



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 146, MAJ 2021

Årets Extravaganza!



Går i år till Karl Hansell, för hans Fulvia Coupé 1.6 HF -69 med "rallystuk".

Årsmöte på Taxinge slott

Kyrkogård i Ryd

Lancia Flaminia Coupé

Vackraste Lancian någonsin? Astura Cabriolet

Motorkrångel med Appia Vignale

Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 6	Styrelseprotokoll
Sid. 7	Årsmöte på Taxinge Slott Av Bo G Hellers & L Helfrid
Sid. 9	Årets Extravaganza, av Karl Hansell
Sid 12	Kyrkogård i Ryd av L Helfrid
Sid. 17	Lancia Flaminia Coupé av Fredric Gustafsson
Sid. 20	Lancia Astura av Owe Persson
Sid. 24	Motorkrångel av Rolf Nylén
Sid. 27	Till minne – Gösta Andrén
Sid. 28	Har Lancia någon roll av Bo G Hellers
Sid. 29	NLM 2021
Sid. 30	Utvidget Nordisk Lanciatreff
Sid .31	Salutorg och klubbregalia

Klubbmästarna erbjuder:

Vi tänkte ordna en liten fikaträff på Lagersbergs säteri i Eskilstuna. Detta kommer att ske i slutet av juni eller början av juli, exakt datum kommer att mailas ut till alla, som har anmält sin mailadress till klubben. Välkomna!



AHK har måndagsträffar på Årstavikens Segelsällskap, från 18.00.

Automobilsällskapet i Nyköping kör "Lördagsrundan" mellan 13:00 – 15:00. Sedan kan du njuta av din fikakorg på Skavsta, även "icke-medlemmar" är välkomna.

FYRKLÖVERBLADET SKÅNE annonserar om årets andra körtur, den 5:e juni kl. 10.00 går starten, denna gång i närheten av Malmö. En road book tar er ut på slingrande skånska vägar.

Antal platser är begränsade, anmälan görs till robert@alfaromeo.nu eller på 070-620 64 74.

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.

Styrelsen

Bo Göran Hellers ordf./ansvarig utg. La Lancia
Karins Allé 6, 181 45 Lidingö
Tel. 08-7675175 mob. 070-600 57 95
e-mail bghellers@gmail.com

Erik Cyrus sekreterare
Trädgårdsvägen 31 B, 181 65 Lidingö
Mob. 070-657 32 00
e-mail erik.cyrus@swedbank.com

Magnus Wålinder kassör
Tunavägen 7, 184 51 Österskär
Mob. 073-460 24 53
e-mail walinder@kth.se

Lena helfrid ledamot/layout La Lancia
Bruksgatan 69, 615 71 Gusum
Mob. 070-20 33 128
e-mail Lnilson7@gmail.com

Per Edvardsson ledamot/klubbmästare
Besvärbacken 2A, 191 10 Sollentuna
Mob. 070-321 78 16
e-mail per.edvard@telia.com

Mikael Stjerna suppleant
Västra Uppfartsvägen 4, 132 37 Saltsjö-Boo
Tel. 08-704 83 13, 08-736 58 88
e-mail mikael.stjerna@teknikensvarld.se

Daniel Rebert suppleant
Lagga-Årby 36, 741 93 Knivsta
Mob. 070-826 84 22
e-mail daniel@rebert.nu

Tomas Åkeson suppleant/klubbmästare
Prinsgatan 13 B, 703 41 Örebro
Mob. 076-105 23 55
e-mail tomas.akeson@gmail.com

Johan Mellström suppleant
Tritonvägen 6, 2tr, 172 63 Sundbyberg
Mob. 076-14 77 092

e-mail johan@mellstrom.net

Herbert Nilsson hederspresident
Norregatan 4 A, 241 33 Eslöv
Tel. 0413-100 12 mob. 070-910 94 05
e-mail hebbe1935@gmail.com

Lanciamodeller kontaktpersoner

Lambda, Aurelia	Herbert Nilsson
Aprilia, Appia	Rolf Nylén
Flaminia, Delta	Tor Fredriksson
Flavia, Fulvia	Tor Fredriksson
Beta, Rally 037	Magnus Wålinder

Reservdelar, service, transporter samt klubbregalier

Tor Fredriksson mob. 070-698 30 39

Hemsida www.lanciaklubben.se

Reservdelsforum

www.lanciaregistret.com

Klubbadress Svenska Lanciaklubben
c/o Magnus Wålinder, Tunavägen 7
S-184 51 Österskär

Plusgirokonto: 55 5814-3

IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143

BIC/SWIFT: NDEASESS

Org. nr: 802440-7838

Några ord från ordföranden av Bo Göran Hellers

Kära lancisti

Nu har det väl äntligen börjat ljusna! På 1 maj kunde vi höra den vackra sången från Lund: ”Vårvindar friska, leka och viska ..” med löften om framtiden. I takt med att vaccineringen fortgår över landet öppnas samhället upp till vårens fröjder. Detta gäller också våra Lancia-bilar, varav åtta visades vid vårt lyckosamma årsmöte på Taxinge den 25 april. Där kändes det nästan som vanligt då vi samlades i festsalen efter mycken tvekan och försäkringar om att allt var i sin ordning. Vi var drygt tjugo vid borden, något färre än vanligt, men stämningen var så hög, att man kunde tala om revansch. Nu skulle påtvingade försummelse tas igen! Och Extravaganzan fick en ny innehavare, medlemmen Karl Hansell. Vid borden syntes vår förre ordförande, Lars Hansson med hustrun Rittva och även klubbens hederspresident, Herbert Nilsson med sonen, Magnus, tillresta från Skåne. Jag själv hade sällskap av hustrun, Jane, med två barnbarn, Paula och Tomas, som trots sina unga år är frälst på Lancia. Låt oss hoppas att det fortfarande är tillåtet med bensindrivna motorer när han en gång erövrar körkortet. Tråkigt nog syntes inte Bo och Anita Nylén, trots föransmälan – förklaringen kom senare – Bo hade blivit felbehandlad och var tvungen att utebli. Vi önskar honom en god bättring från sina besvär.

MHRF (Motorhistoriska Riksförbundet) ska omforma sin verksamhet och vänder sig nu till alla medlemsklubbar med en enkät, omfattande ett trettiotal frågor. Enkäten ska lämnas in före 16 maj och handläggs därför internt av styrelsen.

Enkäten har besvarats 12 maj med följande innebörd: Svenska Lanciaklubben är positiv till MHRF's verksamhet i allmänhet och till dess försäkringsverksamhet i synnerhet. Dock vill vi varna för att ta på sig en alltför stor kostym – viktigare är att inrikta sig på den typen av verksamhet där man faktiskt kan göra skillnad, hålla vägnätet öppet för veteranerna, diskutera utvecklingen av nya bränsletyper som kan kräva supplement, framhålla bilismens kulturhistoriska betydelse för ökad rörlighet och samhällets allmänna utveckling.

Magnus Wålanders artikel i förra numret av La Lancia om Mörtfors-Tarzan har väckt internationellt uppseende. Från England har redaktören för Viva Lancia, Jack Romano, kommit med en smickrande kommentar – får han bara en passabel översättning kommer denna att publiceras på ett språk som förstås av halva världen! Hardy Alandh blir en världskändis! Romano beklagar sin begränsning – han förstår inte ett ord svenska. I skrivande stund vet jag inte hur saken ska lösas men en bra historia har det blivit, redan nu.

En fortsättning på förra numrets spekulationer om framtidens drivmedel och motorer kan noteras. Energimyndigheten har öppnat för kärnkraften, vars lösningar i en fjärde generation tydligen blivit alltför attraktiva för att kunna negligeras. Energiministern Anders Ygeman må underlätta för en allmän förstörelse av inlandet och kusterna med vindkraftverk – dessa kan ses som tillfälliga, och tydligen lönsamma, i en bristsituation. Men då de reaktorer som ska matas med kärnavfallet från tidigare generationer, väl är på plats kan alla intrång på naturen slopas. Så har skett historiskt här på Lidingö, min hemkommun. Den hade tidigare ett antal vinddrivna kvarnar, som antingen rivits eller står kvar som byggnadsminnen. Finns det inte risk, att dagens vurm för eldrift med jättestora och tunga batterier kommer att gå samma väg? Är den jättelika satsningen på Northvolt i Skellefteå verkligen sund? Och slutförvaret i Forsmark borde omdefinieras som en lagerplats för in- och utgående bränslehantering.

UPPROP!

Svenska Lanciaklubben har en hemsida med samma namn
(www.svenskalanciaklubben.se).

Problemet är att den åldras och måste uppdateras!

Då vi nu ser fram emot en period av ökad aktivitet behöver hemsidan tas om hand – ingen i nuvarande styrelsen är riktigt lämpad för denna uppgift – vi har därför beslutat att efterlysa en sådan kapacitet bland medlemmarna.

Hör av dig, du som kan tänka dig att sköta hemsidan, i första hand under 2021!

FOTON SÖKES!

Vi i styrelsen har beslutat att göra en Almanacka till år 2022, som sedan kommer att skickas ut till Er medlemmar.

Vi vill att ni medlemmar skickar in foton på era klenoder, gärna i utemiljö och olika årstider.

Bilderna behöver inte vara nytagna, men vi vill ha dem i JPEG format. **Du** som vill få med din bil i almanackan, skicka in ditt bidrag så fort som möjligt, men dock senast sista september. Maila dem till redaktören LNilson7@gmail.com

Vi i styrelsen kommer sedan att välja ut de 12 bilder som kommer med i kalendern.

fört vid Svenska Lanciaklubbens ordinarie årsmöte för 2021, hållet på Taxinge slott söndagen den 25 april 2021. Avser räkenskapsåret 2020. Närvarande medlemmar med sällskap uppgick till 22 personer enligt bilagd förteckning (Bil 1)

Förslag till dagordning har bilagts kallelsen, som publicerades i La Lancia nr 145, februari 2021.

1. Mötets öppnande (klubbens styrelseordf.) – öppnade mötet kl 12.30
2. Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande – konstaterades att kravet uppfyllts med marginal
3. Val av mötesordförande, sekreterare, 2 justerare (tillika rösträknare) – sittande valdes med tillägget att också sköta protokollet, i sekreterarens frånvaro.
Justeringsmän: Magnus Wålinder, Johan Mellström
4. Godkännande av dagordning – denna godkändes i framlagt skick
5. Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse – denna är publicerad i La Lancia 145 och godkändes
6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning – kassören Magnus Wålinder visade en balans- och resultatrapport (Bil 2). Resultatet för året, drygt 20 tkr – likviditeten god.
7. Föredragning av revisionsberättelsen – klubbens revisor, Lars Cyrus, läste upp en ren revisionsberättelse med rekommendationen att årsmötet skulle bevilja styrelsen ansvarsfrihet för året (Bil 3)
8. Fastställande av resultat- och balansräkning – dessa fastställdes av årsmötet
9. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen – ansvarsfrihet beviljades av årsmötet
10. Beslut om medlemsavgift för 2022 – styrelsens förslag att denna skulle lämnas oförändrad (395:-) fastställdes av årsmötet
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag till beslut – inga ärenden förelåg
12. Val av klubbordförande på 1 (ett) år – valberedningens förslag: omval av Bo Göran Hellers fastställdes av årsmötet
13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter – valberedningens förslag (Bil 4) fastställdes av årsmötet. Dessutom valdes Johan Mellström in i styrelsen som suppleant på ett år.
14. Val av revisor och revisorsuppleant – Omval av Lars Cyrus (ord) och Claes Millus Larsen (suppl) på ett år fastställdes av årsmötet
15. Val av valberedning – omval av Per Edvardsson (ordf) och Johan Mellström (ledamot) fastställdes av årsmötet
16. Mötets avslutande – Ordförande tackade mötet för livliga diskussioner och kloka beslut.

Justeras:

Magnus Wålinder

Johan Mellström

Årsmöte på Taxinge Slott av B G Hellers & L Helfrid

Referat av årsmötet för Svenska Lanciaklubben på Taxinge slott 25 april 2021. Antal närvarande var 22, något mindre än under tidigare år, tydligen av försiktighet under pågående pandemi. Flera lancisti höll till i parken.



Här står alla Lanciabilar parkerade framför slottet, årsmötet 2021.

Till all lycka kunde vi hålla årsmötet i traditionella lokaler en våning upp i slottsbyggnaden, tack vare gles dukning och högst fyra vid varje bord. Den återkommande marängtårten var i år utbytt mot en krämig fruktvariant som fick gästernas starka gillande, av åtgången att döma. Efter en kort kaffestund vidtog årsmötesförhandlingarna, som finns att läsa i protokollet på föregående sida.



Wivian & Ingemar Nilson kom i Fulvia från Norrköping.



Vid ett bord sitter Magnus Wålinder, Tomas Åkeson, Johan Mellström samt Kalle Hansell.



Till vänster vid ett annat bord sitter Anitha & Rolf Nylén, samt Anna-Lena Nilsson.



”Glada gubbar” i samspråk, Magnus & Herbert Nilsson kom från Eslöv, Per Edvardsson och Lars Cyrus.



Till höger sitter ordföranden Bo Göran Hellers samt Tomas Öman från Mariefred, som kom i silverfärgad Fulvia årmodell -72.

På bilden nedan, vid bordet till höger hittar vi förre ordföranden Lars Hansson med hustru Rittva, som nyligen bosatt sig i Strängnäs.



Som synes hade vi som var närvarande på mötet också en trevlig stund efter det goda fiket, som alltid i ”kak-slottet”. Vi hade mycket att prata om och det är ju trevligt att träffas fysiskt, det var så efterlängtat. Förra året blev det ju ”bara” ett digitalt årsmöte. Hoppas nu att vi kan ses i sommar på någon träff eller utflykt. Vi hoppas också att det blir ett NLM i Norge till hösten.

Ci vediamo!

Lancia Fulvia 1,6 HF av Karl Hansell

På årtsmötet i Taxinge fick jag den stora äran att få Lanciaklubbens vandringspris Extravaganza för min Fulvia 1,6 HF.

1,6 HF var den slutliga utvecklingen av Fulvia Coupe för rally, och den första i en lång rad av rallyvärldsmästare från Lancia.

Så fort som Fulvia Coupén lanserades 1965 så började man att tävla med den och redan 1966 kom det en specialutvecklad version för rally, Fulvia Coupe HF.

Anledningen till att den kallades HF kommer ifrån tävlingsstallet Squadra Corse HF som i sin tur startade som en sportavdelning till Lancias klubb för trogna kunder, Hi Fidelity (från engelskan, ungefär ”hög trohet”)

HF stallet fick snabbt framgångar i början av 60-talet och Lanciafabriken började också att bistå med hjälp av motorutveckling etc (3C motorn i Flaminian kom t ex från det samarbetet). Efter ett tag knöt fabriken HF stallet närmare till sig och till slut blev man fabriken officiella tävlingsavdelning. Att HF stallets chef Cesare Fiorio var son till Lanciafabrikens PR chef kanske hjälpte till i den processen...

Den första Fulvia HF:n hade en 1,2 litersmotor och var trimmad till 88 hästkrafter till skillnad från standardbilens 80. Kanske mer viktigt var att man hade lättat bilen till 825 kg från 960. Lättningen hade åstadkommits genom att man bland annat tagit bort stötfångare, huvar och dörrar var i aluminium, minimalt med inredning och ingen ljudisolering, de bakersta tre rutorna var av plexiglas.

När 1,3 litermotorn lanserades 1967 i Fulvia Coupén, kom även HF:n i en 1,3 liter version, nu med 101 hästkrafter. Förutom motorn var det små skillnader mot den ursprungliga HF:n. Med 1,3 HF började Lanciafabrikens tåg mot toppen i rallyvärlden. Framgångarna kom tätare och man började knyta till sig toppförare. Konkurrensen ökade dock och 1968 började Porsche 911 och Renault Alpine A110 att konkurrera om segrarna i rallyn. Lancia blev bokstavligen tvungna att lägga i en växel till.

Redan 1968 började man experimentera med att öka farten ytterligare, bland annat borrade man upp 1,3 litermotorn till 1,4 liter och man provade med växellådan från Superjolly lastbilen, som ju är baserad på Flavian men har en överväxel, så att man totalt fick 7 växlar. Från början var tanken att tävla med bilarna som trimmade 1,3 HF.

Till slut valde man att från grunden konstruera om bilen. Det mest märkbara var kanske de stora framlyktorna, som gav bilen sitt smeknamn ”Fanalone”, anledningen till det vara att FIA till 1969 års säsong hade infört en ny regel att man bara fick ha 6

strålkastare på bilen. Porsche och Renault hade bara två vanliga strålkastare och fick fortsätta med två par extra ljus. Lancia försökte kompensera för att man bara fick ha ett par extra ljus genom att förstora de inre helljusen.

Motor fick bli en omkonstruktion på 1,6 liter då 1,3 litersblocket inte gick att borra upp så mycket mer än 1,4 liter. Växellådan var också omkonstruerad, det blev en konventionell 5 växlad låda där man byggde ut den gamla 4-växlade en bit bakåt. Andra förändringar var att Fanalone kom med magnesiumfälgar som standard och skärmbreddare. Man hade också gjort om framvagnen så att man fick negativ camber på framhjulen. En del förändringar är inte så uppenbara, till exempel hade man svarvat ner bromsskivorna från 12,5 mm (1/2 tum) tjocklek till 9 mm för att minska den ofjädrade vikten.

Resultaten blev en väldigt konkurrenskraftig bil. Harry Källström blev Europamästare 1969 (till stor del med 1,3 HF, då det drog ut på tiden att homologisera 1,6 HF). 1972 blev Lancia världsmästare med 1,6 HF och 1974 blev Lancia världsmästare med en kombination av Stratos, Beta och Fulvia 1,6 HF.

Försäljningsmässigt blev också 1,6 HF lite oväntat framgångsrik för att vara utvecklad som en ren tävlingsbil. Lancia gjorde visserligen också en mer civiliserad gatversion, men den stod för mindre än 10% av försäljningen. Normalt brukade tillverkarna bara tillverka nödvändigt antal för att homologisera en modell. 1,6 HF tillverkades i 1258 exemplar 1969 - 1970, sedan tillverkades ytterligare 20 bilar endast till fabriksstallet eftersom man fortsatte tävla med 1,6 HF till 1974. De flesta andra bilarna hamnade hos privata stall och amatörförare.

Historien på min bil är inte helt känd. Den är ursprungligen såld i Italien och kördes åtminstone på slutet av sin tid där av stallet Scuderia Trasimeno. Någon gång i mitten av 70-talet krockades den i fronten och bilen importerades till Sverige av en bilsamlare.

Ungefär samtidigt hade Mats Tillman kört sönder den Fulvia 1,3 HF motor han hade i sin Fulvia Berina, som han körde rally med. Mats köpte hela bilen, monterade 1,6 liters motorn i Berlinan som han fortsatte köra rally med.

Efter ett par år körde Mats sönder även 1,6 litersmotorn och han slutade i och med det att köra rally. Berlinan fick göra 1,6 HF:n sällskap i garaget.

Efter några år beslutade sig Mats att renovera 1,6 HF:n, han fixade karossen men satte i en egentrimmad Fulvia motor, uppborrad till ungefär 1450 cc. Den motorn hade Mats kvar i bilen till sin död.

När jag köpte bilen hade man bytt motor till originalmotorn, men den fungerande inte.

Det första jag fick göra var att fixa motorn. Som tur var tog Per-Arne Larsson sig an bilen och motorn var snart i bra skick igen.

Sedan dess har Per-Arne också renoverat växellådan och jag har gjort en hel del småfix på bilen.

Bilen går nu bra att köra och den är förvånansvärt lättkörd för att vara gjord som en ren tävlingsmaskin. Den är naturligtvis väldigt bullrig eftersom allt ljuddämpande material som finns i de vanliga Fulviorna är bortplockat.

Den har en väldigt bra väghållning på bra asfalsväg, men om vägen blir dålig blir den snabbt stötig, särskilt bak, det är ett område som jag kommer att gå igenom i år. Jag tänker också byta oljesumpen, sumpen är lite större på 1,6 HF, och originalet har varit trasig sedan Mats körde sönder den i sin sista rallytävling.



Foto: Bilden fotad av Lars Helfrid vid årsmötet 2021 vid Taxinge slott.

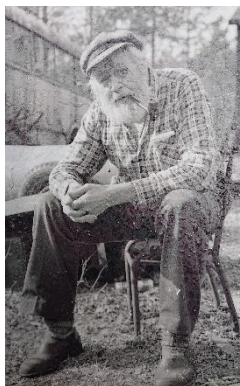
Vi gratulerar Kalle till utmärkelsen!



Kyrkö Mosse av L Helfrid

Många av er har säkert sett eller hört talas om denna K-märkta bilkyrkogård, belägen utanför Ryd i Småland. Så även vi, så sommaren 2020 bestämde vi oss för att köra en tur åt Småland och se denna unika plats med egna ögon.

På kommunens informationstavlor på platsen kan man läsa: ”På denna plats vilar omkring 150 skrotbilar från mitten av 1900-talet tillsammans med cyklar, mopeder, spisar och däck. Varje objekt har sin historia. Historier som vittnar om familjens första bilsemester, om den lokala kötthandlaren och målerifirman i Ryd, men också om andra världskriget i form av delar från ett störtat bombplan som kraschlandade på Åsnens is 1943.



Den största historien av alla är dock historien om Åke på myren, upphovsman till denna unika plats. Han föddes i Tröjemåla 1914. Efter skolgång och konfirmation väntade jobb som dräng runt om i Skåne och Småland. 1935 köper han denna torvmosse och en stor bredbladig spade. Det fanns pengar att tjäna på torvströ och just torv fanns det gott om här. Torven berikades i stallarna för att sedan bli ett eftertraktat gödningsmedel. Åke var teknisk och byggde en torvfabrik med rivmaskin som drevs av gamla bilmotorer. Han byggde också ett hus med allt han behövde på 12 kvadratmeter, isolerat med torv.

Han grävde med spade, en halv meter brett, en meter djupt – sex torvor på djupet – rad efter rad. Åke började gräva på eftersommaren när tjälén gått ur jorden. Nästa vår vände han torven på kant och så fick den ligga och torka. Därefter lades den i högar och ”kurades” eller ”stackades”. När bönderna kom med sina hästar och höhäckar för att köpa torv körde Åke fram torven på en tvåhjulig dragkärra med fälgar som gick på en slags räls av granslanor.

En del bönder rev sedan sönder torvorna i tröskverk men ofta lades de in till grisarna som fick rota i dem och slå sönder dem. Den rivna eller sönderrotade torven användes som strö för att hålla det torrt i kättar och bås i ladugårdarna. Därefter spreds det på åkrar som gödningsmedel.

Åke hade en stor fallenhet för teknik och han kunde bygga vad han behövde utan nästan ingenting. Arbetet på torvmossen var hårt och han behövde hjälpmedel. Av en gammal Chevrolet-motor byggde han sig ett transportmedel som bäst liknas vid en dressin. Efter den kopplade han en vagn att lasta torven i. Han lade ut 340 meter spårräls över torvmossen och det hemmabygda tåget kunde köra lika fort framåt som bakåt. Åke byggde en torvlada och dit forslades torven.

Efter ett tag kom Åke på idén att leverera färdigmalen torvströ. Först revs den med hjälp av ett gammalt ombyggt tröskverk. En liten hiss transporterade torven upp till torvkladans tak. Från taket gick den genom en trumma ner till den torvpress Åke själv konstruerat som också den drevs av en bilmotor. Där pressades torven till lagom stora balar som bönderna kom långväga ifrån för att köpa till sina gårdar.

Efter andra världskriget blev livet ljusare och ett stycke in på 1950-talet började man tala om bilen som ”var mans egendom”. När bilen gjort sitt var det inte ovanligt att den övergavs på någon skogsväg. Åke var en man som såg möjligheter, och började samla in dessa bilar. På sätt och vis var han en pionjär inom återvinning. Han lärde sig olika bilmodeller och blev snabbt en expert på reservdelar som såldes på plats. Kvar blev de hullösa karosserna, som med all sin ynkedom blivit upphöjda till fotomodeller.

1974 köper Åke sin sista skrotbil men boden är full av reservdelar som säljs under många år därefter. 1992 flyttar Åke till ålderdomshemmet i Ryd och efter flera debatter om platsens framtid beslutar kommunen 2001 att skrotbilarna får vara kvar och att man ska låta naturen återta platsen. Bilkyrkogården har liknats vid en självförstörande tavla och en andäktighet vilar över platsen.”

Mot Kyrkö Mosse

Vår resa söderut på mindre vägar tog oss till Hultsfred, där vi bokat tid för att cykla dressin på smalspårig järnväg till Målilla och tillbaka i naturskön miljö.



Vi var först på plats, till och med innan uthyraren. När han gått igenom reglerna och hur dressinen fungerade, så skickade han iväg oss. Vid Hesjöns rastplats vände vi dressinen. När vi ätit vår medhavda matsäck roade vi oss med blåbärsplockning medan vi väntade in de andra dressinåkarna. Väl tillbaka i Hultsfred fortsatte resan mot vårt förbokade hotell i Kalmar.

Efter en god hotellfrukost så körde vi mätta och belåtna mot Ryd. Det var inte svårt att hitta skroten, som ligger utmed länsväg 119 mot Hässleholm. Tyvärr visade sig inte vädret från sin bästa sida denna dag, det var grått och regnigt. När vi kom fram

var den lilla parkeringen ändå redan full med bilar så vi fick stanna en bit bort vid en parkeringsficka. Humöret var på topp, på med stövlar och regnjacka, här skulle fotas gamla bilvrak. Det var en liten bit att gå innan vi kom till de första ”vraken”.



Lena på grusgången som är kantad av gamla ”bilringar” sedan en Ford Taunus.



Fordens mossbeklädda instrumentbräda.

Åkes hus som sett sina bättre dagar.



Översiktsbild på diverse skrotade bilar, Åkes verkstad skymtar i bakgrunden.

Bilvrak fanns det väldigt många, varav de flesta var väldigt illa åtgångna av tidens tand. Det var svårt att se vilka bilmärken det var, inga identitetsmärken fanns kvar. Vi misstänker att många varit här och hämtat delar innan platsen blev Kulturmark. Men många bilar kändes naturligtvis igen av sina karakteristiska drag, exempelvis SAAB, Volvo, Austin, DKV, VW, Ford, Opel, Simca och Mercedes Benz.





Efter ett par timmar kände vi oss nöjda, Lasse hade säkert knäppt över hundra bilder, så detta är ett litet axplock av dem. Någon Lancia eller annan italiensk bil kunde vi inte identifiera, men det kanske är positivt i detta sammanhang...



Lancia Flaminia Coupé 1962 *av Fredric Gustafsson*

Varje höst i slutet av oktober brukar mina kompisar i Maseratiklubben och jag åka till den klassiska bilmässan i Padova. *För er som inte varit där, åk dit!*

Ni kommer inte ångra er. När man går runt i de 15 hallarna brukar det vara någon eller några speciella bilar man återkommer till. En bil som fångade mitt intresse för första gången för 7–8 år sedan och återkom varje år, var en Lancia Flaminia Pininfarina coupé. En bil jag aldrig sett i Sverige, men oj vad den var vacker och elegant.

Året var 2017, då den Alfa Giulia spider som jag renoverat och kört mycket med de senaste åren hade fått konkurrens av en nyligen införskaffad Alfa Touring Spider. Inte behöver man två Alfa Spiders så Giulian såldes. Självklart skulle den ersättas av en Flaminia coupé. Då Touring Spidern var ett rullande objekt var jag helt på det klara med att jag ville leta rätt på en körklar Flaminia.

Till slut fann jag vad jag sökte på en firma i Holland, som nyligen importerat den från Italien, där den levtt hela sitt liv i Modena. Bilen presenterades som nylackerad med nysydd inredning, allt i originalkulör och i mycket bra mekaniskt skick. Den var helt rostfri och aldrig svetsad. Bara att stoppa i nyckeln och köra. Det lät för bra för att missa, dessutom i den vackra färgen Metallizzato Auteil och med vita däcksidor.

I november samma år, kom den till slut fram med en biltransport. Typiskt att det skulle gå flera månader tills man kunde prova och köra till registreringsbesiktning! Framåt våren 2018 bokades tid för besiktning och premiärturen gick dit. Allt gick som en dans och det kändes riktigt kul att vara Lanciaägare igen. Tidigare har jag haft en Beta coupé och en Thesis som bruksbil



På hemvägen börjar nålen i temperaturmätaren fladdra och sedan gick den upp på rött! Det visade sig att toppackningarna hade gått. Av med topparna, skicka dom på planing och sedan montera ihop med allt igen, med nya packningar. Vad händer? Jo toppackningen på den ena sidan går innan jag ens hinner provköra bilen. Det visar sig efter isärtagning att flera foder sjunkit i blocket. *-Så mycket fick man för det utmärkta skicket!*

När jag köpte bilen visste jag att motorn inte var matching numbers då det var en 2,8 liters och i bilen ska det sitta en 2,5L motor.



Jag kontaktar Tor Fredriksson för lite råd. Han har varit mycket hjälpsam med tips och massor av delar, tusen tack för det! Det visar sig att Tor hade en gammal motor ståendes som härstammar från en 2,5L Flaminia coupé med en förgasare, exakt som det ska vara i min bil. Jag bestämmer mig för att köpa den av Tor. Om jag ska helrenovera en motor är det lika bra att göra det med en som är korrekt för bilen.

Per Norberg på Steelhead engageras för att renovera motorn. Han håller mest på med historiska racers och engelska bilar, men visst kan han tänka sig att göra iordning min motor. Det visar sig att motorn jag köpt var i minst lika dåligt skick som den jag hade. Fodren hade sjunkit även i denna. All maskinbearbetning, och det var mycket, lämnades till Ultra Motors AB i Södertälje. Exempel på arbete som behövdes: Nya gängor (varenda en) i blocket, nya ventilstyrningar, slipning av vevaxel, omslipning av kamaxel till nya värden, balansering av vevaxeln, cylinderborrning, riktning av vevstakar, renovering och planing av toppar, borrning av foder mm.

Ultra Motors är uppenbarligen mycket populära då många lämnar sina jobb där. Baksidan är att det tog 8 månader att få tillbaka alla grejor. Sedan börjar det mödosamma arbetet att bygga ihop de nästan 60-åriga delarna till en fungerande motor. Ni som själva provat vet att det med en så gammal motor dyker upp oväntade problem. Många har dykt upp under tiden, och tid har det tagit. Den motor jag lämnade in sommaren 2018 fick jag tillbaka helrenoverad och monterad i bilen i januari 2021.



I skrivande stund har jag kört cirka 40 lugna inkörningsmil. I bilen har jag penna och papper och vid varje körning dyker nya noteringar upp på saker som ska åtgärdas. Till exempel värme som inte går att justera ordentligt, bromsar som inte tar som de ska, inklusive ett läckage från ena bromsoket bak, gamla däck som ska bytas, bälten som ska monteras, bensinmätare som inte går och så vidare...

Imponerande att det idag går att köpa nya Pirelli Cinturato i den superovanliga originaldimension 175x400. De nya däcken är monterade i dagarna samt nya slangar då det var lite si och så med förmågan att hålla luften i de gamla.

Listan på saker som ska åtgärdas är nu nästan borta och jag väntar på bättre väder, så att jag äntligen, 3,5 år och en smärre förmögenhet senare kan ut och njuta av den vackra bilen som skulle vara "körklar".



De första intrycken är att den känns annorlunda än andra klassiska italienare. Inte nödvändigtvis bättre men annorlunda, vilket är vad jag var ute efter från början. Anledningen att man har flera bilar är ju för att man vill ha olika upplevelser när man kör dem. Den är lätt i styrning och koppling, superexakt i växlingslägena samt bra vridmoment i motorn. Den kränger inte farligt och den känns mycket bekväm på vägen. I sommar kommer det bli några långturer, det kan jag lova.

Kanske ses vi i Årstaviken någon måndagskväll eller på någon annan träff i sommar, om det blir några sådana...

Lancia Astura cabriolet – den mest extravaganta bilen i Göteborgstrafiken under 1950-talet?

Av Owe Persson

Då den dök upp i slutet av 1950-talet, var det svårt att avgöra vilket bilmärke det kunde vara. Dess eleganta – nästan sybaritiska – utseende skilde verkligen ut sig i den dagliga trafiken bland den växande mängden av nya och praktiska bilar. En kollega beskrev den med nedlåtande invektiv, eftersom denne nyligen hade inköpt en förträfflig ”tvåtaktsputtrande” SAAB 92. Dock fick jag på så sätt reda på dess hemadress. Ägaren visade sig vara ganska fåordig, kanske upplevde han att bilen inte var helt politiskt korrekt på den gemensamma parkeringsplatsen i anslutning till det nybyggda radhusområdet. Men jag såg och kände igen Lancia-märket på fronten. Han var en tid medlem i Lanciaklubben så han kanske kände en viss trygghet visavi grupptricket från radhusgrannarna. Lancia var inte helt obekant då man hade sett några Aurelia och Appia i Göteborg. Dessa bilar brukade prisas av tekniskt och sportigt intresserade motorjournalister och särskilt den sublimt och vackert utformade Aurelia B20 - Gran Turismo - framstod för en del, som den verkliga drömbilen.

Denna Lancia Astura var en äldre bil – 20 år gammal - och nog mer en rullande skulptur än ett forskaffningsmedel. Den registreringsbesiktigades den 19 maj 1949 i Malmö och förste ägaren i Göteborg den 13 juli 1950, blev civ. ing. Gösta Bäckström, som hade den fram till 1 oktober 1954. Den nye ägaren blev ing. Karl-Olof Ericsson, men redan den 20 januari 1955 blev kontorist Stig Carlsson i västra Göteborg bilens ägare. Han verkar ha använt den, som transport till sitt jobb då den ofta parkerades nära Göteborgs hamn vid Oscarsgatan intill Stigbergslidens nedre del.

Oftast med ett skyddskapell dock vid ett tillfälle hade han nog inte hunnit med att dra på det och då fick jag chansen att knäppa ett par bilder av den.



41-3198 parkerad en solig dag utan skyddskapell mot det vackra planket – numera rivet - bakom Amerikahuset vid Oscarsgatan nära hamnen i Göteborg 1959. Axelavstånd: 3475mm.

1960 övertogs Asturan av Lennart Haajanen och Sigward Wennberg, båda medlemmar i Automobilhistoriska Klubben. Med deras heroiska insats hamnade denna grandiosa automobil inom den bilhistoriska sfären, och då kanske den räddades åt eftervärlden. I slutet av 1960-talet blev Alf Olsson i Floda dess nye ägare. Alf berättade långt senare att Asturan hade försetts med en extra bränsletank, kanske för att delvis köra på fotogen. Kring mitten av 1970-talet såldes den vidare till en person i södra Sverige.



Den nye ägaren genomförde en ordentlig upprustning med bl. a ny ytbehandling av kaross och de förkromade delarna. Under flera år var den utställd på bilmuseet Laganland. I skrivande har den undandragits från offentligheten och var den nu finns är alltså obekant.

Den aktuella Astura-bilen (chassinr: 41-3198) lämnade karossmakaren Pinin Farina i januari 1939. Chassiet hade några månader tidigare rullats ut från Lancia i samma stad, Turin. Det är lite svårt att säga hur lång tid karossbygget tog men en liknande vagn tillbringade runt tre månader hos karossbyggaren. Asturan kom till Bilmässan i Berlin i månadsskiftet februari - mars 1939 och hade tillsammans med två – tre stycken liknande bilar tagits in av Emil Uebel, Lancia återförsäljare i Berlin. En liknande bil köptes senare av propagandaminister Joseph Goebbels. Vad som hände med 41-3198 efteråt är oklart men det förekommer ett par rykten: 1: Den ska ha köpts av någon diplomat vid italienska beskickningen i Stockholm. 2: Den svenske ministern i Berlin omnämns som dess förste ägare. Det enda som kan fastställas är att den dyker upp under 1940-talet i Malmö och kan ha varit till salu hos Förenade Bil AB. Priset uppges ha rört sig runt 16.000:-

På bilden tagen framför Malmö Stadsteater ger den ett välbevarat intryck.

(Malmö stadsteater färdig 1944).



Enligt noteringar av Lennart Haajanen tycks en herr Arne Pålsson i Malmö under 1940-talet haft den och bli gjort ett Englandsbesök med den. Registreringsbesiktning den 19 maj 1949 - med reg nr M16146 - för att 13 juli 1950 registreras med reg nr 024795 och med ny ägare: Gösta Bäckström i Göteborg i enlighet med inledningen av denna essä. Veterligt så ska det ha funnits ytterligare två Astura bilar i Sverige. Den andra var också en två dörrars cabriolet med kaross från Pinin Farina. Den ska i sista stund ha räddats från skrotning och restaurerats av bröderna Lagne i Stockholm. Senare fanns den också i Göteborg under många år. Dessutom hade Italienska Beskickningen i Stockholm – före 2a Världskriget - en Astura med limousinkarrosseri. Eugen Nagy, med sitt lager av gamla Lancia-delar i en källarlokal på Gärdet – var ansvarig för beskickningens bilar och berättade om denna magnifika vagn.



Några bilhistoriker på utflykt med Lancia Astura, till Sigge Wennbergs lada i Målöga vid Gråbo i Göteborgstrakten. Då kunde man även avnjuta dess coola instrumentering med sitt filigransarbetade utseende. Året kan vara 1962.



Lancia & Co började tillverka bilar 1907 och 1922 visade Vincenzo Lancia på Parissalongen Lancia Lambda vilken blev en av utställningens största nyheter. Ett antal tekniska idéer hade samlats i en bil. Separat framhjulsfjädring, självbärande ram, som samtidigt utgjorde kaross och en kompakt V4-motor. Den kom att tillverkas under hela 1920-talet i ca 13.000 exemplar i nio utvecklingsserier.

1930 var Lancia ett känt och respekterat bilmärke baserat på egna mekaniska lösningar, som höll firman flytande fram till 1960. Dilambda med en 4 liters V8-motor, introducerad 1929 var en bil några steg upp emot den högsta lyxklassen. De italienska karossmakarna fick ett fint chassi att bygga på men försäljningen gick trögt. En lättare mellanklass lyxbil: Lancia Astura såg dagens ljus 1931, också med en V8-

motor i ett välbyggt chassi och den lyckades betydligt bättre än Dilambda på marknaden. De två första serierna hade svetsade balkramar och de senare serierna utfördes som plattformar av sammansvetsad stålplåt.

Astura-chassiet tillverkades i fyra utvecklingsserier i runt 1850 exemplar framemot det andra världskriget. På dessa fick många karossmakare visa vad de kunde presteras.

Den främsta konkurrenten i Italien var Alfa Romeo 6C2300 och 6C 2500 även den ett chassi för utsökta karosserier. En mycket avancerad konstruktion både vad gäller motor och chassi, tillverkad i ca 1860 exemplar mellan 1934 och 1939. Även FIAT ville tränga sig in i det övre skiktet med sin sexcylindriga 2800, såld i runt 410 exemplar mellan 1938 och 1940. Den var nog en värdig medspelare men mer konventionell.

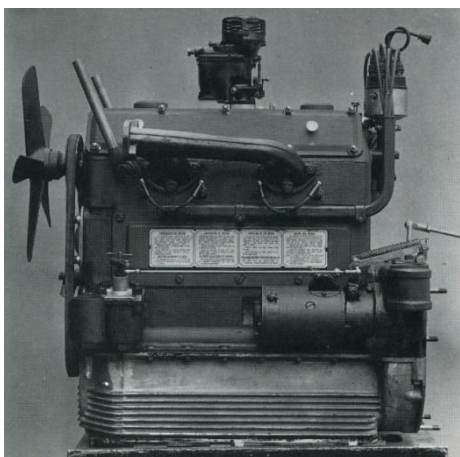


Bild t v: En fin Astura kräver en snygg och intressant motor med fint detaljarbete, vilket Lancia levererade.

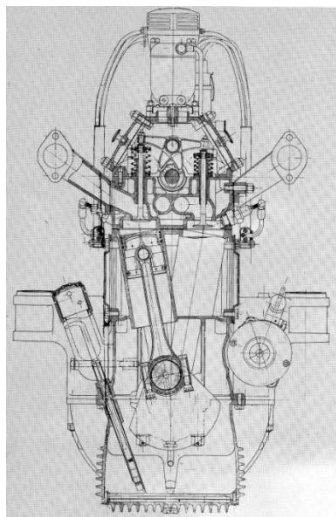


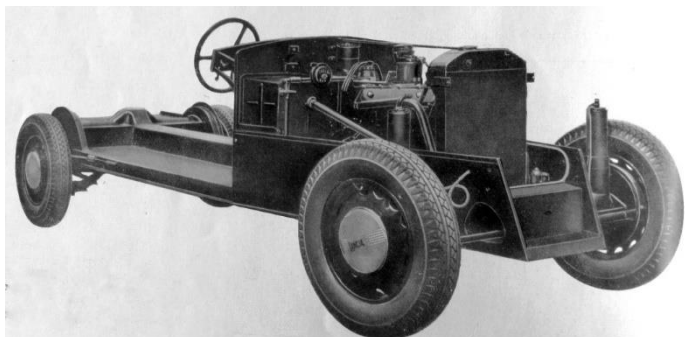
Bild t h: 8 cylindrar, saxade i trång

vinkel 19°-och kan väl då kallas en V8. Serie I och 2: 2604 cm³ - 72 hk Serie 3 och 4: 2972cm³-82 hk.

Bild nedan: Serie III, chassiplattform med hydrauliska bromsar, centralsmörjning och alltid högerstyrning.

Däckdimension 14 x 45.

Fram Lancias teleskopfjädring och stel bakaxel med halvelliptiska bladfjädrar. (Bild: Paolo Giusti)



Motorkrängel *av Rolf Nylén*

En vacker vårdag för några år sedan hämtade jag och Anitha vår Appia Vignale, som stått vinterförvarad hos Tor Fredriksson. Vi fälde ner suffletten och njöt av färden genom det vackra landskapet. Vi passerade Mörkö och tog färjan vidare till fastlandet och körde vidare på vägen genom tallskogen mot Huddinge.

När allting var som bäst började plötsligt temperaturmätaren att stiga mot rött och motorn började koka. Jag stannade vid en parkeringsficka vid sidan av vägen. Stängde av motorn, öppnade huven och kylarlocket försiktigt och såg att det inte fanns något kylarvatten kvar. Vad gör man då?

Vi hade inget vatten med oss, men vid vägkanten låg en tom vinflaska och en bit in i skogen fanns en liten bäck. Jag hämtade vatten och fyllde upp kylaren, vi kunde då fortsätta färden hem. Tankarna snurrade i huvudet, vart hade vattnet tagit vägen? Jag hade inte sett någon pöl under bilen hos Tor, när vi hämtade den. Mina farhågor besannades när jag tittade på oljestickan. Morsning, topplockspackningen var min självklara tanke.

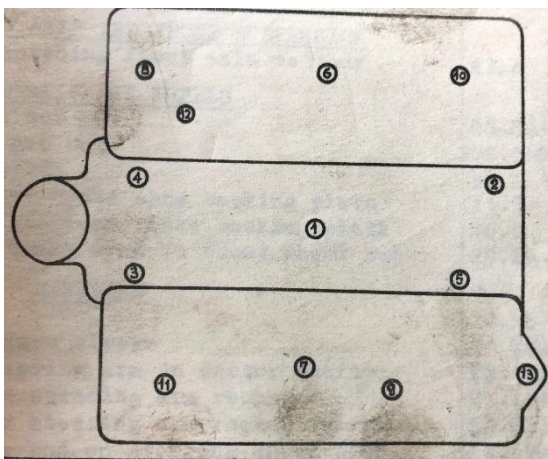
Det var bara att sätta igång. Tappa ur vatten och olja, lossa kylarslangen. Ta bort ventilåpor och vipparmsbryggor, obs, var försiktig med förlängningsstiften, så de inte glider iväg. Ta bort stötstängerna, som ställs i ett särskilt ställ, så de kommer tillbaka på samma plats. Sedan lossar man grenrörsförbindelsen, lossar kylvattenröret till insugningsröret, lossar även bensinslangen. Ta bort bultarna till topplocket, obs det sitter en bult på baksidan av toppen.

Nu kan toppen lyftas bort och packningen okulärbesiktigas. Det gick inte att se något direkt fel på packningen, men det kan ju vara något litet läckage, den hade ju stått hela vintern. Lyckligtvis hade jag några packningar liggande, så Cavalitto behövde inte besväras denna gång.

På med den nya packningen, allt tillbaka i omvänd ordning, topplocks-bultarna dras i ordning enligt bilden här bredvid.

Centrumbulten dras med 5 kp, medan de övriga dras med 3 kp.

OBS! Dra inte för mycket, för att slippa efterdragning.



Jag har fler bultar, men det är väldigt mycket extrajobb. Om man har tagit bort grenröret som sitter med fyra pinnbultar, för att byta dessa, som kan få dåliga gängor, tänk då på att inte sätta den långa delen av bulten inåt, för det andra gänghållet framifrån går in i kanalen för stötstängan och då kan de komma i kontakt med varandra. Detta har jag egna erfarenheter av.

Jag satte dit ett nytt oljefilter, hällde i ny olja, och fyllde på vatten i kylaren. Startade motorn, allt lät bra och jag körde en bit för att motorn skall bli varm, sedan hem igen och stänga av så att motorn skall kallna innan jag ska efterdra toppen.

Nu kollar jag oljan en gång till, mille diabolos, det var lika mycket ”gräde” igen, rena mejeriet alltså. Vad är detta! Det måste vara ett läckage i toppen. För hur kan vattnet annars komma ner i oljan?

Det var bara att riva allting igen. Tog bort toppen, såg inget på toppen, men jag gjorde en anordning så att jag kunde trycksätta toppen. Se bilden till höger. Den såg tät ut även efter att jag lagt toppen i ugnen och värmt den till 100 grader.

Nu börjar man famla efter förklaringar, det spökar uppenbarligen, kanske är toppen inte helt plan.

Jag lämnar in den för planing, nu skall väl allt bli bra. Montera ihop igen, allt går ju lätt, bultarna har ju blivit ”motionerade”. Fyller på ny olja i motorn och vatten i kylaren, ställer ventilspelet.

Nu är allt monterat igen. Nystart. Ny gräde. Självförtroendet i botten. De tomma starkölsburkarna hopar sig. De högre makterna gillar inte mej uppenbarligen. Eftersom jag inte tror på troll, så måste problemet vara värdsligt.



Jag hissade upp bilen, tog bort tråget, tog bort skvalplåten. Nu såg jag att det kom en droppe vatten i emellanåt, uppifrån. Då trycksatte jag kylsystemet och droppandet blev till en tunn vattenstråle.

När jag inspekterade såg jag att det i cylinderbankens undersida, ovanför vevaxeln, sitter fyra frysbrickor, varav en var genomrostad, se bilden här till vänster.

Frysbrickor är ju inte som många tror, till för att skydda blocket mot sönderfrysning, utan är en öppning för att efter gjutningen kunna få bort gjutsanden.

Att de på Appiamotorn mynnar rakt ner i oljetråget är ju lite unikt. På raka motorer sitter de ju på sidan av blocket, där sätter man ofta en elektrisk doppvärmare. Jag lyckades med en lång borr, borra upp hålet underifrån och med en fransk träskruv fastsvetsad på ett skaft, kunde jag skruva i frysbrickan och rycka ur den. Se bilden.



Det finns frysbrickor av två sorter. Dels de kullriga som man knackar på så de expanderar, dels de av ”stekpanne” typ som jag föredrar. De har en större tätyta, vilket jag föredrar i en gammal topp där ytan kanske inte är alldeles slät.

Jag skaffade nya frysbrickor och lyckades byta ut den läckande med hjälp av en förlängare och en hylsa som passade i den nya brickan, den satt som en ”smäck”.

Allt återmonterades och nu fungerade det, ingen mer grädde och motorn gick som en klocka hela säsongen.

När sedan vintern kom ville jag ju byta resten av frysbrickorna, men dem når man inte underifrån. Man kan ta bort cylinderbanken utan att lyfta ur motorn. Ta bort toppen och lossa bröstkåpan, ta bort bultarna i cylinderbankens underkant (13 stycken).

Nu kan man inte dra upp cylindrarna med kolvarna kvar, eftersom det är en V-motor så krokar kolvarna. De måste först bort uppåt obs, att en vevstake sitter omvänt mot de andra tre.

Det liknar en nödlösning, men två motorkonstruktörer kanske inte pratade med varan, nåväl. Nya frysbrickor, och nu är motorn i gott skick.

Det är en väldigt fin motorkonstruktion, den är 28 cm lång och väger 98 kg. Den har bra segdragningsförmåga trots sin ringa cylindervolym, så nu kör vi vidare med en väl fungerande motor...



Foto: L Helfrid Sundsvall 2017.

Till minne – Gösta Andrén

Vi har nåtts av det dystra beskedet, att vår värderade medlem i Svenska Lanciaklubben, Gösta Andrén, har avlidit. Han avled i början av mars efter en längre tids sjukdom. Han var boende i det förnåma Kneippen, en stadsdel i Norrköping.

Gösta var en social man med många vänner, bland annat några vänner i Kneippen som träffades regelbundet, oftast för att provsmaka olika viner. Detta var mycket lekfullt och det handlade i första hand om att ha trevligt tillsammans. Han kunde demonstrera sina djupa kunskaper om detta livselixir med kommentaren:

”Vi har i alla fall lärt oss att skilja rött från vitt”, och det med glimten i ögat.

Han hade en klurig humor och han var mycket musikalisk, han tyckte om att sjunga och var en mästare på att hitta den rätta tonen och stämningen i texterna. Som den jazzälskare han var använde han sig ofta av amerikanska evergreens och ledde sången med sin härliga baryton. Han var också en icke oäven trumpetare, som då och då lät sin musik strömma genom huset, när han i sin ensamhet övade i källaren.

Till yrket var han en skicklig kiropraktor som höll sina patienter på benen, en insats som liknar umgänget med veteranbilar. Han hade ett stort motorintresse, särskilt till speciella äldre bilar, han hade bland annat BMW, Jaguar och en Mustang från -66 som han köpte när han studerade i Amerika. Han lånade gärna ut sig själv som chaufför med någon av dessa bilar vid speciella tillfällen som studentexamen och bröllop.

Den bil vi minns honom med är den fina Lancia Aurelia GT 2500 VI -57, som han gärna rattade i olika Lanciasammanhang.



Foto: Tor Fredriksson

På bilden ovan syns Göstas Aurelia till höger. På bilden till höger, Gösta Andrén och Bo Claesson, detta vid ett Lanciamöte i maj 2001, som hölls i vackra Abborreberg vid Bråvikens strand utanför Norrköping.



Våra tankar går idag till hans hustru Bianca och barnen.

Har Lancia någon roll? *Av Bo G Hellers*

I flera nummer av La Lancia har vi diskuterat valet av drivmedel i framtidens bilmotorer. Frågan diskuteras intensivt i medier, som tills helt nyligen var övertygade om eldriftens fortsatta dominans. Nu är det öppen diskussion, sedan eldriften har visat sina betydande nackdelar – batteriernas stora egenvikt, deras långsamma laddning och begränsade kapacitet, vilket leder till dålig räckvidd för fordonet. Alternativen börjar nu anmäla sig – blå eller grön gas väcker stort intresse. Den blåa gasen framställs genom pyrolysis, (jfr gengasen) som eldas med naturgas – produkten är därför inte fossilfri, om än mindre belastande på atmosfären med koldioxid än bensin eller diesel. Eftersom naturgas är en riklig energikälla i USA, och därtill väl utbyggd, kan man förvänta sig en snabb utveckling av tillgängligheten. Den gröna gasen är vätgas som framställs genom hydrolysis, där man antar att energikällan är fossilfri och helst förnybar. Men de naturliga resurserna för sådan energi är snart uttömda, även i Sverige, i synnerhet om naturvänner reser nya hinder mot vindkraft, solparker och fördämningar.

Vad återstår då? Jo, 4:e generationens kärnkraft, som dels äter upp vårt högaktiva avfall från 2: a generationen. Detta kan nu utnyttjas som bränsle. Dels eliminerar det behovet av långtidsförvar, eftersom resterna klingar av på några mansåldrar.

Vätgasen har fördelen att den kan tankas nästan lika snabbt som bensin eller diesel. Dessutom är den lätt och räckvidden ligger därför på nivå med de fossila bränslena. Vätgasdrivna fordon, t ex gaffeltruckar, börjar nu komma ut på marknaden. Toyota och Honda leder den kommersiella utvecklingen, vid sidan om koreanska Hyundai, medan Ford kör vidare med eldriften. Bristen på stationer med vätgas är en förklaring, men denna kan snart avhjälpas i det befintliga nätet. Vätgasen förbränns med luftens syre och matar bränsleceller (powercell) som genererar el till drivmotorerna. Systemet har nu fått en benämning, FCEV (fuel cell electric vehicles).

Fiat Chrysler är också med på banan. I 15 år har man gett forskningsstöd till en professor, David Antonelli, ledare för institutionen för fysikalisk kemi vid universitetet i engelska Lancaster. Han har arbetat framför allt med lagringen av vätgas och har lyckats utveckla effektivare system med mindre tankar och större energitäthet. Dessutom lär hans forskning beakta kostnader, vilket talar för ett kommande genombrott.



David Antonelli

Något för Lancia?



Velkommen til Nordisk Lanciatreff på Lillehammer 3. – 5. sep 2021

I 2021 arrangeres Nordisk Lanciatreff i Norge, og dette treffet vil bli gjennomført i Lillehammer-området. Lillehammer er naturligvis kjent som OL-byen fra 1994. Men distriktet har mange andre attraksjoner, fra Maihaugens historiske bygninger til det nyåpnede Norsk kjøretøyhistorisk museum ved Hunderfossen.

Vi bor på Hunderfossen hotell & resort, like ved Norsk kjøretøyhistorisk museum og Hunderfossen eventyrpark.

Festmiddag og annet sosialt samvær er naturligvis en viktig del av arrangementet!

Pris

Estimert deltageravgift per person: 1600 NOK

Opphold per person (hotell og mat): 2030 NOK (dobbelrom), 2865 NOK (enkeltrom)

Prisene inkluderer to hotellovernattinger med frokost og middag, festmiddag på lørdag, samt avslutningslunsj på søndag.

Påmelding og oppdatert informasjon

norsklanciaklubb.no/nlm2021



Hunderfossen hotel & resort

Kom ihåg! Anmälan senast 1 juli.

Utvidet Nordisk Lanciatreff med historisk vestlandstur 5-8 september 2021



Geirangerfjorden



Union hotell, Öye

For å tilfredstille lancisti-ønsker om en utvidet og enda mer spektakulær norgestur, tilbys en tilleggstur til noen historiske vestlandshoteller. *Denne turen er ikke en del av Nordisk Lanciatreff, og krever egen påmelding.* Dette er svært populære reismål, og påmeldingsfristen er derfor ganske kort: senast 1 juli 2021 (depositum 500 NOK)!

Reiserute – totalt 975 km

- Hunderfossen
- Fossheim hotell, Lom
- Geirangerfjorden
- Union hotell, Öye
- Walaker hotell, Luster
- Oslo



Fossheim hotell, Lom

Pris

Opphold per person (hotell og mat):
6750 NOK (dobbelrom),
7700 NOK (enkeltrom).
Priserne inkluderer tre hotellovernattinger med frokost og middag.

Påmelding og oppdatert informasjon

Norsklanciaklubb.no/nlm2021vestland



Walaker hotell, Luster

SALUTORG

I Lancialagret finns mycket! - 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.

Till Salu!



Lancia Prisma 1600, årsmodell 1986 i bra skick. Vid intresse kontakta Lennart Andersson i Hällefors (ca: 8 mil från Örebro) på 076-366 81 88. Bild till v.

Prisma 1600, årsmodell 1985, ca 10 000 mil. En ägare sedan 1987. Fungerar, men behöver lite översyn. Pris 5 000 kr. Säljes av Björn Erlandsson 026-61 63 99. Bild till h.



Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!

Kontakta red. Lena Helfrid ring 070- 20 33 128 eller maila lnilson7@gmail.com

Autoexperten

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

Öppet: Måndag - Fredag 8.00 – 17.00 Lördagar 10.00 – 14.00 Söndagar: stängt

Välkommen till vår butik på Bovallsvägen 1A i Södertälje hälsar Lasse med personal.

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancia.

www.autoexperten.se





Avsändare: **Svenska Lanciaklubben** c/o Magnus Wålinder, Tunavägen 7, SE-184 51 Österskär.



Astura 1939, 41-3198 på väg i Sverige, bilden från 50-talet, fotad av Lennart Haajanen. Ägd av Gösta Bäckström från Göteborg.



Asturan, 41-3198 utställd på museet Laganland i början av 200-talet. Färgkombinationen är enligt originalutförandet från Pinin Farina.

Bild: Google