



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIAKLUBBEN
NUMMER 103 | AUGUSTI 2010



Nordiska Lanciaträffen i Odense, Danmark 2010.

Två Beta Monte Carlo möttes bland många andra rara Lanciabilar.

I detta nummer bl.a. :

MOTORHISTORISKA DAGEN 6 juni, Kultur på Väg.

NORDISKA TRÄFFEN I ODENSE, DANMARK, 17 – 18 juni 2010.

KOMMANDE TRÄFFAR OCH SALUTORG

ALFA 2600 SPRINT, en renovering från roströd till gräddvit.

HÖRT OCH HÄNT I LANCIA-SPÅREN.



Motorhistoriska Dagen 6 juni, firades på många platser runt om i landet. I Stockholm samlades fina bilar i långa rader vid Vinterviken i strålande väder och till underhållande musik av en blåsorkester.



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

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

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

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

Fredrik Ljungkvist.Suppleant
Sverkersgatan 1, 126 51 Hägersten
Mob. 070-513 27 77
E-mail fredrik@strange.se

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!

Äntligen är sommaren här, med massor av njutbar körning med våra fin-bilar. Flaminian har redan rullat mer i år än den har rullat totalt sen vi kom hem ifrån 100-års jubiléet i Italien 2006.

Det är verkligen härligt att få köra lite Flaminia igen! Och öppen bil i denna sommarheta – bättre kan det väl inte bli.

När man kör börjar köra mycket med en gammal bil som har stått länge, upptäcker man en hel del saker som måste fixas. Några kylslangar hade börjat läcka, så jag har tillfälligt kopplat bort värmepaketet. Som tur är finns det en man i England som gjuter nya kylslangar i silikon till Flaminian, så till vintern kommer jag nog att byta alla kylslangar i bilen. Däcken är också gamla, torra och har tappat greppet. Visst kan det vara underhållande att sladda runt i rondeller och dylikt, men Flaminians chassi och sobra elegans förtjänar definitivt ett bättre grepp med stilfull körning.

Sommaren brukar också innebära massor av roliga bilmöten. Det årliga stora Nordiska Lanciamötet hölls i Danmark tidigare i somras (reportage i denna tidning), och ett antal intressanta möten finns kvar, jag har tänkt åka på italienska temakvällen på Nyköpings hamnträffar den 11/8 och Eskilstunamarknaden den 29/8. Glöm inte bort att åka på alla de otaliga veckoträffar som arrangeras runt om i landet. De är riktigt bra tillfällen att lära känna andra trevliga billentusiaster. Själv har jag varit på en trevlig träff utanför Sparreholms lanthandel, men överraskande nog så kör handlaren själv omkring i en fin Lancia Beta Coupe!



SALUTORG

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

Fulvia Rallye Coupé 1,3 –67 , (Lennart Wannemarks) ombyggd till rallybil. Röd. Nu nybesiktigad ! Säljes till högstbjudande. Kontakta Tor eller Peter Tibell.



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



Flavia Zagato Sport –64. Efter 25 år och många klubbträffar inom och utom landet samt Lanciafabrikens 90 och 100-årsjubileum i Turin, säljer jag till högstbjudande. 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 kontakta Bo Nylén tel. 08-7110028. mob 070-5320028 epost: bonylen@telia.com



Lancia 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

Lancia Flaminia PF Coupé – 60, vit. (f.d. kände möbelfabr. Sven Svenssons bil !).
Jonas Gate, Bråt, 360 30 Lammhult. Tel. 070-66 00 116. e-post: jonas@brot.se

Lancia Flavia Berlina 1500 ser. 1 -63, svart (f.d. fam. Kotschacks bil ! Radio Nord ni minns och tillika Lancia-agent då). Högstbudande / bud. Avställd i varmgarage
Stockholm, Bagarmossen sen 1989. Lena Berglund tel. 070- 540 67 43.

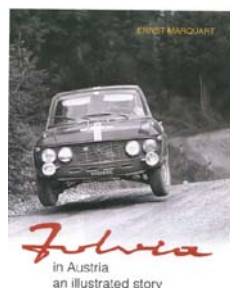
Lancia Kappa SW kombi 2,0 turbo -98, mörkblå, 13500 mil, Poltrona Frau läderklädsel
Lars Hedborg, Norrköping, Tel.011-139553, 070-3259032. e-post: hrg37@uvtcmil.se

Lancia Flavia-litteratur. Kalio Perkman, Lindome. Tel 031-795 53 09.
Instruktionsbok, eng. Lancia 2000 coupé .Ny Instruktionsbok, fr. 1,8 l.
Repair Shop, eng. 1,8 l. Försäljningsbroschyr 4 språk, 2000 coupé. Ny
Försäljningsblad, ty.1,8 coupé. Lancia Fulvia & Flavia. A collectors guide, eng.144 sid. Ny
The Complete Book of Lancia, Bruno Alfieri. Allt ovanstående säljes i klump, 1000:- kr.

KLUBBREGALIA

Klubben innehar ett antal trevliga och användbara saker med Lanciamärken på.
T-shirts, Kepsar, Paraplyer, Kaffemuggar, Nyckelband, Klubb- o Vagnmärken.
Kontakta Tor Fredriksson vid beställning, tel. 070-6983039. Frakt tillkommer.

*Fulvia in Austria –
an illustrated story*
by Josef Voss



Bland våra klubbregalier finns denna bok hos Per Edvardsson
(tel.08-352464) . Boken handlar om Lancia Fulvia, men också
åtskilligt om Harry ”Sputnik” Källströms fantastiska framgångar
i rallytävlingarna. Den kostar kr 320:- + porto.

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

EFTERLÄNGTAD!

Ny Bok! Lancia FLAVIA, 1960 – 1974.

Länge har vi väntat på denna bok, men nu har den kommit, standardverket om Lancia-modellen FLAVIA. Författarinnan, vår trogna Lancia-vän från Holland Angela Verschoor, har under åren ägt flera olika Flaviamodeller samt samlat reservdelar och information. Hon har dessutom renoverat en Flavia Convertibile till utsökt skick, som hon flitigt använder till träffarna.

Boken tar upp samtliga modeller av Flavia, från tidigare "föregångare" fram till marknadsföring, specialkarosser, vidareutvecklingar, andra och tredje serien fram till modell 2000. Boken beskriver också de nyttofordon, Superjolly, som är byggda med Flavia som bas. Ett kapitel beskriver de efterföljande Lancia-modellerna, såsom Fulvia, Beta och Gamma.

Detta standardverk på 206 sidor, med produktionsdata, specifikationer, motordata, färgschema har verkligen det mesta man kan begära om alla Flaviabilars modeller.

Boken har korta redaktionella texter blandade med tekniskt-såväl som försäljningsmaterial i form av broschyrer och fotografiskt material. Dessutom;-en DVD medföljer boken, Här finns instruktionböcker, reparationshandböcker och reservdelskataloger för de olika Flaviamodelerna. Verkligen enastående!

Per Edvardsson läste boken och kollade DVD:n

PS: Texten är skriven på engelska, tyska, franska och italienska. Det finns ett språk för de flesta! DS.

Svenska Lanciaklubben kommer att köpa in ett antal av denna bok/DVD och sälja till ett specialpris om Kr 350:- + porto. Boken säljes genom Per Edvardsson som gärna besvarar frågor//beställningar på tel: 08-35 24 64 eller E-post: per.edvard@telia



Från Göteborgsfirman **Moto Ricambi AB**, har vi fått erbjudande om bra priser på italienska racingoljor, tändstift, oljefilter och bränslefilter passande till Lancia Delta Integrale och flera andra Lanciamodeller.

Kontakta Peter Tibell, för information, priser o beställning tel. 076-172 09 50

KOMMANDE TRÄFFAR

Marknadsdagar och familjemöten arrangeras på en mängd olika platser runt om i landet under sommaren. Se i evenemangskalendern www.mhrf.se exempelvis Sportvagnsträffen vid **Hofsnäs Herrgård** (ca 3 mil söder om Borås) **den 28 augusti**, och **Veterandagen på Ekeby Flygfält, Eskilstuna 29 augusti**.

Hela sommaren anordnas s.k. Hamnträffar eller Caféträffar, olika kvällar i veckan där likasinnade träffas för samvaro och motorsnack. Tag reda på vilken kväll som gäller på de olika orterna - så ses vi i sommargrönskan ! Även med Lancia !

Höstträffen i Hölö, lörd. 28 aug. OBS ändrat datum ! Traditionsenlig träff i Lancia-garaget hos Tor & Harriet i Hölö på Edeby gård, inkl. bakluckeloppis. Medtag egen pic-nic-korg så samlas vi framåt 12-tiden kring långborden.

50-års Jubiléum FLAVIA i Trieste, 23-27 sept.

www.flavia50.com

Nordisk Lanciaträff i Sverige nästa år – i Skåne, 20 – 22 maj 2011 !

Backagården i Höör, i vacker bokskog vid Ringsjön, blir samlingspunkten för nästa års Nordiska träff. Med massor av sevärdheter på nära håll, pågår planeringen nu för en minnesvärd Lanciaträff. Mer info kommer ! www.backagarden.se

NYHET FRÅN STYRELSEN

Nu kommer styrelsen med en ny förmån för klubbens medlemmar !

Tillgång till en digital version på nätet, av vår klubbtidning **La Lancia**. De finns i pdf-format på klubbens ftp-server, och en instruktion hur man gör finns på följande länk.

http://www.svenskalanclaklubben.com/misc/Svenska_Lanciaklubbens_ftp_instr.pdf

Vi jobbar nu med att så många tidningar som möjligt skall kunna finnas på nätet, och att vi tillsammans med våra nordiska Lanciavänner skall kunna få in även Dansk Lancia Registers tidning **Granturismo**, samt norska klubbens tidning **Lancisti Norge** samt finska klubbens **Bellissima**.

MOTORHISTORISKA DAGEN 6 juni - Kultur på väg. av Bo Nylén

Runt om i landet firades Nationaldagen som den Motorhistoriska dagen med Kultur på Väg den 6 juni. I Stockholm arrangerades t.ex. under ledning av Automobilhistoriska klubben, Motorhistoriska Sällskapet och Motorcykelhistoriska klubben ett rally från tre platser till Vinterviken i Midsommarkransen vid Mälaren.



Med start från Hågelby gård i Tumba körde många vackra bilar.





Paret Bruswitz från Strängnäs med en söt liten Fiat 500 C.



Broder Rolfs Lancia Appia Cabriolet och flera stora amerikanare.



Vid Vinterviken samlades alla slags bilar i långa rader.





Riktigt gamla rariteter hade tagits fram .



Ovanlig. En praktisk båt-bil för sommarbruk till lands och till sjöss, med propellrar och allt.



Några bilar från Nordbergs Karosserifabrik i Stockholm visades upp. Här ett finsnickeri i trä till suflettstommen på en vacker bil bredvid en vackert byggd Volvokaross.



Lars Cyrus hade med sig sin nylackerade Lancia Aurelia B20 GT, serie 4 från 1955.



Per Edvardsson iklädd tidsenlig folkdräkt i samtal med Rolf Nylén som sedan kopplar av vid det uppdukade pic-nic-bordet, där fru Anita i chic hatt, jag och Tommy Strömberg njuter av fikat till den hembakade sockerkakan.



Även många trevliga gamla motorcyklar fanns på plats.



En Morgan och en Jaguar
får representera England.

Och en något nyare bil av trevligt
märke får påpassligt nog stå för lite
italienska toner.

Ett härligt arrangemang i strålande
väder och en stor manifestation för
att visa upp denna kultur- och
teknikhistoriska gärning som alla
landets bilentusiaster utför till gagn
för kommande generationer.



Reseberättelse från den Nordiska Lanciaträffen i Odense

av Stefan Petrovic

Årets Lanciaträff arrangerades av den danska klubben och gick av stapeln den 18-20 juni i Odense på den vackra ön Fyn. Undertecknad startade resan på torsdag eftermiddag i Delta Integralen tillsammans med Magnus Wålinder i hans Beta Montecarlo. Resan skedde i två etapper, först till nordvästra Skåne. Sent på kvällen anlände vi till STS vandrarhem i Magnarp, ett stenkast från Skälderviken. Vi åkte den effektiva men tråkiga E4:an medan Per Edvardsson och Anna-Lena Nilsson i Fulvia Coupé i sällskap med Rolf och Anitha Nylén i Appia Vignale Cabriolet åkte en mer intressant väg över Varberg-Grenå. Från Trelleborg kom även Sven-Gunnar Berglund med fru Kerstin i Flaminia Touring Cabriolet och i den svenska kontingenten ingick även Peter Tibell med fru Margaretha i gul Delta Integrale. I en likadan bil kom även nyblivna klubbmedlemmen Per Manstrup Kristensen (dansk) med sin finska fru Annie, bosatta i Limhamn utanför Malmö.



Magnus vid STS café och vandrarhem i Magnarp som bjöd på en perfekt återhämtning och magnifik utsikt över Skälderviken innan resan fortsatte mot Odense.

Vandrarhemmet i Magnarp var ett mycket attraktivt alternativ jämfört med betydligt dyrare hotell. En bonus att stanna till här är man inte behöver oroa sig för överkan på bilarna då området är stillsamt.



Bilarna stod parkerade väl skyddade innanför vandrarhemmets tomtområde.

På fredagen startade vi dagen med en stabil frukost och styrde därefter kosan mot Helsingborg där färjeöverfart väntade.

Hamnen i Helsingborg i väntan på färjan. Magnus passade på att bjuda på ett V-tecken, eller var det möjligen ett djävulshorn? Djävulshornet är ett hårdrockstecken som ursprungligen kommer från det vidskepliga Italien där det kallas malocchio.



Väl på den danska sidan fortsatte vi genom att åka mindre vägar via Roskilde där vi stannade för lunch.



I Roskilde passar Magnus på att fräscha upp däcksidorna med något mirakelmedel. Humöret är på topp.

Väl där sammanstrålade vi med Peter och Margaretha Tibell och lunchen bestod som sig bör av smörrebröd. Därefter fortsatte vi vidare sydväst innan vi nådde fram till motorvägen mot ön Fyn. Över vattnet Stora Bält finns sedan ett antal år tillbaka en lång bro som gör överfarten betydligt enklare än den Karl X hade när han korsade sundet några århundraden tidigare.



Stora Bält bron löper mellan Själland och Fyn (bilden tagen från Fyn-sidan)

Basen vid årets träff var Näsbylund Kro, med praktiskt motell-arrangemang.



Näsbylunds Kro erbjöd en fin innergård där vi kunde parkera våra bilar.



I välkomstpaketet till varje ekipage ingick bl.a. två unika flaskor rött vin från Italien etiketterade med den Danska Lanciaklubbens emblem.

Fredagskvällen avslutades med en trerätters middag i hotellets restaurang.

Lördagen inleddes med en sydlig tur i det vackra landskapet utefter otaliga alléer och herrgårdar.



En av många alléer som passerades under lördagens utflykt.

Vi fick vägnoter att följa och utan kartläsare gällde total fokusering för att inte köra fel. Att ta rygg på något annat ekipage och "följa John", var något underlättande som tillämpades av undertecknad med framgång.



Ingen vanlig syn. Två gula Delta integrale vid samma rödljus. Den vänstra tillhör Peter Tibell medan den högra tillhör Per och Annie Manstrup Kristensen. Trots samma vägbeskrivning var det svårt att hitta rätt. Ibland kunde man därför se att ekipage valde olika alternativ i vägkorsningar.

Väl i Nyborg parkerade vi för en välbehövlig paus. Där gavs möjlighet att vandra runt bland affärer och butiker i den gamla fina staden. Lunchen intogs sedan i det anrika slottet med betydelsefull historia, vilket på 1170-talet först byggdes som fästning för kontroll av Stora Bält, men eldhärjades år 1797 så att endast en del återstår och är nu muséum.



I Nyborg parkerade vi intill slottsparken inför den stundande lunchen.

Efter lunch fortsatte tripplen nordöver. Efter diverse småvägar fick vi möjlighet att sträcka på benen under kaffepaus längst ut på en halvö på nordöstra Fyn.



Kaffepaus längst ut på en halvö på Fyns nordöstkust.

Vidare fortsatte vi sedan tillbaka till Odense där vi gavs möjlighet för lite snack och diskuterande innan den stundande festmiddagen.



Lite bilsnack och förbrödring över en dank öl. Peter Tibell samtalade med Robert Lauermann från Österrike.

Söndagen bjöd på en tur till Egeskov slott för att där besöka ett bilmuséum och inta lunch. Men redan efter frukost hade undertecknad, Peter, Margaretha och Magnus påbörjat hemresan då måndag var arbetsdag. Motorn stoppades i Norrtälje halv tio på söndagskvällen nästan tolv timmar efter att den påbörjats i Odense.



Innan avfärd på söndagen ställde Robert Lauermann och Magnus Wålinder upp sina respektive Lancia Beta Montecarlo för fotografering.

”Det är resan och målet som är målet med resan!”

Danmarksträffen; Juni 2010, av Per Edvardsson.

I slutet av mars bestämde sig Rolf och Anitha Nylén, undertecknad och Anna-Lena att åka i följe till Danska Lancia Registrets träff i Odense. Vi tänkte ta 3 dagar på oss till Odense och 3 dagar för återresan. Vandrарhem beställdes i Hjo, Varberg och Ebeltoft. Färjebiljetter beställdes på Stena Line mellan Varberg och Grenå.

Onsdagen den 16 Juni blev det avfärd från Nyléns i Huddinge. Vi körde aldrig motorvägar utan höll oss på mindre vägar, i makligt tempo, 70-80 km/timme, så att även förarna kunde njuta av naturen!

Vårt första stopp blev Askersund och Wärdshuset Sundsgården. Med utsikt vid hamnen åt vi dagens buffélunch för 75:-. Kan rekommenderas. Vi fortsatte utefter Vättern ned till Forsviks Bruk. (Lennart Fröjd hade tipsat om detta industriminne, tack Lennart.) www.forsvik.com I början av 1400-talet anlades en kvarn och efter hand järnbruk, såg och mekaniska verkstäder. I Forsvik startade byggandet av Göta Kanal.



Föreningen Forsviks Varv bygger en replika av hjulågaren ”Eric Nordevall”, som förliste 1856 på Vättern.

www.nordewall.com Bruket och varvet är väl värt ett besök.

Rolf med skeppare på ångslupen Baltzar i Forsviks hamn.

Vandrарhemmet i Hjo ligger vid stadsparken, på promenadavstånd till centrum och hamn.

Frukost den 17:e åt vi i morgonsolen på torget. ”Vete & Råg”, ett surdegsgbageri, hade gedigen frukost för 39:-/person. Vi fortsatte mot Toarps Säteri, lite söder om Gällstad, där inhandlade Anna-Lena och jag ullfiltar, tillverkade från gårdens 500 får. www.toarp.se Vi besökte sedan ”Torpa Stenhus” vid sjön Åsunden. www.torpastenhus.se Vi fortsatte ned mot Varberg, men gjorde ett 5-minutersstopp på GeKå’s i Ullared. STF i Vare/Varberg låg i lantlig miljö, så vi satsade på en fiskmåltid i Träslövsläge. Allt stängt;- så det fick bli inköp på ”ICA Ankaret” och mat på vandrарhemmet. Intet fattades oss!

Överfarten Varberg – Grenå tar 4½-timme, ev. inköp och lunch hinner man med. Vi körde faktiskt motorväg till Odense, det blev enklast så, och efter att ha åkt vilse

i Odense ett tag, hittade vi till Näsbylund Kro. Vi bodde i dubbelrum som hade direkt utgång till de parkerade bilarna, motell-arrangemang alltså.

Vi träffade på många kända vänner från våra Nordiska träffar. Österrikiska vänner, Inge och Kurt Furrer från Schweiz och Angela och Sabine från Holland, bara för att nämna några, långväga Lancisti.

Gunnar Högenhaug kom med A-Ford på tur vidare till Frankrike.



Lördag den 19 juni körde vi efter färdbeskrivning till Nyborg Slott. Beskrivningarna innehöll också intressant historisk över kyrkor, slott och gårdar. I riddarsalen åt vi fantastiskt goda smörrebröd i skenet från en enorm brasa i öppna spisen.



Riddarsalen i Nyborg Slott med dejlige smörrebröd.



Eftermiddagsturen kördes till Fyns Hoved, (Nordspets.) Här ställdes de c:a 40 bilarna upp och besättningarna fick kaffe och kaka från förberett partytält.



"Monte Carlo Kyss" vid Fyns Hoved. Robert Lauermann o Magnus Wålinder är ägarna.

Återfärden gick på "smucke vejer" till hotellet. Kvällens Galamiddagen avrundades med att deltagarna från respektive nordiskt land, sjöng nationalsångerna, med instrumental stöttning från danska klubbmedlemmar. Det var såå vackert!



Musik och sång vid galamiddagen.



Gåvor överlämnades till arrangörerna och danska klubbens ordförande Niels Jonassen. Fam. Lauermann låter Niel smaka österikisk dryck. Från Schweiz något spännande i påsen och Angela Verschoor från Holland gav Niels första tryckningen av hennes nya bok om Flavia. Norska klubbens ordförande Harald Bergsaker höll ett långt tal till deras gåva.



Stefan Petrović hade förtroendet att överlämna det av Margareta Tibell utvalda dekorerade glasfatet ifrån Kosta Boda ifrån den svenska Lanciaklubben.

Söndag den 20 juni åkte vi efter notor till "Egeskov Slot" www.egeskov.com



Bil- och motorcykelmuseum, slottvisning och mycket annat. Här avslutades träffen;- men, Sven-Gunnar Berglind och hans fru Kerstin, kunde dock genom extraordinära kontakter ordna en privat visning av, enligt mitt förmenande, Danmarks finaste bilmuseum.

Rolf studerar Lagondas V12-motor.

Dusenbergs på podiet



"Strøjer Samlingen" i Turup, öster om Assens. Där finns utsökta bilar. www.vedstaarup.dk/bil/. Här finns Ferrari, Maserati, Bugatti, Rolls Royce, Bentley, Dusenbergs och mycket mer!!!! Vi fick en initierad guidning av Henning Thomsen, vi tackade honom och Berglinds för detta enastående tillfälle. Färden gick därefter till Ebeltoft och vandrarhemmet. En promenad bland de gamla korsvirkeshusen var rogivande, innan vi nere i hamnen, beställde pizza och lokalbryggt öl.

De stängde vid 21:00, när vi kom, men de hade öppet till vi ätit färdigt. (22:30) Bra service!





Måndag 21 juni besökte vi Fregatten "Jylland" som ligger i Ebeltoft hamn. www.fregatten-jylland.dk Vi fick en presentation om kanonerna och även avlossades ett svartkrutsskott. Ingen kula dock;- men mycket rök och kraftig smäll!!

I Grenå åt vi rökt fisk och räkor i hamnen innan vi åkte till färjeläget. *Anitha med rejer !*

(Med färjan från Varberg kom ett 10-tal A-Fordar, det var danska bilar som varit i Båstad på A-Fordträff. Där hade varit 170 bilar och 400 personer till lördagens middag.) Vi checkade in på Vare Vandrarhem igen. Vi köpte middagsmat och frukost hos ICA.



Tisdagen 22 juni åkte vi på mindre vägar upp till Owe Persson i Stenkullen. Rolf hade stort intresse av Owe's Aprilia, eftersom Rolf just nu renoverar fader Olles Aprilia. Owe har själv lackerat om sin bil med cellulosalack i en originalgrå nyans, Rolf kröp inne och under bilen, allt för kunskapsinhämtning och att stimulera den fortsatta renoveringen. Owe bjöd på pasta med grönsaker, bröd, ost och kaffe. Mycket välsmakande. Tack Owe!



Vandrarhemmet i Mariestad ligger nere vid hamnen, där övernattade vi i ett flerbäddsrum under taknocken.

Det fanns två restauranger nere vid hamnen, vi tog den som hade bättre rykte. Den goda middagen i kvällssolen glömmar vi inte i första taget.

Efter frukost den 23 juni tog vi vägen över Laxå och fram till Julita. Vi åt en god och närande lunch, precis som vi gjorde på Lanciaträffen där den 28 maj 1988.



Anitha, Rolf och Anna-Lena efter en god lunch på Julita Wärdshus.

Då var första gången som jag tog ut min nyinköpta blå Aurelia B20 till Lancia klubbens 35-års jubileum. När jag läser reportaget i Katrineholms Kuriren från den 30 maj är det uppenbart att tiden icke stått still!! Hur som helst; den avslutande resan mot våra respektive hem förlöpte lika säkert och behagligt som det var meningen med denna utflykt, där resan varit en del av målet.

Nedtecknat av Per och fotograferat av Per, Anna-Lena och Anitha.

Har man besökt Lanciavännen och klubbmedlemmen Per Edvardsson i Sollentuna, förstår man snart att han får svårt att hinna förverkliga alla bilrenoveringsdrömmar. Känner man Per ytterligare inser alla utom han själv att det är en omöjlighet, eftersom få personer har så många vitt skilda järn i elden som han. När jag därför på sommaren 2009, erbjöd honom lite moraliskt stöd och hjälp på vägen, sken Per upp som sola i Karlstad – där f.ö. ett av Pers lantställen ligger. Första målet var att med lite assistans få den blå Aurelia GT:n körduglig.



Men i vägen på gräsmattan stod sedan 20-talet år en rostig Alfa Romeo 2600 Sprint av årgång 1963, som jag erbjöd Per ett rimligt pris för. Bra tyckte Per och så togs den därifrån. Efter drygt svetsjobb och med flitens lampa lysande i garaget under vintern, kunde den nylackerade skönheten besiktigas i april månad 2010.



Till detta trevliga resultat åtgår ett flertal arbetstimmar, som dock underlättas av lång erfarenhet av andra renoveringsobjekt. Här följer en genomgång av det viktigaste att tänka på.

Jag har under min fritid renoverat bilar i hela mitt vuxna liv och alltid känt tillfredsställelse och avkoppling när jag jobbar i garaget. Efter att ha slutfört en genomgripande renovering av det senaste objektet i form av en svårt upprostad Lancia Appia ser.II från 1958 och åkt med den några år samtidigt som en rullande renovering pågick av ett enklare objekt i form av en Chevrolet Corvair Monza Coupe 900 så smög sig suget på än en gång. Vad skall vi nu inrikta den mentala sökaren på, Corvairen är ju klar sedan något år och har inget större behov av omedelbara åtgärder och att köra runt med Appian är trevligt på alla sätt men det roliga är ju att renovera, att skruva, återställa till ursprungligt och att väcka till nytt liv.

Tanken slog rot och blev som vanligt den styrande kompassnålen som övergick i handling och därmed var Appians öde beseglat. Min fina ljusblå Lancia annonserades och såldes innan trycksvärtan torkat och omgående till en gutt i vårt västliga grannland. En herrens tjänare i Osloområdet ringer och meddelar att han köper bilen, punkt. Bilen hämtades två veckor senare och pryder, som en av tre i hela landet enligt uppgift, de norska vägarna och gör det med ära och stil, synbart vid Nordiska träffen i Kongsberg sommaren 2009.

Lancia Appia är en verkligt välbyggd vagn med förvånansvärt många tekniska kvaliteter i en förhållandevis liten bil. Ett flertal patent finns inbyggda i bilen och de tekniska lösningarna är på många sätt framåtblickande där ingen möda på tekniskt raffinemanng lämnats därhän. Om den insatta mödan sedan hade resulterat i ett blomstrande företag hade det naturligtvis varit än roligare men så blev det nu inte som alla vet. Släpper man lös engagerade ingenjörer i den tekniska sandlådan så blir det bra produkter med lång livslängd och god funktionalitet som ofta även tilltalar ögat, det vet vi nog alla att så är fallet i alla fall för det mesta. Lancia saknade uppenbarligen och bevisligen inte begåvade och alerta ingenjörer men olyckligtvis fanns det inget ledigt skrivbord till en ekonom, inte heller till en tidsstudieman i alla fall ingen med uppgift att matcha de kreativa ingenjörernas skaparvilja mot ekonomiskt rimliga insatser. Företaget hankade sig dock ekonomiskt fram under många år men med relativt stora förluster och hamnade slutligen på svårt obestånd och köptes av FIAT-gruppen. Föga förvånande för alla när man påtalar det men lätt att glömma, det duger inte att bygga en mycket bra bil om alltför få köper den.

Under min tid som ägare av Appian träffade jag naturligtvis då och då några av Lancia-klubbens medlemmar. En av dessa trevliga och rara människor bor i närheten av min hemort och då och då tog jag ett varv med Corvairen förbi Sollentuna för att träffa den svårt drabbade Lanciaälskaren Per Edvardsson med fru Anna-Lena. Litet snack om allt möjligt och ingenting över en kopp kaffe, alltid lika trevligt. Litet skryt om sin egen bil och beröm över den goda vännens bilar och motorcyklar. Men som sagt, kikaren var inställd på sök, helst något litet annorlunda och kanske ännu en italienare? Men ingen dussinbil, det lockar inte speciellt, det är det förfinade och mer tekniskt utvecklade som kittlar.

Per, vad har du samlat på dig för skräp under silvergaraget? Frågan kom litet oförhappandes och inte alls genomtänkt från min sida, Per tittar på mig över kaffekoppen och meddelar lugnt och sakligt, det där, det är en tappad sug, ett avsomnat objekt så sovande att det är i det närmaste att betrakta som dött. Jaha, det låter litet deppigt tyckte jag men vad är det för bil?

Det visade sig vara en Alfa Romeo 2600 Sprint av 1963 års modell som vilat i 18 år under silvergaraget. Komplet men inte körbar. Förskräckligt slarvigt omlackerad med sprucken och flagnad lack och rostig i golv, paneler och dörrar. På gården fanns även sparade delar från en tidigare skrotad olycksbroder, en reservmotor förpackad i låda, växellåda, bakaxel och en hel del nya inredningsdetaljer och motordelar.

Jag tittade på bilen och såg den svårt bedagade skönheten under den förskräckliga mörkröda lackeringen. Ändå med fina linjer, sparsmakad men träffsäker kromutsmyckning och enkel strikt instrumentbräda, enkel och stram inredning även om det är skinn av bästa kvalitet.

Hjulen satt fast och likaså pedalerna, rosten hade tagit dörrarnas nederkanter, fronten skadad och rostig efter en mindre påkörning och fuktens härjningar på inredningen lyste som stopptecken i sommarsolen.

Nja, det kändes väl inte helt lockande egentligen. Alfa Romeo, är det något speciellt med en sån, vad kan den locka med? Det blev inte mer av saken vid detta tillfälle men när min fru och jag tackat för oss , vevat igång boxersexan från Amerika och med trivsamt motormummel rullar hemåt, då var det dags att fördjupa sig i ämnet och lära sig litet om bilmärket Alfa Romeo i allmänhet med speciell inriktning på märkets limousiner från 60-talet i synnerhet.

På webben finns allt.

2600 Sprint, jaha, skraddad av Bertone, snabb som rackarn, skinninredning, 5-växlad låda och endast tillverkad i 6999 ex mellan 1962 till 1966 stod det att läsa på nätet. En trivsam och snygg rak sexa under läppen på 2,6 liter och 145Hkr DIN vid 5900 r/min. Naturligtvis med två kedjedrivna kamaxlar direkt verkande på ventilskaften, oljekylare och 3st dubbla Solexförgasare med vacuumstyrd andra port.

Läser vidare på webben att modellen i begränsad omfattning provades av den italienska trafikpolisen men då utrustad med trippel Weber men med måttlig framgång. Modellen ansågs trots allt alltför tung i förhållande till motoreffekten för att kunna jaga biltjuvar med. Mer inriktad på att sluka mil i en avspänd och bekväm resa och därmed i stället snabb på autostrada del sole. Vänsterfil förbi Helmuths Merca och Fritz Porche. Kittlar!

Nu började det kännas lockande och surfandet på webben fortsatte under kvällen.

Nästa dag hade jag litet svårt att koncentrera mig på gräsklippning och övrigt trädgårdsarbete så jag meddelar min bättre hälft att jag kanske har ett objekt att ställa in i garaget, jag skall bara kolla några saker innan beslut. Ja, ja det blir bra, gör det blev svaret från den begåvade kvinnan vid min sida och därmed var allt frid.

Tillbaks till Per nästa dag informerade jag mig mer exakt om situationen och försökte se helheten i ärendet. Bilen är utsökt snygg och harmonisk i linjerna, den tilltalar mig med ett uttryck av harmoni och linjespel samtidigt som den inte framhäver sig själv med yttre prål. Vid närmare kontroll visar det sig även att just det här exemplaret någon gång under sin tidigare levnad utrustats med Weberförgasare med tillhörande insugningsrör samt något vassare kamaxlar.

Reservmotorn visar sig vara helt komplett och körbar, dessutom vårdad under förvaringen likaså växellådan och bakaxeln. Förvarat torrt och svalt, bra. Övriga mekaniska delar är i gott begagnat skick samt att ny mattsats och ny gumminatta i bagagerummet medföljer. Ja men då så, återstår bara att enas om pris för bil och delar i klump.

Tre dagar senare står objektet på gården till grannarnas förmodat ohöljda glädje. Nu är det ”bara” resten kvar och det visar sig efterhand inte vara ”bara”.

Identifiering och demontering

Jaha, då står den på bryggan, klar för examination. Vi börjar med att kontrollera delarnas identifikation. Huv, baklucka, dörrar och tanklock, samma nummer som chassiet, bra. Motor och topplock allt väl. Växellåda och bakaxel stämmer och ser bara bra ut. Då kan vi börja riva.

Vi börjar väl med inredning och säten, den är mycket torr och bränd av solen och har stort behov av rengöring. Ljummet vatten och svagt tvättmedel gör susen och efter hand följer vi upp det med att gnida in rikliga mängder läderfett av god kvalitet. Det bli bra efterhand.

Nu är det dags att riva ur isoleringsmaterial på golv och under baksätet. Börjar bli spännande det här, ser ganska bra ut med undantag av förargolvets främre utrymme vid pedalerna som ser litet mystiskt ut. Vad är det för konstruktion man använt sig av?

Det är helt sanslöst hur man byggt pedalstället! Kopplingspedal och bromspedal ligger nedsänkta i en 10 cm grop under golvet. Denna grop är ljudisolerad med anpassade isolerskivor av plastskum och allt är täckt med en aluminiumpulåt i golvhöjd. Pedalerna är i sin tur fästade i den längsgående förstärkningsramen som sitter under golvet. Där är även bromscynder och kopplingscyndern monterad med tryckaxlar och hydraulrör. En helt otrolig teknisk halvmessyr som någon borde skämmas för. Den påminner i viss mån om Lancia Aurelias lösning även om Lancians trots allt är något mindre obegåvad.

Pedalstället är utformat så att rörelsecentrum sker runt ett rör som i sin tur är fäst i ramen i sin position i gropen. Eftersom pedalerna fastnat på röret så återstår endast att kapa pedalerna och demontera allt nedåt i ett paket. Nu går inte det att utföra med bromsrören på plats och då återstår att kapa av bromssystemets matarrör och tryckrör. Ingen katastrof i sig eftersom rören på grund av ålder ändå skall bytas men verkligen irriterande att finna en så fattig teknisk lösning på ett så vitalt system. Än mer tråkigt eftersom det är uppenbart för var och en som ser utformningen att den enkla och bättre lösningen är att utforma pedalstället som hängande som på samtida Lancia Flavia. Torrt, snyggt och alla komponenter skyddade i motorrummet och inne i bilen.

Grinig start på berättelsen men så är det att jobba med gamla bilar, eller hur?

Nu är det dags att riva resten av bromssystemet och kopplingens huvudcylinder. Upp med bilen på pallbockar, bort med hjulen och gräv vidare för demontering av bromscynderar och handbromslänkage. Handbromsens funktion sker genom att en kilformad arm dras mellan två rullar i en slid. Dessa rullar påverkar rent mekaniskt bromsbackarnas expansion i trummorna. (Denna årsmodell har endast skivbromsar på framhjulen) En i och för sig galant men ganska funktionskänslig utformning av den mekaniska rörelseöverföringen på handbromsen eftersom den saknar retur fjäder.

Bilen står på pallbockar, hjulen är borta tillsammans med sina respektive trummor och vad är naturligt att nu ta tag i, självklart rosten. Efter ett skitigt och tråkigt renskrapande av innergolvet på hela bilen så kommer sanningens minut. Det visar sig resultera i ett smutsigt men brett leende och en mycket positiv överraskning. Enda stället med rost i bilens underrede eller bärande detaljer är den olycksaligt utformade pedalgropen. Hade den inte varit rostskadad så vore det å andra sidan ett mirakel. Allt annat är helt intakt. Nåja efter litet rensning av plåtrester, spretande täckplåtar, måttagning och återställning av pedalgropen till originalutförande är det klart.

Allt är helt och oskadat på bilens bärande delar, förstärkningsprofiler, tvärprofiler, domkraftfästen, allt är helt oskadat och klart för oljesprutans vårdande insats. Otroligt vilket enastående gott skick det är på bilens bottenplatta och hjulställ och det efter 45 år varav de senaste 18 åren uppställd i en villaträdgård! Alfa Romeo, det är nog bra kvalitet trots en del detaljmissar. Även solen har fläckar. Det känns bra.

Renoveringen av bromssystemet är inte så mycket att orda om. Sedvanlig rengöring och demontering av alla cylindrar med efterföljande inspektion visar att samtliga delar klarar sig med att hona cylindrarna och återmontera med nya hydraultätningar. Allt finns över disk på Tomtebogatan. Heder till ägarna Lasse och Janne för deras aldrig svikande entusiasm.

Nu har vi ett helrenoverat bromssystem med nya skivor fram och polerade trummor bak, till det nyrenoverade cylindrar och gummitätningar monterade i bilen. Servot ger en mjuk och sugande hjälp vid inbromsning. Mysigt.

Då går vi vidare till arbete på drivaggregat och transmission.

När vi nu har bromsar på bilen så är det dags för en liten utvärderande provtur för att finna drivlinans status. Snabbt in med förarsätet och en tur i de närmaste räjongerna. Motorhuven dörrarna och all utsmyckning inklusive belysning är redan demonterade i ett tidigare stadium så det blir en luftig liten resa men vem bryr sig, motorörat skall få lyssna till musik, nu skall vi få sexan att spinna.

Tändkablar är uppmätta, strömfördelaren renoverad och de dubbla brytarspetsarna inställda med bladmått och smorda. Tändspolen uppmätt och startmotorn drar villigt när nyckeln vrids om. Inte ett ljud, inte ett host, bara startmotorns monotona malande. Det är tyst, alltför tyst. Felsökning startar och visar på bränslebrist. Den elektriska bensinpumpens filter är igensatt med avlagringar och rost. Lätt fixat, bort med tankens bottenplugg, vi tömmer tanken, spolar ur den med en dunk ren bensin och sådär, nu har vi bränsletryck. Motorn tänder på några cylindrar men vill inte gå. Genom att demontera förgasarnas samlingslåda kan jag spraya in startgas i varje separat förgasare och ser då att endast tre cylindrar tänder. Efter en hel del felsökning visar det sig att en av brytarspetsarnas kabelslinga har ärgat av inne i sin isolering, svårt att finna och omöjligt att se. Men bra ändå, nu har vi hittat orsaken till den dåliga motorgången.

Nu startar och går motorn tillräckligt bra för en liten provtur i det fördolda. Bromsarna känns lika bra som förväntat men styrningen överraskande tungmanövrerad, kopplingen slirar som väntat vid gaspådrag men växlar går i fint, men annars så tycks allt vara som det ska, inget malande eller ylande från slitna transmissioner. Det mesta tycks vara i sin ordning bortsett från motorn som hackar, spottar och inte vill gå rent.

Åter till garaget för urläggning av motor och växellåda för kopplingsbyte.

Efter diverse förberedelser lyfter vi ur enheten motor och vxllåda ur bilen. Inget problem alls, relativt gott om plats och arbetet sker enligt rutin:1 mall:A. Vi monterar ny lamell och ny tryckplatta återigen med delar från Bil och Industribromsar på Tomtebogatan. Samtidigt demonterar jag de tre dubbla Weberförgasarna och monterar dit originalbestyckningen de tre dubbla Solexförgasarna Typ 44 PHH med undertryckstyrd sekundärport. Rengjorda, kontrollerade och funktionsprovade, de är i bra skick, t.o.m de värmeisolerande anslutningshalsarna av gummi är helt utan sprickor.

Jag jagar inte effekt i den här bilen utan söker en fin gång på motorn och ett förfinat samspel mellan komponenterna i drivlinan. Då bör man nog, enligt min enkla åsikt byta ut brölände Webrar.

Efter rengöring och lackering av såväl motor, aggregat som motorrum är det dags att sänka ner guldklimpen i sitt läge för att återuppta sin funktion som ständigt roterande tingest.

Provstart

Allt är monterat och klart för funktionskontroll. Motorn startar ganska snällt och utan större åthävor men den går inte bra. Vad är detta? Den går inte på alla cylindrar och vandrar i varvtal. Byte av stift och tändkablar, kontroll av tändspole, brytarspetsar och återigen kontroll av bränslepumpens tryck. Motorn går, men den går inte bra. Gräv vidare.

Vid kontroll av kamaxlarnas inställning visar det sig att inställningen kan accepteras men kan förfinas genom justering av hålbute i kedjehjul. Jag noterar att kamaxlarna är bytta till något vassare slipning men låter det bero.

Nytt startförsök med lika klen resultat. Nu börjar den så kallade mekanikerilskan krypa i ryggraden. OK. av med ventilkåpan igen och denna gång för att byta kamaxlarna till de från reservmotorn som är i standardutförande. En hel del pyssel med ny inställning av kamtider som utförs med stor noggrannhet men det goda resultatet uteblir, motorn går fortfarande inte rent, inte i närheten av rimlig förväntan.

Jag börjar nu bli verkligen fundersam över situationen och känner mig manad att gå till botten med problemet. Jag river oljepumpen för att kontrollera fördelarens drivaxel och dess märkning eftersom det är samma axel till båda komponenterna och kontrollerar samtidigt om något felmontage har skett genom att demontera främre remskiva och dess märkning men även bröstskåpan. Allt ser bra ut, kedjan är ny, hela vattenpumpen är ny och alla inställningar är korrekta. Förnyad start ger samma nedslående resultat, Ingen skillnad.

Vid inköpstillfället blev jag upplyst om att topplocket var helt renoverat alldeles innan bilen ställdes av och jag hade noterat det fina skicket på ventilmekanismen så det är säkert helt korrekt, toppen är nyrenoverad. Men nu började tvivlen komma trots det. Jag tar ytterligare ett kompressionsprov som visar samma värde som tidigare, två cylindrar har 8,5 bar medan de övriga ligger på 9.5 bar. Fullt acceptabelt och normalt för en motor som stått så länge. Kan det vara så illa att några kolvringar fastnat och resulterar i så ojämn gång? Ett verkligt s.k. ”långskott i natten” men ideerna börjar tryta.

Då så, tanke övergår återigen till handling och den här gången får jag hjälp av min grabb Marcus och vi lyfter av toppen och kontrollerar den på alla sätt. De två cylindrarnas ventiler har möjligen en liten beläggning av sot efter alla år i vila och poleras därför med finaste pastan och alla övriga ventilers täthet kontrolleras med dieselolja och tryckluft. Inte tillstymmelse till vändkanter går att finna och full rörelsefrihet på samtliga kolvar. Allt är verkligen i perfekt skick.

Det känns aldrig bra att inte hitta ett fel men här är allt helt korrekt. Ny topplockspackning inhandlas express från England och hopmontering tar vid.

Återigen provstart med samma nedslående resultat. Nu hänger hakan i höjd med adamsäpplet och de grå cellerna närmar sig kokpunkten.

Det måste vara något fel på bränslematningen!

Nej det här duger inte längre, det måste vara ett större fel i någon funktion, så här illa skall inte en renoverad motor gå. Ny startprocedur tar vid men denna gång med systematisk

funktionskontroll som ger följande anteckningar: på tomgång går motorn efter några sekunder rimligt stabilt men orent, vid gaspådrag går motorn relativt rent ett kort ögonblick och vid kraftigare pådrag inledningsvis bra men efterhand betydligt sämre. Utifrån den informationen finner vi det logiska svaret, felfunktion på någon/några förgasare på tomgång, bra funktion på accelerationspumparna men brister i bränslematning till några av cylindrarna vid något högre men jämna varvtal. Funktionen är alltså bättre vid belastning av motorn.

Då så, demontering av alla tre förgasare inklusive insugningsrör och bränslepump/filter. Ni som har haft glädjen att demontera förgasarna ur en 2600 med motorn monterad på plats vet nu vad som väntar. I princip inte genomförbart att lossa de nedre muttrarna på insugningsröret till cylinder 4 och 5 men med lock och pock och krumbukter ligger efter ett större antal timmar hela paketet på arbetsbänken. Dags för dissekering.

Div. kontroller och inställningar av reglage, bränslenivåer, pumpslaglängder och synkroniseringar visar på en mycket god funktion. Tryckluft genom alla munstycken och dysor samt förnyad rengöring av filter både i bränslepump och i filterhus. Byte av packningar för att eliminera ev. tjuvluft och kontroll av undertrycksrör. Membranet på undertrycksregler-ventilen är visserligen helt men torrt och sprött och kan medföra sämre styrning av förgasarnas andra portar. Då pluggar vi tillfälligt den funktionen och får på så vis fullt vakuum utan dämpning till andra portarna. Nu minsann, nu är allt ordnat. Känns inte helt bra trots allt, kan verkligen de här små bristerna orsaka en så tråkig och oskön motorgång? Jag är tveksam men väljer att montera tillbaks allt igen. Några timmar senare och med blodiga knogar är det dags för förnyad provstart. På med tändningen, bränslepumpen tickar så stabilt och hemtrevligt, luftbubblorna försvinner i filterhus och bränsleslang. Nu jä...lar, nu kör vi. Den snygga sexan startar omedelbart men gången är lika osnygg och haltande som tidigare. Ridå!

På kvällen surfar jag runt på diverse tekniska hemsidor och hittar av en händelse en artikel av en amerikanare som hävdar att det går att bygga om ett Solexanpassat insugningsrör till ett Weberanpassat insugningsrör. Jag ler litet åt den bristfälliga beskrivningen som presenteras, det vet ju alla med litet insikt att det inte går att genomföra med bibehållen fullgod matning av bränsleluftblandning. Trist att felaktigt material kommer ut på webben. Surfar vidare....

Det klickar till i skallen, Weberinsug, Solexinsug, det suger till i maggropen och med ett språng är jag nere i garaget. Himlens änglar spelar en trudelutt. Jag har ett insugningsrör monterat som är anpassat för de tidigare Webrarna som jag bytt till original Solex! Snabb kontroll av reservmotorns insugningsrör, jovisst det är ett original anpassat för Solex-förgasare. Saken är klar, sanningen står i eldskrift, skämmas bör du korttänkta människa. De olika insugningsrören är exteriört i det närmaste identiska men Webermodellen har ett separat rör för varje förgasarsteg medan Solexmodellen har blandkammare för båda stegen.

Dagen efter påbörjas med en kopp extra starkt kaffe, plåster på knogarna och en böjd rygg i motorrummet. Samma visa en gång till, allt skall bort än en gång plus insugningsröret från reservmotorn. Rengöring, lite putsning, kontrollmätningar, nya packningar tillverkas, tätningslim, noga, noga och efter en lång dag är prylarna på plats.

Kan inte vänta längre, vi har snälla grannar. Tändning på, tick, tick från bränslepumpen och så... Omgående start, jag ger några gaspådrag för att ventiler cylindrarna, några små hostningar, det sjunger till och motorn lägger sig till vila på lugna 800 varv. Ljuva toner bubblar fram ur avgaspipan, det snörvlar fint från insugen, så här skall en sexa gå. Turbinlik rytmisk motorgång, diskret lätt tickande från 12 st korrekt arbetande ventiler med 0,45 mm spel, bra oljetryck och i stort sett utan vibrationer. Känns riktigt bra!



Plåtarbeten – tidens tand har gnagt på den till en rostig brödburk.

Nu är det hög tid att reparera skärmar paneler och dörrar. Personligen arbetar jag på så vis att jag tillverkar ersättningsplåten i något övermått men i stort sett färdigformad för att sedan gassvetsa så stora enheter jag kan på plats. Därefter formar jag slutgiltigt plåten på plats samtidigt som jag sträcker/krymper till rätt fason. Om det inte går att komma åt på baksidan formar jag ersättningsbiten fullt ut och accepterar komplettering med spackel. På vissa delar av bilen som t.ex. golv, förstärkningsprofiler, hjulhus eller i motorrum spacklar jag aldrig. Endast slipning av svets och riktning, sedan skall det vara klart. Plåten skall inte vara grövre än 0,8mm om det inte är bärande delar eller fästen för hjulställ. Överlappning på 3-5mm så undviker man problem med rostfickor och slipper alla funderingar på ev. dolda utrymmen med risk för framtida rostproblem.

Undantaget är dörrar, där lägger jag nya plåten på utsidan av den befintliga dörrspegeln, punktar med migsvetsen och limmar därefter skarven med superepoxy. Måste vara tätt. Här är det litet kinkigt eftersom det finns en hel del tennade ytor i dörrarna. Kondensen på dörrrens insida hamnar med det här arbetssättet aldrig mellan plåtar. Har enbart goda erfarenheter av arbetssättet och slipper eländiga och hopplösa bekymmer med att krympa plåt och rikta dörrspegeln.

Från rostat bröd till gräddbakelse – en riktig smakupplevelse !

Så, två veckor senare är de främre hörnen och dörrarna svetsade och grovriktade. Jag är nöjd med mitt arbete och börjar därför med att slipa ner karossen. I samma veva har jag efter tips från en god vän kontaktat en billackerare. Vi gör upp om tid och han kommer hem för att se på objektet. En utdragen suck undslipper honom när han ser att jag återmonterat dörrarna och panelerna. Dom får du ta bort igen säger han kategoriskt. Jag lackar ingen bil med panelerna monterade, det gör ingen seriös billackerare. Självklart säger jag inget om detta, det är bara att göra om.

Jag vill återställa bilen till originalkulören meddelar jag och undrar om det möter något hinder. Nej inte alls hela bilen måste grundas innan lack så du kan välja vilken färg du vill.

OK, då blir den vit igen med en dragning åt grädde, litet offwhite som det numera heter på swengelska. Jag vill gärna ha den senast i mars nästa år meddelar jag lackeraren för att vara snäll. Du kan hämta den före jul meddelar han mig omgående, när den är klar står den annars bara i vägen för mig. Raka och klara besked som jag uppskattar och efter sedvanlig förhandling om det pekuniära så sker handslaget.

Två veckor senare transporterar Per och jag bilen till lackverkstaden i Bromma. Herregud vilket flyt, vad bra det gått hela resan, nästan litet svårt att ta till mig situationen.

Första veckan i december är det återigen dags för Per att hänga på släpet. Denna gång för att hämta hem den stiliga ”första charmören”. Vit och fin i sin nya kostym ser han mindre och mer slimmad ut än tidigare vilket jag endast ser som ett plus. Svår att motstå naturligtvis.

Nu skall allt löst skruvas dit, lister monteras, elsystem kopplas och allt annat som ni vet hör till. Det är ett riktigt roligt jobb som går löpande lätt. Målsättningen är att bilens skick skall motsvara en välskött och proper bil som körs i daglig sommartrafik. Inte till alla delar perfekt, det skall synas att bilen brukas men den skall vara ren, putsad och i tekniskt toppskick. Det är den nu.

Första veckan i feb -10 har jag monterat klart med undantag från montering av en omgång nästan nya däck i den numera litet udda originaldimensionen 165*400. Däcken har jag inhandlat på verkligt förmånliga villkor av Lancia-klubbens tidigare ordförande Tor Fredriksson på Hölö. Därtill skall även ett par snygga stänkskydd monteras när det blir varmare väder. Ljustställning, allt roligt pyssel, tvätt, ja ni vet själva.



Besiktning är avtalad med Björn Sandberg som är behörig och på biltypen kunnig MHRF –besiktigare inom Svenska AlfaRomeo-klubben, klassikerförsäkring skall tecknas och resa till SBP tvärs över gatan är inlagd i agendan, så även en tur till Skokloster och Italienska dagen den 1:a maj. Det ser jag fram emot.

Så visst kan man känna sig nöjd när allt är färdigt och solen skiner och speglar sig i den vackra glansen.

Lars Filipsson.

HÖRT OCH HÄNT I LANCIASPÅREN. uppsnappat av redaktören.

Bland sommarens alla återkommande träffar har vi gjort nedslag på några kända platser. Magnus Nilsson var med familjen på **Thulinträffen i Landskrona**.



Christel Nilsson i familjens Lancia Lambda vid Thulinträffen i Landskrona.



En härligt gul Lancia Delta Integrale bland många fina Alfor.

Varje torsdagskväll hela sommaren är det **Hamnträff i Trosa**, en turiststad med mycket fina bilar, men även veteranbåtar vid årets regatta.

Jag och broder Rolf var där tillsammans med många andra gammelbilsälskare. Volvo ambulans !



Vackra träbåtar från 1930 och framåt, Mälars 22:or, 30:or och regelbåtar R10 !



Vid **Nyköpings Hamnträff**, nu den 11 augusti med Italiensk temakväll, var det som vanligt stor uppslutning och stor intresserad publik



Ordföranden själv, Kalle Hansell kom med Lancia Flaminia Touring Cabrioleten och fick presenteras inför åhörarna och berätta om familjebilen och dess många långväga resor.



Vår klubbmedlem i Norrköping, Lars Hedborg, kom med sin fina Alfa Guilila Spider -64 medan Margaretha o Peter Tibell samt Stefan Petrovic´ tog sina Delta Integrale med sig.

Både Lena Nilsson och Per Edvardsson kom i Lancia Fulvia Coupé.



Lars o Ulla-Maija Öhman ifrån Sollentuna kom med deras med stor flit färdigrenoverade, vackert röda Fiat 508S Balilla Sport -34. (Se artikel i "Fiatelisten" nr 4-2009).



Andra trevliga bilar, från små Fiat 600 till muskelbilar som Ferrari och Lamborghini.

B Föreningsbrev

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



Anna-Lena mellan Lancia Fulvia Coupé och vackra danska 1500-talsslottet Sandholt.