



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIAKLUBBEN
NUMMER 120 , NOV 2014



Lancia Aurelia B20, GT ser.3 1953.
Ett omfattande renoveringsarbete vidtar av nye ägaren.





Klubbens Grand Old Lady, redaktörens egen mor Ulla Nylén tillika hustru till Lanciaklubbens grundare Olle Nylén, har avlidit lugnt och stilla i den respektabla åldern av näst intill 100 år. Med hennes stora intresse för sin blomstrande trädgård och tillvaratagande av fruktskördarna, fick ingenjören Olle fritt spelrum i garaget med sina Lanciabilar till glädje och nytta för många klubbmedlemmar alltsedan 1953.

Innehåll i detta nummer bl.a. :

Sid. 3,	Klubbpresentation
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 5 -8	Ekebyträffen 24 aug -14
Sid. 9-10	Höstträff i Hölö 6 sept -14
Sid. 11	Sekreterarens betraktelser
Sid. 12-13	Lite Fordonslära
Sid. 14-17	Tysk Höstträff 9-12 okt -14
Sid. 18-21	Don Alfonso & Mr Per till Padova 18 okt – 1 nov. -14
Sid. 22-24	Fulvia Sport, en provtur i Mariefred
Sid. 25-28	SAAB i Lanciafamiljen
Sid. 29	En historisk historia
Sid. 30	Hänt & Hört sen sist
Sid. 31	Enricas äppelkaka
Sid. 32-33	Kommande träffar
Sid. 34-35	Salutorg och annons Autoexperten

En av de vanligaste anledningarna till att de äldre Lanciabilarna inte går så bra som önskas, är att bensinfiltret i bensintanken är kraftigt igensatt av "tidens tand". Gammal bensin med kondensvatten i, har bildat en tjock ogenomtränglig beläggning. Endast ett litet fräthål kvar för flödet. Så här kan det se ut ! Men nya finns att tillgå hos To



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

Lars Hansson. Ordf./ansv.utg. La Lancia.
Storgatan 7, 736 32 Kungsör
Tel. 0227-139 44 Mob. 070-334 64 25
E-mail lars.a.hansson@telia.com

Magnus Nilsson. v.ordf. / ledamot
Baravägen 7, 241 33 Eslöv
Tel. 0413-706 36 Mob.070-301 52 20
E-mail fanalone62@gmail.com

Bo Göran Hellers. ledamot
Karins Allé 6, 181 44 Lidingö
Tel. 08-767 51 75 Mob. 070-567 26 13
E-mail bghellers@gmail.com

Bo Nylén. kassör / redaktör La Lancia
handläggare MHRF försäkr. / besiktn.
Hörningsnäsavägen 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 Mob. 070-252 10 15
E-mail lars.filipsson@telia.com

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

Lanciamodeller	Kontaktpersoner
Lambda, Aurelia	Herbert Nilsson
Aprilia, Appia	Rolf Nylén
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
Hörningsnäsavägen 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

Det händer mycket i klubben just nu. Flera Lanciabilar har bytt ägare. Philip Janssons gula Aprilia, Gösta Sälls, Bosse Nyléns och Per Edvardssons Aurelior och även den Flavia 2000 Coupé som vännen Göran Welanders vårdat under så många år och jag köpte tillfälligt. Den ägs numera av Mikael Stierna och kommer att skrivas om i Teknikens Värld framledes, där han jobbar.



Vilken otrolig veteranbilssommar det har varit i år, vädret har varit lika varmt som i våra Lanciabilars ursprungsland. Och minnet av den Nordiska Lancia-träffen i Danmark med sina nära 100 deltagare kommer att glädja de som var med länge. Jag var tyvärr inte själv med där eftersom "milleotton" inte var körbar just då, utan blev klar först till Eskilstuna Veterandag. Det visade sig senare att med förgasare på injezione-motorn blir bränsleblandningen för mager och motorn går för varm.

Jag har nu återmonterat insprutningsaggregatet, åtgärdat en del osäkerhetsmoment och provstartat men den fungerar inte som avsett. Får väl bestämma mig om jag skall ha bilen i originalskick och reparera insprutningen eller montera reservmotorn med förgasare.

Vintern närmar sig och är det kallt i "kallgaraget" är det säkrast att sluta meka nu för att skona kroppen så att både den och bilen är i god trim till årsmötet den 25 april, ty med åren märks att "skruvandet" tar på kroppen. Ett bra tillfälle nu att läsa verkstadsböcker och samla nya krafter till våren. Ett litet tips till alla er som mekar i garaget. Tänk på att tvätta er ordentligt ! Annars går det som för mekanikerna på Jädersbruksdagarna i september. BADERSKORNA KOMMER OCH TVÄTTAR ER !

Med hälsningar Lasse Hansson



Det stora fältet vid Ekeby flygfält i Eskilstuna är 3:e helgen varje år helt fyllt med veteranfordon och flygmaskiner, så även i år. Klubbmästare Per Edvardsson hade med hjälp av sin Anna-Lena, redan i gryningen ställt upp Lanciatältet i den förbokade klubbbrutan. Den nyinköpta Lanciastickan smattrade i vinden, men stod stadigt under hjulet på Rolf & Anitha Nyléns Appia Berlina och vägledde den inväntade strömmen av Lanciabilar medan de mörka regnmolnen snabbt drog förbi. Ordförande Lars Hansson hade tagit hjälp av goda vänner för att få hit båda sina Flavior, den blå Milleotton med nyrenoverad motor, samt nyförvärvet Flavia 2000 Coupé.



På plats var också Herbert Nilsson, som haft den goda föresatsen att komma hit i f.d. Philip Janssons gula Aprilia. Ödet ville dock annorlunda, när bensinen inte nådde förgasaren efter en grundlig rengöring av bensintank o filter. Mer jobb väntar därför i garaget senare.



Också jag med fru Anita i Lancia Ypsilon TwinAir samt Lars & Anne-Lie Filipsson i rutan intill med deras Chevrolet Corvair Cab. fanns på plats.

Och runt bordet samlades alla med kaffe och dopp. En gemytlig dag med några passerande regnskurar.

Många bilklubbar var representerade och på landningsbanan intill var trafiken tät där allehanda flygmaskiner gick upp och ner för en uppvisningsrunda.



Tor & Harriet Fredriksson passade på att sälja av en del ur deras rikliga reservdelslager, och där gick det hett till bland minimotorcyklar och massor av rara Opel, Mercedes och Lanciadelar.





En av Lanciaklubbens senaste medlemmar, Anders Hedin med fru, tittade in i tältet och visade upp sin bil i mobilen, en Lancia A112. Liten, praktisk, bensinsnål – och mycket populär i Italien på de smala gatorna och i den täta trafiken. I Abarth-utförande riktigt rask och i Sverige tävlades det med sådana i det s.k. Ladies Cup när det begav sig. Sevärt värre.



Hemvägen österut kunde sedan köras förbi Sundbyholms slott vid Mälaren, där Lanciaklubben haft en träff för många år sedan. Vid caféet intill båthamnen, uppträdde för dagen sångkören Resonans.



Slottet har minsann en dramatisk historia, som framgår av de uppsatta löpsedlarna.

År 1611 sluts stilleståndsavtal mellan Sverige och Polen och Karl den IX avlider. Detta förbättrar läget för den svenske härföraren Carl Carlsson Gyllenhielm, som suttit fängslad där av sin kusin kung Sigismund. År 1613 kunde han ta fotbojorna med sig hem, fick tillbaks sina gods och blir 1616 fältmarskalk, sedermera riksråd och riksamiral. 1629 inrättade han Sveriges första folkskola vid slottet – i drift till 1987. 1632 blev han medlem av drottning Kristinas förmyndarregering. Han dog 1650.



HÖSTTRÄFF I HÖLÖ

6 sept. 2014 av Bo Nylén

Medan en havsörn svävade i skyn ovanför Lanciagaraget i Hölö i det vackra sensommarvädret samlades en stor skara Lanciavänner för den traditionella höstträffen och utanför garaget tändes grillarna samt dukades pic-nic-korgarna upp och avnjöts under sedvanlig munterhet. Allt från Appians härliga surr från den lilla V4-motorn till morret från Delta Integralens potenta twin-cammotor och det mäktiga brummet från en Ferrari V12 (trots 8 st ljuddämpare) till det oskyldiga puttrandet från Lancia Ypsilons 2-cylindriska TwinAir-motor.



Anders Bergman-Jansson (son till klubbens grundare Philip Jansson) köpte sig en Delta Integrale – i modell – av Tor. Peter Tibell visar hemligheten med Delta Integralens magiska dragningskraft för Lena, Lasse och Anders.



Livliga Lanciadiskussioner kring borden om såväl konstruktioner som reservdelar följde och flera rara delar ur Tors lager handlades under dagen.



Sune & Birgit
kom från
Västerås och
Ingemar &
Wivian från
Norrköping
med nygifta
dottern Lena
med sin Lasse
från Gusum och
alla kopplade av
i solen.



Kalle Hansell och Magnus Wålinder fikar medan damerna spanar efter örnar bredvid Janne Huss' Appia ser.3



Sammanfattningsvis
en strålande fin
höstdag.



Då jag fick tillfälle i samband med Lanciaklubbens årsmöte på Taxinge, att presentera mig som ägare av en vit Lancia Flavia Coupé (1964), nämnde jag om dess förre ägare, Roland Kaufeldt i Huddinge, där han naturligtvis kände Olle Nylén, Lanciaklubbens grundare som då arbetade på Electrolux. Han var en inbiten vän av italiensk bilkultur och berättade, då vi skulle göra affär 1969 (för att fira vår sons födelse), att hans bilnehav blivit för stort och att han beslutat sälja, utöver Lancia även en Maserati. Den var utom räckhåll för mig och egentligen var jag mest intresserad av Lancia, av det skälet att mina förebilder på KTH, professorer av rang, körde Lancia. Jag tror till och med att en, "Liket" Andersson (strömningslära), bedrev egen verksamhet bredvid som importör av Lancia-bilar. De fina herrarna körde Flaminia, flera förutom Torkel Rand, som var professor i flygplansstatik, gynnad av svensk flygindustri, och därför körde Rolls-Royce. Så vi kom överens. Roland var en känd uppfinnare och sådana kan lätt komma i ekonomiskt trångmål – särskilt då patentkostnader ska betalas i väntan på det ekonomiska genombrottet. Flera deltagare på årsmötet kände tydligen till honom som Lancia-vän, så jag ska bara nämna, att jag stött på hans namn i ett helt annat sammanhang, i samband med robotiserad tillverkning. Han var svensk robotpionjär inom pneumatiken och omnämns med stor respekt i internationell litteratur, t ex i Lisa Nocks: "The Robot – The Life Story of a Technology" (2007). Är det inte karakteristiskt, att en pionjär på ett så viktigt fält som robotiken, är en hängiven vän av Lancia? Jag har föreslagit IVA (Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademin) att uppmärksamma hans insats – det kommer säkert. Hans kunnande utnyttjades först av Monark i Varberg, därefter av Electrolux, till sist av ASEA, det blivande ABB, som utvecklat robottekniken till en storindustri. Lancia hade först registrerats i Schweiz, krockats, reparerats och försetts med Nardi dubbelförgasaresats och sen importerats av Roland. Jag betalade 15 000:- och hade nöje av bilen under många år. Min hustru använde också bilen, bl. a. till sitt arbete på AGA, där den väckte berättigat uppmärksamhet på parkeringsplatsen. Ty ingenting är vackrare än en Lancia och blir aldrig inaktuell! Nu har jag dåligt samvete för skönheten, men har nu ambitionen att snarast låta det återfå sin forna glans.



Förhoppningsvis kommer detta att bli en följetång om några delar där några enkla fordonsdynamiska grunder behandlas, tillämpbara hemma i garagen.

Så för del 1 börjar vi enkelt med att beräkna var bilens masscentrum (MC) befinner sig. Många använder sin telefon eller datalogger för att mäta bilens accelerationer, mätinstrumentet fästs oftast på instrumentbrädan eller under vindrutan. Alla rörelser i bilen sker runt MC så om mätinstrumentet inte sitter där så genererar detta ett fel i mätvärdena framförallt i sidoacceleration. Detta fel kommer att behandlas i en framtida artikel om datainsamling. Men kort och gott, är MCs och mätinstrumentets positioner kända så går det att räkna om mätvärdena och på så sätt få ett bättre och mer användbart resultat.

Till att börja med måste bilen vägas på en fyrpunktsvåg, har man inte tillgång till en sådan finns det guider till hur man kan snickra ihop en med enkla medel. När bilen är vägd får man vikten på varje på hjul. Eftersom positionen i längsled söks så summeras vikterna per axel se tabell 1. Detta är en förenkling av problemet i.o.m att MC antas ligga i bilens centrumlinje. För att bestämma förskjutningen i sidled av MC används samma princip bara det att höger och vänster sida summeras var för sig istället för fram- och bakaxel. Men för denna artikel nöjer vi oss med denna approximation.

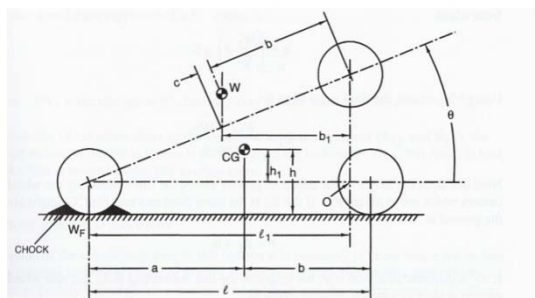
VIKT	Vänster [kg]	Höger [kg]	Axel [kg]
Fram A	374,5	382,0	756,5
Bak B	227,5	249,0	476,5
Totalt	602	631	1233

Tabell 1: Resultat från vägning av en Lancia Delta Integrale

Vi börjar med att räkna ut var MC ligger i längsled. För detta behöver vi axelavståndet och vikten per axel, vikten per axel benämner vi A och B för fram och bak och axelavståndet blir L. Vi inför även en skalningsfaktor lambda λ som multiplicerat med L ger avståndet till MC från framaxeln som väljs som utgångspunkt och tillika nolläge och då blir det sökta avståndet λL (för att visualisera detta se figur 2 där $a = \lambda L$). Avståndet ges av ekvationen nedan.

g är tyngdaccelerationen och massa är bilens totala vikt. Det går att förkorta bort axelavståndet så att bara λ tas fram men eftersom vi söker avståndet behåller vi L i ekvationen.

För en Delta HF Integrale med axelavståndet 2,480m och axellaster enligt tabell 1 blir avståndet λL lika med 0,958m. MC är nu beläget i markplanet och nästa steg är att bestämma hur högt upp det befinner sig. Då krävs det att bakaxeln lyfts en bit över marken så att den tänkta linjen mellan fram och bakhjulets centrum bildar en vinkel θ mot horisontalplanet, se figur 2.



Figur 2

Detta fordrar vissa förberedelser :

1. Stötdämparna skall vara låsta i komprimerat läge, dvs de ska ha samma kompression som om bilen står horisontellt. Det lättaste sättet att åstadkomma det är att tillverka stumma bitar som ersätter stötdämparna alternativt om man har ett par gamla stötdämpare så går dessa att svetsa ihop så att de blir stumma.
2. Framhjulen MÅSTE låsas mot vågen så att bilen ej rullar av. Detta är av yttersta vikt då det handlar om personlig säkerhet. Använd ordentliga klossar för att förhindra rullning.
3. Metoden som används för att lyfta bakaxeln måste kunna röra sig fritt horisontellt. En fyrepelaryft alternativt ett bilsläp kan användas kravet är att bakhjulen kan rulla fritt på underlaget.
4. Alla vikter som kan förflytta sig måste sitta fast på samma position som i det horisontella läget. Lämpligt är då att genomföra mätningarna med tom tank.
5. Vågar behövs bara under framhjulen.



Figur 3. Bilen vägs på 4-hjulsvåg



Figur 4. Resultatet avläses på instrumentet

Ingångsdata som krävs för detta moment är följande, se även figur 2

- W : Bilens totalvikt [kg]
- W_F : Sammanlagda vikten på framaxeln med bakaxeln lyft över marken [kg]
- b : Det horisontella avståndet från bakaxeln till MC [m]
- l : Axelavståndet [m]
- R_{LF} : Axelhöjd över horisontalplanet, framaxeln [m]
- R_{LR} : Axelhöjd över horisontalplanet, bakaxeln [m]
- $\tan\theta$, $\cos\theta$: Tangens och cosinus för vinkeln som bilen är upplyft i.

Positionen för MC i höjdlid blir då enligt följande

TYSKT ÅRSMÖTE I KÖLN, 9 -12 okt. 2014 av Per Edvardsson

Varje år har Tyska Lanciaklubben årsmöte andra helgen i Oktober. Den sammanfaller ständigt med den obligatoriska svenska älgjakten som har min högsta prioritet! Nu är det så:- de många vargarna har ätit upp flertalet älgar i norra Värmland vilket resulterade i att älgjakten ställdes in. I år blev högsta prioritet *istället* årsmötet i Tyska Lanciaklubben. Jag bokade direktflyg t.o.r. med SAS, Arlanda -Düsseldorf, till det facila priset av SEK. 902:- Jag flög redan den 8 oktober, jag ville gärna besöka "Meilenwerk" i Düsseldorf.



Det är en marknadsplats för klassiska fordon, företag såväl som privatpersoner kan marknadsföra/sälja där. Taxi från flygplatsen, €35:- underlättade.



Många Porsche, Jaguar och MG. En ensam Lancia i all sin prakt. Gösta Andréns B20. (För) högt pris hade gjort att den blivit osåld, under 1 år. Säljaren påstod att han köpt den i England och att den först tillhört en svensk adelsman.

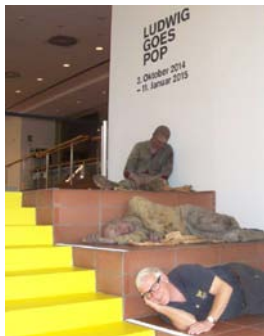
S-Bahn till Köln och promenad till **art'otel**. Designhotellet låg precis vid Reinhafen, utmed Rhen och var fyllt med konst av den sydkoreanska konstnärinnan SEO.

Torsdag var jag turist i Köln fram till eftermiddagen då "The Early Birds" dök upp. Vi var 15 personer som tog en promenad under ledning av Karl.-Heinz Hager till av honom rekommenderad restaurant.

Fredag förmiddag blev vi bussade till



Kölns Stadsmuseum och därpå till Ludwig Museum.



Det var ett museum för POP-Konst. Rätt speciellt! Jag deltog själv såsom installation! Vakterna var inte glada!

Vi fick också en guidad visning under Kölnerdomen, utgrävningarna omfattar hela 2/3 av Domens bottenyta. Mycket intressant!

Peter Bazille, delägare till B&F Touring Garage i Troisdorf var medarrangör för träffen. Han kom i en Aurelia B10 Berlina i fint originalskick. Motorn var en tidig B20 med 2-förgasarsuppsättning från NARDI. Kanske inte *helt* original!!



Lördagen den 10:e var det Roadbookskörning i omgivningarna. Jag var kartläsare i en Flaminia Coupé 3B. Färden gick till "Petersberg". Tyska statens tidigare representationsställe för utrikes potentater.



Vi fortsatte sedan till B&F Touring Garage, specialiserade på renovering/service av Lancia, Bentley och Ferrari. De hade bl. a. den Ferrari 250 Europa som Roberto Rossellini körde tillsammans med Ingrid Bergman.



Karl Heinz Hager tittar runt bland bilarna.



Vi såg en hel palett Lanciabilar, dels inlämnade för service men också salubilar. Med så många kundbilar kan man undra när respektive kund fick tillbaka sitt fordon !!!
Här en Flaminia Convertible under grundlig renovering.



En snygg Aurelia B24 Spider America på den praktiska bilhissen utanför och i en vy uppifrån



Och en Aureliamotor med monterad växelströmsgenerator – en modern lösning.

Lambda med motorbrand. Men en ”reparationsdocka” ryckte snabbt in, här under arbete.



Jag blev kartläsare i en Flaminia Coupé med enkelförgasare, på återvägen till hotellet. Lanciaklubben hade under helgen hyrt hela garaget under hotellet, för säkerhets skull !

Lördag eftermiddag var det årsmöte. Vi var 40 röstberättigade runt bordet. Medlemmar från hela Tyskland, några från Nederländerna och Schweiz. Galamiddagen var en buffé, med italienska förtecken. Söndag var avslutningsdag, det blev många avskedshälsningar när alla åkte hemåt med sina respektive Lanciabilar. Vårträffen nästa år blir i Gummersbach, lite öster om Köln/Düsseldorf. Det blir under Kristi Himmelfärdshelgen som tidigare.

Måndagen var hemresedag för mig. S-Bahn till Düsseldorf och en tur runt i gamla stan innan jag beställde en silltallrik med öl och Doppelkorn vid strandpromenaden vid Rhen. Hemresan med SAS gick på 1 timme 35 minuter. En långhelg i intressant omgivning tycker

Per E - medlem också i ”Lancia Club Deutschland ”

DON ALFONSO & Mr PER TILL PADOVA 18 okt - 1 nov 2014

av Per Edvardsson och Alf Olsson.

Det började redan under Lanciaklubbens 60-års jubileum i Tanumstrand 2013, där vår klubbmedlem Alf Olsson stod för arrangemanget. Alf ville göra en resa med sin husbil till Padova 2014. Han hade inte tidigare varit i Italien och ville ha lite tips från ”den vane Italienresenären – klubbmästare Per!” Telefonkontakter resulterade i att jag tog tåget till Malmö och buss till Trelleborg. I Trelleborg hämtade Sven -Gunnar Berglind mig i den säreget inklädda Flaminia Coupén som han köpte av Svensson i Lammhult. Alf var redan på plats med sin Euromobil som han laddat för en l å n g resa! Kerstin hade kokat ihop, (i kulinarisk bemärkelse), en underbar kycklinggryta med därtill passande rödvin. Mycket välsmakande! Färjan från Trelleborg till Rostock förflöt utan obehag och vi tog sen sikte på autobahn mot Berlin. Fint väder och ringa trafik. Vi förflyttade oss i färdriktningen med c:a 90 km/timme. Det visade sig vara en behaglig takt både för oss och för bilen. Fördelen med lördagar och söndagar i Tyskland är avsaknaden av långtradare, de är parkerade under helgerna.



Vi övernattade i södra Tyskland. München förbi och snart var vi Garmisch-Partenkirchen. När vi körde in i Österrike och köpte en vignette, (autobahntillstånd) upptäckte vi att vi ”höll på att få” punktering. Lågligt stannade vi på en tappstation, det visade sig att innerdelen av ventilen släppt vulkningen från ytterdelen. (Lurigt fel!”) Fram med reserven och omläggning, tur att inte detta hände på de smala alpvägarna, tänkte vi.

Raskt genom Österrike mot Innsbruck och upp genom Brennerpasset. Vi parkerade på Hotel Klammers

parkering i Sterzing. Det var nu rätt sent, maten och ölen hade vi gjort oss förtjänta av, efter en l å n g dag!

Tisdagen den 21 okt. var vår kulturella dag. Vi körde till Bolzen/Bolzano för att besöka det arkeologiska museet. På gränsen mellan Österrike/Italien hade några vandrare 1991 upptäckt en man som glaciären gömt under c:a 5.300 år. Muséet ger en intressant bild av hur livet och miljön upplevdes vid den tiden. Besök rekommenderas! Vi körde Autostrada ner till Trento och tog SS47 i riktning mot Padova. I ”Bassano del Grappa” parkerade vi gratis över natten , efter att vi fått vägledning av en trevlig italienare. Vi promenerade självklart fram och tillbaka över ”Vecchio Ponte”, besökte Grappatillverkarna Nardini, Poli och jag inhandlade en hatt, en ”Borsalino”, (Skall ligga på hatthyllan i Pers B10)

Alf i solen i Bassano del Grappa vid hus med underbar arkitektur.

Onsdagen den 22 okt. fick vi god hjälp av Mr. ”Garmin”. Han hittade utan problem till ”Prato della Valle” i Padova. Vi parkerade husbilen i tre dagar. Vi hade bokat hotellrum på Hotell ”Mignon”. Ville vara lite lyxiga, sådär!





Kylarmärke i plast till Aurelia serie 5och 6 kostade mellan € 70-100:-/st Med sådana priser var det lätt att vara avhållsam!

En Appia Vignale Cabr., serie 2, ett någorlunda komplett objekt, begärt pris € 40.000:-. Förblev osåld under vår tid på mässan.

Appia serie 1”helrenoverad” och lackerad i Verde Scuro, begärt pris var € 18,500:-. Kändes i överkant. Appia serie 1, i gott bruksskick hade en prislapp på € 7.000:- Säljaren kunde *inte garantera* att det gick att köra bilen till Sverige i skick den var!! En B10 från 1951 begärde säljaren € 49.000:-. Halva priset hade varit för dyrt, enl. min uppfattning. Men;- till syvende och sist, är det marknaden som sätter priserna!



Torsdag och fredag var mäsddagar. Torsdag var en s.k. ”Preview. Färre personer och mycket färre italienare. Det var ju arbetsdag för de flesta. Hall nr.7 med alla reservdelar till våra Lanciabilar var det som först besöktes. Vi träffade flera svenska, norska, finska, danska och tyska entusiaster mellan försäljarna. Alla var överens om att prisbilden var hög, alldeles för hög. Dan Lövkvist (Autoital AS.) från Norge gjorde ett fynd med navkapslar till Fiat Dino.



Fredagen besöktes flera Clubmontrar, Appia, Ardea och Aprilia b.l.a. I Appia montern signerade Geoffrey Goldberg sin bok ”LANCIA and De Virgilio:- At the Center”. En tung bok,- i ryggsäcken! Den grå Aredean i originalskick tillhör Stefano Rigamonti. Den mörka ägs av presidenten i Ardea-registret.





Gott om Flaminia dörrar och andra karosseridelar till flera Lanciamodeller.

Alf i beundran av brevbärarens motorcykelbil, tillverkad av Ducati



Vi checkade ut från hotellet på lördag morgon för att med "Garmins" hjälp ta oss till Museo Nicolis i Villafranca. En gedigen palett av Lanciabilar från 1920-talet och framåt finns att beskåda. Luciano Nicolis som grundlade sin förmögenhet med att samla tomma cementsäckar, (som den goda historien berättar), samlade på ALLT. Bilar, motorcyklar, skrivmaskiner, cyklar, fotoapparater, ja allt!



Alf vid en hel del cyklar och en Isotta Fraschini-motor 8 AS från 1939 – grannt bygge.



Vi fortsatte till Varallo där Giorgio Andriotti har en plåt/lackverkstad. Han och Stefano Rigamonti guidade oss till/i Fobello.



Vi besökte Vincenzo Lancias grav, besökte Lancia-museet och fick en gedigen visning av hela "Sommarstället" "La Montá" Barbera-vin och snacks blev det sedan i husets matsal.



Köttkonserver i burkar. Så grundlade Vincenzos föräldrar deras förmögenhet. Enricas kulinariska maträtter saknade vi under resten av vår resa, men jag bakade en vid hemkomsten – se recept längre bak. Vi med italienska vänner i muséet.



Vi passerade Torino och tog Frejustunneln till Frankrike. Tunneln som är 13 km lång påbörjades 1974 och kom i full drift 1980. Vi körde mot Chambéry, förbi Lyon, Dijon och upp mot Metz. Onsdag eftermiddag kom vi fram till Martin Willems i JX Emmer Compasscuum. Precis innanför gränsen mot Tyskland har han i Nederländerna försäljning av nya och äldre reservdelar och bilar i varierande skick, allt i 7 stora hallar, fyllda med ALLT! Helt bedövande!

Allt vi tidigare sätt, förbleknade i denna myckenhet!

Martin är specialiserad på Lancia, Fiat och Abarth. Han har mycket från Ardea och framåt. Jag köpte några delar som jag betalade hemma mot faktura.

Torsdagen blev det körning till Flensburg. Inköp på CITTI Märkte GmbH. DET tyngde husbilen väsentligt! Fredag morgon åkte vi mot Danmark och Fyn. I Ringe bor Per Björnholt och Inger Ovnöböl. Per har en fin Gamma Coupé och en Kappa Berlina och Inger en Beta HPE Volumex. Vi fick danska smörrebröd, öl och snaps. Vi kände oss hemma! Alf har skickat en Flavia- och en Gammamotor till en duktig motorrenoverare i grannskapet. Vi besökte honom och han visade de olika motorernas konstruktion och egenheter, vilket blev ett kvitto på att motorerna kommit till rätt renoverare.

Två trogna parhästar på 1960-talet var Lancia och Zagato, carrozzeria i Milano som ritat bilar som alltid haft egen karaktär. Minst sagt. När det blev som bäst sprakade det gnistor om samarbetet och lyckokast som Fulvia 1,3 Sport Zagato såg dagens ljus.

– Ett av Lancias mästerverk, säger Herbert Nilsson, vår förre klubbordförande, om hans egen Fulvia Sport när vi träffades för en provtur här framför rådhuset i Mariefred.



Debuten skedde i november på Turinsalongen 1965, ett halvår efter det att förlagan, Lancia Fulvia Coupé, presenterades i Genève. Den kantiga och tvärt avhuggna Fulvia Coupé – som ser ut att ha backat in i en vägg – kom att bli en rallykomet av rang under 60- och 70-talen. Kronan på verket var världsmästerskapet 1972. Men det var Zagato's version som fick tillnamnet "Sport" och ett elegant kaross i aluminium. Initialt dock utan ambitioner i rallyspåren, även om en mindre serie tävlingsbilar tillverkades.

Till skillnad från Lancia Fulvia Coupé följde Zagato-versionen aerodynamiska principer. Bilen ser ut att vara skulpterad av vinden men är egentligen ritad av en högst mänsklig hand, tillhörande unge Enrico Spada, en begåvad designer som kom till Zagato i februari 1960. Då var han bara 23 år och hade tidigare arbetat med verktygsmaskiner. Spada fick börja på företagets inköpsavdelning. Men det dröjde inte länge innan familjen Zagato förstod att hans talanger bäst kom till rätta vid ritbordet och utsåg honom till chefsdesigner.

På den här tiden hade formgivarna inga vindtunnlar och datorer till hjälp. "Aerodynamisk design" var mer ett resultat av formgivarens känsla och praktiska prov. Ibland kunde Elio Zagato och Enrico Spada testa olika designidéer genom att med plattan i mattan klocka tiden på olika motorvägsavsnitt mellan Milano och Bergamo.

Den lilla V4:an har nämligen oanade röstresurser. Motorljudet påminner mig om tjuvlyssnande amerikaners beskrivning av Sverige och utrikesminister Bildt. "En liten hund som låter som en stor hund". Likadant är det med Lancia Fulvia. Men så är Herberts Fulvia

Sport 1,3 S inte heller helt original. V4:an på 1,3 liter har bytts ut mot seriens "top of the line" på 1,6 liter och 115 hästkrafter.

Med tjänstevikt på 970 kilo är toppfarten imponerande, 190 km/h. Det är mer än Volvo P1800 ES och MGB GT förmår, men så var Fulvia Sport också en bil som prismässigt konkurrerade med Jaguar E-type.



Trots litenheten har Fulvia Sport ett baksäte, och bakrutan går att öppna som på en halvkombi. Riktigt exklusivt känns möjligheten att öppna bakrutan elektriskt ett par centimeter för genomluftningens skull.

Eller för att släppa in ännu mer av V4-sången. Framstolarna är sköna, underligt vore annars. Zagato var på 60-talet en stor bilstoltillverkare och levererade stolar till många av Lancias vanliga modeller. Förarmiljön är densamma som i Fulvia Coupé.



Fulvia Sport blev en överraskande framgång för lilla Zagato. Så stor att man för att kunna skruva upp produktionstempot övergick till stålkaross. 7 102 exemplar tillverkades fram till 1972, vilket gör den till Zagatos näst mest tillverkade modell, knappt slagen av Lancia Beta Spider. Strålkastarna skyddades från början plexiglaskåpor, något man senare övergav eftersom konstruktionen inte godkändes av myndigheterna. Men fabriken tillhandahöll kåporna som reservdelar, och ägarna fick sätta på dem på eget ansvar.

Vid introduktionen 1965 i Turin kostade Zagaton 1.890.000 lire, Coupén 1.545.000 lire. Skillnaden 345.000 lire motsvarade nästan priset för en Fiat 500 475.000 lire.



Grundaren Ugo Zagato startade 1919, 29 år gammal, en bilverkstad som efter några år hade vuxit till en betydande verksamhet. 1923 började Zagato bygga karosser på andras chassin, uppdrag som snart fick en sportig inriktning. Till exempel har det funnits Zagato-modeller med på startlinjen i alla ursprungliga Mille Miglia-lopp, från det första 1927 till det sista 1957. Koppling till Alfa Romeo och Fiat var stark under 30-talet respektive 40-talet. Under mitten av 50-talet började sönerna Gianni och Elio Zagato på firman, både starkt racingintresserade, och det var Gianni som experimenterade fram det som under lång tid var märkets kännetecken – ett tak med två ”bulor”. Genom att sänka taklinjen blev luftmotståndet mindre, och för att få plats för förarens och passagerarens skallar försågs taket med tvenne utbuktningar. Den första större ordern kom samtidigt från Lancia, på Lancia Appia Sport. Samarbetet föll väl ut och Lancia blev Zagatos viktigaste kund. Lancia Flaminia Super Sport gjordes 1958-1967, följd av Flavia Sport (1962-1967), Fulvia Sport (1965-1972) samt Beta Spider (1974-1982). Under 80-talet minskade volymerna för Zagato. Bland modellerna som lämnade fabriken kan nämnas Maserati Spider och Maserati Karif och olika Aston Martin-versioner. På senare år har Zagato gjort design åt bland andra BMW (BMW Z4 coupé).

Grattis Saab 9000 – 30 år !
Saab 9000 var resultatet av ett ovanligt lyckat samarbete med Lancia. Gunnar Larsson och Rolf Sarsten, männen bakom Saab 9000, berättar om hur det egentligen gick till i Turin.



Gunnar Larsson, teknisk direktör på Saab, visar stolt sin rymliga inköpta hobbybil, en Saab 9000.



Rolf Sarsten har ett eget minnesrum i villan, fyllt med Saab 9000-memorabilia.

Saab 9000 var så bra att motorpressen överröste den med utmärkelser när den debuterade 1984. Den var så rymlig att den klassades som "large car" i USA, så säker att Folksam länge höll den för den säkraste bilen på marknaden. En fullträff, varken mer eller mindre.

Men hur sjutton kunde en liten plutfabrik i Trollhättan få till en bil

som SAAB 9000? Hur det gick till vet Gunnar Larsson bäst. Projektledare för 9000-modellen och senare teknisk direktör på Saab och utvecklingschef på Audi, och därmed en av få svenskar som nått en topposition i den internationella bilindustrin.

Startskottet gick hösten 1977 på ett hemligt möte i Turin och gick under projektnamnet X29. Jag fick order om att åka ner till Lancia som på den tiden hade en egen utvecklingsavdelning, skild från Fiat, berättar Gunnar Larsson.

Varför Lancia? Idén kom från Sten Wennlo, chef för Saabs personbilsdivision. För honom var det självklart att arbetet med en ny bilmodell var utsiktslöst om de inte hade en partner. Saab skulle inte kunna bära kostnaderna själva. Under mitten av 70-talet hade Wennlo lärt känna Gian Mario Rossignolo, chef för Lancia. Olika former av samarbeten med Lancia hade pågått tidigare när Saab skulle ersätta 2-taktsmotorn med en större 4-taktsmotor, men våren 1977 hade diskussionerna torpederats av den då planerade fusionen mellan Saab-Scania och Volvo. När den svenska fusionen ställdes in dröjde det inte länge förrän kontakterna med Lancia återupptogs.

I Wennlos memoarer "Mitt liv med Saab" tar han upp skälen till att han ville samarbeta med Lancia. "Valet av Lancia som säljsamarbetspartner var ganska naturligt, i alla fall för mig. Lancia, framhjulsdreven, sportig och med en image som klassisk, borde bli en idealisk partner. Jag var emellertid till en början ganska ensam om denna min uppfattning, och jag skäms nästan att berätta att jag faktiskt för egna pengar köpte vår första Lancia-bil för utprovning."

Andra motiv var att man inom Saab inte planerade att ta fram en ersättare till Saab 95/96. Då behövdes en mindre modell som man i stället kunde utveckla tillsammans med en partner. Det blev Lancia Delta som såldes av alla Saab-handlare i Norden från 1980, omdöpt till Saab-Lancia 600. En bil som utvecklades av Lancia till en helt formidabel rallybil – Lancia Delta Integrale – som vann rally-VM 6 år i rad på 80-talet och utplånade allt motstånd.

Gunnar Larsson och en grupp ingenjörer åkte i skytteltrafik till Turin.

– Språket ingenjörer emellan var inget större problem. Vi visade på våra mått och de tittade på några ritningar. Ganska snart förstod vi att vi egentligen båda ville bygga en bil i ungefär samma storlek, och med ungefär samma lanseringsdatum. Det gällde för oss att arbeta fram ett kontraktssinnehåll där vi skulle bestämma oss för utseende och vem som gör vad, minns Gunnar. Det ledde till kontrakt som var färdigt juni 1979. Varje märke skulle ta en tredjedel av kostnaderna. När sedan Alfa Romeo gick med fick Saab faktiskt tillbaka en del pengar.

– Italienarna var underbara människor att jobba med. Duktiga ingenjörer, kanske med en viss oförmåga att jobba klart. De slutar liksom att springa när de ser mållinjen, säger Gunnar.

Designen var känslig och för att inte någon skulle ha en fördel lämnades jobbet till en fristående designer, Giorgetto Giugiaro, världens då främste bildesigner med företaget ItalDesign och med succéerna Volkswagen Passat, Sirocco och Golf på meritlistan. Men även med sitt koncept av Lancia Delta år 1977. – Vi blev ovänner vid ett tillfälle. Jag menade på att han hade ritat b-stolpen alltför lutande. När man öppnar dörren skulle man få spetsen i ansiktet och det är ju inte trevligt. När jag påpekade detta blev Giugiaro ursinnig. Han lämnade alla verktyg och ritningar och åkte hem och sade ”nu kan den där svensken slutföra designen”. Hans sekreterare, signora Moda, hörde alltsammans och lugnade mig, ”det ordnar sig, det blir så med alla uppdragsgivare någon gång” sade hon, berättar Gunnar Larsson.

Samarbetet rullade vidare, men gick inte lika smärtfritt mot slutet.

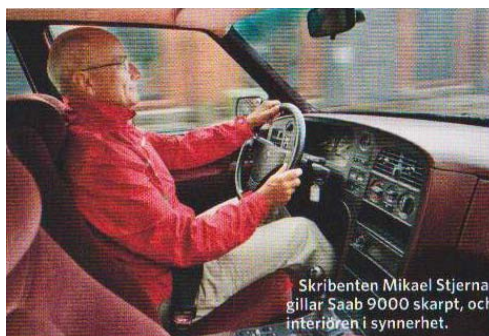
– Jag minns exakt när det brast. Det var ett möte i januari 1981 på Saabs kontor i Stockholm. Märkescheferna var där och jag som projektledare med mina motsvarigheter på Lancia och Fiat. Då sade Lancia-folket att deras marknadsavdelning inte kunde godkänna stel bakaxel, trots att det var den bästa lösningen. Men jag kan på sätt och vis förstå dem, de hade delad axel på Lancia Beta. Men det var ett mycket olyckligt beslut i alla fall för dem. Deras bil fick en sämre bakaxel och de kunde inte dra nytta av vårt gemensamma utvecklingsarbete.

– Men sedan spred sig den där olikheten som en cancer i bilkroppen. Ändrar man bakaxel ändrar man infästningspunkter, och då ändrar man bränsletanken, man ändrar avgassystem och sidokrocken. Plötsligt försvinner 1/3-del av bilen. Projektet föll isär från och med den dagen, menar Gunnar Larsson. – Bäst med samarbetet var att vi fick fram en riktigt bra bil

Det var fantastiskt nyttigt att alla konstruktionsförslag skärskådades och ifrågasattes, det ledde till en riktigt bra bil, säger Gunnar Larsson. Varför blev det inte fler samarbeten ?

– Jag vet inte. Kanske Fiat tyckte att Saab fick för mycket för billigt.

De många ändringarna gjorde skalfördelarna minskade. Av totalt 155 karossdelar lär bara sju plåtbitar vara lika. Och trots att dörrarna ser identiska ut på Fiat Croma, Lancia Thema och Saab 9000 är de inte utbytbara.





Fiat Croma



Alfa Romeo 164

Lancia Thema presenterades på Turin-salongen 1984. Till skillnad från både Croma och Saab 9000 hade Thema en sedankaross. En kombiversion kom till 1986 men då var det inte längre Giugiaro som höll i ritstiftet utan Pininfarina. Det var för övrigt med Thema kombi som Lancia-traditionen med en avvikande taklist på kombimodellerna startade.



Eftersom Lancia var ett dyrare märke var motorerna snäppet starkare. Minsta fyran gav 120 hästkrafter, turboversionen 155 hästkrafter. Ville man ha V6-motor gick det bra. Först var det den bekanta PRV-motorn på 2,8 liter (senare 2,5 liter) som Lancia köpte in, men 1992 ersattes den av en treliters V6-motor från Alfa Romeo, samma som satt i Alfa 164. Minns att Alfa Romeo inte ingick i

Fiat-koncernen 1984, när Thema debuterade.

Men dessa vardagsmotorer förbleknar när toppversionen Thema 8.32 presenterades i maj 1986. Bestyckad med en 2,9 liters V8 från Ferrari, samma som satt i Ferrari 308 och Mondial. Med fyrventilstoppar blev det 32 ventiler, därav namnet. Uteffekten är 215 hästkrafter utan katalysator, 205 hästkrafter med.



► Lancia Thema 8.32 kostade dubbelt så mycket som basversionen av samma modell. Standard är valnöt och skinnklädsel med handstickade sömmar.

För att bilen skulle passera som den exklusiva raritet den är gjordes inredningen om. Skinnklädsel är standard, och instrumentpanelen fick stora träinlägg. Utvändigt tar man 8.32 på en modifierad grill, Ferrari-stylade fälgar och en baklucka med en höjbar spoiler. Priset sattes efter specifikationen, från 59 miljoner lire, vilket var drygt dubbelt så mycket som en instegs-Thema kostade.

I Sverige finns knappast alls några Thema eftersom de av begripliga skäl inte importerades av Saab. Peter Tibells Thema 8.32 är en av få.



Ferrarimotorn har ett underbart ljud och gör Thema till en helt annan bil. Den är en smula trång under huven, så att byta kamremmen är en smula jobbigt. Egentligen behöver man lyfta ur motorn, men det finns några speciella handgrepp som faktiskt gör det möjligt att byta rem med motorn på plats. Men det tar ändå en dag att göra. Jag vet, för jag bytte rem i år, säger Peter. Med den stora motorn och med alla andra modifieringar väger Thema 8.32 knappt 300 kilo mer än en vanlig Thema med Fiats fyrcylindriga tvålitersmotor. Den går helt klart lite tyngre på vägen men känns allt annat än trög. Totalt tillverkades 336 000 Lancia Thema under åren 1984-1994. Modellen ersattes 1995 av Lancia Kappa.



Med några klipp ur boken "Stockholmskuriosa", - med allt du inte behöver veta om Stockholm, av Hans Harlén, kan några utsvävande betraktelser vara trivsamma att veta.

Fordonsregistrering, minns ni?

Genom en automobilförordning infördes från 1/1 1906 att varje motorfordon skulle erhålla ett registreringsnummer med max fem siffror föregånget av en länsbokstav. Stockholm stad, som före 1968 var eget överståthållarskap (jämförligt med län) fick bokstaven A, Stockholms län B. 1956 var A-numren slut och AA infördes som komplettering, 1963 behövdes även AB. B-serien tog slut 1959 och BA tillkom, 1967 kompletterad med BB. Landets övriga län följde alfabetet i öster-söder-väster-norr till Z. De två nordligaste länen fick två bokstäver AC och BD, då alfabetet inte räckte till sedan man slopat några bokstäver som inte ansågs lämpliga. 1/1 1972 upphörde registrering efter län och det nya systemet med tre bokstäver och tre siffror började införas. AB-numren hade då nått c:a 66.000 fordon, BB-numren 49.000. Sammanlagt var antalet A- och B-fordon då 478.000. 31/7 1973 var sista giltighetsdagen för användning av de gamla Stockholmsnumren.

I början av 1900-talet infördes även registrering för cyklar, vilka blev tilldelade ett eget registreringsnummer. Omkring 1930 lade man till några bokstäver för att lättare kunna lokalisera cykeln. I Stockholm infördes S-M. Systemet användes till 1939, då nummerskylten i stället avlöstes av en obligatorisk namnskylt.

Högertrafikomläggningen

Högertrafikomläggningen skedde den 3 september 1967 kl. 05.00. I Stockholm gällde totalt körförbud för privatbilar i innerstaden från 2/9 1967 kl. 10.00 till den 3/9 1967 kl. 15.00. Klockan 04.50-05.00 gällde trafikstoppet alla fordon i hela landet. Högertrafiken började juridiskt att gälla kl.05.00. I och med detta fanns endast vänstertrafik kvar i Europa i Storbritannien, Irland, Island och Malta. Island bytte sida året efter, 1968.

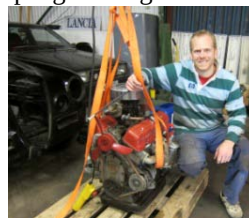
Trafikomläggningen gällde inte spårbunden trafik p.g.a. de stora kostnaderna det skulle innebära men spårvagnarna kom i en mellanställning. När gator trafikerades måste högertrafik gälla men på egen banvall går det bra med fortsatt vänster-trafik. Av den anledningen kompletterades banan på vissa ställen med spårkryss.(T.ex. Äppelviken, Bromma) Förmodligen helt unikt i Europa!

HÄNT OCH HÖRT SEN SIST. uppsnappat av Bo Nylén.

Med ålderns rätt hos både ägare och bilar, har under året flera Lancior åkt trailer till nya ägare som med stor entusiasm och utan rädsla tar sig an rariteter. Min egen Aurelia for till Belgien och Flavia Zagaton till Norge.



Unge Christian Emmertz har ett mäktigt renoveringsjobb framför sig med Gösta Sälls Aurelia B20, ser.3. Med raska tag är dock karossen frigjord för plåt, lack- och inredningsjobb och motorn redan isärtagen. Men oohh vad jobb och pengar det går åt.



Pers blå B20 for till Tyskland meden den svarta tog en kortare tur till Täby. Gustens Fulvior har bytt adress och Philips gula Aprilia är numera hos Herbert i Mariefred och Fulvia Coupén är i Skåne.

Där meddelar Magnus Nilsson att ett företag i England, BG Developments High performance and competition brake & clutches, säljer nytillverkade bromscylinrar typ Dunlop Girling till Lancia Fulvia, Flavia och Flaminia. Och passande bromsklotsar finns på t.ex Mekonomen !



ENRICAS VÄLSMAKANDE ÄPPELKAKA provbakad av Per Edvardsson

BAK - grund:

När Alf och Jag gästade Enrica Gnifetti och Giorgio Andreotti i Varallo på vår Italienresa, fick vi till efterrätt denna välsmakande kaka.
Jag har tillsammans med Ordbok och Google översatt Enricas recept till svenska.

RECEPT:

4,0 dl	kastanjemjöl
1,25 dl	naturell Yogurt
1,5 dl	strösocker
1 msk	honung
1,25 dl	olivolja
3 st	ägg
2 tsk	vaniljsocker
1 msk	rom
1 dl	russin
3 st	normalstora äpplen
2 tsk	bakpulver



TILL - redning:

Arbeta ihop (impasto omogene) mjöl,
yogurt,socker, olivoljan och äggen.
Till sist tillsätt de skalade och hackade äppelbitarna tillsammans med bakpulvret +
övriga ingredienser.

Grädda i 180 grader i c:a 45 minuter. Använd gärna en smörad springform.

När kakan svalnat/kallnat strö lite florsocker på kakan.
(Personligen kan jag tänka mig lättvispad grädde vid servering.)

Nedtecknat den 2014-11-09 // och bakat den 2014-11-11.
Mr. Per // med GOTT resultat!

PS: Det kastanjemjöl som Enrica presentade oss med heter:
"Farina dolce di castagne" från "Molino Zanone", Lisio, Italia. DS.

PSS: Kastanjemjöl i Stockholmsområdet:
"Olja/Oliv" på Bondegatan 59, kastanjemjöl.
"Pieras Livs



LANCIA CLUB



WELCOME TO FINLAND

12.-14.6.2015

TO

FINLAND NORDIC LANCIA MEETING



The Nordic Lancia Meeting will be first time in Finland
on 12.-14.6.2015 at Harjattula Manor near Turku.
It is a great pleasure for Lancia Club Finland to invite all
Lancisti to Finland for nice summer meeting and also
to celebrate 25th Anniversary of LCF.

The Harjattula Manor also hosts on 14.6.2015
Concours d'Elegance of Finland,
participation is possible for Lancias.

BENVENUTI IN FINLANDIA 2015!

From the Turku harbour, where ferries from Sweden arrive, to Harjattula is some
20km, about 35min drive.

More info will be later on our homepage, www.lanciaclubfinland.fi

E-mail, nlm.2015@lanciaclubfinland.fi

Also about manor, www.harjattula.fi and Concours d'Elegance, www.concours.fi

Klubbmästaren rekommenderar följande kommande aktiviteter:

Torsd. 11 Dec. 2014. Luciaträff i Huddinge. Som traditionen bjuder träffas vi i Klockargården intill kyrkan kl.18.30, för lussekaffe med gott bröd därtill. Välkomna !

4-8 Februari 2015: Salon Retro Mobile i Paris, www.retromobile.com

6-8 Februari 2015: Bremen Classic Autoshow, se: www.classicmotorshow.de

26-29 Mars 2015: Retro Classic i Stuttgart, www.retro-classics.de.

15-19 April 2015: Techno Classica i Essen, www.siha.de

1 Maj 2015. Italienska Dagen. Skokloster, stor LANCIA-uppställning. Kom tidigt.

Mille Scania i Skåne i maj 2015. Kontakta Magnus Nilsson eller Gunnar Nornemark markone@telia.com för mera information direkt.

14 – 17 maj 2015. Frühlingsreffen i Kristi Himmelsfärdshelgen,
Tyska Lanciaklubben har sin vårträff i Gummersbach, straxt söder om Cologne.
Delvis tills. med Lancia IG och Fulvia-Flavia IG. www.lanciaclubdeutschland.de

6 Juni 2015. Motorhistoriska Dagen arrangeras av flera klubbar och målet för stockholmare är lika 2014, MC Collection vid Edsbergs Slott i Sollentuna.
Och i Skåne: Kyrkheddinge. Mer info. www.mhkskane.nu

12-14 Juni 2015. Nordiska träffen i Finland. Åbo – enkelt med färjan !
Mer info kommer i feb.numret av "LaLancia" och www.lanciaclubfinland.fi

Juli 2015. Thulinträffen i Landskrona info: www.mhkskane.nu

Hamnträffarna på sommarkvällarna 2015. Givande spontanträffar !
Årstaviken, Hammarby Slussväg 17 i Stockholm, på måndagar med AHK
Nyköping på onsdagar, Mer info: www.automobilsallskapet.se
Trosa på torsdagar. Se sommarens underhållning, www.trosaveteranbilsklubb.se

Sönd. 23 aug. 2015. Eskilstuna Veterandag, Ekeby. Traditionsrik marknad och klubbträff på Ekeby flygfält.

I **MHRF:s Evenemangskalender 2015** kommer all information om hela årets begivenheter. T.ex Elmiamässan i Jönköping i påsk. Se www.mhrf.se

Övriga träffar och arrangemang presenteras i senare nummer av La Lancia.

SALUTORG I Lancialagret finns massvis ! - och resten kan skaffas !

Reservdelar, nya eller beg. till Aprilia, Appia, Aurelia, Flaminia, Flavia, Fulvia, Beta, Delta, Dedra, Kappa, Thesis, m.fl. till ytterst förmånliga priser för klubbens medlemmar.

Kontakta Tor Fredriksson tel. 070-698 30 39 för mer info. och vidare affär.
ev. transporter, verkstadsservice, m.m. - samt beställning av klubbregalier.

Lancia Y10, -86. Kan hämtas mycket billigt hos Hjördis Sandqvist i Ljusdal, tel.065-116333

Dedra -1990, skal bort snarest – fin delebil eller restaureringsobjekt. Fint karosseri med lite rust, soltak og tilhengerfeste. Bilen står i Bohuslän. Kontakt og mer info. Grethe – 0047 99160119
gre-the-s@hotmail.com



Lancia Fulviamotor 1,3 Rallye, typnr. 818.302 inkl. gen+startm. kompl. m. 4vx-låda. Högtsbjudande kontakta Magnus Nilsson i Eslöv. Se sid 3.

Även: **Lancia Aprilia -47** grön, samt en hel del reservdelar till Aprilia.

Säljes/bytes. Lancia Fulvia Coupé ser.2 -71. Mycket bra mekaniskt skick. Omlackerad grön Alfa-färg. Lackbehandlad 2014. Cromodorafölgar + original + res.delar + dokumentation + verkstadshandböcker. Se bilder av bilen på sid. 8.

Önskas: Beta Monte Carlo Spider. Bengt Lundén, Varberg. Tel. 0340-672041. 073-3340515.

På klubbens reservdelsforum www.lanciaregistret.com finns massor av reservdelar till bl.a. Delta Integrale. Här nedan finner ni en del av dessa.

Drivknutsats	Delta Int.	Hjullagersats	Delta Int.	Vattenpump	Delta Int.
Styrled yttre	Delta Int.	Bromsskiva	Delta Int.		
Länkarm fram	Delta S2	Bromsbelägg	Delta Int.		

KLUBBREGALIA Till klubbens Jubiléumsträffar har ett antal användbara saker med Lanciamärken på köpts in till försäljning, att beställa från Tor Fredriksson
Tel: 070-698 30 39. (frakt tillkommer).

T-shirt i bra kvalitet, marinblå med vitt tryck. Storlekar S, M, L, XL och XXL. Kr 60:-/st.

Portfölj, För A4-format i tyg med blixtlås, många fack, marinblå med vitt tryck. Kr 100:-

Muggar, av högklassigt porslin, mörkblå med vitt Lancia-tryck. Kr 60/st..

Nyckelband, med snabbblåsningar för mobil, kamera, nycklar eller MP3, blått med guldtext: "LANCIA" alternativt "LANCIA integrale". Kr 20:-/st.

Kulspetspennor, blå/vita, med text "SVENSKA LANCIACLUBBEN". Kr 5:-/st.

Klubbmärke, emaljerat rockmärke med nål o låsning (s.k. pins), vitt/blått/guld, diam. 16 mm, Kr 20:-/st.

Klubbmärke, som ovan men utan nål, att limma på underlag, diam. 16 mm, Kr 20:-/st.

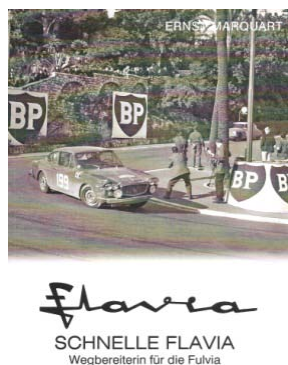
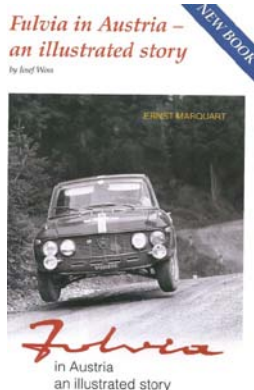
Klubbmärke, broderat tygmärke, att sy fast på t.ex. klädesplagg, vitt/blått/gult, diam. 73 mm, Kr 10:-/st.

Klubbmärke, dekal av plast, att fästa på bilen e.d., vitt/blått/guld, diam. 75 mm, Kr 5:-/st.

Klubbmärke, emaljerat vagnmärke, med skruvfäste, vitt/blått/guld, diam. 75 mm, Kr 250:-/st.

Böcker, tidskrifter, broschyrer om Lancia och dess modeller genom tiderna. från fabriken, förlag (Automobil Quarterly) eller kända författare som Michael Frostick och Wim Oude Weernink ("vår bibel"). Ring Tor eller maila till Bo Nylén för mer information och priser.

Bland våra klubbregalier finns även dessa böcker hos Per Edvardsson (tel.08-352464) . Boken Lancia Fulvia, med bl.a. Harry "Sputnik" Källströms fantastiska framgångar i rallytävlingarna. Kr 320:- + porto. Boken Flavia – Schnelle Flavia, om Flaviamodellens formidabla tävlingsframgångar. Kr 200:-. Och boken om Lancia i Sverige av Bengt Gustavsson. Kr 200:-



Lancia i Sverige Bengt Gustavsson



Autoexperten

**ALLA BILAR
EN EXPERT**

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 butik på Bovallsvägen 1A i Södertälje hälsar Kenneth & Inger med personal. www.autoexper ten.se

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancia.



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



Broder Rolf fortsätter sin tålmodiga renovering av fars gamla Aprilia -39, och minsann blir den vackrare för varje garagebesök och är till och med provkörd runt kvarteret nu.