

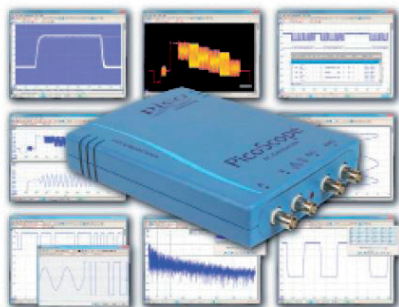


Granturismo



AL 62.101

MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 94 MAJ 2025



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



OURE autoværksted APS

Hos os er din bil i trygge hænder...



v/ Steffen Sundberg
Tlf. 62 28 12 75
Mobil 40 36 80 87
www.oureauto.dk





D-50



Aurelia B24



Fulvia Coupe



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

27. årg. nr. 94 maj 2025

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:
2025-07-15

Indhold

Formandens Signatur	s. 4
Klubben informerer	s. 5
Kommende arrangementer	s. 6
Modelspecialister i klubben	s. 7
Naboklubber	s. 7
Lancia fra Danmark	s. 8
Sådan vedligeholder du din gamle veteran	s. 10
Aurelia bliver 75	s. 15
Interesse for at samle... eller samlermani?	s. 22
Fortællinger fra Rally Monte Carlo Historique	s. 26
Årsmøde 2025	s. 29
Køkkenskriverens hjørne	s. 31

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:
Lancia Flavia Berlina 2.0 LX
(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

Vores interesse for biler eller et enkelt 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, udover at eje og køre Lancia Flaminia, givet sig udtryk i en lyst til at samle materiale omkring modellen; 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, som her fik en mere fremtrædende plads i mit liv end både før og siden.

Til inspiration, eller afskrækkelse, vil jeg i en kort serie af artikler beskrive eksempler på mine små samlinger. Jeg ved, at der blandt vores medlemmer sandsynligvis er større og langt mere interessante samlinger, - og måske vi kan få lov til at høre om dem i Granturismo i fremtiden?

Når jeg ser på tidligere eksemplarer af Granturismo, kan jeg se, at en god del af materialet er leveret af bestyrelsen. Det er der som sådan intet galt i, - vi gør det med glæde og af interesse. Jeg kan dog ikke lade være med at tænke på, at der må være en masse gode røverhistorier og oplevelser med billeder fra klubbens øvrige medlemmer, som vi går glip af. Tag endelig dette som en opfordring!

Og ellers er køresæsonen gået i gang for de af os, der ikke er helårskørende i vores Lancia'er. Vejret har været med os i lange perioder og vi kan bare håbe på, at solen også skinner på os, når vi mødes til årsmødet på Fyn om ganske kort tid. Bestyrelsen håber på stor opbakning til arrangementet,

- for tilslutning til klubbens aktiviteter er afgørende for, at vi overhovedet har en klub.

Det er bestyrelsens opgave at facilitere aktiviteterne, men det er medlemmernes opgave enten at deltage eller lede bestyrelsen i en anden retning, hvis aktiviteterne ikke er relevante eller interessante nok til at deltage i.

Så her kommer endnu en opfordring: Engager jer i klubben, mød op og kom gerne med forslag til aktiviteter og byd ind på opgaver, der måtte være i årets løb.

Helena og jeg skal for første gang til et Nordisk Lancia-træf udenfor Danmark. Vi glæder os - og det bliver spændende at deltage, men trods den lave norske krone også ganske bekosteligt med rejse, hotel osv. Derfor har der også været nogle overvejelser på forhånd om, vi ville dette i forhold til, hvad vi ellers kunne bruge tiden og pengene på.

Der må gerne være aktiviteter og arrangementer i vores klub-regi, der koster penge, men vores fællesskab må ikke blive betinget af, om man har råd til at være en del af det. Derfor ligger det også bestyrelsen på sinde at sikre, at der er arrangementer, der ikke koster penge at deltage i - og at en stor del af medlemmernes kontingent går til aktiviteterne, - f.eks. traktament i forbindelse med vores vinterarrangementer. Og i den forbindelse vil jeg også minde om klubbens politik om støtte på kr. 100,- per vej til medlemmer, der rejser over Storebælt til officielle klubarrangementer som det kommende årsmøde på Fyn.

Jeg glæder mig til at vi ses!

- 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 Lancia 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.



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:

- Michael Madsen, København

Benvenuti!

Kommende arrangementer

18. maj, 2025

Årsmåde, Skallebølle

se side 28-29

29.-31. maj, 2025

Classic Race, Viborg

se side 14

X Sæt kryds i kalenderen!

31. maj, 2025

Oldtimerløbet, Gråsten

se side 13

6.-8. juni, 2025

Nordisk Lancia Træf, Norge

se side 21

8.-10. august, 2025

CHGP, København

se side 30

6. september, 2025

Bella Italia, Nyborg

se side 25

Bilmesse, Fredericia?

Sorgenfri Classic Car?

Hvis du vil være kontaktperson, så sig det til bestyrelsen



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

Targa Florio 2025



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 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

Lancia fra Danmark

(artikel fra Norsk Lancia Klubb)



Tekst: Eivind W. Robertsen - oversat af Elvi Nissen

Billeder: Eivind W. Robertsen



Lancia Fulvia Coupé 1971

Hvis datter Amanda og hendes mor (min hustru) med sikkerhed skal se sin far bag rattet i en Lancia Fulvia Coupé Serie II – magen til den, vi har stående i vores garage som en del af et "rollover jig"-projekt – så måtte der skaffes et køreklart eksemplar.

Jeg havde i slutningen af 2024 kigget lidt rundt i Skandinavien og håbede især at finde "drømme-bilen" i Sverige. Den norske krone er svag, men priserne i Sverige er normalt lavere end i de øvrige nordiske lande. Det skulle dog vise sig, at tidspunktet for at handle ikke var helt ideelt.

Under søgning på internettet stødte jeg på en totalrestaureret Serie II til salg hos Historic Racing Works i Tyskland – nedsat 9% til EUR 29.000 (ca. NOK 340.000). Jeg ved dog ikke, om det var inkl. moms. Prisen lå i hvert fald langt over mit budget.

Efter yderligere søgning fandt jeg et match hos Stelvio Automobili i Måløv uden for København.

Fulvia'en hos Stelvio var fra 1971, i farven Rosso York (mørkerød), importeret fra Italien i 2018, og med lidt over 74.000 km på tælleren. Prisen lød på DKK 149.000 – hvilket, med valutakursen på knap 1,6, er en pæn sum i norske kroner. Hertil kom fragt og moms på hele pakken.

Amanda og jeg tog til København lige før jul for at se nærmere på bilen. Ifølge dansk/italienske Daniele Dezzi hos Stelvio var det et "ærligt" eksemplar, som kun var blevet brugt i godt vejr og med original undervognsbehandling. Den var dog blevet heloplakeret i originalfarven, angiveligt før den kom til Danmark – hvilket altid er lidt mistænkeligt. Indtil videre har jeg dog ikke fundet nogen karosseriskader... men jeg har heller ikke tjekket alt med en svag magnet endnu.

Interiøret så pænt ud – måske restaureret – og de steder, som vores anden bil i garagen har rust, så fine og rustfrie ud her. Det var vigtigt. Mekaniske mangler kan jeg selv udbedre, men mere rust end vi allerede har, er jeg ikke klar til!

Handlen blev gennemført, og jeg fløj til København den 8. januar for at hente bilen. Den havde sommerdæk på, og der var faldet sne i København dagen før, så det blev til en tur med DFDS og Oslobåden. Det viste sig at være billigere end at køre hele vejen hjem – kun ca. DKK 1.200 for bil og fører i indvendig kahyt!

Toldbehandlingen ved ankomst i Oslo gik uden problemer, og bilen blev hentet med Wagoneer'en og biltrailer. :)

Det betyder, at vi denne gang faktisk ankommer til Nordisk Lancia-træf (Horten 6.-8. juni 2025) i en *rigtig* Lancia!



*Herunder: AMC Jeep Wagoneer Limited 1982 +
Lancia Fulvia Coupé 1971*

*Herover:
Et kig ind i Stelvio Automobiliis salgslokale*



Sådan vedligeholder du din gamle veteran

Tekst og billeder: Elvi R. Nissen



Der lyttes opmærksomt, når Glenn fortæller.

- altså bilen, ikke ejeren!

En onsdag aften sidst i marts satte 12-14 af klubbens medlemmer kursen mod Rørvig. Jeg var spændt på, om placeringen tæt på Sjællands Odde kunne lokke folk til fra det østlige Jylland. Men de knap 1½ time fra det nordlige København var rigeligt på sådan en hverdagsaften, så meget forståeligt var det det meste af det sjællandske kontingent, der var mødt op.

Under temaet *"Hvad skal der egentlig til for at holde en klassisk bil i køreklar stand?"* havde Kim Krogsgaard arrangeret en ganske særlig klubaften.

Han havde nemlig fået sin "husmekaniker", Glenn Larsen, til at åbne værkstedet for os. Det viste sig dog hurtigt, at værkstedet i lige så høj grad var hans fars domæne – far boede ovenpå og deltog

sammen med Glens rallymekanikermakker gladeligt i både fortællinger og fejlfinding. Bagved i værkstedet stod eksempler på alle de motordrevne køretøjer, som skal vedligeholdes i en sådan "landsbysmedje".

Foran i værkstedet stod Kims to Lancia'er klar til lejligheden:

- Fulvia Coupé 1.3S og
- Flavia Berlina 2.0 LX

Begge biler blev grundigt gennemgået, og vi fik indblik i de reparationer og justeringer, som Kim har fået foretaget, siden han overtog dem. Det udløste både tekniske snakke og muntre anekdoter – ikke kun om Fulvia og Flavia, men også om nogle af de mere eksotiske og kreative løsninger, Lancia har præsenteret gennem årene: trykforstærkede bremsesystemer, særlige styrestænger og andre finurligheder.



Alskens motoriserede køretøjer



*Genstandene for aftenens
underholdning:
De to (næsten)
gennemresaturerede motorer*



Den unge Glenn, der ellers er vant til at rode med både klassiske og moderne superbiler, måtte af og til overlade ordet til enten sin mere erfarne rallymekanikerkollega – eller til sin far! For vi var altså nede i nørdede detaljer, som kun ægte veteranentusiaster med laaaaaaaang erfaring ville kende til.

Det blev en lærerig aften for alle – ikke bare os klubmedlemmer, men også de tre værkstedsværter, der med stor gæstfrihed delte deres viden og entusiasme.

Kim havde sørget for sandwiches, men efter et par timers dækspark og roden rundt i motorer såvel som hukommelser, begyndte sulten og tørsten at melde sig for alvor. Derfor gik turen videre hjem til fru Randi, hvor yderligere forplejning ventede – og det gjorde samtalerne også. For snakken gik lystigt videre i privaten.

Pludselig var det blevet sent – sådan rigtig sent for en hverdagsaften – men hold da op, hvor var det hele turen værd. Med spændende historier fra veteran- og rallyverdenen og det bedste selskab, man kan ønske sig, er der vist ingen undskyldning for ikke at tage bilen ud og få luftet både motor og minder.

Mange tak til Kim for at arrangere - og Randi for at åbne hjemmet for os (så var der alligevel lidt velighold af ejeren også!)





Den 31. maj fra kl. 8 til kl. 20 er der fuldt program i Gråsten.

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

Hvis du blev tilmeldt - eller hvis du bare vil ned og kigge på - kan du kontakte Rasmus Kjær (rasmuskjaer@mac.com), hvis du vil overnatte i området. Rasmus koordinerer ophold til en rimelig pris og fællesspisning for klubbens medlemmer.

Vi har inviteret den tyske Lancia-klub, så måske vi får lejlighed til at hilse på nogle af vores interessefæller sydp

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!





Classic Race Viborg - 29.-31. maj

Som en del af Classic Race Viborg bliver der fredag den 30. maj og lørdag den 31. maj arrangeret Classic Parkering på området ved JP Groups fabriksareal – lige op ad banen. Denne parkering er forbeholdt bilklubber, og selvfølgelig skal Dansk Lancia Register være med!

Mogens Blach har været i god dialog med arrangørerne, og vi er blevet stillet følgende fornemme vilkår i udsigt:

- Attraktiv placering helt forrest i området med plads til ca. 20 biler
- Mulighed for at opstille telt, så vi har et samlingspunkt
- Rabat på indgangsbilletter:
Dagsbillet: 329 kr (normalpris 379 kr)
Partoutbillet (begge dage): 529 kr (normalpris 579 kr)

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 er til stede begge dage som koordinator – og som vært med forfriskninger! Så kontakt ham gerne på mhblach@gmail.com, så han kan få spærret nok pladser til alle.

Aurelia bliver 75

Tekst & billeder: Niels Jonassen



B10 som fabrikken præsenterede den

På nødblus

Da Anden Verdenskrig endte, var det svært for især landene i Europa at komme i gang igen. Der var så mange ødelæggelser og flere hundrede tusinde flygtninge. Der skulle også skabes nye måder at føre politik på efter, at så mange lande havde sagt farvel til deres mere eller mindre fascistiske regeringer.

Italien havde allerede i 1943 gjort op med fascismen og afsat Mussolini. Men som tidligere allierede stod tyskerne stadig i landet, og det kostede hårde kampe at få dem ud. Torino lå i den tyskbesatte del af landet, og netop Lanciafabrikken var i søgelyset, fordi arbejderne var overbeviste antifascister. Samtidig regnede de allieredes bomber ned over fabrikken. Så designafdelingen var blevet flyttet til Padova, hvor der ingen fabrikker var og derfor heller ingen bomber. Der sad den unge ingeniør Francesco De Virgilio og regnede på et projekt til en V6-motor med et V på 36 grader, som der var planer om at sætte i produktion når krigen var slut. Da han havde regnet færdig, sendte han projektet tilbage med

besked om, at den motor måtte de ikke bygge. Den ville ryste sig ihjel.

Problemet der blev løst

Man kan undre sig over, at der var planer om en V6-motor. Ford og Rover havde prøvet, men havde opgivet; og det var på den tid almindelig anerkendt, at det var en umulig konstruktion. De Virgilio var blevet nysgerrig: var det nu så umuligt? Han kunne sin teori, og han regnede og beregnede i nogle uger og fandt ud af, at det kunne lade sig gøre. Forudsætningen var, at man ikke som vanligt satte to stempler på hvert slag på krumtappen, men kun et - og altså lavede en krumtap med seks slag i stedet for bare tre. Samtidig skulle vinklen mellem cylindrene være på enten 60 eller 120 grader. På den måde opnåede man, at der var lige stor afstand mellem alle 6 impulser. Man kan sådan set kalde det en boksermotor på 60 eller 120 grader.

Efterkrigsplaner

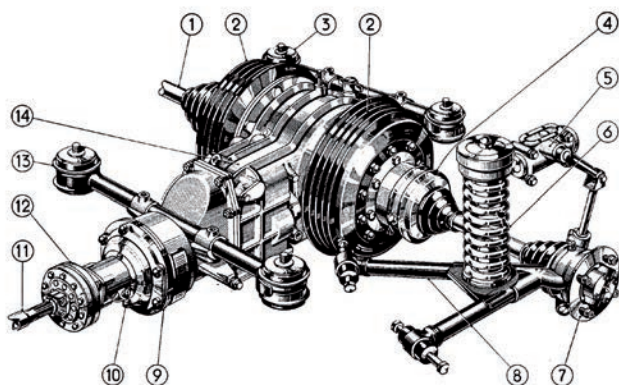
Fint nok, men hvad skulle det bruges til? Fabrikken satte produktionen af Aprilia i gang igen, og det



B12, lidt mere massiv end B10 og med De Dion baghjulsaaffjedring



*Herover: Francesco De Virgilio ved arbejdsbordet i Padova hvor han skabte Aurelia-motoren
Herunder: Transaksel og affjedring på de første serier af Aurelia*



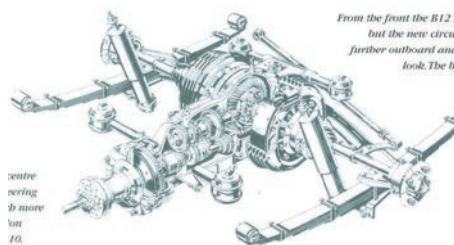
var planen, at den skulle opdateres med en større motor. Der kunne De Virgilios ideer måske bruges. En V-motor fylder ikke så meget. Der blev bygget et par prototypemotorer, men der var ikke plads til hverken 60 eller 120 grader. Så man prøvede med 45. Den ene motor blev sat i den Aprilia, som Gianni Lancia brugte på sine ture mellem Torino og ingeniørskolen i Pisa. Francesco De Virgilio sagde engang til mig, at den ikke var ideel, men faktisk fungerede ganske godt. Alligevel sadlede fabrikken om. De Virgilio mødte en dag Gianni Lancia på kontorgangen. Gianni Lancia slog ham på skulderen og sagde: "Franco, vi har besluttet at bygge en bil med plads til en V6-motor, som du mener den skal være." Så kunne han bare gå i gang.

Salone dell'Automobile 1950

I begyndelsen af maj 1950 åbnede biludstillingen i Torino. Den viste, at Italien var nået langt på de få år siden krigen. Fiat viste den ny 1400, Alfa kom med den nye 1900 – ganske vist kun som prototype – og også Bianchi havde en nye familiebil at vise. Der er imidlertid ingen tvivl

om, at den nye Lancia Aurelia var udstillingens mest spændende bil. Umiddelbart bemærkede man dørene, der lukkede imod hinanden uden midterstolpe, således at der, når begge sidedøre var åbne, var en stor åbning til både for- og bagsæde. Men det var nu ikke nyt for Lancia. Dernæst opdagede man teknikken, som blev udstillet for sig. Der var hele tre helt nye tekniske træk: V6-motor, transaksel og uafhængig baghjulsaaffjedring med skråt bagudrettede triangler. Intet af dette er voldsomt opsigtsvækkende i dag, men det var det i høj grad i 1950.

V6-motoren var på 1750cc og ydede 56 hk. Ganske beskedent, men vægten var lagt på drejningsmoment og behagelig, civiliseret kørsel. Derfor var 4. gear også et overgear, så man kunne cruise bekvemt af sted med god fart og ingen støj. Gearkassen lå omme mellem baghjulene. De Virgilio har fortalt, hvordan den løsning opstod. Efter prøvekørsler med en prototype fortalte holdet bag projektet cheffingeniør Vittorio Jano, at de havde problemer med at få effekten

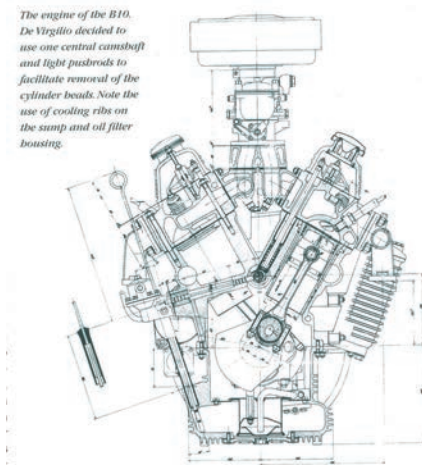


Øverst til venstre: De Dion-affjedringen kom i 1954

Nederst til venstre: Bracco kører over målstregen i Mille Miglia 1951



Herunder: Aurelia-motoren



overført til vejen. Bagenden var for let. "Flyt gearkassen om bag", var svaret. Det hjalp, men først rigtigt da de også flyttede koblingen bagud, så de undgik vridning af transmissionsakslen. Baghjulsaaffjedringen var en mellemting mellem ret bagudrettede arme og svingaksler. Bagudrettede arme giver fin kontakt mellem hjul og vej, men også stor tilbøjelighed til krængning. Svingaksler har en medstyrende effekt, som kan give dårlig retningsstabilitet og overstyring. Aurelias løsning har fordelene ved de to systemer, men kun meget få af ulemperne. Lancia tog patent på systemet.

Det er senere blevet brugt på Triumph sportsvogne og på BMW. Der kunne det give problemer, fordi disse biler ikke havde vægt nok på baghjulene. Som allerede antydnet betyder anbringelsen af gearkassen bagude – transaksel – at bilen får en fin vægtbalance med ca. 50% af vægten i hver ende af bilen.

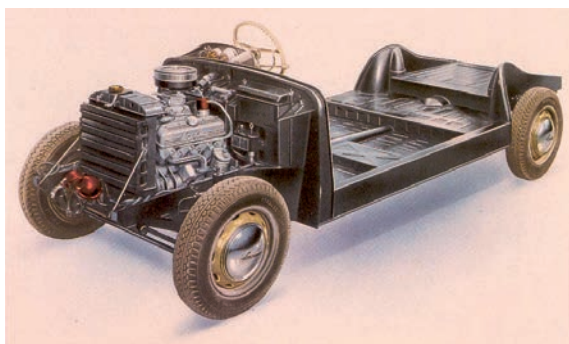
Motorsport

Lancias grundlægger, Vincenzo Lancia, var gammel racerfører, så han vidste, hvad motorsport

kostede. Derfor holdt fabrikken sig i hans levetid langt fra den slags. Selvom Aurelia bestemt ikke var tænkt til motorløb, var der flere som deltog i rallyer med den. Og de klarede sig fortræffeligt på grund af bilens køreegenskaber. Det inspirerede fabrikken til at lave nogle mere effektive udgaver af Aurelia, B21 og B22 med motor på 1991cc og en effekt på henholdsvis 70 og 90 hk.

I februar 1951 deltog der en B10 i det krævende Sestriere rally, der blev kørt i Alperne. Bilen vandt løbet. Det var fint nok, men det interessante var dem, der kørte den: Alberto Ascari og Gigi Villoresi. To af Italiens mest fremtrædende racerførere. De gjorde det nok ikke for egen regning, selv om fabrikken holdt fast i, at det var helt privat.

Spøgen gentog sig lidt senere på året i Giro De Sicilia, et regulært hastighedsløb over 1080 km på afspærrede landeveje. Her deltog tre B21 kørt af venner af Gianni Lancia. Officielt helt privat. Men ikke mere privat end at fabrikken sendte De Virgilio og testkøreren Gillio derned som observatører. Bilerne besatte de tre første pladser i GT-klassen



Herover: Chassiset som det blev leveret til karrosseriværksteder

Herunder: B24 Spider



indtil 2 liter.

Resultatet fra Giro di Sicilia bekræftede Lancia i beslutningen om at lancere en sportslig coupe. Det var GT modellen, også kendt som B20, der blev lanceret på biludstillingen i Torino i foråret 1951. Den havde et karosseri designet af Felice Mario Boano – senere modificeret og bygget af Pinin Farina - og var forsynet med en motor på 1991cc med 75 hk.

Landevejsløbet Mille Miglia blev kørt sidst i april, ca. en måned senere, og der var tilmeldt fire Aurelia GT. Stadigvæk under dække af at være private biler. De var let tunede; det vigtigste var, at de var forsynede med to dobbelte Solex-karburatorer. Resultatet var opsigtsvækkende. Bracco blev nummer 2 efter Villoreis 4,5 liters Ferrari. To andre Aureliaer blev nummer 5 og 7, og Aurelia blev 1,2,3 i 2-liters touringklassen.

Det vakte meget stor opsigt, at en let tunet standardbil på kun 2 liter kunne klare sig så flot. Der er ingen tvivl om at Aureliaerne klarede sig på deres køreegenskaber. Villoreis Ferrari førte, men indtil Siena halede Bracco ind på ham. Efter Siena hørte regnen op og på de lange, lige veje til Brescia kørte den store Ferrari fra Aureliaen. Fabrikskøreren Gino Valenzano har fortalt at de før hvert løb bad til, at det blev regnvej; så kunne de køre fra de andre. Senere samme år vandt samme bil 2 liters-klassen i Le Mans.

Det gav fabrikken blod på tanden, så til 1952-sæsonen byggede de nogle mere tunede modeller med aluminiumskarosseri. Det gav pote i Giro di Sicilia hvor Aureliaerne blev nr. 2, 3, 4, 8 og 10 efter en Ferrari 166 Inter. Senere samme år vandt Bonetto det 576 km lange Targa Florio ad snoede sicilianske veje. Han løb tør for benzin 50 m før mål og skubbede bilen det sidste stykke. De mere normale Aurelia GT deltog og klarede sig fint i utallige rallyer. Mest berømt var nok sejren i 1953 i det internationale rally Liege-Rom-Liege. I 1953 var GT-modellens motor vokset til 2,5 liter og 118 hk.

Lancias normale klientel

Traditionelt solgte Lancia biler til folk, som ikke var

det ringeste interesserede i motorsport. De kunder måtte ikke tabes. Så Lancia byggede også en B15, en rigtig limousine på et forlænget chassis. Og i 1954 kom Aurelia B12 med et opdateret karosseri, motor på 2266cc og 87 hk. Baghjulsophængen var lavet om til en De Dion-aksel. En meget velkørende og bekvem bil med fint kraftoverskud. Netop den sikre, let håndterbare og noble bil som var Lancias kendemærke.

Fra 1954 havde alle Aurelia-modeller De Dion-bagaksel. Nogle har undret sig over skiftet til De Dion-bagaksel. Forklaringen skal nok søges i GT-modellens succes. Ville du gøre dig gældende i GT-klassen i motorløb, skulle du have en B20. En hel del velhavende ungersvende købte en – og troede, at de var verdensmestre. Den uafhængige affjedring gav meget præcise styreegenskaber med en svag tendens til overstyring ved meget høje kurvehastigheder. Ikke alle magtede det. De Dion giver en svag tendens til understyring. Så drejer bilen ikke helt nok, giver du bare rattet lidt mere. Det giver meget stabil kørsel. De Virgilio havde sin egen forklaring. "Det var Gianni Lancia. Ferrari havde De Dion, så skulle vi også have det. Helt overflødigt." I forbindelse med overgangen til De Dion bagaksel kom der også en helt ny gearkasse med en større kobling og uden at fjerde gear var et overgear. Kun GT-modellen beholdt den gamle gearkasse i 1954.

Fra 1954 byggede Lancia også to åbne versioner af GT-modellen, B24. Den ene hed Spider og den anden Convertibile. Det blev kun til 59 eksemplarer, men de er til gengæld skrækeligt dyre i dag.

Utallige variationer

Der blev bygget ca. 18.000 Aurelia af samtlige typer, men det er svært at få overblik over hvor mange slags, der blev bygget. Viotti byggede nogle giardinieri i amerikanske stil med trækarosseri, Zagato byggede nogle få GT og Pinin Farina byggede nogle jetjagerudseende udstillingsmodeller. Desuden byggede han et par biler, som blev forbillede for den næste Lancia-model, Flaminia. Men der var mange flere. I alt blev der leveret 774 chassisser til forskellige



Starten på 6-timersløbet i Orbassano i 1954. Der er nogle få andre biler end Aurelia

karosseribyggere, som byggede både åbne og lukkede biler. I hvert fald ét af dem fik aldrig et karosseri. Chassiset stod udstillet som leveret på stumpemarkedet i Padova for nogle år siden.

I betragtning af hvor relativt få Aurelia der blev bygget, er det forbløffende at konstatere, at der blev produceret fem forskellige motorblokke og to væsensforskellige gearkasser. Bilen blev løbende opdateret, og hver gang ingeniørerne så mulighed for en forbedring, blev den indført. Så man skal holde tungen lige i munden, når man skal reparere og bestille reservedele. Heldigvis er det ikke vanskeligt med reservedele. De kan fås fra Italien, Holland, Tyskland og England. Og de er ikke så dyre, som man kan frygte.

Aurelias skæbne

I 1980'erne var Lancia Aurelia nærmest glemt. Den blev husket af nogle nørder, men det bredere publikum gik efter Alfa Romeo og lignende. Det har ændret sig voldsomt. I begyndelsen rettede interessen sig mod GT-modellerne eller de åbne B24, men nu er priserne blevet sådan, at også de 4-dørs modeller er blevet eftertragtede. For et par år siden var der en, som spurgte mig, hvad der var galt med en B20, som var til salg for ca. 700.000 kr. Det betyder også, at selv meget rustne og

sammenfaldne vrage nu bliver restaurerede.

Aurelia i Danmark

Den første Aurelia på danske plader var en B20 serie 5 som Per Brüel – grundlægger af firmaet Brüel & Kjær og medstifter af Dansk Lancia Register – købte i 1955. Han havde imidlertid haft en serie 3 indtil da, men den kørte han glad og fornøjet på italienske plader. Den kom senere på danske plader via broderen, Torben Brüel. Begge eksisterer; serie 5 er ved at blive restaureret og serie 3 har kørt siden 1982. Der har været en anden serie 5 som Brüel først i 1980'erne købte i Italien, men den er siden solgt ud af landet.

Til gengæld er der for nogle år siden importeret en fra England – og for et par år siden en serie 4 fra Sverige. Endvidere blev der sidste år hentet en i Holland. Endelig står der på Sommer's Automobile Museum i Nærum en B20 og en B24. Af de 4-dørs har der såvidt vides kun været en her i landet. Den blev taget hjem af den danske fodboldspiller Axel Piilmark, der var blandt de første danske professionelle fodboldspillere i Italien. Den er desværre forsvundet. Der hang engang et kølergitter på en kældervæg i Espergærde, men om det var fra den, ved ingen.

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.

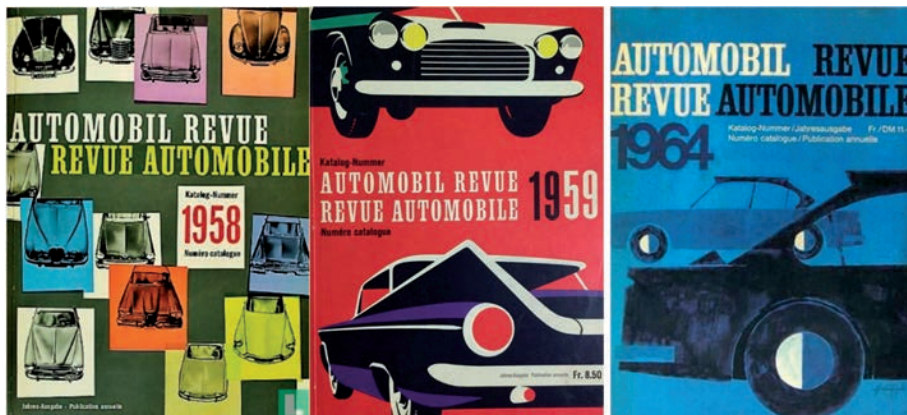
Deltagerafgift pr person: 2.500 NOK
Ophold pr nat (hotel og morgenmad):
– 1.800 NOK (dobbeltværelse),
– 1.585 NOK (enkeltværelse)

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.



Interesse for at samle... eller samlermani?

Tekst & billeder: Rasmus Kjær



Det uskyldige udgangspunkt for samlingen... der mangler klart en sammenhæng.

På en forlænget weekend i Helsinki lander Helena og jeg i et antikvariat. Vi støver lidt rundt mellem hylder og reoler - og mellem alskens gamle klassikere og kunstbøger falder jeg over et katalog fra Geneve-biludstillingen fra 1964, - Automobilmagazin/Revue Automobile fra forlaget Hallwag AG. Det er i første omgang årgangen, mit fødeår, der fatter min interesse, men da jeg bladrer det igennem, opdager jeg, at det er en utrolig spændende publikation. Ikke bare er der tekniske data af alle biler på det europæiske marked med prisoversigter og tekst på tysk og fransk. Der er også interessante artikler om udviklingen i infrastruktur, ny teknik, historiske tilbageblik, beskrivelser af de nye bilmodeller og meget mere - krydret med annoncer for bilfabrikker og branchens underleverandører i samtidens fantastiske grafik. Jeg må eje dette katalog og betaler måske lidt for meget, da jeg ikke lige har sat mig ind i prisniveauet i det europæiske marked.

Det har jeg dog mindre end 2 år senere, hvor Covid-19 har lukket landet ned, og internettet er en af de få steder, der stadig holder åbent. Det

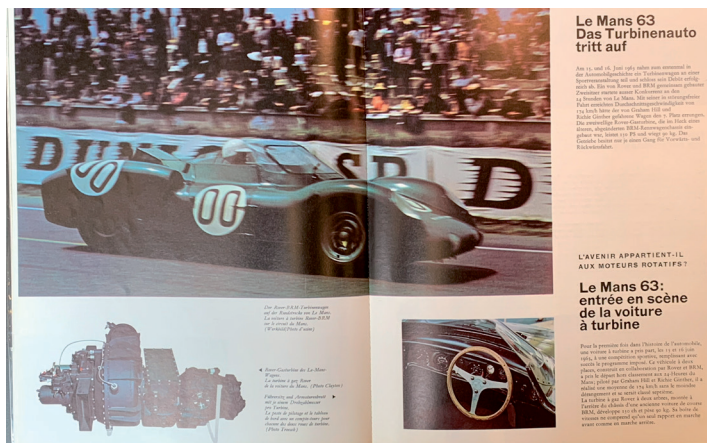
begynder helt i det små. Samlermanien springer ikke bare ud, men kommer snigende langsomt, så man hele tiden kan sige til sig selv, at det jo bare er lidt tidsfordriv og sund hobby-interesse. Og jeg har endnu ikke gjort mig klart, at kataloget er udkommet fra 1947 og frem til i dag.

Først må jeg selvfølgelig have årgang 1958 og 1959, - så jeg har for de år, vores Lancia'er blev produceret. 1959 udgaven har ovenikøbet forenden af en Lancia Flaminia GT i flot grafik på forsiden. Så føles det pludseligt lidt dumt, at der er et hul mellem '59 og '64 ... og da det hul er plomberet, så er det, at løbet er åbent. Katalogerne er ikke gratis, - der er andre, der har samme interesse og udbuddet er ikke uendeligt. Især de ældre er ganske bekostelige, så jeg bruger rigtig mange timer på at finde private udbydere og antikvarier over hele Europa, hvor de ikke helt har set markedsværdien, eller hvor de har flere årgange, og er villige til at give en god pris ved samlet køb. Efter at have både søgt og købt kataloger i Italien, Schweiz, Tyskland og Frankrig opdager jeg til min store overraskelse, at Birgers Billige Bilbøger har mange årgange til salg, -



Automobil Revue
kommer langt
omkring – her en
artikel omkring
motorsport og maleri
(1964)

Annoncerne er en
stor del af nydelserne
– her Pininfarina
med et par smukke
eksempler (1964)



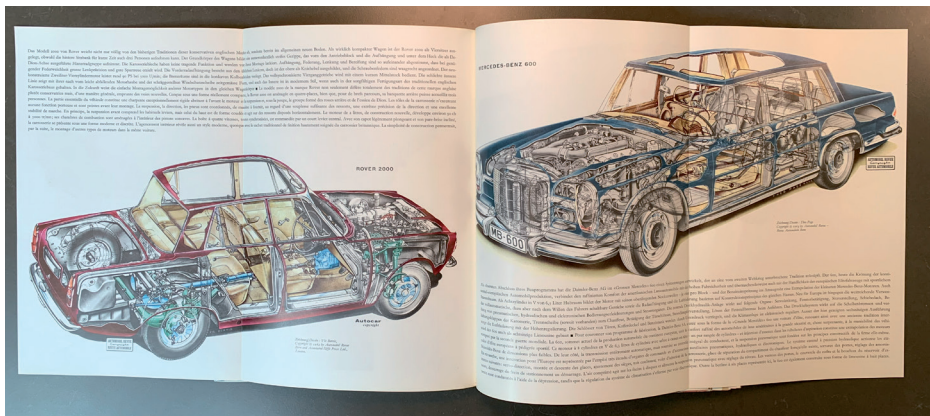
Omfattende artikler
om ny teknik –
Wankelmotorer og
Turbinemotorer
præsenteres (1964)

også et par stykker, som jeg har købt lidt dyrere i udlandet. Så jeg får gjort et par gode, samlede køb hos BBB ad et par omgange, da han er ved at drosle forretningen ned og gerne vil have omsat lager til likvider. Af hensyn til økonomien bliver købene bidt over af et par gange, men pludselig står jeg med en samling, hvor der kun er nogle få huller hist og her... og så bliver man grådig. Jeg vil have dem alle! Jeg *må* have dem alle! Ikke fordi jeg ikke kan leve uden... men fordi jeg ikke kan leve uden...

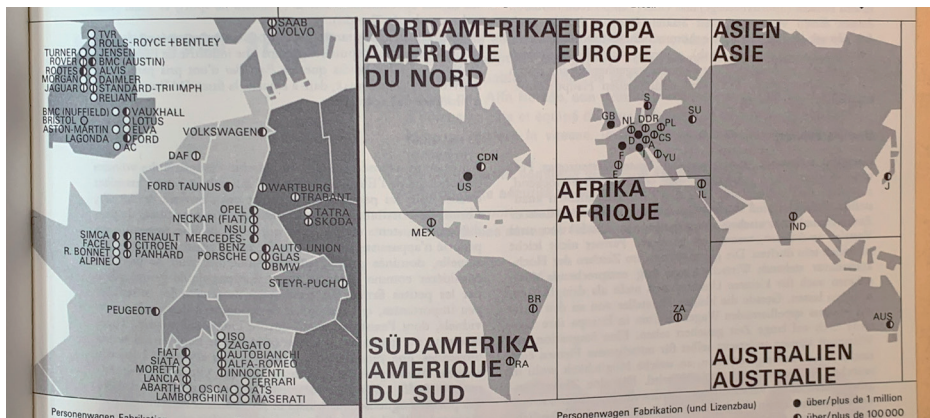
Tempoet går meget ned efterhånden som hullerne i "tandrækken" samler sig omkring de ældste årgange. En del af sporten er jo at købe til pænt under den generelle pris, - hvilket også er en forudsætning for, at det overhovedet kan lade sig

gøre - og jeg er næsten helt i mål, da jeg møder muren i form af det første eksemplar fra 1947. Prisen er så høj, at jeg nægter at betale den. Dog er netop det første eksemplar i forbindelse med 50 års jubilæet blevet genoptrykt, så det står nu i realen... men med den evigt nagende vished om, at det ikke er "det rigtige"...

PS. Der er i skrivende stund to eksemplarer af det originale 1947 kataloget til salg på eBay. Det ene på en auktion. Skal jeg nu lægge et bud og få en ende på galskaben... eller er det galskab at byde...? Som Kierkegaard nok ville have sagt: "Køb det, - og du vil fortryde. Køb det ikke, - og du vil også fortryde.



Herover: Fantastiske hånd tegnede illustrationer med beskrivelser af signifikante bilnyheder (1964)
Herunder: Artikler og grafik omkring bilindustriens udvikling og status (1964)





Vi ses i Nyborg d. 2. september!

En klassiker i træfkalenderen: Bella Italia i Nyborg - arrangeret af Alfa Romeo Klub Fyn, men åben for alle.

Dansk Lanica Register sørger som vanligt for et flag, vi kan samles under, morgenmad og kaffe, så man kan tanke op efter køreturen til pladsen - og siddepladser og godt selskab, når der skal hviles ud mellem turene rundt blandt alle de andre køretøjer.

For spørgsmål kontakt Rasmus Kjær (rasmuskjaer@mac.com),



VI SES I FREDERICIA TIL

BILMESSE

& Brugtmarked

LØRDAG
18. OKT.
Kl. 9-17

SØNDAG
19. OKT.
Kl. 9-16

Kunne du have tid og lyst til at stå på standen i oktober?

Hvis du kunne have interesse i at bemande en stand i Fredericia i oktober, så kontakt Rasmus Kjær (rasmuskjaer@mac.com), Hvis ingen melder sig, kommer klubben ikke til at have en stand i år.

Fortællinger fra Rally Monte Carlo Historique

Tekst & billeder Troels Qvist



I de fine lokaler hos Stelvio Automobili i Målev afholdte vi onsdag den 26. februarforedragsaften, hvor Otto Kristensen og Kenneth Kruse Simonsen med stor entusiasme diskede op med spændende fortællinger fra deres mange år som deltagere i det prestigefyldte Monte Carlo Historique Rally i Ottos Lancia Fulvia HF 1.3.

Vi havde inviteret Alfa Romeo Klubben og i alt var vi imponerende ca. 35 tilmeldte deltagere. Vi startede aftenen med italiensk pølse- og ostebord med tilhørende lækre vine samt Pellegrino-vand.

Efter at have fået stillet den værste sult og fået nærstuderet de fine biler i Stelvios udstilling, startede Otto og Kenneth deres fortællinger. I løbet af måske to timer kom vi vidt omkring og blev meget klogere på alt lige fra opsætningen af Fulviaen til hvordan tripmasteren, der bruges til at måle og holde styr på tid og afstande, over årene har udviklet sig fra at være meget manuel og i høj grad brugerafhængig til i dag at være meget mere digitale og GPS-baserede, hvorfor kravene til



copilotens evner på dette område har ændret sig over årene.

Det var en spændende aften med en god kombination af inspirerende fortællinger, lækker mad og selskab med ligesindede entusiaster. Stor tak til Otto og Kenneth - samt Stelvio Automobili for at stille lokaler til rådighed



Frokostkomsammen på Kongebrogaarden - d. 18. maj 2025



Vi benytter årsmødet som en lejlighed til at mødes - forhåbentlig i de klassiske Lanci'er der er kommet frem i forårssolen.

- Kl. 12:00 - 13:30: Dagen starter med egenbetalt frokost på
Comwell Kongebrogaarden, Kongebrovej 63, 5500 Middelfart.
- Kl. 13:30 - 14:45: Fælles køretur fra Comwell Kongebrogaarden til
Skallebølle Classic Cars, Odensevej 147, 5492 Vissenbjerg.
- Kl. 15:00 - ?? : Årsmøde og garagehygge hos Skallebølle Classic Cars.
Klubben er her vært med kaffe, kage, øl og vand.

Der er mulighed for at deltage hele dagen eller man kan vælge kun et deltage i dele af dagen:

Ønsker man kun at deltage i køretur og årsmøde, skal man bare være ved parkeringspladsen hos Comwell Kongebrogaarden senest kl. 13:30.

Tilsvarende skal man bare være hos Skallebølle Classic Cars senest kl. 15:00, hvis man kun ønsker at deltage i årsmødet.

Vi har lovet at give Comwell Kongebrogaarden besked senest torsdag den 15. maj både med hensyn til deltagerantal, men også i forhold til bestilling af mad. De af jer der ønsker at deltage i frokost må derfor meget gerne nærstudere [menukortet](#) - og give en tilbagemelding til lanciaklub@lanciaklub.dk senest torsdag den 15. maj.

Årsmøde d. 18. maj 2025



Dette års generalforsamling/årsmøde afholdes den **18. maj 2025 kl. 15:00**

hos
Skallebølle Classic Cars
Odensevej 147
5492 Vissenbjerg

Dagsorden

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.

På valg i år er bestyrelsesmedlem Niels Jonassen, Kim Krogsgaard og Elvi Nissen, som alle genopstiller.

Som altid er medlemmerne naturligvis velkomne til at opstille kandidater.

Klubbens regnskaber fra 2024 vil blive fremlagt til gennemsyn før mødet.

Deltagelse på årsmødet er gratis - og klubben giver kaffe og kage.

Bemærk: Inden mødet er der mulighed for at spise frokost (mod betaling) - se forrige side.

CHGP - Bellahøj d. 8.-10. august



Klubben sørger som vanligt for telt, udsmykning, lidt drikkeligt og masser af mulighed for samkvem med andre medlemmer og bilentusiaster.

Hvis du er interesseret i at stille din bil på Bellahøj - og måske ovenikøbet vil hjælpe med opsætning og/eller nedpakning af standen, så henvend dig til Troels Qvist (troelsnqvist@gmail.com), der koordinerer vores deltagelse i år.



Køkkenskriverens hjørne:

Ragù Bolognese

Til 4 personer

3 spsk olivenolie
45 g smør
2 store løg, hakket
4 selleristængler, skåret i tynde skiver
175 g bacon, skåret i små strimler
2 fed hvidløg, hakket
500 g magert hakket oksekød
2 spsk tomatpuré (koncentrat)
1 spsk mel
1 x 425 g dåse hakkede tomater
150 ml oksefond
150 ml rødvin
2 tsk tørret oregano
tsk revet muskatnød
salt og peber

Opvarm olien og smørret i en stor tykbundet gryde over middel varme. Tilsæt løgene, selleri og baconstykker og steg dem sammen i 5 minutter rør i blandingen en eller to gange.

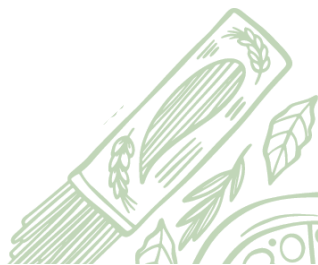
Rør hvidløg og hakket oksekød i, og kog under omrøring, indtil kødet har skiftet farve. Sænk varmen og fortsæt med at koge i yderligere 10 minutter; husk omrøring en eller to gange.

Skrup op for varmen til medium, rør tomatpuréen (koncentratet) og melet i og kog i 1-2 minutter. Rør de hakkede tomater, oksefond og vin i - og bring det i kog under omrøring. Smag saucen til og rør oregano og muskatnød i. Dæk gryden til og lad det simre i 45 minutter, mens der røres af og til.

Smag saucen til, og juster evt. med krydderier.

Server med med spaghetti eller i en lasagne.

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





*Lancia Aurelia B20GT Outlaw
(Top Gear Magazine)*