvivlsomt løfte om forbedret vejr. Vi fortsatte nordpå - og efter en time brød solen igennem, og temperaturen steg. Det var ret uretfærdigt over for finnerne, men jo længere vi kørte ind på svensktalende område, jo pænere blev vejret. Omkring middag nåede vi frem til en meget behagelig lille by, Kristinestad, og så ud som vi havde forventet, alle byer langs kysten skulle se ud. Et- eller to-etagers træhuse der for det meste er malet hvide, gule eller røde. - En særlig rød, der stammer fra svenske kobberminer. Vi spiste frokost uden for en dejlig restaurant med udsigt over en flod.

Bilen

Jeg har endnu ikke nævnt Aureliaen. Mest fordi jeg altid forventer, at den skal fungere, som jeg vil have den. Normalt gør den også det. Vi havde dog haft problemer på vej gennem Sverige mod Finland. Det begyndte med, at motoren gik ujævnt. Det nemmeste og hurtigste er selvfølgelig at se på tændrørene. Vi stoppede ved Biltema. Nye tændrør - hvilket ikke gjorde nogen forskel. Næste på listen var tændspolen. Vi stoppede ved Biltema i den næste by også. Tændspolen var meget varm, hvilket indikerer en elektrisk lækage. Det er let at skifte tændspole, så efter et par minutter var vi atter på vej. Og det var løsningen. Derefter begyndte koblingen at hyle. Jeg var ikke lige i humør til at fjerne koblingen for at montere et andet leje - og jeg havde heller ikke et nyt leje. Alternativet er at foretage meget hurtige gearskift.

Lejet nedbrydes ikke yderligere bare fordi det larmer, så vi fortsatte ufortrødent.

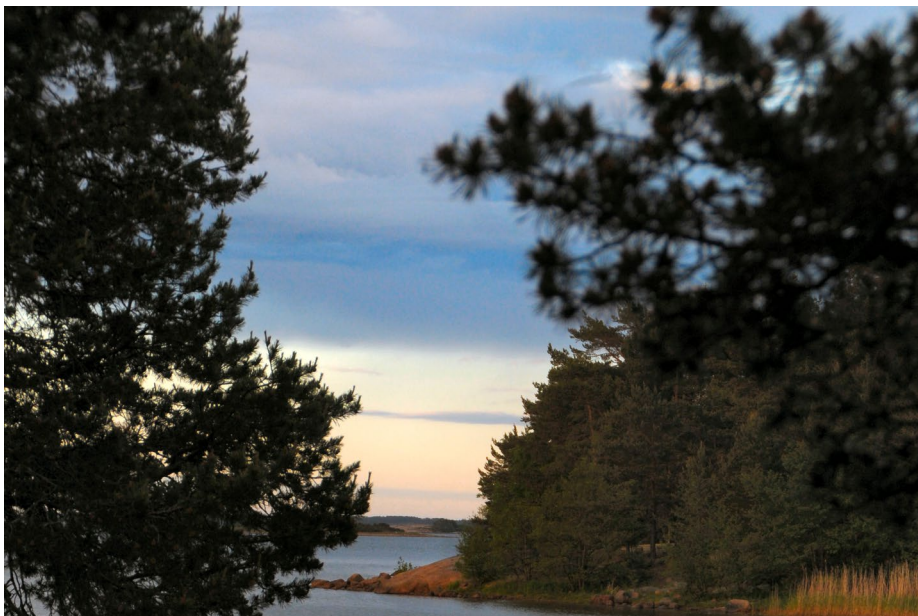
Mod Sverige

Vi satte nu kursen mod byen Jakobstad og en ven, som jeg har mødt i mange år på internationale møder i FIVA. De har en meget aktiv veteranbilkлуб med et klubhus og et værksted, hvor de restaurerer biler sammen. De mødes en gang om ugen til et måltid og for arbejde på den bil, der er på dagsordenen. Vi følte os i meget godt selskab. Næste morgen fortsatte vi mod den finsktalende by Oulu. Regn igen, men i Uleåborg havde de et bilmuseum, som vi selvfølgelig måtte besøge. De fleste biler var fra 1950'erne. Assorteret amerikansk og europæisk. Personligt fandt jeg en tysk Dornier fra 1920'erne interessant. Jeg var ikke klar over, at de havde bygget biler, jeg kendte kun deres fly.

Min bror havde fortalt mig, at når vi nåede grænsen til Sverige, så skulle vi køre langs den finske side af den flod, der skiller de to lande, gennem et overraskende frugtbart, pastoralt landskab. I den kolde regn var det svært at se charmen, så til sidst krydsede vi bare ind i Sverige - bare en lille bro - for at finde et sted at overnatte. I den del af verden har mange campingpladser små hytter at udleje. Ofte et meget godt alternativ til et hotel. I det lokale Coop fandt vi noget mad og satte os til et måltid i vores lille hytte med udsigt over Törneå-floden.

På tværs af Sverige

Næste morgen gryede tørt og med kold vind. Det var den 16. juni, og vi spekulerede på, om vi havde begået en fejl ved ikke at tage til Italien. Landskabet deroppe er dog fascinerende. Kilometer efter kilometer med nåleskove, der, mens vi kørte nordvest fra Övertorneå over Sverige, blev til hede med spredte træer. Man skal væbne sig med lidt tålmodighed, for du kører i timevis, for det meste i en lige linje uden at se andet end det åbne landskab. Fremragende med vores skrantende koblingsleje. Vi vidste, at vi skulle krydse polarcirklen et eller andet sted på vejen, og vi håbede, at den var markeret på en eller anden måde. Selvfølgelig er det kun et menneskeskabt



På vejen til Finland stoppede vi på Åland



*Nordisk Lanica Træf. En meget tidlig B24. Den første højrestyrede, stelnummer B24 1001.
Man forstår godt, ejeren ser glad ud.*

koncept, men man føler stadig, at man har nået noget særligt, når man når cirklen i en 62 år gammel bil. Vi ville ikke gå glip af det. Efter 60 km. var der et stort skilt med skrift på flere sprog, en parkeringsplads og en lille café. Vi fejrede med en kop kaffe.

Efter 288 km nåede vi minebyen Kiruna. Svensk stål er kendt for sin høje kvalitet, og det er her, de graver det ud. Økonomisk er Kiruna meget vigtig, og den er lige så attraktiv som enhver anden mineby. Den er kun omkring 120 år gammel, og med sine 18.000 indbyggere ligger den midt i ingenting. Byen er i færd med at blive flyttet, fordi den er blevet undergravet af minen, så mange huse er i fare for nedstyrtning. Kun rådhuset og den store trækirke flyttes til den nye by. Det er værd at bruge tid på at se på kirkens store, afbalancerede træstruktur.

Vi regnede med at rejsen længere mod vest ville betyde mere varieret landskab og forhåbentlig bedre vejr. E10 gik nordvest, og langsomt gav de brede vidder plads til bjerge. Vi havde en fornemmelse af, at vi bevægede os gennem fladt landskab, men da vi krydsede grænsen til Norge, indså vi, at vi meget langsomt havde sneget os op til ca. 800 m. over havniveau. De sidste 50 km. før vi nåede Norge gik ad en stadigt mere snoet vej i en nationalpark, forbi en stor sø omgivet af bjerge, der blev højere og højere.

Norge

At komme ind i Norge betød at køre nedad i store sving. Over omkring 20 km. når du fra 800 m. til havets overflade. Deroppe er Norge meget smalt. Vi havde ret i vejret, jo længere ned vi kom, jo bedre vejr. Vi kørte ind i havnen i Narvik i solskin og 20 grader C. Det havde været en lang dag, så vi begyndte at lede efter et sted at overnatte. Det lokale turistkontor lukkede kl. 5, men der var en pil og et skilt, der sagde Youth Hostel. Vi endte i et bebygget område med masser af bungalows, men ingen vandrehjem. I udkanten af byen spurgte vi på en tankstation, og de foreslog, at vi kørte nogle kilometer ud ad fjorden til en campingplads, hvor vi kunne finde en hytte. Det gjorde vi, og det var meget rart. De havde endda en restaurant - drevet

af en tyrker. Han spurgte "engelsk eller norsk?" "Dansk" svarede vi. "Nå, det er det samme." På en måde har han ret, dansk og norsk er så tæt beslægtede, at du kan læse norsk uden at indse, at det ikke er dansk. Det er kun tone og intonation, der adskiller sig.

I øvrigt spiller Narvik en rolle i britisk historie. Da tyske styrker invaderede Norge i april 1940, blev britiske styrker sendt til Narvik for at støtte nordmændene. De havde succes i kort tid, før de tyske styrkers overvældende magt blev for meget, og de britiske tropper trak sig tilbage.

Lofoten

Fra vores hytte kunne vi se over fjorden til det, der ventede på os, de sneklædte bjerge på Lofoten-øerne. Fordi de er så gamle de norske bjerge - ligesom de skotske bjerge - er de blevet slidt ned gennem millioner af år. Af en eller anden underlig grund var bjergene heroppe dog aldrig dækket af is i istiden, så de har meget skarpere toppe, der stiger lige ud af havet.

Lofoten er en lang række øer, der stikker ca. 150 km sydvest ud i havet. De fleste af dem er bjerge, men langs kysten er der mange fiskerbyer. Oprindeligt skulle man sejle fra sted til sted, men i dag fører veje næsten hele vejen rundt via broer og tunneler. Vi brugte to overnatninger på vejen til den yderste spids. Vi kunne især lide "Det gamle hotel" i Reine. Det var virkelig et gammelt hotel, hvor vi blev informeret om, at de havde mistet nøglerne til værelserne, så kun hoveddøren var låst. Atmosfæren var meget hjemlig, og de eneste andre gæster var et engelsk-skotsk par, der havde rasende diskussioner om skotsk uafhængighed. Vores mest alvorlige problem var, hvordan vi skulle falde i søvn. Det er stærkt dagslys i alle 24 timer. Det lykkedes.

Svolvær er den eneste store by på Lofoten og har kun omkring 8.000 indbyggere. Det er her de passagerskibe, der sejler langs Norges kyst hver sommer, sætter turister af. Det forklarer antallet af autocampere på vejene deroppe. Vi havde undret os over antallet af tyskere, der havde kørt hele vejen til Lofoten. Det havde de ikke, de havde



Katrinestad ved den finske kyst



Reine bymidte på Lofoten

Det er ret let at finde vej gennem det meste af Norge. Der er én hovedvej, der fører dig fra toppen og syd til Trondheim, hvor landet udvides. Kort sagt: fra Bodø kører du op gennem en dal, over en bjergkam og ned gennem en dal på den anden side. Den eneste hage er, at afstanden fra Bodø til Trondheim er 705 km. Med vejret på vores side kunne vi drage fuld fordel af landskabet. Nøgne bjerge og dybe trædækkede dale. Det hele ser ud til at fortsætte for evigt, men du behøver ikke være bange for vejene. De er gode og velholdte. På vej mod syd krydsede vi polarcirklen igen. Der er en bygning med en udstilling, hvis du vil vide mere.

Byerne er små, få og langt fra hinanden, men der er en eller to gamle handelshavne, der er værd at se på med deres gamle gader indrammet af lyse træhuse. Planlæg et stop i den gamle del af Mosjøen. Vi skar turen i to ved at finde et nyttigt motel i Mo i Rana, inden vi endelig nåede Trondheim.

Det sydlige Norge

Trondheim er en gammel by og et lokalt centrum af betydning. Det har været et administrativt center siden middelalderen og har en imponerende gotisk katedral, der ser meget engelsk ud. I middelalderen var kontakten med England og Skotland livlig. Når du kommer til Trondheim fra nord, kører du gennem bølgende pastorale landskaber, der får dig til at føle dig meget længere sydpå. Indflydelsen fra Golfstrømmen mærkes tydeligt.

Efter Trondheim kørte vi sydpå og derefter østpå mod en gammel mineby. Nej, Kiruna havde ikke skræmt os væk fra minebyer. Røros er en gammel kobberminedrift fra 1600-tallet. Byen er på UNESCOs verdensarvsliste af gode grunde. Det er faktisk en fornøjelse at gå rundt i gaderne på Røros med alle træhusene; nogle af dem næsten træpaladser. Er alder nok til at gøre en by attraktiv? Byen spillede en meget vigtig rolle i statsfinansieringen af kongeriget Danmark-Norge (1376-1814), og den står som et unikt eksempel på, hvordan vigtige byer i Norge så ud.

Vi følte, at vi faktisk havde fået nok, men vi havde

stadig lang vej hjem. Vi havde arrangeret at blive et par dage med venner uden for Oslo, så kursen blev sat sydover. Langsomt indså vi, at vi skulle køre over 600 km., inden vi ville nå frem. Norge er et meget langt land, og det var ikke motorvejskørsel. Naturligvis dræbte afstanden hverken os eller Aurelia, men vi var trætte, da vi ankom. Bilen var i orden, og koblingen svigtede os ikke.

Hjem igen

Efter et par dage kørte vi sydpå gennem Sverige og tog den korte færgetur til Danmark. Efter yderligere 500 km. var vi hjemme. Vores samlede kilometertal var 4.750 km.

Hvad med Aurelia? Først og fremmest kunne jeg se, at jeg ikke havde passet godt nok på den. Den er så pålidelig, at man har en tendens til at glemme, at den skal passes. Jeg kunne ikke have forudset problemet med tændspolen, men koblingen var pinlig. Vi havde bare ladet årene gået uden at tænke over det. Den fik os hjem, men jeg vil ikke svigte koblingen sådan igen.

Vi har været på en del træf, hvor folk er ankommet med deres Aurelia på trailer. Jeg forstår det ikke. En Aurelia er bygget til at blive kørt, og den trives med den. Hvis du kun kører din Aurelia i nogle korte perioder, forgår den. Tag din Aurelia ud på en motorvej, og giv den en god tur i en times tid ved cirka 3.500-4.000 omdrejninger. Lyt til, hvordan det går i tomgang bagefter. Jeg går ikke ind for at bruge motorveje; det er så kedeligt. Aurelia er en bil til den almindelige landevej - dyk ind i en hurtig kurve, kast gearstangen i tredje og accelerer ud af kurven, mens du holder bilen med rattet.

Vi ses derude.



Den gamle kobbermineby Røros



Man overser ikke, når man møder Polarcirklen

Passionens skjulte sider

Tekst & billeder: Ruoteclassiche

Oversat og bearbejdet af: Torben Jørgensen no. 312

Gadebiler ændret til væddeløbsudgaver, køretøjer med identiske stelnumre, kopiudgaver vurderet til at være originale. Alt i alt, et komplekst system som afslører et miljø, som nogen trives nærmest uforstyrret i, mens de snyder de sande passionerede. Velkommen til den mørke side af de historiske samlinger.



Ruoteclassiche mener, at ca. 25% af historiske biler hos samlere er falske eller har rod i dokumentationen. Størstedelen i udlandet, men også mange i Italien.

Det er ikke noget smukt billede som er

fremkommet i de seneste år i den del af verden som samler på historiske biler. Et billede som er smurt ind i mudder - og intet har at gøre med den virkelige sande passion for millioner af samlere.

En virkelighed som er skuffende, men desværre



korrekt. Et fænomen som er løbet af sporet i stort omfang – nemlig forfalskede biler.

De første indikationer af en vurdering af omfanget findes hos Register 1000 Miglia, et organ skabt i 2019 i forbindelse med et af de største internationale begivenheder netop 1000 Miglia løbet. Her forsøger mange at snyde sig til deltagelse; for at kunne deltage mindst en gang i livet. Fænomenet med forfalskede biler til Mille Miglia havde nået et omfang, der tvang organisationen til at afhjælpe problemet. Det startede ved ansøgninger til løbet i 2020, hvor deltagerne skulle indskrive deres køretøjer i et godkendt register. Ansøgningerne kunne kun godkendes efter en kontrol af originalitet, udført af en ekspertkommission nedsat af selvsamme Mille Miglia organisation. Godt 800 køretøjer er blevet undersøgt over 2 år, 550 er blevet godkendt (68%) medens 60 stk. er bedømt "ikke originale" (7,5%) og derfor afvist. Hvad angår de resterende 190 stk. (24%) er en supplerende undersøgelse i gang. Det vil sige, at næsten hver tredje ansøger for deltagelse i løbet, har søgt med bil som ikke er helt

original eller måske forfalsket. Måske bliver alle "afventende" ikke afvist, men tilbage står en høj procentdel af emner til diskussion.

Falsknerier med behændighed

"Når der er rigeligt med penge, er det let at blive uærlig" siger Ermanno Cozza, manden som har oprettet Archivio Maserati for at undgå udbredelsen af følsomme informationer som er nyttige for falsknerier. "Der er personer som er topinformeret og kender alt til særlige biler. Personer som læser i gamle tidsskrifter, historiske bøger og især omkring væddeløbsbiler og foto fra arkiver, finder ud af, om en bil har været skadet eller skrottet. De går tilbage til chassisnumre og deltagerlister fra væddeløbsbaner, og ud fra de oplysninger genskaber de et køretøj. Ofte drejer det sig om biler, som har værdi af mange millioner euro".

Disse personer forbereder sig ved at finde bilens historie gerne gennem adgang til bilfabrikanternes hemmelige arkiver, så de kan få kendskab til rækkefølge af chassisnumre, hvilke numre mangler

og hvilke køretøjer er officielt destrueret. På et tidspunkt var kombinationen chassissnummer-motor ligefrem til at skaffe med lethed via selv samme bilfabrik i form af passionerede som havde fri adgang til arkiverne. F.eks. historiske klubber, registre for mærket eller modeller. I dag er dette meget mere kompliceret, idet de mest kendte mærker mestendels er fundet og dermed nemme at skelne fra de falske, men det er som at lukke lågen, efter hesten er stukket af..

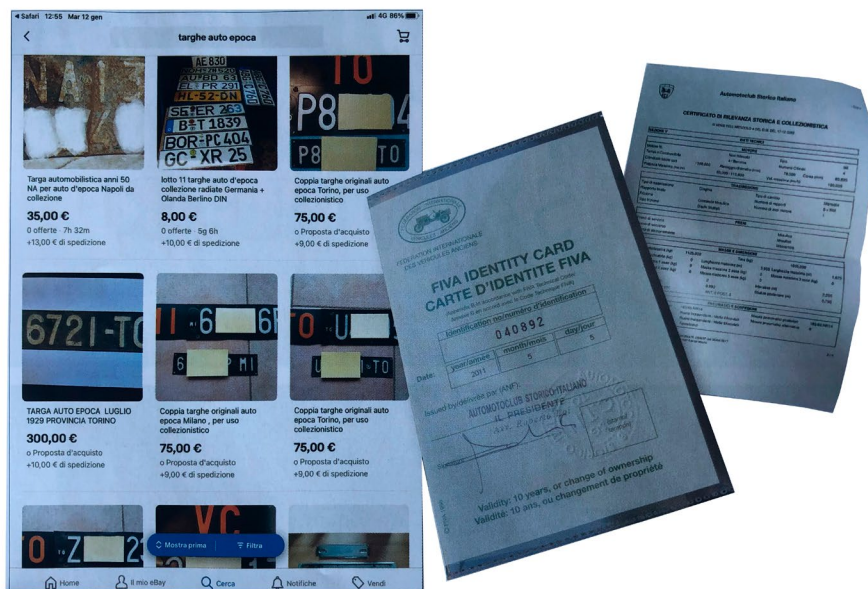
Autenticitet og historien

Spørgsmålet er, hvor mange falske biler er konstrueret i 80' og 90'erne før computerne holdt deres indtog; og der blev oprettet arkiver i diverse bilhuse. Der er skabt mange "nye" biler som har deltaget i begivenheder på væddeløbsbaner eller store biludstillinger for klassiske biler.

Chassissnummer er yderst vigtigt i forbindelse med opbygning af kopier, men i dag kan de vigtige originale dokumenter fremskaffes. Der er passionerede og samlere af dokumenter og originale nummerplader. Også på eBay kan

disse findes. Med dokumenter for en bil man på et tidspunkt har mistet sporet af, kan den rekonstrueres, hvis man forstår at begå sig blandt gældende regler - og med tiden vil bilen fremstå som original.

"Men tvivl om originalitet opstår når hele bilens historie mangler. Hvis bil er bekræftet original og måske er et ladefund. Når der er hul i historien så blinker alle advarselslamper. Den sidste som er blevet afvist ved Mille Miglia er en Bugatti, hvortil der ikke var bekræftet dokumentation indtil 1995. "Det kan forekomme, men er ret usædvanligt", siger Paolo Mazzetti, Præsident for Komite ved administration af Register 1000 Miglia. "Biler som indskrives til Mille Miglia må udover det obligatoriske også have dokumenter fra FIVA, og i teorien bør dette være tilstrækkeligt for at garantere originaliteten. Men også dette kan ofte drages i tvivl; ikke alle FIVA kontorer i verden har den nødvendige seriøsitet. Diciplinering omkring homologering er meget forskellig fra land til land; dokumenter blev f.eks. udstedt på samleband førhen fra FIVA-kontorer i nogle østlande.



Det er ikke vanskeligt at finde annoncer som tilbyder salg af nummerplader og originale papirer til biler. Her ses FIVA-pas og historisk certifikat (CRS).



På listen over de mest forfalskede: Lancia Fulvia Coupé Montecarlo

Et ret godt eksempel er dette med de to åbne biler mærket Ermini fra begyndelsen af 50'erne: ejerne af de to biler havde tilmeldt sig samtidig til samme Mille Miglia arrangement. Det blev noteret, at den ene ikke havde det originale chassissnummer.

Præmiering gør forskellen

Den ene ejers idé var, at ændre sin model 1500 til en 1100 Sport, som har større værdi, og han stansede endog chassissnummer i fra en bil som tidligere havde vundet sin klasse i Mille Miglia 1954. Den forfalskede bil ville således få en højere handelsværdi som vinder af et historisk Mille Miglia (vi taler EUR 600.000 – 800.000). Begge Ermini var forsynet med historisk certifikat (CRS) udfærdiget af ASI og dermed officielt original. Ved Mille Miglia var man dog ikke enig i dokumentationen og begge blev afvist. Den ene var uden diskussion en Ermini med autentisk præmiering, hvorimod den anden var et forsøg på snyd, men dog en original Ermini 1500. Resultatet af sådanne begivenheder kunne tilskrives manglende digital information fra ASIs arkiver, hvor man ikke er i stand til at skelne mellem dobbelte

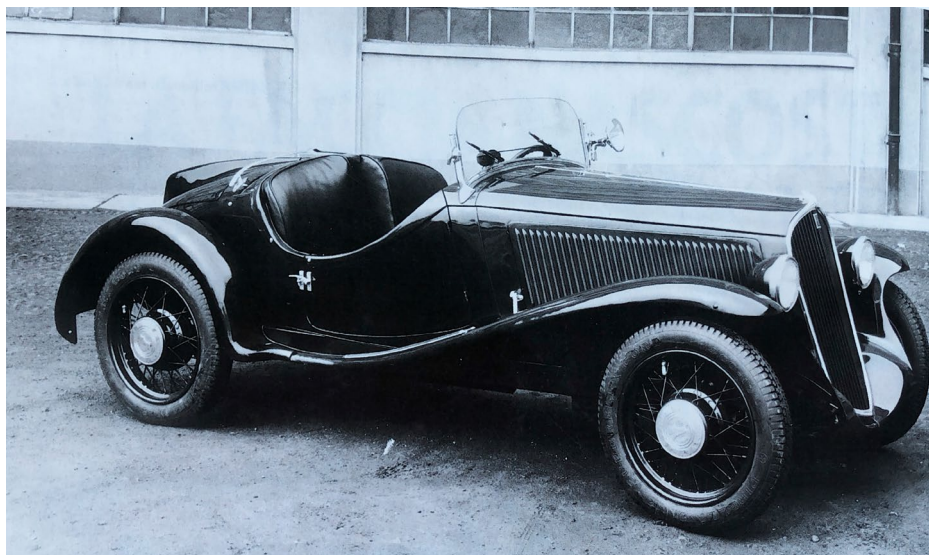
chassissnumre og blokere for en certificering. Men problemet skyldes også, at indtil for få år siden kunne CRS dokumentation med lethed frigives - også for vigtige køretøjer med sportslige data og dermed høj handelsværdi på markedet. I hvert fald drejer det sig om en proces (ifølge rygter som er tilgæet Ruoteclassiche), der er fortsat indtil 2015 (CRS certifikat blev indført i 2011).

Sådan er det ikke længere og alle ansøgninger til Mille Miglia bliver undersøgt af en teknisk kommission. Gad vide hvor meget der er gået galt ved manglende kontrol tidligere? Hvor mange forfalskede køretøjer der kan have certifikat for originalitet og i dag deltager i vigtige udstillinger og sælges til svimlende beløb? Sådanne sager kan komme til frem, som det gjorde for de to Ermini, hvoraf kun den ene havde korrekt chassissnummer. Tilfælde med to ens chassissnumre er mangedoblede, også selvom kun få bliver opdaget. Et andet tilfælde drejer sig om to Alfa Romeo 1900, som nogen for mange år siden havde ændret til model 1900 TI, væddeløbsversionen som kunne godkendes til Mille Miglia. Også i dette tilfælde



Listen over de biler som oftest bliver kopieret eller reproduceret som originaler der har modtaget præmier, er lang og består af mange modeller. Det drejer sig ikke kun om biler til millioner. Fra listen fremkommer også Abarth 595 og 695, Alfa Romeo Giulia GTA og Fiat Balilla Coppa d'Oro og Topolino





havde de to biler ens chassissnummer fra en vindende bil i historisk Mille Miglia. Den ene var solgt i Italien, medens den anden befandt sig i udlandet. Ærgerligt for de to ejere, at de havde tilmeldt sig til Registro 1000 Miglia samme år og blev stoppet af registeret. Et andet eksempel drejer sig om en betydningsfuld Ferrari fra 50'erne, bedømt autentisk af sagkyndige, men blev indrapporteret idet der allerede var en identisk homologeret i ASI; hvilken af de to var så den originale? Spørgsmålet står stadig åbent og sagen undersøges af ASI.

Myndigheder er i færd med at undersøge to TZ2 fra 1965, én af de smukkeste modeller fra Alfa Romeo, tegnet af Zagato, og har i dag en værdi af ca. EUR 3,5 mill.

Undersøgelsen foregår netop nu i Torino for disse Zagato udgaver udført i glasfiber. Kun ni eksemplarer er fremstillet og markedsvurdering er som nævnt mindst EUR 3,5 mill (hvis man overhovedet kan finde en til salg). Begge har samme chassissnummer, som viser sig at være fra en TZ1, der står på Alfa museet i Arese. Naivt, eller uvidenhed fra de som har begået forfalskning? Eller arrogance for at påvise mangel på sikkerhed og det, at man bare kan gøre det? Måske har svindlerne tænkt, at ingen ville undersøge korrekt chassissnummer på bil udstillet på

Alfa Romeo historisk museum.

Mange ansvarlige for disse snyderier prøver at forsvare sig med, at det drejer sig om replica, men tilstår som oftest når politiet går dem på klingen. Som det skete i midt 90'erne, i det som blev kaldt "det største historiske svindelnummer med falske Ferrari", da to tidligere mekanikere fra Ferrari i Maranello, en Ferrari-forhandler og tre bilsamlere fra Schweiz påbegyndte en produktion af falske Ferrari, som var så perfekte, at selv producenten Ferrari havde svært ved at skelne fra originale. "En aktivitet som på sin vis startede lovligt som modifikationer, men da markedsprisen steg samtidig med en større efterspørgsel, blev det udvidet og ulovligt" udtalte Ferrari-ledelsen. Men hvem ved, hos hvilken privat samler disse Ferrari er endt? Udover, at disse meget dygtige kunstnere som er i stand til at efterligne karrosserier, chassier, interiør, motor og mekaniske dele med overraskende resultater, så er der også svindlere med mange penge, som får disse biler fremstillet. Især i lande udenfor Italien.

Der er personer som er villige til at betale hvad som helst for at besidde en sjælden bil, der vil blive beundret overalt i verden. "Ofte er jeg blevet tilbudt en check på tusindvis af euro hvis jeg ville

oplyse chassisnummer på en Maserati som havde deltaget i løb eller evt. skrottet" fortæller Ermanno Cozza, "og de personer som tilbyder mig dette er ikke blot skruppelløse, men kan være kendte forretningsfolk og samlere". Men det drejer sig ikke alene om disse forfalskede biler, suspekte dokumenter, replica som for nogle er som at komme i himlen. Der er også en anden type mennesker blandt denne gruppe som mestendels består af uærlige personer, som man gør uret - nemlig nogle få, som er hævet over mistanke og brænder for at arbejde med disse biler. Med hvilken grund? Fordi de har kendskab til disse særlige biler og ønsker at bevare dem .

Ikke kun de milliondyre biler

"Desværre har mange af disse forfalskede certifikater udstedt af FIVA eller fra certificering udstedt af historisk ASI eller autoriserede registre – Registro Italiano Alfa Romeo; Registro Fiat Italiano og Registro Lancia og nogle gange endog certificeringer udstedt af bilfabrikanten selv", oplyses det ifølge kilder til Ruoteclassiche.

Der er modeller hvor det er lettere at gå i falsknerifælden. Det vil kræve for meget plads at opliste i denne artikel . Man kan sige, at sportslige modeller kræver større opmærksomhed ved køb, idet de sagtens kan være modificeret fra gadeudgaver. Nogle eksempler: En Abarth 595 er let at fremstille med udgangspunkt i en Fiat 500 som kun koster en brøkdel af den originale model som af Ruoteclassiche vurderes op til EUR 35.000; Alfa Romeo Giulia GTA 1600 fremstillet i 500 eksemplarer, men antallet er i dag mangedoblet efter at priserne er steget til himlen (i dag bliver de udbudt til EUR 350.000 eller mere). De falske er vanskelige at skelne.

Og også Fiat 508 S Coppa d'Oro, en sportslig version af Balilla, som efter nogle "ændringer" går fra en værdi af EUR 30.000 til over EUR 200.000 pga. muligheden for at deltage i Mille Miglia (men nu, som tidligere nævnt, kræves nødvendig dokumentation i Miglia register). Samme for en 500 "Topolino" som med værdi omkring EUR 20.000 stiger til over EUR 100.000, hvis chassisnummer passer på tidligere deltager i Mille Miglia.

Falskneriet er også nået til Fulvia Montecarlo, en version som ikke er særlig eftertragtet til forfalskning, idet Lancia ikke har foretaget en specifik registrering af den (betragtes som Coupé serie 2 eller 3). Der tages udgangspunkt i en Coupé serie 3 til EUR 8.000 og kan opnå måske EUR 25.000. Falsknerier kan opdages på tre særlige punkter, som endog falsknere ikke er i stand til at ændre på. Men det nødvendigt at kende til dem.

Også af disse sidste grunde skal man aldrig købe bil med lukkede øjne, impuls køb eller forblændet af en flot model som huskes fra sin barndom/ungdom eller fra bagsædet i forældrenes bil. Hvad skal man så gøre? Tjaa, her åbnes et helt nyt kapitel. Det tager vi i en anden artikel.

RUOTECLASSICHE

Nordisk Lanciatræf - 2021



Velkommen til Nordisk Lanciatreff på Lillehammer 3. – 5. september 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

Estimeret 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



Classic Race Aarhus - 17.-19. september 2021



Classic Race Aarhus 2021 afholdes i weekenden 17.-19. September i og omkring Mindeparken i Aarhus.

Aros Forsikring står for udstillingen af klassiske- og veteranbiler i Mindeparken i forbindelse med Classic Race Aarhus. Dansk Lancia Register er blevet tildelt pladser til ca 10 biler. Ved tidligere udgaver af Classic Race Aarhus har Dansk Lancia Register udstillet med mere end 30 biler, så der bliver rift om de kun ca. 10 pladser, vi har fået stillet i udsigt i år.

Er du interesseret i at udstille og være med til en hyggelig weekend i Aarhus, må opfordringen derfor lyde, hurtigst muligt at tilmelde sig med sin (eller sine) Lancia. Tilmelding sker i første omgang til Troels Qvist (tlf. 4191 0823).

For oplysninger om pris, tidspunkt og generel information tjek www.craa.dk - eller kontakt Troels



Tre nye modeller over fem år

Tekst & billeder: Quattroroute

Oversat og bearbejdet af: Elvi R. Nissen



Stellantis-gruppen har til hensigt at promovere Lancia-mærket ved at fokusere på design, elektrificering, international ekspansion og frem for alt en udvidelse af sortimentet. Med det for øje skal der, ifølge rygter indsamlet af den europæiske udgave af Automotive News, være tre nye modeller, der skal lanceres i løbet af de næste fem år.

Tidligere på året gav CEO Carlos Tavares angiveligt chefen for design, Jean-Pierre Ploué, opgaven med hurtigt at designe en ny serie bestående af en minibil, en kompakt crossover og en sedan. På de nye modeller, som naturligvis bliver nødt til at leve op til Lancias kendetegn: smidighed, lethed og kompakthed. I følge CEO for Torino-mærket, Luca Napolitano, og af Ploué selv, er arbejdet allerede begyndt. Dette udmønter sig ved, at den franske direktør tilsyneladende hyppigt besøger det tidligere designcenter i Torino.

Automotive News giver også en tidslinje for lanceringerne af de tre nye modeller: minibilen skal erstatte Ypsilon og komme på markedet i midten af 2024 i en el- og benzinvariant. SUV'en

skal kun debutere i første kvartal af 2026 i en batteriversionen. For både minibil og crossover er der allerede i maj formelt givet grønt lys til udviklingsprogrammet, mens sedanen stadig er under evaluering - først og fremmest laves der skøn over de antal solgte biler, der er nødvendige for at gøre projektet økonomisk bæredygtigt. Hvis den godkendes, skal denne tredje model af den nye serie lanceres på markedet inden udgangen af 2027. Under alle omstændigheder, fortsætter magasinet, vil de to allerede godkendte modeller blive udviklet på basis af de nye Stia-platforme, som Tavares lancerede i midten april: anden generation af eCmp (ankommer i slutningen 2022) til erstatningen af Ypsilon og Stia Medium, en udvikling af PSA e-Vmp, til crossoveren. Produktionsstederne er der ikke truffet nogen endelige beslutninger om endnu. Ifølge fagkilder, der er citeret af Automotive News, vil minibilen sandsynligvis blive samlet i Tychy, Polen, hvor samlebåndene allerede spytter Ypsilon ud, mens der for SUV er tale om Melfi: faktisk kunne det være en af de fire modeller, som Stellantis-gruppen planlægger at producere i Lucanian-fabrikken fra 2024.

Gavnø Autojumble 2021

Tekst Elvi R Nissen

Billeder: Jørgen Turking



Der er mange fordele ved en klubstand. SKygge, stiddepladser - og godt selskab!

Vejret viste sig fra sin bedste side og Coronaen var ved at have sluppet sit tag - så over 1.400 biler drog denne 13. juni 2021 mod Gavnø. Dog var kun fire af disse biler Lanciaer ... ok, fem. Der stod også en Zagato på Alfa-standen!

Men der var altså rigeligt andet at kigge på. Der var også de sædvanlige konkurrencer med præmier til de forskellige stande, klasser og show.

Klubstanden som sidste år, hvor det noget større fremmøde gjorde god figur, fik en tredjeplads, formåede dog ikke at imponere i samme grad i år. Ingen præmie til standen. Men en enkelt Lancia skabte alligvel god opmærksomhed på årets udstilling. Med "Best in Class" og "Best in Show" blev Helena og Rasmus Kjærs Berlina - som I har læst om i tidligere numre af Granturismo - det helt store trækplaster. Tillykke med den fine placering.



GAVNØ



Appia på stativet til inspektion. Alt tjekket fint ud!



Hej, skat! Ved du hvad, jeg har købt?

Årsmøde - den 21. august 2021



Så er det igen tid til klubbens årlige generalforsamling.

Denne afholdes i år **lørdag d. 21. August Kl. 15:00** i Dansk Veteranbil Klubs bibliotek i kælderen under Sommer's Automobile Museum, Nærum Hovedgade 3, Nærum nord for København.

Dagsordenen følger klubbens vedtægter:

1. *Valg af dirigent.*
2. *Konstatering af stemmeret.*
3. *Formandens beretning.*
4. *Kassererens beretning.*
5. *Kontingent.*
6. *Indkomne forslag og eventuelle lovforslag.*
7. *Valg.*
- 8 *Eventuelt.*

Vi vil dog ikke undlade at nævne de der er på valg i år.

Det er bestyrelsesmedlemmerne Niels Jonassen, Troels Qvist og Elvi Rohde Nissen, Ingen af de 3 har noget imod at blive genvalgt, men naturligvis er medlemmerne velkomne til at opstille kandidater.

Klubbens regnskaber fra 2020 vil blive fremlagt til gennemsyn før mødet, ligesom de vil blive tilsendt pr. mail til alle medlemmer sammen med denne indkaldelse.

Og til, de der ikke før har deltaget i en DLR generalforsamling – kom endelig og vær med, det plejer at være rigtig hyggeligt og i en god stemning.

Efter mødet er der mulighed for at se Sommers meget fine og interessante bilmuseum. Der er bl.a. andet en åben og en lukket Aurelia, en Appia, en Flaminia og en Lambda. Desuden mange Jaguar, bl.a. en ægte D-type. Plus en masse andet, bl.a. en Volvo-særudstilling. Det er nok landets mest eksklusive museum. Klubben betaler entreen. Klubben betaler entreen denne dag.

Og som afslutning er der mulighed for en fælles italiensk middag kl. 18:30 på **La Vecchia Enoteca i Holte** der byder på en lækker 3 retters menu:

Vitello tonnato

Braiserede svinekæber med pappardelle

Mascarpone limonata

- inkl. vand, brød og kaffe til 430,00 kr. pr. person

Man behøver naturligvis ikke at tilmelde sig til årsmødet, men vi bliver nødt til at bede om tilmelding til spisingen. *Send navn og antal til Niels Jonassen, aurelia@webspeed.dk senest 16. august.*

Og hvis man IKKE ønsker at deltage i middagen er man naturligvis velkommen til generalforsamlingen og museet alligevel. Ganske gratis!



Sensommertur på Fyn søndag 26. september 2021



DLRs Sensommertur finder i år sted på Nordvestfyn med mødested ved Q8 station Kildebjerg på den Vestfynske motorvej retning Middelfart. Deltagere fra Jylland-siden kan tage frakørsel 53 Odense V. – over vejbroen og derefter straks på motorvej efter skiltet KOLDING.

Turen begynder kl. 12.00 og samlet køretur er på 77 km. gennem Langesø og på mindre veje i det flade Nordvestfynske landskab. Vi skal undervejs opleve et interessant inddæmmet område ved Gyldensten Strand Øst for Bogense – ophold ved Bogense Havn, hvor vi håber ishuseet stadig har åbent på den årstid (eller du må nyde den medbragte kaffe og småkager) – besøge et Morten Korch museum ved Brenderup med guidet rundvisning. Entre betales af DLR. Turen slutter ved Nr. Åby Station som i dag er italiensk restaurant hvor vi kl. 18.00 skal nyde et par retter kreeret af italiensk kok. Velkomstdrink, carpaccio di Manzo og filetto al pepe verde. Pris kr. 350,00 pr. person. Vand er u/b og andre drikkevarer kan tilkøbes for rimelige beløb.

Der er tilmelding til spisningen senest fredag 17. september til Troels Qvist på mail troelsnqvist@gmail.com eller mobil 41910823

Mød op og vi kan få en dejlig fælles dag på Fyn med tid til snak og dækspark samt nogle oplevelser.





Hvilket år vandt Lancia WRC verdensmesterskabet med 037'eren?

1981

1983

1982

Hvad hed den første model Lancia producerede?

Alfa

Kappa

Epsilon

Thesis'en var den første Lancia, der blev udstyret med...

Automatisk klimaanlæg

Aktive støddæmpere

Aktiv fartpilot

Hvilket tal karakteriserede Thema 8.83?

220 PS

215 PS

205 PS

Hvilket år forsvandt Lancia fra det danske marked?

1998

2000

2002

Hvad hed Lancias sidste lastbil, der blev produceret fra 1962 til starten af 70'erne?

Esadelta

Esagamma

Esaro

Hvad har Lancia ikke produceret?

Motorcykel

Cykel

Speedbåd

Skal Lancia tilbage på det danske marked?

Ja

Ja

Ja

De rigtige svar

1983/Alfa/Aktiv fartpilot/215 PS/2000/Esagamma/
Motorcykel/Selvfolgelig



Foto: Lancia Fulvia Montecarlo