SVENSKA LANCIAKLUBBEN
LANCIA CLUB SVEZIA

LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIAKLUBBEN
NUMMER 98 , MAJ 2009

Årsmötet på Taxinge Slott den 18 april 2009 i strålande sol.

I detta nummer bl.a. :

ÅRSMÖTET TAXINGE SLOTT 18 april.
ITALIENSKA DAGEN PÅ SKOKLOSTER 1 maj.
NORDBERGS VAGNFABRIK, en filmafton i vintras.
AURELIA GT - RENOVERING , av Lennart Fröjd.
BILTEKNIKFUNDERINGAR, i den aktuella debatten.
FRANSK LANCIASAGA, av Karl Piper.

Årsmötet 2009 hölls i den vackra festsalen 1 tr upp i slottet Taxinge vid Mälaren, där ett 40-tal Lanciavänner hade mött upp i vårsolen. Där fanns många Lanciamodeller att se. Lambda, Flaminia, Appia, Flavia, Fulvia, Delta, Kappa, Thesis – och några övriga fortskaffningsmedel som Fiat och Rolls Roys.

Magnus Wålinder, Stefan Petrovi´c samt Peter Tibell och Tor Fredriksson i intensiva Lanciadiskussioner.

ExtraVaganzapokalen tillföll i år Rolf Nylén för den Lancia Appia Vignale Cabriolet -58 som han med stor möda och omsorg reno-verat. Hur det gått till kommer i en senare artikel.

SVENSKA LANCIAKLUBBEN

Syfte
Klubbens syfte är att samla intresserade Lanciaägare och personer med genuint intresse av dessa bilar för att under trivsamma former:

- Öka medlemmarnas insikt i allt som berör Lanciabilarnas teknik, egenskaper, skötsel och historia samt bistå vid problem.
- Informera om och ventilera andra frågor som berör veteranbilshobbyn samt relaterade produkter och teknologi.
- På bästa sätt bevaka reservdelsfrågan.

Styrelse

Karl Hansell. Ordförande och ansvarig utgivare La Lancia.
Ringvägen 160, 116 31 Stockholm.
Tel. 08-641 42 13 Mob.070-932 02 93
E-mail karl_hansell@yahoo.se

Stefan Petrovic. vice. ordförande. webbansvarig, klubbmästare
Sika 6043, 761 92 Norrtälje
Tel. 0176-18 886 Mob.070-497 52 85
E-mail stefan1976@gmail.com

Philip Jansson. Hederspresident
Tallstigen 16, 182 35 Danderyd
Tel. 08-755 55 74

Magnus Wålinder. Sekreterare,
Tunavägen 7, 184 51 Österskär
Tel.08-34 44 32 Mob. 070-652 18 40
E-mail magnus.walinder@sp.se

Bo Nylén. Kassör / medlemsregister, handläggare MHRF förs. / besiktn. redaktör La Lancia
Hörningsnäsvägen 12, 141 45 Huddinge
Tel. 08-711 00 28 Mob. 070-532 00 28
E-mail bonylen@telia.com

Robert Lilja. Ledamot
Hummelvretsvägen 38, 178 36 Ekerö
Tel.08-560 522 65 Mob.070-66 66 280
E-mail robertlilja@tele2.se

Peter Tibell. Klubbmästare
Vallmovägen 17, 186 34 Vallentuna
Mob. 076-172 09 50
E-mail peter.tibell@telia.com

Rolf Nylén. Suppleant
Solursbacken 10, 141 35 Huddinge
Tel. 08-774 73 57 Mob. 070-889 43 34
E-mail rolf.nylen@bredband.net

Göran Welander. Suppleant
Banérgatan 89, 115 53 Stockholm
Tel. 08-665 10 83
E-mail goran.welander@gmail.com

Kontaktpersoner Lanciamodeller

Lambda, Aprilia	Herbert Nilsson
Appia	Rolf Nylén
Aurelia,	Robert Lilja
Beta	Magnus Wålinder
Delta	Stefan Petrovic
Flaminia	Peter Tibell
Flavia, Fulvia	Bo Nylén

Hemsida
www.svenskalanciaklubben.com

Klubbadress
Svenska Lanciaklubben,
c/o Bo Nylén
Hörningsnäsvägen 12,
14145 Huddinge

Plusgirokonto 55 58 14-3

Org. nr 802440 - 7838

NÅGRA ORD FRÅN ER ORDFÖRANDE
av Kalle Hansell

Hej Lanciavänner!

Vi har precis avslutat årsmötet på Taxinge. Många medlemmar hade tagit med sig sina fina Lancior i det klubbsoliga men dock lite kalla vädret. En härlig samling både Lancior och deltagare! Det känns fint att ”ute-träff” - säsongen äntligen börjat, även om den senaste inneträffen med historien kring Nordbergs Vagnsfabrik var en både intressant och trevlig tillställning.

Styrelsen kommer att se likadan ut som förra året, det tycker jag är bra, vi har haft ett gott samarbete och det känns som att vi är på väg att få lite fart i styrelsearbetet för alla intresseinriktningar.

Särskilt kul tycker jag att det var att några nytillkomna medlemmar också dök upp på mötet. Hoppas att ni kommer på flera möten!

Som ni säkert hört så kommer Italienska Bil att sluta som generalagent för FIAT och Alfa Romeo (och även ”officiell” importör av Lancia). Vem som kommer att ta över verksamheten har man inte avslöjat, men det står i varje fall helt klart att FIAT i Italien är angelägna om att det blir någon ny generalagent. De bästa lösningarna tror jag skulle vara att den danska importören tar över Sverige, eller rent av att FIAT själva tar över importen.

Det enda vi med säkerhet vet, är att det knappast kan bli sämre än idag. Jag hade Thesisen hos en verkstad i nästan 6 månader i väntan på delar. Till slut trött-nade jag och beställde delen själv ifrån en spansk firma. Spanjorerna ursäktade sig att de inte hade delen själva utan var tvungna att hämta den ifrån Lancia i Spanien, och att det därför skulle ta längre tid. Efter 8 dagar hade jag fått hem delen! Att den svenska verkstaden inte hade mod och servicekänsla att köpa delar någon annan stans ifrån än generalagenten, gör att jag inte anlitar den verkstaden igen.

Ordföranden Karl Hansell med Tommy Strömberg , som kom i bruksbilen Rolls Roys, i avvaktan på att hans Lancia Aprilia blir färdigrenoverad.

Protokoll från Svenska Lanciaklubbens Årsmöte
Taxinge Slott 2009-04-18

1. Mötet öppnades av klubbordföranden Karl Hansell.
2. För årsmötet valdes som ordförande Karl Hansell, sekreterare Magnus Wålinder och till justeringsmän Tor Fredriksson och Tommy Strömberg.
3. Konstaterades att kallelse gått ut i rätt tid.
4. Föreslagen dagordning godkändes.
5. Styrelsens verksamhetsberättelse föredrogs.
6. Noterades att den ekonomiska redovisning, som inför årsmötet publicerades i senaste numret av klubbtidningen LaLancia (Nummer 97, Februari 2009), av misstag blev förväxlad med fjolårets redovisning. Den korrekta redovisningen för verksamhetsåret 2008 delades därför ut vid årsmötet och kommer även att publiceras i nästkommande nummer av klubbtidningen.

   Den ekonomiska förvaltningen redovisades och revisionsberättelsen föredrogs.
7. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2008.
8. Som klubbordförande omvaldes på ett år Karl Hansell.
9. Som styrelseledamöter omvaldes på 2 år Stefan Petrovic, Bo Nylén och Peter Tibell. Övriga i styrelsen, Magnus Wålinder och Robert Lilja, har ett år kvar av sin mandatperiod. Som styrelsesuppleanter omvaldes på ett år Rolf Nylén och Göran Welander.
10. Som revisor valdes på ett år Sune Lundin.
11. Som valberedning på ett år valdes Lars Hansson (sammankallande) och Mats Thillman.
12. Oförändrad årsavgift (300 kr) beslutades för 2010.
13. Inga inkomna motioner.
14. Inga övriga frågor.
15. Mötet avslutades med tack för stort engagemang bland de ca 40 deltagarna.

Österskär 09-04-25

Magnus Wålinder,
mötessekreterare

Karl Hansell,
mötesordförande

Justeras:

Tor fredriksson
justeringsman

Tommy Strömberg
justeringsman

16. Årets Extravaganza tilldelades Rolf Nylén för hans omsorgsfullt och excellent renoverade Appia Vignale Cabriolet, 1958. Bilen har också efter sin renovering använts flitigt vid olika Lanciaträffar.

På grund av ett fatalt misstag i förra numret av tidningen, redovisades där 2007 års ekonomiska resultat. Därför visas här den korrekta, och för revisorerna samt på årsmötet föredragna, ekonomiska redovisningen för 2008.

EKONOMISK REDOVISNING FÖR ÅR 2008

Ingående saldo Plusgiro 2 jan. 2008	**Kr 13.861:44**
INTÄKTER	
Medlems- och inträdesavgifter	**Kr 41.450:-**
MHRF Försäkringshanteringsersättning	**Kr 1.140:-**
MHRF Aktivitetsbidrag	**Kr 2.500:-**
Försäljning av klubbregalier	**Kr 5.090:-**
Mötesintäkter	**Kr 65.139:70**
Annonsintäkter	**Kr 1.500:-**
Årets intäkter, summa	**Kr 116.819:70 :-**
	==========
	Kr 130.681:14
UTGIFTER	
Möteskostnader inkl. lokalhyra	**Kr 17.055:-**
Medlemstidningen La Lancia inkl. utskick	**Kr 32.901:-**
MHRF årsavgift 1/7-08 – 30/6-09	**Kr 1.920:-**
Inköp Klubbregalier, presenter & blommor	**Kr 14.283:-**
Kontorskostn., Kop., papper & Gravyr	**Kr 1.576:-**
Porton, frimärken	**Kr 894:-**
Plusgiroavgift & trans.kostn.	**Kr 1.101:50**
Årets utgifter, summa	**Kr 69.730:50**
Utgående saldo Plusgiro 30 dec. 2008	**Kr 60.950:64**
	==========
	Kr 130.681:14

Årets resultat: + 47.089:20 Kr

Huddinge i jan 2009.

Bo Nylén, kassör

TILL SALU *Kontakta Tor Fredriksson* för mer information och vidare affär, ev. transport m.m. samt klubbregalier. tel. 070- 698 30 39.

Benne Petterssons bilar är till salu p.g.a. hans reumatism. **Lancia Delta** -83 röd, **Lancia Beta HPE**– 83 blå, **Beta Coupé** –77 röd, 3 st **Lancia A112** / en Abarth.
Lennart Wannemarks **Fulvia Rallye Coupé 1,3** –67 , ombyggd till rallybil. Röd.
Delta HF Integrale 8V –88, Röd. Reservdelskatalog till Ardea.
Nya tygmattor, samt beg. motordelar och vx-låda till Fulvia Coupé.

Flaminia PF Cuopé –59, Silver. Staffan Lindberg, Växjö.
Tel. 0470-223 98. epost: gslindberg@hotmail.com

Lancia Beta Zagato Spider –81, svart. Claes Nilsson, Staffanstorp.
Tel.046-246868. mob: 070-818 88 78. epost: claes_nilsson@avid.com

Lancia Kappa Berlina 2,4 –95, röd, 23000 mil, säljes till högstbjudande.
Peter Tibell, Tel. 076-172 09 50. epost: peter.tibell@telia.com

Fulvia Coupé 1,3S –70, Blå. Marino Duimovich, Nacka. Tel. 08-716 55 75.

Flavia-växellåda 4vx. Granaths bilskrot i Flyinge. 3.500:- kr. Tel.046-523 75.

Y-10 – delar. Motor, fjäderben, bromsdet., S-& V-hjul, el.detaljer, strålk, bak-ljus m.m. allt nästan gratis vid hämtning i Huddinge hos Bo Nylén.

Flavia Zagato Sport –64. Vår röda bil, som vi med glädje ägt i över 25 år och deltagit i många klubbträffar både inom och utom landet samt Lanciafabrikens 90 och 100-årsjubiléum i Turin, säljes till högstbjudande. (vill lägga kru Aurelia istället). Karossen är av handknackad aluminium och av de 526 tillverkade finns endast ca 200 kvar i världen, varav denna är den enda i Sverige.
Seriösa intressenter kan kontakta Bo Nylén tel.08-7110028. mob. 070-5320028
epost: bonylen@telia.comtet på fars

Teknisk litteratur.
Lancia Beta Coupé 1600 o 1800, Instruktionsbok på engelska. Nyskick 150:- kr
Lancia Beta Berlina 1800, Instruktionsbok på svenska. Nyskick 150:- kr
Lancia Fulvia 2nd serie Saloon, Instruktionsbok på engelska. Nyskick 200:- kr
Lancia Beta Coupé Concise Repair shop manual, på engelska. Nyskick 200:- kr
Lancia Beta Concise Repair shop manual, på engelska. Nyskick 200:- kr
Lancia Beta Specific service tools, på italienska. Mycket gott skick 150:- kr
Lancia Catalogo attrezzature per riparazione vetture. Samtliga bilar, samtliga verktyg komplett för alla funktioner. På italienska, engelska, tyska. Nyskick 200 kr
Säljes per styck eller hela biblioteket för 1000:- kr
2 st kompletta hjul till Appia serie 2.

Blästrade och lackerade fälgar. 15 tum. Nya Firestone radialdäck.
Aldrig använda, helt som nya. Pris 1000:- kr Lars Filipsson, Tel 08-628 24 43.

KLUBBTRÄFFAR

Nordiska Lanciaträffen 5-7 juni 2009 i Kongsberg Norge.
Våra norska systerklubb är värd i år.
Anmälan gick ut den 1 maj, men om det går att efteranmäla sig så kontakta : jens-even.wahl@akzonobel.com
Hotellbokning och betalning sker direkt till:
Storaas Gjestegaard, Jondalen, 3614 Kongberg
Tel. 0047-32 72 12 00. www.storaas.no
PRELIMINÆRT PROGRAM
Fredag: Ankomst fredag fra kl. 14.00. Tre retters middag om kvelden. Felles samling med sosialt samvær,
Lancia nyheter, lotteri .

Lørdag: Frokost. Felles tur til Høens Garasje, et privat museum med mye 50 og 60 talls effekter og biler. Besøk Kongsberg kirke med orgelspill. Parkering i sentrum Byvandring. Egen lunch i byen. Besøk i sølvgruvene. Retur Storaas Gjestgiveri for festaften.
Søndag: Frokost. Lanciarally på fjellveier med ferdighetskjøring. Avslutning med lunch
Program ferdig kl. 14.00
Treffavgift pr. person Nkr. 350,- barn under 12 år gratis. Hotell og mat, uten drikke, koster Nkr. 1830 pr. pers i dobbeltrom. NKr. 2230 i enkeltrom. Lunch lørdag er ikke inkludert.

Motorhistoriska Dagen 6 juni 2009. - Kultur på väg.
Motorhistoriska Riksförbundet, som firar 40-årsjubiléum i år, ordnar kortege och uppställning på Skansen i Stockholm. Se vidare www.mhrf.se

Sommarträffar varje vecka ! Hamnträffar i kvällsljuset, marknader, utflykter.
Måndagar: Skeppsholmen, Stockholm. Tisdagar: Ulva kvarn (norr Uppsala).
Onsdagar: Nyköping , 12/8 – Italienskt. Torsdagar: Trosa och Färjestaden.
30 maj: Marknad Wärsta och Sundsvall. 13 juni: Skå-Edeby och Umeå stadsrally.
MHS marknad Malmby flygfält 24-25/7. 23 aug. Eskilstuna. 29 aug. Rosersberg.
Nostalgia Festival Ronneby/Karlskrona 27-28/6. Thulinträffen, Landskrona 25/7.
Se vidare i MHRF:s Evenemangskalender på www.mhrf.se

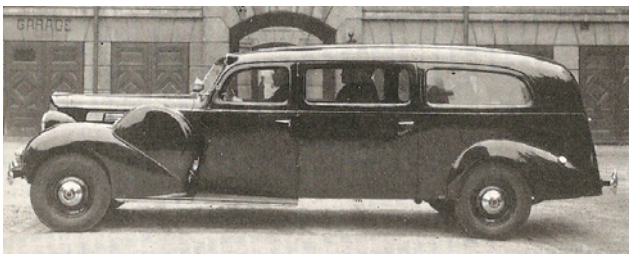
Garageträff i Hölö lördagen 12 sept. kl 12. Medtag egen pic-nic korg så träffas vi i Tors Lancia-garage för trevlig familjesamvaro, snack, bagagerumsförsäljning och visning av vad vi håller på med bland våra Lancior.

Gustav Nordbergs Vagnfabrik AB, Stockholm, 1901 - 1976.

Med hjälp av Robert Lilja samt Per & Anna-Lena, fick klubben en snöklädd afton i mars, ta del av ett unikt stycke svensk bilhistoria i Silverdalssalen i Sollentuna. Sonsonen Rolf Nordberg hade sammanställt ett omfattande bildspel om fabrikens många fina karossbyggnationer genom åren, som sonen Rune intervjuat fadern, som då var 87 år gammal, om 1997.

Gustav Nordberg kom från Sundsvallstrakten som båtbyggare och statade 1901 på Rensgatan med att tillverka karosser till hästfordon. 1906 flyttade de till Tegnér-gatan 37 där sönerna Carl och Nils även arbetade. Deras bror Olle, som målat väggar och tak med mustigt naturalistiska motiv i Roberts gillestuga, hade en konst-utställning på Ekebyhovs slott 2005.

Tidningen Nostalgia, skrev uttömmande artiklar om Nordbergs i nr 4,5,6 år 2008.



Stockholmspolisens piket ”Europas modernaste” med karosseri från Nordbergs. Praktiskt inredd med sjukbår.

Lennart Sandberg, visade och berättade om sina kund-relationer med Nordbergs.

Herbert Nilsson beundrar Anna-Lenas professionella roll som f.d. postkassörska.

Stort deltagande, 32 personer, damer och herrar, gamla som unga – alla uppskattade att få ta del av denna epok i svensk bilhistoria. Och tillika avnjuta Per & Anna-Lenas fenomenala bakverk till kaffet.

Bilteknisk utveckling ? Några funderingar i debatten av Bo Nylén.

Apropå den pågående finanskrisen och problemen inom bilindustrin hörde jag häromdagen i radio en liten grabb svara på frågan vad han önskade att framtidens bilar skulle drivas av. Efter någon fundering svarade han , - vatten !
En from förhoppning tyckte frågeställaren, men få anar hur rätt den grabben har. Är det något vi har riktigt gott om på denna jord, så är det vatten. Nej, säger någon, vattnet måste vi hushålla med, det är en ändlig resurs och ett livsviktigt livsmedel. Ok då. Om vi lånar en skvätt vatten, kokar upp det och utvinner energin att driva bilarna med, och sen släpper tillbaka det i haven. Då blir det ju en oändlig återvinningsresurs som ingår i det naturliga kretsloppet. Heureca – skulle en känd gammal grek ha utbrustit. Men varför kör inte alla bilar på vatten idag ? Utan på bensin och diesel, två giftiga och cancerframkallande ämnen som processas fram till dyra kostnader. Visst pågår försök med andra bränslen som biogas och etanol, men resultatet är ännu sämre verkningsgrad och högre framställningskostnad. Och dessutom gjort av mat, som jordens befolkning så väl behöver i stället.
Jo, förklaringen är enkel. I takt med att oljeutvinningen tog fart för 150 år sedan (ni har väl sett och hört om familjen Nobels begynnande oljeimperium i Baku i Ryssland) och den därmed följande industriutvecklingen i världen , låg det nära till hands att utveckla bilismen med den nya energikällan. Och Henry Ford skulle minsann sätta världen på hjul. Och fri från allt framtida miljötänkande, gjorde han det också. Med hjälp av motorpionjärerna Nicolaus Otto (1832-91) och Eugen Langen, vilka åren 1861-76 utvecklade den s.k. ottomotorn, som används i alla bensindrivna bilar än i dag. Och Rudolf Diesel (1858-1913) var inne på samma idé när han 1892 patenterade en ottomotor med den skillnaden att olja sprutades in i motorns förbränningsrum under kompressionstakten och självantände av den höga temperaturen när luften komprimeras av kolven. Så uppnåddes en högre verkningsgrad, 35-40 %, men likafullt eldade man bränslet inne i motorn, med skadliga och hälsovådliga avgaser som följd. Men varför har då dessa motorer fått så stor användning i bilar. Ja egentligen var det inte alls självklart och nackdelarna var från början uppenbara som de väsnades, bolmade, stank och skrämde hästar. Men svaret på frågan var enkelt – rent ekonomiska och helt kart icke tekniska ! Och för hundra år sedan var det stor dominans av såväl elbilar som ångbilar. Men i avsaknad av miljöskäl kom produktionstekniska orsaker med bl.a. Henry Ford i spetsen igång med masstillverkning, vilket snabbt konkurrerade ut andra tekniklösningar.Elbilar var till dess talrika. Tysta, lättkörda och bekväma, men med begränsad räckvidd är de utmärkta för närtransporter. Och följdriktigt var 40% av distributionsfordonen i New York elbilar då. Men då liksom nu beror elbilens miljöbelastning på varifrån laddingselen kommer. Är den producerad av dansk kolkraft eller polsk brunkol från smutsigaste sorten, eller är det från kärnkraft, vattenkraft eller rent av från hemmagjorda solfångare på taket. Och hur diskutabla är inte grundämnena bly, kadmium och litium som används i batterierna. För att inte tala om de frätande och explosiva gaserna som avges både vid laddningen och

under driften. Den franske ingenjören Joseph Cugnot (1725-1804) samt den skotske prästen Robert Stirling var faktiskt, utan att inse det själva, de första sanna miljöbilskonstruktörerna. Båda uppfann varsin motor där man inte eldar giftiga bränslen i själva motorn, utan man värmer helt enkelt vanligt vatten och låter vattenångan driva motorn. Två avgörande fördelar är det med detta.. Dels kan vattenkokaren matas med vilket förnybart miljöbränsle som helst (givetvis inhemskt producerat) och förbränningen finjusteras till nästintill fullständig förbränning, d.v.s. fri från skadliga avgaser. Dels är de små, lättkörda och tysta. Och ångmotorn, byggd med modern teknologi, högt ångtryck och liten vattenvolym blir oerhört liten och effektiv. Ingen växellåda eller koppling behövs. Står bilen still så står också motorn stilla. Den har max vridmoment vid varvtalet 0 för att sedan avta upp till den valda toppfarten. Således en idealisk vridmomentkurva för fordonsdrift, till skillnad mot Ottomotorn som måste varvas upp för att orka driva bilen. Med svensk spetsteknologi är detta ett utmärkt tillfälle att styra in fabrikationen till ett långsiktigt hållbart bilsamhälle. Spännande blir att se hur denna överlevnadsfråga för bilindustrin, människorna och jordklotet kommer att sluta.

AUTOEXPERTEN
MÄRKESVAROR TILL BILEN

Tillbehör till allt som rullar, reservdelar till allt som står still.

Medtag Ert medlemskort i Lanciaklubben och Ni erhåller minst 10 % rabatt, på allt i butiken.
(gäller ej redan nedsatta varor)

Du kan även söka delar själv på
www.autoexperten.se

Välkommen till oss på
Åkerivägen 27
Södertälje.
Önskar Lasse med personal

Öppet: vardagar 07,00–17,00
lördagar 10,00–14,00

Tel: 08-550 167 89
Fax: 08-550 167 99

ITALIENSKA DAGEN PÅ SKOKLOSTER, 1maj 2009

Som brukligt firades första maj med att massor av entusiastiska människor styr kosan till det vackra slottet vid Mälaren, för att umgås och njuta av italienska bilar och motorcyklar av alla märken. I år fanns 20 st Lanciabilar på plats i solen.

Som brukligt samlas alla Lanciavänner inledningsvis runt borden med pic.nic-lunch.

Eller i gröngräset bland alla Lancia-bilar

Rekordmånga Lancia-ägare hade sökt sig till Skoklosters omgivningar i det strålande vädret för att njuta av vackra bilar och träffa likasinnade vänner.

Här radades Lanciabilar upp i flerdubbla led, tills det faktiskt var riktigt trångt.

Grabbarna från Autoexperten i Täby (Enhagsvägen 14, tel.08-544 73 770) hade rustat för stor show av vässad Lancia Delta Integrale och en betryggande polisbil av italiensk modell.

Att det lagts ner mycket omsorg och snyggt arbete på denna snabba Delta Integrale kunde lätt konstateras. Med dubbla elfläktar i det akterplacerade kylpaketet. Stefan Petrovi´c och Fredrik Ljungkvist diskuterar detaljerna med ägaren.

Allt tittande med böjda huvuden under motorhuvarna i det stekande solen, myntade i år ett speciellt uttryck ” Skokloster-nacke ” , med en karaktäristiskt röd färg.

Kaffe och kalla drycker satt fint.

Härliga Lancia-häckar i långa rader.

Herbert Nilsson ålar ur sin Fulvia Zagato Coupé till väntande Mats Thillman.

Per Edvardsson knäböjer vid Herbert för en pratstund med slottet i bakgrunden.

Äldsta Lancia var Anders Thillmans Aprilia 1939 , och mest exentriska form-givning har nog Bo Nyléns Flavia Zagato Sport från 1964.

Det fanns även stora luxiösa bilar
som Maserati Mexico

Och små bilar som Fiat 126

Framgångsrika tävlingsbilar

Och praktiska som Fiat 600

Häftiga som Peter Lindkvists
Bizzarini

Och vackra som Tor Fredrikssons
Lancia Flaminia GTL
med lättmetallkarosseri från Touring

Men en **italiensk helg** är inte fullbordad om man inte också följer upp vad vår systerklubb Club Alfa Romeo har för sig. Jo de hyr Gelleråsbanan utanför Karlskoga för lite banracing. Och minsann var det inte en Lancia A112 Abarth där samt ett glatt norskt gäng med en Ferrari 348, bland alla duktigt trimmade Alfor.

Stor uppställning på Gelleråsens start- och målraka

Palle Nilsson ser till att kompisarna Benny och Rickard från Umeå får avgasröret på plats på Alfa 75:an med 2L rak 4:a

Mycket snabb var denna Alfa 75:a med 3L V6:a körd av Hans Bjurman,Gävle.

Överraskande snabb var denna Renault Clio Sport med 2L 16V motor, direkt från skyltfönstret.

Lancia Aurelia GT restaureringen i backspegeln - lärdomar och erfarenheter.

av Lennart Fröjd

.

Jag tror att få amatörer har fullt klar för sig vad de ger sig in på när de skall återställa en udda italiensk handbyggd bil till sin forna glans. Jag vet det nu !

Kontinuerlig fotodokumentering vid demonteringen är en nödvändighet, förutsatt att den är i någorlunda originalskick. Av egen erfarenhet vet jag att minnet sviker efter en (lång) tid. Strävar man efter originaltrogenhet gäller det ha att koll på hur prylarna satt, hur rör och kablar var dragna. Det egna nöjet att kunna se tillbaka är inte att glömma.
Litteratur, reservdelskataloger och verkstadshandböcker är en stor tillgång – många misstag kan undvikas och tid sparas. Det tekniska underlaget för just denna bil kunde varit bättre.

<u>För några år sedan…</u>

Objektet har landat på gårdsplanen hemma. Trött ock vissen.

Den var tämligen komplett. Det som ser ut att fattas låg stuvat huller om buller inuti. Dessvärre, åtskilliga år senare, upptäckte jag att de medskickade lyktsargarna härrörde från en Appia II. Den förre ägaren hade en sådan också nämligen. Appia I och senare serier av GT:n har samma sargar - svåra att hitta idag. Någon som har några över?

Tyget i sitsar o ryggar var totalt slut – utslitet, torrt och sprött som fnöske. Nu ersatt med nytt textilmaterial. Läder varotänkbart. Man skall ju sitta still på soffan när man”drar” i böjarna. Däremot var dörr- och sidopaneler i mycket god kondition. Rengöring räckte.

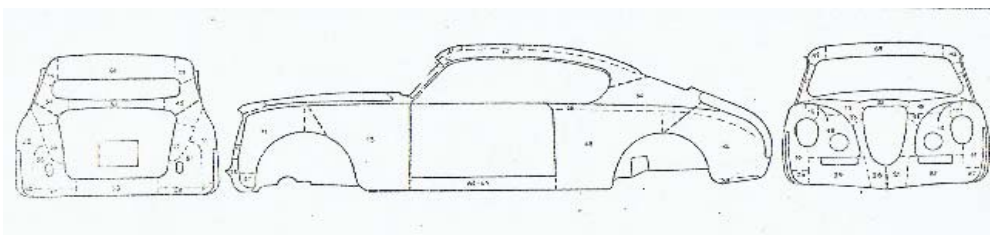
När man börjar ett sådant här jobb bör man ha en målsättning. På vilken nivå skall man lägga sig ? Medvetet eller omedvetet blev min förebild uppenbar efter ett besök hos Anthony Armstrong, dåvarande basen för Aureliakonsortiet i England.

Efter att blivit konfronterad med hans superelegantа, då ägda, serie 6:a samt bjuden på en snabb åktur på M1:an var målet definitivt utstakat. En pålitlig driftsäker bil utan synligt avkall från originalutförandet skulle det bli.

Som kontrast kommer här en bild på en donator,också i England, som fick släppa till en del småprylar. Grillen (Morris) på bilden är lite missvisande. Det var en Aurelia GT. I detta land skrotar man ingenting. Detta lik lever än, så vitt jag vet. ”Just resting”

Karossuppbyggnaden på GT:n är speciell men antagligen inte unik för italienska småskaliga karossbyggare. I färdigt skick ett elegant helsvetsat yttre skal i stålplåt, men under ytan ganska simpelt hopkommet. Allt byggt på en plattform producerad av Lanciafabriken. Man förundras över med vilken skicklighet det yttre skalets många småplåtar hopfogats av gubbarna hos Pininfarina med den tidens svets-teknik. Fogarna ser ut som lasersvetsade men måste vara gassvetsade. Vad fanns annars? Man skulle kunna tro att ev. värmedeformationer och handknackade korrigeringar maskerats med tennspackling i större skala. Så är inte fallet - det har inte varit nödvändigt. Så skickligt är det gjort. Detta avslöjades för mig när

karossen befriats från all färg. Att karossen lappats ihop av en mängd mindre plåtstycken måste bero på att produktionsvolymen var liten och sannolikt att plåtpressarna hade sin begränsning. Åtskilliga timmars handarbete fick göra resten.



Varje producerad bil är en egen individ inte bara till chassinumret. I produktionen tilldelades antagligen på ett tidigt stadium karossen ett nummer som stämplades in i det bakre golvet strax framför infästningen för bagagerumslåset. I mitt fall 649. Detta nummer återfinns diskret instämplat på de flesta exteriöra detaljer som dörrar, luckor, blanka dekorer samt på instrumentpanelen Även interiöra ”mjukdetaljer” som klädselpaneler och hatthylla har det skrivet med krita på baksidan. Slutsats: Allt är matchat att passa just till denna individ. Finner du genomgående samma nummer på nämnda delar i din bil, då är den genuin och inget hopplock.
Försök inte att köpa t.ex. en baklucka från skrotad bil och sätta på din. Den kommer inte att passa utan omfattande justeringar och aldrig lika snabbt, enkelt och perfekt som ett motsvarande byte på din bruksbil. En intressant detalj om dörrarna. Dom har inga omvikta plåtkanter. Det underlättade när dörrarna skulle passas in. Man filade kanterna tills man fick den rätta lilla smala spalten till karossen i övrigt.
Mina dörrar och luckor var opåverkade vad det gäller bucklor och rost. Tur vad det. Karosstommen behövde däremot en del ”attenzione”.

Det är märkligt att rostskador oftast uppträder där arbetsställningarna är som obekvämast. Handknackad kaross eller inte. Rostar gör det. Rostskyddsolja, konstaterade jag, måste varit ett okänt begrepp för italienarna. Det var snabb omsättning på bilarna på den tiden.

Rostangreppen var som störst på båda sidor i nedre partierna mellan bakre hjulhusöppningen och B-stolpen samt i nedre bakre kanterna på hjulhusöppningarna. Orsaken får till en del skyllas på olämpligt borrade och icke avtätade hål för fastsättning av den rostfria tröskellisten.
Runt bakre skärmkanterna var plåten perforerad av åtskilliga små hål. Tyg skymtade fram genom hålen! En titt i bagageutrymmet avslöjade att tyg ”laminerats” mellan inner- och ytterplåtarna. Antagligen i syfte att hindra plåtarna att skallra mot varandra.
Tillika en perfekt metod att samla och bevara väta. Slutsats: Det första en GT-ägare skall se till är, att inifrån bagageutrymmet slita bort tygremsorna som ligger klämda mellan hjulhusen och ytterplåtarna.
Jag har sett exempel på överdådiga och omfattande karossreparationer utan tanke på kostnader. I mitt fall behövde jag endast sätta in relativt begränsade åtgärder. Jag lyckades övertala en erkänt driven och dessutom snabb plåtknackare och svetsare att ställa upp några kvällar. Svetsning i det yttre skalets plana plåtytor hade varit förödande om jag själv hade gett mig in på det. Det finns spärrar, som tur är. Jag nöjde mig själv med att lappa och laga i mindre, ej så iögonfallande, partier undertill.

Så småningom blev karossen klar för lack. Mörkblå, traditionellt Lanciablå skulle den bli. Det var bestämt. Problemet var att jag inte hade någon original-färgkod från fabriken.Lanciablå är ingen egen specifikt unik kulör. Det fanns många nyanser på temat visade det sig (jfr British Racing Green). I slutomgången stod valet mellan mörkblått från Volvo, Mercedes och Lancia – alla praktiskt taget oskiljaktliga. Märkestroget vann Lanciakulören, förstås. Lättillgängliga Mercedes- och Volvo-sprayflaskor duger utmärkt för småjusteringar.

En befrielse för alla inblandade när bilen gick till lack. Detta var ett stor steg.

Nästa delmål - motorn.

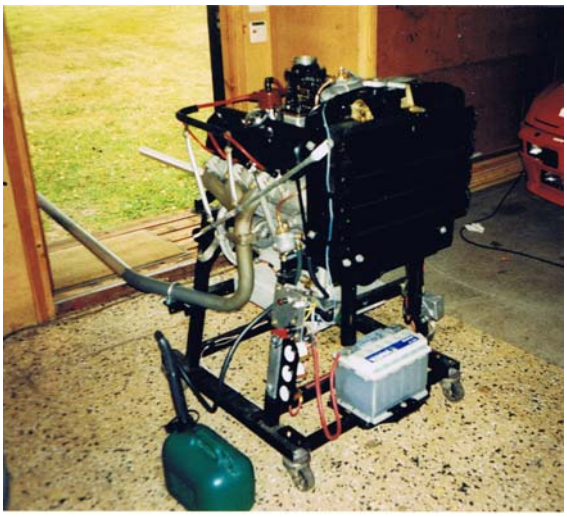
Efter karossen var det dags för att ”dissikera” motorn (visst är det mer inspirerande med bänkjobb än att ligga på golvet i skiten och laga rost). Den måste ju bara isär. Dels för att kolla konditionen och dels, sanningen att säga att på grabbars vis också för att kolla hur den såg ut inuti. Aluminium-V6:an var långt före sin tid. En pålitlig och robust skapelse säger de som har erfarenhet. Det gällde att närma sig den med respekt och känsla. Det inte är att bara gå till närmaste handlare och köpa nytt om något gått fel, oavsett vad det skulle kunna kosta.
Att lyfta cylinderlocken, hade jag hört, kunde bli problematiskt. Många pinnbultar av stål, med liten frigång i hålen i aluminiumgodset, tenderar att med tiden korrodera och låsa fast locken. Att detta skulle kunna inträffa ett halvt sekel senare hade man nog ingen ”susning” om på konstruktionskontoret när motorn ritades ihop. Lämpliga klackar att knacka på för att få locken att skiljas från blocket hade inte varit fel. Försöker man sig på att kila isär blir följden lätt förstörda tätningsytor

på lock och block. Man får ha tålamod och inte gå för hårt fram –några delar av millimeter i taget. Detta moment vållade mig lyckligtvis inga allvarliga bekymmer. Att motorn är slitstark bevisades av, att vev- och ramlagerskålarna kunde ersättas med nya i standarddimension utan att vevaxeln behövde slipas om, att cylinderfodren (på plats, fastlåsta för att inte poppa upp) endast krävde honing för nya smörjmedelsfickor och att originalkolvarna nöjde sig nya ringar. Motorrenoveringsfirman, som hjälpte mig med dessa jobb, påpekade att man skall inte demontera våta foder på äldre motorer om det inte är absolut nödvändigt. Svårt att få tätt igen med mycket stor risk för vatten i vevhuset som följd.

Mindre lyckat ur slitagesynpunkt är vipparmsmekanismen. Med hemisfäriska förbränningsrum med snedställda ventiler både på tvären och längden har man tvingats att förse ventilerna med en separat vipparmsbock per cylinder. Konstruktionen ger stora snedbelastningar och man har inte haft tillräckligt med utrymme för stora lagerytor för att garantera ett lågt slitage.
Det blir fort glapp i lagringarna och svårt att långsiktigt få ett bestående ventilspel. Knepigt att åtgärda glappet, men det går genom att bearbeta om hålen i lagerbockarna, slipa om vipporna och korta stötstängerna alternativt lägga mellanlägg under lagerbockarna. Detta var ett av de mest tålamodsprövande jobben.

Motorn färdigmonterad på sin specialgjorda rigg. Snygg, inte sant? Observera generatorns (o)smarta placering. Inte så lätt att få dit en med bättre effekt om man skulle behöva. 200 W är inte mycket att skryta med. Jag har funderat på detta och sökt en liten växelströmmare men inte kommit längre. Under tiden har en driftig engelsman hittat en tilltalande lösning, som går att installera rakt av i befinligt fäste. Dessutom lär utseendet inte avvika från originalet. Skickligt gjort. ”Kitet” finnas att köpa i England.

Ett gott råd är att funktionsprova motorn i en provkörningsrigg innan den återmonteras i bilen och där göra alla grundinställningar och framförallt åtgärda ev. läckage. Det kan spara tid och besvär. Själv åkte jag på att lyfta cyl-locken en gång extra när kylvatten sipprade ut i skarven mot blocket. Nya packningar kompletterade med modernt tätningsmedel och det håller tätt - än så länge i varje fall.
Orsaken till läckaget får i varje fall till en del tillskrivas en ofullkomlighet i motorns konstruktion. Många topplocksbultar är det, men ändå ”fattas” några i uti hörnen. Detta backjobb vill jag inte göra med motorn på plats i ett motorrum som i tillgänglighet är helt i klass med dagens bilar. Även där var Lancia långt före sin tid.



Starta upp i garaget och njut tillsammans med grannarna av ljudet. Det peppar upp - åtminstone dig själv.
Tur för grannarna att vi bor i glesbygd.

Det elektriska

Först av allt en varning. Om du skall svetsa i trösklarna, se till att först avlägsna den bakre kabelstammen, som ligger lömskt dold inuti ena tröskeln, samma sida som ratten sitter på.
Kopplingsschemat i instruktionsboken är vackert kolorerat och mycket välgjort. Men… alla kabelhöljen är svarta, utom några enstaka grå. Så det var inte fel att märka upp alla kablar i båda ändar före demonteringen. Det underlättade att ha gjort detta. Många foton togs i första hand i motorrummet för få kablar, rör mm i rätt position vid återmonteringen. Detta garanterar inte minst att kablarna når fram till sina gamla anslutningar. Kablar och höljen var av hyfsad kvalitet. Endast mindre reparationer och skarvskyddskompletteringar var nödvändiga.
Bakom instrumentpanelen var det från början ett virrvarr av fritt hängande kablar och oisolerade anslutningar. Strömställare och reostater är mycket undermåliga ”funktionsreliker” från 30-talet, där strömledande ytor är fritt exponerade på baksidan. Jag borde ha försökt att ersätta dem med bättre grejor.
Instrumentpanelens originaltrogenhet kräver dock sina attribut.

Fixering av kablar med klammor och buntband samt förbättrade isoleringar säkerställer att det inte skall bli några driftsstörningar framöver.

Vid en funktionskontroll hos en elektriker spordes vilken traktor startmotorn kom ifrån.

Det känns som en säkerhetsrisk att bland dagens ”upplysta” fordon och distraherade medtrafikanter bara lita på originalbelysningen baktill. Jag har för avsikt att diskret komplettera med extra bromsljus och separata bakre blinkers med högre blinkfrekvens. Jag har länge sökt något lysdiodbestyckat med tanke på generatorns dåliga ork. Separata kablar finns redan nu dragna för detta ändamål.

Transmissionen

Inte mycket att säga om. Växellådan ser i varje fall rejäl ut både till det yttre och till det inre om man kikar in i luckorna. Den inger förtroende. Den litar jag på. Det blev bara en visuell översyn och nya tätningar i stort sett. Verkar som ett riktigt beslut.
Självklart kom det dit en ny kopplingslamell och nytt urtrampningslager. En del strul vart det beroende på förvirrande måttuppgifter i verkstadslitteraturen på fingrarnas höjd mot urrampningslagret.

Vad jag däremot inte har fullt förtroende för är drivlinan mellan växellådan och hjulen. Svaga länkar är inre drivknutarnas gummibälgar (alla drivknutars livförsäkring). Töms knutarna på olja är det snart kört i ordets rätta bemärkelse. Den ”splinsade” skarvmuffen mellan de korta och långa yttre drivaxlarna är bilens verkliga akilleshäl. Vilken hållfasthetsmässig undermålig konstruktionslösning! Andras gjorda tråkiga erfarenheter säger att man inte skall fresta med en rivstart på strävt underlag.
Flaminian, som i huvudsak har samma drivsystem, kan här donera lite uppgraderade förstärkta grejor som även passar Aurelia med den långa växellådan. Samma sak gäller innehållet i de inre drivknutarna. Hitta nytt är nog svårt idag. Jag har fått nöja mig med bra begagnat.
Vibrationer p g a obalans i transaxeln är ett välbekant fenomen. Genom att vara noggrann med uppmärkningen vid demonteringen tror jag mig ha minimerat detta problem. Återstår att se hur det utvecklar sig när jag kört en tid.

Hjulupphängningar

Varför har fjädringssystemet fram fått ett engelskt namn, sliding pillars, när väl alla Lancistis är övertygade om att ursprunget är italienskt? Detta är i många stycken

ett genialiskt koncept, som Lancia utvecklat till möjligheternas gräns med integrerade ställbara stötdämpare. Låt vara att det har sina begränsningar.
Jag nöjde mig med att i detalj studera det tekniska underlaget och kom till den slutsatsen att det där skall du inte ge dig på så länge det fungerar som det skall. Så fick det bli tills vidare. Man skall inte klåfingra i onödan. Den dagen då jag har konstaterat att fjädring och dämpning inte är o.k. kommer jag att anlita en specialist. Man måste känna sina begränsningar.
Den solida framaxeln, bultad direkt till karossen utan några komforthöjande och vibrationshämmande gummielement ger överraskande nog inga oangenäma gensvar upp i ratten. Styrledernas minimala gummibussningar lyckas tydligen filtrera bort eventuella otrevligheter. Ser man inte upp med dessa bussningarnas kondition äventyras bilens i övrigt goda styrprecision och kursstabilitet.

Bakaxeln – kraftprovet

Att byta kullager i bakaxeln kräver starka (t)unga män och specialdoningar. Stora fingängade ringmuttrar, som fått åtskilliga år på sig att rosta fast var en prövning. Osäkerheten om de var höger- eller vänstergängade gjorde inte saken bättre. Med mer än meterlånga hävarmar och svetsvärmesupport kunde lagren efter några dagar plockas ut och aktören pusta ut.
Ena bakhjulslagret var totalt slut. Men varför bara det ena? Det andra var normalslitet. Eftersom lagren är 2-radiga av vinkelkontakttyp med delade innerringar krävs att innerringarna skall ansättas tätt mot varann. Då är lagerglappet korrekt. Ringmuttern som skulle klämma ihop ringarna var felbearbetad från tillverkaren. Var höll produktionskontrollanten hus den dagen? En mindre korrigering i svarv löste problemet. Det nya lagret kommer att jobba med korrekt spel och hålla i överskådlig tid.

Sammanfattning

Det är mycket jobb och tid spenderat på detta projekt för min del. Det hade faktiskt varit lättare att nämna vad som inte råkat ut för min klåfingrighet. Några utgifter har det också varit. Men en del lägger sina resurser på golf och andra i garaget. I det senare fallet har man i varje fall fått något konkret att glädjas åt och visa upp om man skulle känna för det. Dra´ en repa är heller inte så dumt. Och tänk vad många trevliga bekantskaper man får i den här ”branschen”. Och alla resor man ”måste” göra.

När den svenska Lanciaklubben förlade den Nordiska träffen till Lidköping år 2005 passade några medlemmar på att titta in i garaget hemma hos Lennart Fröjd. Det blev mycket munterhet och intressanta lärdomar.

Medan damerna togs omhand runt kaffebordet av husets värdinna, bjöd Lennart på förfriskningar i garaget.

Per Edvardsson, Bo Klasson och Donald Deacon lyssnar med stort intresse på Lennarts mycket omsorgsfulla renoveringserfarenheter.

Här studerar Robert Lilja, Herbert Nilsson, Owe Persson och Per Edvardsson ett fotoalbum som Lennart hade gjort i samband med renoveringen.

Gummidamaskerna till bakaxlarnas drivknutar fordrar en speciell omsorg.

Erfarenheten säger att en extra stor elfäkt är ett bra komplement vid kökörning i sydeuropa.

Med modernare ljudisoleringsmaterial noggrant inklistrade på torpedväggen och på golvet blir ljudnivån betydligt mer behaglig.

Rally Monte Carlo Historique i förbifarten. En glimt av Lennart Fröjd.

Bor man i närheten av Trollhättan, kan man den 28 jan. 2009 lyckas få en glimt av de rallybilar som passerar från starten i Oslo på sin väg till Monte Carlo. I år var det två norrmän som minsann startade i en Lancia Fulvia Coupé.

Ett elfel gjorde att Saab.muséets chef Peter Bäckström fick rycka ut med laddnings-assistans och hjälpmekaniker.

Lancian ser i övrigt välutrustad ut, så vi får önska dem lycka till och hoppas att de fick avnjuta champagnen vid målgången.

HISTORIEN OM MITT LANCIAINTRESSE av Karl Piper.
En fransk Lanciasaga

Som ung nybliven student hamnade jag på ett praktikantjobb inom Trelleborgs-koncernen, närmare bestämt på en av deras dotterbolag, Stensholms Fabriks AB i Landskrona. Företaget var känt förtillverkning av tät- och o-ringar under namnet STEFA, ett tag tillhörande de världsledande producenterna.

Då Landskrona inte utgjorde någon större lockelse på en ung kille, styrde jag på min lediga tid ofta kosan till närliggande intressantare metropoler såsom t.ex. Lund eller Malmö.

Sålunda kom jag en vacker lördagseftermiddag promenadåkande i min fina Fiat 1100 på en av Malmös flottare förortsgator. Där får jag plötsligt syn på en för mig ny skapelse – jag refererar alltså till bilvärlden – om nu någon fick andra associationer. Året var väl 1962 eller –63.

Vid närmare granskning visar det sig vara en underskön, mörkgrön Lancia Flaminia Coupé skinande blank och imposant. Jag beslöt nästan genast att jag skulle göra ett nytt besök i Malmö nästa dag, en söndag, då utrustad med en kamera, i förhoppningen om att den skulle stå kvar.

Men icke så, den var som bortblåst. Däremot hade den fastnat i mitt huvud och plöjt djupa spår som finns där alltjämt.

Därefter följde många års utlandsarbete. Jag bildade familj, startade firma och köpte herrgård på landet och hade inte tid att tänka på lyxbilar. Dock höll jag kontakten med italienska biltillverkare i form av märket Fiat. Dels en 1500 cab. Pinin Farina-ritad och senare, med växande familj, en stor 2300 fyrdörrars berlina med sexcylindrig motor.

Inte förrän 1988-89 kom jag ånyo i kontakt med en Lancia. Det var genom ett husköp i Gascogne i södra Frankrike som vi överraskades genom att ”hitta” en Lancia Beta 2000 i ett av garagen tillhörande det hus vi köpt efter en gammal dam. Hon och hennes man, en hög jurist, hade blivit tvångsförflyttade från Algeriet i samband med Frankrikes avträde, men blivit rikligen kompenserade i egenskap av hög statstjänsteman. För det sålunda lösgjorda kapitalet, hade paret låtit uppföra ett ståtligt hus i makens hemtrakter. Här skulle man tillbringa sina pensionärsår. Huset var stort och välbyggt och försett med tre garage. Vid vårt tillträde hade huset stått tomt i många år med åtföljande förvildning av trädgården. Ingen hade skött om något. Jag tror inte ens mäklaren som visade oss runt, hade upptäckt att det fanns ett extra garage i parken mellan buskar och träd och bakom meterhögt gräs.

Plötsligt en dag kommer vår son Magnus inrusande. ”Pappa, pappa, jag har hittat ett litet hus i trädgården”. Det visade sig gömma på tantens bruksbil, där hennes tre hundar hade fått husera fritt. Dessutom hade förstörelsen fått god hjälp av både möss, ekorrar och div. höns, som hade funnit en idealisk bostad i och under säten, dörrsidor och instrumentbräda. Ingen, varken arvingarna eller mäklaren, hade fäst något avseende vid ett oansenligt litet hus, än mindre vid ett gammalt bilskrälle. Av bybor fick vi höra att båda makarna hade kört Lanciabilar. Han en större limousin och hon en billigare mindre Beta-modell för shopping- och hundresor.

Nåväl, nu började jakten på bilnycklarna och den s.k. carte grise, motsvarande vårt registreringsbevis. Komplicerade efterforskningar gav vid handen att bådadera förvarades i ett kassaskåp hos makarnas advokat. Makarna hade skiljt sig och tydligen blev frestelsen för stor för monsieur advokaten att genom div. dubiösa handlingar försöka lägga beslag på åtminstone en del av kvarlåtenskapen. Han satt numera av ett flerårigt fängelsestraff, varför nycklarna jämte andra värdehandlingar blivit bortglömda på hans kontor. Det enda försonande draget i hans korrupta karaktär var att han även var en hängiven Lancia-ägare !

Efter att vara i besittning av nödvändiga handlingar etc. vidtog en veritabel byråkratimatch med den franska rättsapparaten, som vi efter många turer vann. Det var mycket lärorikt och stundtals dråpligt att lära känna vårt sommarhemland från insidan.

En viktig erfarenhet vi gjorde var att aldrig besöka myndigheter o. dyl. före lunch. Efter aperitifen och en utdragen lunch med dithörande siesta gick allting mycket lättare, både att förhandla och förklara.

Den av Sverige införda, och genom EU föreskrivna, bilprovningen hade vunnit insteg även i Frankrike, till mångas förtret och kompletta oförstående. Det kostade mig mången aperitif att förklara förträffligheten i denna tidens ordning.

Sonen Magnus, som hade hittat bilen, var den pådrivande själen och svarade för att bilen blev totalsanerad. Han plockade ut allt som gick att lossa, damsög varenda muslort och tvättade med starkt rengöringsmedel resten av karossen, för att få bort den kraftiga odören.

Så var den då dags att kontrollbesiktiga ”vår Lancia”. En god vän föreslog ”controle technique” i en grannstad, då han var kompis med grabbarna där. Allt blev godkänt förutom halten CO2 i avgaserna. Men ni kan ta ett varv runt stan så brukar det rätta till sig tyckte grabbarna. Sagt och gjort, och framför allt hann timvisaren slå över på den välsignade après-midi-tiden, då den värsta byråkratin hunnit lägga sig. Vi åtgärdade endast att skruva av luftfilterlocket och hälla något rakt ned i förgasaren – jag minns nu inte vad – men efter ömsesidigt ryggdunkande och överlämnandet av ett paket Gauloise-cigaretter, blev bilen godkänd och en nybliven ägare av en franskregistrerad ”hittebil” styrde kosan glad i hågen hemåt till en förväntansfull familj. Så började min nyfikenhet på ett litet italienskt bilmärke, mycket påhejad av sonen Magnus, som hade fått ett roligt mekarobjekt.

Vi hade alltså hittat en ny familjemedlem under vår frankrikevistelse, i form av en Lancia Beta 2000.
När väl all vår pappersexercis var avklarad, begagnade vi oss av bilen så gott som dagligen tjänande tvenne syften ; dels fick vår sverigebil vila och dels slapp vi utsätta den för alla sydländska trafiktemperament etc.
Ett par dagar i den franska biltrafiken – med frankskyltad bil – hade vi intagit en försonande hållning till fransk körfilosofi. Vad gör väl en skråma på dörren eller en buckla på kofångaren, det var ju bara vår ”slängbil” och kommer inte att kosta oss dyra verkstadsbesök, utan följer bilen till dess slut. Huvudsaken att ingen blev skadad och att de inhandlade vinflaskorna var välbehållna.

Efter en lång räcka sommarsemestrar i det underbara Gascogne, kom vi så fram till att det fick räcka med resorna till södern. Antingen de nu företogs per biltåg, flyg eller med bil, tyckte i alla fall mor och far att de började bli jobbiga. Dessutom hade en av våra bästa vänner avlidit, en svensk pensionerad professor, gift med en fransyska, och våra pojkar hade fått andra intressen än att låta pappas frankofila läggning dominera allt.

Huset hade vi lämnat in till försäljning och grannarna hade låtit förstå att vi kunde räkna med åtminstone ett år innan någon spekulant skulle höras av. I mitten av november ringer emellertid mäklaren och meddelar med upphetsad stämma att nu hade han minsann lyckats få en intressent som absolut ville ha vårt hus, men inte till vårt pris. Efter ett par dagar, när det franska blodet hade svalnat, meddelade jag att vi var mycket tacksamma över hans framgångsrika skötsel – det hade ju knappt gått tre månader på försäljningsuppdraget – men vi stod fast vid begärt pris. Alldenstund köparen insisterade på att få tillträda i tid för att fira jul i sitt nya hem, skulle ett dylikt arrangemang medföra extra kostnader för oss att ta hand om packlårar, ordna med transport och städa ur ett såpass stort hus. Efter ytterligare ett par dagar fick vi veta att köparna, ett äldre par som drivit charkuteriaffär i Paris och nu ville bosätta sig i sina hemtrakter, var villiga att acceptera våra villkor och t.o.m. erbjöd sig att härbärgera vissa stora tunga pjäser i det numera famösa Lancia-garaget.

Alltväl – nu var goda råd dyra ! Räddningen blev min småländske svåger, han finner alltid på råd, kan det mesta och löser det övriga. Tidigt en morgon är vi på Landvetter flygplats, han och jag, i väntan på Parisplanet f.v.b. till Pau vid Pyrenéerna. Åke, som min svåger heter, är en trygg pojk att ha med sig, tycker mycket om god mat och säger inte heller nej till en bägare.

Väl framkomna till ett utkylt och småfuktigt hus, konstaterade vi att minst en veckas packningsjobb väntade oss och att vi inte skulle kunna bo där då såväl vatten som värme och telefon var avstängt. Att dels jobba hårt och dessutom sköta markservicen, var att späka sig alltför hårt. Nej, jag föreslog en tur ner till byns bästa hotell för övernattning och övriga kommoditeter. Turen skulle naturligtvis företagas i vår franska Lancia som startade villigt efter en shot startgas.

Som flytthjälp kontaktade jag vår trogne trädgårdsskötare Abel, som välvilligt ställde upp och dessutom hade sitt barnbarn med sig. En garcon i 20-årsåldern som redan tidigare hade kastat lystna blickar på Lancian, inte för att den var särskilt åtråvärd, utan för dess distinkta och lite fräsiga avgasljud ! Vi lekte lite pack- och flyttfirma och höll på tills mörkret lägrade sig, så här i november redan vid fyratiden. Lancian tjänstgjorde som transportfordon och blev riktigt rymlig med nedmonterat baksäte.

Nu tar vi kväll Åke, föreslog jag, och vi påbörjade en tremilafärd över den absolut kolsvarta franska landsbygden. De framkallade obehagskänslorna förträngde vi omedelbart med vetskapen om den inbjudande destinationsorten.
Här är emellertid en förklaring på plats. Min plan att bo och äta på Hotel de la Paix i vår by grusades raskt, då det anrika stället hade bytt ägare och dessa ungdomar alls inte var intresserade av ädel kokkonst än mindre att tillhandahålla rum för övernattning. Man hade gjort om stället till bar- och diskotek med erforderliga spelautomater.

Jag ringde då en gammal bekant i grannstaden, där både ett dubbelrum och ett dukat bord fanns att tillgå. Skönt, men något över budget. Till saken hör dock att denne bekant inte var vem som helst. Han hade nämligen efter kriget, då atlant-trafiken åter kom igång, varit chefskock på en av de franska linjebåtarna, antingen på ”la Normandie” eller på ”la Liberté”. Här hade han basat över 15 yngre kockar. Härom vittnar ett flertal signerade fotografier som hänger i hans restaurant. Det går ju an att uthärda strapatser under dagen med köld, hunger, regn och mörker, när man vet att Monsieur Maurice väntar med utsökt mat och ett varmt rum.

Nu undrar väl mången vad detta har med Lancian att skaffa. På dataspråk kallas det visst sidolänkar !
Svågern Åke och jag hade nu avlutat vår flyttmission och skulle bara göra en sista nostalgitripp i Lancian för att säga adieu till några av de närmaste grannarna. Kvällen innan hade vi använt bilens batteri för att ladda våra trötta mobiltelefoner. Då hade vi lagt telefonerna under motorhuven intill batteriet, varvid motorhuven ej gick att stänga helt. Ovetande om den lilla motorrumsbelysningen som därvid drog om än lite så dock ström, fick vi erfara att bilens batteri inte orkade starta bilen. Vi nödgades således fortsättningsvis skjuta igång bilen. Turligt nog hade vi topografin på vår sida med små strategiskt belägna nedförslut inom räckhåll.

De sista vännerna att ta farväl av bodde på ett slott. Som slott plägar göra, låg även detta på en höjdsträckning med dominant läge och grann utsikt över dalen. Kvällen var på väg att övergå i natt denna mörka höstkväll i ett frostigt Gascogne när vi svängde upp i slottsallén och regnet flöt i strömmar från en givmild himmel. En episod i Lancialivet som svåger Åke sent skall glömma. Planen var att han skulle sitta kvar i bilen och hålla motorn igång, ty batteriet var säkert rejält urladdat av alla strömkällor, nödvändiga för att möta alla naturkrafter, värmefläkt, vindrute-torkare och belysning.
Själv försvann jag in i den härliga värmen, kommen från en med halvmeterved eldad öppen spis. Det stod heller inte länge på, förrän jag var försedd med ett välfyllt glas champagne. Hela detta skådespel, änskönt helt oregiserat, åsåg stackars Åke genom stilregnet och immiga bilrutor till ljudet av den brummande Lanciamotorn men en i övrigt mörklagd bil. Plötsligt bluddrar motorn till, stannar och allt är tyst.

En lugn och värdig sorti förbyttes i dess motsats. Jag skyndade ut för att bistå Åke, som konstaterade att nu fanns bara moll-toner kvar att åhöra ur det trötta batteriet. Vi bytte om till stövlar och regnrock, då vägen nu var så uppblött att leran skvätte. Åke sköt på Lancian med mig vid ratten, då jag förmodades hitta vägen bättre i det kolmörka landskapet. Så, äntligen ett nedförslut ! ropar Åke till ackompanjemang av traktens vettskrämda byrackors utskällning. Men, se där kommer en bil till undsättning! Nu kunde vi båda äntra Lancian, medan två hjälpsamma yngre fransmän knuffade igång bilen. Merci ropar jag och får ett bonne chance ! till svar.

Väl framme på hotellet hos monsieur Maurice och välbehövlig dusch och klädbyte, beslutar vi att ringa till vår trädgårdsman Abel för att be om en sista tjänst. Ville han ha vänligheten att be sonsonen ta ledigt från skolan nästa dag, för att skjutsa oss till flygplatsen i Pau, så skulle pojken bli rikligen gratifierad ?
Utan vidare lovar farfadern att så får det bli. Och vilken tid går planet ?
Det sista vi hör från en överlycklig, nybliven Lancia-ägare som svänger runt rondellen utanför flygplatsen i Pau / Pyreneés, är ett högvarvigt kaxigt avgasljud som minner om många goda stunder med vår ”kamrat” Lancia Beta 4790 KK 32 som dess byråkratiska benämning lyder.

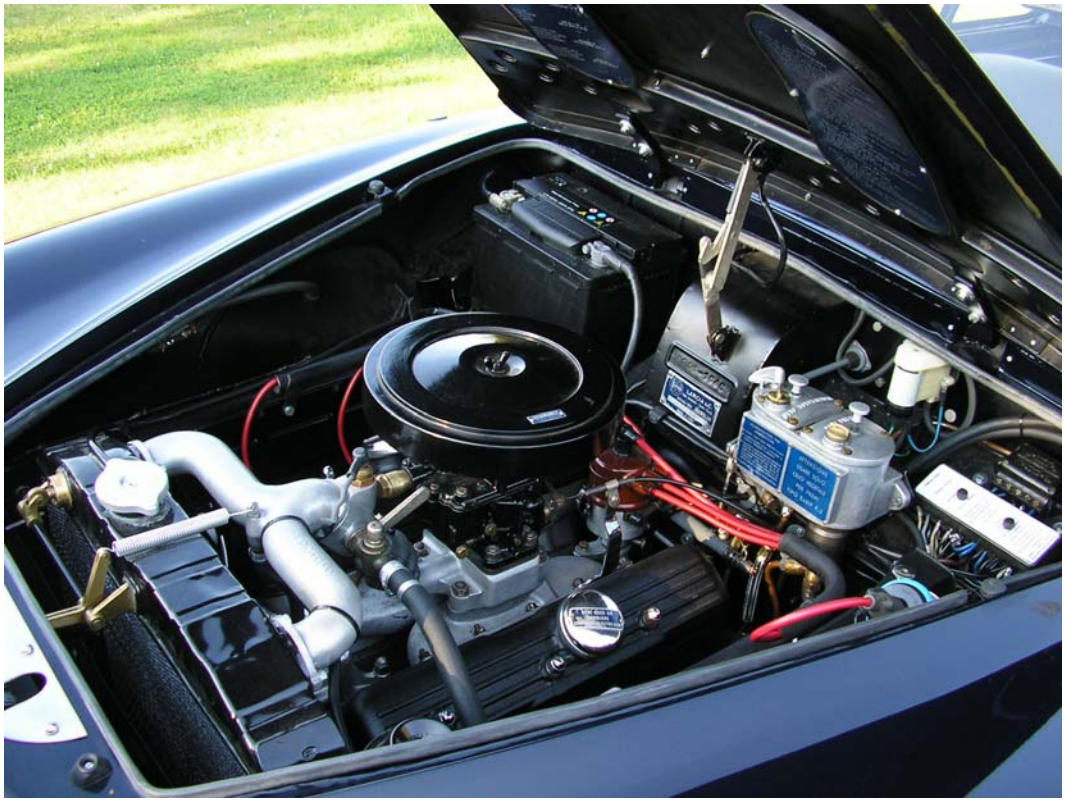
Merci et au-revoir
Magnus & Karl Piper,
jan 2009-04-27

Cirkeln är nu sluten i och med mitt köp av f.d. Bo Klassons
Lancia Flaminia Coupé 3C, 1960 med vacker Pinin Farina-kaross.

Så här prydlig blir en Aurelia GT ser.6 , efter 20 års idogt arbete.

B **Föreningsbrev**

Avsändare:
Svenska Lanciaklubben
c/o Bo Nylén
Hörningsnäsvägen 12
S -141 45 Huddinge



Vackert motorrum med 2,5 L V6-motor i lättmetall med halvsfäriska förbrännings-rum och dynamiskt balanserad svarvad stålvevaxel med 60 graders symmetrisk tändföljd på vevtapparna från 1 till 6, som ger dess turbinliknande gång.
Centralsmörjning av den oljefyllda teleskopframfjädringen med de ställbara stötdämparna.
Bromsoljebehållare för de, under övertryck stående patenterade Sabif-bromsarna
Speciellt fördelarlock med inuti korsade poler, för vackert symmetrisk dragning av tändkablarna.