



# LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIAKLUBBEN  
NUMMER 106, MAJ 2011



Familjen Lambys Lancia Dilambda 1930.

**I detta nummer bl.a. :**

**ÅRSMÖTET PÅ TAXINGE SLOTT**

**JÄGERSRO , påskdagen – hästar av alla slag**

**SKOKLOSTER 1 maj – som alltid en stor italiensk exposé**

**KOMMANDE TRÄFFAR OCH SALUTORG**

**FRÅN QUGNOT´S "ÅNGBIL" TILL FIAT 500 ABARTH – en teknikresa**

**RETOMOBIL I PARIS – en historik om Luigi Pagani´s Aprilia-racer**

**CURT LAMBY- en Lanciaepok ur tiden**

**BAKOM GARAGEDÖRRARNA – flitiga renoveringar pågår**



Nu är det dags för Svenska Lanciaklubbens Nordiska Vårträff i Skåne.

**Reservdelar**  
**Alfa & Fiat & Lancia**

Även följande:  
Tätninglistor, 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

## 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, webb- 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

**Bo Nylén.** Vice ordf. /sekr. / kassör / handläggare MHRF försäkr. / besiktn. redaktör La Lancia  
Hörningsnäs väg 12, 141 45 Huddinge  
Tel. 08-711 00 28 Mob. 070-532 00 28  
E-mail bonylen@telia.com

**Magnus Nilsson.** Ledamot  
Baravägen 7, 241 33 Eslöv  
Tel. 0413-706 36 Mob.070-301 52 20  
E-mail nilsson@biocompotech.se

**Owe Persson.** Ledamot  
Olstorps byväg 7, 443 96 Stenkullen  
Tel. 0302-242 56 Mob.070-148 53 15  
E-mail oweowe@live.se

**Johan Mellström.** Ledamot  
Tritonv. 6, 2tr, 172 63 Sundbyberg  
Tel. mob. 076-147 70 92  
E-mail johan.mellstrom@sfv.se

**Lennart Sandberg.** Ledamot  
Bryggvägen 4, 183 63 Täby  
Tel. mob. 073-701 48 74

**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  
Tel. mob. 070-513 27 77  
E-mail. fredrik@strange.se

**Herbert Nilsson.** Hederspresident  
Jacob Ulfssons väg 7A, 647 32 Mariefred  
Tel. 0159-108 42 Mob. 070-910 94 05  
E-mail. herbert.nilsson@bredband.net

## Kontaktpersoner Lanciamodeller

Lambda	Herbert Nilsson
Aprilia	Owe Persson
Appia	Rolf Nylén
Aurelia	Robert Lilja
Beta, Rally 037	Magnus Wålinder
Flaminia, Delta	Peter Tibell
Flavia, Fulvia	Bo Nylén

## Hemsida

[www.svenskalanclaklubben.com](http://www.svenskalanclaklubben.com)

## Klubbadress

Svenska Lanciaklubben,  
c/o Bo Nylén  
Hörningsnäs väg 12,  
S-14145 Huddinge

**Plusgirokonto** 55 58 14-3  
IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143  
BIC/SWIFT: NDEASESS

**Org. nr** 802440 - 7838



## NÅGRA ORD FRÅN ER ORDFÖRANDE

av Kalle Hansell



Hej Lanciavänner!

Sitter just nu och skriver dessa rader på London City Airport. Märkligt att det idag känns helt naturligt med teknik som för 10-20 år sedan nästan var omöjlig att föreställa sig.

Lanciaåret är inne i sin mest intensiva fas. Årsmötet är avklarat. Kul att vi fick en styrelse som inte bara är Stockholmsbaserad, vi skall vara en Lanciaklubb för hela Sverige. Kul också att Herbert Nilsson valdes till hederspresident, medlem sedan starten! Sen har vi haft italiensk dag på Skokloster och snart är det dags för det Nordiska mötet i Skåne. Det ser ut som om jag skall kunna komma även på det mötet.

Skokloster 1:a maj bjöd som brukligt på trevliga bilar, trevliga människor och ett trist väder. Trots veckovis sommarvärme innan, var det kallt och blåsigt. Typiskt aprilväder kallas det. En hel del bilar som inte har varit med förut är alltid kul att se. Ferrari var det betydligt fler än föregående år. Några ”nya” Lanciabilar dök också upp, och flera gamla välbekanta. Stämningen var på topp i Lancialägret där Per Edvardsson hade gjort en mycket snygg inramning av området och Johan Mellström hade med sig flera bord och kycklingsallad.

FIAT/Alfa importören var på plats och visade nya FIAT- och Alfa Romeomodeller. De hade inget definitivt besked om när Lancia skulle återlanseras i Sverige, men troligtvis till början av hösten. De ommärkta Chrysler modellerna 300C, Sebring och Grand Voyager lär dyka upp som Lancia Thema, Lancia Flavia och Lancia Grand Voyager. Förhoppningsvis så kommer man också att ta in Lancias mindre modeller. Självt är jag lite sugen på nya Deltan.



Mest uppmärksamhet drog nog Magnus "037" med för dagen nymonterad bakvinge.





**Protokoll från Svenska Lanciaklubbens Årsmöte  
Taxinge Slott 2010-04-16**

A.

1. Årsmötet öppnades av klubbordföranden Karl Hansell.
2. Konstaterades att kallelse gått ut i rätt tid. ( Med februarinumret av La Lancia)
3. Till mötesordförande valdes Karl Hansell, till mötessekreterare Bo Nylén och till justeringsmän Stefan Petrovic' och Sune Lundin.
4. Förelagen dagordning godkändes.
5. Styrelsens verksamhetsberättelse för 2010 föredrogs och godkändes.
6. Den ekonomiska förvaltningen redovisades av kassören Bo Nylén.
7. Revisionsberättelsen upplästes av revisorn Sune Lundin.
8. Den ekonomiska balansräkningen fastställdes.
9. Styrelsen beviljades så ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2010.
10. Beslutades att årsavgiften för 2012 höjs med 50:- kr till 350:- kr.
11. Som proposition föreslog styrelsen att utse Herbert Nilsson till Hederspresident i klubben. Ett förslag som fick hela mötets bifall.
12. Som klubbordförande omvaldes på ett år Karl Hansell.
13. Som styrelseledamöter omvaldes på 2 år Bo Nylén och nyvaldes Magnus Nilsson och Owe Persson samt gjordes fyllnadsval på 1 år av Johan Mellström o Lennart Sandberg.  
Som styrelsesuppleanter på 1 år omvaldes Rolf Nylén och Fredrik Ljungkvist.
14. Som revisor resp. revisorsuppleant omvaldes på ett år Sune Lundin o Bertil Hellberg.
15. Som valberedning utsågs ånyo Lars Hansson (sammank.) och Mats Thillman på 1 år.
16. Inga inkomna motioner fanns att behandla.
17. Inga övriga frågor framfördes.
18. Mötet avslutades med stort tack för visat intresse av de 20 deltagarna.

*Bo Nylén*

Bo Nylén  
mötessekreterare

*Karl Hansell*

Karl Hansell,  
mötesordförande

Justeras:

*Stefan Petrovic*

Stefan Petrovic  
justeringsman

*Sune Lundin*

Sune Lundin  
justeringsman

- B. En särskild blomsteruppvaktning gjordes av Sune Lundin som fyllde 85 år.
- C. Årets Extravaganza tilldelades Ingemar Nilsson för hans med omsorg och noggrannhet skötta Lancia Fulvia 1,3S 1971. Bilen har också använts flitigt vid många Lanciaträffar





I strålände sol muntrar Per Edvardsson direkt i mekaroverall upp Herbert, Kalle och Peter och valberedningens Lasse Hansson vid sin fina Flavia Pinin Farina Coupé.

Magnus Wålinder med sin häftiga Rallye 037 får goda råd av plåtslagare Anders Thillman



Ingemar Nilsson kom från Norrköping med sin välskötta Fulvia Coupé och tog hem årets Extra Vaganza, klubbens vandringspris för bästa Lancia i förhållande till användningen.



**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.

Sten Blomgren i Löderup, tel.0411-521198 , 070-559 11 98, har **2 st Thema, 1st Delta 600** och en massa **Fulviadelar m.m.** - allt jättebilligt (= skrotbilligt).

**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 070-5320028epost:bonylen@telia.com

### **Broschyrer o pressmaterial säljes.**

Lancia Thema Station Wagon broschyrer från -87 och -89 ( it. )  
Lancia Thema 8.32 broschyrer från -88 ( fr.) och -89 ( ty.) samt pressmapp från -86 ( en. )  
Lancia ( New ) Thema + Y10 pressmapp från -92( en. )  
Lancia Delta HF Integrale pressmapp från -89 ( en. )  
Lancia Y10 exklusiv alcantara infattad pressmapp från -85 ( en. )  
Autobianchi / Lancia Y10 4WD pressmapp från -86 ( en.)  
Lancia Phedra, Thesis. Ypsilon, Musa - pressmappar ( en. )  
Lennart Fröjd tel 0520- 422086. E-post. lennart.frojd@telia.com

## **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.



Bland klubbregalierna finns nu också 3 aktuella böcker enl. ovan.  
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

## **KLUBBTIDNINGARNA DIGITALT**

Som en ny förmån för klubbens medlemmar finns nu våra nordiska klubbtidningar i digital version på vår hemsida. Så här gör du. Skriv in på översta raden:

<ftp://delta.svenskalanciaklubben.com>

I dialogrutan som visas skriver du in: delta-klubblad

Skriv in lösenordet: tidning

Klicka sedan en gång på [Klubblad](#) och sen vidare på önskat nummer bland de Nordiska Lanciatidningarna. Mycket nöje !

## **KOMMANDE övriga TRÄFFAR**

*Välkommen till*  
*Backagården*

**Nordiska Träffen i Höör, Skåne 20-22 maj.**

**Mille Scania, Tomelilla 2 juni.** Anmälan till [markone@telia.com](mailto:markone@telia.com)

**Motorhistoriska Dagen, Måndagen den 6 juni.**

Över hela landet firas Nationaldagen genom rallyn med vårt rullande bilmuséum.

**Finska Lanciaklubbens träff i Åbo, 18-19 juni .** Dags att träffas i Finland !

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

**FIVA World Rally,** med start i Stenungsund **23 juni** går detta stora internationella rally via Jönköping – Stockholm – Göteborg. Flera Lancior är anmälda !

Se vidare [www.fiva-world-rally.se](http://www.fiva-world-rally.se)

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

Våra Lanciavänner Heini & Karin Rutz organiserar.

**"Hamnträffar" o.d. !** Hela sommaren på flera platser i landet. [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se)

**Eskilstuna Veterandag,** Ekeby flygfält. **28 aug.** [www.eskilstunaveterandag.se](http://www.eskilstunaveterandag.se)

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

# ITALIENSKA HÄSTKRAFTER

VI VÄLKOMNAR FÖRJANDE KLUBBAR SOM ÄR HÄR  
OCH VISAR UPP SINA BILAR OCH MOTORCYKLAR!



Abarth 500 och Aurel Bogdan + vän kom i fint renoverad Fiat 124. Gunnar Nornemark kom också och avnjöt det hela.

Väl uppställda på läktaren blev vi bjudna på en mycket god lunch av arrangören.

Mellan varje tävlingslopp gjordes intervjuer med representanter från resp. bil- och motorcykel märke, som sändes i intern-TV-systemet. Niels, ordf. i Dansk Lancia Register och jag fick säga några ord om Lancia. Dagen gick väl fort och Niels och Hanne följde med mig hem för inspektion av garage samt lite kvällsmat. På det hela taget en lyckad och trevlig dag som gärna får återkomma.

Påskdagen bjöd på underbart väder, så ett 30-tal bilar, Ferrari, Maserati, Lancia (4 st), Fiat och Alfa Romeo, hade åter samlats på galoppbanan i Malmö. En Aurelia B20 ser. 3 (Niels och Hanne Jonasen), en Fulvia Coupé (Magnus Nilsson med svägerska) en Thesis och en Kappa (Lennart Carlsson + kompis med fru) representerade märket. Ytterligare klubbmedlemmar, Anders Hofverberg och Sanne i ny inköpt

## ITALIENSK MENY I RESTAURANGEN

### ITALIENSK MENY

Tomat Bruscheffa  
Kalvgryta med vitlök och Salva serveras med en Risotto  
150,-

### EFTERÄTT

Tiramisu 65,-







# Italienska dagen på Skokloster



Blåsig och kallt på 1 maj är inget ovanligt, men italienska bilvänner har tillräckligt varma hjärtan för att ändå möta upp i tusental till den årliga träffen på Skokloster.



Per Edvardsson i mössa hade dukat upp i arla morgonstunden, så alla Lanciavänner kunde avnjuta sin pic.nic i glada vänners lag. Margareta Tibell och Kalle Hansell syns till höger.



Herbert Nilsson med sin Fulvia Zagato Coupé -71 och Anders Thillman med sin Aprilia -39





Rolfs Appia Vignale Conv.-58 framför en Lybra och Sune Lundins Flavia PF Coupé -64



Trimmargurun Christos i Uppsala ser på Pers bilder medan Magnus Wålinder fikar framför sin oerhört potenta Lancia Rally 037 replica med Abarth spoiler.



Snabba bilar i mängder – Lancia Delta Integrale och Lancia Kappa Coupé.



Mats Thillman hade köpt sig en engelsk Fulvia Coupé med de upphöjda strålkastarna.



Det går att köpa alldeles nya Fiat 500 eller senaste modellen av Alfa Romeo Giulietta.



En vass Abarth-version eller en mera ståndsmissig Fiat.



4-cylindrig vattenkyld motor fram som i en Fiat 500 C eller en luftkyld 2-cylindrig bak som i denna österrikisk-byggda Fiat-Puch.



## Historien rullar fram med ånga på tre hjul av Owe Persson

*”Cugnot (kynjå ’), Nicolas Joseph, fransk artilleriofficer (1725 – 1804), var den förste, som försökte använda ånga som drivkraft för fordon. De två landsvägs-lokomotiv han byggde, det första 1769, och som närmast avsågos för att dra artilleripjäser, motsvarade icke förväntningarna; ångpannan var alltför liten och regleringsanordningarna för bristfälliga. C:s försök ha dock haft betydelse dels som föregångare för automobilen, dels på grund av det höga ångtryck, som för första gången användes.”*

saxat ur Svensk Uppslagsbok; 1948 och får väl anses vara en ganska korrekt beskrivning kring detta välkända fordon, som sedan urminnes tider funnits att beskåda på Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM) i Paris, etablerat på sent 1700-tal. Att det ena exemplaret under en provtur körde in i en murad vägg, vilket pekade på att Cugnot inte hade insett behovet av bromsar och därmed blev skyldig till den första bilolyckan – för 241 år sedan - är en känd historia. Incidenten kan även ha berott på att det måste vevas 15 varv på styrveven mellan fulla utslag. Under tumultet i samband med den franska revolutionen tycks resterna gömmts undan i delvis demonterat skick. Det lär även på den tiden ha varit metalltjuvar i farten. Exemplaret som idag finns på CNAM kan vara resultatet av att resterna av de båda återmonterades till ett exemplar, vilket sägs ha skett genom Napoléons försorg.

Nästan ett kvartsmillennium senare, närmare bestämt 2009, påbörjades emellertid byggandet av - inte en - utan två kopior. Båda med fransk utgångspunkt av vilken den ena nog var huvudattraktionen på 2011 års upplaga av ”Rétromobile” i Paris, där den förevisades varje utställningsdag i fungerande skick. Bakom denna kopia står Alain Cerf, en till Florida inflyttad fransman med ett uppenbarligen stort mekanikhistoriskt intresse. Trächassiet är tillverkat av fransk ek i Frankrike medan de resterande mekaniska delarna, inklusive kopparångpannan, har framställts i Florida. Man har studerat förlagan på CNAM samt även tagit del av den dokumentation, som fanns tillgänglig där. Vid en snabb okulär jämförelse förefaller kopian vara trogen originalet. Den enda synliga skillnaden är tillägget av en vattentank, utformad som en liggande trätunna, bakom förarplatsen. Den är försedd med texten ”Bourbon” vilket är namnet på den då regerande kungafamiljen. Alltså inte amerikansk whiskey.



Denna fardier, som den kallas i Frankrike, behöver eldas med björkved ca 45 – 60 min för att uppnå erforderligt ångtryck: 1,5 bar. Ångmaskineriet består av två enkelverkande vertikala cylindrar . Slaglängd och diameter kan grovt uppskattas till ca 35 cm. För att överföra den upp och nedgående rörelsen tillämpas en sorts hakmekanism kopplat till ett hakhjul på vardera sidan av drivhjulet, som sitter fram. Cylindrarna påverkar varandra genom en vipparm som åstadkommer den återgående rörelsen. Fordonet kan köras framåt och bakåt genom att hakrörelsen kan ställas om uppåt eller nedåt. Det är uppenbart att konstruktionen visar på en spetskompetens för sin tid, särskilt om man betänker behovet av en flexibel ångtät förbindelse mellan ångpanna och ett rörligt ångmaskineri, som är svängbart tillsammans med drivhjulet.

Vid lunchtid varje dag rullades alltså denna fardier-kopia ut ur utställningshallen till en anslutande parkeringsplats, där den påeldades och gjordes körklar. Vardera hakhjulet har fyra ingrepp per varv, vilket innebär att vardera cylinder måste arbeta fyra gånger och därmed blir det åtta rökpuffar per hjulvarv på det drivande framhjulet, som har en diameter på 120 cm. Toppfarten uppges till 4 km/t, så det blev en hel del ångpuffljud. Det var fantastiskt att få se denna gamla konstruktion fungera, vilket ju också skulle bevisas. På en fråga till en av M. Cerfs assistenter svarades att man hade följt Cugnot's konstruktion så troget det hade låtit sig göras.



M. Cerf sade sig ha funnit ett gammalt tryck, som visade hur fordonet skulle användas, därför var en ca fyra ton tung bronskanon upphängd under bakpartiet. Det fanns även ett anbringat besiktningsmärke från en nutida federal myndighet i USA som gjorde fordonet godkänt för körning på allmän plats. Dock uppgavs den bakre registerskylten från Florida vara falsk.

Totalvikt med last är ca 7 ton, längd: 732 cm, bredd: 220 cm, axelavstånd 342 cm och vändradien är ca 14 m. Var 15e minut måste ny ved tillföras och vattenpåfyllnad är nödvändig efter 1 timme och 15 minuter.



James Watt hade tidigare patenterat en vevrörelse i kombination med sin ångmaskin. Det är obekant varför Cugnot inte använde den principen. Den i inledningen omnämnda andra franska kopian byggs i Nicolas Cugnots hemort, Void-Vacon. Man önskar även detta projekt lycka och framgång med sin fardier-kopia. Ytterligare en kopia existerar på järnvägmuseet i Nürnberg, tillverkad i början 1930-talet utförd helt i trä och inte fungerande men använd vid en filminspelning.



## LANCIA i PARIS av Owe Persson

På "Rétromobile" år 2011 var även Lancia synlig här och var ibland montrarna. Två stycken Aprilia-varianter tilldrog sig min uppmärksamhet. Det är Aprilia-jubileum i år – minsann -75 år efter introduktionen på Parissalongen 1936. Det förekommer ett otal olika karosserier på den särskilda bottenplatta, som Lancia tillhandahöll vid sidan av standardberlinan. Ett av dessa byggen fanns till salu. En mycket personligt utformad bil med uppenbarligen stora inre utrymmen, så de 48 hästarna under huven fick kämpa på bra under körning. Tyvärr lyckades jag inte uppsnappa karossbyggarens namn. Med största säkerhet var den dock framställd i Italien. Lackering och övrig finish var av högsta klass. Men som sagt en säregen vagn, som kanske faller någon i smaken. Ett exempel på italiensk Woody-konst, vågar man kanske säga.





De vackra, men ack så dyra, specialhjulen för Aurelia från Borrani kunde beskådas på nära håll. Ekerhjulen med sina överdimensionerade rudge-muttrar väckte mitt intresse. Mutterns storlek är en nödvändighet med tanke på att bakhjulens yttre drivknutar måste döljas inuti navet. Det något enklare hjulet med plåtnav och aluminiumfälg ser verkligen elegant ut. Att utrusta sin Aurelia med dessa läckerheter kostar tusentals euro.



Den andra Aprilia, som visades var en ren tävlingsvagn, nog så intressant att studera. I stort sett var det väl bara motorn - Aprilia serie II, 1500 cc -, som hade rent Lanciaursprung. Chassiet var uppbyggt av en rörstomme med delar som förmodligen härrör från FIAT 1100. Bakom denna avancerade skapelse låg Luigi Pagani. Den uppges vara tillverkad 1947 med typbeteckningen PS147. (PS = Pagani Special) Motorn är trimmad för att ge 90 hkr vid 6000 rpm och med en vagnvikt om 455 kg kunde den nå 190 km/t. Målet var att ställa upp 1947 års Mille-Miglia men den blev inte färdig i tid. Denna racerbil deltog sedermera i en



del klubbävlingar i Italien. Nu skall den efter en korrekt restaurering - särskilt den halvmatta cellulosalacken med rätt lyster - utbjudas på auktion i slutet av mars.

Luigi Pagani verkar ha varit verksam några år under 1930 och 1940 talet på piazza Castello 6 i Milano, där han bearbetade Aprilia-motorer mot högre prestanda. Firman hade utvecklat en cylindertopp med insug och avgas på båda sidorna för att uppnå lika långa kanaler till de fyra cylindrarna. Det var alltså en förgasare på vardera sidan. Topplocken, som var utförda i aluminium, kröntes med tjugigt flänsade kåpor, som syns på bilden. Intressant att notera är dock, att endast en förgasare används på motorn i PS147 samt att avgas mynnar endast på en sida.



Ovan en bild av en Lancia Aprilia Pagani Barchetta Corsa från 1946. Med 2 förgasare.

Pagani är känd även i Sverige, då minst en av hans motorer fanns här. Jag har själv en minnesbild av en sådan i ett skumt vindsutrymme på en gård i trakten av Trollhättan. Kring denna motor spreds en del stjärnglans eller rykten. Emellertid hamnade motorn sedermera hos klubbmedlemmen Bengt Adolfsson, då boende utanför Örebro.

Sedan Olle Nylén och Philip Jansson tidigt fått med unge herr Herbert Nilsson som Aprilia-ägare i klubben, tog han med sig sin vän Lennart Sjöholm och sina respektive unga damer på en semesterstur till Turin 1957. En resa som flickorna aldrig glömt och numera fru Ulla Nilsson har en målande beskrivning av. Grabbarna skulle nämligen köpa reservdelar till Aprilian, så rikligt att benutrymmet blev minimalt i baksätet. Där köpte Herbert ett Paganitopp-lock i ett garage, det med en förgasare.

När Bengt Adolfsson sedan flyttade till Norrköping ägde han alltihop och när Lancia-klubben den 24 feb. 1994 ordnade en vinterträff i Huddinge, bjöds Bengt in att föreläsa om detta Aprilia-godis.

I sällskap med norrköpingsbon och f.d. Apriliaägaren Ingemar Nilsson, dukades allt upp till beskådning. Här syns Paganitopplocket med en förgasare och extraktoravgasröret.

Per Edvardsson t.h. gläds åt Bengts, här till vänster, Aprilia-föreläsning.

Nedan ses den flänsförsedda svartlackerade ventilkåpan påsatt på motorn och t.h. det andra topplocket "cross flow" för två förgasare. Framför ses lättmetallvevstakarna med blybronslager som passar till den hårdförkromade vevaxeln.



Men historien slutar inte där. För sedan Lancia-vännen Henry Nesselkvist såg den vackra men mycket rostiga Aprilia Cabrioleten (ursprungligen stadsarkitekten i Esklistuna, Klemming's bil) i Sam Gillbergs skyltfönster och köpte den för att renovera, har han även förvärvat Bengt Adolfssons Apriliadelar. Även Bo Stures och Britt.Marie Stenqvists Aprilia finns nu för renovering i hans garage. Eftersom Rolf Nylén tagit itu med fader Olles Aprilia, har vi naturligtvis med intresse följt Henrys omfattande restaureringsarbete. Skicklig som han är kommer resultatet att bli enastående, vilket Bo Nylén bevitnat alldeles nyligen.

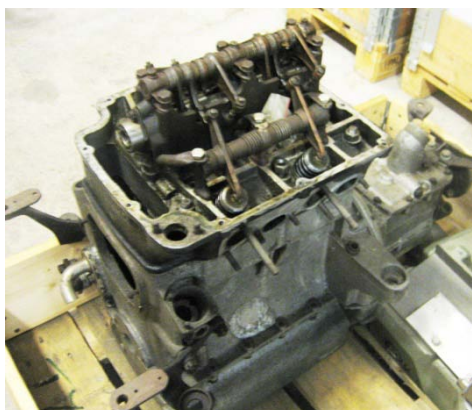


Med visst truckarbete kunde Paganidelarna blottläggas ibland pallhyllorna.



Paganimotorn med cross-flow –topplocket minsann Framaxel med lätthål +mycket annat

Henry håller i de två Weberförgasarna typ 38DC/D3 som tillsammans med Nardi-insugsningsröret ger extra kraft åt Apriliamotorn med ”enkelsids”- Paganitoppen.



Paganimotorn och den karaktäristiska flänsföredda ventilkåpan.

## CURT LAMBY 1920 – 2010 . en nekrolog av Bo Nylén

När beskedet om Curt Lambys bortgång nådde oss av hans två barn Christina och Björn, var det inte helt oväntat. En svår lunginflammation blev för mycket lagt till den Parkinsons sjukdom som plågat honom de senaste 15 åren. Ett särdeles innehållsrikt 90-årigt liv med bilar och båtar kan så tillbakablickas, och vi som känt honom sedan Lanciaklubben bildades 1953, känner djup tacksamhet som hans vän. I familjealbum och anteckningar har en oerhört spännande tidsepok skildrats.



Curre älskade Lancia – och båtar – två intressen som han ärvt efter sin far Iwan.



*Iwan med barnen Boris, Curt och Ingrid på Södertäljevägen den 4 okt. 1931 med Lancia Dilambda.*

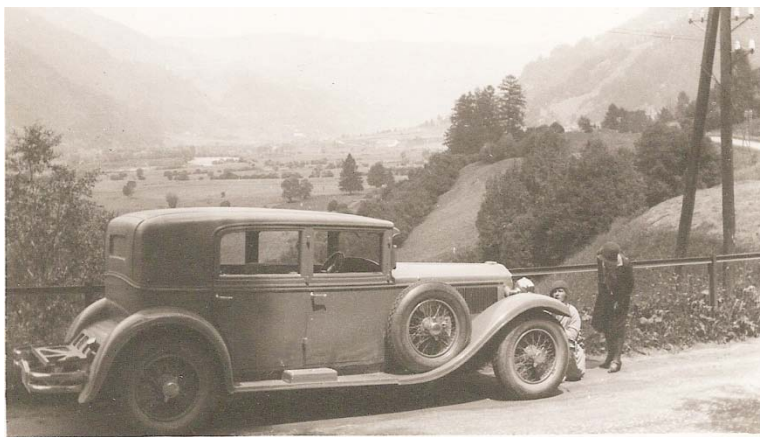
Inte förvånande eftersom han och hans storebror Boris (f.1918) och lillasyster Ingrid (f.1923) redan från späd ålder fick följa med föräldrarna på alla de resor som föräldrarna företog i de otal bilar som familjen ägt under en lång bilepok. Den första Lancian som pappa Iwan köpte var en Dilambda och i den bar det av till Isteriska halvön på sommaren 1930. Fotoalbumen vittnar om hur de ofta snöklädda grusvägarna över alperna såg ut då, men belöningen kom med palmerna vid medelhavet. Men redan i april samma år gjordes en Italienresa. Då hade inte Lancian levererats ännu, så den resan företogs i en Chrysler som generalagenten Gunnar Philipsson bytte in mot en vit Stutz som faktiskt var nr två i ordningen efter både en Mercedes Benz och en Cadillac. Inköpet av Dilambdan föregicks av en tur till en bilutställning i Köpenhamn 1928. Där kunde Iwan se en utställd Lancia Lambda, men vid en ny kontakt senare i Turin, träffade han Vincenzo Lancia själv och av honom rekommenderades att vänta på nya Dilambda-modellen. En provtur med ett chassi sittande på en trälåda, lyssnande till den magnifika V8-motorn, räckte för beslut. Dilambdan beställdes hem och ägdes i 7 år och i den företogs flera italienresor samt en lapplandstur 1933.





Nummerritning efter Scheifling 2 juli  
1930

Enligt texten i fotoalbumet pågår här "nummerritning" av damerna utanför Scheifling i Österrike den 2 juli 1930, under resan. Eftersom bilen fick sin svenska registrering först efter hemkomsten den 25/7, var det tydligen provisoriska interimsskyltar som ritades.



Strax efter Scheifling i Österrike 2 juli  
1930



Den 25/7 1930 registrerades Iwan Lamby som förste ägare till Dilambdan, som han sedan sålde till von Egelströms sterbhus i Kiplingeborg, Bälinge den 5/10-37. Året efter, den 30/11, övertog köpmannen i Uppsala, K.O.Johansson bilen, som den 13/1 1939 lät skrota den. Sett i dagens ljus var det naturligtvis ett tragiskt öde för en sådan magnifik Lancia.

Typ: <i>Lancia Dilambda</i>	Personvagn för <i>Personvagn</i>	Drivkraft: <i>Benzin</i>	Cylinders antal: <i>8</i>	Längd: <i>370</i> cm.	Bredd: <i>177</i> cm.	Räddning	Egen skatte
Lastvagn, Max.last: <i>kg.</i>		Antal hjul: <i>80</i>	Dimensioner: <i>2870x1600</i>	Efterbesiktning, förbud mot användande, anmälan av tidigare ägare om övergång av äganderätten, utförande av register. Anmärkingar		Egen skatte * tjänst Största höjdh	
Datum, då uppgiften lämnas in i registret		Ägarens namn, yrke, hemvist och postadress	Automobilens hemort	Datum för första registrering, 4 Ombesiktning, periodisk efterbesiktning, förbud mot användande, anmälan av tidigare ägare om övergång av äganderätten, utförande av register, försäkringsanmälan, försäkringsbrevets nummer. Anmärkingar		Axelavstånd	
1930/7/25	1	<i>Iwan Lamby</i>	<i>Bälinge</i>	1930/7/25	<i>1930/8/5</i>	<i>1930/8/5</i>	<i>1930/8/5</i>
1937/10/5	1	<i>Fonstikens 14 Bäckströmsgränd</i>	<i>Stockholm</i>	Trafikbrev nr: <i>14534</i>	<i>1937/11/30</i>	<i>1937/11/30</i>	<i>1937/11/30</i>
1939/1/13	1	<b>GALLER FJ SOM DUPLETTINSTRUMENT</b>	<i>Stockholm</i>	Förskrivning av skatt: <i>15.7-30</i>	<i>1939/1/13</i>	<i>1939/1/13</i>	<i>1939/1/13</i>
1939/7/30	1	<i>Östergötlands med motorfordon i bilregistret</i>	<i>Stockholm</i>	<i>30-57 m. d. I. Lamby</i>	<i>1939/7/30</i>	<i>1939/7/30</i>	<i>1939/7/30</i>
1939/7/30	1	<i>Lånsmyndighet i Stockholm 30/7/30</i>	<i>Stockholm</i>	<i>att bilen såldes till K.O. Johansson</i>	<i>1939/7/30</i>	<i>1939/7/30</i>	<i>1939/7/30</i>
1939/7/30	1	<i>1 bilskatt</i>	<i>Stockholm</i>	<i>Uppköpta av Gunnar Nilsson</i>	<i>1939/7/30</i>	<i>1939/7/30</i>	<i>1939/7/30</i>

Fabrikat: <i>Lancia</i>	Årsmodell: <i>81/1930</i>	Chassinr: <i>41-89</i>	Motor: <i>287</i>	Axelavstånd: <i>cm.</i>	Antal passagerare: <i>4</i> st.
Karosseri: <i>Personautomobil</i>	Fordonets längd: <i>370</i> cm.	» bredd: <i>177</i> cm.	» höjd: <i>cm.</i>	Max. last: <i>kg.</i>	Lastutr. längd: <i>cm.</i>
				» bredd: <i>cm.</i>	

Datum, då uppgiften lämnas in i registret	Ägarens namn, yrke, hemvist och postadress eller däremot svarande uppgitt	Automobilens hemort	Datum för första registrering, 4 Ombesiktning, periodisk efterbesiktning, förbud mot användande, anmälan av tidigare ägare om övergång av äganderätten, utförande av register, försäkringsanmälan, försäkringsbrevets nummer. Anmärkingar
1930/7/25	<i>Iwan Lamby</i>	<i>Bälinge</i>	<i>1930/7/25</i>
1937/10/5	<i>Fonstikens 14 Bäckströmsgränd</i>	<i>Stockholm</i>	<i>1937/10/5</i>
1939/1/13	<i>K.O. Johansson</i>	<i>Uppsala</i>	<i>1939/1/13</i>

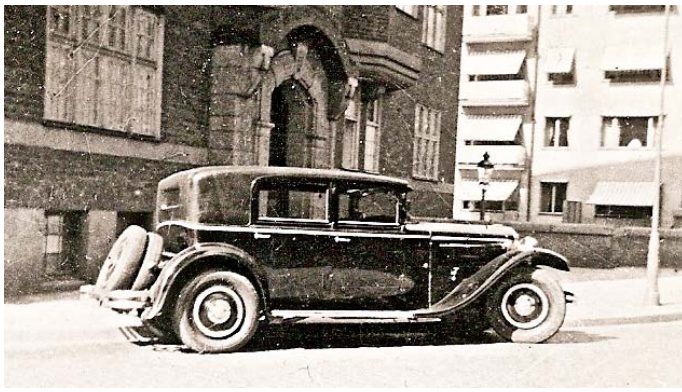


Dilambdan fotograferad efter inregistreringen i Stockholm den 25 juli 1930.



Men som nämndes företogs varturen till Italien 1930 redan i april med Chryslern för att där träffa Vinzezo Lancia och göra upp affären om Dilambdan.

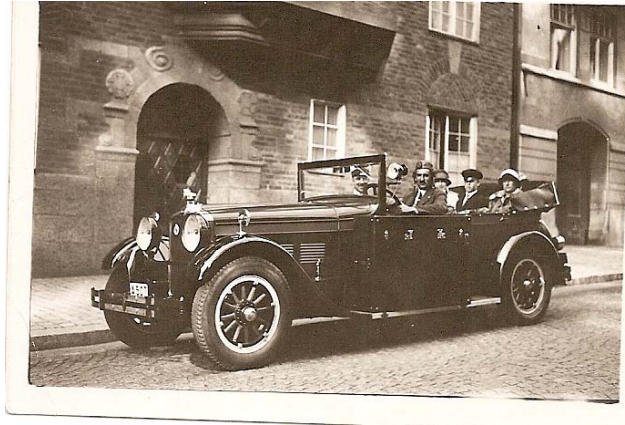
Med start i Eriksbergsparken i Stockholm den 12 april passeras här enligt texten S:t Moritz den 15 april på snöklädda vägar.



*Denna Cadillac ägde Iwan Lamby åren 1922-1926, efter att redan 1919 ha köpt en Mercedes Benz.*

*Den byttes sommaren 1926 in mot en svart öppen bil av märket Stutz.*

*Här utanför Styrmanngatan 17 i Stockholm den 2 juli vid starten av en resa.*



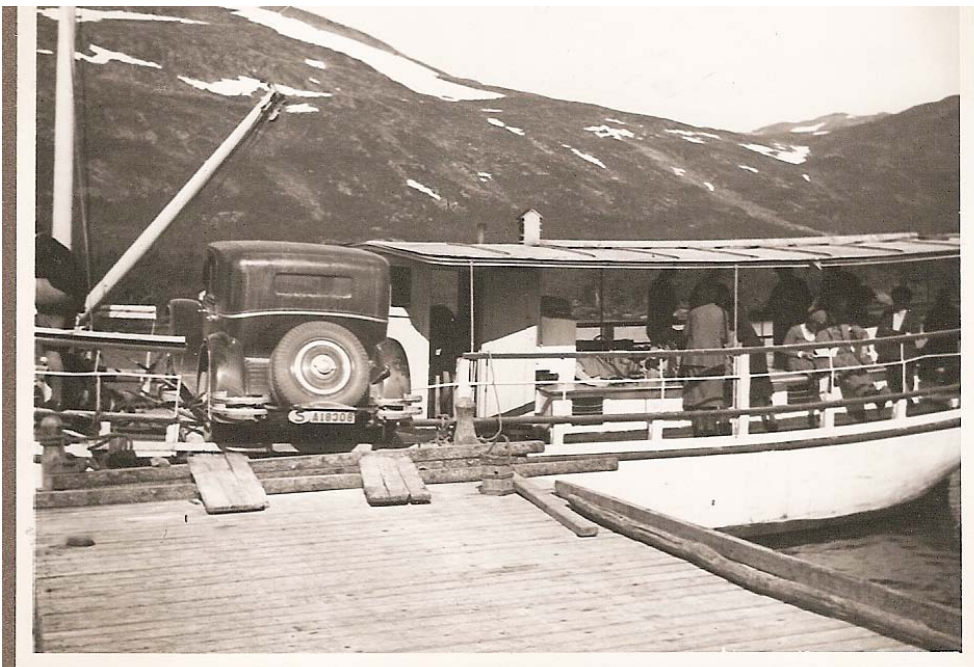
*Nedan: Iwan Lamby vid Karlaplan 9A den 24 jan 1928*



*Redan året därpå byttes den dock till Stutz nr 2 i ljus färg. Med denna deltog han i vintertävlingarna på Edsviken vintern 1928-29, trots farmors vilda protester som Curre har beskrivit det. Nu vann Iwan tävlingen, så försyndelsen blev förlåten*







Lancian embarkerar reellbytsan vid Umfors.  
27 juli 1933.



På bräcklig farkost på vida vatten.  
Överundan 27 juli 1933.



Bofors brukshotell. Värmland.  
31 juli 1933.

Sommaren 1933 företogs en längre resa genom norra Sverige och Norge. Förbi Ryfjället och Laxfjället vid Tärna turiststation den 24 juli med kaffepaus hos "karasuandolapparna" fortsatte färden till Storfjället, Bångfjället och till Fjällnäs. Den 27 juli lastas Dilambdan på en båt i Umfors för färd på sjön Överuman. Som synes en något äventyrlig färd, med den långa bilen stickandes ut över relingen. Via Hemmenäsberget, Laksforsen, Fellingsforsen och Trondheim i Norge, skedde återfärden hem. Här utanför brukshotellet i Bofors 31 juli.



Sommaren 1937 hade Lancia Dilambdan sålts och ersatts av en 2,3 liters, 6-cylindrig Alfa Romeo Pescara. Då hade Luigi Fallai med firman AB Auto-Standard, fått agenturen för Alfa och Lancia i Sverige. Denna bil blev Curts första övningsbil vid turerna till Lundsberg, där han då tog studenten.



*Alfa i vägsvängen vid Sopra Ponte.  
den 21 aug. 1937*

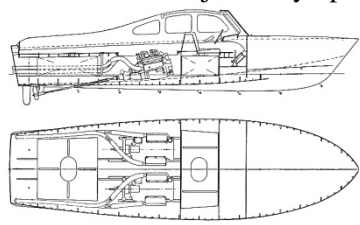
*Curt 3:e fr h. vid återträff Lundsberg 1990.*



*Curts nedärvda båtintresse från sin far grundades tidigt. Här med pappa Iwan på en segeltur. Och fort kunde det gärna gå. Här Curre i full fart 1938.*



Bekantskapen med den legendariske båtkonstruktören och sedermera marindirektören Curt Borgenstam inleddes redan på 30-talet när denne ritade båtar som ex.vis denna. Iwan berättade gärna för gästande Curt Bogenstam och alla ivriga åhörare vid Lanciaträffarna om hur han med segelbåten int.12:an Erna-Signe, vann silvermedalj vid Olympiska Spelen i Stockholm 1912.



Passbåten »Tritons». Konstruktör: C. Borgenstam, ägare: C. Hardeberg. Displacement 3,5 ton, längd 9 m. Fart 38 knop med två 200 hk Chrysler-motorer. För att trots den höga farten uppnå någorlunda mjuk gång i sjöhävning är förskeppet utformat relativt skarpt med högt uppdragen slaglinje.

**Curt Borgenstam**





*Under kriget blev det inga utlandsresor, men ändå gick pappa Iwan och köpte en av de senast inkomna Aprilionerna av Luigi Fallai. Här utanför Artillerigatan 6, bär det av till Rivieran igen den 23 mars 1950.*

*Året därpå var dock den bilen utbytt mot en betydligt större, en Jaguar Mark V med vilken resan söderut företogs.*



*Jaguaren framför Hotel Biarritz i San Sebastián den 25 april 1951.*



*Luigi Fallai försökte nu sälja en Aurelia B10, men affären denna gång slutade med en Alfa Romeo 1900, här vid lantsället i Roslagen resp. vid Comosjön 1952.*



Sedan var det nära att det kom en svart Aurelia GT ser.3 -54 i familjen, men doktor Gustavsson på KAK ansåg att den var för dyr, så den såldes istället till arkitekt Sven Trägårdh, (reg.nr A69911) som även han var med i Lanciaklubben. Han lät lackera om den i röd kulör.





*Pappa Iwan köpte  
sen en annan  
svart Aurelia GT  
ser.5 -56  
(reg.nr AA1103)  
Den fick sin  
årliga service vid  
Lanciafabriken.*

*Här vid filiale  
via Belli 3 i Turin  
1957.*

År 1957 var det full aktivitet i Lanciaklubben och vid månadsmötena på Solstugan i Fredhäll träffades alla. Iwan & Curt Lamby, Imre Nagy, Alfaklubbens ordförande Frithiof Lundberg (med sin grå Alfa 2300 Touring super Sprint -39, A45740), Curt Borgenstam (med Bugatti), Vigg Romell, Erik Rosén, Gösta Säll, Erik Söderqvist, Harry Thillman, bröderna Lagne, Åke Jern, Bosse Önnermark och många fler. Då tyckte Iwan att det var dags att också sonen Curt började köra egen Lancia, så då inköptes en Aurelia B10 med renoveringsbehov. Från f:a Carl Zeiss i Stockholm räddades en krockad Aurelia B21 varifrån togs en potent 2 litersmotor och växellådan med större koppling.



Samma år köpte Curt även tillbaka familjens Aprilia ser. 1 som då fanns i Gävle samt även den Lancia Ardea -42 som fotografen Francis Bruun då ägde. Sommaren 1959 ville Olle Nylén köpa Aurelian, så den 15 juli tog Curre hans Aprilia i byte. Ardean såldes sen till Sten Wigrell och de båda Apriliorna hamnade i Kjula hos familjen Stenqvist när andra intressen tog Curt till Frankrike en tid.

Olle Nyléns Aprilia är nu, efter några mellanhänder, tillbaka i familjen hos sonen Rolf, där ett minst sagt omfattande renoveringsarbete pågår.





*Sonen Björn Lamby vid Aprilian hösten 1959.*

Nu hade Lancia-agenturen övertagits av AB Motorindustri med Evert Philipsson i spetsen, men starka Mercedesintressen där skapade en viss osäkerhet, varpå ett möte med Italienska Handelskammaren beslöts. Efter diskussioner med exportchefen Gutfreund och ing. Bonelli på Grand Hotell i Stockholm, kom även Jack Kotchack samt hans bilhandlarvän Bo Hellberg med i bilden. Starkt uppmuntrad av Lancia-klubbens styrelse kunde Curre så slå upp glasörrarna till utställningshallen på Birger Jarlsgatan 112. Ett antal Lancior såldes, b. a. en Fulvia 1300 Berlina till fader Iwan. Men problem med reservdelsleveranserna från Italien försvårade arbetet, varför Curre klev av det samarbetet och snart nog hade Mario Gianusso, en gammal Turinbo, tagit över agenturen i lokaler i Huddinge. Även han sålde Lancior men fick snart fler fiender än nöjda kunder, så agenturen byttes än en gång. Nu till den gamle tävlingsföraren Sam Gillberg med garagelokaler på Gävlegatan och ett skyltfönster på Roslagsgatan. I det fönstret sågs några Lancior till salu med nu kända ägare. En röd beg. Aprilia Cab. – nu hos Henry Nesselqvist. En röd Fulvia Coupé till Philip Jansson. En röd Flavia 2000 Coupé beställdes av pappa Iwan, men en svår hjärtinfarkt tog hans 85-åriga liv innan bilen hann levereras, så den finns nu hos Göran Welanders.

När Svenska Fiat så övertog Lanciaagenturen och försäljningen av den nya Beta-modellen tog fart med över 500 sålda ex. köpte vi i klubben upp Sam Gillbergs kvarvarande lager. Lennart Wannemark, Bo Nylén och Stig Ericsson fördelade allt och i Lanciaklubben tillkom så många medlemmar att vi bildade en särskild Beta-sektion med driftige Kjell Helgesson i Västervik som ledare och arrangör av minnesvärda Lancia-evenemang – t.o.m. åkning på smalspårig järnväg.

Med Olle Nylén som ordförande i Lanciaklubben de första 8 åren övertog Curre så klubban från honom 1961 och återupptog den igen 1969 efter Anders Ohberg.



*Grabben Björn i pappa Curts röda Aurelia B20 GT ser.6 -58. Året är 1963.*

Lancia Import AB  
Döbelnagatan 64  
Stockholm Va  
Tel. 32 33 44

Utställning  
Birger Jarlsgatan 112  
Stockholm  
Tel. 34 97 10

Lancia Service  
och reservdelslager  
Sörbrunnsgatan 49  
Tel. 34 93 26



NI VET INTE HUR BRA EN BIL KAN VARA – FÖRRÄN NI KÖRT EN LANCIA!

Autocar AB

AUTOCAR AB

Curt Lamby  
Försäljningschef

*AUTO-CAR AB:s prislister för Lancia personbilar 1963*

Med försäljningsbroschyrer och prislister tryckta och klara den 23 jan. 1963, började Curre sin bana som försäljningschef hos Autocar AB på Birger Jarlsgatan 112 i Stockholm med modellerna Appia, Flaminia och Flavia på programmet.



Men lyckan i bilbranchen blev kortvarig och den marina sidan tog vid med anställning på Sjöhistoriska Muséet på Djurgården. Under 70-och 80-talet ägde Curre ett flertal Lancior och deltog i flera internationella Lanciaträffar. Tack Curre för alla härliga minnen du gett oss.



*Vid italienska Lanciaklubbens träff 1976, fick här Currens son Björn ta emot den stora pokal som vi sedan dess har som vandringspris i Svenska Lanciaklubben. Mats Thillman t.h. beskådar den högtidliga prisutdelningen.*



*Det magnifika 100-årsjubiléet av Vincenzo Lancias födelse 1981 i Turin där Curre var med. Här t.v undertecknad i Aurelia GT samt t.h. Lennart & Susanne Sandberg i Flaminia Coupé.*



HOTEL PARCO DEI FIORI



CENTENARIO  
«VINCENZO LANCIA»  
1981

24-30 Agosto

Cena offerta dal «LANCIA CLUB»

Ronta - 28 Agosto 1981

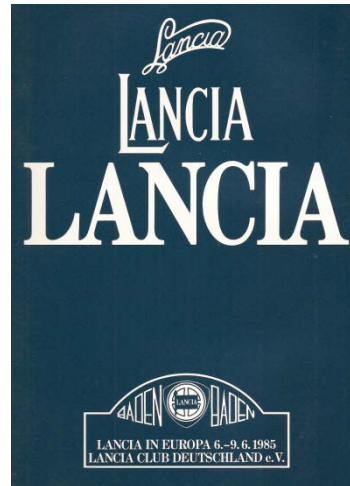
*Vid tyska Lanciaklubbens fantastiska träff i  
Baden Baden 1985, följde Curre med oss som  
passagerare.*

CENTENARIO V. LANCIA  
1981

*Curt H. Lamby*  
*Sweden*



*Menyn från galamiddagen och Curre's  
deltagarekort.*



Curre har för många år sedan antydigt att han skulle vara ättling till den ryske tsaren Alexander den II , 1818 – 1881. En uppgift som blev ett intressant ämne i släktkretsen och bland vänner. Och visst är det sant! Av hans dotter Christina har jag fått ta del av en mycket grundlig släktforskning som tog sin början redan på 1920-talet. Här har hans ättlingar, från flera arkiv i Stockholm och S:t Petersburg, fått fram dokument som styrker detta. I S:ta Claras församling i Stockholm födde Sophia Wilhelmina Lamby den 30 okt. 1834 en dotter Fredrica Wilhelmina (kallad Mina). Efternamnet stavades av föräldrarna, hovkocken Henric Emanuel Lamby och hans fru Christina (f. Frodström) ibland olika Lannby, Langby, Landby i skrifterna. Sophia var sångutbildad och med scenvana fick hon anställning vid Djurgårdsteatern och Lemkes resande teatersällskap som gjorde turnéer till Åbo i Finland samt hos fam. Mannerheim och von Willebrand. Hon gifter sig senare med teaterdirektören Stjernström men då hade hon redan fött sitt barn med sannolik fader kammarherren Anders Roland von Prinsencreutz. Genom kontakter med ambassadören Wedel-Jarlsberg, gift m. Armfelt och nära släkt med Pipers och greve Manderström, yrkesdiplomat, utrikesminister, akademins sekreterare och teaterhabitué med goda kontakter i Petersburg, skickas Mina till S:t Petersburg år 1837 och tas omhand av fru Sophie Jurgensohn vilken skriver in henne i Katarina svenska församling år 1843. År 1849 blev hon konfirmerad och ingick då ett s.k.



## **INNANFÖR GARAGEDÖRRARNA** en vårtur av redaktören.

Efter ännu en hård vinter kom då våren med språng, och garagedörrarna kunde slås upp. Och vad har då hänt där innanför. Jo Per Edvardsson tillsammans med duktige Lars Filipsson, har minsann kommit bra långt på renoveringen av Pers Aurelia B24. Efter smidigt jobb med växellåda, drivaxlar och bromsar med hjälp av ”Tip Girl”, sitter nu även motorn på plats – så det är bara resten kvar. T.ex allt elektriskt.



Den vackra V6-motorn helt i lättmetall där vattenpumpen på grund av begränsad höjd har en speciell konstruktion som här Lars och Per funderar över.





Henry Nesselqvist jobbar skickligt på med de avancerade plåtarbetena på Aprilia Cabrioleten.



Hela det släta golvet är en enda stor lådkonstruktion och här visar han upp den lagade bakluckan för reservhjulet.



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](http://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**

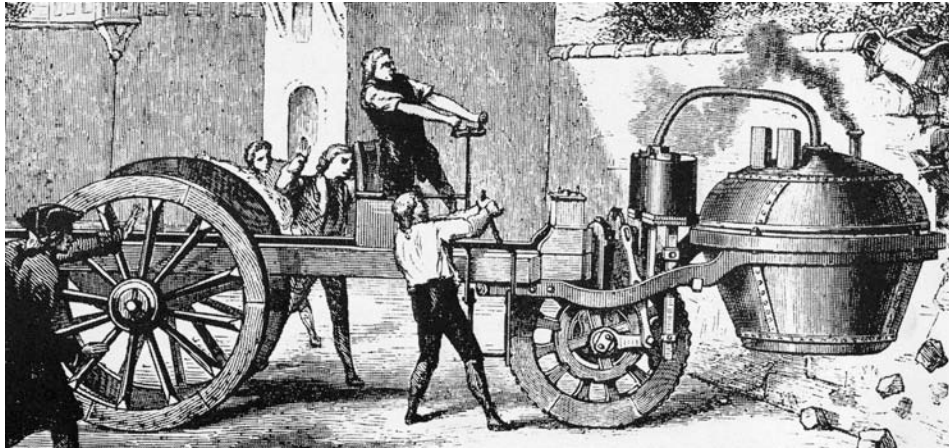


En oerhört potent Lancia Delta Integrale vid årets Italienska dag på Skokloster.





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



Vilken fantastisk utveckling från 1769 till 2011. Komforten och antalet hästkrafter har ökat dramatiskt medan totalvikten gått ned rejält.

