



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 101 , FEB 2010



Per Edvardsson gör en "make over" på sin Lancia Aurelia B20 ser 6, 1958.

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE ! Taxinge Slott, Lörd. 24 april kl.12

SALUTORG OCH TRÄFFAR 2010

BRÄNSLE , FÖRBRÄNNING OCH MOTORPRESTANDA

RALLY LEGEND I SAN MARINO, oktober 2009

HÖRT OCH HÄNT innanför garagedörrarna

BRÄNSLE, FÖRBRÄNNING OCH MOTORPRESTANDA

HÄNT BAKOM LANCIA-GARAGEDÖRRARNA, sen sist.



Lucia-träffen 2009 bjöd på medlemmarna på färska pepparkakor och nybakade lussekullar till kaffet och den häftiga Stratos-glöggen alt. mildare Flaminia-glögg.



Herbert o Robert i intensiv Lancia-diskussion. Liksom Karl-Erik Christersson och Gösta Säll, medan Susanne Elg och Lennart Sandberg avnjuter kaffeförplagnaden.



Tor o Harriet Fredriksson samt Anita Nylén och Anna-Lena Nilsson kopplar av i vintermörkret i trivsamt miljö.

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
Hörningsnäsavägen 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 Welanders. 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.svenskalanclaklubben.com

Klubbadress

Svenska Lanciaklubben,
c/o Bo Nylén
Hörningsnäsavägen 12,
14145 Huddinge

Plusgirokonto 55 58 14-3

Org. nr 802440 - 7838

NÅGRA ORD FRÅN ER ORDFÖRANDE

av Kalle Hansell



Hej Lanciavänner!

Vintern tycks fortsätta att hålla landet i ett järngrepp.

Det betyder att man får mer tid att i lugn och ro skruva på Lancia i garaget. För min del så står Flaminian

fortfarande i Skåne så jag har fått ägna vintern åt skidåkning och o.d. istället (förhoppningsvis kan jag få upp bilen när vårsäsongen börjar).

Thesisen har fungerat utmärkt i vinter trots temperaturer under -20 grader. Bra dubbfria vinterdäck i kombination med ett bra anti-spinn/anti-sladd system har gjort att det gått bra att ta sig fram både på snö och is. Till och med automatlådan ställer om sig till vinterläge automatiskt vid halt väglag.



Lancia
Thesis i
svensk
vinterskrud

Problemen med importör verkar vara lösta. FIAT startar själv upp en ny importör vid namn "FIAT Group Automobiles Sweden". Organisatoriskt verkar det som om den svenska importören kommer att gå in under den danska importören (Det är måhända inte så gott tecken, då de inte säljer Lancia i Danmark just nu). Men rekryteringen av personal är i full gång. Om den nya importören tar tag i reservdelsförsörjningen eller kanske till och med att Lancia åter börjas säljas i Sverige är naturligtvis för tidigt att säga. Man verkar dock satsa redan ifrån början, det har börjat sändas TV-reklam för FIAT, som ni kanske har observerat.

Klubben kommer naturligtvis att följa utvecklingen.

En annan spännande tilldragelse är ju SAAB-affären. Tänk om SAAB hade fortsatt sitt samarbete med Lancia, vilket inleddes redan på 1960-talet. Det var nära att V4-motorn från Appia ersatte 2-taktsmotorn, men man valde - syn nog - Fords V4 istället. Men SAAB 9000 och Fiat Croma var ju en samproduktion. Vi får glädja oss åt att SAAB-Spykers nya ägare Victor Müller, är en hängiven Lancia-vän och medlem i den Holländska Lanciaklubben.

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE på TAXINGE SLOTT vid Mälaren

Lördagen den 24 april 2010 klockan 12.00. (festsalen 1 tr. upp)

Alla Lanciafamiljer hälsas varmt välkomna. Klubben bjuder på kaffe och tårta.

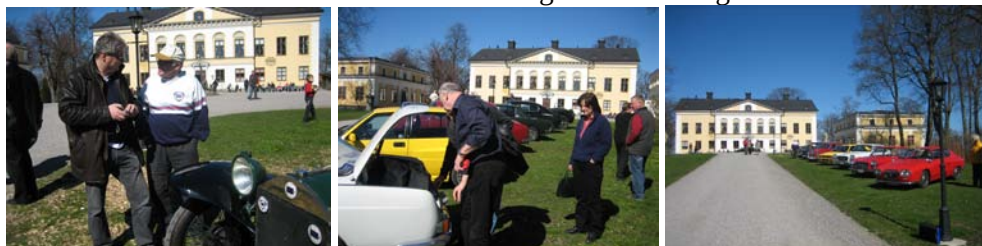
Tag av vid Nykvarn när ni färdas E 20 från Södertäljehållet. Skyltat "Taxinge", gamla vägen. Från Strängnäs, tag av vid Mariefred och följ gamla vägen österut mot Taxinge.

A. Förslag till dagordning. (enligt gällande stadgar.

1. Mötets öppnande
2. Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande
3. Val av mötesordförande, sekreterare, 2 justerare (tillika rösträknare).
4. Godkännande av dagordning.
5. Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse.
6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning.
7. Föredragning av revisionsberättelsen.
8. Fastställande av balansräkning.
9. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen.
10. Beslut om medlemsavgifter.
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag (propositioner).
12. Val av klubbordförande på 1 år.
13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter.
14. Val av revisor och revisorsuppleant.
15. Val av valberedning
16. Mötets avslutning.

B. Extravaganza.

Utdelning av vandringspokalen , för den - vid årsmötet närvarande – bästa Lancia i förhållande till användningen samt nedlagd möda och flit.



Glimtar från vackra Taxinge Slott vid årsmötet 2009

En liten PÅMINNELSE ! Om ni mot förmodan missat att betala in årsavgiften 300:- kr till klubbens pg 55 58 14 – 3.
Spar onödiga klubbavgifter – så skriv i avsändaren !

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2009

Styrelsen har haft ett antal planeringsmöten under året med god stämning, och flera har med inlevelse, hängivet arbete och egna uppoffringar fått slita hårt med planering och genomförande av klubbträffar och evenemang.

Tack vare strategisk planering och byte av tryckeri för klubbtidningen, är klubbens ekonomi god, vilket naturligtvis skall användas till medlemmarnas nytta. Tidningen kan t.ex. härnäst tryckas helt i färg, en efterlängtat kvalitetshöjning. Ett utökat digitalt samarbete med andra klubbar m.fl. kommer även att inledas. Reservdelsförsörjning, teknisk support samt försäljning av klubbregalier har under året varit omfattande och skötts med den äran av Tor Fredriksson. Rekryteringen av nya medlemmar fortsätter.

Årsmötet avhölls på Taxing Slott den 18 april i strålande sol. Rolf Nylén tog hem Extra Vaganzan för sin fina renovering och flitiga brukande av sin Appia Vignale Cabriolet.

Även 1 maj firandet på Skokloster blev en trevlig tillställning med stort gemensamt improviserat Lancia-fika/lunchbord i det gröna. Många medlemmar ifrån andra klubbar kommenterade hur trevligt det var hos Lanciaklubben! Många Lanciabilar dök upp, både tillhörande medlemmar och sådana som ännu inte har blivit medlemmar i klubben. Några åkte även i en gemensam kortege till mötet.

Ett antal klubbmedlemmar besökte den tyska klubbens vårträff i Kiel-trakten under Kristi Himmelsfärdshelgen den 21 till 24:e maj.

Årets Nordiska Lanciaträff ägde rum i Norge 5-7 juni. Ett stort antal svenska deltagare kunde tillsammans med danska och norska vänner avnjuta ett mycket trevligt möte i trakterna kring Kongsberg. Vi bjöds på fantastiska naturupplevelser i ett historiskt intressant område, ett intressant besök i en silvergruva, och inte mins ett stort antal spännande bilar och människor.

Klubbmedlemmar har deltagit även på andra möten under sommaren, bl.a. träffar vid Skottorps Slott, i Nyköping (där Sigge Larssons fina Lancia Appia blev mötets bil på deras italienska specialträff), i Trosa, i Löddeköpinge, vid Thulinträffen i Landskrona samt Eskilstuna veterandag och på Rosersbergs Slott.

I Hölögaraget hölls ett traditionellt höstmöte den 12:e september

Året avslutades som vanligt med Lucia-kaffe på Klockargården i Huddinge.

EKONOMISK REDOVISNING FÖR ÅR 2009, Bo Nylén, kassör

Ingående saldo Plusgiro 2 jan. 2009 Kr 60.950:64

INTÄKTER

Medlems- och inträdesavgifter	Kr 38.600:-
MHRF Försäkringshanteringsersättning	Kr 1.115:-
Försäljning av klubbregalier	Kr 4.649:-
Mötesintäkter Kr 430:-	
Annonsintäkter	Kr 1.000:-

Årets intäkter, summa Kr 45.794 :-

=====

Kr 106.744:64

UTGIFTER

Möteskostnader inkl. lokalhyra	Kr 4.925:-
Medlemstidningen La Lancia inkl. utskick	Kr 22.636:-
MHRF årsavgift 1/7-09 – 30/6-10	Kr 2.460:-
Inköp Klubbregalier, presenter & blommor	Kr 9.230:-
Kontorskostn., kop., papper, gravyr, webb.	Kr 2.668:-
Porton, frimärken	Kr 1.770:50
Plusgiroavgift & trans.kostn.	Kr 1.118:50

Årets utgifter, summa Kr 44.808:-

Utgående saldo Plusgiro 30 dec. 2009 Kr 61.936:64

=====

Kr 106.744:64

Årets resultat: + 986:- Kr

SALUTORG Kontakta Tor Fredriksson för mer information och vidare affär,
ev. transport m.m. samt klubbregalier. tel. 070- 698 30 39.
Och **reservdelar** till Appia.Flaminia.Flavia.Fulvia.Beta.Delta.Dedra.Kappa m.fl.

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.
Nu nybesiktigad !



Flaminia PF Coupé –59, Silver. Staffan Lindberg, Växjö.
Tel. 0470-223 98. epost: bilstaffan@telia.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 Zagato Sport –64. Vår röda bil, som vi
med glädje ägt i över 25 år och deltagit i
många klubbträffar inom och utom landet samt
Lanciafabrikens 90 och 100-årsjubiléum i
Turin, säljes till högstbjudande. (vill lägga
krutet på fars Aurelia istället). Karossen är av
handknackad aluminium och av de 526 st

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.com



Lancia a Ypsilon Momo 1,3 multijet diesel, -06, 2500 mil. Unikt utrustad med dubbelt glastak varav främre går att öppna. Bränsleförbrukning under 0,4 l/mil – snitt 0,46 l/mil. Skatt 2.200:-kr/år. Besiktigad till mars 2012. Pris 90.000:- kr eller bud. Anders Hofverberg, Glumslöv, tel.070-823 32 23. e-post. a.hofverberg@telia.com

Momo-ratt inkl. nav, till Fulvia Coupé m.fl., läderklädd svart 3-ekrad i mycket gott skick. Diam. 350 mm. Lennart fröjd, tel. 0520-422086. epost: lennart.frojd@telia.com

Fulvia in Austria – an illustrated story

by Josef Woss

NEW BOOK



Per Edvardsson (tel.08-352464) har köpt hem ett antal böcker ifrån sin tur till Österrike nyligen. Boken handlar om Lancia Fulvia, men också åtskilligt om Harry "Sputnik" Källströms fantastiska framgångar i rallytävlingar där.

Boken finns nu bland våra klubbregalier och kostar kr 320:- + porto.

Ring Per, Tor eller Bosse för beställning.

UTHYRES

Garageplatser uthyres i norra Stockholm. Johan Mellström, tel. 070- 889 25 11. epost: johan@mellstrom.net

AUTOEXPERTEN
MARKESVAROR 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

KLUBBTRÄFFAR i övriga Europa ! nedtecknat av Per Edvardsson.

Detta är en liten lista på träffar som kan vara av intresse för oss Lancisti:

Tyska Lancia Klubbens Vårträff 13-16 Maj 2010. "Från Schwarzwald till Neckars strand". Platsen är utanför Stuttgart, Altensteig-Wart och hotell Sonnenbühl, www.hotel-sonnenbuehl.de
Besök på museet Boxenstop. Se www.boxenstop-tuebingen.de
Se även tyska klubbens hemsida www.lanciaclubdeutschland.de

Schweiziska Lanciaklubben har vårträff den 5-6 Juni 2010. Se www.lcs.ch

Sliding Pillar Rally, June 18-21, 2010. Hotell är Webbington Hotel and Spa, Loxton, Somerset. Preliminärt program är besök i Cheddar Gorge and Caves, Wells Chatedral and Bishops Place, en cider tillverkare och avslutningvis Yeovilton Fleet Air Arm Museum. Mer detaljer kommer i nästa LaLancia.

50-års Jubiléum av FLAVIA, 23-27 September 2010. 4-dagars träff i och omkring Trieste, norra Italien. Besök det romerska handelscentret "Aquileia", medeltidsstaden Cividale i de Udanesiska bergen, utflykt i kustområdet Italien-Slovenien med besök i världens största droppstensgrotta och avslutningsvis en parad av Flavia- modellerna på Via Flavia i Trieste.
Lanciovännan Angela Verschoor är medorganisatör i träffen. www.flavia50.com
Mitt förslag är Biltåg från Hamburg/Altona-Trieste. www.dbautozug.de/se

FULVIA-FLAVIA Intressengemeinschaft inbjuder till 25-årsjubileums träff 21-24 Maj 2010. Vid Österrikiska träffen fick jag en inbjudan från Irene och Wilhelm Baldus. De ville gärna att också Lancisti från Sverige kommer till denna träff. Bernhard Bulkin skall också komma. De deltog här vid vårt 50-års jubileum.
Träffen äger rum i mellersta Tyskland, mellan Fulda och Meiningen. Hotell "Berghotel Eisenacher Haus". www.eisenacher-haus.de
Det är ungefär lika långt till detta hotell som till "Gasthof zum Biber", (avfart 94, autobahn A7), där flera av klubbens medlemmar övernattat tidigare.

Programet omfattar bl.a. besök vid "Point Alpha", NATO's utpost mot Warszawapakten under kalla krigets dagar och besök på segelflygmuseet på Hessens högsta Berg, Wasserkuppe, 950 m.ö.h. Per har all info som är nödvändig.

Kolla också IG's hemsida, www.lancia-fulvia-flavia-ig.de/termine
Gå gärna in på Google Earth för färdbeskrivningar. Från Travemünde till Hotellet är de c:a 510 km. Då är det mest autobahn, som jag inte tänker köra, utan mindre vägar som Bundesstrassen och lägre vägnummer. Kein Stress!!

Övriga träffar och evenemang som arrangeras av en mängd klubbar, som liksom vi själva är anslutna till Motorhistoriska Riksförbundet, finns redovisade i årets evenemangskalender. Se vidare på: www.mhrf.se

Nordisk Lanciatræf, 18 - 20 juni, 2019, Odense, FYN

De fynske turistforeninger siger "Fyn er fin" – det kan vi kun give dem ret i. Danmarks næststørste ø ligger som et smørhul midt landet, beskyttet mod kolde vinde og velsignet med et smukt og frugtbart landskab. H.C.Andersen blev født i Odense på Fyn, og læs blot indledningen til eventyret "Den grimme Ælling".

"Der var så dejligt ude på landet; det var sommer! Kornet stod gult, havren grøn, høet var rejst i stakke nede i de grønne enge."

Der afholder Dansk Lancia Register det nordiske Lanciatræf fra fredag d. 18. til søndag d. 20. juni 2010. Der bliver køreture gennem dejlige landskaber til gamle slotte og herregårde, god tid til at mødes og snakke. Det hele kranses af gode måltider.

Program:

Fredag d. 18. juni: Fra kl. 14: Ankomst til **Næsbylund Kro** ved Odense.

Der vil være repræsentanter for Dansk Lancia Register til stede

19.00: 2 retters middag incl. ½ flaske vin eller 3 øl pr. person + kaffe

Lørdag d. 19. juni: 9.30: Afgang på en tur gennem det østlige Fyn til **Nyborg**.

Byvandring gennem den gamle fæstningsby.

12.30: Frokost i riddersalen på **Nyborg slot**. 3 stk. smørrebrød og 1 øl pr. person.

14.00: Videre kørsel op til Fyns hoved og retur til Næsbylund Kro.

Indlagt kaffepause undervejs.

19.30: Festmiddag. 3 retter incl. ½ flaske vin eller 3 øl pr. person.

Søndag d. 20. juni:

9.30: Tur gennem Sydfyn til herregården **Egeskov** med veteranmuseum og park.

13.00: Frokost for egen regning

15.00: Samlet afsked og på gensyn

Pris:

Pr. person for overnatning, køreture, adgang til Nyborg slot og til Egeskov samt alle måltider – bortset fra frokost på Egeskov, søndag:

I dobbeltværelse: 1.495 DKK/200 Euro. I enkeltværelse: 1.795 DKK/240 Euro

Pr. person uden overnatning: 1.125 DKK/150 Euro

Tilmelding:

Senest 1. april 2010 til Jørgen Turkin

Se videre på www.lanciaklub.dk



Följande epos är författat av **Martin Cliffe**, delägare i **Omicron Engineering Ltd.**, och var infört i septembernumret 2009 av Engelska Lanciaklubbens tidning "Viva Lancia" som ett svar på om en vanlig motor kan tillgodogöra sig ett högre oktantal. Jag tyckte den var sällsynt intressant och klart kvalificerad för läsarna av vårt eget blad, men har hoppat över ingressen och lite annat och koncentrerat mig på faktadelen med dess definitioner och förklaringar, vilket kontrollerats, rättats och kompletterats av Nils-Gunnar Svensson, f.d. bränsle- och oljespecialist på SAAB. Alltså:

Oktanvärde.

I England är det alltid för mycket betoning på Research Octane Numbers (RON), eftersom det är vad som anges på deras pumpar. Men det finns ett annat, viktigare antiknock värde, Motor Octane Number (MON). Båda bestäms i en mycket enkel encylindrig motor, en s.k. CFR-motor (Corporate Fuels Research) med variabel kompression. Som alla(!) vet är ett bränsles antiknockvärde relaterat till en skala där n-heptan (som har väldigt dåligt knockvärde) är satt till 0 och iso-oktan (som är bra) definierar värdet 100. Det aktuella bränslet jämförs sedan med en blandning av de två ovan nämnda. Vid t.ex. 98-oktan har bränslet samma egenskaper som en blandning av 2% n-heptan och 98% iso-oktan. Över 100 (det finns bränslen med bättre antiknock egenskaper än iso-oktan) används andra metoder. En är att oktantalet ersätts av en prestandasiffra. Testmotorn är nu kompressormatad och siffran anger effekttökningen då tändningen är knockbegränsad i jämförelse med körd på iso-oktan. Om t.ex. motorn ger 8% mer effekt med knockbegränsad tändförställning, är RON för detta bränsle 108. Andra metoder är bl.a. "blandningsmetoden" där lägre halter av referensbränslena ingår och man gör en procentuell uppräknings av oktantalet. Ytterligare en metod är att använda toluen istället för iso-oktan. För att undvika ytterligare en variabel är bränsle/luft-blandningen alltid densamma.

Skillnaden mellan RON (600 rpm och ingen förvärmning av bränsle/luft-blandningen) och MON är att MON bestäms vid villkor som mer påminner om dagens, med högre varvtal, 900 rpm och 149°C förvärmning av bränsle/luft-blandningen. MON är alltid lägre än RON och skillnaden kallas bränslets känslighet. Olika bränslen kan ha samma RON men väldigt skilda MON. På pumparna i USA anges ett medeltal mellan RON och MON, kallat Anti-Knock Index. Det som är viktigt att minnas, är att det är MON vi skall bry oss om, fast det kan vara förvånansvärt svårt för konsumenten att få reda på.

Bränsleblandningar.

Oljebolagen har problem då det gäller att producera acceptabla bränslen på ett ekonomiskt rimligt sätt från en alltmer begränsad tillgång på råolja, speciellt då den globala tillgången på raffinaderikapacitet är begränsad. Att man dessutom, från samma råolja, skall ta fram en hel flora olika produkter – vid sidan om bensin – med varierande efterfrågan och pris, gör det hela till en kvalificerad balansakt. Ovanpå detta kommer lagkrav, börjande med blyförbud och sedan dess med allt strängare definitioner på miljövänliga bränslen. Det är inte garanterat att alla dessa krav är välgrundade även om intentionerna är goda, men några kan säkert klassas som rent "valfläsk".

Motorbränsle består av fyra sorters kolväten: raka och grenade kedjeparaffiner (s.k. mättade kolväten), raka delvis dubbelbundna kedjor av olefiner, ringformade kedjor av nafterer och aromater baserade på sex kolatomer, bundna i en ring. Den från skolkemin mest kända aromaten är benzen-ring (C₆H₆), men dess negativa hälsopåverkan har gjort att den nu är begränsad till 1,0 vol.% i europeisk bensin. Totala volymhalten aromater är idag begränsad till 35%. Hos Ford ansågs olefininnehållet vara det viktigaste, eftersom det orsakade detonationsproblem vilka i sin tur ledde till kolvskador med misslynta kunder och höga garantikostnader som följde. Olefiner har bra RON men dess höga känslighet leder till låg MON, ungefär som dagens så populära bio-etanol.

Lagkraven på bio-innehåll ökar i bensin. Enligt en EU-bestämmelse (EN-228) innehåller svensk bensin idag 5 vol.% etanol. Senast under hösten 2010 kommer 10% etanol att införas i svensk handelsbensin. Annan alkohol eller syrebärare kan förekomma men då gäller speciella krav. Typiska syrebärare är MBTE (metyl-butyl-tertiär-eter) och EBTE (etyl-butyl-tertiär-eter). Båda har råkat i vanrykte eftersom de vid en incident i Kalifornien råkade hamna i dricksvattnet och dessutom är cancerogena. Men oljebolagen gillar dem eftersom de tillverkas av överskottsbutan. Nog om kemin, men sammanfattningsvis är det svårt att undvika uppfattningen att bränslekvaliteten gradvis blir allt sämre.

Förbränningsprocessen.

Hur reagerar motorn på olika bränslekvaliteter? Här är vi mer intresserade av förbrännings-defekter än av t.ex. ånglås och kallstartproblem. Men det finns två skyldiga, ofta sammanblandade och nästan jämt missuppfattade, nämligen "preignition" (antändning innan tändgnistan) och detonation, den senare även kallad knockning. Men de två är helt skilda fenomen. Detonation är en snabb och okontrollerad förbränning efter att normal förbränning initierats av tändgnistan. Den har mer släktskap med en explosion än en kontrollerad förbränning, där en långsam flamfront kännetecknar normal funktion. Den oförbrända gasvolymen upphetas genom strålning från den brinnande delen och komprimeras dessutom genom gasernas expansion till den punkt då den spontant tänder på ett okontrollerat sätt. Att slå av tändningen avslutar förloppet. Normal förbränning är relativt långsam, vilket är anledningen till behovet av tändförställning. En tumregel är att ett bra konstruerat förbränningsrum kräver mindre än ett dåligt. 20 – 40° före övre dödpunkt (TDC) vid höga varv är OK medan >40° är avgjort dåligt. Tiden för kom plett förbränning är stort sett lika för både höga som låga varvtal, vilket dikterar behovet av varierbar tändförställning.

"Pre-ignition" är, som namnet anger, en förbränning som startar före tänd-gnistan och orsakas av "hot spots", t.ex. en överhettad avgasventil eller tändstifts-elektrod, skarpa kanter i förbränningsrummet eller glödande kolavlagringar. Att slå av tändningen gör ingen skillnad för encylindriga motorer, medan flercylindriga i allmänhet stannar eftersom den felande cylindern inte ensam orkar dra runt hela motorn.

Vilka fel kan vi vänta oss och vad är dess kännetecken? Detonationer är i sig själva inte speciellt skadliga. I sin mest gynnsamma form orsakar den ett sandblästrat utseende på kolvtoppen, speciellt runt periferin, vilket knappast är skadligt alls. Men det kan vara värre, eftersom den okontrollerade explosionen skapar en chockvåg i cylindern, det som utifrån hörs som knockning. Denna våg bryter ner det isolerande gaslager som skyddar kolvtoppen från förbrännings-gasernas heta, kolven överhettas, expanderar och nyper punktvis fast i sitt lopp. De andra cylindrarna fortsätter att dra runt motorn så att kolven mjuknar och smälter.

Kolvringarna lossnar och förbränningsgaser kan passera emellan och det hela slutar som ett totalt haveri.

Förtändning resulterar också i överhettning, men på ett annat sätt. Kompressionstrycket uppstår nu innan kolven nått TDC och försöker således bromsa kolven på dess väg uppåt. De andra cylindrarna fortsätter att driva motorn, varför den extremt höga kompressionen med åtföljande höga temperatur kan smälta kolven. Hålet är oftast nära centrum och ser ofta snyggt och prydligt ut.

Detonationer kan leda till förtändning, vilket är den verkliga faran. Skadan sker på bara några motorvarv, d.v.s. på bråkdelen av en sekund! Det finns en teori som hävdar att hörbara knackningar är inget man behöver bry sig om. Den skadliga sorten är dränkt av motorns allmänslammer. Lustigt nog är hörbara detonationer lättast att urskilja (utan instrument) ifall man sätter fingrarna i öronen för att blockera sporadiskt buller. En ihållande och fortfarig onormal förbränning innebär att tändtidpunkten kommer allt tidigare och kommer att leda till s.k. "Run away pre-ignition" som alltid slutar med motorskador.

Detonationer förvärras av tidigt ställd tändning, lågt oktantal - speciellt MON med dess höga känslighet och olefinhalt (olefiner är omättade och därför reaktionsbenägna), hög arbetstemperatur samt av dålig form på kompressions-rummet. Det omvända gäller.

"Pre-ignition" ökar med höga temperaturer, mycket kolavlagringar men är generellt enbart skadlig vid höga motorvarv. Vardagsbilars motorer kan ibland fortsätta att gå med avslagen tändning, vilket i verkligheten är förtändning, men fenomenet är sällsynt i racermotorer trots deras höga tomgångsvarv.

Hur motor- och bränsleparametrar påverkar prestanda.

Alla vill få ut så hög prestanda som möjligt ur bränslet, kombinerat med en större eller mindre säkerhetsmarginal mellan motorns välbefinnande och dess ruin. Stora tävlingsstall kan leva med mindre marginaler och renoverar motorerna oftare, men de kan inte acceptera ett allvarligt fel under pågående tävling.

Bränslets energiinnehåll är något som vi, användare, inte har någon kontroll över, bortsett från den tveksamma vanan att blanda i tillsatser. Energiinnehållet är inte relaterat till bränslets oktanvärde utan är stort sett detsamma i all normal bensin. (42-43 MJ/kg).

Alkoholer har lägre energiinnehåll än bensin och anledningen till att mer energi kan tas ut ur en motor körd på metanol hänger ihop med dess kyleffekt. Dess höga ångbildningsvärme fungerar så som en kylande värmeväxlare gör i turboladdade motorer, d.v.s. höjer den volymetriska effekten eftersom en kall bränsleblandning är tätare och innehåller mer syre per viktsmängd. Naturligtvis ökar bränsleförbrukningen. Det finns även säkerhetsaspekter, både för och emot. Metanol exploderar inte som bensin, utan brinner med en osynlig låga.

Vad som är viktigt är formen på den så kallade "Full load ignition loop". Det är en grafisk bild av relationen mellan kraft, vridmoment eller BMEP (Brake Mean Effective Pressure = vridmoment /cylindervolym) och taget vid ett givet varvtal, får den alltid samma utseende men olika siffervärden för olika tändförställningar. En serie sådana mätningar görs för de varvtal motorn rimligen kommer att arbeta vid. Vid varje varvtal ökar effekten när tändningen flyttas fram, når ett maximum för att därefter falla av. Man vill naturligtvis optimera tändningen, men ett givet bränsle kan detonera innan den lyckliga punkten är nådd, varför man tvingas backa tändningen och således även förlora kraft. Ifall ett bättre bränsle skulle tillåta optimal tändförställning skulle en effekttökning uppnås, trots att bränslena har stort sett samma energiinnehåll.

I realiteten är tändningsloopen relativt flat, varför tändningen sätts till MBT (Minimum förställning för Bästa vridmoment (Torque)) men för vardagsbilar oftast c:a 0,1 % under effektmaximum som en säkerhetsmarginal. Linjen som förbinder punkterna där detonationer börjar vid olika varvtal kallas KLSA, vilket står för Knock Limited Spark Advance. Knackning är vanligen värst vid högsta kompressionstrycken vilket är vid maximalt vridmoment. Om KLSA alltid ligger över MBT kan tändningen justeras för maximal effekt, men om den ligger nära eller under MBT måste tändningen backas och effekten minskar. KLSA ligger vanligen lägst vid högsta kompressionstrycket, vilket sammanfaller med varvtalet för högsta vridmomentet. Avståndet mellan KLSA och MBT ökar vanligen med varvtalet.

Kraften ur en motor beror till stor del på kompression. Det finns stora förbättringar att göra, men lagen om avtagande resultat gäller. En förenkling av termodynamiken till luftens standardcykel visar att en ökning från 10:1 till 12:1 ökar verkningsgraden med c:a 5 % medan ökningen från 12:1 till 14:1 bara ger 3,4 %. I verkligheten visar andra faktorer att standardcykeln är rätt optimistisk, men visar också varför F3-motorer (som är strypta) kan köras med så högt kompressions-förhållande. En turboladdad diesel är inte mycket högre än detta och kräver ingen tändnista alls!

Att köra med så hög kompression innebär att F3-motorer är känsliga för både bränslekvalité och blandningsförhållande, varför speciella tävlingsbränslen används. Så har t.ex. Sunoco FR F3-bränsle 102 RON (enl. FIA max. oktantal för racing-bränsle) och känsligheten 12. Tillverkaren påstår vidare att det har "hög syrehalt" vilket antagligen innebär att det innehåller någon alkohol eller eter. Skulle dessa motorer köras på normalt bränsle så skulle tändningsomställningen ge minst 10 % effektförlust. Det är också anledningen till att F3-motorer körs med så låga temperaturer som 50 – 60°. Optimal motortemperatur är 90 – 100° medan moderna F1-motorer tillåts uppnå 120 - 130° eftersom de mindre kylarna tillåter en mindre frontyta.

Sammanfattning.

Tyvär besvarar inte ovanstående den inledande frågan: "Ger byte från 97 till 99 RON någon märkbar förbättring för en vanlig motor?" Eftersom vi alla nu är experter på bränsleteknologi är det lätt att inse att en ökning av RON endast gör skillnad ifall den följs upp med en tändjustering, ökning av kompressions-förhållandet eller (i förekommande fall) turboladdtrycket, vilken i sin tur ger högre effekt.

Ifall bilen har en knackdetektor ökar effekten utan att föraren behöver göra någonting alls, under förutsättning att tändningen är knackbegränsad för 97 RON, eftersom tändningen automatiskt ställs till den nya gränsen för knackning.

Utan knackdetektor sker ingen förbättring med mindre än att tändningen manuellt ställs fram till gränsen för knackning. Effektoökningen kan uppskattas till max 2 %, men som man säger: Allt som hjälper, hjälper.

/Robert Lilja

Sveriges första Lancia Beta Montecarlo, 037 Replica

av Magnus Wålinder



I oktober 2009 godkändes äntligen min Lancia Beta Montecarlo -77, 037 Replica hos registreringsbesiktningen i Märsta. Bilen importerade jag redan i maj 2008 från England. Säljaren var John Lambert i Blackpool, ett tämligen känt namn, har jag insett nu efterhand, när det gäller både den tidiga importen av Integrale-bilar till England och numera framställning av glasfiber-kit och ombyggnader av Lancia Beta Montecarlos till 037-replikor.

Den inledande kontakten med John skedde via e-mail efter att jag sett bilen utannonserad på Ebay. Bilen fick inga bud, och precis innan auktionens utgång la jag ett bud via e-post motsvarande utgångsbudet. Ett villkor som jag hade, var att jag fick göra en inspektion och provkörning, innan ett definitivt köp. Och så blev det. Besöket i Blackpool hos John i mars -08, blev minst sagt en intressant happening (kanske mitt livs mest spännande bilrelaterade ögonblick hittills).

Det var söndag morgon runt tiotiden och jag anlände med flyget till Liverpool där John enligt avtal skulle hämta upp mig för vidare transport till Blackpool. Och som han hämtade mig: först blev det en halvtimmes korsvis mobil-ringande vid flygplatsen för att hitta varandra, eftersom jag inte förstått mer än ca var tredje ord John sa om någon sorts bakre utgång där det var lättare för honom att parkera.

Till slut fann jag honom vid en personalparkering. Bilen han hämtade mig i var ingen dussinbil precis, utan en vrål-trimmad Nissan Skyline. Visserligen fungerade inte ettan och tvåans växel riktigt bra, men det var ingen stor grej tyckte John, och "slog" i ettan med efterföljande "KLONK", däckskrik och rivstart. En annan detalj är att John också visade sig vara en exakt kopia av skådespelaren Al Pacino, både när det gäller utseende, längd och utstrålning. Däremot var engelskan en helt obegriplig rotväliska likt extrem Cockney-dialekt ofta i kombination med den engelska svordomen som börjar på f. I en rasande fart lämnade vi flygplatsen och åkte ut på motorvägen mot Blackpool. John kryssade hela tiden mellan filerna för att ta sig förbi övriga enligt honom "mycket långsamma" trafikanter. Nu började jag faktiskt känna att det här kunde sluta precis hur som helst, men jag konstaterade att John hittills inte direkt hade smörat för att få sälja sin bil. Väl framme vid sitt mekar-garage som låg i Blackpools mycket intressanta och nedgångna arbetarkvarter, typiskt byggda i rött tegel, visade John upp bilen. Och jag blev förälskad direkt, trots en extrem oordning och mycket dålig belysning i verkstaden. Efter att John öppnat garageporten med hjälp av en tryckluftsborrmaskin för att driva öppningsmekanismen så föll ljuset på denna Ferrari-röda bil och mitt hjärta bultade ännu snabbare.

Efter en snabblunch bestående av en mugg starkt pulverkaffe drog själva demonstrationen av bilen igång. Bilen startade fint, men så fort den skulle köras blev det motorstopp efter motorstopp eftersom bilen inte hade någon "cold start" enligt John. Efter ett tag insåg jag att det handlade om att bilen, som brukligt är på racingbilar, inte hade någon tomgångsmotor. Men så fort bilen nått arbetstemperatur var detta inget problem. Först åkte vi till en närliggande bilverkstad med lyft där John hade några kompisar som lät honom komma in utan krångel och betalning. Verkstadskillarna såg inte särskilt trevliga ut, men det kändes ändå ganska tryggt eftersom John snäste åt dem som om de var hans egen personal. Uppe på lyften kunde jag nu se en hel del av den ombyggnad som var gjord av bilen från en vanlig standard-Montecarlo till denna 037-replica. Faktum är att det såg riktigt bra ut.

Under efterföljande provtur med John som racerförare sparade han minsann inte på krutet när det gällde att demonstrera vad bilen gick för och det blev ett par rejäla "burn-outs" och bredsladdar i några gathörn mitt i centrala Blackpool. Bilen visade sig vara mycket trimmad, bland annat har den välkända Twin cam-motortrimmaren Guy Croft Engineering varit inblandad på något sätt, och enligt John hade han papper på att det för ett tag sen uppmätts en motoreffekt på 350 hk. Ett papper som jag än idag dock inte sett röken av. Men nu vara bilen "ned-mappad" till behagliga ca 250 hk. Under körningen berättade John också att han veckan innan blivit stoppad av polisen i sin Nissan Skyline, just på grund av ett "vilt" körbeteende, men han hade lyckats tala sig ur den situationen.

Helt plötsligt frågade John, efter att ha passerat ett rödljus, om jag ville provköra, men jag tackade lite mållöst nej, och sa att jag satt nöjd med hans demonstration. Efter den "nära-döden-upplevelsen" var jag helt såld, framför allt av bilens karisma. Efter handskakning och erlagd handpenning samt kontraktskrivning, skjutsade John sen mig tillbaka till Liverpools flyplats för min återresa. John tillämpade samma körstil som tidigare men med skillnaden att han denna gången mikro-somnade två gånger vid ratten. Ena gången var vi på väg in i en annan bils bakre kofångare, och den andra gången i sidan på en lastbil, men eftersom jag båda gångerna skek "John" så klarade vi oss helskinnade. Nu på återresan förstod jag också att det som John försökt förklara för mig då jag anlände var att han var extremt trött denna söndag eftersom han hade jobbat med att snickra en inredning till ett kontor i sisådär 24 timmar utan sömn. John är alltså snickare i sin profession. Men han har onekligen fler strängar på sin lyra, och förutom bilbyggare har han tidigare varit manager för Englands största nattklubb som låg just i Blackpool under 90-talet.

Nu står bilen i alla fall i mitt garage i Österskär och är nästan redo för sina första lagliga utflykter. Strålkastarna måste dock justeras först, vilket inte är helt lätt, eftersom man då måste lyfta av framdelen av glasfiberkarossen. Men till detta återkommer jag i senare berättelser framledes. *Hälsningar Magnus Wålinder.*



Den svenska Bilbesiktningen hakade upp sig på de breda bakhjulen på den i övrigt trevliga bilen. Men efter byte av dessa var det o.k.

Nu återstår "bara" strålkastarinställningen.

FRÅN SKÅNES HORISONT av Anders Hofverberg

Under den långa skånska sommaren arrangerar flera aktiva klubbar ett stort antal träffar. Tisdagsträffarna på **Vikingatiders område i Löddeköpinge** har vuxit till en av skandinaviens största träffar, och vid säsongspremiären 2009 kom 530 bilar och 850 motorcyklar. Med servering och flygplansuppvisning blir det riktigt bra.



Min Fiat Barchetta och Magnus Nilssons Lancia Fulvia Coupé bland många andra.

Italienska Dagen den 1 maj. Liksom Skokolosterträffen i Stockholmstrakten är denna dag alla vänner av italienska fordon i södra Sveriges stora dag. Genom kloning och kontrakt med vädergudarna, har Alfa-klubben lyckats ordna ett helt magnifikt möte på vackra **Skottorps Slott** utanför Laholm.





Fiat, Alfa, Maserati , Lancia m.m. och 40 st Ducati motorcyklar – vilken härlig dag !



Körsång på slottstrappan.



Anders Lancia Ypsilon Momo 1,3 D



Anders Hofverberg med Alfa-kompis i solskenet.

Thulinträffen i Landskrona inleds med cruising i staden på fredagskvällen. Jag i Lancia Monte Carlo och Gustav Drake i sin svarta Fiat Barchetta, anslöt oss till Alfa-klubben och avslutade på Rådhusorget till publikens beundran. För att förstärka det italienska initiativet och stödja Gunnar Nornemark i sydsektionen av Alfa-klubben (utgivare av e-tidningen FYRKLÖVER-BLADET), ordnade vi dagen därpå en "Lancia-hörna" vid det vackra Citadellet.



Lancia Beta Monte Carlo bland åtskilliga Alfa Romeo vid Citadellet i Landskrona.



Bland många engelska och tyska bilar, gjorde sig denna flaggprydda italienska avdelning riktigt bra.

Här Gustav Drake vid min Lancia Beta Monte Carlo -75.

Uppställning på Rådhusorget.





Rally Legend i San Marino (Stefan Petrović)

Den 8-9 oktober 2009 var de så dags för den 7:e upplagan av Rally Legend i San Marino. Ni som läst tidigare La Lancia kanske kommer ihåg mitt förra reportage från året innan. Intrycken från den resan gav mersmak så nu hade jag lyckats övertala två vänner att följa med. Den ena var Johan Mellström, en klubbmedlem med både en Delta integrale och en Thema 8.32, som delar mitt intresse för rally och Lancia. Den andre var Peter Johansson, en vän jag lärt känna via min sambo och som har ett brinnande intresse för motorsport, gärna i kombination med Audi.



Nedresa bokades till torsdagen den 7:e oktober för att återvända hem på söndag den 10:e.

Flygdestination blev Bergamo istället för Pisa, p.g.a. större antal avgångar. En väntande hyrbil tog oss vidare ned till San Marino. Johan har en italiensk lanciavän, Gianmarco, bosatt i Schweiz som in i det sista hade planer på att följa med. Tyvärr fick han förhinder, men trots det hjälpte han oss via internet ordna ett hotell i Verona.

Johan Mellström nöjd efter att ha konstaterat att hotellrummen erbjöd havsutsikt.

Fredag morgon vaknade vi upp till ett något grådisigt väder. Denna gång hade prognoserna lovat ostadigt väder och det verkade också stämma. Det skulle komma in ett lågtryck under fredagen som skulle ge ostadigt väder och medelmåttiga temperaturer. Vi anlände till vårt hotell i Rimini efter lunch, vi checkade in och åt mat innan vi fortsatte vidare mot San Marino. När vi närmade oss San Marino dök ena rallybilen efter den andra upp, vilket vittnade om det stundande evenemanget. Förväntningarna trissades upp och stämningen i bilen liknade den som brukar infinna sig hos barn på julafton precis då det är dags för paketöppning. När vi ankom till Parq Ferme, var aktiviteten redan i full gång. Det var fullt med bilar och dessutom fullt med folk.

Vi hittade tursamt en parkeringsplats inte allt för lågt därifrån, precis brevid ett rallyteam med en Totip-målad Delta S4. Tvärs över gatan stod en Renault 5 turbo 2, och på gatan for en BMW M3 tät följd av en Delta integrale. Precis så ser det ut i San Marino dessa hektiska dagar i oktober. Detta år lovade arrangörerna mer än 170 deltagande ekipage i själva rallyt, alla mer eller mindre historiska och unika. Därutöver tar många besökare med sig samtida eller moderna versioner av dessa.

En av många Delta S4 som deltog i rallyt. Detta monster var det första som mötte oss när vi klivit ur bilen vid Parq Ferme i San Marino.



Vi köpte en entrébiljett för 25€ som gav oss inträde till det område där bilarna ställdes ut. Dessutom gav biljetten oss tillträde till en av specialsträckorna som körs i ett industriområde. Utöver det fick man även fri parkering och en del material såsom program.

Årets upplaga hade en ny klass, WRC som tävlade med modernare bilar. Denna klass instiftades till minne av en känd rallyförare från San Marino (Massimo Ercolani) som tyvärr gått bort i cancer tidigare samma år. Några av de förare som ställde upp i detta år var Marcus Grönholm, Juha Kankkunen, Andrea Aghini, Miki Biasion, Alex Fiorio, Piero Liatti och Fabrizio Tabaton. Tyvärr inget svenskt deltagande men som synes var rallyt väl representerat av deltagare från vårt östliga grannland. Utöver Grönholm och Kankkunen var det sju andra finska ekipage varav två körde Lancia (2st Fulvia) Peter är en sann Audi-entusiast och var därför extra intresserad av den Audi Quattro Sport som fanns med bland de startande.



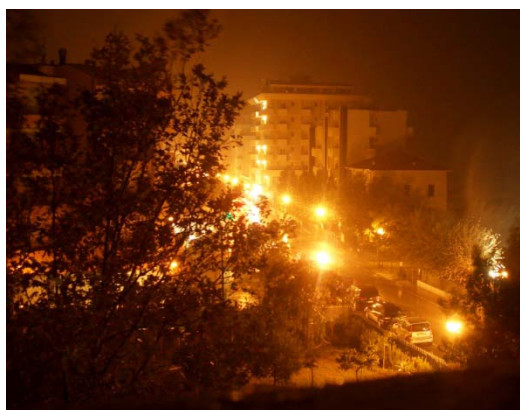
Peter Johansson brevid sin solklara favorit i rallyt. Tyvärr körde Audin av en fjäder redan första kvällen, vilket innebar att det var slutkört.

Det visade sig även att en av de tyskar som vi lärt känna på hotellet, hade en dotter som var kartläsare i en av de Delta integrale-bilar som skulle köra. Deras bil och färd i tävlingen blev därför också extra bevakad av oss, både före och under rallyt. Vi strosade runt bland bilarna i några timmar, dock såg vi till att lämna Parq Ferme för att ta oss ut till en specialsträcka i god tid innan start. Vi satte oss på en liten kulle med utsikt över serpentinväg med efterföljande raksträcka.

Vy från vår utsiktsplats under en av fredagens specialsträckor. Mitt i bild var partytälten riggade och festen i full gång.



Många åskådare hade kommit med husbilar eller annan campingutrustning som man parkerat någonstans längst specialsträckorna, man tog fram grillen och hade partytält och sedan var festen i full gång. På vissa ställen såg vi flera personer sittandes på taket på sina husbilar, vilket kan tyckas aningen dumdristigt.



”Rimini by night”

När äntligen bilarna började dyka upp hade det hunnit bli mörkt, och med endast en tidig utgåva av deltagarlistan tillgänglig blev det svårt att ha koll på vem som körde. Motorljud från de olika bilarna avslöjade vilken bil som var på ingång.

Specialsträckan fortsatte vidare ner i en dal för att sedan fortsätta upp på

motsatta bergspartiet. Bilarna ankom med liten tidsseparation vilket medförde att det var flera bilar samtidigt i aktion längst bergssidorna. Man såg deras framfart endast genom deras ljuskäglor som klättrade upp för bergen. Ljudet från motorerna skapade tillsammans en symfoni som framkallade gåshud för en frälst motorsportsfåne. Det började oturligt nog duggregna efter ett tag och i takt med att klockan och tröttheten gjorde sig påmind, beslöt vi oss för att det fick räcka för denna dag. Med facit på hand visade det sig att vi fattat ett klokt beslut för när vi kom tillbaka till hotellet öppnades skyarna och regnet formligen öste ned. På lördagsmorgonen var vi snabbt på plats igen, för nu hade vi bestämt att titta på specialsträckan som går genom ett industriområde. Jag hade varit där året innan

och då hade jag haft utkik från en balkong med mycket fin vy över en asfaltsplan som var snittslad så den bildade en S-kurva. Denna utsiktplats var mycket populär så vi bestämde oss att anlända tidigt. Till vår stora besvikelse hade man spärrat av balkongen, men några åskådare hade redan trotsat avspärningen vilket fick oss att göra detsamma. Inom en timme hade hela balkongen fyllts med entusiastiska åskådare. I vår iver hade vi givetvis missat att bunkra mat och dryck så jag beslöt att leta upp ett snabbköp. Vi hade passerat ett på vår väg till parkeringen så jag tog en promenad dit trots att det innebar någon kilometer till fots. Väl där bunkrade jag upp rejält med bröd, pålägg och dryck. Så pass mycket att kassarna blev på tok för tunga att släpa på. Väl tillbaka på balkongen var jag helt slut. Johan och Peter hade hunnit bli bekymrade då jag varit borta så pass länge att det börjat bli svårt att resevera min plats. Lycklig över att vara tillbaka visade jag upp det som inhandlats och upptäckte då till min fasa att jag glömt kvar både bröd och pålägg kvar i snabbköpet, snacka om besvikelse.



Guiseppe Volta i en 037 Rallye tränade tillsammans med Biasion ett antal varv på specialsträckan innan de riktiga startfältet anlände.

Tiden fram till att de första rallybilarna startade, utnyttjade arrangörerna för att låta några drifting-ekipage bränna lite gummi. Även tid avsattes för evenemangets skyddshelgon, den flerfaldige Rallyvärldsmästaren Biasion, att ratta sin integrale elegant runt de uppställda höbalarna.



Biasion i aktion med sin

Delta integrale

Runt lunchtid kom så de första rallybilarna ut på banan. Det tog i runda slängar fyra timmar från att första bil kom till dess att sista bil kört sitt sista varv. Därefter var det en timmes upphåll innan de första bilarna var tillbaka för att köra samma sträcka en gång till, nu som sista sträcka i rallyt.

(<http://www.lawrencecliftphotography.co.uk/30360/info.php?p=13&pno=0>).

Alex Fiorio hade fått möjlighet av ett tyskt rallyteam att köra samma bil som han rattat i början på nittiotalet. Enligt rykten skall han ha varit mycket nöjd med hur bilens presterade så här tjugo år senare.



Föråkarna, som bestod av många gamla rallyrävar, bjöd upp till fest med otaliga piruetter och överdrivet sladdande. Den numera medelålders Alex Fiorio, son till Cesare Fiorio, tog nästan i lite för mycket i sin entusiasm och var millimetrar från att köra över åskådarnas fötter när piruetten blev lite väl vid i sin omkrets. Detta var dock helt glömt nästa varv han dök upp, för då kom ytterligare några piruetter.

Nästa begivenhet var när den första Delta S4 anlände, då nådde publikens entusiasm nya höjder. Kul att se att många uppskattar dessa bilar än idag. Peter hade laddat rejält inför hans solklara favorit, den Audi Quattro Sport som kördes av tysken Michael Gerber. Till hans stora besvikelse hade tysken kört av en fjäder under fredagsnatten så tyvärr hade han brutit.

En Stratos som i hög fart är på väg till sista specialsträckan.



Under den tidiga eftermiddagen fick vi se stora delar av rallyhistoriens tuffaste bilar svyscha förbi utan en minsta tanke på vad dyrgriparna de kör är värda. För många var det bara ett läge som gällde och det var full gas. Vi blev vittne till några mindre sammanstötningar. Exempelvis for en Stratos rakt in i en höbal, en Delta S4 i en annan och en Mercedes 190 i en tredje.



Bilarna släpptes iväg med kort tidsåtskilnad som ibland kunde resultera att ett ekipage kom ikapp det tidigare ekipaget. De dueller som då uppstod uppskattades av åskådarna.

Efter att samtliga bilar passerat tog vi oss ned mot Parq Ferme för att få någonting i magen. På vår väg såg vi helt plötsligt att Biasion parkerat sin Delta Integrale tillsammans med en Delta S4 intill en industrilokal. Vi gick dit och det skulle visa sig vara ett lyckodrag för det var inte mycket folk där. Johan lyckades utväxla några ord med den korte legenden innan vi fortsatte.



Miki Biasion i samtal med en vän. Stämningen var avspänd och han hade tid att skriva autografer och prata med åskådarna. Johan utnyttjade givetvis tillfället.

Inför sista sträckan av rallyt, även den i industriområdet, delade vi upp oss. Jag ställde mig i startfällan medan Johan och Peter istället begav sig till souvernirtälten för kompletterande inköp av dekaler.

Några utvalda lyckades få åka med Biasion på några piruetter i Parq Ferme.

En bit in i denna omgång hände en tråkig

incident. Det var tävlingens enda MG Metro 6R4, som började brinna. Kaos utbröt för en stund när åskådare sprang ut för att komma fram till det brinnande vraket samtidigt som flera andra ekipage fortfarande körde på banan. Dessutom var arrangörerna något sena att reagera och fortsatte släppa iväg bil efter bil. Lyckligtvis blev det bara materiella skador på den brinnande bilen och förhoppningsvis blir bilen renoverad och använd i framtida evenemang.



Den eldhärjade MG Metron klarade sig från att bli totalförstörd. Dock var de värsta skadorna baktill där motorn är lokaliserad. Efter denna incident, var vi så pass mätta på intryck från dagen att vi begav oss tillbaka till Rimini. Efter en god Bistecca alla Fiorentina avslutades kvällen med en kall öl på hotellet tillsammans med våra nyfunna tyska rallyvänner.



Söndagsmorgon och tid för hemfärd, som gick via Ferrarimuséet i Maranello. Gruppbild på hotellets svensk-tyska rallydelegation

HÖRT OCH HÄNT I LANCIASPÅREN. uppsnappat av Bo Nylén

Inför årets jubiléumsträffar, Flavia 50 år och Aurelia 60 år, samt alla andra trevliga evenemang, jobbas det nu flitigt innanför garagedörrarna.



Robert Lilja har ju kört iväg sin Aurelia-kaross till Reine Wiklund i Finspång för lackering. Medan motorn får behövlig genomgång hos duktigt folk i Skara.



Själv skall jag ta ner växellådan på Aurelian för nödvändig genomgång av bromsar, drivaxlar, koppling och oljetätningar. Eftersom den är monterad baktill med endast fyra gummi-upphängda fästbultar och i övrigt är konstruerad väl genomtänkt av skickliga konstruktörer, är detta faktiskt rätt enkelt.



Hjullager av 2 typer, kul- eller rulllager.



Rejåla bromsbackar



Aurelia-koppling





Innanför Per Edvardssons garagedörrar, rikligt dekorerade med reseminnen, pågår renovering av den blå Aurelian B20S-1561, ser. 6 från 1958 i rask takt på grund av den goda hjälpen ifrån Lars Filipsson.



Bakhjulsupphängningen av typ De Dion med växellådan innanför, där de stora effektiva trumbromsarna är monterade. Bromssköldarna förzinkade, gulkromaterade, sedan målade.



Kylaren med termostattyrd jalusi



Vattenrör av känslig aluminium.



Rejäl frambroms med luftintag.



Stora lättmetallbackar med dubbla cylindrar.



Bakbromsen placerad på växellådan

V6-motorn på 2,5 L i lättmetall pysslas om.
Generator och startmotor ses över



B Föreningsbrev

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



Magnus Nilsson på väg mot nya spännande gammelbilsträffar



Och mellan träffarna gäller en annan liten trevlig, pigg och körglad bil från samma firma – Fiat 500.