



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 129 , FEB 2017



Lancia 110 år ! Stort Jubiléum i Italien.



Med modernt språk ska ju även bilen numera ha en egen PT (Personal Trainer). Men det gäller moderna bilar som bara pluggas in i datorn, för att se hur de mår. Våra äldre omhuldade klenoder som vårdas manuellt med kärlek och omtanke, står nu beredda att möta våren med alla dess spännande evenemang.

Innehåll i detta nummer bl.a. :

- Sid. 3-4 Klubbpresentation och styrelse
- Sid. 5-6 Ordföranden har ordet
- Sid. 7-10 Lancia Flavia Kugel Fischer inspr.aggr.
- Sid. 11-14 Berömda människor med Lancia
- Sid. 15-17 Stilstudie Lancia coupéer
- Sid. 18-19 Kallelse t. årsmöte + verksamhetsberättelse 2016
- Sid. 20-21 Nordisk Lanciaträff i Sundsvall 2017
- Sid. 22-23 Klubbmäst. rek. övriga träffar
- Sid. 24 Diesel på väg mot eldrift
- Sid. 25-26 Lancia 110 – årsjubiléum
- Sid. 27 Luciaträff i Gnesta 2016
- Sid. 28 Polis Polis
- Sid. 29-31 Salutorg + Autoexperten

För att visa ungdomen hur äldre bilar såg ut i Sverige, har en del av dem avbildats på frimärkena här.



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

Bo Göran Hellers. sekreterare
Karins Allé 6, 181 44 Lidingö
Tel. 08-767 51 75 Mob. 070-600 57 95
E-mail bghellers@gmail.com

Bo Nylén. kassör . (t.f. redaktör)
handläggare MHRF försäkr. / besiktn.
Hörningsnäsavägen 12, 141 45 Huddinge
Tel. 08-711 00 28 Mob. 070-532 00 28
E-mail bonylen@telia.com

Karl Hansell. klubbmästare / ledamot
Ringvägen 160, 116 31 Stockholm
Tel. Mob. 070-932 02 93
E-mail karl_hansell@yahoo.se

Magnus Wålinder klubbmästare/ledam.
Tunavägen 7, 184 51 Österskär
Tel. Mob. 073-460 24 53
E-mail walinder@kth.se

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

Mikael Stjerna. ledamot
Grönviksvägen 57, 167 71 Bromma
Tel. 08-704 83 13, 08-736 58 88
E-mail mikael.stjerna@teknikensvarld.se

Joona Besada. suppleant
Flyttat till Seattle, USA
Tel. mob. 073-811 95 15
E-mail joona.besada@gmail.com

Rolf Nylén. suppleant
Solursbacken 10, 141 35 Huddinge
Tel. 08-774_73_57 Mob. 070-889 43 34
E-mail rolf.nylen@bredband.net

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	Bo Nylén
Beta, Rally 037	Magnus Wålinder

**Reservdelar, service, transporter
samt klubbregalier**
Tor Fredriksson, tel. Mob 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 - 7

Sune Lundin in memorium.

Än en gång möts vi av beskedet att en kär klubbmedlem har gått bort. En avhållen Lanciavän i vida kretsar, med djupa tekniska kunskaper.

Under flera år var han klubbens revisor, som med lugn och noggrannhet fullföljde sin uppgift med den äran.

Fyllda 92 år och med en mot slutet problematisk hälsa fick livet ett lugnt slut. Klubben har hedrat honom vid begravningen i Västerås och känner djupt med Birgit och de anhöriga.

Vi kan dock med stor glädje se tillbaka på alla de Lanciaträffar, såväl inom som utom landet, vi deltagit i tillsammans och fått oss till livs hans tidigare spännande äventyr med Birgit och husbilen. Sista träffen blev ju hösträffen i Hölö 2016.

Sedan vi upptäckte alla hans Apriliprojekt och reservdelar i skogarna kring Västerås, förstod vi snart att köpet av en Flavia PF Coupé att restaurera från grunden, skulle bli ett lätt projekt för honom. Och visst blev det så, rödlackerad och vacker. Aprilian kom bara halvvägs, men är även den nu i goda händer hos Per-Arne Larsson i klubben.

Styrelsen gm Bo Nylén



Sunes fint renoverade Flavia PF Coupé, tillsammans med övriga klubbmedlemmar.



Sune och Birgit i glada vänners lag.

Några ord från Ordföranden i februari 2017.

Dags att summera 2016, ett år då flera av våra medlemmar har avlidit under det gångna året. Nu senast i december avled Sune Lundin som under många år även var klubbens revisor. Som tur är finns även trevliga minnen. Jag tänker då bland annat på NLM i OSLO och "Hamndagarna" i Nyköping med italienska bilar som tema.



Medelåldern i styrelsen börjar bli hög. I stort sett halva styrkan är i 70 årsåldern. Det är nödvändigt att en förnygring sker. Lämna gärna förslag till valberedningen (Per Edwardsson).

Matrikeln behöver hållas uppdaterad. Kontrollera i matrikeln att era uppgifter stämmer, och meddela mig eventuella ändringar.

Klubbtidningen behöver ständigt artiklar med Lanciaanknytning. Jag har själv varit i den situationen att jag ytterst sällan skrivit något. I och med ordförandeskapet har jag dock "tvingats" skriva en spalt till varje nummer av La Lancia. Trögt i början, jag vet nu att det går och numera känner jag en "viss" tillfredsställelse över att skriva. Kan Lars Hansson så kan ni andra också! Hoppas att även ni kära läsare märker en viss utveckling. Självklart har alla klubbmedlemmar Lanciaupplevelser som jag vill att ni delar meder av, det är bara att sätta igång. Redaktören hjälper gärna den som har en stomme till en artikel med Lancia anknytning.

Jag har den senaste tiden varit delaktig i beställning av diverse Lanciadelar. Trots min relativa ovana av näthandel så har det fungerat utmärkt. Man känner ibland en viss oro för att någon obehörig skall komma över ens kortuppgifter men tillvänjning sker och oron minskar. Svarstiderna är korta, i de flesta fall har man ett svar samma dag. En del företag föreslår även delar som du borde köpa, ibland med en viss rabatt. Under den gångna veckan beställde jag en begagnad bränsletryckgivare och betalade för den. Efter ett dygn kom ett meddelande om att givaren hade funktionsprovats och och befunnits defekt. Gummimembranet hade torkat och spruckit. Mitt kort krediterades med hela beloppet efter en vecka.

Nu ser vi fram mot bland annat Italienska dagen i Stockholmstrakten, evenemangen i Skåne och NLM i Sundsvall i augusti. Snart är det dags för att börja planera för att rätta till eventuella svagheter på bilen. Har bland annat en trilskande sidofönsterhiss att ta hand om. Jag tittade på Kunskapskanalen häromdagen, såg "Det hemliga Rom", ett fantastiskt program som bland annat

visade vilka verksamheter som utfördes under jordytan under Roms storhetstid. Programledaren kunde även ses glida omkring genom stadens alléer i en mycket snygg Flavia Vignale Cabriolet.



Vi noterar även att Lancia har fyllt 110 år under 2016. Och vad sägs om denna härliga Lanciamodell som Bertone visade som prototyp på Turin Motor Show 1970, och som sedan dominerade rallytävlingar under många år därefter.



Hälsningar Lasse Hansson

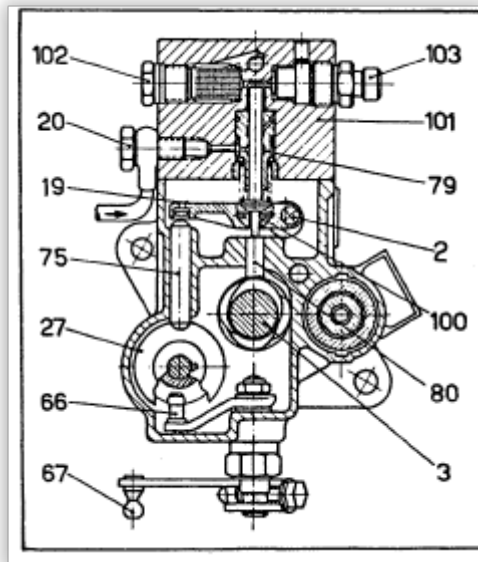
Lancia Flavia, Mekanisk insprutning typ Kugel Fischer. Lars Hansson

Fritt översatt ur Inzejonemanualen 29/12.

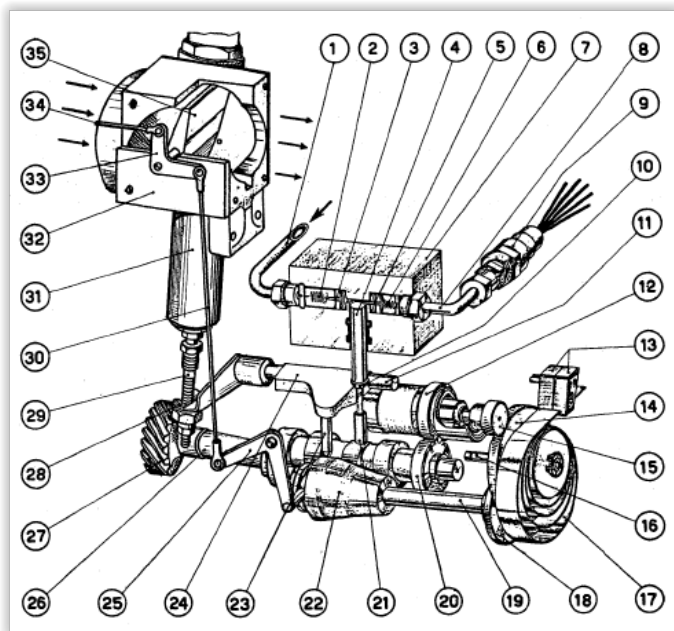
Innan den elektroniska insprutningstekniken tog överhanden över de gamla förgasarna, var mekaniska insprutningsaggregat en bra lösning att bättre finfördela bränslet, för bättre bränseleekonomi och renare avgaser. Bosch hade länge gjort sådana till lastbilsmotorer så även Spica och Lucas, men när tyska Kugel Fischer på 1960-talet började producera aggregat för bensindrivna personbilar, blev dessa "hightech" och kom till användning på exklusiva bilar förutom Lancia bl.a. Porsche Mercedes, BMW, Peugeot och Ford.

Aggregatet består av de mekaniska reglerkomponenterna samt ett hydraulikblock monterat på mekanikhuset. Hydraulikdelen har en inloppsventil / utloppsventil för respektive motorcylinder, i detta fall 4 st. Här finns även fyra kolvar som pumpar ut rätt mängd bränsle till ejektorerna. Notera att kolvarnas slaglängd varieras mekaniskt för att leverera rätt mängd bränsle för den aktuella motorbelastningen. Bränslepumpens tryck ligger på 1,5 bar för att säkerställa att hydraulikdelens "cylindrar" fylls helt. Kolvarna i hydraulikdelen har en diameter på 6 mm. 1000 pumpslag levererar mellan 15-55 cm³ beroende på belastning.

Ejektorernas arbetstryck ligger runt 20 bar vilket garanterar maximal finfördelning av bränslet och därmed effektiv förbränning. Sprutbilderna är en kon med 20 graders vinkel.



Tvärsnitt genom mekanikhuset
103= utlopp till spridare
20= Bränsle till hydraulblock
19= Regulator platta
75= Följarpinne
3= Kamaxel 4= Kolv



Mekanikhuset innehåller de mekaniska delar som styr den bränslemängd som skall matas ut. Mekanikhuset drivs av en av motorns kamaxlar, och driver en intern kamaxel med i detta fall 4 kammar. Denna kamaxel är "master" för motorvarvtalet och skall kontinuerligt ge den maximala bränslemängd som

kan levereras till respektive cylinder, vilket endast passar för motorns maxbelastning. Detta innebär att man för alla övriga förhållanden behöver minska bränslemängden, det vill säga kolvarnas (3) slaglängd. Slaglängden minskas genom att regulatorarmen (24) hindrar kolvarna (3) att gå tillbaka till sitt bottenläge. På detta sätt kommer "cylindervolymen" att minska och en mindre mängd bränsle levereras.

Gasspjället är kopplat till "potatisen" (22) via hävarmen på pumphuset. Denna "potatis" är axiellt förskjutbar på axel (19) samt "konisk" i både X och Y riktning. Aktuellt varvtal känns av genom axel 12, "Rotorn", som alstrar ett magnetfält proportionellt mot motorvarvtalet. Det vill säga ju högre varvtal, desto kraftigare magnetfält. Fältet vrider "potatisen" genom hjulen 16 och 18.

Detta innebär att om "potatisen" vrides eller förskjutes axiellt kommer (23) följarpinnen med (24) regulatorarmen att minska eller öka kolvens (4) tillbakagång och styr på detta sätt den mängd bränsle som pumpas in i hydraulhuset och vidare till ejektorerna.

Tomgångskörningen är även denna lite speciell. Spjället (35) är stängt och bränsle levereras i rätt mängd från aggregatet. Eftersom spjället skall vara stängt vid tomgång tas tomgångsluft genom en passage i spjällhuset. Rätt mängd tomgångsluft justeras genom en ställskruv.

Choken är termostatstyrd och lyfter/ sänker via stängen (29) regulatorarmen, och påverkar på detta sätt bränslemängden. Choken stänges av vid c:a 50grader C.

Systemet har "ett" läge där bränslebrist kan uppstå. Vid cirka 2000 rpm och gaspedal ej påverkad levereras inget bränsle så länge bägge dessa villkor råder. Jag har själv råkat ut för detta, det inträffar när jag kör på 4:ans växel med c:a 2000varv, närmar mig en rondell och släpper gaspedalen. Motorn dör och här gäller det att växla ner och "dutta" på pedalen. Jag som sedan i somras letat efter "luftläckage", men inte hittat nåt. Tack vare denna artikel slipper jag nu oroa mig för detta.

Den här typen av lösning var "hightech" på 60-talet och användes på exklusiva bilar, förutom Lancia på bland annat Mercedes, Peugeot, Ford, BMW och Porsche bilar. Mekanisk insprutning tillverkades bland annat av Bosch, Spica och Lucas.

När man tittar på en "sprängskiss" av aggregatet så ser man att det finns c:a 100 positioner på skissen. Många av detaljerna är 4 st till antalet, vilket innebär att vi lätt kommer upp till (för att inte överdriva) 250 detaljer. Man kan ju föreställa sig vilka kostnader det skulle innebära att tillverka och montera alla dessa "metalldelar" i dag. Klåfingriga undanbedes skruva isär pumpen. Renlighets och toleranskraven är mycket höga. Ett exempel är att kolvändens utstick över en yta skall vara 1,255 mm +- 0,005mm. Detta justeras in genom att använda ett system av mellanlägg.

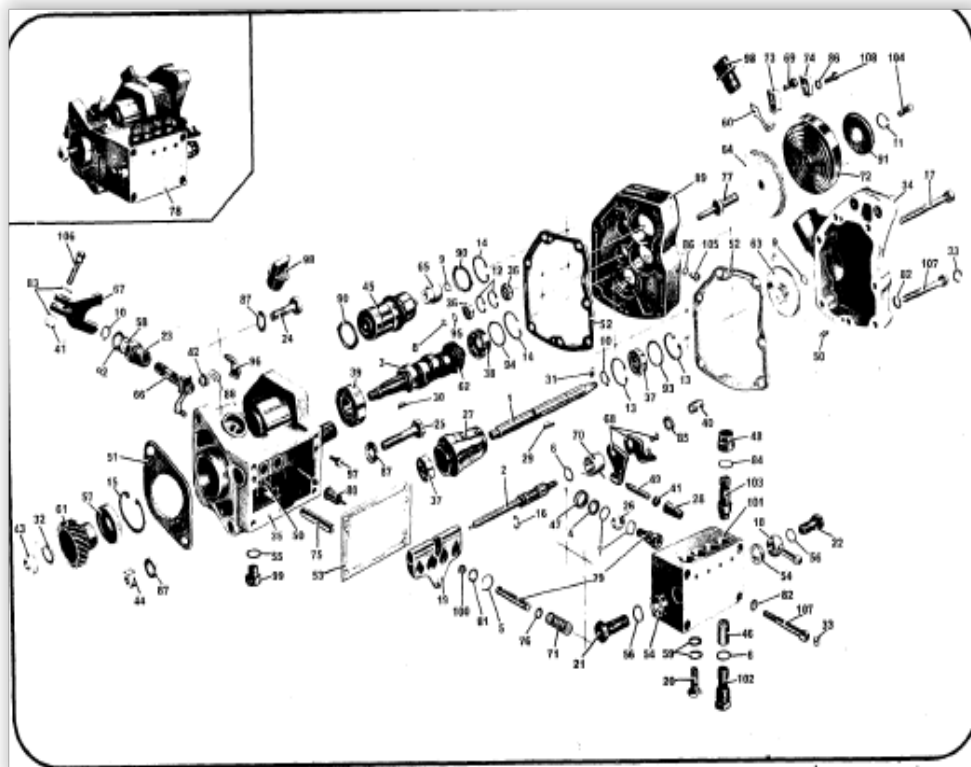
Dags för lite nostalgi:

Pappa Allan köpte Flaviacoupén, 1983. Vad jag senare förstått så bodde säljaren granne med klubbens nuvarande sekreterare. Världen är liten! Grannen hade arbetat i Frankrike och tog bilen till Sverige som flyttgods. Bilen gick ej att starta vid köptillfället. Det visade sig senare att en verkstad på Brännkyrkagatan i Stockholm hade en original provbänk från Kugelfischer. Med hjälp av den kom man fram till att startproblemen berodde på att två av spridarna inte gav rätt sprutbild.

Allan körde bilen i många år innan jag övertog den. Vi var alla mycket imponerade av den låga bränsleförbrukningen och motorns vridmoment. Vid långresa Stockholm-Hudiksvall drog Flavian mindre bensin än både min brors Fiat 127 och min egen Fiat 132. Enda problemet var koloxidhalten vid bilprovning. Med hjälp av lite K-sprit löste det sig. Med nyrenoverat aggregat är det inga som helst problem att klara detta utan tillsatser. Vad jag har förstått så kan det vara så att bilar med "Kugelfischer"

inte omfattas av det normala regelverket för CO- halten, försöker nu kolla upp om så är fallet.

Till slut en ”varning. Notera det stora antalet ingående detaljer. Demontera ingenting själv. Det blir bara problem. De två viktigaste inställningarna är plomberade av Bosch. Eventuell garanti gäller förstås inte vid bruten plombering.

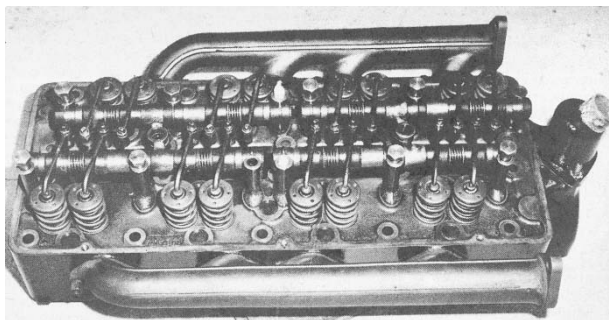


Min artikel i nummer 126 (maj -16) med en kavalkad av berömda människor i Lancior har fått en invändning – jag borde ha tagit med **Erich Maria Remarque**, författaren till "På Västfronten intet nytt" (1929), som körde en vacker Lancia Dilambda cabriolet från 1931 fram till sin död 1970. Bilen var ett resultat av hans genombrott som skönlitterär författare mot slutet av 1920-talet – tidigare hade han dragit sig fram som motorjournalist alltsedan Första världskriget. Genombrottet betydde rikedom och möjlighet att tillfredsställa dragningen till vackra kvinnor, som Marlene Dietrich och Greta Garbo, och den Lancia Dilambda, som han beställde åt sig själv.

Det började med att dagstidningen i Berlin "Vossische Zeitung" mellan 10 nov och 9 dec 1928 publicerade utdrag ur hans bok om Västfronten, som baserats på egna erfarenheter under Första världskriget. Det fick ett enormt genomslag för den tidigare okände författaren – han blev berömd över en natt som språkrör för fred. När boken gavs ut i slutet av januari 1929 blev den snabbt en bestseller och nådde över en miljon ex på ett par år. Boken översattes snabbt till omkring 50 olika språk (även svenska) och förblev länge förlaget Ullstein's kassako. Förlaget var så förtjust över att få ge ut även Remarque's nästa bok "Vägen hem"(1931), att författaren premierades med en Lancia Lambda Roadster!

Remarque hade nämligen varit redaktör perioden 1924-28 för tidskriften "Sport in Bilder" och visat ett starkt intresse för utvecklingen av bilar genom upprepade artiklar. Lambdan speglade väl hans smak men var motorsvag. Så, när Lancia presenterade den starkare modellen Dilambda på Parissalongen 1929 gjorde den stort intryck på författaren. Den hade en V8-motor på 4 liter och 100 hk och med 130 km/h i topphastighet.

Se bara det vackert symmetriskt utformade topplocket, på vars kåpa ett 100-Liremynt kan balansera på högkant utan att falla medan motorn går på tomgång.



Därvid beställde han ett chassie 1930 av Lancia-handlaren Emil Uebel i Berlin. Detta var endast marginellt billigare än en komplett Horch 8-cyl Sportcabriolet!

Uppdraget att tillverka kaross till dyrgripen gick till firma Voll & Ruhrbeck i Berlin-Charlottenburg (alltså inte till det nystartade Carrozzeria Pinin Farina, med stöd av Vincenzo Lancia).

År 1931 förvärvade Remarque "Casa Monte Tabor" i schweiziska Porto Ronco vid Lago Maggiore, en sjö som sträcker sig in i Italien. Han använde Dilambdan, som han kallade "Den grå puman", på sina många resor genom Centraleuropa.

Den berömda romanen om det hopplösa Första världskriget gav eko på den tyska scenen – inom Nationalsocialismen ansågs den defaitistisk och propagandaministern Goebbels förbjöd visningen av den film som gjordes efter boken (1930).

Den 29 januari 1933, dagen före Hitler's makttillträde, lämnade Remarque med sin terrier "Billy" Berlin i Dilambdan och körde till Schweiz. Redan i maj brändes hans böcker på bål i Tyskland. I juli 1938 avsade han sig sitt tyska medborgarskap.

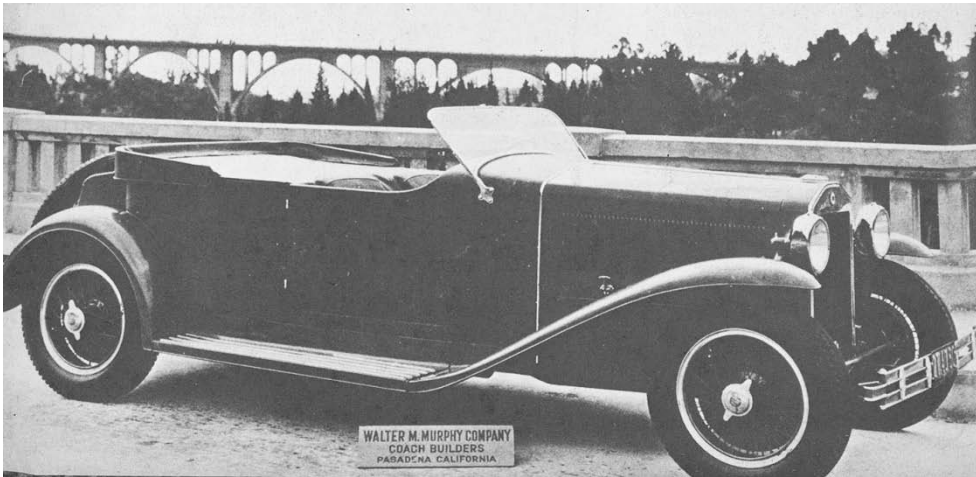
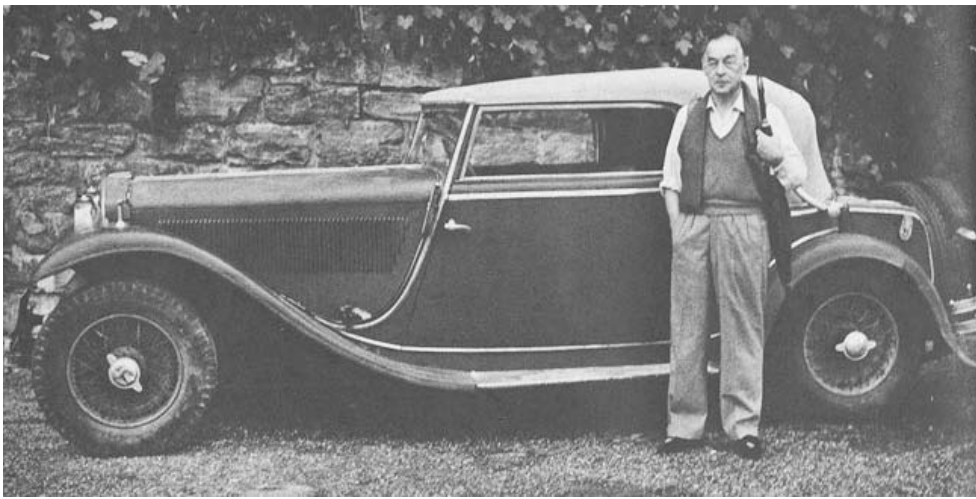


Den 2 september 1939, dagen efter invasionen i Polen, lämnade han Europa på fartyget "Queen Mary". Han stannade i USA och Hollywood i nio år och återkom 1948 till Europa.

Där, i Porto Ronco, väntade hans älskade Dilambda på sin herre, mirakulöst nog oskadd. Andra bilar i hans senare ägo, som Jaguar och Bugatti, har inte lämnat djupare spår efter sig – hans Lancia Dilambda står fram som bilen i hans liv.

På en resa till Milano 1954 träffade Remarque filmskådespelerskan Paulette Goddard. Hon började sin karriär i Hollywood redan 1932, där hon träffat Charlie Chaplin som hade fallit för hennes skönhet och cyniska humor. De hade varit gifta i tio stormiga år. Nu var det tolv år senare och hon åkte tillsammans med den berömde författaren i Dilambdan till St Moritz och Porto Ronco.

Den följande romansen ledde till kärlek och giftermål 1958, hennes fjärde och lyckligaste. Bröllopsresan gick i Dilambdan till Venedig – det blev hans sista resa med den bilen.



År 1963 sålde Remarque Dilambdan till motorjournalisten Griffith Borgeson, som lackerade om skönheten till beige med bruna flyglar. Redan 1967 sålde Borgeson bilen vidare till Fratelli Artom i Italien, där den återställdes till den ursprungliga grå originalkulören.

Erich Paul Remark (Erich Maria Remarque), f 1898 i Osnabrück, Tyskland,
d 1970 i Locarno, Schweiz

Marion Pauline Levy (Paulette Goddard), f 1910 i New York City, USA,
d 1990 i Ronca, vid Ascona, Schweiz



Ovanstående berättelse är framställd i symbios mellan Bo Göran Hellers och Per Edvardsson.

Källor: Bl.a. Wikipedia, EMR-Aktuell No:5.

Stilstudie Lancia coupéer, Bo Göran och Ossian Hellers

Ossian, min yngste son som själv bor i Panama, har ett växande intresse för vårt ädla märke, efter en lång affär med Citro en, som dock ännu inte resulterat. Han föreslog inför detta nummer av La Lancia, att vi nu borde kora den vackraste coup en som någonsin har lämnat fabriken i Turin. Men hur gör man då detta? Själv har jag ofta reagerat mot dessa återkommande galor, oftast i TV, som utser vinnare i alla möjliga konster. Det känns ofta olustigt med dessa känslosamma tal av pristagarna och kränkande för förlorarna. Så min första tanke var, att detta saknar mening. Risken är dessutom stor, att valet blir onödigt diskriminerande för vissa modeller – jag vill ju inte s ara någon enda människa med personligt intresse för Lancia, hur udda detta  n kan vara, då tycke och smak är olika. Man kan rentav hävda det rakt motsatta – det är just det avvikande som har särskilt intresse.

Min lösning på detta dilemma har då blivit att begränsa urvalet av kupéer till efterkrigstiden. Olika formgivare har löst sina uppgifter efter ideal som på mitt förslag kan sammanfattas i genus-termer:

- Maskulint (M): kraftfullt, muskul ost, aggressivt, kantigt
- Androgyn (A): kvinnligt/manligt, ungt, kraft med smak, säker form
- Feminint (F): smakfullt, elegant, smidigt, formmjukt

Med ett urval av kupéer vill jag demonstrera detta grepp på uppgiften:

Formgivare Ghia: Aurelia – androgyn



Formgivare Vignale: Aurelia – feminin + androgyn + maskulin



Formgivare Pininfarina: Aurelia – feminin,



Appia Lusso Vignale – maskulin,



Flaminia Pininfarina – androgyn – feminin.



Flaminia GT Carozzeria Touring – feminin.



Flavia – androgyn



Fulvia, Lancia, Piero Castagnero-maskulin.



2000 Pininfarina



Formgivare Bertone: Stratos – maskulin,



Beta Montecarlo, Pininfarina



Beta 037 Rally, Pininfarina- feminin



Beta, Aldo Castagno & Pietro Castagnero – maskulin.



Gamma, Pininfarina - androgyn



Kappa, Lancia



Flavia Zagato – en helt egen skapelse.

Denna analys av kupéer visar på jämnt skägg mellan maskulint och feminint med fem nedslag, medan androgyna fall överväger med sju. Eller ska den slutsatsen dras, att Lancias kupéer erbjuder en variation över hela skalan mellan det mjukt feminina till det hårt maskulina. Balansen över skalan är slående – ingen modell står fram som bäst eller bättre än de andra. Variationen och skillnaderna är berikande för fabrikanterna!

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE på TAXINGE SLOTT vid Mälaren

Lördagen den 22 april 2017 klockan 12.00. (festsalen 1 tr. upp i slottet)

Alla Lanciafamiljer hälsas varmt välkomna. Klubben bjuder på kaffe och tårta.

Tag av vid Nykvarn när ni färdas E 20 från Södertäljehållet. Skyltat "Taxinge", gamla vägen. Från Strängnäs, tag av vid Mariefred, följ gamla vägen österut mot Taxinge.

A. Förslag till dagordning, enl. gällande stadgar.

1. Mötets öppnande
2. Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande
3. Val av mötesordförande, sekreterare, 2 justerare (tillika rösträknare).
4. Godkännande av dagordning.
5. Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse.
6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning.
7. Föredragning av revisionsberättelsen.
8. Fastställande av balansräkning.
9. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen.
10. Beslut om medlemsavgift för 2018.
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag.
12. Val av klubbordförande på 1 år.
13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter. (kontakta gärna valberedningen, Per Edvardsson tel. 08-35 24 64. mob. 070-321 78 16.
14. Val av revisor och revisorsuppleant.
15. Val av valberedning
16. Mötets avslutning.

B. Extravaganza.

Utdelning av vandringspokalen, för den - vid årsmötet närvarande - bästa Lancia i förhållande till användningen samt nedlagd möda och flit.



Glimtar från vackra Taxinge Slott vid tidigare årsmöten

PÅMINNELSE ! Har du ännu inte betalat årsavgiften 395:- kr för i år, till klubbens pg 55 58 14 -3 så skynda nu - för fortsatt härlig Lancia-glädje, gemenskap och nytta. Forza Lancia !

Verksamhetsberättelse för Svenska Lanciaklubben år 2016.

Vid utgången av år 2016 hade klubben 144 st medlemmar varav 9 nya och 29 utträtt.

2016 började med Vinterträffen 12 mars hos Hans Gynges privata bilmuseum i Tyresö, med bl.a. en imponerande Cadillac- och nostalgisamling och god lunchmeny därtill.

Vid årsmötet på Taxinge slott 23 april beslöts om oförändrad årsavgift för 2017. Vandringspriset Extra Vaganza gick välförtjänt till Stefan Wångerud för hans Delta Integrale ”en skapad kopia av Juha Kankkunens världsmästarbil”.

Kristi Himmelfärdshelgen firades i södra Sverige med Mille Scania 5 maj under ledning av medlemmarna Magnus Nilsson och Gunnar Nornemark, följd av Italienska träffen vid Nostalгимuseum i Tomelilla 17 juli och Thulinträffen i Landskrona 23 juli.

Italienska dagen 1 maj på Krapperup slott i Skåne och, nytt för året på Wenngarns slott i stället för Skokloster, följdes av Motorhistoriska Dagen den 6 juni i alla Sveriges städer. Stockholmare samlades på Edsbergs slott och i Mariefred, där Nyköpings Automobilsällskap förevisade sitt projekt att återskapa C G Norbergs självgående ångvagn från 1838. Per Edvardsson deltog i sept. i 95-årsjubiléet av Vincenzo Lancia's Lambdaprovkörning i bl.a. Valsesia Lancia Storys och familjen Lancia's regi i Fobello, tillsammans med engelska och australienska klubbentusiaster.

Sommarens hamnträffar i Nyköping, Trosa och vid Årstaviken i Stockholm var som alltid välbesökta, liksom Eskilstunamarknaden på Ekeby flygfält den 28 aug. Hösträffen 12 sept. i Lanciagaraget i Hölö samlade många medlemmar till trevlig pic-nic i höstsolen. Året Lucia-kaffe avnjöts den 17 dec. hos Peter & Birgitta Svensson på Gustafsviks Levande Ljus & Café i Gnesta med hembakta lussebullar och Lanciatårtor, med intressant föredrag om husets och Liljeholmens ljus' historia.

Höjdpunkten för året blev den Nordiska Träffen i Norge 10-12 juni – norska klubbens 25-årsjubiléum! Ett 80-tal deltagare från flera länder i ca 50 Lanciabilar samlades vid Sörmarka konferenshotell söder om Oslo, för att i tre dagar träffa både gamla och nya Lanciavänner och ta del av sevärdheter i veteranbussar, som Frognerparken, Holmenkollen samt Refsnes Gods i Moss och avnjuta god mat tillsammans med italienska ambassadörsparet Giorgio & Bianca Novello.

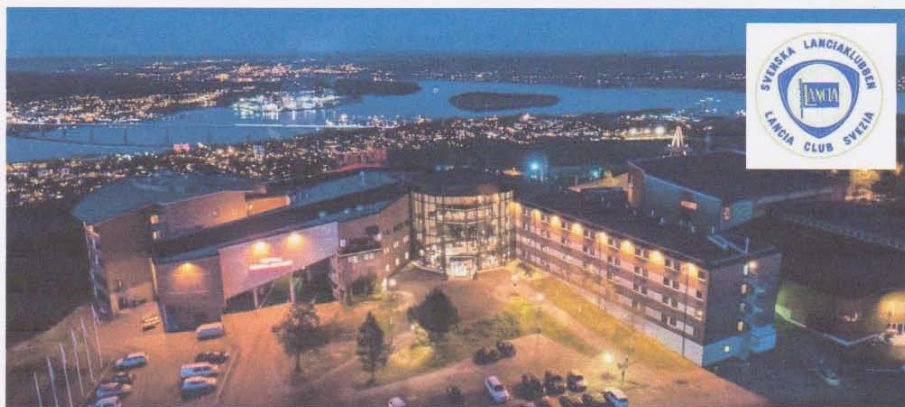
Omfattande telefon- och mailkontakter har ersatt fysiska styrelsemöten, men 5 st har hållits under året. 6 feb. hos Per, 9 april hos Bo Göran, 25 april på Taxinge med konstituering av styrelsen, planering av aktiviteter och budgetuppföljning, 12 juli på Röda Caféet i Fittja samt den 1 okt. hos ordf. Lars Hansson i Kungsör.

Klubbtidningen och dess distribution som periodisk tidskrift med 4 nr/år har effektiviserats med nytt tryckeri, men klubbens hemsida (www.lanciaklubben.se) behöver en nystart av kunnigt IT-folk, vilket Hector Garcia nu ställt i utsikt. Ett starkt behov av förnyring av styrelsens ledamöter med motivation och engagemang gör sig påmind efter senaste fyra medlemsbegravningar. Sviktande betalningsmoral försvårar för kassören och styrelsens budgetarbete och planeringsförmåga blir lidande, varför alternativa samarbetsformer för klubbens framtid fortfarande är aktuell.

Reservdelsförsörjning, teknisk support samt försäljning av klubbregalier har dock under året varit omfattande och skötts av Tor Fredriksson, vilket hjälpt och inspirerat flera klubbmedlemmar till större och mindre Lanciarenoveringar vilka följs med stort intresse.

Vårt långa medlemskap i Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF), med ett flertal därmed följande veteranbilsförsäkringar och möten, resulterar även i fortlöpande information om bl.a. EU-regler för import, besiktning, och registrering, samt att vi gm. sekr. Bo Göran deltog i årsstämman 15 okt.

STYRELSEN



NLM 2017 in Sundsvall, Sweden, August 4-6.

The Nordic Lancia Meeting 2017 is planned to be held in *Sundsvall*, the geographical mid-point of Sweden, also known as the stone city and the city with the views.

“Och såg vid såg jag såg, varthelst jag såg” (famous words about Sundsvall by the poet Elias Sehlstedt).

The venue is planned to be *Hotell Södra Berget* (www.sodraberget.se). It might also be possible to arrange a smaller 1000m long hill climb (asphalt) up the mountain.

Preliminary program

Friday, August 4

- 14:00 – 18:00 Arrival and registration
- 19:00 Dinner and announcements

Saturday, August 5

- 07:00 – 09:00 Breakfast
- 10:00 Start for driving event
- 14:00 Lancia parking at the Sundsvall's square
- 19:30 Banquet dinner

Sunday August 6

- 07:00 – 09:00 Breakfast
- 10:00 Start for excursion
- 13:00 – 14:00 Lunch and departure



Sincerely welcome,

/Organizing team: Magnus Wälinder (walinder@kth.se) & Karl Hansell (karl_hansell@yahoo.se)

Anmälan, kostnader och betalning.

Anmälan om deltagande i årets Nordiska träff i Sundsvall, görs till Magnus Wälinder eller Karl Hansell. walinder@kth.se , karl_hansell@yahoo.se eller genom att fylla i blanketten på nya hemsidan www.svenskalanciaklubben.se Träffavgiften 500:- SEK/pers insättes på Nordeakonto: 1673 3718553 senast den 31 maj, och inkluderar 2 luncher samt träffkostnader Hotellet Södra Berget, bokas senast 23 juni och betalas senast vid ankomsten. mail: reception@sodraberg.com tel.060-671000, kontaktperson, Kristina Larsson tel.direkt 060-671022. Hotellpaketet inkluderar 2 natters övernattnig inkl.frukost, Fredag, grillbuffé exkl.dryck, Lördag, Bankett med välkomstdrink, 3-rätters galamiddag inkl. 1 glas vin eller öl samt kaffe. Priser enl. nedan.

NLM 2017 in Sundsvall, August 4-6 Registration, cost and payment details

Registration must be done at www.svenskalanciaklubben.se

Basic meeting fee

500 SEK per person. This includes 2 lunches and various fees and meeting costs.

Registration and payment of 500 SEK per person must be done by latest on May 31.

Payment details: Bank: Nordea

Account no: **16733718553** (the first four digits are the clearing no.)

Account holder: Magnus Wälinder

IBAN no. for international payments: **SE9030000000016733718553**

BIC (SWIFT-adress): NDEASESS (this is usually not necessary)

Please remember to state your name for the payment

Hotel and accommodation package, Friday, 4/8 - Sunday, 6/8

Price per person in Double room: 2014 SEK

Price per person in Single room: 2314 SEK

(Suite supplement: 1300 SEK. Supplement for extra night in the days before and after the event: Price per person and night in Double room: 400 SEK; in Single room: 840 SEK; Suite supplement: 650 SEK per night).

- The package includes: 2 nights accommodation, 2 breakfasts, Friday grill buffet, excluding drinks, Saturday Banquet with welcome drink, 1 glass of wine or 1 beer, 3-course dinner including coffee.
- The packages are bookable until June 23, 2017. After that, unbooked rooms will be released. Payment is due upon arrival at the hotel.
- Reservations are made directly with the Hotel Södra Berget by mail to reception@sodraberg.com, alt. by phone + 46 60 671000.
- Contact person at the hotel is Kristina Larsson, direct telephone + 46 60 671022. Reservation of the package is binding, and the latest date for cancellation is 4 weeks before arrival, that is on July 7, 2017.

Klubbmästarna erbjuder även följande kommande aktiviteter:

Lörd. 18 mars. Vinterträff. Besök på ett otroligt bilmuseum i Tumba, söder om Stockholm. Entré 100:- kr/p. Avrundas med fika på caféet på 3:e våningen för den som vill.



Adress: Finkmossvägen 150, följ skyltningen BILMUSÉUM vid trafikljusen Kassmyravägen från stora vägen nr på Dalvägen (Huddinge-Tumba-Vårsta)

Tel. 08-530 200 91

www.worldofclassics.se

Väl mött i en tidsepok när amerikansk bildesign inte kände några gränser.

Lörd. 22 april. Årsmöte på Taxinge Slott.

Månd. 1 Maj. Italienska dagen på Venngarns slott med stor uppslutning av Lanciabilar på klubbparkeringen. Kan vara långa köer. Klubb-representanter är på plats. Samtidigt samlas alla i Skånes närhet på **Krapperrup slott** i sann italiensk gemenskap.

Lörd. 27 Maj. Italienmöte på Wittseröd Gård, mellan Eslöv och Höör. Från kl. 10 visas den nya utställningshallen med Lancior m. m. Servering av korv, kaffe och rulltårta. För långväga kan ordnas med enkel logi. Varsko gärna Magnus Nilsson, tel. 070-962 30 44, e-post: fanalone62@gmail.com

Fred. 6 Juni: Motorhistoriska Dagen arrangeras av flera klubbar och målet för stockholmare är lika 2016, MC Collection vid Edsbergs Slott i Sollentuna. Servering finns i både MC Collection och Edsvik Konsthall.

Fred-sönd. 4-6 Aug. Nordiskt Lanciamöte, Sundsvall. Sista anmälnings- och betalningsdag är 31 Maj.

Se program, priser och betalningsuppgifter på annan plats i "LaLancia".

19-20 Aug. Sportbilssevenemang. Västervik.
www.sportbilsdagen.se



27 aug. Eskilstuna Veterandag. Traditionsenlig klubbträff på Ekeby flygfält.



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

I **MHRF:s Evenemangskalender 2017** 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.

Diesel på vägen till eldrift

– har Lancia någonting att bidra med?

Bo Göran Hellers och Bo Nylén

För mindre än fem år sedan ansågs diesel vara ett steg framåt, även för personbilar. Dieseln hade överlägsen verkningsgrad och bränsleekonomi – det gällde bara att få motorerna att gå tillräckligt mjukt och avge ett minimum av föroreningar – för detta fanns en katalysator med tillhörande partikelfilter. Genomslaget har varit tydligt, speciellt i Centraleuropa, där diesel nu dominerar i personbilar. Av skandalen omkring Volkswagen och deras riggade mätmetoder vet vi, att utsläppet av koldioxid inte varit något stort problem, medan utsläppen av kväveoxider, s k NOX, varierar kraftigt med villkoren för driften – på landsväg kan utsläppen tydligen bli 40 ggr större än i provbänk. Det är egentligen tveksamt att kalla detta för en skandal – VW borde ha varit tydligare med vad man visste, men man uppfyllde ju kravet i provbänk så som begärt!

Hur ska vi då komma ur dagens problem? Det finns tydligen en mängd tekniker att arbeta med, variabla, sannolikt dubbla turboaggregat, varierande insprutningstryck, kamaxelstyrning (pneumatiskt eller elektroniskt styrda ventiler) för förbränningen och på avgassidan ureabehandling samt nya former av partikelfilter och katalysatorer. Men resultaten är osäkra och kanske inte värda mödan. Variabel kompression är teoretiskt intressant men det är svårlöst då tekniken kräver, att vevaxeln, blocket och toppen, eller i varje fall två av dessa, kan ändra inbördes position. Många försök har gjorts i denna riktning, bl.a. av Saab, men det blir dyrt och hållbarheten är osäker. Skulle inte Lancia, med sitt historiska anseende för nyskapande, kunna överraska ännu en gång?

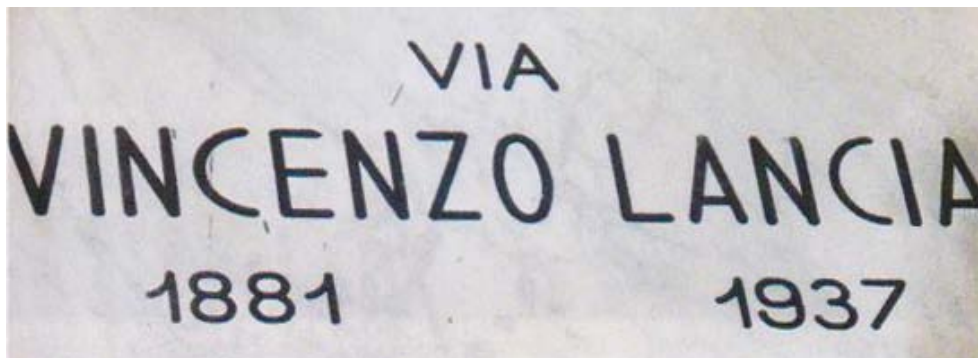
Men med hänsyn till att eldrift av fordon verkar bli dominerande i västvärlden inom 10-12 år är det nog detta område som attraherar de stora pengarna redan nu. Frågan är varifrån vi ska ta all denna el? Är breederns lösningen? Och vem ska betala för elen om Sveriges hela bilpark sex miljoner st, tvingas övergå till eldrift? Vid en nyligen genomförd rekordprovttur, 163 mil på 23 timmar, från Ystad till Haparanda med en Tesla, som ett reportageteam från tidningen Motor genomförde, förbrukades ca 541 kWh, tagna ur laddstationer på vägen.

En reflexion som veteranbilsvännen, Kalmarbon och redaktören för Motorhistoriskt Annonsmagasin nu gör, är att 20 år gamla bilar inte längre får köras i Paris, Berlin och Italiens storstäder. Ett obligatoriskt klistermärke att köpa och fästa på vindrutan visar miljöklass, ju nyare desto högre klass.

Hur länge till kan vi ta ut våra svenska veteranbilar, som körs i snitt 28 mil/år. Riksförbundet MHRF, kämpar hårt med politiker och myndigheter, för att denna tidsgräns blir avlägsen, om vi skall kunna visa våra barn detta rullande kulturarv.

LANCIA 110 ÅR ! from the english Lancia magasin Viva Lancia jan.-17
by Gunter Ferdinand Binder / Bo Nylén.

How did we miss this ? – utbrister Jack Romano i den engelska klubbtidningen när han upptäcker att de missat de stora festligheterna i Italien, med anledning av att Vincenzo Lancia grundade sin fabrik den 27/11- 1906. Men italienarna glömmet inte sin landsfader, så här nedan visas lite bilder ifrån firandet ”Lancia Centodieci”





Lanciaparad genom Turin.



Lucia-träffen 17 dec. 2016 av Bo Nylén.

Efter många år i Huddinge, var det dags att pröva något nytt, så Peter & Birgitta Svensson på Gustafsviks Levande Ljus & Café i Gnesta tog emot oss i den anrika byggnaden och berättade om dess historia till kaffe, nybakade lussebullar och special-Lanciatårta.



Glögg och pepparkakor fanns också, så allt var trevligt och gemytligt.



POLIS – POLIZIA - CARABINIERI. En betraktelse av Bo Nylén.

Polisbilar i Sverige har genom åren sett ut på många olika sätt. Lancia Delta på 1980-talet.



Eller roligare modeller som hobby. Fiat 500 med mycket vass motor. Skylten bak med texten 2 FAST 4 YOU äger säkert sin riktighet.

CARABINIERI i en svenskregistrerad italiensk Lancia Delta Integrale, är respekt.

Men vi har också fått se dessa svenska bilar i backspegeln. SAAB 95 med stor kamera i vindrutan, resp. SAAB 9-5, båda med plats för polishundar.



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.



Avgasrör Flavia & A112. Bakljus Flavia 1800 & Fulvia. Kamremmar Beta, Thema, Delta Bromsok bak, Delta, Prisma Samt till Delta Integrale : Bromsskivor, Lambdasond, Drivknutsats nr.866

4 st Al-fälgar m it.sommardäck + 4 st vinterdäck på nylack. Stålfälgar till Lancia Thema. Sten Blomgren, Abbekås, Tel. 070-559 11 98.



Lancia Prisma 1600 SR 1985 12000 mil. Välskött bil, regelbundet servad var 1000:e mil. Bägge hjulhusen bak rostlagade för 3 resp 5 år sedan. Kvitto finns. Motorn är nyrenoverad. Pris 30.000:- kr. Tage Johansson, Träslövsläge, tel. 0340-41274

Patrik Toorell, tel. 070-663 29 83, toorell@icloud.com har alldeles för mycket reservdelar till **Lancia Fulvia Coupé 1,3, -67 till -69**, liggande i Linköping.



Lancia Flaminia Berlina 2,8 1965. Svensksåld med känd historia. Motorn går fint. Originalinredningen och karossen behöver en översyn liksom bromsar och koppling. Bilen finns i södra Finland. Markus Nieminen, tel. +358 407466107 markus@classicdata.fi

Lancia Appia ser. II -58 + Appia ser. III. Seppo Peltoma, Fagersta, tel.0223-10604.

Lancia Fulviamotor 1,3 Rallye, typnr. 818.302 inkl. gen. + startm. kompl. m. 4vx-låda. Högstbjudande. Även: Fälgar o däck till Delta HF 8V Integrale. 3.000:-kr Magnus Nilsson i Eslöv. Tel. mob. 070-962 30 44

En **Apriliamotor och en Flaviamotor** har Birgit Lundin över. Tel. 021-121122.

Lancia Delta HF Integrale, -94 Gul, nybes. Och **Thema 8.32**, -92 (f.d. Peter Tibell's)..
Kontakta Tor Fredriksson alt. Margareta Tibell för mer info.



Lancialitteratur: Aurelia GT. Broschyrer, instruktionsböcker, reservdelskataloger. Broschyrer till: **Appia** Sedan, **Flaminia Z Coupé**, **Fulvia** coupéer, **Flavia** coupé, **HPE**, **Delta Integrale**, **Y10** fire, **A112** Abarth, **Prisma**, **Thema 8.32**, **Thema Hgv Z**. Mer info och lätt överkomliga priser av Lennart Fröjd tel. 0520-422086, mob. 073-4205386. e-post lennart.froj@telia.com

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.

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

Nyckelband, med snabbåsnings för mobil, kamera, nycklar eller MP3, blått med guldtext: "LANCIA" alternativt "LANCIA integrale". Kr 20:-/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, 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") m.fl. 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). + porto.

"Källströmboken" suppl. på engelska. 32 sid. Kr 30:-

"Fulvia", i rallyhistorien, tyska, 256 sid. Kr 275:-

"Fulvia-Puzzle". Alla fabriksfulvior m historia. Ernst Marquart, tyska. 153 sid. Kr. 250:-

Schnelle Flavia, om Flaviamodellens formidabla tävlingsframgångar. Kr 250:-.

Lancia Flavia inkl.CD som innehåller allt ! av Angela Verschoor, 206 sid. Kr.450:-

Lancia i Sverige av Bengt Gustavsson. Kr 200:-



Flavia
SCHNELLE FLAVIA
Wegbereiterin für die Fulvia



Lancia i Sverige
Bengt Gustavsson

Autoexperten



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

Öppet: Må – Torsd 8.00 – 18.00 Fredag 8.00 – 17.00 Lördagar 10.00 – 14.00

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

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancia.

www.autoexper ten.se

Berlin – 50 Jahre Avus-Rennen 1921-1971 Bo Göran Hellers

I förra numret av La Lancia (128) visades på näst sista sidan ett frimärksblock med fyra scener från klassiska lopp på Avus-banan. Jag frågade efter bilen på den lägsta valören, 10 pf. Svaret är en katt bland hermelinerna, en Opel-Rennwagen, 1921.

Det speciella med denna är att den deltog i den allra första tävlingen på Avus-banan. På 10-talet hade Opel byggt ett tävlingsmonster med en 4-cylindrig motor på 12,3 l slagvolym - nu var man nere på rimligare storlekar på omkr. 4 l och kunde tävla med de stora hermelinerna, däribland Lancia!





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



Lancia 110 – årsjubileum 2016

