



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIAKLUBBEN
NUMMER 115 , SEPT. 2013



Lancia Fulvia 50 år !

1963 – 2013,

Viva Lancia Fulvia - 50 Anni !



Till Svenska Lanciaklubbens minnesvärda 60 års-jubiléum i Tanumstrand, hade Anna-Lena och klubbmästare Per Edvardsson, bakat underbara italienska mandelskorpor. Om någon mot förmodan glömt smaken kommer här, för säkerhets skull, ett foto på dessa.



Innehåll i detta nummer bl.a. :

Sid. 3,	KLUBBPresentation
Sid. 4-5	ORDFÖRANDEN HAR ORDET
Sid. 6-7	SALUTORG och KOMMANDE TRÄFFAR
Sid. 8-9	ROBERT LILJAS EPILOG FRÅN JUBILÉUMSTRÄFFEN
Sid. 10	MOTORHISTORISKA DAGEN, 6 juni
Sid. 11-18	SOMMARÄVENTYR
Sid. 19-22	SLIDING PILLAR RALLY, SEDAN, FRANCE
Sid. 23	THULINTRÄFFEN I LANDSKRONA, 26 juli
Sid. 24-25	MIDNATTSSOLSRALLYT
Sid. 26	HARRY "SPUTNIK" KÄLLSTRÖM GIFTER SIG 1971
Sid. 27-28	EKEBYTRÄFFEN, 25 aug.
Sid. 29	HÖSTTRÄFFEN I HÖLÖ, 7 sept.
Sid. 30	LANCIA FULVIA 50 ÅR !

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. sekreterare 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. Hörningsnäs vägen 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

Hector Garcia. ledamot Ynglingagatan 17, 113 47 Stockholm
Tel. 08-378001 Mob. 073-6478711
E-mail hectorfredrik@gmail.com

Mikael Stjerna. ledamot/bitr. redaktör Äppelbovägen 4, 167 71 Bromma
Tel. 08-7048313, 08-7365888
E-mail mikael.stjerna@teknikensvarld.se

Rolf Nylén. suppleant Solursbacken 10, 141 35 Huddinge
Tel. 08-774 73 57 Mob. 070-889 43 34
E-mail rolf.nylen@bredband.net

Lars Filipsson. suppleant Grahamsvägen 5, 174 46 Sundbyberg
Tel. 08-6282443
E-mail lars.filipsson@telia.com

Lanciamodeller	Kontaktpersoner
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

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

Hemsida
www.lanciaklubben.se

Reservdelsforum
www.lanciaregistret.com

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

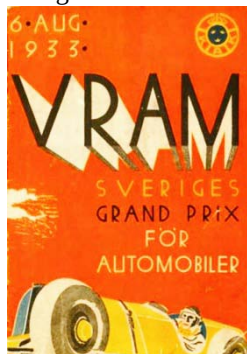
Plusgirokonto 55 58 14-3
IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143
BIC/SWIFT: NDEASESS

Org. nr 802440 - 7838

Några ord från er ordförande

Lanciavänner! Vilken sommar!

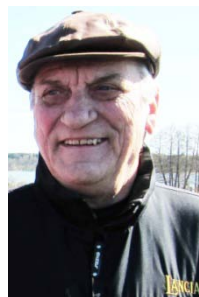
Sonen Magnus och jag med vår LAMBDA fick en inbjudan att delta i VRAM GRAND PRIX AUTOSHOW 10 AUG 2013.



Platsen var Norra Vram utanför Bjuv i Skåne. Cirka 500 personer kom från när och fjärran för att delta i festligheterna då det i år är precis 80-år sedan det första Grand Prix-loppet gick här. När loppet kördes 1933 fick det dock ett abrupt slut i den stund det inträffade en dödsolycka på vägen mellan Södra Vram och Kågeröd. Kurvan där olyckan skedde kallas numera Grand Prix-kurvan.

Tre av de bilar som deltog i det vid det här laget närmast mytomspunna GP-loppet fanns på plats bland ytterligare ett 25-tal bilar. Även motorcyklar från tiden deltog.

Dagen avslutades med ett ärevarv längs den ursprungliga GP-sträckan. På ett fält i utkanten av Norra Vram samlades de utställda bilarna. De tävlingsbilar som var med 1933 tog täten.



Mercedes-Benz SSK, från 1927 med en rak sexcylindrig 7,1 liters motor och med en temporärt inkopplingsbar kompressor. Effekttuppgifter varierar men med inkopplad kompressor kunde man klämma ca 290 hkr ur den. 1933 kördes den av Björn

Dalin. Efter att vagnen överlevt risken att bli skrotad genomförde Bertil Lindblad en genomgripande restaurering och den ingår nu i hans efterlämnade samling, vilken kan beskådas i Köping. Bertil hade sett den 1930 och 1955 inhandlade han det vrak, som efter ett par decenniers arbete åter blev en fungerande och präktig automobil.

M.G. Midget C-type från 1931 med en rak fyrcylindrig 0,75 liters kompressormatad motor som gav 44 hkr. Förare 1933 var Tore Wistedt. Den lär ha sålts av Förenade Bil 1931 och ingår numera efter en brokig historia, i deras museisamling. Under en period ägdes den av Stig Hoffstöm, en inte helt okänd person i tidiga Lancia sammanhang och det påstås att vid en av de senare renoveringarna kunde man hitta en och annan Lancia-del i den.





Alfa Romeo 8C 2300 Monza från 1932 med en rak åttacylindrig 2,4 liters motor med kontant kopressormatning och presterade ca 175 hkr. Vid ratten 1933 satt P.W. Widegren i sin egen tävlingsvagn, som var det modernaste man kunde få tag på vid den här tiden. Dock hade han konkurrens från det samtidigt deltagande fabrikslaget Scuderia Ferrari, ur vilket den segrande bilen kom, också den en Alfa Romeo Monza, men mer trimmad. Den passerade ett flertal mer eller mindre fartglada ägare, för att avsluta sin

karriär havererad i en villaträdgård. 1956 kom den i händerna på Karl-Erik Fröjd i Landskrona, som med knåp och knep samt relativt knappa resurser återställde den i ett fungerande och föredömligt skick. Karl-Erik hade sedan barndomen fascinerats av den och kunde alltså slutligen få uppleva sin dröm. Under 1980-talet gick den ur landet och idag ägs den av Hugh Taylor från Storbritannien. Han har ambitionen att återställa dess ursprungliga utseende och i Vram kunde man se den i blå kulör, som avsågs efterlikna den dåtida svenska tävlingsfärgen. Karl-Erik Fröjds` son och sonson förklarade sig nöjda med nuvarande ägarens strävanden och han fick även en sparad plåtbit, med korrekta färger med sig hem.



Tänk vad man hinner på en vecka. / Herbert

SALUTORG Mycket 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 mer info. och vidare affär, ev. transporter, verkstadsservice, m.m. samt beställning av klubbregalier.

Lancia Delta Integrale 16V -88, 350 Hk, nyren., unik ! Bland de finaste i Sverige !!

Äkta Delta Integrale 16V, 350 Hk, 3-tums Turbo (1,4 bar), Ferrita sportsystem, annat chip optimerat för bästa prestanda o livslängd. Nya bromsar m slitsade skivor, tot. genomgången motor, grön m svart inredning, alla det. bytta el. renoverade el helt original. 5-växlad låda m täta lägen, racekoppling för motorstyrkan. Mono ratt, fungerande taklucka, stereo, sportstolar, elhissar, c-lås. Pris 189.000:- kr /bud. simon@platinumcars.se



Lancia Flavia Zagato Sport -64. Efter 29 år och otaliga klubbträffar inom och utom landet säljer jag denna unika bil med kaross av handknackad aluminium. Av de 526 st tillverkade finns endast ca 200 kvar i världen, varav denna är den enda i Norden. Pris 20.000 Euro/bud. Bo Nylén tel. 08-7110028., 070-5320028, bonylen@telia.com

2 st Lancia Y10 (varav en 4wd !) Gratis ! Tommy Dufverfeldt, Gnesta, 070-564 20 53.

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.

KOMMANDE TRÄFFAR

Lancia – Luciaträff firas traditionsenligt i Klockargården, Huddinge 12 dec. kl.18.30.
Välkomna alla runt kaffebordet med nybakade lussebullar och pepparkakor.

Nordisk Lanciaträf 13.-15. juni 2014

I 2014 skal alle lancisti mødes på Mols for at fejre at det er sommer og at Dansk Lancia Register bliver 25 år.

Mols er den sydligste del af Jyllands "næse", Djursland. Et flot og kuperet landskab med højere bakker end nogen tror findes i Danmark. Der ligger Fuglsøcentret, et moderne kursuscenter, hvor vi kan bo og spise og have bilerne sikkert parkeret.

Vi skal opleve mange seværdigheder, bl.a. fregatten Jylland, som var med i den eneste danske sejr over Preussen og Østrig i krigen 1864, søslaget ved Helgoland.



Mols Bjerge



Fregatten Jylland



Kalø slotsruin

Det er let at komme til Mols. Fra Sjælland går der færge til Ebeltoft, og fra Varberg går der færge til Grenå. Begge i kort afstand fra Fuglsøcentret.

På gensyn i juni på Mols.

Mere information følger i løbet af sommeren på klubbens hjemmeside: <http://lanciaklub.dk/>

DANSK LANCIA REGISTER





Jag har inte för avsikt att orda om vårt firande på västkusten, det har Bo Nylén redan gjort i ord och bild på dessa sidor. Jag vill däremot berätta om efterspelet för vår egen del (mitt, Margits och Zaras). Planen var att vi på hemvägen skulle fara förbi Lennart Fröjd och vi tillsammans skulle besöka Skara Motor AB som har renoverat våra Aureliamotorer, där jag tycker att min nu är mindre kraftfull än jag vill minnas och kan acceptera. Eftersom Margit ville hem till Ekerö så snart som möjligt fick hon en söndagssnabb Monte Carlo-lift med Magnus Wålinder ända hem. *Vilka jättejusta och hjälpsamma kompisar man får i Lanciakretsar!*

När nästan alla lämnat Lysekil visar det sig att min bil vägrar att ens försöka starta. Inte ett ljud från varken startmotorn eller ens solenoiden! Originaldomkraften lyfter inte tillräckligt för att komma under och ta loss startmotorn – här behövs något bättre; t.ex. en verkstad eller så. Men det är dåligt med öppna sådana på söndagskvällar i Lysekil. Ola Happtadius kom förbi och rekommenderade en som säkert kunde hjälpa till på måndag, men då måste jag ju ligga över någonstans. Inget bekymmer, sa' Ola, du kan låna min "sommarstuga" som visade sig vara Lysekils f.d. järnvägsstation vilken han köpt och inrett till perfektion. Per Edvardsson med den inlånade Fiat'en bogserade ett ryck och Aurelian startade hur snabbt som helst så vi kunde åka till Stationen och installera mig och jycken.

På måndag morgon gick jag upp till verkstaden och berättade om problemet. Hjälpsamma som de var kom de ner till Stationen, drog igång min bil och lät mig köra upp den på deras lift. Ur med startmotorn, ner och ut med bilen (så de kunde fortsätta sina egna beställda jobb) medan jag kollade rotor och solenoid. Startmotorn snurrade med ett lånat batteri, men solenoiden var stendöd. Ridå.

Men eftersom bilen gick så fanns ingen anledning att ändra på programmet. Med lite starthjälp och några Lancia-öl till personalen ställdes siktet in på Trollhättan och Lennart Fröjd. Tyvärr kunde jag inte ta färjan över Gullmarn då jag säkerligen inte fått åka över med motorn igång, utan fick åka runt (en c:a 30 km omväg). Men fram kom vi, och där fick jag provköra Lennarts bil, vilket stärkte min uppfattning att min motor inte är helt OK. Att köra hans bil ger samma njutning som om den varit fabriksny! En garagetur och en jättegod kvällsvard avslutade dagen.

Tisdag morgon for vi till Skara där Bengt Friberg fick jämföra de två Aureliorna och diskutera igenom ett antal alternativa orsaker, mer eller mindre rimliga. Jag gjorde en mental lista som skall betas av när tid, lust och förutsättningar föreligger samtidigt. Sedan var det Stockholm som gällde. Utanför Mariestad tankade jag

bensin och blyersättning (med motorn igång) och Zara fick vatten samt den "biologiska break" hon längtat efter. Hon blev så glad att hon rymde, varför jag fick jaga in henne i bilen igen med påföljd att hennes vattenskål blev kvar i Mariestad. Men vid 16-tiden var vi hemma på Ekerö igen, efter en trevlig och händelserik veckoända som jag verkligen inte skulle vilja ha ogjord.

Sammanfattningsvis hade ovanstående historia knappast varit möjlig utan all den spontana hjälp och stöd jag fått från: **Ola Hoppstadius** med inkvartering och lokala Lysekil-tips, **Magnus Wålinder** med lift åt Margit, **Per** och **Anna-Lena** med transporter samt mat och husrum på nedresan, plus **familjen Fröjd** för övernattnings och deras positiva inställning till allt *Lancia* under alla de år som gått.

Ett stort tack till alla Er som gjort denna utflykt till ett positivt minne!

Men hur gick det med startmotorn / solenoiden då?

Jag konstaterade att kolen var helt nedslitna och bara nätt och jämt nådde kollektorn – det var därför den (losstagen) snurrade i Lysekil. En bilelektrisk firma i Alby/Sundbyberg hade långa och fina kol i rätt dimension och till rätt pris. När jag passade på att fråga vad han trodde felet på min medhavda solenoid kunde vara såg han förvånad ut, men tog den till sin testbänk och anslöt den. Och **KLICK**, den drog som om den aldrig gjort annat!

Här är det dags för en smula nyttig solenoidteknik:

Det finns två lindningar i spolen, en rejält kraftig "drag-spole" och en betydligt klenare "håll-spole" Den förra ser till att Bendixdrevet kuggar in i svänghjulets kuggkrans och sluter samtidigt en kraftig kontakt som lägger spänning till startmotorn. Denna dragspole jordas



genom en av startmotorns (lågohmiga vid stillastående) lindningar – det var därför den inte drog på min bil. När spolen väl är dragen och startmotorn börjar rotera, tar hållspolen (jordad i godset!) över och behåller ankarets läge till dess man släpper startknappen/nyckeln. Dragspolen har nu förlorat sin matning när motorkontakten belastar med hela startmotorns ström.

Enkelt, när man väl vet hur det är tänkt . . .

Traditionsenligt firas den Motorhistoriska Dagen med träffar och evenemang på många platser runt om i landet. Även i år samlades stockholmarna vid Edsbergs Slott i Sollentuna i stora skaror, med många bilmärken från flera decennier. Våra italienska vänner, Giorgio Andreotti och Enrica Gnifetti från Varallo ville komma till Stockholm för att fira sin 40 - åriga bröllopsdag. Anna-Lena och jag tyckte det var lämpligt att fira den på Sveriges Nationaldag den 6 Juni 2013. Giorgio och hans två söner äger en bilplåtverkstad med lackering, företrädsvis behandlar de nyare bilars krockskador. Giorgio som har flera Lanciabilar och renoverar även entusiastbilar för kunder, både Lancia som andra märken. Just nu finns en Ardea, Toyota Jeep och en 2CVMehari under arbete. På Nationaldgen fick



Giorgio och Enrica köra vår B24 Spider, Anna-Lena och jag körde B20. På Lanciapareringen fanns även Rolf och Anitha

Nylén med Appia Berlina, Jan Huss med gul Appia och Herbert Nilsson med sin fina Fulvia Sport. Giorgio var imponerad över det stora antalet välrenoverade amerikanska bilar. Parken vid Edsbergs Slott var fylld med firande som tittade på folkdans, lyssnade på sång och välkomnade utländska personer som erhållit svenskt medborgarskap. Efter festligheterna åkte alla, utom Jan Huss, (Han måste förbereda sin resa hem till Paris), till vårt hus där Anna-Lenas goda pajer dukades fram på terrassen till allas belåtenhet.



Varje sommar ordnar bilklubbar och fordonsentusiaster i hela landet lokala träffar på trevliga platser dit alla intresserade är välkomna. En omöjlighet är att besöka alla, men Lanciaklubbens medlemmar har dock synts till på några. T.ex. vid Årstaviken i Stockholm där AHK har sina måndagsträffar. En kväll i juli var vi flera Lancior i rad.



Herbert o Magnus pratar Lanciaminnen med en gammal klubbmedlem - Carl-Johan Jarl och sen beskådar Herbert Lasse Filipssons fina Chevrolet Corvair, med motorn bak.



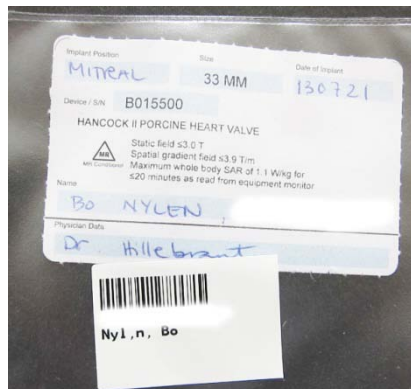
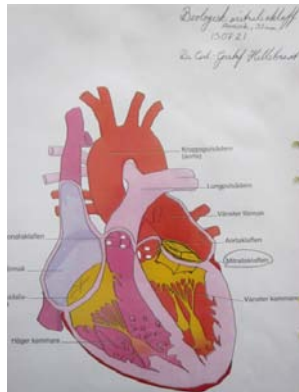
En till som har motorn placerad bak var Tatra 603 med 2,5 l luftkyld V8-motor på 105 hk, som tillverkades i Tjeckoslovakien i 20422 ex. mellan 1955 och 1975.



En vacker kväll med italienskt tema med flera Lanciaklubbmedlemmar på plats, tog dock en oväntad vändning då vår sekreterare Robert Lilja hastigt måste åka ambulans till det närliggande Södersjukhuset. Efter professionell behandling där och eftervård i Bromma och är han i skrivande stund åter hemma – med en försvarlig medicinpåse.

Själv fick redaktören en påminnelse om att åldern tar ut sin rätt, när jag i det härliga julivädret skulle måla på huset. Konditionen var för dålig, och dagen slutade även för mig med ambulansåkning. Förutom lunginflammation och hjärtsäcksinflammation hade jag en läckande hjärtsklaff. Precis som den krokiga ventilen vi fick av Niels Jonassen i Tanum.

Så på samma sätt som min far Olle gjorde med Aureliatopplocket här, sågades jag upp och fick en ny klaff inopererad. En äkta grisklaff av märket Hertford i storlek 33 mm. Tur att det finns reservdelar numera. Efter rehab ute i det vackra Saltsjöbaden med sjöutsikt är även jag hemma igen vid redaktionsbordet - också försedd med lämpliga mediciner.





Anrika Saltsjöbadens Sjukhus, byggt 1903, med grandios sjöutsikt.

Hos broder Rolf är det dock betydligt trevligare Lancia-händelser.

Efter en tur till Lidköping, eller rättare sagt några turer eftersom vännen Carl Hellström hade två Appia Farina Coupéer och delar därtill, finns dessa vackra små bilar nu i Huddinge.



Efter att ha renoverat både en Appia Berlina och en Appia Vignale Cabriolet, börjar Rolf nu att få en tämligen gedigen kunskap och erfarenhet av Appiornas konstruktion och egenheter. Så när redan tidigare ägaren Per-Erik Wålinder i Sundsvall berättade att Farina Coupén varit en smula svårstartad, fick detta sin förklaring i att choken och värmereglaget var skiftade under instrumentbrädan. Dessutom hittades denna runda mässingsmutter bland centrifugalvikterna i fördelaren, där den att döma av slitaget legat länge. Men snart nog har det blivit provkörningar med den i det soliga sommarvädret i väntan på lackering.



Även motorn i Appia Vignalen har en längre tid läckt vatten ner i oljan på ett irriterande sätt. Alla prov av topplocket och packningar har varit resultatlösa, men vid demontering av oljetråget och lyse med ficklampa underifrån, visade en läckande "frysbricka" i cylinderblocket. Dessa fyra tätningsbrickor av järn, rostar efter några decennier sönder, och då vattenkanalerna är täta upptill syns dessa inte ovanifrån. Genom att med en lång borrh göra ett hål i den läckande brickan och sedan dra ur den nedåt kunde sedan en ny 20 mm bricka monteras underifrån. Och se – nu är det vattentätt.



Fina klubbkamrater, grus i bröstet och fyrkantiga transporter.

Berättelsen om en återuppstånden motor, av Lars Filipsson

För ett tiotal år sedan sålde jag min blå Appia till en gladlynt och trivsamt prästungling från Oslo. Litet grus i bröstet kände jag nog när han hämtade bilen men den hade varit färdigrenoverad i flera år så det var hög tid att gå vidare och finna ett nytt intressant objekt. Så, efter några år ringer den nye ägaren och ställer en del frågor om motordelar samtidigt som han berättar att motorn gått sönder på en liten tur i Oslos omgivning. Nej, jag har tyvärr inga delar kvar till Appia, inga Lanciadelar överhuvudtaget. Allt jag hade samlat på mig fick du med i köpet så du får söka bland dom delarna eller i klubbkretsen meddelar jag. Därmed lämnade jag ämnet och önskade honom lycka till.

Hösten 2012 ringer och mejlar Hans-Jörgen åter några gånger i samma ämne. Det visar sig vara svårt att få hjälp med att renovera motorn vilket jag måste hålla med om att jag förstår. Gamla grejer, kontaktnät, veteran-marknader, erfarenhet och intresse för ett något udda märke är den förutsättning som gäller vid arbeten av den här karaktären. Jag avböjer så hans önskemål om hjälp med reparationen.

Men, jag kan väl få skicka över några bilder som du kan titta på, och göra en bedömning om arbetsinsatsen säger Hans-Jörgen. Ja, jo för all del, maila bilderna så tittar jag på dem även om det är svårt om ens möjligt att fastställa reparationsbehovet utifrån foton.

Det visade sig inte alls vara svårt.



OK, Hans-Jörgen sade jag, jag skall se vad jag kan göra för att hjälpa dig.
Vi tecknade ett litet avtal för jobbet och fastställde vad som krävdes för att nå fram.
Förutom den havererade och demonterade motorn från bilen behöver vi en donatormotor
med ett friskt vevhus, oskadat block, vevaxel, vevstakar, kolvar och transmission.
Nu började jakten på en Appiamotor.

Den inleddes med några telefonsamtal, uppföljning av tips och eventuella öppningar såsom
det brukar gå till. Det visade sig inte alls vara så gott om motorer som ägaren var villig att
avyttra men ett tips fick jag till en ägare med ett flertal bilar och motorer. Det blev en resa
till norra Uppland där det förvisso fanns ett flertal motorer men villkoren för affär kunde
inte uppnås. Stopp på den vägen.

Letandet fortsatte, det gäller att dra i alla tåtar och berätta för var och en i klubben att deras
högsta önskan, den som de närt så länge, nu har kommit. De har chansen att äntligen bli av
med den där klumpen som stått i vägen i garaget i så många år. Jaha. Tystnaden är totalt
öronbedövande.

Då kommer ett tips från klubbens festmästare, Per Edwardsson i Sollentuna. Kontakta Per-
Erik Wålinder i Sundsvall, han kan ha en motor liggande.

Jag ringer den gode Per-Erik och får byta några ord med en trivsamt och trevlig man med en
behaglig stämma. Ja, jag har en gammal Appiamotor som ligger och skräpar, den är delvis
demonterad och skicket vet jag inget om. Finns vevhus och blocket kvar undrar jag. Jo det
tror jag, får jag till svar. Jamen då så, då återstår bara frågan vad du önskar för pris för
motorn? Den är gratis, kom och hämta den så är saken klar! Jag har den liggande på landet
en bit nordost om Sundsvall så det är en bit uppåt men på något sätt så ordnar vi väl
transporten menar Per-Erik. Vilken fin människa, jag blir helt varm om hjärtat.

Ett så storstilat bemötande från en klubbmedlem kan inte bara lämnas utan åtgärd så jag
beslutar att åka upp och hämta motorn, sagt och gjort. I sällskap med Per och ytterligare en
god vän påbörjar vi en resa till Sundsvall där vi skall plocka upp Per-Erik i bostaden för
vidare färd till sommarstället. Vi möts av en mycket glad och vänlig Per-Erik och inbjuds
till ett dukat lunchbord i ett mycket trevligt hem med formidabel utsikt över staden och det
pågående brobygget över fjärden, för den nya efterlängttade förbifarten på E4:an. Ni har ju
åkt 40 mil så det är klart att ni är sugna på litet mat meddelar Per-Erik. Och det är klart, nu
smakar det verkligen gott och vi förstod efter hand att det var fru Birgitta som låg bakom
den fina lunchen.

Vi fortsätter nu alla fyra mot sommarstugan en god bit nordost om Sundsvall, jag har glömt
ortens namn men mycket skog är det, absolut. Vi kommer till en samling helt fantastiska
byggnader, jag blir alldeles tagen av intrycken. Ett stort klassiskt tvåvåningshus i trä med
en byggnadsstil som visar att huset byggdes av en familj där pengarna inte var den trånga
sektorn, tidigare bostad och läkarmottagning, helrenoverat med bibehållen tidstypisk stil
även i köket, ett enastående exempel på insikt om hur man bevarar en byggnadsepok. Men
inte nog med detta. Straxt bredvid står ytterligare ett antal byggnader där ett hus egentligen
är två timmerhus, varav det ena flyttats hit till platsen och byggts samman med det
ursprungliga huset. Smakfullt, vackert och helt anpassat efter tomtens utformning.

Jag är imponerad och glad att jag fått uppleva litet av prakten från de stora skogarna i hjärtat av mellansveriges trärike.

Vi har en mycket trevlig eftermiddag i vårsolen i sällskap med Per-Erik som naturligtvis i all vänlighet även har packat ned en matsäck med eftermiddagskaffe, det borde jag vid det här laget förstått. Motorn visar sig vara en äldre tingest av svåridentifierbart slag, helt enligt beskrivningen, vilken snabbt lastas in i kombin för transport mot Sundbyberg.

Vi känner oss litet jagade av tiden så vi måste bryta upp för hemfärd om vi skall klara detta under dagen. Alltså, mot Sundsvall för att släppa av Per-Erik för att sedan omgående rulla vidare mot Stockholm. En mycket intressant dag i trevliga människors sällskap avslutas vid 22-tiden i storstadens mörker. Det blev 98 mil.

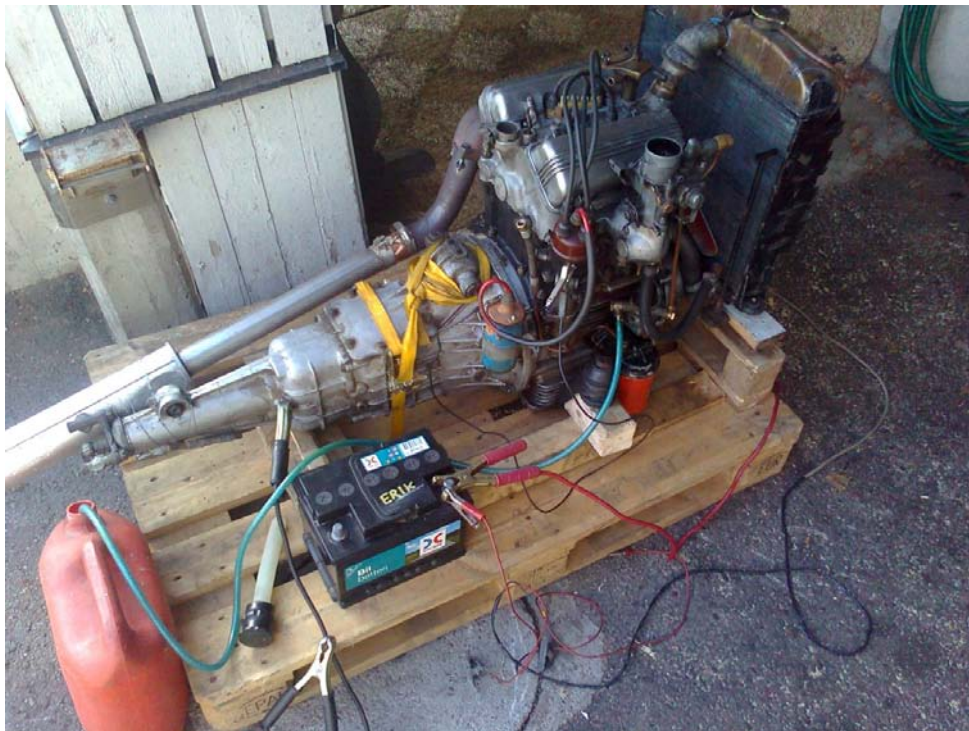
Dagen efter börjar demonteringen av det lilla fyndet. Smutsigt, rostigt och korroderat naturligtvis men ändå ser det inte helt omöjligt ut. Efter ett antal timmar, några svordomar och en trasig knoge ligger det en Appiamotor prydligt och fint i sina beståndsdelar på min arbetsbänk.

För att göra ett sammandrag av åtgärderna så är resultatet att vevhuset är helt OK, ventillyftare och oljepump i mycket bra skick, vevstakar och bakre ramlager helt acceptabla men, men. Vevaxeln är rostig och helt nedsliten i lilländan och i vevstakslagerlägena och blocket är rostigt i samtliga cylinderlopp. Nej här ser det inte bra ut, det kommer att dra iväg till alltför stora pengar med både total slipning av vevaxeln, alla nya lager, borring av block och nya kolvar. Jakten går vidare efter en bra vevaxel och ett oskadat block.

Till och från under den här tiden har jag kontaktat Rolf Nylén, en motorguru i klubben med stor erfarenhet av just Appia och med nedärvda gener från klubbens grundare – hans far Olle. Han rotar i sina gömmor och finner en mycket illa medfaren motor där det kanske finns delar att hämta. Snabbt iväg till Huddinge för att hämta objektet. Återigen en dissekering i den högre skolan vilket resulterar i en fin vevaxel, där ramlagerlägena är helt OK, endast vevlagerlägena behöver slipas till underdimension 0.20. Block och kolvar är bortom all räddning. Vad göra ?

Då ringer Rolf! Tjänare Lasse, du, jag har hittat 4 kompletta kolvar i ö.d. 0.4 liggande och bortglömda, har du nån glädje av dem? Men snälla nån, det är så man kan gråta. Här har vi återigen en kille som vet vad kamratskap innebär, som känner klubbgemenskapen och som ställer upp. Det är så fint och gott att få vara vän med en så rakryggad och vänlig människa. För att inte tjata om alla turer som endast motornördar finner underhållande så kan jag då konstatera att motorn nu är klar för sammansättning. Efter slipning av det skadade blocket, nya lager och ringar, litet målning och puts så kan vi vila ögonen på en återuppstånden Appiamotor. Det behövdes tre donatorer för att nå fram till vettig kostnad men nu är den motorn i alla fall säkrad för framtiden.

Eftersom jag lovat att göra alla efterjusteringar och inställningar på motorn så snickrar jag ihop en motorvagga och kör motorn i drygt en timme. Den går fint och lent och allting ser bra ut, återstår bara att skicka den tillbaks till ägaren. Bara att ringa en speditiionsfirma.



Pyttssan! Vilken fars! Det visar sig att ingen speditör är villig att transportera en pall åt en privatperson, inte ens Posten. Stört omöjligt att få transport av en pall, bara paket upp till 20Kg kan de ta. Det krävs avtal "men det tecknar vi bara med företag", är svaret.

Godag yxskaft!

Det visar sig att enda sättet att ordna transporten blir genom en god vän som har en firma som är villig att teckna avtal med posten som därefter tar pallen till en bekant i Charlottenberg. Därefter får vidare transport till Norge och Oslo ske på privat sätt. Man häpnar eller blir förstummad, bara att välja

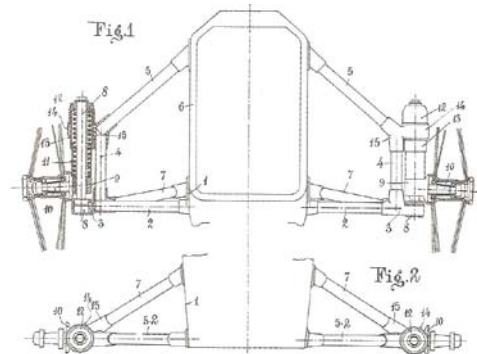
Till kommande säsong skall motorn vara återmonterad i bilen och beredd att glädja ägaren med fina turer i det oändligt vackra Norge. God tur!

Lanciahälsningar
Lars Filipsson

LANCIA SLIDING PILLAR, 7th European Meeting. SEDAN, FRANCE

14-17 Juni 2013 av Per Edvardsson.

Jag fick tidigt en inbjudan till detta rally men hade inte möjlighet att på egna hjul genomföra denna resa. Vid vårt 60-års jubileum talade dock Jan Huss om för mig att han anmält sig själv till Rallyt. Jag frågade då om det fanns möjlighet att som hans kartläsare kunna delta i rallyt. Det tyckte han var ett utmärkt förslag och då han ändå hade bokat ett dubbelrum för sig själv kunde vi ju dela på kostnaden. Jag E-postade till Leo van Hoorick, som var en av organisatörerna. (Han har en Aurelia Spider med chassienummer B24S-1002)



Här ses Vincenzo Lancias patentritning från 1921 på den individuella framfjädringen, som t.h. syns på den epokgörande Lancia Lambda- modellen presenterad året därpå.

Jag var hjärtligt välkommen och jag erhöll all information. Därefter jagade jag fram bra flygbiljetter, som passade för träffen och för Jan Huss. Jag bokade flyg med TravelPartner till Paris. Flygbolaget hette FlexFlight, opererades av Air Mediterranee och personalen var Grekisk. Jag ringde TravelPartner och frågade HUR skunt detta bolag var, men de påstod att man kunde flyga säkert, både bort som hem! Airbus 320, starkt öl och flygmacka. Gratis. 20 kg incheckat och kabinbagage. 1.932:- SEK tur och retur utan mellanlandningar. Helt perfekt. Kan rekommenderas.

Jan Huss väntade vid Charles De Gaulle med den vackert blåmetalliserade Appia GTZ:n.

TomTomen ställdes in på SEDAN och vi gjorde god fart ut från Paris. Efter en lång stund påminde sig Jan att det nog skulle ligga ett "Auberge" i Longpont.

"Auberge de L'Abbaye de Longpont" var ett familjärt, hemtrevligt hotell med bra restaurang. Jag som inte körde började med ett glas KIR. Vi fick sedan en aptitretare innan tre-rätterslunchen intogs. Ett gott rött vin uppskattades av undertecknad. Kaffe med avec avrundade den rätt långa lunchen. Kommer jag tillbaka, skall jag också övernatta där!



SEDAN ligger i norra Frankrike, nära gränserna till Belgien och Luxembourg. Vårt Hotell, "Hôtellerie du Château Fort" är en till hotell ombyggd befästning. Innanför murarna kände vi oss säkra! Eduard De Landtsheer tog emot, vi fick vår träffkasse och vårt rum. Vi kom lägligt inför middagen som tillsammans med de andra 132 personerna var träffens deltagare. De som startade upp denna typ av träff; Ade, Sarah & Louis Rudler var där från England med deras Aurelia B50 PF Cabriolet från 1951.

Våra norska vänner Gunnar og Reidun Högenhaug var på plats med deras Flaminia Convertible. Allison & Pat Ure, Bill Jamieson & Kim Brownbill, Sebastian Simon, Wim Oude Weernink, Geoffrey Goldberg, Neil & Elsa Pering och Don & Diana Williamson. På Lördagen blev det rally, efter notor, Roadbook alltså. En instruktion på fyra språk, dock icke svenska, underlättade användandet. "Notice pour chauffeur et convoyeur: emploi du roadbook" - Nu förstår ni!



Som de tävlingsmänniskor vi är, jag och Jan, ville vi inte starta först, utan mitt i fältet. Det blev sedan ett RACE att passera så många som möjligt innan lunchuppehållet. Den lilla Appian fick verkligen jobba. Trimmad motor med lättat svänghjul var en fröjd för örat när vi for fram i det vackra landskapet. Men, det är klart;- nio Lambda, Artenor, Augusta, Belna framfördes på ett värdigare sätt. Vi var den busigaste Lancian! Det var många som såg oss bakifrån!



På lördag eftermiddag presenterade Geoffrey Goldberg sin bok om Francesco de Virgilio. Ett glas Champagne före Galamiddagen kändes helt rätt i denna fantastiska miljö med Lanciabilar som man sällan ser annat än i böcker! Om ens då! Efter söndagens frukost blev det ny Roadbook till Belgiska "Boullion" Jaktfågel-uppvisning. Guidad visning av slottet och lunch på Hôtel de France. Avfärd och körning efter Roadbook tillbaka till hotellet.



Inför avskedsmiddagen skulle den vackraste Berlinan utses. ” Choose Your favorite Sedan in Sedan! Valet blev en fint renoverad Aprilia. Jag tyckte nog att Don & Diana Williamsons Artena Saloon var nog så fin. Toon Van Hoorick, som gjort Roadbooken, hade en totalrenoverad Fulvia 1,6HF 1th Series. Helt underbar.

Michael & Jennifer Benwell hade den äldsta Lambdan. De hade kört från England med bilen som tillverkades 1924.



Jean-Pierre Calay & Bernard Regnier hade renoverat en Lambda MM 1929, ett ”Barn Find” till ett utsökt skick. De använde bilen regelbundet på olika rallyn.



Andra Lancior än med Sliding Pillar var också inbjudna, eftersom organisatörerna hade bokat hela hotellet för två år sedan. De hade betalat €9.000:- i deposition, och ville vara säkra på att inte gå back!

Nästa år, samma tidpunkt är det Ade Rudler som arrangerar Sliding Pillar Meeting i England. Vi får se om det kommer någon/några Lancior från Sverige ?

THULINTRÄFFEN i Landskrona 26 juli. av Magnus Nilsson & Gunnar Nornemark

Sedan 1996 ordnas veteranträffar på Citadellet i Landskrona, staden som nu fyller 600 år. Årets tema var Morris som firar 100 år, liksom även Aston Martin som representerades av britten Finn Mielkes i sin fina DB2/4 Mk I från 1955. Även Corvette firar 60 år och Husqvarna 110 år. Och med en central placering framför stora scenen fanns "Lilla Italien" med Lancia - Fulvia 60 år -, samt Alfa Romeo, Fiat, Abarth och Ferrari på plats.



Här sågs bl.a. Per Manstrups gula Delta Integrale och Bengt Lundén i grön Fulvia Coupé.

Glenn Billqvist i sin egen skapelse "Il Drago Ruggente" med 27-liters Isotta Fraschini V-12 motor från bombplanet Caproni dånade in, liksom en stridsvagn m/39 från Landsverk i Landskrona. Under stort jubel gjorde Håkan Brink en riktig Elvisentré i vit öppen Cadillac med kören "The Brinkettes" till pampig rockmusik.



Magnus Nilsson demonstrerar Lancia Aprilians bekväma insteg, tack vare "pillarless body" med patenterad krocksäker dörrlåsning. Den för en 4-dörrars sedan oslagbara lastförmågan syns tydligt, när ett normalt kyl- & frys-skåp skall fraktas hem, bara med lite justering av stolarna.



MIDNATTSOLSRALLYT 2013, 17-20 juli, av Kjell Skoog

Som nybliven Lanciaklubbmedlem skall jag berätta om tävlingen som vi inte trodde oss klara av. Men som värmlänning har vi ju rally i blodet. Så jag frågade en kompis om han hade lust att åka med. Och vi anmälde oss till Midnattssolsrallyt i klass regularity i början av maj. När anmälningstiden löpt ut och vi fick startbekaftelsen var inget påbörjat med bilen, så det blev bråda dagar med att se över drivaxlar och drivknutar som lät mycket illa.



Genom samtal med Tor Fredriksson och en tur till Bosse Nyléns garage löstes dock det problemet snabbt.

Här jag till höger med min lärarkompis från Karlstad vid trevlig fikapaus hos Nyléns i Huddinge den 18 maj.

Vi fick sen bygga ett helt nytt avgassystem och byta ut stolarna ryggstöd samt köpa

4-punktsbälten. Och så skulle bilen få sig en ansiktslyftning. Bort med alla mattor och, laga rost och måla golvet. Utvändig lackering samt fixa allt elektriskt, så att ljus, blinkers och torkare fungerade. Så full fart med slipning och spackling för lackeringen. Bilen blev färdig måndag – på onsdagen var det besiktning och den första sträckan skulle köras. Besiktningen klarades utan problem, men vi var oroliga för om kopplingen skulle klara hela rallyt.

Starten gick på folktracebanan i Karlstad, en riktig publiksträcka för oss, och sen transport till första sträckan som var c:a 20 km.

Där började problemen när vi missade ett vägbyte. Jag trodde alla vägbyten var pilade, men inte.



Nu var vi inte ensamma om den missen och ett ekipage fick möte med en skördetröska, så många kunde inte klara tiden. Sträckan ströks, så efter första dagen var vi att räkna med. Dag 2 startade vi utan problem, men efter ss2 blev vi utan bomsar som bara tog lite på bakhjulen. Vid serviceuppehållet på Årjängs travbana, luftade vi bromsarna och fick då broms även på ett framhjul. Tur att det är stor ratt, så man orkar hålla emot. På eftermiddagen lossade en skarv på avgasröret så en ljuddämpare blev kvar på sträckan. Med hjälp av en reservdelsfirma hämtades delar och det hela lagades hjälpligt men problemen med avgassystemet fortsatte så vi gav upp det projektet. Vi körde med raka rör ända till målet där våra medtävlande applåderade oss när vi kom i mål för ingen av dem trodde att vi skulle lyckas med den bedriften. Tävlingsmässigt var vi inte i topp någon gång men vi var snabbast av alla i klassen och det missgynnade oss, så vi belade den sista platsen. Men tävlingen var en upplevelse som vi inte vill vara utan. Nästa år skall vi försöka klassa Lancia till appendix K.



Segrare i årets Midnattssolsrally blev Jimmy Olsson med kartläsaren Conny Sundqvist i Volvo 240 med 38,1 sek. och i regularity-klassen normmännen Torbjörn Bye och Oddvar Moland för andra året i rad.



Med Värmlands – Lancia –
hälsningar Kjell Skoog.



Rallylegenden ”Sputnik” Källström gifter sig med sångerskan och skådespelerskan Sonja Lindgren 1971.



Harry ”Sputnik”H Källström föddes i Södertälje 1939, redan som 18-åring började han tävla;- i ”raketfart”! För oss Lancisti är han hågkommen för sina fantastiska framfarter/segrar med Lancia Fulvia Coupé 1, 6 HF.

Sonja Lindgren föddes 1936 i Södra Öhn, nära Strömsund. Hon sjöng under många år med olika dansorkestrar i Jämtland, på senare år mer verksam som ut-tolkare av Dan Anderssons visor. Hon medverkade i Vilgot Sjömans filmer ”Jag är nyfiken -blå” och ”Syskonbädd” . En huvudroll i TV-serien ”Nybyggarland”, Café Sundsvall, Café Luleå och Sommarkväll är exempel på andra engagemang..

Harry och Sonja bodde sedan mitten av 1970-talet i Södra Öhn.
Harry”Sputnik”avled 13 Juli 2009 och Sonja dog den 17 Juli 2011.



Fullt ”ÖS” med Källström/Häggbom vid Internationale Österreichische Alpenfahrt den 13-16 maj 1971. De bröt tyvärr p.g.a motorskada.
Bilder från Ernst Marquart.



Liksom varje år är det stora fältet vid Ekeby i Eskilstuna helt fyllt med veteranfordon och flygmaskiner och även så i år när klubbmästare Per Edvardsson hade ställt upp Lanciatältet där och Ulf Edlund kört dit sin Lancia Artina -31.



Norska klubbordföranden Harald Bergsaker med fru Kjersti hade kommit från Norge, och bjöds på Lancia-öl av Per och Birgit o Sune Lundin i deras fina röda Flavia Coupé bjöd som vanligt på god hembakad sockerkaka som Rolf o Anitha Nylén i Appia Vignale Cab avnjöt.



Förutom Ulfs vackra Ardena, sågs ordförande Herbert Nilsson i den blå Lancia Fulvia Zagato Coupén, och liksom tusentals andra åskådare tilldrog sig intresset de fantastiska flygmaskinerna, som bjöd på flera härliga starter och landningar. De dubbeldäckade Tiger Moth-maskinerna med sin otroliga lyftförmåga och ljudet från Merlin-motorn i Biltomas Spitfire fick håret att resa sig.



HÖSTTRÄFF I HÖLÖ 7 sept. av Bo Nylén

I det osedvanligt varma och soliga vädret samlades en skara Lanciavänner vid familjen Fredrikssons innehållsrika garage vid Edeby Gård i Hölö för den traditionella höstträffen och utanför garaget dukades pic-nickorgarna upp och avnjöts.



Värdfamiljen Tor & Harriet + Tors far och utanför lyser all italiensk glans i solen.



Allt från grillat och sallader till wienerbröd och kaffe plockades fram ur korgarna. Värmen tvingade in oss i skuggan efter en fin dag.

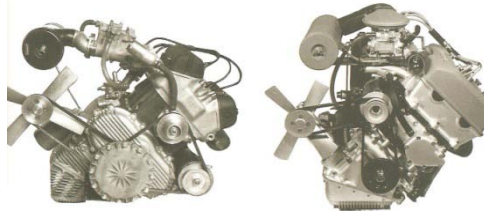


Lancia Fulvia 50 År, 1963 – 2013.

Lancia presentera sin färdiga modell Fulvia i 4-dörrars Berlina-utförande första gången på bilsalongen i Genève 1963 och redan 1964 lanserades en uppdaterad modell (2C) på Turins bilsalong som sen följdes av GT och GTE. Alla hade likadan kaross, med små avvikelser. Karakteristiskt var ”anksjärten ” vilken gav bilen en häftig look.



Men innan den fick sitt slutliga utseende togs en prototyp fram , vilken i professor Fessia´s anda var en utveckling av Appian med motordelar från denna.



Mellan 1963 till 1969 såldes inte mindre än 80.000 Berlina. Fulvia Coupé 1,2 kom i produktion 1965 och blev Pietro Castagnero´s mästerverk. Den utvecklades fram till 1976 i 3 serier och motorena förstörade till 1,3 l och 1,6 l och hade fantastiska rallyframgångar med bl.a. Harry ”Sputnik” Kjällström.





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 Kenneth & Inger med personal. www.autoexper.se
Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancia.



VIVA LANCIA FULVIA – 50 ANNI



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



Lancia Fulvia , 50 –årsjubiléum 2013 i Fobello, Italien - och svensk Fulvia Berlina serie 1, från 1963 !

