



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 104 | NOVEMBER 2010



I detta nummer bl.a. :

LANCIA FLAVIA 50-årsjubiléum i Trieste och Fobello
GOODWOOD REVIVAL 2010
KOMMANDE TRÄFFAR OCH SALUTORG
HÖRT OCH HÄNT I LANCIA-SPÅREN.

Lancia Flavia 50-års jubiléum
i Italien, sept. 2010, med
deltagare från tio länder.



Foto: Heini Rutz

Sune & Birgit Lundin, Västerås med vacker Flavia Pinin Farina Coupé -64.

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!

Hösten är här med full fart. I Stockholm har vi redan hunnit med ett snöfall. Finbilarna har fått krypa in i garaget för vinterdvala, med förhoppningsvis gott om tid att pyssla om dem innan nästa säsong börjar. Å andra sidan hörde jag talas om en veteranbåtsägare som tyckte att säsongen då båten låg i vattnet bara var till för att prova vad som skulle fixas inför den riktiga båtsäsongen, då båten låg på land...

Själv har jag haft en riktigt hektiskt höst. Först åkte jag till Goodwood i England med min far för att titta på Goodwood Revival (se separat artikel om den turen). En fantastisk resa, väldigt välarrangerad. Vi åkte med en erfaren bilentusiast som hade ordnat hela resan på ett mycket smidigt sätt, med flyg, buss och hotell. Det är inte ett särskilt äventyrligt sätt att resa, men det är himla smidigt, särskilt att åka buss till och från racerbanan och slippa köra själv i den massiva trafiken som blir när drygt 100 000 människor skall åka till samma plats samtidigt. På flyget dit hamnade jag bredvid vår klubbmedlem Lars Cyrus, vilket var en trevlig överraskning.

Jag har också fyllt ett ganska jämnt antal år, och min fru överraskade mig med en resa till Rom. Vädret var fantastiskt, 20-23 grader varmt och stående solsken. Ett perfekt väder när man skall gå runt i en storstad och Rom är verkligen en stad som passar för att gå runt mycket i. Vart man än går finns det något sevärt att titta på. Vi bodde nära Quirinalen och hade sån tur att vi lyckades pricka in vaktavlösningen så att precis när vi kom upp för backen började de spela italienska nationalsången - två dagar i rad!

Massor av Lancia-bilar såg vi också, mest Ypsilon och Musa, men även ett stort antal nya Deltor. Thesis fanns också många, flera chaufförskörda, ett antal civilpolis-varianter och till och med två skottsäkra Thesis! Vi såg en Thesis som taxi, tyvärr åkte den förbi upptagen, vilken upplevelse att ha fått åka med en sådan. Annars var det mest Dedra och en Kappa som kördes som taxi. Tyvärr inga äldre Lancior, den äldsta vi såg var en Thema. De enda äldre bilarna vi såg i Roms trafik var ett antal gamla Fiat 500:or.

Jag passade naturligtvis också på att köpa alla italienska veteranbilstidningar jag kunde hitta. Tyvärr finns det ju inga italienska bilstidningar, vare sig om nya eller gamla bilar, att köpa i Sverige idag.

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

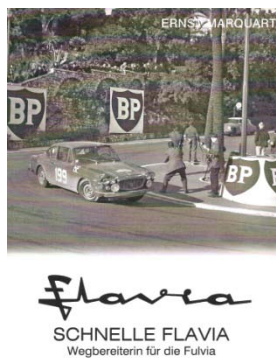
Lancia Flavia Berlina 1500 ser. 1 -63, svart (f.d. fam. Kotschacks bil ! Radio Nord ni minns och tillika Lancia-agent då). Högstbjudande / bud. Avställd i varmgarage Stockholm, Bagarmossen sen 1989. Lena Berglund tel. 070- 540 67 43.

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

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 Woss



Bland klubbregalierna finns nu 3 aktuella böcker .

Fulvia, med åtskilligt om Harry "Sputnik" Källströms fantastiska framgångar i rallytävlingarna (320:- kr). Angela Verschoors nya Flaviabok inkl. en DVD (350:- kr) samt Ernst Marquarts bok om Flavians formidabla rallyverksamhet (250:- kr) Porto tillkommer och böckerna finns att beställa av Per Edvardsson, tel.08-352464, e-post: per.edvard@telia.com

NYHET FRÅN STYRELSEN

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 kan få in även Dansk Lancia Registers tidning **Granturismo**, samt norska klubbens tidning **Lancisti** **Norvegesi** samt finska klubbens **Bellissima**.

KOMMANDE TRÄFFAR

Lancia Lucia-träff på Överjärva Gård i Solna, Söndagen den 12 dec. kl. 13.00

Välkomna till en ny plats för den traditionella Luciaträffen, med fika, lussebullar och Lancia-glögg. Intill E4-an norr om Järva krog, 10 min. promenad från Ulriksdals pendeltågstation.

Italienska Dagen på Skokloster, Söndagen den 1 maj .

Alla italienska märken träffas traditionsenligt till denna stora folkfest. Och naturligtvis finns Lanciaklubben representerad i vanlig ordning.

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. Planeringen pågår nu för fullt för en minnesvärd helg.

Mer info, anmälan o totalkostnad kommer i februariumret av La Lancia !

Men bokning av enkelrum, dubbelrum

eller stuga kan ske redan nu genom Jennifer på Backagården, tel. 0413-746 00.

www.backagarden.se Preliminärt program:

Fredag samling fr. kl. 14.00 På kvällen kl. 19.00, **Grillbuffé med underhållning.**

Lördag efter frukost, avfärd i Lanciorna till den unika privata **Söderströms**

Bilsamlingar i Malmö. Vidare till **Alnarps Slott**, **Genbankspark** samt **Lantbruks-muséum.**

Lunch i restaurangen.

Domkyrkan i Lund innan

vi återkommer till

Backagården för kvällens

Gala Skåne-Gillemiddag.



På söndagen efter frukost avfärd genom Nackarpsdalen och Nationalparken vid Skäralid och upp till den berömda

Kopparhatten, med överraskning.

Avslutning och farväl vid stor **Lunch-**

Buffé i Röstånga Gästgivaregård.



Bremen Classic Motorshow, 4-6 februari 2011. www.classicmotorshow.de

Motormässan i Essen, 31 mars-4 april 2011. Nordeuropas största mässa med även italienskt. Eks buss ordnar resa för tot. Kr 2995:-. www.eksbuss.se

Sliding Pillar rally, 17-20 juni 2011, i Vaals, Nederländerna. (Alla är där !)

Lancia Club Suisse, Vårtäff, 17-19 juni, i Appenzellerland, S:t Gallen.

Våra Lanciavänner Heini & Karin Rutz organiserar.

Lancia Lambda 90-års Jubiléum, 1-4 sept. Fobello, Italien.



Flavia 50-årsjubiléum i Trieste. En reseberättelse av Bo Nylén

När Lancia 1960 presenterade den nya framhjulsdrivna modellen Flavia med 4-cylindrig, 1500 cc , vattenkyld boxermotor helt i lättmetall, inledde det en ny era i fabriken historia. Med sitt ursprung i flygplanet Caproni och professor Fessias utveckling av en civil produktion av bilen Camsa-Caproni F11, vilken presenterades på Parissalongen 1947, fick han 1955 under Carlo Pesentis ledning hos Lancia hela ansvaret att ta fram Flavian.

Varför firar man då Flavians 50-årsjubiléum i Trieste ? Jo Lanciafabriken har en tradition att döpa sina bilmodeller efter gamla romerska berömdheter. Och romarna uppkallade gärna sina vägar efter dessa. Som t.ex. via Appia, via Flaminia. Via Flavia förband på sin tid Rom med Balkanhalvön utmed Adriatiska havet. Idag återstår bara en 12 km lång sträcka söderut mellan Trieste och den slovenska gränsen.

Men det räckte för att vår holländska Lanciaklubbvän och Flavia Vignale Cab.-ägare Angela Verschoor skulle ta initiativ till en träff där. Med sina italienska vänner Andrea Nistri samt Maurizio de Marco och Tiziano, ordnades ett formidabelt 4-dagarsprogram med början på ön Grado och en fortsättning i Trieste med omgivningar.

Redan i början på året började reseplaneringen och en titt på kartan visade att närmaste vägen borde vara färja från Nynäshamn till Gdansk och sen ca 120 mils bilkörning rakt söderut. Men eftersom fam. Sune och Birgit Lundin ifrån Västerås samt Tor och Harriet Fredriksson ifrån Trosa skulle bli Anitas och mitt resällskap, blev kompromissen en enklare lösning. Färja Göteborg-Kiel och biltåg från Hamburg. Nu går de bekväma biltågen inte så tätt som önskat, så vi måste ta söndagståget. Då fick vi tre dagar tillgodo innan mötet började på torsdagen, så vi beslöt att kliva av i Villach i Österrike, och turista oss ner över de Dolomitiska bergen. Hemresan blev dock biltåget ända från Trieste samt färja från Travemünde till Trelleborg. En i sanning minnesvärd 12-dagars Lanciautflykt vilken enligt engelske klubbens president Paul Bishop gick i "gourmeternas tecken" med tanke på de otroliga luncherna och middagarna som de omkr. 50 deltagarna från Holland, England, Irland, Tyskland, Schweiz, Österrike, Italien, Danmark och Sverige i ca 25 bilar förädrades.



Redan på den nya färjan Stena Germanica serverades ofantliga räkmackor medan vi studerade kartan in till biltågstationen Hamburg/Altona.



Danska vännerna Inger Ovnbol & Per Bjørnholdt i Gamma Coupé, medan våra bilar säkrades på bilvagnen och på söndageftermiddagen med nattbagage intog våra sovcupéer i personvagnen framför.

Efter middag i restaurangvagnen och en skaplig sömn i de nedfällbara sängarna, väcktes vi på morgonen med frukostbuffén med färskt bröd och dryck i en liten kartong.



Med tre dagar tillgodo innan själva träffen startade, klev vi av i staden Villach i södra Österrike och körde av bilarna via en behändig flyttbar ramp, för såväl under- som övervåning samtidigt. Det något gråmulna vädret på morgonen gjorde dock att vi genast styrde sydväst ut, för att hinna över Plöckenpass 1357 möh i bergskedjan Dolomiterna innan kvällen.



Med snöklädda toppar på 2241 möh omkring oss, fanns ett trevligt café där enorma glassar serverades.



I ett som vanligt bedårande vackert Gasthaus kunde en lunch med rustik familjekaraktär intagas, varefter färden fortsatte ner på den italienska sidan.



Hotellet "Alla Fonte" med bedårande utsikt och facilt eftersäsongspris blev nästa anhalt i orten Arta Terme, med varma källor i omgivningen.

En lätt picnic på rummet med råvaror ifrån ortens närlivsbutik, fick räcka den dagen.

Med ytterligare 2 dagar tillgodo, gjorde vi nästa dag en utflykt i bergen. En tur som sent skall glömmas. Med en stigning på 18 % och körning på ettans växel på smal serpentinväg, nåddes byn Ligosullo, där cykeltävlingen Giro de Italia går. Efter nedfärd var mina framhjul brännheta, en illavarslande upptäckt. Servon släppte inte !



Flera turistiska utflykter genom de små byarna och ytterligare en rustik italiensk lunch på uteserveringen i gassande sol och, försent upptäckt, dånande lastbilstrafik bakom ryggen.

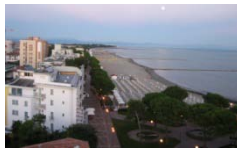
3:e dagen beslöt vi att åka till träffmålet, en dag i förväg, den vackra ön Grado längst upp i Adriatiska viken. Färden gick genom gamla romerska städer som Tolmezzo, Gemona, Udine och Palmanova (här stadsporten).

På slättlandet fanns passande nog en restaurang under trädens grönska.





En flera km lång vägbank löper ut till ön Grado i Adriatiska havet, där lyxhotellen radar upp sig utmed den långa badstranden med barer och caféer.



Det anrika hotellet Grand Astoria tog emot oss och sedan vi parkerat Lanciorna i garaget, och gått upp till foajén via den röda mattan, kunde vi koppla av med en promenad i det varma (+23 gr) vädret.



Ett avkopplande dopp i den med salt havsvatten uppvärmda poolen på hotellets tak, och därefter en svalkande drink på ett närliggande café, var vad vi behövde efter resan.



Första mötesdagen anlände så Angela Verschoor och Andrea Nistri (läkare/forskare med anknytning till Karolinska Institutet i Stockholm) samt Heini & Karin Rutz från Schweiz, här i samspråk med David Bieda i rött (ordf. i Engelska Flavia-konsortiet).



Med bubbel i glasen serverat på hotelltaket, hälsades alla ca 50 deltagarna från 10 länder välkomna.



Promenad utmed båthamnen till en fiskerestaurang för kvällens väkomstmiddag, som inleddes på trottoaren med nyrostade räkor, bläckfisk och små fiskar – åts med skal och allt från en het skopa som Sunne lät gå runt, och sköljdes ned med passande mousserande vin. Två hundar deltog i träffen och följde givetvis med hela tiden på alla restauranger och begivenheter.



Menyn formad till en fiskebåt och lokalt vin som Andrea och Maurizio höjde välkomstskålen till. Paul Bishop (president i engelska Lanciaklubben) i samtal med Joanna Hands.



Nästa dag avfärd i lång karavan till den romerska staden Aquileia, som ingår i Unescos Världsarv. Med guidad visning av katedralen och dess unika, nyligen utgrävda, mosaiker från 400-talet e.kr.



På uppbyggda gångar av glas beundrades mosaikkonstnärernas golv – så även Sune Lundin.



I kryptan bevarar man sina käras ben i ett smyckeförsett skåp. En behövlig kaffepaus innan visningen av utgrävningar av den militärstrategiskt belägna romerska staden på vägen från Venedig och österut.



Färden gick vidare till Privano, för lunch hos den lokala vinproducenten Beltrame.



I gassande sol bjöds på 5-rätters måltid med drycker gjorda av skörden från de 25 ha utanför husen. Härligt svalt var det i vinkällaren som godsägaren förevisade oss efter maten.



Sedan gick färden vidare till Palmanova, en stad av stor militär betydelse, byggd som en 9-hörning med endast 3 stadsportar och ett runt torg i mitten. Där parkerade vi med polisens hjälp,

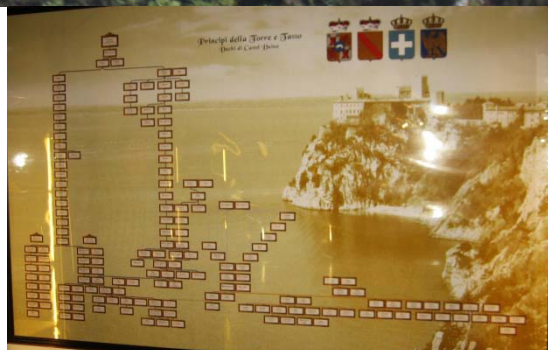
och avnjöt ortens vin uppdukat på bord, innan vi följde vår guide i spåren.



Ett militärmuséum inrymt i en av stadsportarnas inandömen hann vi med innan kvällens middag intogs på en lantlig restaurang Borgo Fornasir i staden Cervignano.



En båtfärd till den lummigt inbäddade restaurangen på en ö i arkipelagen, där lunch avnjöts i pergolan, inledde nästa dags program.



Det berömda slottet Duino, och enl.släkttavlan Prins Carlo Alessandro della Torre e Tasso med anfäder från 1400-talet, blev nästa utflyktsmål. En guidad visning av de fantastiska salarna med violinutställning (med instrument tillverkade av Nicolaus Leidolff 1650-1710 och sonen Johan i Wien), uppdukning för bröllop (där bokningstiden är 4 år) samt det berömda rummet där fredsavtalet efter andra världskriget skrevs under så sent som 1954 mellan de allierade (England, USA och Frankrike) och Italien samt Jugoslavien. Den vackra parken utanför, högt belägen ovanför havet. Sedan 1982 även internationellt College of the Adriatic, med studenter från 80 länder.

Mot kvällen ankom vi till NH Hotell i Trieste och efter en rejäl dos koloxid i garaget, kunde vi avnjuta bubbeldrycken och snittarna uppdukad i hotellobbyn. En promenad förbi den magnifikt upplysta Piazza de'Il Unita Italia vid strandboulevarden till middagen på hotell Savoy, där desserten var rena konstverket - Piramide di cioccolato.



Slottet Miramare, ett fantastiskt turistmål med rik historia straxt norr om Trieste, var nästa dags första programpunkt. En mycket vacker park mot havet och avslutning med en Miró-utställning intill.

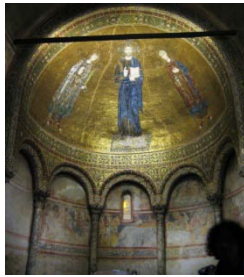


Innan vi kunde avnjuta den helstekta grisen, blev körningen till lunchrestaurangen Tre Noci "på höger sida en bit bort" i den heta italienska trafiken, lite dramatisk när 5 bilar försvann en mil för långt bort. Men Titziano körde en rask Delta och fångade in gruppen så lunchen kunde intagas.



På den avlysta piazzan kunde sen en intresserad allmänhet beskåda de långa raderna av Lancior.





Medan stora folkskaror beundrade de ovanliga Lanciabilarna på piazzan, gick vi på guidad tur upp i Gamla Staden i Trieste. Otroligt branta stenlagda gator ledde upp till katedralen St. Giusto samt krigsmonumentet med vidunderlig utsikt över hela staden mot havet.



Den avslutande galamiddagen hölls i stadens fyrtorn med inrymd restaurang med gåvor och hyllningstal. Paul Bishop sade att denna Lanciaträff var den största gourmétrésa han någonsin upplevt. Heini Rutz instämde från Schweiz och jag överräckte svensk glaskristall med stort tack till arrangörerna och instämde jag med.



Hemresan med biltåg direkt från Trieste i detta småbilarnas och skotrarnas land, gick i förnöjsamhetens tecken, och sent skall vi glömma alla dessa "havets läckerheter" från varje menu.



Lancia Flavia, 50-års Jubileum av Per Edvardsson
med "Valsesia Lancia Story" i Varallo, Rimella och Fobello 25-26 September 2010.

Svenska Lancia Klubbens aktiva Flaviaägare, familjerna Nylén, Lundin och Fredriksson åkte till den internationella Flaviaträffen i Trieste, en pilgrimsresa värdig ett 50-års minne av Flaviamodellens "födelse"!

Själv erinrade jag mig att våra vänner i Valsesia Lancia Story, (VLS), hade annonserat om en egen Flaviaträff just den 25-26 september i Varallo i samband med utmärkelsen av "Premio Vincenzo Lancia". Priset var instiftat av de många kommunerna i Sesiadalen, "Comunità Montagna Valsesia". En årlig festlighet till Vincenzo Lancias minne. Årets pristagare var den Varallofödde operasångaren, Max René Cosotti.



Jag e-postade Stefano Rigamonti, (han med den mörkblå Flaminia GT:n i Herrfallet), om jag fixade resa och uppehålle, så var jag hjärtligt välkommen. Lufthansa till Milano / Malpensa fick det bli, hotell beställdes per e-post, 2 nätter i Borgosesia och 4 nätter i Varallo. Gianni Angelino, han som sålde sin Fulvia till Anna-Lena, hämtade med sin Fulvia 2C. Den har han byggt om till gasdrift och den gick fint i 130 km/tim., på Autostradan!

Torsdag morgon den 23:e kom Gianni och hämtade mig med sin Fulvia 1,3 HF, en bil som han kör på ett italienskt, forcerat, men säkert sätt, men det gäller att hålla i sig! Han har kört rally med bilen, och det sitter i!



Gianni och Fernanda började nästan omedelbart att förbereda lunchen. De har ett behändigt "gårdskök" Stekt forell med tillbehör, från Fobello,



På kvällen kom Massimo Condolo, journalisten som skrivit 3 artiklar om svenska Lancia-garage i bilmagasinet "RuoteClassiche".



Piazza Vittorio Emanuele II

På lördag eftermiddag var det utställning av Flaviamodeller och folk från Fobello i folkdräkter framför "Teatro Civico", innan operaföreställningen med prisutdelning började.



Manfredi Lancia med familj, beundrar den Flavia Zagato "prototyp" som byggdes 1964 för Targa Florio, 1000 km Nürburgring och Tour de Corse. Med 1848 cc, kompression 10,6:1, två 40-Weber dubbelportsförgasare gav den 148 hk vid 7000 r/min. Med en vikt på 720 kg blev det en mycket rask bil.





Här ses karossens och glastrutornas modifiering samt Cromodorafälgarna med 185/70 x 15.



Kvällens galamiddag avnjöts på Hotell "Sacro Monte". Här Mauro Vecchio, ordförande i VLS och Stefano Rigamonte, i styrelsen.

Söndagen den 26 arrangerades ett rally med även andra bilar;- än Lancior! Först till Rimella, där Antipasti med olika drycker intogs, bakom kyrkan.!



Söt Ardea i Rimella



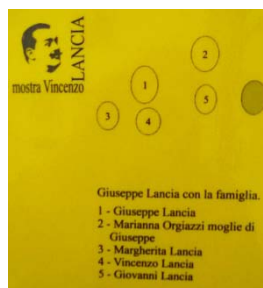
Färden gick på serpentinvägar till Fobello, där bilarna och undertecknad tillsammans med Marco och Giorgio ställdes upp framför kommunalhuset.





Fobello bjöd på en 4-rätters lunch, med olika drycker!
Prisutdelning av Ing. Gianni Tonti, han var chefmekaniker åt Sandro Munari.

Rallyt avslutades i Museo "Vincenzo Lancia".
Här kommer foton på Familjen Lancia och Fader Giuseppe's magnifika fastighet i Turin.



Måste få tacka mina värdar i Varallo, Enrica och Giorgio, som var otroligt gästfria och hade stor fördragsamhet med mina dåliga kunskaper i det italienska språket.
Lokalproducerat smör och fårost kunde Anna-Lena och jag äta vid hemkomsten.



Giorgio presenterar sin fru Enrica söndagsrosen

Per Edvardsson
eller som mina VLS-vänner säger;- **Mr.Per.**
Saluti e Ciao!



Goodwood Revival, England 2010 av Karl Hansell

Jag och min far Nils åkte till Goodwood Revival i år igen. Årets upplaga bjöd som vanligt på massor med racing med helt fantastiska racerbilar samt en besöksparkeering som skulle ha fordrats dagar att avverka helt. Vädret var också riktig bra fastän regn hade utlovats.



För variationens skull byter man lite tävlingsklasser för varje år. Vissa klasser är mer eller mindre permanenta, bland annat Goodwood Trophy för GP och Voiturette-bilar före 1950. I startfältet fanns inte mindre än 5 Alfa-Romeo Tipo B, en 308C och en 158/9 Alfetta, 6 st Maserati fördelat på 4CM, 6CM, 8CM och 4CLT, inte mindre än

8 st ERA:er, en Bugatti Type 54 och en 73C. Alla kördes naturligtvis för fullt, det var riktig racing. En klass som bjöd på riktig underhållning var produktionsbilar 1950-1959. Här bjöds det på i racingsammanhang udda bilar som allt mellan Austin A35, Standard 10 och Ford Prefect till Jaguar Mark VII, Mercedes 220S och Ford Zephyr. Galnast var dock två norrmän som ställde upp med en Tatra T603! I den här klassen hade man också satsat på riktigt kända förare, vad sägs om Martin Brundle, Jochen Mass, Tom Kristensen, Jackie Oliver, Rauno Aaltonen, Derek Bell, Christian Horner, Arturo Merzario, Tiff Needell för att bara nämna några. Att se en Austin A35 ligga och fightas med en Jaguar Mark VII är helt klart en upplevelse. Efter en hård fight vann till slut A35:an! En annan favoritklass var GT bilar 1960-64, med ett antal Ferrari



GTO, 250 GT, Jaguar E-type lightweight, AC Cobra etc. Värdena på sådan bilar är väldigt svåra att uppskatta, men nog kunde griddens på 36 bilar värderas uppåt 1 miljard kronor! Det verkade inte bekymra förarna, formatet var en timmes race med ett obligatoriskt förarbyte. Körningen var tuff och det var många som bröt, mest



spektakulärt var när Bobby Rahal satte Adrian Newey's E-type lightweight ganska hårt i ett räck. För Lancia-entusiasten så var mest spännande racet Frontmotor GP-bilar 1948-1960. I år deltog två "Lancia D50"or. Bilarna är egentligen kopior av Lancia D50, men de har enligt uppgift byggts med mycket originaldelar. Totalt byggdes 4 bilar. Tre som Lancia D50 (1954) och en byggdes som Ferrari

D50. Ferrari hade enklare bakhjulsupphängning, tyngre chassi och sämre viktfordelning än Lancia. Därför hade det varit kul att se dem tävla mot varandra. Tyvärr gick Lancia D50:n inte särskilt bra, den misstänkte en del så det blev mest uppvisning av den. Lancia-Ferrarin gick bättre, den hade enligt min åsikt det helt klart bästa ljudet. 4 avgas-pipor rätt ut genom sidopontonerna på varje sida (Ferrari hade inte längre bränsletankarna där) gav ett mäktigt och spektakulärt ljud.



Vi stod mest vid första kurvan (Madgwick), dels ligger den bra till, nära ut/ingång och även mat och öl, men framförallt är det en intressant kurva, då den inte har någon apex, kurvan börjar med det som ibland kallas böjd raksträcka för att sedan tajta till mer och mer för att snabbt öppna upp igen. Då kurvan helt saknar inbromsningsmöjlighet, är enda sättet att köra fort att ta ner farten med ordentlig sladd. Tattran var mycket intressant att titta på då den med sin bakmonterade V8:a och pendelbakaxel av naturen är rätt överstyrd...



Förutom racing, brukar det vara ett antal paradmöten, i år var det två teman, John Surtees och BRM. Jag hade särskilt sett fram emot BRM, då det enligt programmet var med två BRM V16-bilar vars motor i början på 50-talet tillhörde de mest avancerade, tyvärr var de motsvarande opålitliga. Men när BRM:erna började rulla ut på banan saknades båda V16 bilarna, ett halvt varv efter de andra kommer en av dem ut på banan, med en viss misstänksamhet. Tråkigt att missa deras härliga ljud, men man kan väl säga att det var en autentisk upplevelse! Finbilspareringen är alltid en utställning för sig. Det fanns det mesta i veteranbilsväg. Långa rader med Rolls-Royce med specialkarosser, Bentley i alla tänkbara former, Alvis Speed 20 och Speed 25. Alvis TD21 och TE/TF 21 var så vanliga att vi nästan slutade titta på dem. Jag såg en Squire i verkligheten för första gången i mitt liv. Squire tillverkade otroligt snabba, avancerade och vackra sportbilar före andra världskriget, tyvärr var de också otroligt dyra så endast en handfull tillverkades. Den bilen vi såg "Skimp" var den enda tillverkade med den karosstypen. En Alfa 6C 1750 GS med Zagato-kaross stod också där. Av Lancior fanns det ett antal, där fanns Aprilia, Appia, många Aurelia, både B20 och B24, Flaminia och ett stort antal Fulvia. Ett av de roligare inslagen var att Bristol-fabriken (flygplansdelen) hade haft hundraårsjubileum med en stor träff med Bristolbilar, en hel del av dessa avslutade mötet med en tur till Goodwood. Bland alla fina bilar ifrån 400 till 411 fanns också en vacker Arnolt-Bristol med kaross från Bertone, bilen var dessutom hemmahörande i Sverige!

Resan avslutas med en mycket trevlig tripp till Brooklands. Muséet var riktigt sevärt med massor av intressanta bilar, motorcyklar och flygplan, och man kan dessutom fortfarande titta på en del av banan som finns kvar.



HÖRT OCH HÄNT I LANCIASPÅREN. uppsnappat av redaktören.

Magus Nilsson bjöd in till en liten garagevisning hemma i Eslöv i somras. Så många Ferraribilar och andra rariteter har inte setts där på länge.



Viss förtvivlan kan emellanåt inträda när något går sönder eller inte fungerar som man önskar på våra kära Lanciabilar. Efter decennier av njutbar körning med Flaminia Coupé 3B -63, brast nyligen en utgående drivaxel på växellådan för Per-Erik Wålinder i Sundsvall. Men med rask hjälp av klubben och Tor Fredrikssons resurser, är nu bilen reparerad och åter körklar.



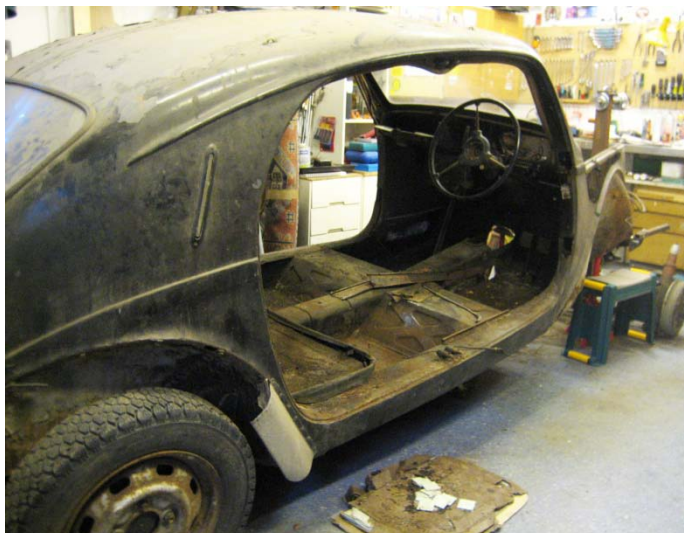
Att Per Edvardsson har åtskilliga järn i elden är ju allom bekant. Med god hjälp och moraliskt stöd av vännen Lasse Filipsson, går emellertid renoveringen av hans blå Aurelia B20 ser.6 från 1958, framåt i snabb takt. Snart dags för besiktning minsann.



Ett renoveringsprojekt av det mer omfattande slaget är när broder Rolf Nylén tar sig an vår fars gamla Aprilia från 1939, som efter många ägare köptes av vännen Tommy Strömberg i Saltsjöbaden. Redan när fader Olle tillsammans med klubbens portalgestalter Philip Jansson och Bo Sture Stenqvist i början på 50-talet körde rally- och OT-tävlingar med den, fick den utstå många hårda törnar. Med god hjälp av rosten och andra påkörande bilar, kan den med fog kallas bättre begagnad. Endast taket kan sägas vara intakt. Nej inte ens det faktiskt. För den uppfinningsrike Electrolux-ingenjören ändrade gärna på det mesta. Så också här, när han helt sonika sågade upp bakrutan för att förbättra den dåliga bakåtsikten. Hela karossen hänger i en roterbar gigg. Men nu är renoveringen i full gång. Och med hjälp av stora mängder ny plåt, tillverkning av stansverktyg och flitigt migsvetsande, återtar nu karossen sin ursprungliga form. Att återställa Vincenzo Lancias sista egna konstruktion är ett tålmodigt arbete, som här måste bli en följetong, till stöd för andra med liknande tankar.

Här några glimtar från garaget.

Att en mycket optimistisk grundsyn måste intas redan från början, syntes redan vid hemkomsten.



Först tillverkades en roterbar gigg, så att hela karossen kan vändas varvet runt. Då såg man den omfattande rosten i hela golvet, och insåg att mycket svetsning var primära åtgärden sedan tillverkning av pressverktyg och inköp av plåtbearbetningsmaskiner gjorts.



Bagagerumsgolvet tålde inte mycket last, så allt måste skäras bort och ersättas. En 20-tonspress och mallar för pressning av kryssmönster fordrades.



Den uppsågade och utbytta bakrutan återställs till originalutförandet.



Med ett litet stansverktyg och en trycklufthammare gjordes en ny botten i bagagerummet för reservhjulet, med autentiska förstärkningar och hål.

Dörrtrösklar och svetsning av hjulhus samt inre förstärkningar för motorfästen och hjulupphängningar fordrade mycket ny plåt.

Med hela underredet färdigsvetsat och grundat med rostskyddsfärg samt täckmålat med tvåkomponentfärg, kan Rolf känna sig nöjd med arbetet så här långt.



En spännande fortsättning följer.

Med tillstånd av författaren vill jag gärna bibringa klubbens medlemmar denna betraktelse. Den kunde läsas i DN under NAMN och NYTT, fredagen den 15 Oktober 2010. // Per.

Bilens århundrade

Parkerade i ett stort garage och noterade att det numera är många flera som parkerar med fronten inåt. Allt färre parkerar med fronten utåt.

Vi blir allt äldre och allt färre, vi som backar in bilen för att komma åt att starta den med startkablar när den inte startar. Sådant hände ganska ofta förr. Sådant händer sällan nu. Men vanan sitter i.

Från början vände man fronten utåt för att komma åt med startveven. För hundra år sedan startades alla bilar med vev. Den siste jag kände som hade vev orsakade i början av 1970-talet en folksamling på Kungsholmstorg varje gång han startade sin bil. Ungar kom fram och frågade vad han gjorde när han förde in startveven under kylaren och försökte få snurr på sin svarta Citroen B11. Att dessutom få rusa in i bilen mellan varven och ställa in tändningen med en spak bakom rattstången gjorde inte saken mindre exotisk.

I dag händer det att yngre förmågor undrar vad det är för vev som sitter bredvid handtaget på insidan av dörren på äldre bilar. Fördelen med mekaniska hissar var att man med milt våld kunde pressa upp fönstret när man glömt nyckeln kvar i bilen som man råkat låsa. Det kunde man göra förr. När blev någon sist utlåst från sin bil?

För ungefär ett halvsekel sedan slutade man säga "konan" om kopplingen. Vid den tiden rostade alla dubbeltrampade bilar bort. Dubbeltrampningen var en finess i klass med Namnanrop i telefon

(börjar så smått att återkomma tillbaka fast i automatiserad form). Man trampade ur kopplingen, lade ur växeln, trampade ur kopplingen igen, lade i växeln, anpassade gasen och körde vidare. I dag är det en närmast sensuell upplevelse att köra en dubbeltrampad bil med mekaniska bromsar och diagonaldäck.

Min mammas morbror hade åkeri. För nästan hundra år sedan skulle en kusk utrustas med körkort. Han fick veva igång bilen och köra ett varv på gårdsplanen. När han fått godkänt av inspektören skrev denne ut även ut ett körkort åt morbrodern, åkaren, det var ju hans bil som kusen skulle köra.

När min far tog körkort år 1925 sade inspektören:- Backa du så tittar jag!.

Och när jag återvände till parkeringsgaraget var det lika många bilar som stod med fronten inåt som utåt.

OVE SÄVERMAN

1922 skulle min far köra upp för motorcykelkörkort i Karlstad. Priset på bilar var oöverstigitligt för en fattig snickare, som byggde busskarosser på Karlstad Vagnfabrik. Motorcykel var det enda alternativet. Efter uppkörningen sade inspektören:- Jag skriver ut ett körkort på bil, för du kommer säkert att köpa bil senare. Det var då det!! (Pappa köpte först en Husqvarna 500 cc Moto-Reve för att sedan byta upp sig till T-Ford!) Nedtecknat av Per Edvardsson.

Reservdelar Alfa & Fiat & Lancia

Även följande:
Tätningsslistor, gummimattor,
klädsel, inredning och
suffletter till
europeiska modeller

Nordéns Karosseritillbehör

nordens.karosseritillbehor@swipnet.se

www.nordenskarosseritillbehor.se

Tel/Fax 0340-62 18 64

Mobil 070-274 18 98

AUTOEXPERTEN

MÄRKESVAROR TILL BILEN

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

Medtag Ert medlemskort i Lancia-klubben 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



Lancia Flavia 50-års Jubiléum, Piazza d ´unita Italia i Trieste, Italien, sept 2010



Av den gamla romerska vägen Via Flavia, uppkallad efter den grekiska Drottningen Flavia, ur den romerska släkten Flavius (med kejsarna Vespasianus, Titus och Domitianus), återstår idag endast en 12 km lång sträcka från Trieste och till den slovenska gränsen. Vägen förband ursprungligen Rom med Balkanhalvön. Flaviska amfiteatern är ett annat namn på Colloseum i Rom.