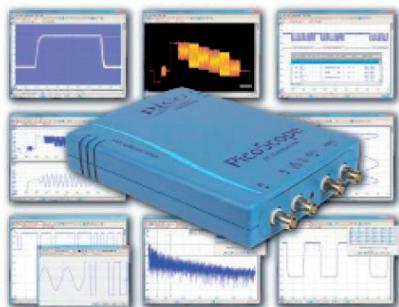




Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 97 FEBRUAR 2026



- ◆ Klargøring til syn
- ◆ Diagnostiktest
- ◆ 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

28. årg. nr. 97 feb. 2026

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

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

Kasserer & kontaktperson for Fyn

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

Sekretær

Kim Krogsgaard, Toldboden 1, 4581 Rørvig
Tlf: 2014 8384 e-mail: kimkrogsgaard@mail.dk

Best.medlem & kontaktperson for Sjælland

Niels Jonassen, Boserupvej 510, 3050 Humlebæk.
Tlf: 3028 5303 e-mail: aurelia@webspeed.dk

Webmaster

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

ISSN. 1602-7965

Deadline for næste nummer er:
2026-04-15

Indhold

Formandens Signatur	s. 4
Klubben informerer	s. 5
Kommende arrangementer	s. 6
Modelspecialister i klubben	s. 7
Naboklubber	s. 7
Lancia Gamma 50 år	s. 8
Motorhistorisk Samråds årsmøde	s. 12
Hobby - samlergenet 2	s. 14
Er der en fremtid for Lancia?	s. 21
Zagato - den sidste af sin slags	s. 24
Køkkenskriverens hjørne	s. 30

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:
Lancia Gamma Nuova
(motorbox.com)

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

At være Lancisti føles af og til som at være med i en lille, hemmelig loge af indviende, der står sammen om at bære en indforstået viden ind i fremtiden. Jeg blev på et tidspunkt spurgt om navnet på mærket og sagde "Lancia", hvorpå der blev svaret "Nå, det der rumænske bilmærke, der laver gamle Renault'er".

Det blev kun til et svagt dementi og så faldt snakken på noget helt andet, for jeg vidste næsten ikke, hvor jeg skulle ende og begynde med at forklare at det ikke bare var forkert, men også en utilsigtet fornærmelse af et hæderkronet mærke, som i sit DNA står for alt andet end uddateret teknik solgt billigt.

Men hvorfor betyder det noget, hvad andre tænker og mener om min interesse? Det gør det, fordi det at køre Lancia er et aktivt tilvalg, en eftertænksom stilningtagen, der til tider kan bunde helt ned i en selvforståelse. Jeg er sådan en type, der kører Lancia... underforstået, at jeg ikke stiller mig tilfreds med det ligegyldige.

Derfor gør det også ondt, når jeg læser, at Lancia i 2025 solgte mindre end 12.000 biler og håbet om det store comeback står lidt mere blegt i horisonten, selvom der både er en Gamma på vej i år og en Delta indenfor et par år, - hvis altså planen gennemføres. For bliver Lancia helt og aldeles til et museumsstykke er der endnu færre, der ved, hvad en Lancia er og var og står og stod for.

Det er så en vigtig komponent i vores sammenholds styrke, at jeg ikke skal forklare mig og forsvare mig. Det er i vores fællesskab åbenlyst, hvorfor jeg kører i en Lancia og jeg kan slappe af og tale om noget andet.

Op hermed en opfordring til at slutte op og deltage i de arrangementer, der tilbydes. Det er min klare op-

fattelse at dem, der dukker op har en god oplevelse i fællesskabet. Jeg sidder i skrivende stund aftenen før arrangementet på Classic Car House og ser ikke bare frem til det, men også de mange andre arrangementer, der kommer i løbet af sæsonen.

Oldtimerløbet i Gråsten d. 30. maj er en helt særlig oplevelse, som vi med gamle biler bør unde os selv at opleve mindst én gang. Fantastisk stemning og den køretur til Kruså og retur med mange tusinde glade tilskuere i alle aldersgrupper, der vinker og smiler er simpelthen unik og næsten euforiserende. Så har vi Nordisk Lancia Træf for alle biler uanset årgang, - i år i Småland i Sverige d. 14-16. august. Skynd jer at melde jer til, - der er allerede stor tilslutning.

Vi har tidligere meldt ud, at der ville komme et arrangement i marts vest for Storebælt, men det planlagte arrangement er desværre ikke faldet på plads endnu, så det bliver nok udsat til senere. Der er dog allerede gang i planlægning af en forårstur og sæsonen byder på både gamle og nye arrangementer. Bella Italia er en tilbagevendende klassiker, hvor vi altid stiller talstærkt op og selvom det er trist, at Copenhagen Historic Grand Prix lukker ned, så kan vi glæde os over, at Classic Car Race i Viborg er kommet til og sikkert bliver endnu bedre i år.

Det ville være en atypisk signatur, hvis jeg ikke også opfordrede jer til at komme med forslag til arrangementer og gerne byde jer til, når de skal afvikles. Og det ville være spændende at se og læse jeres artikler i Granturismo om rejser, teknik, italiensk mad og vin, gode oplevelser, spændende biler eller hvad I ellers har at dele her i Granturismo.

Jeg glæder mig til at ses derude!

- mvh Rasmus

Følg med på klubbens hjemmeside - og Facebook

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!



Broderet klublogo

Det er nu igen muligt at erhverve sig et klublogo til montering på diverse beklædningsgenstande. Klubben har indkøbt skabelon, så Anne Marie Turking kan sætte sin symaskine til at brodere et Lancia-logo - enten stort (8x8 cm) eller lille (6x6 cm).

Pris pr. stk kr. 75 for et stort/kr. 60 for et lille.

Send din bestilling til dlr@lanciaklub.dk.
Og din betaling på MobilePay til 4026 9810.

Hvis du har et stykke tøj, du gerne vil have logoet syet direkte på, så kan det måske også lade sig gøre. Igen, så kontaktes Anne Marie på ovenstående mail for nærmere aftale.



Gavnø Autojumble - 14. juni 2026



Sidst vi forsøgte en samlet udflugt til Gavnø, var det med begrænset succes. Måske mest fordi, der var mange andre tilbud den weekend.

Nu er arrangementet flyttet til en "ledig" weekend og Nordisk Lanciatræf er flyttet helt til august, så måske der kunne være større tilslutning i år?

Vi prøver i hvert fald!

Vi forsøger at koordinere indkørsel, så vi kan parkere i samlet flok. Hvis det kunne friste med en weekendtur på Sydsjælland, så skriv til elvi@rohdenissen.dk. Elvi vil indhente uforpligtende tilbud på overnatning og middag.

Kommende arrangementer

28. februar 2026, Lyngby
Stumpemarked i Classic Car House
Tilmedling slut - 20 deltagere!

marts/april 2026
Udflugt med Lancia-klubben i vest
Følg med på hjemmesiden

Bilmesse, Fredericia i marts?
*Hvis du vil være kontaktperson,
så sig det til bestyrelsen*

Sæt
kryds i
kalenderen!

22.-24. maj 2026
Classic Race Viborg
Se mere på side 30

30. maj 2026
Gråsten Oldtimerløb
Se mere på side 20

7. juni 2026, Sjælland
Årsmøde og køretur
Følg med på hjemmesiden og i næste nummer

14. juni 2026
Gavnø Classic Autojumble
Mere information senere

14.-16. august 2026
Toftaholm Herrgård
Nordisk Lanciatræf
Se mere på side 11



Skal du krydse Storebælt? Så husk klubben giver kr. 100 i tilskud - hver vej!

Legenden



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	Beta	Mogens Blach
Flaminia	Rasmus Kjær	Delta	Jørgen Turking Torben Jørgensen
Flavia Coupé	Henrik Devantier	Thema	Mogens Blach
Flavia Berlina	Kim Krogsgaard	Thema 8.32	Allan Bøgh Christensen
Fulvia Coupé	Otto Kristensen		
Fulvia Berlina	Kristian Boye Petersen	Kappa	Jørgen Turking

Lancia-klubber i Norden

Lancia Club Svezia - Sverige

www.svenskalanciaklubben.se, Per Edvardsson, Besvärbacken 2A, 191 40, Sollentuna Sverige.

Tel: +46 (0)70 321 78 16, E-mail: per.edvard@telia.com

Lancisti Norvegesi - Norge

www.norsklanciaklubb.no, Norsk Lancia klubb, Håvard Birkeland, Prestenga 51, 3470 Slemmestad, Norge

E-mail: hb@engeto.no

Lancia Club Finland - Finland

www.lanciaklubfinland.fi, (redaktøren kan hjælpe med finsk oversættelse),
Mika Lindroos, Lancia Club Finland ry, Liisantie 2A, 66400 LAIHIA, Finland,
E-mail: mika.lindroos@lanciaklubfinland.fi

Lancia Gamma 50 år

Tænk, er Gamma allerede så gammel?

Tekst & billeder: Niels Jonassen



Andet og mere end Beta

Den første nye Lancia efter Fiats overtagelse i 1969 var Beta. Der var gjort meget for at få en Lancia ud af de forhåndenværende Fiat-søm. Det var også lykkedes ganske godt, men når man nu sad med et så prestigefyldt mærkenavn, måtte man også vise at man kunne bygge en bil i den klasse som de store Lancia'er havde udfyldt. Det blev til Gamma, som blev præsenteret ved biludstillingen i Geneve i 1976.

Hvilken motor?

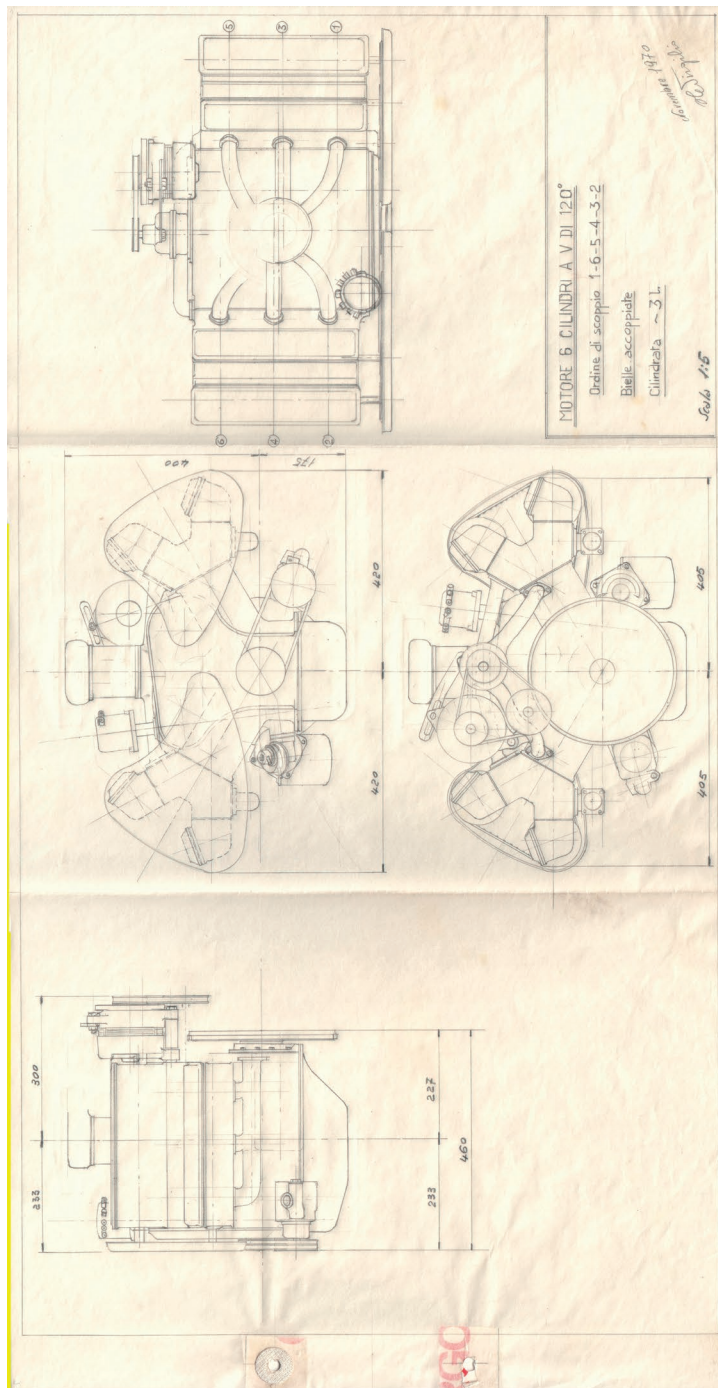
Den oprindelige plan var at forsyne den nye model med en Fiat V6-motor, men Lancias ingeniører insisterede på at lave bilen selv. Francesco De Virgilio, som havde lavet Aurelia-motoren, skitserede en 3-4 liters V6-motor med en cylindervinkel på 120 grader med fire knastaksler. Da fabrikken var ejet af Lanciafamilien havde den sikkert haft gode muligheder for at blive til noget. Med Fiat ved pengekasen blev der set mere på omkostningerne, og desuden havde Lancias ingeniører gode

erfaringer med boksermotorer fra Flavia og 2000. Så resultatet blev en 4-cylindret boksermotor på 2,5 liter og 140 hk og 2 liter på 120hk. Den sidste til det italienske marked hvor biler blev beskattet efter motorstørrelse.

Konstruktion frem og tilbage

Først i 70'erne samarbejdede Fiat med Citroën og havde planer om at overtage den franske fabrik. Det betød at Gamma og Citroën CX skulle have en del fælles træk. Vigtigst var den hydropneumatiske affjedring. De første Gamma-prototyper havde den affjedring, men så stak general de Gaulle som fransk præsident en kæp i hjulet på det projekt.

Han ville ikke have, at Citroën fik en italiensk ejer. Det kom til at betyde at Gamma-projektet blev en del forsinket. Meget af platformen måtte konstrueres om og indrettes til en affjedring der mindede om Beta, altså McPherson. Arbejdet med undervognen betød, at hele processen blev forsinket. Så selv om bilen blev vist på biludstillingen i



Francesco De Virgili's udkast til en V6-motor på 120 grader

foråret 1976, varede det et halvt års tid, før der var produktionsmodeller klar.

Prestigebil

Fabrikken sigtede tydeligt på at lave en bil der levede op til Lancias ry for velkonstruerede og velkørende biler, der osede af kvalitet. Der var god plads i kabinen, og der blev gjort meget ud af interiør og lyddæmpning. Køreegenskaberne blev karakteriserede som meget fine og helt uden de forhjulstrukne bilers tendens til at understyre. Der kom nogen kritik af, at bilen var firecylindret; man forventede at en bil i den klasse havde seks eller otte cylindre.

Ud på markedet

Det viste sig, at den 4-cylindrede motor var en hæmsko på salget. Folk der købte biler i den klasse ville ikke nøjes med fire cylindre. Bilen var heller ikke så fri for lyd, som de købere forlangte. Så det gik langsomt med at få bilen solgt. Også selv om den blev bygget både som 4-dørs berlina og som 2-dørs coupe. Begge designede af Pininfarina i samarbejde med Centro Stile Lancia.

I løbet af nogen tid viste det sig, at motoren ville have haft godt af der var brugt mere tid på den. Knastakslerne var remtrukne, og styretøjets servopumpe blev trukket af trækket til en af knastakslerne. Belastningen betød at remmen kunne springe nogle tænder, når olien i servoen var kold, og styretøjet var i fuldt udslag. Så røg der nogle ventiler. Det skabte megen utilfredshed, og det tog Lancia et år at finde en løsning på problemet.

Salget forblev ringe. Fra 1976 til 1980 blev der solgt 11.400 berlina og 4.300 coupemodeller. Og i 1984 stoppede produktionen.

Gamma i dag

I løbet af produktionen blev der fundet løsninger på de tekniske problemer, så de der i dag kører Gamma kan glæde sig over en hurtig og velkørende luksusbil med et elegant og karakteristisk karosseri.



NORDISK LANCIATRÆF

14.-16. AUGUST 2026

VITTARYD, SVERIGE

Mødestedet er Toftaholm Herrgård, centralt beliggende i det sydlige Sverige og tæt på naturen direkte ved søen Vidösten, kun 3 minutter fra E4.

Arrangører og kontaktpersoner

- Per Edvardsson,
e-mail: lanciaper@gmail.com
- Magnus Wälinder,
e-mail: walinder@kth.se

Mødegebyr og tilmelding

Tilmelding på www.svenskalanclaklubben.se
Mødegebyret er 800 SEK pr. person.
Betalingsoplysninger (husk at oplyse dit navn ved betaling): IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143.

Betaling af grundgebyret og tilmelding skal ske til den svenske Lanciaklubben senest den 15. juni 2026.

Overnatning på Toftaholm 14.-16. august

Den svenske Lanciaklubben har booket hele anlægget, dvs. 85 sengepladser.

- Pr pers i dobbeltværelse: 3.185 SEK
- Pr pers i enkeltværelse: 3.685 SEK

Overnatningspakken kan bookes indtil 15. juni 2026. Derefter frigives ikke-bookede værelser.

Bestil på bokning@toftaholm.se - angiv NLM26.

Foreløbigt program

fredag den 14. august

- Fleksibel ankomst i løbet af dagen. Registrering fra kl. 14.00. Hotellets restaurant er åben for mad og drikkevarer hele dagen.
- Kl. 19.00 2-retters middag, let øl eller mineralvand, kaffe

lørdag den 15. august

- Morgenmadsbuffet
- Afsted med vores Lancia-biler for at besøge det nærliggende Rydaholms Biloch Leksaksmuseum. Magnus Ahlqvist vil også præsentere sit firma "Motorima" på den anden side af gaden.
- Let frokost på museet og måske en svømmetur i den nærliggende sø?!
- Tilbage til Toftaholm for egne aktiviteter.
- 19:30 Velkomstdrink og 3-retters middag inkl. et glas vin/øl
- Mingling til langt ud på natten

søndag den 16. august

- Morgenmadsbuffet
- (foreløbigt) hvis du ønsker det, besøg på Bynanders Bilmuseum i Svenljunga og afsluttende let frokost for egen regning



Motorhistorisk Samråds årsmøde

22. nov. 2025

Tekst og billeder: Rasmus Kjær



Jeg bruger ikke min lørdag på Motorhistorisk Samråds årsmøde bare for at stemme for en kontingentforhøjelse på 2 kr. fra 25 til 27 kr. per medlem, men for at vise aktiv opbakning til de mennesker, der gør en utrolig stor indsats for at beskytte vores hobby omkring, hvad de kalder "Den rullende kulturarv", da det har den rigtige politiske gennemslagskraft. Ikke alle Lancia'er er veteranbiler, men flere og flere bliver det. Mange Thema'er er det allerede og om få år er de første Kappa'er også veteranbiler.

Vi var 61 klubber til stede, der repræsenterer 289 stemmer, hvoraf Dansk Lancia Register har 2. 3 nye klubber blev optaget og rigtig mange museer blev optaget som støttemedlemmer - iøvrigt uden stemmeret - så der er i dag er 53 museer med, der beskæftiger sig med den rullende kulturarv. Jeg anede ikke, at der var så mange i Danmark og kan kun anbefale, at man går ind på MHS hjemmeside på <https://motorhistorisk.dk/> og ser oversigten, men også følger med i, hvad vores fællesorganisation gør af arbejde.

Der blev også vist en interessant grafik, der fortæller, at der pt. er indregistreret godt 100.000 veterankøretøjer i Danmark, - når man ser bort fra afgiftsfri anhängere af forskellig art (se næste side).

Ud over formalia som regnskab, budget og valg til bestyrelsen er der altid et indlæg af generel interesse og denne gang var det en advokat med en unik fortid som mekaniker og langturschauffør, Jacob Forman, der talte om vanvidskørsel, - hvad det er og hvordan dommene falder.

En vigtig pointe er, at der skal være tale om fortsæt - altså at man gør noget med vilje - og en anden at man skal passe på, hvad man udtaler sig om til den rare politibetjent, der møder en, da alt, hvad man siger kan og vil blive brugt imod en. Jacob Forman forsvarer på ingen måde personer, der kører umanerlig stærkt eller viser total mangel på hensyn i trafikken, men forsvarer dem, der kommer i klemme i lovens bogstaver og i forbindelse

med teknikaliteter. Det er f.eks. ikke kørerens ansvar, hvis en farlig fejl opstår under kørsel eller på en måde, så man ikke har kunnet forudse det, - f.eks. hvis hængslerne til lastbilens bagklap brister under kørsel og bagklappen dermed falder af og skaber en farlig situation. Et andet eksempel er da en chauffør er ude for en højresvingsulykke og politibetjenten flere gange spørger, om han har været opmærksom nok. Chaufføren, der jo har foranlediget en ulykke siger til sidst så, at han nok har været uopmærksom, og udtalelsen bruges imod ham. Men i virkeligheden har han måske bare delt sin opmærksomhed mellem at kigge i spejl og se på de andre ting, han skal følge med i og her kan cyklisten have passeret spejlet i samme øjeblik. Altså ikke en uopmærksomhed, men en delt opmærksomhed.

Mødet var i år henlagt til KUC, - Kolding Universitetscenter, fremfor Comvell i Middelfart, for at både MHS og vi medlemmer kunne spare lidt penge. Der blev talt om flere tiltag for at gøre det attraktivt

at være med i MHS, - der er f.eks. mulighed for gode forsikringstilbud til foreninger omkring f.eks. arbejdsskadeforsikring og ansvarsforsikringer i forbindelse med træf og arbejde for foreningen samt netbanksforsikringer og det vil bestyrelsen se ind i den kommende tid.

Jeg blev forresten under frokosten gjort opmærksom på at et FIVA-pas, der er dokumentation for en veteranbils originalitet udstedt af MHS internationale modstykke med 70 medlemslande, kan give adgang til visse byers miljøzoner. Dette vil bestyrelsen også se ind i og informere nærmere om i et kommende Granturismo.

Alt i alt en interessant dag i ligesindedes selskab. Da formanden på et tidspunkt sagde, at der ikke var plads til GSM - altså gamle sure mænd, var der et kvikt hovede, der påpegede, at så ville salen være stort set tom... mens en enkelt påpegede, at han ikke var gammel endnu...

Alder	35-40	41-50	51-60	61-70	70+	I alt
Køretøj						
Motorcykel	16.852	18.255	4.981	2.891	5.529	48.508
Personbil	10.347	11.164	16.276	4.193	3.200	45.180
Varebil	1.871	1.468	890	263	287	4.779
Lastbil	408	384	409	166	159	1.526
St. personbil	107	50	25	11	12	206
Total	29.585	31.321	22.582	7.524	9.187	100.199

Indregistrerede veterankøretøjer i Danmark 2025



MOTORHISTORISK SAMRÅD
GÅRSDAGENS KØRETØJER PÅ MORGENDAGENS VEJE

Hobby – samlergenet 2: samtidige testrapporter

Tekst & billeder: Rasmus Kjær



Vores interesse for et bilmærke, ældre eller nyere modeller, kan komme til udtryk på mange måder. Det kan være en historisk, teknisk eller æstetisk interesse og ikke altid direkte igennem bilerne, men igennem nogle af de ting, der relaterer til bilmærket, modellerne eller andet.

For mit eget vedkommende har det givet sig udtryk i en lyst til at samle materiale omkring mine Lancia Flaminia'er, og jeg har til tider måttet definere nogle rammer for, at det ikke skulle stikke helt af. Tiden under Corona, hvor det meste undtagen internettet var lukket, var også en medvirkende årsag til samler-interessen.

Lancia Flaminia er på mange måder "den glemte Lancia" og står i skyggen af Aurelia'en, der introducerede mange af de tekniske løsninger, der blev forfinet i Flaminia'en. Min interesse er koncentreret om de tidlige modeller, fordi de i deres samtid sidst i 50'erne stadig var moderne og fremadskuende og bedre end det meste andet på markedet, mens senere årgange så en helt anden konkurrence,

hvilket også afspejlede sig i salgstallene. Ud af 3.947 producerede Flaminia Berlina i modellens levetid 1957-1970 var 2.698 serie I fra perioden 1957-1961. Der blev produceret 2.748 Touring GT og GTL inklusiv den åbne version fra 1959-1967.

Fascinationen bliver ikke mindre af et sværmeri for "La Dolce Vita"-perioden personificeret af internationalt kendte filmstjerner som Claudia Cardinale, Gino Lollobrigida, Sophia Loren og Marcello Mastroianni, - sidstnævnte i øvrigt en stor fan af Lancia Flaminia.

Tidens glæmsel har været hård ved en af datidens bedst byggede og bedst kørende biler, og Flaminia er stort set ukendt i dag - og det fik mig til at interessere mig for, hvordan de blev anset i samtiden. Og den bedste kilde er samtidige tests og anmeldelser, og dem har jeg så samlet på i form af bilmagasiner med artikler og tests i.

Den første officielle test og omtale kort efter præsentationen på Geneve-udstillingen i marts 1957,

har jeg fundet i april-nummeret af Motori Tuttosport. Her skrives: "Den nye Lancia er en fascinerende bil, der kombinerer kvalitetene komfort, stilhed og smidighed fra amerikanske biler med den traditionelle energi, vejgreb og hastighed fra italiensk teknologi."

I maj-nummeret af det italienske Quattroruote samme år tales der direkte til den italienske stolthed og internationale anseelse: "Flaminia er en bil af en sådan kvalitet og komfort, der har manglet i Italien, og som ikke let vil blive overgået i udlandet i sin kategori. Vi tror på, at vores diplomater nu vil kunne præsentere sig ved officielle ceremonier i en italiensk bil uden at komme til kort i nogen sammenligning."

I Torino Motoris august-nummer 1957, hvor en bil i samme farvekombination som vores pryder forsiden, er der en enestående artikel: over 6 sider beskriver den hele tilblivelsen af bilen gennem produktionen med en lang række billeder fra fabrikken. Det er fascinerende - og desværre også meget sigende for Lancias tilstand på den tid - at der er utrolig mange manuelle processer og enkeltstående

de arbejdsstationer. Men det fremgår også tydeligt med hvilken omhyggelighed bilerne bliver bygget: Samtlige motorer kommer på en prøvestand, hvor de testes i 3 timer for så at blive målt igennem ved 15-30 minutter ved 3.500, 4.000, 4.500 og 5.000 omdrejninger.

Ikke kun bilmagasiner har tests og artikler om Lancia Flaminia. Skuespillerinden Marla Landi flankeres af teksten "Flaminias hemmeligheder" på forsiden af det seriøse magasin L'Europeo i august 1957, mens overskriften til artiklen lyder: "Det vil glæde dem, der drømmer om amerikansk"

Måske er det samme pressebil, der er på tur, for en bil i samme farvekombination testes i december-nummeret 1958 af engelske Autocar, der helt undtagelsesvis er taget til udlandet for at teste en bil, der endnu ikke kan fås med højrestyring.

Omtalen er overvældende positiv: "Flaminia sedan er en eksklusiv model af international betydning og appel ... den kombinerer mange af de krav og ønsker, som kræsne bilister har, i én bil, plads til hele familien sammen med tilstrækkelig bagageplads







inden for moderate udvendige dimensioner, de livlige køreegenskaber og upåklagelige håndtering, som Lanciaer traditionelt er kendt for, smagfuld Farina-styling og et beskedent brændstofforbrug.”

Den suværene mest omfattende og grundige artikel er at finde i januar-nummeret 1959 af Quattroroute, der strækker sig over 24 sider og er opdelt i flere afsnit med teknisk gennemgang, test på alle slags veje og med kurver og analyser af alt fra acceleration til hvilken stigninger bilen kan køre ved i de 4 fremadgående gear. Der er gennemgang af værktøjssæt, test af udsyn, lysets udbredelse fra lygterne og detaljeret gennemgang af alle instrumenter og betjeningsgreb, venderadi både højre og venstre om og meget mere. En sand guldgrube af information og en detaljegrad, som man måske ikke helt tilskriver italienerne i dag - flot illustreret med adskillige hånd tegnede skitser og diagrammer ud over de mange fine fotos.

Det tyske magasin Motor Rundschau har i april 1959 en test med fokus på gennemgang af teknikken for "Ungfagmanden", - altså mere for vær-

stedet end for bilisten. Der beskrives olie-typer til sommer og vinter-brug, og hvor man kan finde typeskilt og motornummer, hjulenes indstilling og vinkel, tændingsrækkefølge og udveksling i gearkassen. Den tekniske kasket forhindrer ikke redaktionen i at opsætte en meget nøgtern ønskeliste til forbedringer for bilisten: "Mere anatomisk udførte forsæder med et mindre varmt polster, polstret instrumentbord - især overkanten, mere bekvem placering af håndbremsen..." med mere.

Amerikanske Road & Track skriver i deres test i maj-nummeret 1959: "En Cadillac ejer på udkig efter forandring (og en chance for at køre igen) vil finde Flaminiaen rigt udstyret med gennemtænkte detaljer" og slutter af med følgende salut: "... but if every owner of an expensive U.S. sedan could drive a Flaminia for a day, there would be some changes made..."

Det altid grundige Auto, Motor und Sport har Berlina'en som forsidefoto - i øvrigt igen i samme farvekombination af grå og sort - i juli-nummeret af deres 1959 årgang med en stor artikel. De skriver

bl.a. "Flaminia er elegant, rummelig og usædvanligt velaffjedret. Det lette styretøj bidrager også til, at denne bil, selvom den tilhører den store mellemklasse, efterlader et let og ubesværet indtryk."

I 1960 årgangen juni-nummeret er der en sammenlignende test af Pininfarina Coupé'en og Touring GT Coupé, hvor de bl.a. skriver om sidstnævnte: "Denne bil er så sikker og nem at håndtere, at den kommer meget tæt på ideal-billedet, man kan have af en sportsvogn" og "Vejbeligheden er så god, at vi anser den som en af de bedst kørende produktionssportsvogne på markedet i øjeblikket".

August-nummeret 1961 af det amerikanske magasin Car and Driver har en meget positiv artikel med test, der indledes med en sætning, der gør sig bedre på originalsproget: "Sæt dig ind i det velformede lædersæde, sving den tætsiddende aluminiumsdør i, tænd den unikke V6-motor og oplev, hvor elegant jordnær bevægelse kan blive."





Danmarks største oldtimerløb fra Gråsten til Kruså og retur er så populær, at der hurtigt er udsolgt.

Vil man deltage er det vigtigt at få købt sit startnummer den 1. marts, når salget starter

- Gå ind på www.oldtimerlobet.dk og læs om arrangementet
- Tilmeld dig på sitet straks efter der åbnes herfor d. 01.03.26
- Inviter din familie og/eller venner med på køreturen
- Når du har tilmeldt dig og ved hvor mange, der vil deltage i middagen, skriver du til: Kim Krogsgaard på kimkrogsgaard@mail.dk med angivelse af kontaktperson og antal deltagere i middagen.

Du kan gøre dig fortjent til en flaske vin!

Måske kender du nogen med interesse for klassiske biler, italiensk kultur eller bare det særlige ved Lancia? Måske en ven, nabo, eller kollega, der længe har haft et godt øje til bilen i din indkørsel? Uanset hvem, så har vi plads til flere omkring klubbordet – og vi har en lille belønning til dig som tak.

Hver et nyt medlem til klubben, og vi kvitterer med en flaske god italiensk rødvin.

Så kig dig omkring og lad os sammen få endnu flere med på holdet! Vores fællesskab bliver kun rigere, jo flere vi er, der deler oplevelser og historier fra livet med Lancia.

Forza Lancia!



Er der en fremtid for Lancia?

Tekst: Elvi Nissen (baseret på artikler fra Motor1.com & italphassion)

Billeder: Motor1.com & italphassion



Lancia. Et navn, der vækker minder. Om innovation, om elegance – og om motorsport i verdensklasse. Men hvor står mærket egentlig i dag? Og hvor er det på vej hen? To aktuelle historier tegner et billede af et bilmærke i dyb splittelse: på én gang udskældt konsummærke med dyk i salget – og genfødt rallyikon med millionindtjening på én dag.

Spørgsmålet trænger sig på: Er der en fremtid for Lancia?

Da Lancia lancerede den nye Ypsilon i februar 2024, var det første gang i 13 år, mærket præsenterede en helt ny model. Forventningerne var høje. Desværre blev virkeligheden noget nær katastrofal.

I 2025 solgte Lancia kun ca. 11.700 biler – et fald på hele 64 % sammenlignet med året før. Til trods for et større comeback på eksportmarkederne og åbning af 70 showrooms i bl.a. Frankrig,

Tyskland og Spanien, lykkedes det ikke at få fornyet interesse for mærket. Den nye Ypsilon blev kritiseret for at være for dyr, for anonym, og for lidt "Lancia" i både udtryk og følelse. Mange opfatter den som en Peugeot eller Opel i forklædning – og ikke en bil, der bærer arven fra Aurelia, Fulvia og Delta videre.

Tilføj så en presset Stellantis-koncern, hvor direktør Antonio Filosa ifølge Reuters overvejer alle 14 mærkers fremtid – og Lancia nævnes hyppigt som en mulig kandidat til lukning. Det ser mildest talt dystert ud for de italienske salgsstatistikker.

Samtidig... En rallybil der sælger for 8 millioner på én dag

Men midt i mørket blev der i november 2025 tændt en fakkelt. I en hangar i Satory uden for Paris præsenterede Lancia sin Ypsilon Rally2 HF Integrale – en moderne fortolkning af en æra, mange troede var ovre. Det var ikke bare et PR-stunt. På én enkelt dag modtog Lancia 30 faste ordrer på rallybilen, der koster €268.000 før

moms – plus en €41.000 udstyrspakke for de mest kræsne teams. Alene den dag blev der skrevet ordrer for over 8 millioner euro. Kundeteams betalte depositum på €50.000 pr. bil, svarende til 1,5 millioner euro i forskud, før bilen overhovedet havde kørt ét eneste officielt løb.

Modellen er resultatet af tæt samarbejde mellem Stellantis Motorsport og Lancias historiske testbane i Balocco. Teknikken bygger på rallyerfaring fra bl.a. Peugeot 9X8 – og med firehjulstræk, 287 hk og et velkendt HF-logo, rammer bilen både følelserne og fornøften hos rallyentusiaster og kundeteams.

To veje frem – men kun én overlevelse?
Det er svært at overse kontrasten.

På den ene side: et mærke, der kæmper for relevans på gaden, i et marked domineret af asiatiske elbiler, prispressede SUV'er og Stellantis-søskende. På den anden side: et mærke, der med ét slag beviser, at arven fra Integrale stadig har værdi – økonomisk såvel som emotionelt.

Måske er det her, fremtiden skal findes? Ikke i masseproduktion og stordrift, men i passion, niche

og motorsport – det, Lancia engang var kendt for.

Stellantis forventes at lancere en ny Lancia Gamma i 2026 og en kommende Delta før årtiets udgang. Om det er nok, vides ikke. Men én ting er sikkert: Der er stadig folk, der tror på Lancia. Og som er villige til at betale store summer for det.

Så... Er der en fremtid for Lancia?

Svaret afhænger måske af, hvilken Lancia man spørger efter:

Den pæne bybil med Peugeot-plattform – eller den hårdtslående rallyvogn med HF på grillen?

Hvis mærket skal overleve, skal det nok vælge side. Eller finde en måde at balancere på knivsæggen mellem kulturarv og koncernstrategi. Hvis ikke, kommer vi helt automatisk til at være mindre mærkebilklub og mere veteranbilklub.

(artiklen er primært baseret på indhold fra italphassion og motor1.com)

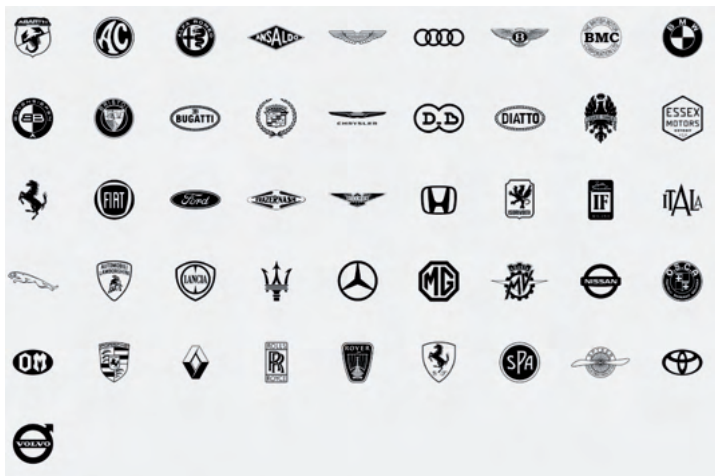




Zagato - den sidste af sin slags

Tekst: Elvi Nissen (inspireret af Ivar Engerud)

Billeder: Ivar Engerud & internettet & internettet



Ved Nordisk Lanciatræf sidste år i Norge blev vi forkælet med et oplæg af den norske motorjournalist Ivar Engerud, der med stor viden og entusiasme førte os gennem Zagatos 106-årige historie som en af bilverdenens mest ikoniske coachbuildere – med særlig vægt på samarbejdet med Lancia. Titlen var "Last Man Standing", da den traditionsrige karrosserimager nu er den sidste af sin slags i Italien.

Ivar gav os en tour de force fra håndbanket aluminium og letvægtskonstruktioner til nogle af de mest unikke karrosseriformer i italiensk bilhistorie. Jeg forsøger i det følgende at gengive - eller opsummere - oplægget.

Fra flyindustri til bilkunst

Zagato blev grundlagt i Milano i 1919 af Ugo Zagato, som bragte erfaringer fra flyindustrien ind i sin tilgang til bilkarrosserier. Det betød fokus på letvægtsmaterialer (særligt aluminium), aerodynamik, og funktionel elegance – ofte med motorsport som mål.

De første kunder var Fiat, Itala, Alfa Romeo og Bianchi, men det var især Alfa Romeo og siden Lancia, der blev tætte partnere. Den første Lancia Lambda Zagato kom i 1927 – og samarbejdet kulminerede med den eksklusive Lancia Hyena i 1992.



Uanset bilmærke eller årti er der flere elementer, der går igen i Zagatos designs:

- Letvægtskarrosseri – oftest i aluminium, ofte håndbanket
- Aerodynamiske former – lav front, glatte flader og funktionel kurvatur
- Double-bubble tag – to buer i taget til bedre kabinestivhed og plads til hjelme
- Visuel lethed – tynde stolper, store ruder og elegant enkelhed
- Et strejf af motorsport – også når bilen egentlig var tænkt som GT

Zagatos perlerække – og hvad der gjorde dem særlige

Her er nogle af højdepunkterne fra foredraget – med fokus på, hvordan Zagato gav karrossierne deres helt eget præg:

1934 Maserati V4 Zagato

Et af de tidligste eksempler på aerodynamisk bilkunst. Karrosseriet var lavt og strømlinet, og den håndlavede aluminiumskrop reducerede vægten markant. Resultat: både elegant og hurtig – og visuelt forud for sin tid.

1937 Lancia Aprilia Sport Zagato

En tidlig racerversion af Aprilia, hvor Zagato skabte en coupé med flydende linjer og ekstrem letvægt. Kun få eksemplarer blev bygget, og bilen er derfor omgærdet af mystik. De originale tegninger er forsvundet, men i 2006 blev der bygget to "nye" baseret på nye tegninger fra gamle fotografier.



Øverst: 1934 Maserati v4
Nederst: 1953 Fiat v8 Berlinetta

1946 Maserati A6G 1500 Panoramica

Zagato eksperimenterede her med store glaspartier og et "panoramisk" udsyn – både foran og i siderne. Resultatet var en lettere, næsten futuristisk kabine med forbløffende godt udsyn og lav vægt.

1953 Fiat 8V Zagato Berlinetta

En GT-racer med slank, stram profil og lav taglinje. Zagato gav bilen sin første udgave af det ikoniske double-bubble tag, som både gav hovedplads og stivhed uden ekstra vægt. Bilen blev hurtigt populær i privat motorsport.

1956 Maserati A6G 2000 Zagato Berlinetta

Endnu et mesterværk med vægt på vægt! Karrosseriet var ekstremt stramt pakket omkring teknikken, og håndværket gjorde hver bil unik. Aerodynamikken blev optimeret til Mille Miglia og lignende løb.

1957 Ferrari 250 GT Zagato

En unik sammensmeltning af Ferrari's teknik og

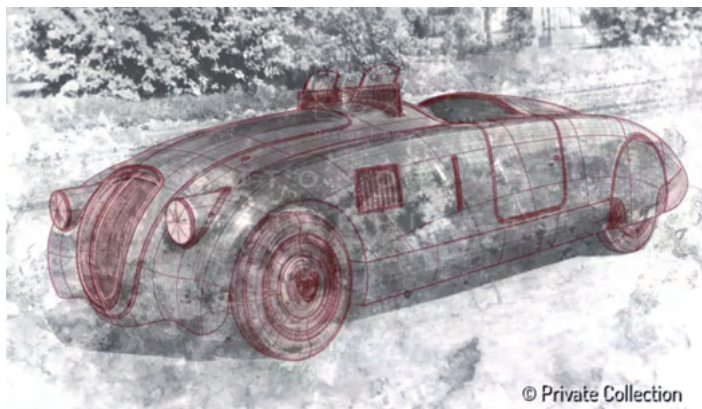


Tak til Ivar Engerud for inspirationen



Øverst: 1937 Lancia
Aprilla Sport

Til højre: 1938 Lancia
Aprilla Sport lagde
grunden til tegninger til
rekonstruktion



1946 Maserati A6G
1500
Panoramica

1972 Lancia Fulvia
Sport
(forfar og bagfra)



1982 Lancia Beta
Zagato



Zagatos diskrete elegance. Lav front, glatte sider og rene linjer gjorde denne variant til måske den smukkeste 250 GT nogensinde. Og stadig blandt de sjældneste - kun fem blev bygget med Zagatos karosseri i Maranello.

Lancia x Zagato – det frugtbare samarbejde

Zagatos samarbejde med Lancia bød på flere ikoner:

1957 Lancia Appia Zagato

Den ydmyge Appia blev transformeret til en let, slank sportsvogn med aluminiumsbeklædning og renskårne linjer. Let nok til hillclimb og rally – og raffineret nok til boulevarder.

1959 Lancia Flaminia Sport Zagato Coupé

Med sin karakteristiske double-bubble tagform og de let tilbagetrunkne forlygter, kombinerede Flaminia'en GT-komfort med renskåret, italiensk sportslighed.



1956 Maserati A6G 2000

1957 Lancia Appia Zagato

1960 Lancia Appia GTE Zagato

En evolution af Appia-designet med skarpere linjer og aerodynamisk profil. GTE'en havde en sportslig, men stadig raffineret fremtoning – og var populær blandt private racerførere.

1964 Lancia Flavia Sport Zagato & Prototipo

En ny tid med mere kantet design. Karosseriet var igen bygget i letvægtsmaterialer, men nu med fokus på aerodynamik i højere hastigheder og mere moderne linjer.

Lancia Fulvia Sport Zagato

En coupé bygget til fart og balance – med lav taglinje, skarpe linjer og lav vægt. Mange af bilerne blev brugt til rally og sportsløb i privat regi – præcis som Zagato elskede det.

1982 Lancia Beta Zagato

Her blev Beta Spider gjort mere elegant og sportslig – med Targa-tagrudd, åben kabine og typiske Zagato-detaller. Ikke den mest ekstreme



Stock 807562 CALL NOW 0191 975 0272



1960 Lancia Appia GTE Zagato

1964 Lancia Flavia Sport Zagato



1992 Lancia Hyena

model, men stadig let at kende.

1992 Lancia Hyena

En værdig afslutning: Kun 24 biler blev bygget, alle håndlavet med aluminium og kulfiber. Bygget på Lancia Delta Integrale-platformen, men med et coupé-karosseri skabt af Zagato. Et ægte samlerobjekt.

Zagato – hvor teknik møder skønhed

Zagato har aldrig bygget biler i massevis – men til gengæld bygget noget særligt. Uanset om bilen stod på Mille Miglia-ruten, på villaens grusvej eller foran Villa d'Este, var en Zagato-modificeret bil noget, der fik folk til at kigge en ekstra gang.

Og for Lancia-folket? Zagato var – og er – en stolt del af mærkets historie. Ikke bare som karosseribygger, men som *fortolker* af Lancias sportsånd.

Vil du se en Zagato i virkeligheden? Så hold øje på næste Nordisk Lanciatræf i Sverige – der kan

sagtens være en Appia, Fulvia eller Flaminia med *Z*-mærke på kofangeren.

Redaktøren takker Ivar Engerud for en veloplagt præsentation og inspiration til denne artikel.





Classic Race Viborg 22.-24. maj 2026

Sidste år var der hele 20 Lancia'er (og deres ejere) på Dansk Lancia Registers stand på bilklubparkeringen. Kan vi gøre det bedre i år?

Mogens Blach vil sørge for vi får de bedste vilkår. Vi håber, det igen i år kan blive til:

- Attraktiv placering helt forrest i området med plads til mere end 20 biler
- Mulighed for at opstille telt, så vi har et samlingspunkt
- Rabat på indgangsbilletter (prisen er endnu ikke kendt)

Som deltager i Classic Parkering kan du frit komme og gå mellem kl. 7:30 og 21:00. I øvrige tidsrum bliver området lukket af for at sikre mod uvedkommende adgang. Det er helt frivilligt, om du vil købe billet til selve baneområdet – du kan sagtens nøjes med at hygge dig ved bilområdet og sparke dæk i godt selskab.

Der er altså stor fleksibilitet:

Du kan deltage én eller begge dage, med eller uden adgangsbillet – og du bestemmer selv, om du vil nøjes med at nyde stemningen i Classic Parkering eller følge gadeløbene på nærmeste hold.

Mogens Blach vil være til stede begge dage som koordinator – og som vært med forfriskninger! Så sæt stort kryds i kalenderen - og kontakt ham gerne på mhblach@gmail.com, så han kan få spærret nok pladser til alle.

Send din favoritskrift til [redaktøren](#), så vi andre kan prøve den også.

Køkkenskriverens hjørne:

Cosciotto d'agnello con patate al forno

Ingredienser 4 personer

Lam:

Lammekølle (ca. 2 kg med ben)

3 store gulerødder

4 fed hvidløg

1 løg

1 bladselleri

1 stor håndfuld gode sorte oliven

Salvie og rosmarin

3-4 laurbærblade

Groft salt

1/2 glas vand (eller fond)

1 glas hvidvin

1/2 glas ekstra jomfruolivenolie

50 gram smør

Kartofler:

1 kg kartofler

Ekstra jomfruolivenolie

Groft salt

Rosmarin

Lad lammekøllen stå i stuetemperatur i mindst to timer, inden du går igang med at tilberede den.

Start med at massere lammekøllen med hakkede krydderurter (salvie og rosmarin) og groft salt.

Hak gulerødder, bladselleri og løg helt fint til en soffritto.

Varm olien op i en stor pande, og svits grøntsagerne langsomt. Lad derefter lammekøllen brune på panden på alle sider.

Læg lammekøllen i et ovnfast fad sammen med grøntsagerne, og tilsæt også et hakket fed hvidløg og tre hele fed, som du ikke skræller. Tilsæt også de sorte oliven, de hele laurbærblade og smørret i mindre stykker fordelt over lammekøllen. Tilsæt også hvidvinen, vand (eller fond) til fadet.

Stil fadet med lammekøllen og grøntsagerne midt i en forvarmet ovn på 160 grader. Den skal have mellem to og tre timer i ovnen (hvis du har et stegetermometer, skal temperaturen op på 77 grader, så er kødet gennemstegt). Det er vigtigt, at du øser væde over lammekøllen med jævne mellemrum (hellere lidt for ofte end lidt for sjældent), så den ikke tørrer ud.

Mens lammekøllen er i ovnen, skræller du kartoflerne og skærer dem i middelstore stykker. Læg dem i et fad og hæld godt med olie over (de skal være godt fedtet ind, men ikke svømme rundt). Krydder med salt og rosmarin.

Når lammekøllen er klar, skal du lade den hvile tildækket (mindst 20 minutter).

Så snart lammekøllen er kommet ud af ovnen, skruer du temperaturen op på maks med grill og varmluft. Når ovnen er gennemvarm, sætter du kartoflerne ind midt i ovnen. Hold øje med dem. Når de er godt brune, tager du dem ud og vender dem, sådan at de bliver grillet på alle sider. Tiden afhænger af, hvor store de er. en halv time plejer at passe meget godt. Smag på dem. De skal være sprøde udenpå og bløde indei.

Server lammekøllen og kartofler som en secondo.



Lancia Ypsilon Rally2 HF Integrale
(Stellantis)