



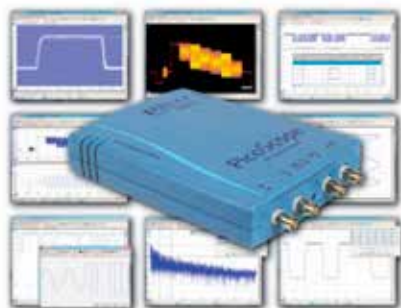
Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 92 NOVEMBER 2024



OURE autoværksted APS



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



OURE autoværksted

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

26. årg. nr. 92 nov. 2024

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: rasmuskjaer@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: 4919 1129 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:
2025-02-15

Indhold

Formandens Signatur	s. 4
Klubben informerer	s. 5
Kommende arrangementer	s. 6
Modelspecialister i klubben	s. 7
Naboklubber	s. 7
Generationsskifte i en gammel Lancia	s. 8
De sidste solstråler i Nyborg?	s. 13
To Lancia fødselsdage, 40 og 30 år	s. 17
Erfaringer og oplevelser med Lancia Thema og Kappa	s. 20
Pinin Farina og Lancias tætte samarbejde gennem årene	s. 23
Stort og småt	s. 28

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:
Lancia Fulvia
(Elvi R. Nissen)

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



Formandens Signatur

For mit eget vedkommende er køresæsonen forbi - og fik jeg så kørt det, jeg gerne ville i mine gamle Lancia'er? Ikke helt; og det er ikke bare det omskiftelige vejrs skyld. Det handler nogle gange også om at have en plan for, hvor man vil køre hen - og der har jeg nok været for dårlig til at reservere datoer i kalenderen til de træf og begivenheder, jeg gerne vil deltage i.

Det tænker bestyrelsen gælder for os alle sammen. Derfor vil vi fremover gøre mere ud af at få meldt datoer ud i god tid og få lavet en samlet kalender for sæsonen - både sommer og vinter.

Som tidligere meldt ud, har klubbens konto i starten af året været udsat for simpelt online-tyveri. Det har taget tid at få oprettet en ny foreningskonto og få overblik over økonomien. Der er kun blevet tilbageført et meget lille beløb af det stjålne, og vi har dermed været i dialog med Nordea omkring deres ansvar - og her har de desværre valgt at gøre det til en personsag overfor den tidligere kasserer og lukke den ned uden mulighed for videre dialog for foreningens bestyrelse.

Dette kan vi på ingen måde acceptere, og bestyrelsen mener, at der er flere grunde til, at banken kan gøres ansvarlig for at tyveriet kunne få det omfang, det fik. Vi har fremsendt vores synspunkter til Nordea - og hvis de fastholder deres beslutning, vil vi klage til det Finansielle Ankenævn og Forbrugerombudsmanden.

På nuværende tidspunkt har klubbens nye konto et indestående på små 10.000 kr. og en gæld på små 30.000 kroner, som består af tab på den gamle konto samt gæld til bestyrelsesmedlemmer, der har lagt ud, da der ikke var penge på kontoen. Denne gæld vil klubben afdrage over et par år, så

bestyrelsen samtidig sikrer, at klubben kan afholde aktiviteter på mindst det niveau, som vi har været vant til tidligere.

Klubbens økonomi består af indtægter og udgifter. Og indtægterne er primært gennem medlemmernes kontingent, så i håbet om at det kan virke animerende på en hvervekampagne, så udlover klubben nu en flaske god flaske rødvin til medlemmer, der skaffer et nyt betalende medlem.

Og klubbens berettigelse består i, at der er nok, der ønsker at være medlem og derfor lægger bestyrelsen sig i selen for at få skabt mere værdi i et medlemskab gennem fælles aktiviteter og arrangementer. Dette håber vi, at medlemmerne løbende kommer til at opleve.

Det er med et vist vemod, at jeg opstalter bilerne for vinteren. Så vil jeg til gengæld se frem til at vi mødes til et af vinterens arrangementer, før vi igen kan komme ud at køre i vores dejlige Lancia'er og mødes til træf og arrangementer.

- Rasmus Kjær

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.



Kontingent 2025

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 4191 0823

og husk navn og medlemsnummer.

Kommende arrangementer

december 2024

Filmaften, København

Filmaften, vest for Storebælt

se side 27

*Der er flere arrangementer på vej
i 2025 - vi skal bare lige have de
sidste detaljer på plads!*

januar, 2025

Nytårskur, Fyn

mere info kommer senere

maj, 2025

Årsmøde

mere info kommer senere

29.-31. maj, 2025

Classic Race, Viborg

mere info kommer senere

6.-8. juni 2025

Nordisk Lancia Træf, Norge

se side 22

CHGP, København

Bella Italia, Nyborg

Bilmesse, Fredericia?

X Sæt
kryds i
kalenderen!

Horten
(Norge)



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

Italien: Fodbold og biler



Den 26.7.1957 var denne fine Lancia i Billed Bladet sammen med dens lykkelige ejer: den tidligere danske landsholdsspiller Axel Pilmark.

Axel spillede på fodboldlandholdet 1947-1950 (i alt 18 landskampe) - og endte derefter med at spille i Bologna FC, hvor han stiftede bekendtskab med de rappe italienske sportsvogne. Det meste af lønnen blev sparet op, men noget blev alligevel investeret i en Lancia, som han altså ikke kunne stå for.

Axel nåede at spille 247 kampe i den italienske serie A, hvilket først blev overgået af Martin Jørgensen i 2007.

Og hvis profilen (eller navnet) er genkendeligt, så er det måske, fordi Axel er morbor til skuespiller Søren Pilmark.

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
Thema 8.32 Allan Bøgh Christensen

Flavia Berlina Kim Krogsgaard

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 c/o Harald Bergsaker, Grefsen Alle 26, 0488 Oslo, Norge

E-mail: harald.bergsaker@gmail.com

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

Generationsskifte i en gammel Lancia

Tekst & billeder: Morten Bejerholm Greve



Denne artikel er skrevet på baggrund af forskellige samtaler jeg har haft ifm. med mit veteranbils-ejerskab. Artiklen vil først og fremmest detaljere hvordan jeg, som nyuddannet og sidst i tyverne, er blevet Lancia-ejer. Jeg føler dog ikke, at jeg kan forklare min situation uden også at knytte et par ord til, hvor unik den er. Jeg ser derfor også denne artikel som værende et indspark i samtalen om, hvordan man får flere unge ind i veteranbils-hobbyen.

Hvorfor skulle jeg have en Fulvia?

Jeg kan ikke huske præcist, hvornår jeg blev opmærksom på Fulvia-modellen. Jeg husker, at jeg syntes – og stadig synes – at der er noget fascinerende ved idéen om en lille, sporty forhjulstrukken rallybil fra et obskurt italiensk mærke. Der er virkelig noget særligt ved de små Fulvia-modeller. Deres karrosseri er kantet og afrundet på samme tid, og de har altid et karakteristisk udtryk, hvor de hælder en smule forover, da affjedringen bagpå ofte er lidt højere. Dertil kommer den specielle V4-motorkonfiguration, som jeg dengang kun havde

hørt om ét andet sted: Porsches Le Mans-sejrende 919 Hybrid. Idéen om, at denne lille Lancia rallybil fra slutningen af 60'erne og starten af 70'erne har den samme type motor, gav bestemt ekstra point. Så hjælper det selvfølgelig også, at lyden fra den lille motor er noget af det fedeste længe. Lancias dybe og imponerende historie, især forbindelsen til, hvad der ubestrideligt er den sejeste motorsportsgren – rally – bidrog selvfølgelig også betydeligt til min fascination.

Jeg ved, at det var omkring 2017, at jeg besluttede mig for, at jeg måtte eje en Fulvia. Hvis jeg kigger i mine fotos på telefonen, er det tidligste billede fra 2017 en sølvgrå Fulvia (Serie 2, med Cromodorfælge), som jeg så til et træf ved Wedelslund. Jeg husker, at den var omgivet af andre imponerende biler, både fra Lancia og mærker som Ferrari m.m. Alligevel var det den lille Fulvia, jeg måtte have et billede af.

Samme år, tror jeg, var min far og jeg til veteranbilsmesse i Fredericia, hvor en mørkerød Lancia

Fulvia tiltrak min opmærksomhed.

Ejeren lod mig stille alle de spørgsmål, jeg kunne finde på, og endda sætte mig ind i bilen og røre ved alt, der kunne røres ved. Han repræsenterede Lancia-klubben, og det må siges, at han gjorde det godt. For jeg kørte hjem fra Fredericia den dag, overbevist om at en Lancia Fulvia ikke bare var og er en fed bil, men også en bil, som jeg realistisk set kunne eje. Ejeren havde fortalt mig om priserne, hvad man skulle være opmærksom på, og gav mig gode råd fra sine egne erfaringer. Det er derfor ingen overdrivelse at sige, at sådanne messer som den i Fredericia har en effekt på at tiltrække nye entusiaster til hobbyen.

Det gjorde mig derfor særlig stolt, da jeg selv – sammen med min far og Rasmus Kjær – stod med min egen Fulvia i Fredericia i 2023 og repræsenterede klubben. Jeg kan rapportere, at der var mange, der viste interesse i at høre om bilen - og jeg var glad for at kunne dele mange af de samme gode råd, som jeg selv fik tilbage i 2017.

2019 stod på far/søn tur til Goodwood Revival. I to

år havde jeg snakket ørene af min far om Fulvia – den ene historie efter den anden. Så da vi ankom til Goodwood og gik rundt på parkeringspladserne ved banen, var det ingen overraskelse, at jeg i mellem vores samtaler om Ferrari, Aston Martin eller Jaguar, altid fik sneget en Fulvia ind i samtalen. Hver gang vi gik ned ad en ny række biler, og jeg fik øje på en Fulvia, fik min far hele svadaen igen om hvor fantastisk en bil det var, og hvor økonomisk fornuftig den også var. Også selvom jeg lige havde sagt det samme blot ti minutter tidligere, da vi passerede en anden Fulvia. Det kulminerede en dag på busturen, fra banen til hotellet, hvor jeg bemærkede, at min far sad og bladrede online salgsannoncer for en Lancia Fulvia.

Det skal dog siges at jeg aldrig havde planlagt at mit Fulvia-ejerskab skulle ske igennem mine forældre. Jeg var dengang i gang med uddannelse, og jeg boede - og bor stadig - i centrum af Aarhus og forsøgte at klare mig på min SU og en beskeden løn fra et fritidsarbejde i Magasin. Jeg vidste udmærket godt, at der var lang vej igen inden, at jeg kunne købe en Fulvia for egne penge - også selvom at jeg nedprioriterede alt andet.



Desuden var jeg heller ikke parat til at sælge mine uddannelsesår væk, arbejde ekstra weekender og sige nej til rejser og venner, blot så jeg kunne få mig en Fulvia i tyverne. Det har aldrig været planen eller noget jeg sigtede efter. I stedet var jeg afklaret med, at det måske kunne komme på tale sidst i mine tredivere eller midt i mine fyrre, når jeg var mere afklaret ift. ejendom, børn og karriere. Idéen om overhovedet at eje en bil, når man bor midt i byen, er i øvrigt også håbløs - også selv med en moderne bil.

Men nu sad min far jo og kiggede på salgsannoncer, så måske - hvis jeg spillede mine kort meget forsigtigt og fornuftigt – kunne jeg få mine forældre til at se det fidusen i den lille bil fra Torino. Nu havde de jo lige købt hus med en dobbeltgarage; og den gamle Triumph TR3A var blevet solgt, så der var jo en ledig plads i garagen ved siden af Porschen. Hvad er idéen overhovedet med en dobbeltgarage, hvis man ikke har to biler stående i den?

Anskaffelsen

Jeg vidste dog godt inderst inde, at min fars godkendelse ikke var nok. Så jeg måtte finde en måde at overtale min mor til også at synes, at det var en god idé med en Fulvia. Problemet var at min mor ikke er ligeså let imponeret over sejre i Monte Carlo-rallyet eller innovative mekaniske løsninger, som min far. Så der skulle en anden tilgangsvinkel til.

Med en velovervejede PowerPoint præsentation, som viste prisudviklingen for modellen, samt hvorfor at en Fulvia var verdens mest nødvendige køb, kom vi frem til følgende aftale:

- Jeg ville købe Fulviaen af mine forældre når jeg færdiggjorde studiet og fik fast job.
- Jeg ville afdrage på bilen månedligt, og med et fast beløb som passede i mit budget, men som også illustrerede fra min side, at det var en prioritet.
- Jeg ville afdrage et beløb tilsvarende den værdi mine forældre havde lagt i bilen og altså ikke den reelle markedsværdi. Så hvis mine forudsigelser om at markedsprisen ville stige, viste sig at være fejlagtige, så måtte jeg

æde det tab.

- Dertil var der en aftale om, at hvis jeg efter endt studie, ikke ønskede bilen alligevel eller ikke var i stand til at kunne afdrage, så ville mine forældre kunne sælge bilen.

Dette betød, at jeg i praksis lavede et rentefrit lån med mine forældre, som var afdragsfrit, indtil jeg var kommet bedre på plads økonomisk. Den eneste risiko for mine forældre var, at hvis jeg ikke kunne afdrage på bilen, ville de være nødt til at sælge den. Heldigvis kunne min far se, at udbuddet af Fulvia-modeller i de nordiske lande var begrænset, så bilen kunne sandsynligvis sælges hurtigt igen uden økonomisk tab. Risikoen for mig lå i, hvordan markedsprisen ville udvikle sig, men da jeg havde solgt idéen om bilen som værende en "fremragende investering", måtte jeg jo stå ved mit udsagn. Jeg kan glædeligt rapportere, at det ser ud til, at priserne på Fulvia er steget en smule siden 2019.

Efter at have overtalte mine forældre og indgået en aftale begyndte en "lang" proces med at finde den rette bil. Eller rettere sagt, det viste sig faktisk at være en meget kort proces, for vi var på Goodwood midt i september 2019, og vi hentede vores Fulvia den 21. oktober 2019.

Meget af vores købsproces er fint beskrevet i min fars artikel i [Granturismo nr. 76](#), som markerede årsdagen for, at vi havde købt vores Fulvia. Jeg vil blot tilføje, hvor betryggende det var som "førstegangskøber" ikke at skulle stå alene med dette projekt.

Jeg var derfor sikker på, at vi tog den rette bil med hjem fra Wolfsburg den efterårsdag i 2019. Den sikkerhed havde jeg næppe haft, hvis jeg skulle stå for købet alene. Ville jeg have turdet tage springet? Ville jeg have haft tålmodighed til at vente på, at den perfekte bil dukkede op? Hvordan ville jeg føle mig sikker på at jeg ikke købte den forkerte? Disse spørgsmål har ofte fyldt mine tanker - særligt når jeg taler med jævnaldrende venner om gamle biler. Mange af dem kommer ikke fra familier med en interesse for eller kendskab til veteranbiler. Jeg spekulerer ofte på, hvordan de skulle kunne gå fra

drømmen om at eje en veteranbil til at handle på det.

Rekruttering af yngre medlemmer

Motorhistorisk Samråd har foreslået at erfarne ejere kunne tage interesserede unge under deres vinger og give dem rådgivning i alt fra købsprocessen til ejerskabet. Dette kunne måske være en måde at give andre den tryghed, som ellers mangler.

Jeg vil også påpege, at selvom den økonomiske del af aftalen med mine forældre har tilladt mig at udleve drømmen om Fulvia ejerskab tidligere end forventet, så har det mest fantastiske ved aftalen været, at jeg har kunnet starte dette projekt sammen med mine forældre. Jeg har lært bilen at kende sammen med dem, jeg er blevet introduceret til klubben sammen med dem og min far har sørget for, at jeg i dag har en velfungerende bil, der kører upåklageligt. I over fire år har jeg kunnet tage til træf og køreture i "min" Fulvia, med visheden om, at hvis der skulle opstå mekaniske problemer, ville jeg ikke stå alene. Den tryghed giver en ung

person uden mekaniske evner mod på at kaste sig ud i ejerskabet af en veteranbil.

På mange måder er min situation jo et slags "forældretræk" af veteranbil. Havde mine forældre ikke haft det økonomiske råderum til at indgå i denne aftale, ville projektet være blevet udskudt indtil meget senere i mit liv. At købe en veteranbil, næsten uanset prisen, er en nødvendig luksus per definition. Det er en økonomisk og tidsmæssig prioritering og derfor en nedprioritering af andet. Det er meget få unge mennesker på min alder, der enten er privilegeret nok eller dumme nok til at nedprioritere ejendom, oplevelser eller opsparing for at købe en 50-årig gammel bil. En bil som ikke kan parkeres på gaden, ikke må køres om vinteren og som der ikke kan monteres et børnesæde i. Jeg er fuldt ud bevidst om, hvor privilegeret en position jeg er i.

Jeg tænker derfor, at der er et meget markant argument for, at selve målet om at få unge mennesker til at købe gamle biler er en delvis misforståelse. Hvis man er interesseret i flere medlemmer i veteranbilskubberne, så burde man i stedet fokusere på de lidt ældre. De har mere overskud i økonomien, børnene er blevet mere selvstændige og de har højst sandsynligt en slat friværds. Men uanset hvem man vil forsøge at få til at melde sig ind i vores fælles hobby, så kræver det at man er villig til at arbejde for det. Særligt når man er medlem i en mærkeklub for et mærke så relativt ukendt, som Lancia jo desværre er.

Som jeg skrev i starten af denne artikel, så besluttede jeg mig for at jeg skulle have en Fulvia på messen i Fredericia i ca. 2017. Denne drøm havde jeg ikke haft, hvis ikke der havde stået en flink mand med en mørkerød Fulvia og tålmodighed til mine mange spørgsmål. Min holdning er derfor, at det mindste man kan gøre, hvis man gerne vil have at nicheklubber overlever de næste 10 år, er at være villig til at organisere sig og ofre en weekend i ny og næ på at vise fanen frem, være opsøgende og svare på spørgsmål fra nysgerrige. Det er en investering i klubbernes fremtid.

For lidt over et år siden afsluttede jeg min kan-



didatuddannelse. Vi blev enige om, at jeg skulle have det første halve år efter endt studie uden at bekymre mig om afdrag på bilen. Det gav mig mulighed for at fokusere på at finde et fast job og rejse lidt, inden jeg skulle begynde at bruge en betydelig del af min økonomi på at betale bilen af.

Min bil*

Den 1. januar 2024 sad jeg i Bologna med tømmermænd efter en nytårsfejring, der havde budt på lidt for meget vin ad libitum. Jeg overførte pengene fra min løn direkte over til en anden konto for at være sikker på, at de øremærkede "Lancia-penge" ikke forsvandt i transaktioner fra ferien, som endnu ikke var dukket op på kontoen. Fem dage senere, hjemme i Danmark, blev pengene sendt videre til mine forældre, og dermed gik Fulviaen fra at være "min" til at være min*.

Forskellen mellem "min" og min* handler ikke kun om min dengang lille økonomiske anpart. Det blev aftalt, at med ejerskab i bilen fulgte der også rettigheder og ansvar. Jeg fik fuld brugsret over bilen, og det har jeg udnyttet til blandt andet at tage min kæreste, Sofie, med på forskellige ture, så som et spaophold på Hotel Vejlefjord og til Munkebjerg Hillclimb (lidt til hende og lidt til mig). Samtidig ligger alle fremtidige udgifter til bilen nu hos mig. Dette giver mig også mulighed for langsomt at lære, hvad det virkelig vil sige at eje en gammel bil – den er ikke længere blot et legetøj, men en ejendel, der skal passes og vedligeholdes.

I starten af 2026 sker endnu en ændring, når min* Fulvia bliver til min Fulvia. Dette vil markere den fulde overtagelse af bilen. Vi skal registrere den i mit navn, og jeg skal underskrive min egen forsikringspolice, hvilket vil give mig det fulde ejerskab. Selvom meget vil ændre sig, vil meget også forblive det samme. Jeg er heldig, at jeg stadig kan have bilen opbevaret hos mine forældre, indtil at jeg får min egen garage, og at jeg selvfølgelig stadig vil kunne få gode råd og hjælp fra dem.

Men det er også her hvor jeg vil begynde at kunne bruge bilen, som man kun kan, når man ejer den fuldt ud. Der er en spændende pilgrimsrejse planlagt til 2026, hvor jeg – sammen med min kæreste

- vil tage min Fulvia på lang tur hjem til Italien. Jeg har altid drømt om at tage bilen på eventyr, udforske de betagende bjergpas, landeveje og charmerende landsbyer. Jeg ser for mig, at vi om aftenen, parkerer bilen foran en restaurant og nyder et måltid, mens vi beundrer bilen og mindes dagens oplevelser. Jeg ser virkelig frem til at dele denne rejse, og de minder vi skaber, med jer, når vi når dertil.

Når jeg ser tilbage på hele rejsen med Fulviaen, står det klart, at det har handlet om meget mere end bare at købe en gammel bil. Det har været et projekt, jeg har delt med mine forældre, og det har givet os mange gode oplevelser sammen. Det har samtidig gjort noget, der kunne føles stort og uoverskueligt, til noget mere håndgribeligt og overkommeligt. En gammel bil er ikke blot et transportmiddel; den er en del af historien og et bånd mellem generationer. Fulviaen er nu officielt en del af min historie, men den repræsenterer samtidigt et generationsskifte, en kærlighed til biler og et livslangt fællesskab, der bliver ført videre. Jeg er taknemmelig for, at jeg har kunnet dele denne oplevelse med mine forældre, og jeg ser frem til at fortsætte den rejse, som min Fulvia og jeg er på.



De sidste solstråler i Nyborg?

Bella Italia 2024

Tekst & billeder: Elvi Nissen



Et velbesøgt arrangement med god mulighed for at tanke op i skyggen sammen med andre lancisti

Man kan sige meget om vores klimasituation, men når solen skinner fra en skyfri himmel, og temperaturen ligger i midt-tyverne den første weekend i september, så er det altså ikke så skidt at være i Nyborg.

På den gamle eksercerplads ved slottet havde Alfa Romeo-klubben igen i år inviteret til italienertræf. Som altid bød det på en hyggelig mulighed for at hilse på de mange entusiaster, hvoraf flere også er eller har været medlemmer af vores egen Lancia-klub. Det er hyggeligt at møde gamle venner fra en søsterklub – med en fælles passion for italiensk design, teknik og køreglæde.

Det grønne område omkring pladsen giver en skærm mod den nærliggende trafikerede vej, så selvom man var tæt på nem til- og frakørsel, føltes træffet alligevel afsondret fra resten af verden.

Endnu en gang lykkedes det os næsten at fylde hele den ene langside med Lancia'er. Resten af pladsen summede af liv med nye og gamle Alfa'er, Fiat'er og Abarth'er, Lancia'er, Autobianchi'er, Moto Guzzi'er, Ducati'er og Vespa'er – og alt, hvad Italien ellers kan fremvise af motoriserede herligheder. Der var både de klassiske skønheder med patina og charme samt helt nye modeller, hvor duft af læder stadig hang i kabinen. Det er sjældent, man får hele modelkataloget præsenteret side om side, og det tilføjer altid et ekstra lag fascination til dagen.

Langs pladsens kant lå den stille voldgrav som en smuk ramme om arrangementet. Om det er naturen, placeringen, modeludvalget eller det gode selskab, så trækker Bella Italia altid mange besøgende. Så der er rigelig med mulighed for i ro og mag at kunne dykke ned i de små detaljer, som



kun rigtige entusiaster lægger mærke til – fra en sjælden fælgmodel til den perfekte kromliste.

I den ene ende af pladsen var der opsat borde foran madboderne, hvor folk samledes over kaffe, øl, sandwich og pandekager. Men solen bagte, så opholdene ved bordene blev ofte korte.

Lancia-klubbens faste "stamplads" under træernes skygge var derimod et perfekt samlingspunkt. Skygge, rigeligt med kaffe, vand og friskbagt brød gjorde klubbordet til et populært mødested. Her var der altid folk omkring bilerne, klar til at svare på spørgsmål og småsnakke med de gæster, der havde fundet vej til Nyborg i deres Lancia'er. Her kunne man også se ægtefæller, der sad og sludrede eller endda havde medbragt striketoj for at slå tiden hyggeligt ihjel, mens bilsnakken bølgede om ørerne på dem.

Selvom vi er en lille klub, så er ejernavne ikke altid almen viden. Da et svensk par ønskede at tale med ejeren af en Lancia Beta HPE, blev der gættet lystigt blandt de forsamlede lancisti. Jeg endte med at løbe pladsen tynd for at finde den rigtige ejer – uden held. Til sidst lykkedes det dog, med hjælp fra Mogens Blach, at finde frem til rette person. Det viste sig, at det svenske par selv ejede Sveriges eneste Beta HPE, så der blev hurtigt udvekslet erfaringer.

Træffet i Nyborg er nemlig ikke kun kendt



i Danmark. Rygterne om det hyggelige og velbesøgte træf har spredt sig langt ud over landets grænser. Det er ikke usædvanligt at møde gæster fra nabolandene. Fyn er ikke kun "midt i Danmark" - det er også "midt i Nordeuropa". Der er noget særligt ved at stå der, omgivet af italienske biler, mens man hører den blide klukken fra voldgraven og ser sollyset spille i bilernes lak – som om hele verden for en stund er reduceret til dette ene hjørne af bilentusiasternes paradys.

Sidste år, da jeg var i Bremen, fortalte et par tyske klubmedlemmer, at de var kørt fra Kiel i deres Lancia for at opleve det berømte træf. Desværre havde de valgt den forkerte weekend, så de så ikke så mange italienske køretøjer, som de havde håbet, men turen gennem det fynske landskab havde de nydt i fulde drag.

Jeg nød også turen til Nyborg - og levede med at turen hjem gik over den halvt afspærrede Storebæltsbro, hvor den nedsatte hastighed gav god mulighed for at betragte de mange motionister i det andet spor.



To Lancia fødselsdage, 40 og 30 år Thema og Kappa

Tekst & billeder: Niels Jonassen



Et overraskende samarbejde

I 1970'erne var både Lancia og Saab i uroligt farvand. Lancia var overtaget af Fiat, og der var mange spekulationer om, hvilken retning Lancia skulle gå. Saab var blevet sluttet sammen med Scania-Vabis - og måtte se i øjnene, at de ikke kunne fortsætte med at opdatere en konstruktion med rødder i 1940'erne.

Både Fiat Auto og Saab-Scania var familieejede virksomheder. Bag Fiat stod familien Agnelli - og bag Saab var det familien Wallenberg. De fleste af disse umådeligt velstående og indflydelsesrige familier kender hinanden, og Agnelli og Wallenberg var ingen undtagelse. De fandt ud af at de kunne have glæde af hinanden og tog initiativ til et teknisk samarbejde.

Det første resultat af samarbejdet var, at Saab i Sverige skulle sælge Autobianchi A112 med et Lanciaskilt på. Så havde forhandlerne en lille bil at tilbyde. Næste skridt blev at sælge Lancia Delta som Saab-Lancia 600 i de nordiske lande. Her i

landet blev A112 solgt som Lancia af Fiat, mens Saab-Lancia skulle sælges af Saab-forhandlerne. Det gik ikke særlig godt. Saabimportøren i Danmark brød sig ikke om bilen. I Helsingør bandede Saabforhandleren over, at han ikke kunne få de Saab-Lancia, som han mente han kunne sælge mange af. Han havde lyst til at sætte et skilt op foran importørens hovedkvarter i Kvistgård med teksten "Blød hat". Det var i øvrigt den senere sælger hos Jensen Auto, Børge Nielsen.

Thema

Næste skridt i samarbejdet var langt mere gennemgribende. Det var en fælles platform til Lancia Thema, Alfa Romeo 164, Fiat Croma og Saab 9000. Thema kom på markedet i 1984, og der blev solgt nogle Thema her i landet, men aldrig så mange som Beta. Tallet forblev under 100 om året. Til gengæld kunne mærket bryste sig af, at admiral Hans Garde havde en Thema som tjenestevogn. I Polen brugte staten Thema som officiel tjenestevogn.

Thema var i produktion i 10 år, og der blev bygget 336.000 eksemplarer. Den kom i tre serier med hhv. 4-cylindrede benzinmotorer på 2 liter, V6-benzinmotorer på 2,8 og 3 liter og 4-cylindrede dieselmotorer på 2,4 og 2,5 liter samt den sagnomspundne 8:32 med V8-motor fra Ferrari.

De 4-cylindrede motorer kom både med og uden turbo, og med en effekt på fra 120 til 215 hk.

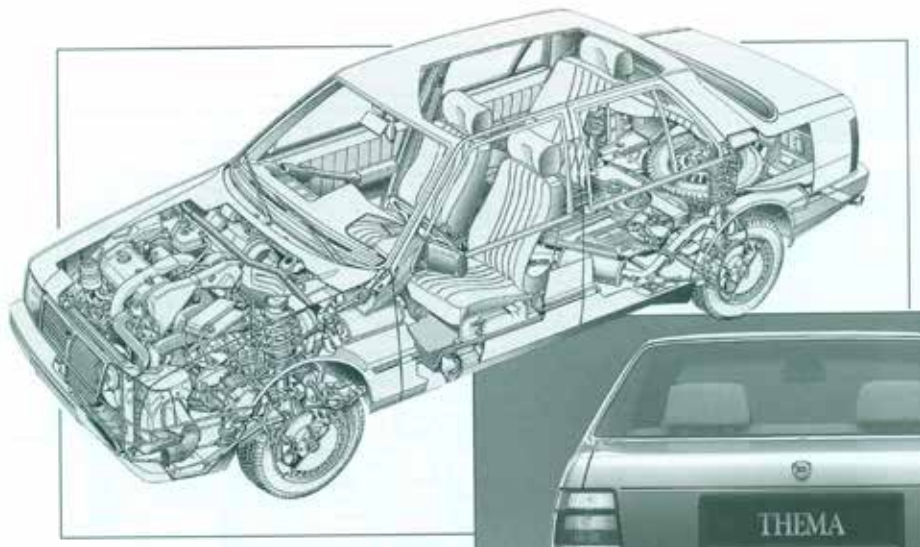
V6-motorerne på 2,8 liter var ikke særlig velanskrevne 90 graders PRV-motorer på 147 hk fra Peugeot, Renault og Volvo. Der var mange lancisti som var utilfredse med at fabrikken brugte dette "misfoster", som de kaldte det. En V6-motor med en vinkel på 90 grader og 2 plejstænger på hver søle lider af en indbygget ubalance, som nødvendiggør en modsat roterende balanceaksel. De henviste til, at Francesco De Virgilio med Aurelia havde vist hvordan en V6-motor skulle laves så den var i naturlig balance: En søjle til hver plejstand og en vinkel på 60 grader.

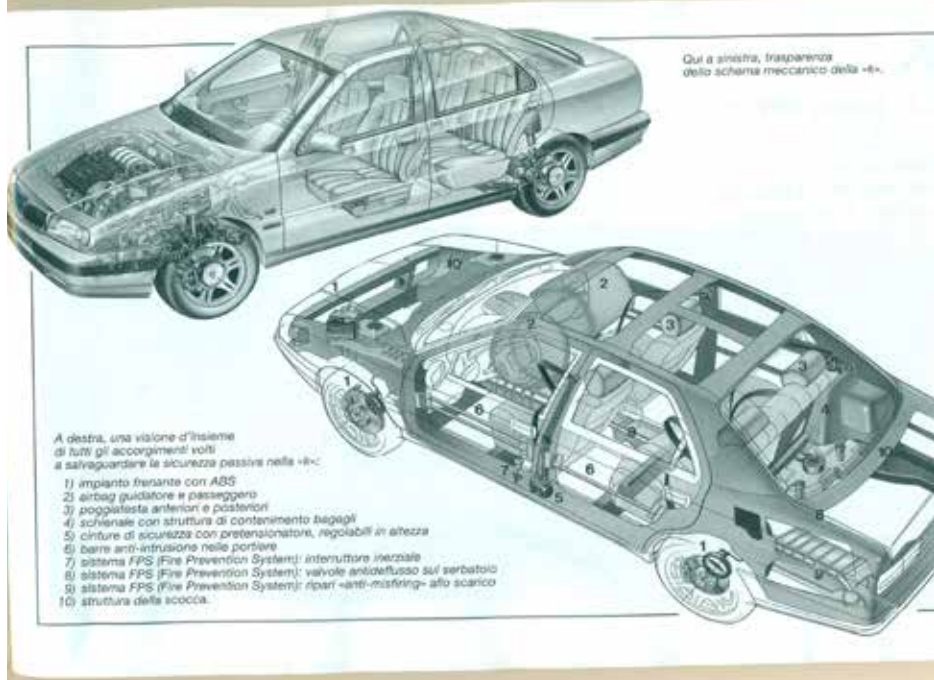
Med 3. serie blev der rettet op på dette ved, man nu brugte Alfas 3-liters V6-motor, som var bygget efter De Virgilio's princip. Motoren er almindeligvis kendt som Busso-motoren, Den ydede 171 hk. For at eliminere styretendenser, når der blev lukket op for gassen var denne model, samt den 4-cylindrede med turbo, forsynet med en viscokobling. Enkelt forklaret en væskeskobling, som kunne udligne forskelle i moment mellem de drivende hjul.

Kappa

Thema blev i 1995 afløst af Kappa. Længere, bredere, højere og tungere en Thema, Motoren var en helt ny konstruktion på 5 cylindre på 2 og 2,4 liter plus en V6 på 3 liter. Bilen kunne fås både med og uden turbo, selvsagt med forskellig effekt, fra 145 hk til 220. Som diesel ydede den 124 og 136 hk.

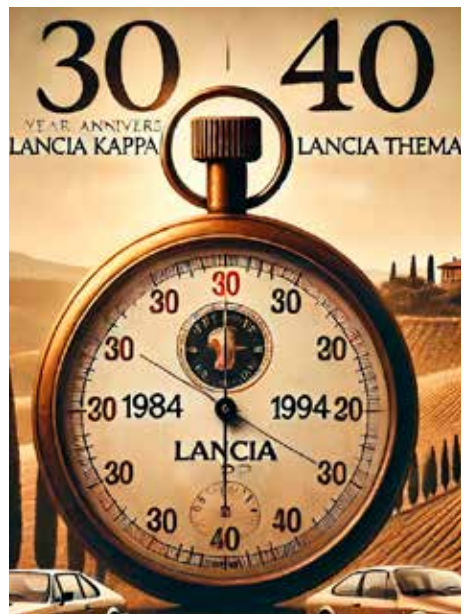
Som Thema, var Kappa en dyr luksusbil, måske endda en anelse mere. Den blev da også afløst for Thema som officiel tjenestebil i Polen.





Køreegenskaberne var forbavsende for en så stor bil, skarpe og præcise selv om bilen var meget bekvem. Der havde været nogen kritik af, at Thema ikke var tilstrækkelig vridningsstiv. Den blev ellers rost for sine køreegenskaber, men alt kan jo forbedres, så Kappaens undervogn blev forbedret meget på det punkt. Den var dobbelt så vridningsstiv som Thema.

Mange fandt udseendet for kedeligt, men Paolo Cantarella fra Lancia udtalte, at man ikke havde ønsket et design som lavede for meget støj. Ganske godt i overensstemmelse med Lancias designtradition. Bilen blev bygget i 117.216 eksemplarer, altså en hel del færre end Thema, og var i produktion fra 1994 til 2000.



Erfaringer og oplevelser med Lancia Thema og Kappa

Tekst: Kim Krogsgaard

Billeder: Internettet



Mit Lancia-liv falder i 2 dele: før og efter jeg definerede mig selv som lancisto. Det afgørende øjeblik var naturligvis foråret 2016, hvor jeg købte min 1972 Fulvia Coupe 1.3s, som siden er blevet suppleret med en 1970 Flavia Berlina 2.0 LX. Fulvia Coupe havde været min drømmebil siden jeg som 17-årig læste om bilens succes i rally - ikke mindst sejren i daværende års Rally Monte Carlo. Og Flaviaen måtte bare til, som dens diame-trale modstykke og en anden repræsentant for de sidste "rigtige" Lanciaer.

Men uvidende om, at jeg på et langt senere tidspunkt skulle tilslutte mig menigheden af lancisti, havde jeg allerede været det i en mere end 20-årig periode. I 1994 havde jeg haft min Alfa 33 1.7QV i 6 år. Det var en dejlig bil på mange måder, men drengene var blevet for store til bagsædet, og rusten var begyndt at melde sig i skærmkanterne.

Kjeld fra Jensen Auto fik mig interesseret i Lancia, og han havde netop fået en 4 år gammel meget velholdt Thema 8V ind i forretningen. Jeg forel-

skede mig i den lækre lysbeige alcantara kabine; og da jeg først havde prøvet bilen, som var letkørt, frisk med en omdrejningsvillig motor, var jeg klar til slutsedlen. Det blev min dagligbil gennem 4 år og tjente som familiens rejsebil til både skiferier i Italien og lægevikariat i Nordnorge.

På trods af beskeden motorkraft 115 hk fra 'kat'-motoren var det en hurtig rejsebil, hvor man, i kraft af sporsikkerhed og velafstemt undervogn, i timevis følte sig godt tilpas ved marchhastigheder mellem 160 og 180 km/t på Autobahn. Men der var ofte ting, som drillede inklusive en utæt toppakning, som krævede en større omgang hos Jensen. Det var jo nok, fordi jeg havde købt en brugt bil, tænkte jeg, og hvad var mere nærliggende end efter 4 år i 1998 at købe den Kappa 2.0 LE med 5.000 på tælleren, som Jensen nu havde til salg.

Det var slet ikke et dårligt "bytte". LE basismodel-len var ikke så elegant indvendig som Themaen, men den 20 ventilede 2 liters sugemotor med 155 hk var en drøm – rød streg ved 7.000 rpm og så

var der den herlige svagt rumlende lyd fra de 5 cylindre. Kappa havde i øvrigt i 1997/1998 fået opdateret styregeometrien, det gav en skarpere styring og mindre oplevet sidevindsfølsomhed i forhold modellen, da den blev lanceret.

Også denne bil var et herligt "motorvejs-lokomotiv", som stod sin prøve, da vi i 2001 skulle hjem fra skiferie i Livigno. Der var varslet snestorm, som truede med at lukke tunnelen ud af byen. Så det var tidligt op lørdag morgen, pakke bil og derefter afsted i sneen, som blev tættere og tættere. Vi nåede tunnelen, og da vi kom ud på den anden side, var det bare massivt snevejr. Sneen lagde sig højere og højere på de ikke ryddede veje, og efter få km var det på med snekæderne! Og dem kørte vi med de næste 10 timer, hvor vi tilbagelagde 200 km. Kappa'en var bare som skabt (også) til dette, alt forekom ubesværet og sikkert. Vel ude af de massive snemængder, traf vi så den rigtige beslutning at køre højre om ud af Schweiz gennem Østrig og videre op gennem Tyskland. Andre valgte venstre om og kom til at tilbringe adskillige dage på diverse herberger, da de i højderne mødte snemurene. Men det er en anden historie.

I 2003 blev Kappa'en skiftet til en Lybra 2.4 turbodiesel, og min hustru fik sig en Ypsilon 1.3 diesel. Ingen af os kunne dog glemme den meget velkørende Kappa; og en dag overtalte jeg min hustru til at "bytte" sin Ypsilon til en Kappa SW 2.0 turbo 20v. Den var lækker og hurtig, men desværre med en syndflod af elektriske problemer inklusive

en tyverialarm, som levede sit eget liv. Helt galt gik det, da den blev koldstartet på skiferie i Trysil – det kostede en lejebil til turen hjem, ny turbo med meget mere og en regning på 70.000 kr. Desværre blev den ikke rigtigt god igen, der var noget med motorstyring og turbo, som Jensen aldrig fik styr på; så den blev skippet af efter to år.

Så skulle man tro, at man var blevet klog af skade, men nej. I 2007 havde Jensen (!) 2 stk brugte Kappa Coupe turbo 20v til salg. Uden de store overvejelser købte jeg den med alcantara-indtrækket, da jeg ikke helt kunne glemme kabinen i min elskede Thema. Coupeen fulgte mig i tre år og var en kilde til daglig fryd. Man finder næppe et mere elegant, hurtigt og samtidigt underspillet køretøj. Den kørte bare så fremragende, at vore dages grænser for, hvad man kan tillade sig, ret ofte blev udfordret. Men så omkring de 150.000 km kom problemerne: først var det en defekt oliekoeler og så en stribe af knapt så alvorlige kalamiteter.

Så i 2010 måtte vore veje skilles. Og det er nok det dumme jeg rent bilmæssigt har gjort i mit liv. Jeg savner stadig den karakteristiske 5 cylindrede lyd og at mærke sædet presse sig ind i ryggen, når turboen for alvor leverer. Kappaen står, ligesom Themaen, højt på listen over biler jeg gerne "genkøber". Så nu hvor de begge er eller bevæger sig ind i veteranland, sker det nok en dag.

PS: Min hustru gøs, da jeg læste den sidste sætning for hende!



Nordisk Lancia Træf

6.-8.juni 2025

Horten, Norge

Kun 165 km køretur efter du er trillet af færgen fra Hirtshals - eller ca. 460 km nordpå fra Helsingborg - ligger Horten. Her inviterer Norsk Lancia klub til træf i 2025.

Området er var kendt som magtcentrum i vikingetiden – og vi bliver indkvarteret på RS Noatun, som foruden at være hotel og conferencested også er hovedkvarter for den norske redningstjeneste. Så der bliver nok at kigge på, hvis man når at se sig møt på alle bilerne.

Deltagerafgift pr person: 2.500 NOK
Ophold pr nat (hotel og morgenmad):
– 1.800 NOK (dobbeltværelse),
– 1.585 NOK (enkeltværelse)



Sæt kryds i kalenderen d. 6.-8. juni 2025 - læs mere på [klubbens hjemmeside](#) (skan evt. QR-kode herover). Ved spørgsmål kontakt elvi@rohde-nissen.dk.



Pinin Farina og Lancias tætte samarbejde gennem årene

Tekst: Rasmus Kjær

Billede: Internettet



(Fortsat fra seneste nummer)

Tiden efter Battista Pininfarina

Den første model, som Fiat introducerer efter overtagelsen af Lancia er Beta i 1971, der kommer i flere varianter. Det er dog først i 1975, at den Pininfarina designede Montecarlo med tværstillet centermotor kommer i produktion – det bliver den første bil, som Pininfarina udvikler helt fra bunden, da den ikke deler meget mere end drivlinjen med den oprindelige Beta. Designet var egentlig tænkt som et bud på en Fiat 124 Coupé – og det bliver både til en Coupé og en Spider, som tilsammen produceres i tæt på 7.800 eksemplarer på Pininfarinas Grugliasco fabrik. Her har Pininfarina udvidet produktionsfaciliteterne, der sætter dem i stand til at montere mere komplette biler – i mindre serier også inkl. alle mekaniske dele. Pininfarina bidrager også senere til udviklingen af det klassiske 3-boks design af Beta, der markedsføres

under navnet Trevi.

I 70'erne bliver der grundet olie-krisen meget fokus på bilernes forbrug og Sergio Pininfarina ønsker at sætte øget fokus på designafdelingens kompetencer og deler derfor virksomheden kraftigere op i en udviklingsafdeling og en produktion.

Da Lancia introducerer Gamma i 1976 som en ny topmodel er det Pininfarina, der står bag designet af både den ret usædvanlige 4 dørs Berlina og den smukke Coupé, der præsenteres året efter. Sidstnævnte synes at låne profil fra Pininfarinas design af Fiat 130 Coupé og Ferrari 365, - en meget almindelig praksis i designhuset at lade en designstil gå på tværs af kunder og bilmærker. Da Lancia opgiver at udvikle en større 6 eller 8 cylindret motor til Gamma'en og går med en 4 cylindret bokser kan Pininfarinas nye chefdesigner,



Lancia Montecarlo 1975-1981



*Herover: Lancia Trevi
Herunder: Lancia Gamma Berlina 1976-1984*



Aldo Brovarone, give Gamma'en en lavere front, der stiger mod forruden.

Pininfarina forsøger sig også med et alternativt og mere klassisk 3-boks design til Berlina'en i stil med Coupé'en, der præsenteres i Paris i 1980 og en Targa-version af Coupé'en – men ingen af bilerne kommer i produktion.

Lancia Rally 037 udvikles fra 1980 som navnet siger til rally og skal efterfølge den succesfulde Stratos. Der tages udgangspunkt i Montecarlo og Abarth, der nu er en del af Fiat-gruppen, står for en del af udviklingen og designet i samarbejde med både Pininfarina og Dallara.

Lancia Delta HF Integrale bliver designet in-house hos Lancia på baggrund af Giorgetto Giugiaros fine design af standardmodellen, men Pininfarina deltager i de aerodynamiske forbedringer til Evoluzione versionen.

I 1986 udvider Sergio Pininfarina arbejdsområdet til at omfatte andre former for transport end personbiler og danner Pininfarina Extra og lader firmaet børsnotere.

Thema udvikles af Centro Stile Lancia, men da det kommer til den Ferrari motoriserede 8.32 indbydes Pininfarina til at lave nogle mindre tilpasninger af designet. Pininfarina producerer i mellemtiden

stationcar-versionen af Thema og det bliver til over 21.000 eksemplarer i årene 1986-1994. Designet ligger tæt op ad Berlina-modellen for at genbruge flest mulige dele og dermed holde prisen i ave.

Lancia Kappa Berlina og Coupé bliver designet af Lancia selv med hjælp fra I.DE.A Institute og produceret i årene 1994-2000, men de beder Pininfarina om at designe en Station Wagen (SW), som Pininfarina producerer fra 1996 i ca. 9.200 eksemplarer – igen med størst muligt genbrug af standard dele.

I 1995 opnår Sergio Pininfarina den store ære at modtage den prestigefyldte italienske designpris "Compasso d'Oro" – en pris som hans far som en af de første har vundet 40 år tidligere.

I 2006 bliver 3. generation med Andrea og Paolo valgt ind i firmaets bestyrelse og man kan kun håbe på, at der med Stellantis-gruppens øgede fokus på Lancia mærket i premium-segmentet igen en dag kan komme Pininfarina designede Lancia modeller på markedet.



Lancia Gamma Coupé 1977-1984



Lancia Gamma Scala Berlina one-off 1980

Efterskrift

I sine memoir skriver Battiasta om sit forhold til Vincenzo Lancia på en måde, der forklarer det tætte forhold mellem virksomhederne:

"Jeg tænker på Vincenzo Lancia hver eneste dag. Jeg beundrede fra første dag de kvaliteter, der sjældent eksisterer i én person og som forklarer, hvorfor han var en succes både som virksomhedsleder og menneske.

Jeg husker med glæde og nostalgi de år, som udgør et vigtigt og afgørende kapitel i mit liv. Vincenzo Lancia var en sand mester i at foreslå brugbare løsninger, viste stor tillid til mit arbejde og inspirerede først og fremmest gennem eksemplets magt. Han forstod at løse ethvert problem ud fra alle vinkler uden at overlade noget til tilfældet. I starten af min karriere blev jeg opmuntret og støttet af ham på den mest afgørende facon. Samarbejdspartnere og medarbejdere satte ham alle højt. At lære ham at kende var en af de mest frugtbare oplevelser i mit liv"



*Herover: Lancia Gamma Coupé Targa one-off
Herunder: Lancia Thema 8.32*



*Herunder til venstre: Lancia Kappa SW 1996-2000
Herunder til højre: Lancia Thema SW 1986-1994*





Danmarkspremiere!

3.12. - København
Kommer også vest for
Storebælt senere i
december

Vincenzo Lancia

and the Birth of Modern Motoring

FEATURING

GIOVANNI & LUIGI DE VIRGILIO, COSTANZA LANCIA & LORENZO PATACCIA *Famiglia Lancia* GEOFFREY GOLDBERG Author "Lancia & De Virgilio"
WIM OUDE WIERNINK Author "La Lancia" BILL JAMESON Author "Capolavori" NIGEL TROW Author "The Shield & the Flag"
MARIELLA MENGOLZI MAURO ROBERTO GIOLITO *Stellantis Heritage* LORENZO MORELLO ASI
PROF ALDO ENRIETTI *Automotive Historian* PROF GIANNI OLIVA *Italian Historian*

Klubben inviterer til danmarkspremiere på den nye dokumentarfilm fra Berlinetta Films: **Vincenzo Lancia - and the Birth of Modern Motoring.**

Det er historien om en bilpioner som ingen anden.
Dokumentarfilmen fortæller for første gang Vincenzo Lancias
bemærkelsesværdige historie med fuld støtte fra Lancia-familien
og Lancia-samfundet.

[Se forfilm på YouTube.](#)



Filmen vises både øst og vest for Storebælt:



- Den **3. december kl. 18:30 på Kultorvet i København**
(adgang til Trustworks via Pustervig 3, 4.sal)
Tilmelding til elvi@rohde-nissen.dk senest dagen før.
- Senere i **december vest for Storebælt**
Følg med på hjemmesidene eller ret henvendelse til rasmuskjaer@mac.com

Klubben giver lidt italienske forfriskninger og snacks begge steder - og der vil være mulighed for fællesspisning for egen regning efter filmen.

Stort og småt

Subaru-forhandleren i Ballerup har opkøbt et restlager med en masse reservedele - heriblandt en del til Lancia og Alfa Romeo. Så hvis du lige står og mangler et olie- eller pollenfilter, så er han klar til at sælge til en god pris!

0077367623-001 Fuel Filter (1 stk)
0077367412-001 Fuel Filter (5 stk)
5802219038 Glow Plug (4 stk)
0046796687 Oil Filter (6 stk)
0071736159-001 Oil Filter (10 stk)
0077363657-001 Fuel Filter (3 stk)
0077363804-001 Fuel Filter (2 stk)
0046337528-001 Oil Filter (4 stk)
0046808398-001 Oil Filter (4 stk)
0055224598-001 Oil Filter (9 stk)
0073500049-001 Oil Filter (1 stk)
0077365902-001 Fuel Filter (1 stk)
6000626333-001 Oil Filter (1 stk)
6000619752-001 Oil Filter (1 stk)
6000626025 Oil Filter (1 stk)
6000640903-001 Oil Filter (2 stk)
6000640167-001 Oil Filter (1 stk)
0071749928-001 Oil Filter (1 stk)
6000620027-001 Pollen Filter (2 stk)
0051977574-001 Air Filter (3 stk)
6000627090-001 Pollen Filter (1 stk)

Hvis det har interesse, så kontakt:

Finn Andersen

Finn Andersen A/S

Subaru Ballerup

Tlf. 4497 2500

Email: info@fabiler.dk



Ny bog på vej

"USA på Roskildevej" er fortællingen om et enestående motel på hovedvej A1 midtvejs mellem København og Roskilde. Det blev grundlagt af en amerikansk kvinde i sommeren 1955. Hun var fraskilt og mor til tre. "Kald mig bare Sallie" sagde hun til Dagbladet Politikens udsendte journalist, Lise Nørgaard i et interview kort efter åbningen. Her blev Sallies energi karakteriseret som en atombombe i kvindeskikkelse.

Bogen kan forudbestilles med rabat og gode "sidegevinster" på [Coop Crowdfunding](#).



Vi mistede jo i sommerens løb Mogens Hansen fra Odense. Han var en stor samler af "alting Lancia", og hans samling af bøger og memorabilia er nu dokumenteret og befinder sig i på Sjælland.

Du kan finde [listen over indholdet i hans bibliotek](#) på hjemmesiden (skan evt. QR-kode herunder). Det afsættes nu efter først-til-mølle-princippet: hvis der er noget, der frister, så sender du en mail med bestilling til elvi@rohde-nissen.dk med bestilling + det, du ønsker at give for det.



Så sørger Elvi for at bestilling bliver leveret - enten med post eller til et nærmere aftalt arrangement - og at betalingen viderefremmes til Mogens' enke.

Velkommen til nye medlemmer

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

- Jonas Stubkjær

Benvenuti!

Spred det glade budskab og få en flaske vin!

Kære Lancisti

Vi har alle én ting til fælles: en kærlighed til Lancia og alt, hvad det italienske bilmærke repræsenterer – fra skønheden i klassiske linjer til den rå køreglæde. Nu vil vi gerne sprede denne passion endnu bredere, og her har vi brug for jeres hjælp.

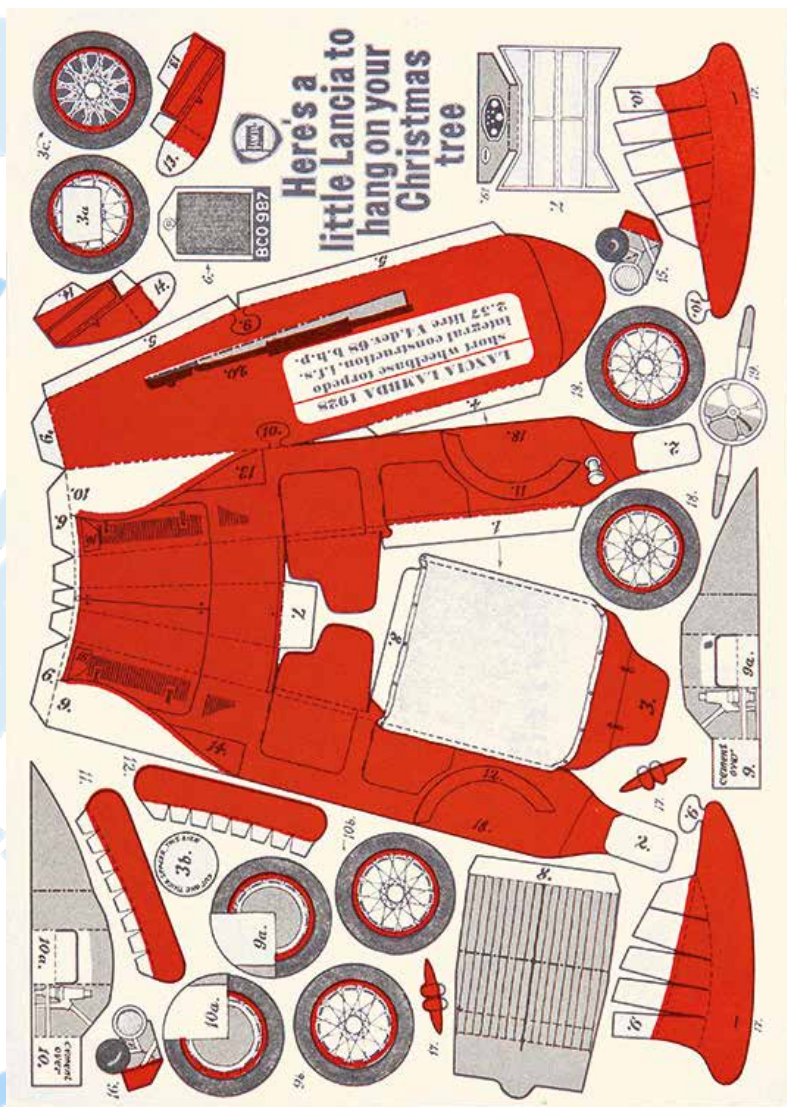
Måske kender du nogen med interesse for klassiske biler, italiensk kultur eller bare det særlige ved Lancia? Måske en ven, nabo, eller kollega, der længe har haft et godt øje til bilen i din indkørsel? Uanset hvem, så har vi plads til flere omkring klubbordet – og vi har en lille belønning til dig som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

Hverv 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!





Glædelig og godt nytår fra bestyrelsen!

Med mange tak for den store opbakning i et år med store udfordringer. Vi ser meget frem til 2025!

Klip en Lanica ud og hæng den på træet
(klik på billedet for at gå til billedet i større udgave).



*Lancia Beta Monte Carlo
(Elvi R. Nissen)*