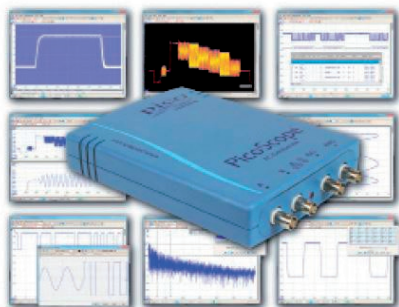




Granturismo



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LANCIA REGISTER
NR. 96 NOVEMBER 2025



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



OURE
autoværksted APS

Hos os er din bil i trygge hænder...



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





D-50



Aurelia B24



Fulvia Coupé



Stratos



0-37



Delta Integrale EVO

Granturismo

27. årg. nr. 96 nov. 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: 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: 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:
2026-01-15

Indhold

Formandens Signatur	s. 4
Klubben informerer	s. 5
Kommende arrangementer	s. 6
Modelspecialister i klubben	s. 7
Naboklubber	s. 7
Sensommertur 2025	s. 8
Piedmonte og Mugello	s. 11
Cesare Fiorio og rekorden	s. 18
hurtigst over Atlanterhavet	
ESPRESSO DELIZIOSO	s. 22
LANCIA FULVIA COUPÉ – ÅR	s. 28
FOR ÅR	
Køkkenskriverens hjørne	s. 30

INTERNET: www.lanciaklub.dk

Forsidefoto:
Lancia Flavia
(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

På vej hjem fra den fine sensommeretur sad jeg og filosoferede over vores fælles glæde ved at køre bil. 2 timer hver vej for at køre i et par timer rundt i Søhøjlandet og omegn afbrudt af en kaffepause og sluttet af med en frokost. Det giver ikke lige mening, når man bringer det på banen over kaffen på arbejde om mandagen.

Det er selvfølgelig selskabet og fællesskabet, der trækker, men der er den interessante omstændighed, at selv os med de ældste biler kommer stort set lige så hurtigt frem; og de nyere i stort set samme komfort som de mest moderne biler – og sandsynligvis alle med en langt større oplevelse af aktivt at have gjort en indsats for at komme fra A til B. Vi har ikke alskens assistentsystemer og kæmpeskærme, - men vi går op i vejens forløb, hvornår vi lægger gearskiftet (for dem, der ikke har automatgear) og glædes over at accelerere ud af et sving i god balance og med et inciterende lydteppe som baggrund.

Hvad er min pointe så her? At på nogen områder bliver verden fantastisk meget bedre, mens andet over tid bare bliver til noget andet, der har sine egne kvaliteter, - men ikke nødvendigvis er en signifikant større og bedre oplevelse.

Og det er netop oplevelserne, der manifesterer fællesskabet. Jeg synes, at vi har haft mange gode oplevelser i den forgangne sæson; og jeg vil gerne takke alle, der har bakket op og deltaget i klubbens aktiviteter. Og en særlig tak til dem, der har bidraget til at få tingene til at ske, arrangeret, stillet op og pakket ned. Her vil tillade mig at gentage min evige opfordring til at medlemmerne melder tilbage, foreslår aktiviteter og byder sig til for at få tingene op at stå.

Og så er det glædeligt at konstatere at de seneste

års langsomme nedgang i medlemstallet ikke alene er stoppet, men også er vendt til en en mindre stigning, - vi er ved sidste bestyrelsesmøde 81 medlemmer. Klubben har trods stor aktivitet en så god økonomi, at vi har kunnet afbetale den største del af den gæld, som var resultatet af angrebet på klubbens konto. Så vi står stærkt.

Da vi langsomt nærmer os status på året, vil jeg også sige en stor tak til mine kolleger i bestyrelsen, der med godt humør sætter handling bag deres ord og bruger en ikke ringe tid på at få klubben til at leve – inklusive at lægge hjem til bestyrelsesmøderne, passe papirgangen og formalia, styre økonomien, lave et fremragende blad og skabe gode arrangementer, udsende invitationer og beskeder osv. Der er ingen tvivl om, at bestyrelsen også fremover vil lægge sig i selen for at sikre flere gode oplevelser og muligheder for at dyrke fællesskabet for os alle.

Som sæsonkørere har Helena og jeg staldet bilerne op for i år og gjort status. Igen i år har bilerne givet os mange gode oplevelser, som vi ikke ellers var kommet til – og vi glæder os allerede til den næste sæson og hvad den nu kan byde på.

Jeg vil slutte af med et tidligt ønske om en god jul og et godt nytår – og så ser jeg frem til at vi mødes 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 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 nye medlemmer. Vi glæder os til at se dem på vejene og til vores arrangementer:

- Lars Schlichting
- Bjørn Gehlert

Benvenuti!

Kommende arrangementer

Februar 2026

Udflugt med Lancia-klubben

Følg med på hjemmesiden

Bilmesse, Fredericia i marts?

Hvis du vil være kontakt-person, så sig det til bestyrelsen

22.-24. maj 2026

Classic Race Viborg

Følg med på hjemmesiden og i næste nummer

Sæt kryds i kalenderen!

30. maj 2026

Gråsten Oldtimerløb

Følg med på hjemmesiden og i næste nummer

5. juni 2026

Wedelslund Træf og køretøjsdag

Mere information senere

14. juni 2026

Gavnø Classic Autojumble

Mere information senere



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

Copenhagen Historic Grand Prix er slut



Arrangørerne ønsker at rette en stor tak til alle, der har bakket op om CHGP gennem årene, både frivillige, samarbejdspartnere, deltagere, tilskuere og sponsorer. Uden deres engagement og støtte havde løbet ikke været muligt. Selvom CHGP nu har kørt sin sidste omgang, lever passionen for motorsporten videre.

Jac Nellemann takker for turen og håber, at CHGP vil inspirere nye initiativer fremover, og at andre vil gribe stafetten og føre traditionen om et Grand Prix videre.

Så hold øje med Classic Race Viborg. Mogens Blach har jo lovet at samle os d. 22.-24. maj 2026!

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.svensklanciaklubben.se, Per Edvardsson, Besvärsbacken 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

Sensommertur 2025

På tur i Søhøjlandet

Tekst: Niels Jonassen

Billeder: Elvi Nissen



I var sensommerturen henlagt til Midtjylland, og det var en god disposition. Vi samledes ved herregården Wedelsborg, som hvert år huser et stort, klassisk træf. Vi var naturligvis ikke så mange, selvom der var et pænt fremmøde – når deltagerne havde fundet frem til mødestedet. Der var lavet en detaljeret rutebeskrivelse baseret på Google Maps.

Det var måske det eneste der kunne kritiseres ved arrangementet. Googles rutebeskrivelser bygger på vejnavne, og de er meget vanskelige at læse, når man kommer kørende – hvis der overhovedet er et vejnavneskilt. Et godt råd til de ellers fortrinlige arrangører er næste gang at lave en egen rutebeskrivelse og bruge de officielle vejskilte med kilometerangivelser i stedet.

Turen tog os gennem aldeles dejlige, kuperede landskaber i egnen omkring Silkeborg. Vi synes selv at vi kender vores land ganske godt, men dette var en overraskelse. Vejen snoede sig rundt og op og ned gennem et landskab præget af en

vekslen mellem skov og åbne marker. Findes der virkelig så spændende landskaber i Danmark?

Der var indlagt kaffepause ved Himmelbjerget, og hele arrangementet sluttede med en fortrinlig frokost på Kongensbro Kro ved Gudenåen.

Den rute må vi finde tid til at køre en gang igen.







Piedmonte og Mugello

Tekst og billeder: Rasmus Kjær



Bakkerne omkring Canelli i Piedmonte

Der er langt til efterårets Touring Superleggera Raduno i Mugello i Toscana, men vi sprang over sidste år, da det blev holdt helt nede ved Napoli, så vi tager ugen fri og kører sydover med Flaminia GT'en på traileren. Vi har planlagt at tage til Piedmonte først og gøre en tur ud af det, inden vi skal mødes med klubben torsdag aften.

Vi har ikke detaljeplanlagt på forhånd og nyder at kunne bestemme os, når vi nærmer os destinationen, som er et eller andet sted mellem Asti, Alba og Alexandria. Helena finder et Agriturismo med restaurant og smuk udsigt udenfor Canelli – og vi håber så, at der er plads og tænker, at vi lige kører forbi og sikrer os, at det ser lige så godt ud i virkeligheden som på billeder. Men et vogntog på 11 meter er alligevel en relativ stor størrelse – og vi har ikke forudset, at vejen op til vingården går ad en smal asfalteret vej og adskillige serpentinersving, hvor man kun kan passere modkørende på udvalgte steder, og det

er med yderste hjul på traileren faretruende tæt på den bløde rabat og den stejle skråning ned uden nogen form for værn. Vi er meget lettede, da vi når frem og konstaterer, at der både er plads og smuk udsigt, selvom vi må manurere noget for at få alt på plads i den overdækkede parkering.

Det viser sig faktisk, at vi er helt alene for i uge 41 er sæsonen ved at være forbi – og de har kun gæster i weekenden – og vi lander søndag eftermiddag. Til gengæld får vi det bedste værelse på hjørnet af førstesalen med hele 2 terrasser med en formidabel udsigt, og vi beundrer den fantastiske solnedgang over det smukkeste landskab, mens vi nyder vores medbragte vin og resterne af maden fra køletasken, som vi altid medbringer på langtur. Ikke mindst for at tage ost, salami og skinke med hjem igen.

De næste tre dage kører vi landskabet tyndt i Flaminiaen til Asti, Alba og Alexandria, -

sidstnævnte har vi ikke besøgt før, og det viser sig at være en typisk norditaliensk by med kolonader. Den er mest kendt for sit enorme citadel, der desværre og helt uforståeligt er i forfald. Vi har besøgt mange andre istandsatte citadeller og borgbyer i Italien, hvor livet leves, men her er kun et par kommunale kontorer i et hjørne.

Vi har været i Asti og Alba før; og ærlig talt er det mere det omkringliggende landskab og småbyer, der lokker, for hvis man ikke lige er til en turistbutik med dyre trøffelprodukter, så er der ikke så meget at komme efter.

Vi bliver ofte spurgt, hvordan vi dog tør tage på langtur i så gammel en bil og om vi ikke er bange for, at noget går galt? Tja, - jo og nej, kan man sige, for virkeligheden overrasker. Vi har problemer med tændingen og det virker som om det er kontakten. Vi spørger den lokale bilvask, der håndvasker, tørrer, polerer og rengør Lancia'en

ud- og indvendigt for bare 20 Euro, om de kan anbefale en mekaniker. Og selvfølgelig kender de lige et værksted, hvor ejeren er ekspert i gamle Ferrarier osv. og som ligger lige i udkanten af Canelli.

Vi kommer kort før lukketid og får via en ven af værkstedet oversat og aftalt at komme igen næste morgen, inden vi skal videre til Mugello - helst før middag. Næste morgen stiller vi trailer og Lancia og kører en tur i "trækkeren", og da vi kommer igen efter et par timer, har mekanikeren ikke installeret den midlertidige kontakt, vi har aftalt dagen før... for det synes han ikke, at han kunne være bekendt i en så original, fin gammel bil. Nej, - han har skilt hele tændingslåsen ad, fundet en knækket del, rensset alt, drejet en ny del op på drejbænk og samlet det hele og installeret igen.

Mugello er et noget atypisk område for Toscana med skovrige bjerge i stedet for de "rullende



Så er vognen toget skilt ad og godt parkeret

Udsigten fra terrassen i bakkerne ved Canelli





Herover: Citadellet ved Alexandria er imponerende flot arkitektur, men står helt uforståeligt og forfalder

Herunder: Tid til en is i varmen i Alba



Herunder: Tændingslåsen under kærlig behandling



bakker" med vinmarker, som man normalt tænker på. Vi ankommer dagen før træffet og kører i Lancia'en gennem det smukkeste landskab til Firenze, der åbenbarer sig syd bjergene.

Selv på denne årstid er Firenze fuldstændig fyldt med turister i alle aldersklasser fra amerikanere til kinesere – og vi finder ikke den store glæde i at gå rundt i de overfyldte gader, men vi formildes af de danske sommertemperaturer, hvor de små kaffepauser og frokost indtages udendørs. Og så finder vi ro i den store Santa Croce kirke, der indeholder en lang række berømtheds gravsted langs væggene og diverse dignitatorer, der igennem tiden har betalt dyrt for at blive begravet under de smukt bearbejdede sten i gulvet. Michelangelo hviler her blandt andre - desværre

mod sin vilje, da han ønskede at blive begravet i Rom, men vigtige mænd ville det anderledes efter hans død, så han kunne smykke deres lokale kirke i Firenze. Ak ja, - selv i døden har man ikke ro...

Torsdag aften indfinder deltagerne sig til efterårets Raduno, og vi får hilst på gamle venner, og vi glæder os til at se opleve nogle ting og køre nogle ruter, som vi ikke selv ville have fundet på. Mugello er kendt for flere ting, - blandt andet stenhuggeri og kniv-produktion. Vi besøger et museum, hvor man uddanner unge og fastholder stenhugger-traditionen – og vi besøger en gammel knivbutik og museum drevet af en familie Saladin gennem mange generationer i den lille bjergby Scarperia, der i sin tid var centrum for knivproduktion.

Motorsportsinteresserede vil vide, at Mugello også er hjemsted for en af de smukkeste beliggende racerbaner i Europa - og vi slår selvfølgelig et sving forbi - og har fra en højderyg indenfor anlægget fuldt overblik over de hurtige motorcykler, der racer rundt på banen med lyden fra 1.000 hidsige hvepse. Vi bor iøvrigt på et hotel i Borgo San Lorenzo, der grundet de fine parkeringsfaciliteter også for trailere mm. flittigt bliver brugt af diverse racerteams - og der er rigt dekoreret med fotos af diverse teams, - både på 2 og 4 hjul, der har boet der gennem årene.

Til sidst går vi en tur rundt i Borgo San Lorenzo med guide; og vi tyr grundet vores begrænsede italiensk-kundskaber til Wikipedia for information og får sandsynligvis en langt mere detaljeret beskrivelse med færre ord, - det er ganske enkelt utroligt hvor meget italienerne kan tale florumvundet om ganske lidt. Interessant er besøget på det lokale rådhus på flere måder. Bygningen er utrolig elegant udsmykket med stærke egyptiske referencer i dekorationerne, men det er byggeperioden under Mussolini, der fremkalder nogle interessante reaktioner fra italienerne, - nogle få kommer med positive tilråb om de gode gamle dage, mens andre står lettere hovedrystende og undskylder overfor os.



Øverst: Alessandria med kolonnader og små markeder

Nederst: Borgmesterkontoret i Borgo San Lorenzo

Herunder: Rejsestøvet vaskes af inden vi skal til Mugello





Torvet i Scarperia indtages



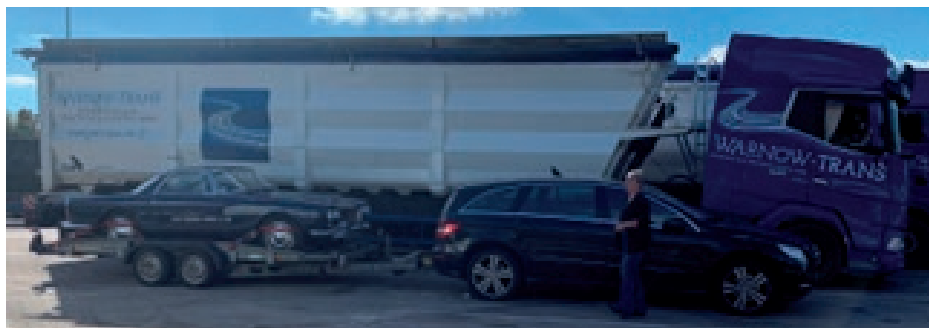
Det sidste måltid, man ikke vil hjem fra...

*Michelangelos
ufrivillige gravsted*

Træffet afsluttes med en frokost på en Agriturismo så langt ude i Mugellos bjerge ad små, snoede veje, at vi begynder at tvivle på, at vi er kørt rigtigt. Der er så smuk en udsigt og hyggelig stemning, at man får helt lyst til at blive hængende, men vi har 1.600 km foran os med trailer hjem og halvanden dag til at nå det, så vi må afsted og glæder os bare til næste gang, vi skal på tur med Lancia'en.



Vi er pludselig en del af trucker-miljøet





Fin udsigt over Mugello racerbanen

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!



Cesare Fiorio og rekorden hurtigst over Atlanterhavet

Tekst & billeder: Troel Qvist /& internettet)



De fleste husker nok Cesare Fiorio som Lancias karakteristiske teamchef i de glade rallydage i 70'erne og 80'erne. Hvad de færreste nok ved er, at Cesare Fiorio også besidder den uofficielle rekord i at komme hurtigst over Atlanterhavet til søs.

I begyndelsen af 1990'erne blev der bygget en båd, der skulle sætte en ny standard for fart på åbent hav. Bag idéen stod Cesare Fiorio. Han samlede et team af ingeniører, teknikere og sponsorer omkring projektet at bygge verdens hurtigste oceangående fartøj og sætte rekorden for hurtigst at krydse Atlanterhavet.

Resultatet blev fartøjet Destriero. Bygget af det italienske værft Fincantieri i 1991, var Destriero en 67 meter lang futuristisk yacht, der mere lignede en jager end en båd. Skroget var af aluminium, og fremdriften kom fra tre General Electric LM1600 gasturbiner. Det gav en effekt på over 60.000 hestekræfter og en topfart på over 60 knob – omkring 111 km/t.

I august 1992 satte Destriero kurs mod vest. Fra

Ambrose Tower ud for New York til Bishop Rock ved de britiske Scilly-øer, krydsede Destriero Atlanterhavet på 58 timer, 34 minutter og 5 sekunder. En gennemsnitsfart på over 53 knob, helt uden at tanke op undervejs. En ny rekord var sat.

Selvom Destriero aldrig officielt modtog den historiske Blue Riband – fordi den ikke transporterede passagerer – blev den anerkendt med flere internationale priser, herunder the Virgin Atlantic Challenge Trophy, tildelt af Sir Richard Branson.

For Cesare Fiorio var Destriero ikke bare et teknologisk projekt, men en personlig vision om at kombinere fart, innovation og italiensk ingeniørkunst. Efter sigende skinnede hans motorsportsbaggrund tydeligt igennem i hele projektets tilgang: kompromisløs fokus på ydeevne, aerodynamik og præcision.

Efter rekorden i 1992 levede Destriero et omtumlet liv for endelig at blive hugget op i 2024.



Cesare Fiorio og Gianni Agnelli på broen på
Destriero



Cesare Fiorio og
Destriero



**Merry Christmas
and Happy New Year**
Italian Style!



Kontingent 2026

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 81035
og husk **navn og medlemsnummer.**



Sådan logger du på hjemmesiden

Bestyrelsen har hørt fra flere, at det kan være lidt forvirrende at finde rundt på hjemmesiden efter login, især fordi man bliver sendt til en ret tom profilside.

Derfor får du her en kort vejledning – så du hurtigt kan logge ind og finde tilbage til alt det gode indhold.

Sådan logger du ind på hjemmesiden

1. Gå til hjemmeside
Åbn klubbens hjemmeside i din browser.
2. Vælg "Log ind"
Øverst i højre hjørne (eller i menuen, hvis du er på mobil), finder du linket "Log ind".
3. Indtast dine loginoplysninger*
Skriv dit brugernavn (din e-mail) samt adgangskode (typisk dit medlemsnummer) og vælg "Log ind"

Når du er logget ind...

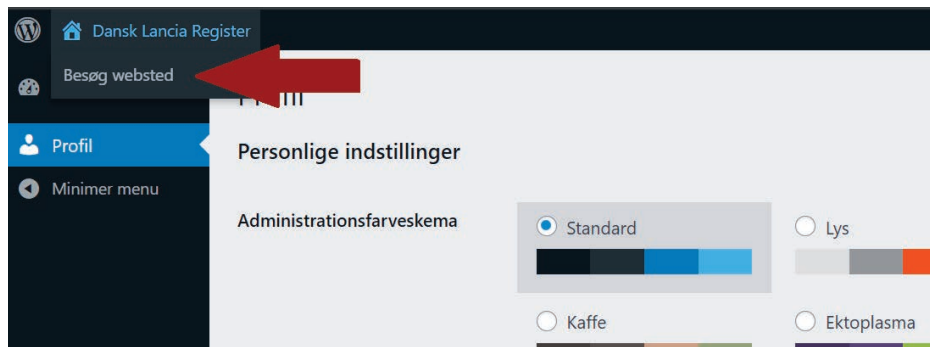
Efter login bliver du automatisk sendt videre til din profilside. Den side er ret tom og bruges mest til teknisk administration – her sker der ikke så meget.

For at komme tilbage til indholdet (fx artikler, medlemsoversigt eller medlemsblade), skal du selv navigere tilbage til forsiden eller vælge den relevante menu i toppen.

Du kan fx:

- Klikke på klubbens navn øverst for at komme til forsiden
- Eller vælge "Medlemskab" i menuen

OBS! Har du problemer med login, eller har du glemt din adgangskode, kan du desværre ikke bruge "Glemt adgangskode?" på login-siden – du skal kontakte [Elvi](#) eller [Troels](#) for hjælp.



ESPRESSO DELIZIOSO

Tekst & billeder: Peter Clausen fra MotorClassic



Lancia Fulvia Coupé ligner ikke en bil med 60 år på bagen, og den kører heller ikke sådan. Men den er god nok, og det er både et designmesterværk, et delikat stykke ingeniørkunst og en stor motorsportslegende, der nu fylder rundt. Vi kan selvfølgelig også bare kalde den lille sportscoupé forbasket lækker – for det er den!

Tillad os at begynde med en sproglig kliché: Lille og vågen er bedre end stor og doven. Hvor mange gange har en lille sportslig bil med en på papiret beskeden, men alligevel yderst kapabel motor ikke fået klistret de ord på sig? Det har vi ikke tal på – men den slags klichéer er der som regel en årsag til.

Derfor er det ellers ret slidte ordspil helt på sin plads, når vi snakker om Lancia Fulvia Coupé, der netop er fyldt 60 år. Vi kunne også kalde den en teknisk delikatesse, en lækker lille godbid eller – med det amerikanske bilblad Road & Tracks ord – et stykke præcisionsværkstøj og en teknisk

Tour de Force, for de ord havde været lige så velanbragte.

Gennem årtier var Lancia-navnet synonymt med ingeniørkunst og teknisk innovation på højeste niveau, og det lille eksklusive Torino-mærkes fremtrædende rolle i bilhistorien er velbeskrevet, også i MotorClassic. I serieproduktion var blandt Lancia først med et regulært el-system selv bærende karrosserier, uafhængige hjulophæng, femtrins gearkasser, transakselskonstruktioner med gearkassen bagtil samt V4- og V6-motorer.

En kompromisløs og ofte også kompleks udførelse, elegance på højt niveau er også med i pakken sammen med en imponerende motorsportsarv. Lancia har deltaget i både Formel 1 og sportsvogns- VM og er stadig det mærke, der har vundet flest verdensmesterskaber i rally, selvom man ikke har kørt med i VM siden 1992.

Avanceret elegance

Det siger næsten sig selv, at en så elitær

indstilling har haft en pris, og billig har en ægte Lancia aldrig været. Samtidig er det velkendt, at det meget ingeniørstyrede firma frem til Fiats overtagelse i 1969 var bedre til tekniske excesser end til økonomi. For nu at sige det pænt, for underskuddene var som regel ganske enorme.

Det er denne meget italienske kultur, som Lancia Fulvia er rundet af, og databladet bekræfter, at den er helt sin egen. Teknisk svarer coupéen ganske nøje til den udadtil lidt anonyme, men teknisk meget avancerede firedørs Fulvia Berlina, der debuterede i efteråret 1963, og som vi beskrev nærmere i MotorClassic nr. 54.

Lancia Fulvia, der ligesom den større Flavia var konstrueret under ledelse af den tidligere flyingeniør og Fiat-konstruktør, professor Antonio Fessia, havde ikke mange skruer tilfælles med sin 10 år gamle forgænger, Lancia Appia. Fulvia fik forhjulstræk, og Lancias traditionelle forhjulsophæng med sammenbygget støddæmper og skruefjeder, der havde rødder i den revolutionerende Lambda fra 1922, veg pladsen

for dobbelte tværsvingarme og en tværliggende bladfjeder.

Baghjulene hang i en stiv aksel med langsvingarme og en stabiliserende Panhard-stang, der var skivebremser ved alle hjul, og motoren var en højtydende 1,1-liters V4 med to overliggende knastaksler og cylindrene anbragt i et meget smalt V. Også det en mangeårig Lancia-tradition, der går tilbage til førnævnte Lambda.

Takket være cylindervinklen på 13 grader – i Appia var den blot 10 grader, og i den senere 1,6-liters Fulvia Coupé HF blev vinklen justeret til 11 grader – delte de to cylinderrækker et enkelt topstykke, hvor den ene knastaksel håndterede indsugningen og den anden udblæsningen i begge rækker. Ved debuten i 1963 havde Fulvia 58 hk, og en version med to karburatorer og 71 hk fra blot 1.091 cm3 kom året efter.

Tilbage til motorsport

Fulvia Coupé fulgte efter i foråret 1965, og nu var V4'eren vokset til 1.216 cm3 og 80 hk, der



Typisk Lancia: Ved første blik virker Fulvia-kabinen ret enkel, men et nærmere blik afslører, hvor underspillet elegant og veludført den egentlig er.

Radioen er anbragt foran passagersædet, men det gør ikke noget: Kabinen er så smal, at føreren sagtens kan nå den

Smukke italienske Veglia Borletti-instrumenter bliver bare endnu smukkere, når de anbringes i et smukt træpanel, ikke?





De store Cibié Super Oscarlamper understreger rallystilen. „Men dybest set er de bare til pynt – det er tågelygter“, griner Kim Krogsgaard



Motoren ligger så langt fremme foran forakslen, at køleren er rykket ud i siden og anbragt på skrå for overhovedet at kunne være der. To veldimensionerede Solex-dobbeltkarburatorer har en stor del af æren for, at den lille 1,3-liters motor præsterer hele 90 hk.



Trods staffagen er Fulvia'en ikke en ægte HF. Elefanterne? De skal symbolisere styrke – og at ingen kan stoppe en elefant, når først den er oppe i fart

gav den 960 kg tunge bil en topfart på 160 km/t. Akselafstanden var forkortet med 15 cm til 233 cm, og hele herligheden var pakket ind i et stramt og elegant karrosseri, der hyldes som et af 60'ernes mesterværker og den mangeårige Lancia-designer Pietro Castagneros absolutte mesterstykke.

En endnu skrapper HF-version med 88 hk, klapper i aluminium og ruder i plexiglas fulgte i 1966. De to bogstaver, som siden har prydet talrige sportslige Lancia'er, stod for High Fidelity og stammede fra det private rallyteam HF Squadra Corse, som Lancia overtog i 1965.

Officielt havde Lancia ellers holdt sig ude af motorsport, siden økonomien i 1955 tvang mærket til at droppe Formel 1 og sælge team og biler til Ferrari, og kun private entusiaster som HF Squadra Corsa-folkene holdt stadig Lancia-sportsfanen højt. Men nu var det tid til et comeback – og netop rally og motorsport har en stor del af æren for Fulvia Coupés legendestatus.

Mellem 1965 og 1973 vandt Fulvia Coupé det

italienske rallymesterskab otte gange ud af ni mulige. I 1969 blev den homologeret af det internationale bilsportsforbund FIA, så den ikke længere skulle køre i prototypeklassen, og samme år blev svenske Harry „Sputnik“ Källström europamester i en Fulvia Coupé. Men højdepunktet kom i 1972, da Lancia sikrede sig det internationale mesterskab for mærker to løb før sæsonafslutningen.

Det år blev det til tre totalejre, og den mest markante kom i Rallye Monte-Carlo, hvor den mangeårige italienske Lancia-profil Sandro Munari med Mario Mannuci som kortlæser i en Fulvia 1600 HF bankede franske Gérard Larrousse og Jean-Claude Perramond i en betragteligt stærkere Porsche 911 S med 10 minutter og 50 sekunder.

I 1973 – det første år med et officielt VM for mærker – blev det ikke til VM-sejre. Til gengæld var det Munaris tur til at snuppe EM-titlen, og selvom den ekstreme Stratos med centermotor fik det meste af æren for Lancias VM-titel i 1974, spillede Fulvia stadig en vigtig rolle. Stratos



Typisk Lancia: Ved første blik virker Fulvia-kabinen ret enkel, men et nærmere blik afslører, hvor underspillet elegant og veludført den egentlig er

debuterede nemlig først midt på sæsonen, og inden da havde Fulvia blandt andet scoret vigtige point med Munaris tredjeplads i Safari-rallyet.

Inspireret af rally-arven

Det er derfor en sand motorsportslegende, vi møder i det nordvestsjællandske ferieparadis Rørvig på en meget dansk, småkølig og blæsende sommerdag. Og selvom ejeren, Kim Krogsgaard, har haft mange Lancia'er som hverdagsbiler, er motorsportsarven en væsentlig grund til, at der i dag står en rød Fulvia Coupé i hans garage.

„Jeg var 17 år, da Lancia vandt Rallye Monte-Carlo i 1972, og jeg var meget imponeret af, hvordan de kunne give Porscherne med så lille en motor“, fortæller Kim. Hans eksemplar er fra netop 1972 og dermed en Serie 2 med blandt andet en anden kølergrill, revideret forhjulsgometri, et kraftigere tokreds-bremsesystem og femtrins gearkasse. Inde og ude vidnede enkelte detaljer dog om, at Fiat nu sad på Lancia-pengekassen – og om nødvendigt også gerne smækkede den i.

Selvom de manglende kofangere, diverse klistermærker, udstødningen og et par enorme Cibié-ekstralygter antyder noget andet, er Kims bil ikke en ægte rally-HF, der også havde været noget nær ubetalelig, men basisudgaven 1.3 S, der dog mønstrer 90 ganske friske hk. „Jeg har bare lavet den, som jeg gerne vil have den, og så synes jeg, at den er pæneste uden kofangerne“, siger Kim.

Bilen blev importeret fra Holland et par år før, Kim købte den i 2016, og helt problemfrit har bekendtskabet med den italienske diva ikke været. Især kølingen voldte mange problemer – det viste sig, at varmeapparatet var utæt, så væsken fordampede – ligesom taktkæden pludselig sprang en dag. Men efter en motorrenovering inklusive en ny blok kører den nu upåklageligt og bortset fra en opboring og stempler i overstørrelse er maskineriet helt standard.

Omdrejninger, omdrejninger ...

Den er lille, sådan en Fulvia Coupé – og ja, vågen er den også. Små fire meter lang, kun lidt over halvanden meter bred og 132 centimeter høj.



„I Rallye Monte-Carlo bankede en Fulvia 1600 HF en betragteligt stærkere Porsche 911 S med 10 minutter og 50 sekunder“



Siden 2006 har Kim kørt Subaru til hverdag, men Lancia-fascinationen lever stadig, og ved siden af Fulvia'en har han en Flavia Berlina fra 1970, som han købte for tre år siden.

Kabinen er heller ikke stor, men der er fornuftigt plads til to voksne på forreste række, og trods Fiats sparekniv har også Serie 2 et stramt elegant og underspillet, men også fornemt forarbejdet interiør med instrumentbord i træ.

Ratkransen, der også ligner ædelt træ, er dog af plastic, men det bliver rattet ikke mindre smukt af. Og smuk er også en passende beskrivelse af den motorsang, der – godt akkompagneret af den frisindede rustfri udstødning – åbenbares, da V4-motoren med to dobbelte Solex-karburatorer springer i gang. Rallyambitionerne understreges af dogleg-gearskiftet med første gear nederst til venstre, og trods et ry for det modsatte arbejder skiftemekanismen ganske let og præcist uden at være på niveau med hovedkonkurrenten Alfa Romeo Giulia GT „Bertone“.

Vi styrer ud på nogle mindre og dejligt øde landeveje. Ligesom førnævnte Alfa må Fulvia nøjes med et snekke/rulle-styretøj i stedet for en præcis tandstang, men det mærkes kun som en svag dødgang i midterstillingen; så snart den

er overvundet, styrer den lille Lancia skarpt og fornøjeligt, og den er nem at placere i kurverne.

At det maksimale drejningsmoment først er klar helt oppe ved 5.000 omdrejninger, kan måske godt vække lidt bekymring, men det er der ingen grund til. For nok skal en Fulvia have omdrejninger og mange af dem, men der er langt mellem motorer, der tager dem lige så villigt, selvfølgelig og ubesværet som Lancias lille V4. Temperament er der nok af, bare den får lov til at snurre, og den underspillede sportslige snerren er på én gang typisk italiensk og helt sin egen.

Lille og vågen? Så afgjort – og ovenikøbet kan Fulvia Coupé kalde sig noget for Lancia så sjældent som en salgssucces. Den var i produktion i 11 år og blev solgt i over 140.000 eksemplarer, og selvom Lancia næppe tjente ret mange lire på dem, hvis nogle overhovedet, skal du ikke køre mange meter i sådan en for at blive overbevist om, at du sidder i en stor og meget italiensk bil-personlighed. Og den har nu været blandt os i seks årtier.

Tak til

motorclassic

LANCIA FULVIA COUPÉ – ÅR FOR ÅR

1965: Lancia Fulvia Coupé præsenteres på bilessen i Genève i marts. Den har 15 cm kortere akselafstand end sedanen Fulvia Berlina fra 1963, og V4-motoren er vokset fra 1.098 cm³ og 58 hk til 1.216 cm³ og 80 hk.

1966: HF-versionen, der lægger grunden til Fulvias mange rallytriumfer, præsenteres først på året; den yder 88 hk, og klapper i aluminium, plexiglas-ruder og ingen kofangere sænker vægten fra 960 til 825 kg.

1967: Fulvia 1.3 Coupé med 1.298 cm³-motor og 87 hk præsenteres, senere på året følger 1.3 HF med 101 hk. 1.2-udgaven er nu på 1.231 cm³, men stadig 80 hk.

1968: 1.3 S Rallye med 93 hk og HF-versionens bremseforstærker og olie køler præsenteres. På biludstillingen i Torino sidst på året debutterer Coupé 1.6 HF med 1.584 cm³-motor, 40 mm-dobbeltkarburatorer, en kompression på 10,5:1, 114 hk, 5-trins gearkasse og en tophast på 180 km/t. Udvendigt kendes den på de større fjernlygter, der giver den øge navnet „Fanalone“ – italiensk for store forlygter på mere end én måde. Kort efter følger en endnu mere ekstrem sportsversion, „Variante 1016“, med skarpere knastaksler, 45 mm-karburatorer, endnu højere kompression (11,3:1) og 132 hk.

1969: 1.2-versionen udgår.

1970: Den opdaterede Serie 2 præsenteres. 5-trins gearkasse bliver standard i alle versioner, 1.3 S har nu 90 hk, og den kraftige 1600 HF findes nu også i en komfortorienteret „Lusso“-version med bl.a. kofangere, blanke rudelister, en mere velklædt kabine og bedre lyddæmpning.

1972: 1.3 S fås nu i en „Montecarlo“-specialversion med bl.a. sort motorhjelms, brede skærme à la HF og kabine fra 1600 HF Lusso, der hylder Fulvias triumfer i Rallye Monte-Carlo. Fulvia Berlina afløses af Lancia Beta, mens coupéen fortsætter.

1973: 1600 HF udgår.

1974: Fulvia Coupé 3 med næsten uændret 1.3 S-teknik og bl.a. sort kølergrill og opdateret kabine præsenteres. Også den fås i en Montecarlo-version, og endnu en specialudgave, Safari med enklere udstyr, matsorte pyntedetaljer og sæder klædt i denim og kunstlæder markerer Fulvias deltagelse i East African Safari Rally.

1976: Fulvia Coupé afløses endeligt af Lancia Beta Coupé, der kom i 1974.



Send din favoritskrift til redaktøren, så vi andre kan prøve den også.

Køkkenskriverens hjørne: Pandoro di Verona

Til Biga (forgæret dej):

60 g tipo 00 mel
3 g frisk gær
30 g lunken vand

Til 1. dej:

45 g sukker
5 g frisk gær opløst i 1 skefuld lunken vand
150 g tipo 00 mel
2 medium æg/110 g (stuetemperatur)

Til aromatisk honning:

30 g akaciehonning
Fintrevent skræl af 1 ubehandlet appelsin
Fintrevet skræl af 1 ubehandlet citron
2 vaniljestænger

Til 2. dej:

230 g tipo 00 mel
50 g lunken vand
2 hele æg/110 g (stuetemperatur)
2 æggeblommer/30 g (stuetemperatur)
5 g fint salt
125 g sukker
150 g smør (stuetemperatur)

Bigaen laves ved at opløse gæren i det lunke vand og tilsæt melet. Det hele røres sammen i skålen med enten fingrene eller en lille grydeske, må ikke æltes. Bigaen skal være grov og ikke homogen. Når det er samlet til en klump, tildækkes skålen med et låg eller husholdningsfilm og sættes til side i minimum 8 timer i stuetemperatur.

Nu skal 1. dej laves:

Hæld sukker, mel og Bigaen i en røreskål. Tilsæt de sammenpiskede æg og den opløste gær. Røres sammen på lav hastighed på røremaskine i 10 minutter.

Hæld forsigtigt dejen ud på et melsstrøget bord og fold dejen over hinanden. Gerne med en bagespade. Efter et par foldninger til en kugle lægges dejkuglen forsigtigt i en skål, hvor der er plads til at den kan hæve op. Skålen dækkes til med et låg eller husholdningsfilm. Skal hæve i cirka 2 timer, til dejen er dobbelt størrelse. Derefter sættes skålen med låg/husholdningsfilm i køleskabet i 14 timer.

Tilberedning af den aromatiske honning:

Honning, revet appelsin- og citronskal blandes med vaniljen fra vaniljestængerne i en skål, tildækkes og stilles til side på køkkenbordet til næste dag.

Nu er det tid til at lave 2. dej:

1. dej tages ud af køleskabet efter de 14 timer og skal stå 1 time på køkkenbordet for at opnå rumtemperatur.

Bland mel og sukker i røreskålen.

Tilsæt vand og 1. dej. Brug nu dejkroge til at røre det hele sammen ved lav hastighed.

Pisk de hele æg og æggeblommer sammen. Når vandet er absorberet af dejen, tilsættes æggemassen lidt efter lidt, mens røremaskinen kører på lav hastighed. Efter et par minutter, tilsættes saltet og det hele røres fortsat.

Nu tilsættes den aromatiske honning og dejen røres i cirka 10 minutter ved lav hastighed. Vær opmærksom på at dejen ikke må blive varm, hvis dette er ved at ske, holdes der 5 minutters pause fra æltning. Når dejen har kørt totalt i 10 minutter, skal den hvile tildækket i skålen i 10 minutter.

Nu tilsættes det stueterempererede smør lidt af gangen, mens røremaskinen kører ved laveste hastighed. Dejen skal absorbere smørret inden mere tilsættes. Hvis dejen er meget flydende, kan der varsomt tilsættes lidt ekstra mel nu, som røres med.

Dejen hviler tildækket i 10 minutter. Imens smøres formen grundigt med smør.

Dejen køres atter på laveste hastighed i få sekunder. Herefter løftes dejen med våde hænder over på bordpladen som er smurt let med smør. Fold dejen over hinanden et par gange og lad den hvile

utildækket i 5 minutter på bordpladen.

Dejen foldes atter et par gange hvorefter den hviler 10 minutter. Dette gentages.

Brug en bagespade til at hjælpe dejen over i formen. Dejen trykkes forsigtigt ud til kanterne. Tildækkes med husholdningsfilm, som nu ikke skal strækkes (for at dejen kan hæve op).

Stilles til hævnning ved stueteremperatur i 4-6 timer. Dejen er klar til bagning, når den næsten er nået op til kanten af formen.

Bages v/170° (alm varme) i 55-60 minutter til den er gyldenbrun på overfladen. Temperaturen i hjertet af Pandoro' en skal være 92° for at være gennembagt.

Lad kagen afkøle først i formen og derefter på en bagerist ude af formen. Ved servering drysses kagen med rigeligt formelis, så det ligner de snedækkede alper.





*Lancia Fulvia Coupé
(Peter Clausen)*