



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIAKLUBBEN
NUMMER 112 , NOV 2012



Man blir aldrig för gammal för att fascineras av en Lancia Aprilia.
Sune Lundin i renoverartagen i Västerås inför klubbens 60års-jubiléum 2013.

Två av klubbens äldsta vänner och medlemmar har lämnat oss. Stig Eriksson och Margit Edhlund. Med hem i det gula huset på Brahegatan i Sala och reservdelsfilialer på många ställen i grannskapet, var Stig en av klubbens tidiga medlemmar och en duktig tekniker och fotograf med Hasselbladskamera, med stort hjärta och vid bekantskapskrets. Vi saknar hans djuplodade garagediskussioner. Med sin självklara auktoritet och utpräglade affärssinne låg Margit bakom Lanciaälskaren och sin make Stures optikeraffär på Götgatan 91 i Stockholm. Åtskilliga gemensamma Lanciaevenemang och personlig vänskap har vi åtnjutit tillsammans i rikt minne.

I detta nummer bl.a. :

KLUBBPRESANTATION sid. 3
ORDFÖRANDE HAR ORDET sid. 4
SALUTORG och LUCIATRÄFF sid. 5
INBJUDAN NORDISK TRÄFF 24-26 maj 2013 sid.6
OWE PERSSON PÅ BESÖK I TANUM sid.7-9
NORRLANDSTUR TILL KLABBÖLE sid. 10
PER & ANNA-LENA PÅ ÖSTERRIKETUR sid.11-13
HÖSTTRÄFF I HÖLÖ sid.14
PADOVAMARKNADEN 2012 sid. 15-17
HJULKLAPPSTIPS AV ROBERT sid 18-19
APRILIAFEBER sid. 20-28
ELBILAR – MILJÖBILAR sid.29-30



Karl-Heinz Hagers vackra Lancia Aprilia Cabriolet.

SVENSKA LANCIACLUBBEN

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

Herbert Nilsson. Ordförande o Heders-president / ansvarig utgivare La Lancia.
Jacob Ulfssons väg 7A, 647 32 Mariefred
Tel. 0159-108 42 Mob. 070-910 94 05
E-mail herbert.nilsson@bredband.net

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

Robert Lilja. sekr./bitr.redaktör LaLancia
Hummelvretsv. 38, 178 36 Ekerö
Tel. 08-560 522 65 Mob. 070-666 62 80
E-mail robertlilja@tele2.se

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

Per Edvardsson. klubbmästare / ledamot
Besvärbacken 2A, 191 40 Sollentuna
Tel. 08-35 24 64 Mob. 070-321 78 16
E-mail per.edvard@telia.com

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

Lennart Sandberg. suppleant
Bryggvägen 4, 183 63 Täby
Tel. 08-512 350 94

E-mail susanne.elg@hotmail.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

Lanciamodeller

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

Kontaktpersoner

Reservdelar, service, transporter
samt klubbregalier
Tor Fredriksson, tel. 070-698 30 39

(Hemsida)

Datakunnig webmaster efterlyses !
www.svenskalanciaklubben.com

Klubbadress

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

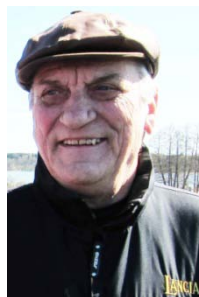
Plusgirokonto 55 58 14-3
IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143
BIC/SWIFT: NDEASESS

Org. nr 802440 - 7838

Några ord från Ordföranden

Lanciavänner!

Nu ställer jag in Fulvia Zagaton för vintern. Några småjobb skall jag syssla med. Varje gång jag intervjuas om mina bilar kommer frågan om vilket värde de har. Jag brukar svara, pengar är inte det viktiga utan glädjen. Jag undersökte marknadsvärden på www.AutoBelle.it den 27/10-12 (Quotazioni) – och så här ser det ut.



Lambda Ser 1, 250.000 Euro. Augusta Berlina, 20.000 Euro
Astura Berlina serie 1-4, 80.000 Euro. serie .2-9 200.000 Euro.
Aprilia Sr.1 30 000, Sr. 2 25 000 , -47 23 000 Eur.
Aurelia B10 15 000, B22 17 000, B20 55 000, B24 Conv. 100 000, B24 Sp.Am. 150 000 Eur.
Appia Belina Ser1-2 8000, Ser3 6000,GTZ-GTE-Zagato 40 000,Vignale 12 000 Eur.
Flaminia Berlina 2,5-2,8 12 000,Touring 2,8 38 000, PF 15 000,GT 2,8 28 000,GTL 2,8 20 000
Flaminia Zagato Sport 70 000,Zagato Sport 2,8 80 000, Zagato Super Sport 2,8 85 000 Eur
Fulvia Fanalone 32 000, 1,3 HF 18 000, 1,6 HF Ser. 2 18 000, 1,3 Rally-1,3S 8000 Eur.
Fulvia Sport Zagato 1,3S 12 500, 1,6 18 000 Eur.
Flavia 1,8 Coupe 10 000, Coupe 2,0 9000, Vignale Conv. 12 000, Sport Zagato 22 000 Eur.
Delta Int. 2,0 8vent. 7500, 16vent. 10 000, evo 15 000, S4 60 000 Eur.
Stratos HF 110 000 Eur. 037-Rally 80 000 Eur.

Som ni ser vilka dyrgripar vi har. Full fart med reoveringarna. Reservdelar är dyra men Tor kanske har vad du behöver. Vintern är en bra tid att tillbringa i garaget. Planeringen av vårt 60-årsjubileum och Nordisk Lancia träff pågår för fullt.

Lycka till / Herbert

SALUTORG Många Lanciadelar finns i lager ! - och resten kan skaffas !

Reservdelar, nya eller beg. till Aprilia, Appia, Aurelia, Flaminia, Flavia, Fulvia, Beta, Delta, Dedra, Kappa, Thesis, m.fl.

Kontakta **Tor Fredriksson tel. 070-698 30 39** för information, affär och leverans, ev. transporter, verkstadsservice, m.m. samt beställning av klubbregalier.

Lancia Appia ser.3, 1959. Avställd och orörd inomhus sedan 1967, söker händig renoverare till diskuterbart pris. Bertil Thomasson, Karlstad. Tel.054-18 80 05 b.thomasson@telia.com

KLUBBREGALIA Klubben innehar ett antal trevliga saker med Lanciamärken på. T-shirts, Kepsar, Paraplyer, Kaffemuggar, Nyckelband, Klubb- o Vagnmärken.
Kontakta Tor Fredriksson vid beställning, tel. 070-698 30 39. Frakt tillkommer.
3 böcker ! Fulvia, Harry "Sputnik" Källströms 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

KOMMANDE TRÄFFAR

Lancia – Luciaträff firas traditionsenligt i Klockargården, Huddinge 12 dec. kl.18.30.
Vi förstärker klubbkassan, och tar 50:- kr/pers
Med kaffe och glögg och alla de läckra lussebullarna o pepparkakorna. **VÄLKOMNA !**

Vi jobbar för fullt med detaljerna och totalkostnaden för den **Nordiska Träffen i Tanum**.
Allt är inte riktigt färdigt men i nästa nummer i februari, kommer Anmälningssblankett med alla detaljer. Kryssa för i kalender och ha tålamod så kommer den färdiga blanketten då !

	<p>THE SWEDISH LANCIA CLUB CORDIALLY INVITES YOU TO OUR NORDIC "OPEN" LANCIA MEETING AND OUR CLUB'S 60 YEARS CELEBRATION May 24 - 26 2013 ANMÄLAN / PARTICIPATION FORM</p>	
<p>Anmälan, deltagaravgift (??-) och vald boende-kostnad måste vara klubben tillhanda senast 1april.</p>		<p>This entry form and participation fee (SEK ??) plus chosen housing costs must be received by the Club at latest April 1.</p>
<p>Driver & passengers.</p>	<p>Vehicle, type and year:</p>	<p>Reg. # :</p>
<p>Name and address: (Please type)</p>		<p>e-mail address Nationality</p>
1		
2		
3		
4		
5		

Jag / vi kommer på fredag, och vill bo som i förkryssat alternativ. I / we will arrive on Friday and would like to stay as indicated.

<p>Hotellrum <input type="checkbox"/> AIT A Hotel room 1 395:- / (+300:- for single room).</p>		<p>För klubbens egna noteringar: Ansökan emottagen den: Av: Deltagaravgift emottagen den: Av: Godkänd ansökan returnerad den: Av: Kommentarer:</p>
2/4-bädds stuga <input type="checkbox"/> AIT B 2/4-bed cottage 1 195:- / (-250:-/pers. >2 in 4-bed).		
6-bädds stuga <input type="checkbox"/> AIT C 6-bed cottage 1 195:- / (-250:-/pers. >4 in 6-bed).		
Husvagnsplats <input type="checkbox"/> AIT D Parking site for trailer 270:- / day		
Ordinar själv bostad. <input type="checkbox"/> AIT E I'll arrange my own living.		

Priserna A till C avser 2 nätter med frukost /person. Prices A to C are for 2 nights including breakfast /person.
Städning och sänglinne är inkluderat. Cleaning and bed-linen are included.

Speciella krav eller önskemål: Any special requests or requirements:
(Dietmat, allergier eller religiösa begränsningar) (E.g. dietetic meals, allergy, religious restrictions)

Mail this form to: Per Edvardsson, Besvärbacken 2A 191 40 Sollentuna or E-mail to per.edvard@telia.com
Payment to Anna-Lena Nilsson Plusgiro 50 78 26-6, or IBAN: SE53 9500 0099 6018 0507 8266 and BIC/SWIFT: NDEASESS.



Preliminärt Program

- Fredag 24:** Incheckning på beställt hotellrum eller stuga från kl. 14.00.
Social samvaro (däcksparkning) fram till klockan 19, då en 2-rätters välkomstmiddag serveras i restaurangen. Dryck av eget val är inte inkluderat. Dans till kvällens orkester.
- Lördag 25:** 9:30. Efter frukost - Båttur från Tanums Strands hamn med guidad sightseeing på Florö, en tidig föregångare till Göteborgs Hamn. Lunch på eller helt nära båten.
19.00, fördrink som följs av Galamiddag: Tre rätter inklusive 1 glas starköl/vin till förrätten samt 2 motsvarande glas till varmrätten. Kaffe och kaka. Musik och dans till kvällens orkester.
- Söndag 26:** Utcheckning från hotellet efter frukost.
9:30. Avfärd i egna fordon till Lysekil (c:a 45 km) där parkering är ordnad. Besök på Skandiamuséet och Havets Hus med skjuts av City Tuffen med sightseeingtur.
Avskedslunch på en lokal restaurang med tack och arrivederci.

Boende på hotellet eller i stugor med parkering i anslutning därtill.

Anmälan och Betalning skall vara klubben tillhanda **senast 1 april 2013**.
per.edvard@telia.com www.tanumstrand.se

Mer utförlig och uppdaterad information följer i februariumret av tidningen !

Hitta hit

Med bil: Kör E6:an. Tag av vid Tanumshede väg 163. Följ skyltarna mot Grebbestad. Kör igenom samhället, strax söder om Grebbestad dyker TanumStrands skylt upp.

GPS-koordinat: Lat: N 58 40' 23.00"
Long: E 11 15' 51.44"



SENSOMMARBESÖK I TANUM av Owe Persson, sept. 2012.

I Bohuslänska Tanum hittar vi klubbmedlemmen Alf Olsson, som är en person med ett stort och varmt hjärta klappande för Lancia och med ordet "lancialagret" ingående i sin e-post-adress. Intresset tog sin början i slutet av 1960-talet då han blev ägare till en av de två Astura - bilarna, som finns i vårt land. Alf började alltså på toppen, kanske man vågar påstå, åtminstone när det gäller rangordningen bland Lancias modeller. I hans fall gällde det den stora Pininfarina - kabriolen från 1939, vars förste ägare var den italienske ministern i Sverige och som alltså blev Alfs första Lancia.



Lancia Astura 1939 med Pininfarina karosseri. Bilden tagen i Göteborg 1960, då den fortfarande var en vardagsbil.

Denna vackra och ståtliga bil, med en smalvinklig 82 hästkrafters 3 liters V8-motor, hade överlevt ett antal ägare och då när Alf kom in i bilden ägdes den av Lennart Haajanen, som försökte sälja den i hopp om att den skulle stanna kvar i vårt land. Det gick trögt och så småningom dök ett köpintresse upp från en person i USA och affären med denne var i princip klar när Alf slog till och på så sätt räddades den från export över atlanten. Den var i fungerande skick men med ett visst renoveringsbehov karossmässigt. Det handlar om ett ganska speciellt fordon med Lancias förfinade mekanik kopplad till ett tjusigt och välbyggt, men tungt karosseri, som prestandamässigt hämmade bilen.

Efter några år krävde livspusslet för Alf och hans familj att Asturan måste säljas. Dock måste det erkännas att Alf hade gjort en veritabel kulturgärning genom att förhindra en stor förlust för vårt lands bilhistoriska bestånd. Den var senare under ett antal år utställd på det numera stängda bilmuseet i Lagan.

Men trots flyttar och annat i livet har Alf räddat ytterligare ett antal Lanciabilar, som han nu med flit försöker att hålla vid liv. För Alf är det verkligen positivt att hans båda söner Martin och Morgan har kommit in på Lancia-spåret då de har var sin Delta Integrale, vilken får ses som den senaste Lancia-modellen med riktigt unika tekniska och emblematiske egenskaper.

Kanske vi, i samband med Svenska Lanciaklubbens 60 års jubileum i Tanum, kan övertala Alf att öppna någon dörr för oss, som är så nyfikna på äkta Lancia-grejer.



Alf med Beta HPE och Gamma Coupé utanför en väderbiten garagebyggnad.



En Fulvia-coupé under arbete och visar att Alf är grundlig i sin renoveringsverksamhet.



Väl skyddad under en bro, som passerar Alfs domäner, hittar vi denna Flaminia coupé. Bron är en ovanlig betongkonstruktion, utförd som AK-arbete i början av 1930-talet. AK stod för Arbetskommisionen, inrättad för att motverka den då förhärskande svåra arbetslösheten.



Med ett förnöjsamt leende kan Alf numera, med en viss saknad, betrakta bilderna av den för länge sedan sålda Asturan.

Bakom garagedörrarna i Klabböle



En bit uppströms Umeälven bor Ulf Lundgren i en rofylld liten by vid namn Klabböle. Han köpte Bengt Gustavssons Flaminia för några år sedan, men bromsarna gav en hel del huvudbry, som nu ser ut att lösa sig. Uppmuntran och en fikastund på den mastiga ljugarbänken hjälper i sommarvärmen.



Grandios Lancia i en härlig miljö



Med ett smalt men välgjort garage blir entusiasmen god.



ÖSTERRIKISK HÖSTRÄFF med Per Edvardsson & Anna-Lena

Våra utländska systerklubbar inbjuder till riktigt trevliga vår- och hösträffar och med de ömsesidiga kontakter som etablerats under åren med härliga likasinnade Lancia-entusiaster, är det inte svårt att frestas av programmen med goda vänner i så vacker natur.

Så med en stående inbjudan från vännerna Maria och Tino Mokesch tog klubbmästare Per med sin Anna-Lena, som då kunde fira sin födelsedag "på annan ort" som man säger och gästade den Österrikiska Hösträffen.



Lancia-parkering framför "Stainzer Flaschenzug" med ånglok från 1907.

Biljetter handlades på internet, Air Berlin/Niki.Com behövde 1.206:-/person t.o.r. Prisvärt, om man jämför med bilåkande motsvarande sträckor. Vi blev hämtade på Wiens flygplats f.v.b till deras hus i Brunn am Gebirge.

Den 5 september körde Maria oss fyra personer till Ungern, med sin splitternya Ypsilon. Numera har den ju även bakre dörrar och känns mer "fullvuxen".



Maria Mokesch och Anna-Lena framför en av springbrunnarna på slottet Eszterhá i Fertöd, inte långt från södra stranden av Neusiedler See där lunch intogs. Vi körde sedan tillbaka och rundade sjön utefter östra stranden.

Träffen började på torsdag eftermiddag. Vi åkte Delta Integrale, i rask takt. På vissa sträckor blir bilar fotograferade vid på- och avfart, är sedan genomsnittshastigheten mer än 120 km/tim, blir man bötfärd!!

Kurorten Bad Gams ligger i en betagande skön omgivning, där vårt hotell, "Dorfhotel Fernblick" gjorde syn för sägen. På denna internationella träff var det totalt 26 personer med 15 bilar. Den internationella inblandningen bestod av oss två plus Wolfram von Staal, (han var med i Halden). Deltagarelista behövdes inte, eftersom alla kände alla. Franz Trinkel hade gjort ett utflyktsprogram som omfattade 22 sidor vägbeskrivningar. Otroligt överarbetat, och snyggt, i nåt dataprogram men det gjorde inget eftersom alla följde honom i hans "utmärkta" Beta HPE VX Executive, i en lång rad. Vi åkte ångtåg, besåg ett nostalgimuseum, Bärnbach Glashütte och mest intressant, "Karlhofer Motorsporttechnik".

Gerhard och sonen renoverar ENBART Integrale. Köper bra okrockade bilar som de sedan plockar ned och återuppbygger till superstandard. Du får räkna med att en renovering kostar mellan 70-80.000: Euro. Köper numera bilar från Grekland, då Italien blivit för dyrt.



Reservdelsbilar hos Karlhofer.

"Grenrör" på nyrenoverad Delta Integrale hos Karlhofer Motorsporttechnik.

Träffen avslutades på söndagen med att "Vägledaren" körde fel och vi hamnade på gränsen till Slovenien. Orten Kitzeck ligger på en bergsrygg med fantastisk utsikt åt allavädersträck. Hit måste jag komma igen! Vi besökte ett Vinmuseum inför den avslutande lunchen. Det var tur att man inte behövde köra, sammanlagda sträckan för träffen blev 278.5 km. Alltid asfaltvägar, smala, upp och ned, i gott tempo.



På hemvägen gjorde vi ett stopp hos Franz Punkhardthofer, han hade ett jättegarage där han som entusiast renoverade sina Fulvia Coupéer. Han hade åxå en superrenoverad FIAT 514.



Anna-Lena & Per håller "älghorn" vid Robert Lauermands Monte Carlo framför Franz Punkhardtshofers gedigna garage.

Sista dagen i Österrike gjorde vi tillsammans med Robert Lauermand en utflykt till Bratislava i Slovakien.



Tino och Anna-Lena dricker STURM vid en "Gatu-bar" i Gumpoldskirchen.

På Café Mayer drack vi "Caffee Fiaker", (med Rom) och åt en av de 37



sorters tårtor som erbjöds. Här födelsedagstårtan med en röd Aurelia B24 i marzipan.

Efter 8 dagars olika upplevelser var denna resa ytterligare ett minne för resten av livet! Lovar Per & Anna-Lena.

HÖSTTRÄFF I HÖLÖ. 22 sept. 2012, av Bo Nylén.



Inne i det stora Lancia-garaget i Hölö spreds värmen av hett kaffe när skaran av Lanciavänner tog fram pic-nic-korgarna och lät sig väl smaka.



Ordförande Herbert Nilsson hälsade alla välkomna. Snart var stämningen hög och bilhistorierna många och helt glömt var det ostadiga vädret utanför. Kort sagt en trevlig dag – i år igen.



Långväga medlemmarna Carl Hellström från Lidköping i samspråk med Magnus Wålinder och pappa Per-Erik från Sundsvall.



Familjen Fredriksson : Fadern, sonen och som någon uttryckte det - den heliga ande



Kalle Hansell kom i nyinköpt Lancia Delta, men registreringsnumret skilde bara 7 siffror, fastän Magnus Wålinder nu kört nästan ett år med sin.

AUTO moto D'EPOCA 25-28 okt. med Per Edvardsson & Anna-Lena
i sällskap med Sune & Birgit Lundin.



Italiens största mässa för bilentusiaster är utan tvekan Padova. Så är man riktigt i renoverartagen är en Italiatur lämplig utflykt så här på hösten. Här ställer bilklubbar upp och här finns många bilar till salu. Och det rika kulturlivet i Venedig och dess omgivningar är ju alltid sevärt. SAS-biljetter för 1.606:- kr/person t.o.r. och dubbelrum på hotell Mignon blev en bra början.

Nu kunde vädret gott ha varit lite bättre, för när solen sken pågick mässan inomhus.

Men det finns ju regnkläder och åldern är inget hinder när jakten på Apriladelar börjar - men prisnivån har blivit obehagligt hög. Ett par körriktningspilar samt stänkskydd blev dock dagens fångst.

Bland de 14 hallarna med Lanciamontern, Appia-, Ardea-, Aprilia-, Thema och Integraleklubbarna, träffade vi norska och österrikiska Lanciaklubbmedlemmar, men missade några svenska utom ett par Alfisti som var på

jakt efter en Alfa Romeo 1900 Berlina. En sådan fanns till salu för 47.000 Euro medan en Lancia Appia ser.1 i ASI-skick kostade 13.000 Euro. Monte Carlo Spider för 11.500 Euro såg fin ut. Lancia Kappa Coupé 1998 såg ut som ny, med ifylld servicebok !, begärt pris 5.500 Euro. Lancia DiLambda Berlina för 120.000 Euro

Nej skall man köpa Lancia, skall man inte göra det i Padova och inte vara utlänning med dåliga språkkunskaper. Och medan gossarna var på bilmässan var våra flickor turister i den vackra staden Padova.



Aprilia registrets monter

Men sedan blev det gemensam kanalkryssning på "Brenta Riviera" från Stra till Venedig inklusive flera slussningar och lunch på halva seglatsen vilket förstärkte det turistiska. Bassano del Grappa besöktes med provsmakningar och inköp hos både Nardini och POLI.



Registro Ardea med bedagade renoveringsobjekt bredvid vass Delta Integrale.



Två tävlingsframgångar – Fulvia HF Coupé och Aurelia B20 GT



Fulvia Zagato Sport



Flaminia Touring Cabriolet

Här lite adresser om Brenta Riviera, reservdelar och bilar.

www.silvauto.it www.ilburchiello.it www.sangalliguarnizioni.com
www.classicvintagecar.it www.righiniauto.it www.cicognaniguarnizioni.it
www.automotodepoca.com



Familjemedlemmar - Fiat från olika tidsepoker



Mer italienskt - Ferrari



Lancia Ardea

För 1.20 Euro åker man buss och spårvagn som fungerar utmärkt i hela Padova, och kan handla ost och skinka att ta med hem till Sverige. Varje timme avgår buss till Venedigs flygplats "Marco Polo" för 8 Euro. Alla var hemma vid 19-tiden med direktflyg till Arlanda efter en innehållsrik resa med få reservdelar men med desto fler minnen.

Mässan år 2013 är 24 – 27 oktober, med preview den 24:e.



Chiao e arveviderci

Sune & Birgit
Per & Anna-Lena

HJULKLAPPAR TILL AURELIA av Robert Lilja

Dags att planera Julklappslistan? Det är aldrig fel att vara ute i god tid och släkt och vänner uppskattar säkert omtanken att tidigt få veta vad man, innerst inne, allra helst vill ha och garanterat uppskattar. Så här kommer några tips, baserat på de "uppdateringar" jag själv gjort på min Aurelia:

- Färska halogenvarianter i stället för de trötta glödlampor som våra tidiga Lancior utrustades med. Med samma (eller högre) effekt men med bättre ljusutbyte och mindre värmeutveckling. T.ex. Bosch S2 hel/halvljus med BA20d-sockel för bl.a. tidiga Aurelior kan ersättas med helt kompatibla för c:a 70:-/st. Andra lamptyper kan säkert ordnas ifall intresse finns.
- Likströmsgeneratorn kan med fördel ersättas med en växelströms-d:o som ger minst 40A, praktiskt taget oberoende av varvtal. Den kräver dock en kortare fläktrem p.g.a. den mindre remskivan, och det hela syns knappt uppifrån. Priset är runt 4 000:- medan en renovering av originalgeneratorn sällan hamnar under 6 000:- Jag har två friska original med laddningsreläer, som jag kan skiljas ifrån ifall någon är intresserad.
- Ett brytarlöst tändsystem finnas numera som ett installations-kit och lär vara klart billigare än mitt, men utan nyfikna har jag inte drivit saken. Mitt eget – modifierat i USA – kostade lite' över 2 000:- men kräver aldrig några justeringar eller nya brytarspetsar och påverkar inte utseendet alls. Och det kan återställas när som helst.
- En "4-hörns blinker" där namnet anger vad det rör sig om, har jag installerat eftersom jag är rädd om min bil. En installationssats för detta har jag köpt från England för drygt 200:- och den är lätt att ansluta, men kräver en (diskret/dold?) plats för den speciella drag-brytare med lyse i som ingår i satsen.
- Kupévärmern: Att vara tvungen att gå ur bilen, lyfta på huven och där nere vrida på en kran, kan inte vara en optimal procedur för att reglera kupévärmern. Jag har bytt ut kranen mot en som man hanterar via en wire inifrån. Kranen och reglaget köptes för några 100-lappar, och adaptern svarvade jag själv. Delarna kan säkert hittas på någon välförsedd bilskrot också.
- Antenn. En fungerande radio kräver ju en antenn, men jag tycker att ett spröt någonstans, skämmer bilens rena linjer. Efter lite' letande hittade jag en mycket diskret sak som är självhäftande och lämpligen fästs överst på vindrutans insida, nästan dold av backspeglens. Kabeln (nästan 2 m) förläggs inuti "fönsterkarmen" och det krävs en observant typ för att över huvud taget märka att den finns.



Som framgått av tidigare artiklar har jag gjort en hel räckta andra modifikationer också, men de är oftast av ett betydligt mer genomgripande slag och kräver att man har samma inställning som jag, för att eventuellt vara intressanta. Men är någon nyfiken så är det bara att komma över och titta – välkomna.

Men ring först, rekommenderar /Robert.



I samspråk med Magnus Nilsson vid Nordiska Träffen i Halden i somras.

Vilket lyse !
Med halogenlampor i strålkastarna och extraljus
Sealed Beam = landningsljus från en Piper Cub.

Och rejäla italienska bakljus med allafunktioner.



Men det går inte alltid som man tänkt sig. De fantastiska radialdäcken Michelin X i dim.165x400 mm, som togs fram just för Lancia Aurelia 1948, och som jag inhandlade i början av renoveringen, höll inte ända fram till Halden utan måste ersättas med nya under färden. Lärdomen av detta, dokumenterat på garageväggen, är att däck är färskvara !



APRILIA - FEBER en liten svensk historia 1938 till 2012, av Bo Nylén

Som Vincenzo Lancias sista skapelse före sin död 1936, presenterades Aprilian på Parissalongen samma år. En helt ny strömlinjeformad självbärande lätt kaross med lågt luftmotstånd 0,47, punktsvetsad med dörrar utan mittstolpe, teleskopfjädring fram och en bakvagnskonstruktion som saknar motstycke än i dag, gav Aprilian helt unika vägegenskaper. Med ing. Falchetto's hjälp patenterades flera innovationer och den kompakta V4-motorn med överliggande kamaxel på 1352 cc, ser.1, och senare 1500 cc serie 2 gav 48 hk vid ca 4000 r/m, med så lågt kompressionsförhållande som 5,75:1

När Luigi Fallai år 1938 tog upp den svenska Lancia-agenturen, var Aprilia alltså den aktuella Lanciamodellen och som ett led i marknadsföringen ställde den tävlingsintresserade italienaren upp i både svenska och utländska tävlingar. Här med intresserad publik vid starten i Monte Carlorallyt.



Inför försäljningsstarten gav han ut en broschyr på 16 sidor med prislista daterad den 1 april 1938. Ett axplock ur denna visade de saluförda modellerna – Berlina och Coupéer samt enbart chassier för påbyggnad av olika karossstillverkare.

Broschyren tar också upp citat ur samtida tidningar samt lovord av nöjda kunder.



Aprilia

MODERNA BILKONSTRUKTIONER

och deras inverkan på
valet av bil

Ensamförsäljare för Västra Sverige:
GÖTEBORGS HYRVERKS AKTIEBOLAG
Magasinsgatan 19, Göteborg. Telefon 71 500

Utgiven av

FALLAI A.-B.

Generalagent för LANCIA & Co., Turin
Birger Jarlsgat. 38, Stockholm. Tel. 111902, 203042

Lancia Lambda
har skrivit sitt namn i bilismens historia.

Lancia Aprilia
visar vägen för framtida utveckling.

INNEHÅLL:

Lanciafabrikens historia	sid. 3
Moderna riktlinjer vid bilkonstruktioner och deras tillämpning i praktiken 5
Detaljuppgifter 6
Kontrollerade prestationer 7
Lancia Aprilia, en rundvandring 9
Uttalanden av svenska Lanciaägare	omslagets 3:e och 4:e sida
Pressutlåtande	

PRISLISTA.

Seriemodeller:

Aprilia, 4-dörrars Sedan med tygklädsel kr.	6,900:—
Do med prima läder kr.	7,400:—
Aprilia, Cabriolet, Standard, 4—5 sitsig kr.	9,600:—

Specialmodeller:

Aprilia, chassis hjulbas 285 cm.....	kr. 5,900:—
Aprilia, lyxkarosser, utförda av kontinen- tens förnämsta fabriker: Pinin Farina, Stabilimenti Farina, Ghia, Castagna, Touring m. fl. omfattande samtliga modeller, så- som 2—5 sitsiga cabrioletter, 2-el. 4-dörrars Sedan, 4—6 sitsiga från	kr. 11,500:— 13,500:—

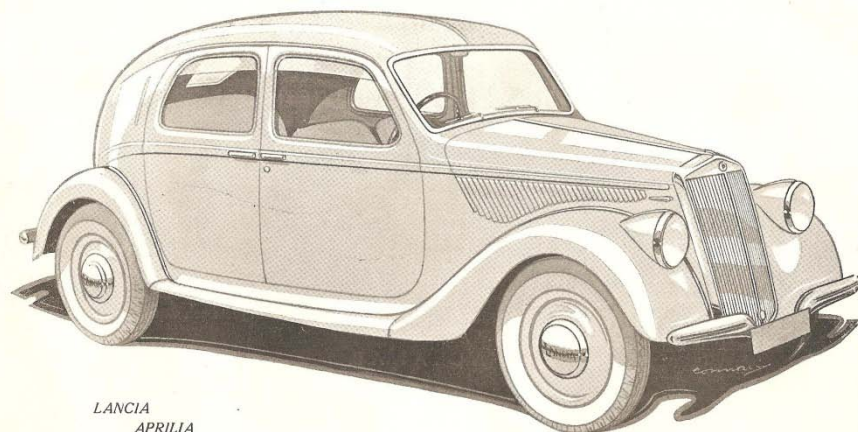
1 april 1938.

När den italienska bilfabriken Lancia & Co efter många års frånvaro på den svenska bilmarknaden nu åter låter representera sig, ligger det undertecknad generalagent om hjärtat att stå den bilköpande allmänheten till tjänst med alla tänkbara upplysningar om denna bilfabrik och dess snart sagt över hela den civiliserade världen välkända och uppskattade produkter.

Föreliggande broschyr är ett led i denna upplysningsverksamhet, men vi ha icke velat inskränka oss till en materialbeskrivning i traditionell stil av den senaste Lancia-modellen utan även velat giva en orientering över de principer, som legat till grund vid konstruktionen av denna delvis epokgörande nyhet på bilområdet och på så vis mera objektivt förmedla en bekantskap, som helt säkert skulle löna sig för mången motorintresserad bilspekulant.

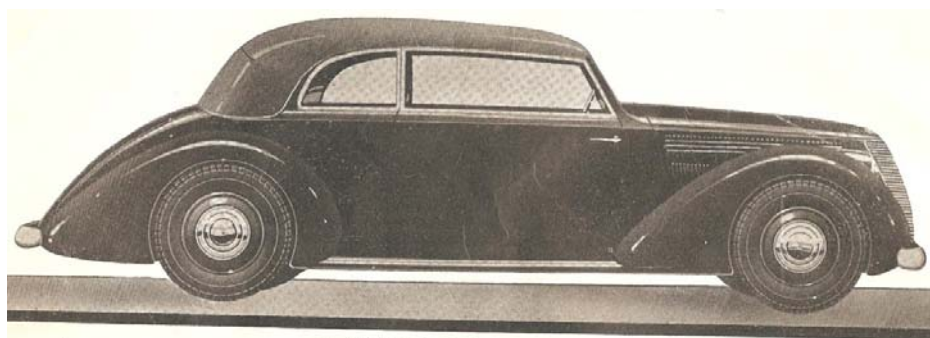
Vi hava även tänkt oss, att en kort beskrivning över den här i Sverige mindre kända Lancia-fabriken, dess tillkomst, utveckling, arbetsprinciper m. m. skulle vara på sin plats och vinna intresse, Stockholm i april 1938

FALLAI A.B.

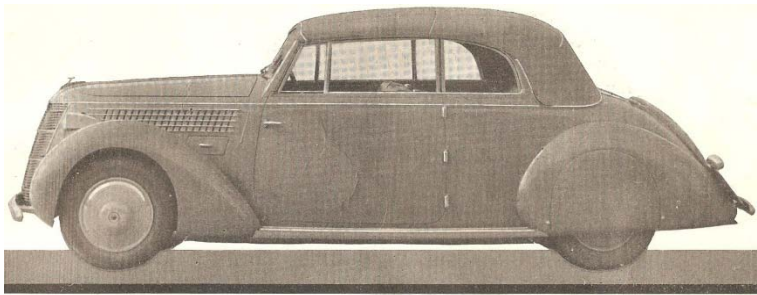


LANCIA
APRILIA
Standard Sedan

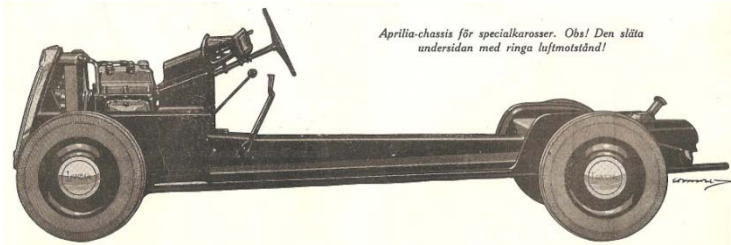
En 4-dörrars Sedan i racerklass . .



Special-Cabriolet, utförd av Pinin Farino, Turin.



Special-Cabriolet, av Stabilimenti Farina, Turin.



Aprilia-chassis för specialkarosser. Obs! Den släta undersidan med ringa luftmotstånd!

UTTALANDEN AV SVENSKA LANCIA ÄGARE

Det är givets av ett visst värde för en spekulant att veta, vad tidigare ägare av Lancia Aprilia fått för uppfattning om sin vagn. Visserligen är det ju ett psykologiskt faktum, att varje bilägare i största möjliga utsträckning talar väl om sin vagn och dess goda egenskaper, men man bör alltid kunna få ett objektivet intryck av de generella fördelarna hos en vagn, uttryckt på ett populärt sätt.

En mycket känd bilist, överläkaren doktor Folke Nord i Uddevalla, skriver:

»Snabbheten i acceleration och toppfart äro verkligen fenomenala, särskilt om man betraktar att vagnen icke drager mera än 0,9 liter bensin per mil.... Aprilian är utan tvekan den bästa vagn jag hittills haft.»

Fallai A.-B.

Göteborg den 12 jan. 1938.
Stockholm.

Det är mig ett nöje meddela Eder, att min Lancia Aprilia alltsedan leveransen fungerat till min fulla belåtenhet.

Jag anser, att vagnen står i särklass ifråga om såväl vägegenskaper, ekonomi som snabbhet, och finner den sig lika väl till rätta på den smalaste skogsväg som på den autostradaliknande betongvägen.

Att köra en Lancia är icke endast det säkraste och snabbaste sättet att förflytta sig från en plats till en annan utan för en motorentusiast dessutom ett alltid lika stort nöje.

Högaktningsfullt
Gösta Alpen, Försäkr.-direktör.

Fallai A.-B.

Birger Jarlsgatan 38, Stockholm.

Med anledning av Eder förfrågan av den 11 ds. beträffande av mig inköpt Lancia Aprilia ber jag härmed få meddela följande.

Under årens lopp har jag haft tillfälle pröva många olika bilmodeller men slutligen stannat vid Lancia Aprilia på grund av dess framstående egenskaper. Främst bör nämnas dess stora medelshastighet och acceleration, som trots vagnens relativa litenhet kunna uppnås, den ojämförligt goda väghållningsförmågan vid alla tillfällen (även isgata), ekonomin (0,9 lit. bensin per 10 km. vid 73 km:s genomsnittsfart), frånvaron av i egentlig mening s. k. rundsmörjning och lätthanterligheten i garage och vid parkering.

Högaktningsfullt
Hans Dymling, Direktör.

P. S. För detta mitt uttalande åtnjuter jag intet arvode. D. S.

Fallai A.-B.

Birger Jarlsgatan 38

Stockholm.

För den, som har bil enbart i tjänsten och i arbetet och som aldrig haft tid eller tillfälle att närmare taga kännedom om olika bilmärkens värde, är huvudsaken att finna en bil, som är lättkört, lättkörd och billig i drift. Lancia har väl fyllt dessa krav under ganska långa och hårda påfrestringar.

För att under alla förhållanden kunna i varje ögonblick tjäna som transportmedel även för långa förflyttningar, kräver varje bil en regelbunden och omsorgsfull tillsyn. Det sätt, på vilket Lancias ombud i Stockholm oombedd övervakar och följer min bils öden och lämnar råd och anvisningar giver en större trygghetskänsla för bilens normala gång än ett dussin regleringsknappar på instrumentbrädan. Om härtill lägges att Lancia med en elegant yttre linje förenar en spartanskt enkel inredning så tror jag mig hava sagt huvudsaken, varför jag trivs utmärkt med min Lancia.

Stockholm som ovan.

Carl Petersén.
Generalsekreterare i K. Svenska Aeroklubben.

Sundsvall den 17 jan. 1938.

Fallai Aktiebolag,

Birger Jarlsgatan 38,

Stockholm.

Ehuru jag ännu ej kört min Lancia mer än c:a 300 mil, skulle jag redan nu vilja meddela Eder, att jag är fullkomligt förvånad över vagnens utomordentliga vägegenskaper. Jag finner dessa fullkomligt fenomenala. Att köra sträckan Stockholm—Sundsvall i detta töslask och sliriga väglag på 6½ timmar utan snökedjor, som jag utan ansträngning gjorde i fredags (den 14 ds), är ett gott betyg för vagnen. Tidigare har jag ej klarat detta med amerikanska vagnar ens på sommarvägar. Bensinåtgången har hela tiden hållit sig under 1 liter per mil.

När jag får ytterligare erfarenhet av vagnen vad beträffar sommarkörning, skall jag återkomma med vidare meddelanden. För närvarande är jag fullkomligt nöjd med min Lancia.

Högaktningsfullt
S. Burgatz, Inspektör.

Svensk Motortidning:

»Lancia Aprilia är en nyskapelse, som i flera avseenden ligger före sin tid och som visar några av de vägar som står öppna för bilens fortsatta utveckling. Framträdande drag är stadigheten på vägen, vilket sannoligen är av nöden, när man betänker att vagnen på ettan når 52 km/tim., på 2:an 70, på 3:an 100 och 130 km/tim. på 4:an. Karakteristiskt är, att normalfarten på god väg nästan automatiskt håller sig betydligt över 100 km., varvid styrningen är absolut precis och motorn praktiskt taget ljudlös. Både bromsar och acceleration äro förklassiga.»

Hälsingborgs Dagblads motorexpert:

»Lancia-fabriken har utsläppt en vagn, vars egenskaper äro sådana att den med skäl kan kallas 'Mirakelvagnen'... En fantastisk snabb acceleration förde det lilla vidundret upp i 80 km:s fart på några sekunder, och på 4:ans växel noterades en toppfart snarare över än under 130 km. Trots detta låg vagnen hela tiden som smetad vid vägbanan och kurvtagning med racerfart medförde ingen som helst krängning. Lancia har en mångfald andra

förmåliga egenskaper, men de kunna tyvärr inte alla tagas med i denna artikel. Betydligt lättare är det då att räkna upp, vad vagnen saknar. Den är salunda fullständigt och välgörande fri från utsmyckning med krukiduller och julgransglitter, vars funktion väl endast söndagsbilisten förmår komma underfund med. Den har ingenting över sig av stor vagn, men är ändå i alla avseenden kanske den största och mest epokgörande nykonstruktion vi under bilens senaste hektiska utvecklingsperiod fått bevitna.»

Stockholmstidningen skriver:

»Lancia är en enastående vagn för sportbilisten och den rutinerade landsvägsföraren, som verkligen kan uppskatta en god vagn och allehanda tekniska finesser. Vagnen går lika behagligt och mjukt i de höga hastigheterna som i lägre och inger känsla av största säkerhet. I bränsleförbrukning håller den sig bergsäkert i 1 liter även vid så hög fart som 90 km/tim. Signaturen har själv haft tillfälle konstatera detta vid en provtur på 11 mil, som kostade knappa 10 liter trots hastigheter i ända upp till 135 km/tim.»

En sparad anteckningsbok, där Luigi Fallai skrev in alla sålda bilar och dess kunder mellan 1946 och 1952, är en synnerligen intressant läsning. 17 st Aprila med varierande karosstyper samt 20 Aurelia B10 och B21 Berlina, några sålda genom återförsäljaren i Göteborg, Gösta Alpen AB.

Fallai A. G.
Vetture "Lancia"

Numero del motore telaio		Carrozzeria	Acquirente	Pag.
21024	439-11517	Tronning Superleggera	Ing. A. T. Ekman	

När bilförsäljningen tog fart i Sverige efter kriget, blev Lancia Aprilia ett allt vanligare inslag i trafiken och när flera - ofta teknikintresserade - Lanciaentusiaster träffades och snart insåg att en klubb skulle vara till gemensam nytta och glädje, bildades så Svenska Lanciaklubben 1953 med ägare av såväl Aprilia som Aurelia.



Sedan dess har under åren utvecklats en omfattande träffverksamhet samt teknisk kunskap och hjälp med reservdelsförsörjning, med åren med ett tilltagande internationellt kontaktnät och en etablerad vänkrets.

Några klubbmedlemmar har sedan länge hållit sina Aprilior i körbart skick. Andra har lagt ner mycket möda på renovering, och brukar dem till klubbträffar och evenemang. Här har vi Stig Back, Owe Persson, Philip/Anders Jansson, Herbert/Magnus Nilsson samt Anders Thillman.



Just nu är fyra renoveringsobjekt under omfattande restaurering. Henry Nässelqvist jobbar på med både Cabrioléten och Berlinan.



Och med ett garage som rymmer båda Apriliorna kan renoveringen fortskrida allteftersom hågen faller på och tiden räcker till.



Sune Lundin i Västerås, som efter flera års arbete nu närmar sig slutfasen efter att karossen äntligen blivit lackerad.

På Padovamarknaden fanns de behövliga korrigeringspilarna.



Broder Rolf Nylén har, efter ett långt deckararbete hittat, köpt och återbördat vår fars Aprilia serie 1 från 1939 hem till garaget. Efter kraftigt begagnande och med naturens hjälp med rosten, har den farit mycket illa – milt sagt – då i stort sett endast taket var intakt.

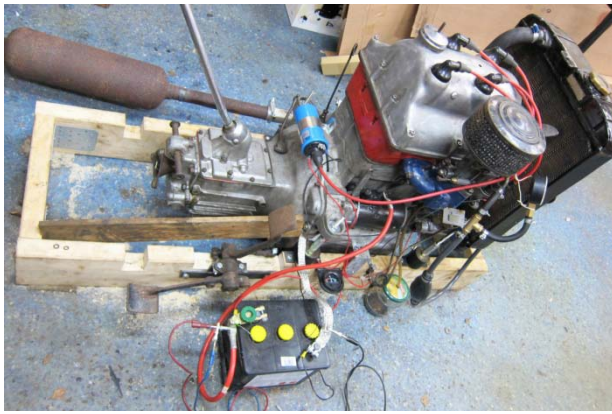


Nej inte ens det, för far hade ju redan på 50-talet sågat upp bakrutan för bättre sikt och ersatt med en större sådan.



När vi fann en Aprilia med sålunda uppsågad bakruta, trodde vi naturligtvis att detta var fars bil. Dock var bilen vit och fanns hos i Sune Lundins ägo, men inköptes och hemtransporterades i snöblask en vinter, innan närmare studium visade att detta var "fel bil". Jakten fortsatte tills vännen och numera klubbmedlemm Tommy Strömberg i Saltsjöbaden, visade sig ha den "rätta" Aprilian som efter tillmötesgående och en Appia-bytesaffär fraktades hem. Även familjen Lambys Aprilia serie 2 kom med på köpet. Grundligt svetsarbete vidtog - originalbakruta, hela botten med pressning av nya golvsektioner, dörrarna, bakluckan o.s.v. Och med siktet inställt på 60-års jubiléet i maj 2013, är nu karossen på lackering.





Hos Sune Lundin fanns flera renoverademotorer, så för att öka tempot något, inköptes en av dessa. En provbänk snickrades och instrument och 6V batteri kopplades – och minsann startade den så snabbt.

Många detaljer fordrar en grundlig genomgång och alla som kommit i närmare kontakt med en Aprilia, vet att dessa är synnerligen tekniskt avancerat byggda.

Med differentialen fäst i bakvagnsbalken är drivaxlarna, i varsin ände försedda med nållagerförsedda smörjbara knutkors för kraftöverföringen till de individuellt fjädrande hjulen, rörformat tudelade ! och invändigt försedda med 6 långsgående frästa spår i vilka stålkulor löper – endast för att ta upp någon millimeters längdändring vid fjädrörelser. En mycket dyrbar konstruktion, smörjbar och tätningsförsedd, som på moderna bilar är ersatt av en enkel elastisk gummiknut.



Tot. 16 st nållager med vardera 40 st nålar !

Men mest intressant och sofistikerad, för att lösa en enkel uppgift, är nog bensinmätaren på en Aprilia. I en stor hålförsedd (olika stora fr. 1-2 mm) rörcylinder löper en flottör fäst i ett snöre (fortfarande helt efter 70 år) som över en bryttrissa vrider en spiralfjäderförsedd skiva med axel fäst i en ”rotor”. Vid minskande bensinnivå vrider sig rotorn och gör kontakt med ett av de 10 stift på ovanliggande bakelithjul. Via en 10-ledad elkabel är denna förbunden med en, med 10 små lampor + 1 för reserv försedd isolerplatta på instrumentbådan. Först vid intryckning av en strömbrytare visas aktuell bensinmängd på 5 liter när vid kontakt med respektive lampa. Dock lyser reservmängdslampan utan tvång.

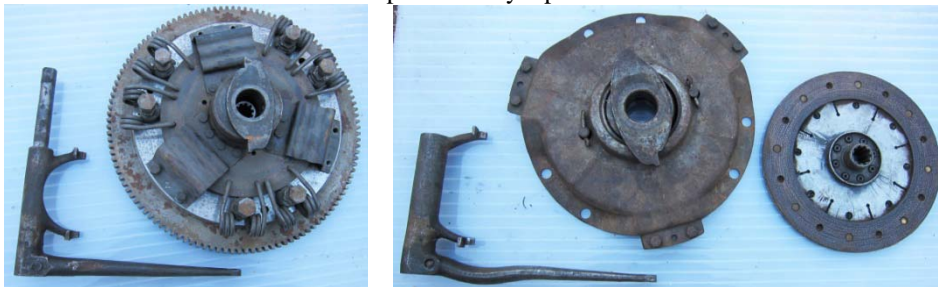
Fabriken ISOS.I.F. i Turin, som levererat miraklet, må haft konstruktörer med stor fantasi och kreativitet.



För tro inte att den tydliga numreringen är lika i båda ändarna av elkabeln !

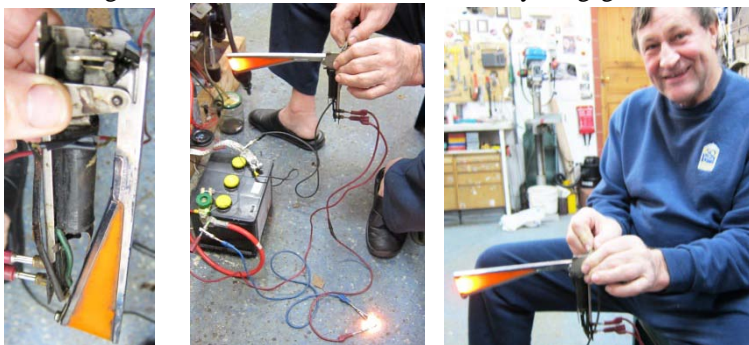


Nu när karossen är på lackering är det gott om plats i garaget att sätta ihop de mekaniska delarna och provköra dem. En genomgången bra växellåda är en god början. Kopplingen är inte minst viktig. Och typiskt Lancia finns denna i tre olika utföranden på Aprilian. Samt två olika diametrar på kopplingslamellen också. Alla har ”dragande” urtrampningslager, men den äldsta tryckplattan hade en krans av ”hårnålsfjädrar” och en rak smidd manöverarm. Från serie 2 övergick man till en central skruvfjäder med liten diameter och av rund tråd med dess passande tryckplatta.



Slutligen gjordes skruvfjädern med större diameter men med rektangulärt snitt samt därtill passande tryckplatta. Här ses sistnämnda skruvfjäder avbruten, så valet föll på den första i montaget. Och i provbänken fungerar den utmärkt.

Körriktningspilarna, som är ruskigt dyra på Padovamarknaden, går att renovera om man har sådana. Det vanligaste felet är att den lilla elkabeln som går ut till lampan i pilens ände, bryts av efter 1000-tals manövreringar och decenniers användning. Här gäller det att ersätta denna med en modern, mycket mjuk och böjlig med silikonöverdrag (finns att köpa på ELFA) – så håller pilarna nog i hundra år till. Här ligger Lancias finurlighet i att kontrollampan på instrumentbrädan lyser först när pilen verkligen är utfälld helt, genom en liten strömbrytare inuti pilens mekanism. Och sen gäller det att veta om de två muttrarna för montaget, varav den ena sitter inne i innerbelysningsglaset.



Liten provning av funktionen inkl. kontrollampan innan Rolf är helt nöjd.

Är man teknisk lagd och miljöengagerad bygger man sig en egen - ELBIL !
I Dagens Nyheters motorbilaga den 10 nov.2012, kunde man läsa om hur Rikard Wildare köpte sig en Fiat 500 från 1973 och, för ca 35.000 kr samt hobbytid i garaget, byggde en elbil av sin italienska favoritbil.



Foto: Lasse Swärd

Annars vet ju alla bilhistoriker att elbilar dominerade marknaden redan på 1800-talet. Medan Ottomotorn och Dieselmotorn ännu inte var tillräckligt välutvecklade vimplade det av elbilar av skilda fabrikat och på gatorna i de större städerna, som ex.vis New York där de flesta taxibilarna körde med eldrift.



Bristen på bensin under 2:a världskriget satte också fart på andra drivmedel till bilarna. Gengas var det vanligaste och vår klubbmedlem Åke Jern körde gärna sin Lancia Aprilia med det och blev stoppad av polisen som inte kunde tro att det gick att köra över 100 km/tim utan bensin.

Då försökte sig flera innovatörer på tillverkning av elbilar. FAURE hette en liten fransk elbil som nådde viss försäljning. En tvåsitsig coupé med individuell fjädring, högsta hastighet 45 km/tim och en räckvidd på 69 km på en laddning. Bilen ställdes ut på Parissalongen 1946, men den åter frisläppta bensinen blev fabriken fall.



Samma öde gick det italienska elföretaget Caproni Elettro Meccanica Saronno tillmötes år 1950. Men det intressanta med detta är att under kriget tillverkades här de berömda Caproni-flygplanen under den kände konstruktören och professorn Antonio Fessia.



I ett försök till civil produktion efter kriget, presenterades bilen CEMSA (efter fabriken initialer) på Turin-utställningen 1948, med en av Fessia utvecklade 4-cylindrig vattenkyld boxermotor på 1100 cc, där den väckte sensation med framhjulsdraft och separatfjädring runt om. Den

kom dock aldrig i serieproduktion, men 1957 tog Fessia, då anställd hos Lancia, fram motorritningarna och modifierade dem med dubbla kamaxlar och fick patent den 27 mars 1957.



En synnerligen lyckad konstruktion som i Lancia Flavia-modellen 1960, blev en formidabel succé och satte agendan för den

moderna (ryckfria) framhjulsdraften med RZeppa –knutar (constant velocity joints).



Medtag ditt medlemskort i Lanciaklubben och du får minst 10% rabatt på allt i butiken. (gäller ej redan nedsatta varor)

Öppet: Må – fred 7.00 – 18.00
Lördagar 10.00 – 14.00

Välkommen till vår nya butik på Bovallsvägen 1A i Södertälje hälsar Lasse & Inger med personal. www.autoexperten.se



Härliga Aprilior vid träff på soliga Öland 2009.



Snygg Aprilia Cabriolet på utställning



Avsändare: **Svenska Lanciaklubben**, c/o Bo Nylén, Hörningsnäsvägen 12, SE-141 45 Huddinge



Ett omisskännligt akterparti – strömlinjeform från 1930-talet – Lancia Aprilia.