



# LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN  
NUMMER 132, NOV 2017

**I detta nummer: *Stilstudie av  
Flaminia***



**Höstträffen i Hölö**

**Alfa Romeo 1900 M**

**Eskilstuna Veterandag**

**ITALIEN speglat i Lancia**



## Innehåll i detta nummer:

- Sid. 3 Klubbpresentation och styrelse
- Sid. 4 Ordföranden har ordet
- Sid. 7 Vart är vi påväg?
- Sid. 10 Presentation av nya Redaktören
- Sid. 12 Ordföranden på bilparad
- Sid. 16 Landet Italien speglat i Lancia
- Sid. 18 Eskilstuna Veterandag
- Sid. 21 Lancia Flaminia
- Sid. 29 NLM 2018
- Sid. 30 Motorhistoriska Riksförbundets Årsstämma 2017
- Sid. 32 Alfa Romeo 1900 M
- Sid. 35 Salutorg och Klubbregalia

## Hela klubbens Gratulationer till Lars Hansson på hans 70-årsdag !



Med en vacker blomma och ett lämpligt italienskt vin därtill.

# Svenska Lanciaklubben

Grundad 1953

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

**Lars Hansson** ordf./ ansvarig utg. La Lancia

Storgatan 7, 736 32 Kungsör

Tel. 0227-139 44 Mob. 070-334 64 25

E-mail [lars.a.hansson@telia.com](mailto:lars.a.hansson@telia.com)

**Bo Göran Hellers** sekreterare

Karins Allé 6, 181 44Lidingö

Tel. 08-767 51 75 Mob. 070-600 57 95

E-mail [bghellers@gmail.com](mailto:bghellers@gmail.com)

**Magnus Wälinder** kassör/ handläggare

MHRF försäkring/ besiktning

Tunavägen 7, 184 51 Österskär

Mob. 073-460 24 53

E-mail [walinder@kth.se](mailto:walinder@kth.se)

**Lena Helfrid** ledamot/ layout La Lancia

Bruksgatan 69, 610 40 Gusum

Mob. 070-20 33 128

E-mail [linson7@gmail.com](mailto:linson7@gmail.com)

**Hector Garcia** ledamot/ webbansvarig,

handläggare MHRF försäkring/ besiktning

Nedre Torekällgatan 17, 151 73 Södertälje

Mob. 073-64 78 711

E-mail [hectorfredrik@gmail.com](mailto:hectorfredrik@gmail.com)

**Karl Hansell** ledamot/ klubbmästare

Ringvägen 160, 116 31 Stockholm

Mob. 070-932 02 93

E-mail [karl\\_hansell@yahoo.se](mailto:karl_hansell@yahoo.se)

**Mikael Stjerna** suppleant

Grönviksvägen 57, 167 71 Bromma

Tel. 08-704 83 13, 08-736 58 88

E-mail [mikael.stjerna@teknikensvarld.se](mailto:mikael.stjerna@teknikensvarld.se)

**Daniel Rebert** suppleant

Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg

Tel. 08-568 208 20 Mob. 070-826 84 22

E-mail [daniel@rebert.nu](mailto:daniel@rebert.nu)

**Herbert Nilsson** hederspresident

Norregatan 4 A, 241 33 Eslöv

Tel. 0413-100 12 Mob. 070-910 94 05

E-mail [hebbel1935@gmail.com](mailto:hebbel1935@gmail.com)

## Lanciamodeller Kontaktpersoner

Lambda, Aurelia Herbert Nilsson

Aprilia, Appia Rolf Nylén

Flaminia, Delta Tor Fredriksson

Flavia, Fulvia "

Beta, Rally 037 Magnus Wälinder

## Reservdelar, service, transporter samt klubbregalier

Tor Fredriksson Mob. 070-698 30 39

Hemsida [www.lanciaklubben.se](http://www.lanciaklubben.se)

## Reservdelsforum

[www.lanciaregistret.com](http://www.lanciaregistret.com)

## Klubbadress svenska Lanciaklubben

c/o Magnus Wälinder Tunavägen 7

S- 184 51 Österskär

**Plusgirokonto:** 55 58 14- 3

IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143

BIC/SWIFT: NDEASESS

**Org. nr:** 802440-7838

## Några ord från ordföranden. Lars Hansson

Dags att summera årets Lancia upplevelser. Klubben och dess medlemmar har deltagit i ett antal olika fordonsevenemang från norr till söder i vårt avlånga land, avståndet mellan nordligaste och sydligaste träffen ligger på runt 90 mil. Jag kan behöva bägge händerna för att kunna räkna upp de platser där klubbmedlemmar träffats under året. NLM i Sundsvall var ett härligt evenemang i dagarna tre. Tyvärr kunde jag inte delta i träffen på Wittseröds gård, men jag har så här i efterhand förstått att även denna träff var i toppklass.

Medelåldern i klubbstyrelsen och funktionärer har under året sjunkit vilket är positivt. Antalet medlemmar har tyvärr minskat något, notera att den förmånliga MHRF försäkringen för veteranbilar kräver medlemskap i veteranbilsklubb för att gälla. Lena och Hector kommer att närvara på MHRF:s årsstämma i Norrköping 21 oktober.



Mina gratulationer till vår nya redaktör Lena Helfrid, som nu på allvar tagit över den krävande redaktörssysslan. Stort tack till Bo Nylén som nu känner sig trygg i att lämna över till Lena. Det visar sig nu att Svenska Lanciaklubben har ett arkiv med diverse dokumentation ända från startåret 1953. Bo lämnar nu över dokumentationen till ett Lanciaarkiv hos Magnus och Bo känner sig tillfreds med detta.

Dags för Hölöträffen.



Styrelsen har sammanträde i Tors garage.



Man får hoppas att inventarierna (bilarna) inte distraherar mötets deltagare för mycket. Ordföranden har jämt jobb att påkalla uppmärksamhet

Här kan vi beskåda Per-Arnes mycket snygga Flavia coupé med Rally stuk. Notera ränderna, tillsammans med bilen ger de Turins färger.





Här ser vi ett rent och snyggt motorrum, så skall det se ut.

Notera det egentillverkade expansionskärlet. Ett sådant skulle man ha.

För den som inte ville studera motorrum fanns tillfälle till kaffepaus samt trevlig samvaro. Vädret är utmärkt, men det märks att hösten är i antågande. Det här är var nog årets sista utflyktsdag.



En sista påminnelse:

*Vi ses i Gnesta på  
Luciakaffe!*

## Vart är vi på väg?

*Några tankar om kommande generationers mobilitet – grubblade av Bo Nylén hösten 2017.*

Det är lätt att sitta i Rosenbad, med utsikt över Stockholms ström och se tågen och tunnelbanan rulla förbi utanför fönstren och drömma om Sveriges framtida kommunikationer.

Men att bo i Norrlands inland och i hundratals mindre orter i hela Sverige och se den nedlagda affären, skolan, postkontoret, BB-avdelningen, vårdcentralen med den utsålda ambulansen och övrig kommunal service flyttad totals mil bort till storstäderna är inte lika muntert. Det är att svika en växande andel av svenska folket - de äldre. Men även ungdomarna, som berövas sina framtidsmöjligheter på sin hemort och tvingas flytta därifrån. Med en nutida juridisk term, kallas detta: "Förföljelse av folkgrupp", och är straffbart.

Men sedan det personliga ansvaret hos myndighetspersoner togs bort på 1970-talet, kan vilka befängda beslut som helst fattas utan annan påföljd än möjligen en KU-anmälan.

Vem behöver speciella höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg eller Malmö? Till orimligt höga kostnader. Jo kanske ett hundratal statstjänstemän och regeringsföreträdare, som hatar både flyg och bilister och tror blint på att ökade skatter för dessa förbättrar miljön, när i stället forskning, innovationer och teknisk utveckling är lösningen. Många tågresenärer blir redan idag åksjuka och illamående av de "lutande snabbtågen", och föredrar andra alternativ.

Pengar som borde investeras i förbättrad infrastruktur för hela Sverige, där den helt dominerande andelen person- och godstransporter idag sker med bil. Och medan Vägverket ständigt äskar mer pengar till utbyggnad av säkrare vägar och underhåll, utan gehör trots bilisternas outsinliga plånböcker, medan allt fler utlandsregistrerade person - och lastbilar kör skattefritt i vårt land, ökar olyckorna p.g.a. dåliga och sönderkörda vägar.

Istället för att mångdubbelt straffbeskatta bilägarna, som behöver sin bil för livets nödortf, borde kanske blickarna riktas mot nöjesbåtarna som helt skattefritt ligger i hundratusetal runt våra kuster. En enkel registrering var ju redan på gång tidigare och ett par hundralappar om året för de mindre och en tusenlapp för de större vore väl inte fel. Yrkesbåtar och roddbåtar självklart undantagna. Vad gör våra bilvårdande organisationer, klubbar, föreningar, press och massmedia åt detta?

Nytt forskningsperspektiv på ett alltmer överskuggande medicinskt problem har satt fokus på vanliga människors isolering i glesbygden med ensamheten och oförmågan att ta sig ut till social samvaro och för sin dagliga försörjning. Med straffbeskattning av bilbränslet, chockhöjning av bilskatten samt höjda försäkringspremier, blir de äldre inlåsta med sin Volvo Amazon, sin Volvo 240, Saab 95 eller Mercedes 220 Diesel, fråntagna alla ekonomiska

möjligheter till byte till en nyare, säkrare, mer miljövänlig bil med knappt hälften av bränsleförbrukningen, och därmed kraftigt minskade utsläpp.

Vem bryr sig? Jo, efter en uppmärksammande händelse i Lycksele och efter reaktion och handling på gräsrotsnivå, har det faktiskt nått ända till civilministern i Rosenbad.



Hurra! Det finns hopp om Sverige och hela dess befolkning.

Med låtskrivaren och poeten Ted Gärdestad´s devis om "Sol, Vind och Vatten" klingande i öronen, finns även gott hopp om den framtida energiförsörjningen.

Något som jag gärna återkommer till senare.

## **Bilteknisk utveckling?** *Några funderingar i debatten av Bo Nylén.*

Apropå den pågående finanskrisen och problemen inom bilindustrin hörde jag häromdagen i radio en liten grabb svara på frågan vad han önskade att framtidens bilar skulle drivas av. Efter någon fundering svarade han, - vatten!

En from förhoppning tyckte frågeställaren, men få anar hur rätt den grabben har. Är det något vi har riktigt gott om på denna jord, så är det vatten

Nej, säger någon, vattnet måste vi hushålla med, det är en ändlig resurs och ett livsviktigt livsmedel. Ok då.

Om vi lånar en skvätt vatten, kokar upp det och utvinner energin att driva bilarna med, och sen släpper tillbaka det i haven. Då blir det ju en oändlig återvinningsresurs som ingår i det naturliga kretsloppet. Heureka – skulle en känd gammal grek ha utbrustit. Men varför kör inte alla bilar på vatten idag? Utan på bensin och diesel, två giftiga och cancerframkallande ämnen som processas fram till dyra kostnader.

Visst pågår försök med andra bränslen som biogas och etanol, men resultatet är ännu sämre verkningsgrad och högre framställningskostnad. Och dessutom gjort av mat, som jordens befolkning så väl behöver i stället.

Jo, förklaringen är enkel. I takt med att oljeutvinningen tog fart för 150 år sedan (ni har väl sett och hört om familjen Nobels begynnande oljeimperium i Baku i Ryssland) och den därmed följande industriutvecklingen i världen, låg det nära till hands att utveckla bilismen med den nya energikällan.

Henry Ford skulle minsann sätta världen på hjul. Fri från allt framtida miljötänkande, gjorde han det också. Med hjälp av motorpionjäreterna Nicolaus Otto (1832- 1891) och Eugen Langen, vilka åren 1861-76 utvecklade den s.k. ottomotorn, som används i alla bensindrivna bilar än i dag.



Rudolf Diesel (1858-1913) var inne på samma idé när han 1892 patenterade en ottomotor med den skillnaden att olja sprutades in i motorns förbränningsrum under kompressionstakten och självantände av den höga temperaturen när luften komprimeras av kolven. Så uppnåddes en högre verkningsgrad, 35 - 40 %, men likafullt eldade man bränslet inne i motorn, med skadliga och hälsovådliga avgaser som följd.

Men varför har då dessa motorer fått så stor användning i bilar. Ja egentligen var det inte alls självklart och nackdelarna var från början uppenbara som de väsnades, bolmade, stank och skrämde hästar. Men svaret på frågan var enkelt – rent ekonomiska och helt klart icke tekniska!

För hundra år sedan var det stor dominans av såväl elbilar som ångbilar. Men i avsaknad av miljöskäl kom produktionstekniska orsaker med bl.a. Henry Ford i spetsen igång med masstillverkning, vilket snabbt konkurrerade ut andra tekniklösningar.

Elbilar var till dess talrika. Tysta, lättkörda och bekväma, men med begränsad räckvidd är de utmärkta för nära transporter. Och följdriktigt var 40% av distributionsfordonen i New York elbilar då. Men då liksom nu beror elbilens miljöbelastning på varifrån laddningselektroenergin kommer.

Är den producerad av dansk kolkraft eller polsk brunkol från smutsigaste sorten, eller är det från kärnkraft, vattenkraft eller rent av från hemmagjorda solfångare på taket. Och hur diskutabla är inte grundämnena bly, kadmium och litium som används i batterierna. För att inte tala om de frätande och explosiva gaserna som avges både vid laddningen och under driften.

Den franske ingenjören Joseph Cugnot ( 1725-1804 ) samt den skotske prästen Robert Stirling var faktiskt, utan att inse det själva, de första sanna miljöbilskonstruktörerna. Båda uppfann varsin motor där man inte eldar giftiga bränslen i själva motorn, utan man värmer helt enkelt vanligt vatten och låter vattenångan driva motorn. Två avgörande fördelar är det med detta. Dels kan vattenkokaren matas med vilket förnybart miljöbränsle som helst (givetvis inhemskt producerat) och förbränningen finjusteras till nästintill fullständig förbränning, d.v.s. fri från skadliga avgaser. Dels är de små, lättkörda och tysta.

Och ångmotorn, byggd med modern teknologi, högt ångtryck och liten vattenvolym blir oerhört liten och effektiv. Ingen växellåda eller koppling behövs. Står bilen still så står också motorn stilla. Den har max vridmoment vid varvtalet 0 för att sedan avta upp till den valda toppfarten.

Således en idealisk vridmomentkurva för fordonsdrift, till skillnad mot Ottomotorn som måste varvas upp för att orka driva bilen. Med svensk spetsteknologi är detta ett utmärkt tillfälle att styra in fabrikationen till ett långsiktigt hållbart "bilsamhälle".

Spännande blir att se hur denna överlevnadsfråga för bilindustrin, människorna och jordklotet kommer att sluta.

## Presentation av nya Redaktören



Jag heter Lena Helfrid, jag har fått uppdraget efter Bo Nylén att vara redaktör för La Lancia. Han har ju som bekant försökt att avgå förut, men inte lyckats.

Det är med skräckblandad förtjusning som jag tackade ja till detta uppdrag.

Jag har ingen erfarenhet av att "sätta ihop" någon tidning förut, men ska naturligtvis göra mitt allra bästa för att tidningen ska bli så bra som möjligt.

Jag bor i Gusum i Östergötland med min man, två hundar och en katt. Mitt motorintresse började tidigt, jag fick det med "fadersmjölken", var ju pappas flicka som det brukar heta. Det första som jag har fått berättat för mig är när högertrafikomläggningen skulle genomföras, då var jag med pappa Ingemar i garaget när han skulle byta ut lyktorna på den Fiat Juventus av -61 års modell som han då hade.

Sedan växte intresset för motorfordon av äldre karaktär när jag som 16 åring tog körkort för motorcykel.

Pappa hade precis blivit färdig med renoveringen av sin AJS Spring Twin 500cc 1956 års modell, då hjälpte han mig att renovera en Moto Guzzi Stornello 160cc från -72, som han passande nog hade haft ståendes i garaget några år.

Sedan följde jag med honom på motorcykelutflykter och träffar runtom i Sverige. De flesta träffar var arrangerade av Motorcykel Historiska klubben.



Min första bil blev således en Fiat Juventus av -65 års modell, det var ju en sådan som jag blev hemkörd i från BB.



Efter ett par år köpte jag mig en äldre motorcykel, nämligen en engelsk Panther 350cc årsmodell-53 i 20-års present, och på den vägen är det...



Den första Lancia som jag kom i kontakt med var den Delta som pappa köpte nästan ny 1984, lagom när jag skulle ta körkort för bil.

Deltan blev sedan kvar i familjens ägo i tjuugoett år.

Jag tar tacksamt emot tips och synpunkter på tidningen.

Till sist vill jag vädja till alla i klubben att hjälpas åt med bidrag till tidningen, utan era bidrag blir det ingen La Lancia!

Text: Lena Helfrid

Foto: Ingemar Nilson

## Ordföranden på bilparad *av Lars Hansson*

Bil och teknikhistoriska samlingarna i Köping firar 30 år i år. I samband med detta anordnades en parad genom Köpings centrum, här kunde man se alla typer av fordon, även cyklar. Planen var att köra ett anvisat varv från museet till Stora torget, parkera och prata en stund och köra tillbaka till museet igen. Efter en stund kör man ytterligare något varv och parkerar igen. Detta för att samtliga fordon skulle kunna visas upp på stan.



Allt detta skedde i ett härligt vårväder. Mopedgänget var först in på Stora Torget. Där finns även kommunalhuset som dessutom hade öppet hus. En trappa upp från balkongen fanns möjlighet att få med ett större antal bilar på en bild. Kommunen bjöd på kaffe med dopp och informerade om att vi alla bör bli "preppare" det vill säga vi skall ha förnödenheter tillgängliga för att klara oss i 3 dygn utan samhällsstöd.



Antalet italienska bilar var klen, förutom min egen Flavia fanns en Alfa spider samt en Fiat 126. Bland de trevliga bilar jag kommer ihåg som grabb kan nämnas Citroen B11, Ford Vedette, samt Ford Anglia.

Anglian i fråga stod intill min högra framdörr som var öppen. Plötsligt steg rök upp på dörrens insida, bäst att ta fram brandsläckaren, men det var bara den gröna Anglian som släppte iväg rök när den startades.



Se även den eleganta Rolls Roycen ovan från Englands storhetstid på 50 talet.



Här nedan kommer Bugattin in på torget, en "härlig racerbil". Bland andra förr vanliga bilar kan nämnas hundkojor, SAAB 92 (2 cylindrig), Volvo PV Sport och Austin "korvstånd"



För att garantera säkerheten fanns även Köpings "brandbil" på plats, kanske hade den tagit Anglians blårok för brand, precis som jag själv gjorde. (Ha Ha)



Franska bilar var populära på 50 och 60 talet, här syns Ford Vedette och Renault Daupine.

Forden var relativt vanlig i Sverige. Delarna tillverkades i USA men bilen monterades hos franska Ford.

Tiden går och det börjar bli dags att återvända till museet för att inte missa Mercedesen.



Huvudattraktionen var givetvis att få se Mercedes SSK: n köra från museet till torget vilket jag också skulle göra.

Plötsligt kommer "Mercan" utsvängande från höger med fölgebil både före och efter. Det var ett dånande härligt motorljud blandat med lite blå rök. Jag tyckte nog att den körde lite väl fort. Den måste tydligen köras på ett "rejält/handfast" sätt. Jag kör efter bilen men kan givetvis inte fotografera den medan jag kör.





Torget med bilarna ser fint ut denna fina försommardag. En orkester spelar, strålande helt enkelt.





Bilden på Mercedesen talar för sig själv. Här behövs ingen mer text.

Jag passade även på att donera mitt sista kvarvarande linkontrollplan till museet, vilket tacksamt emottogs. Museet krävde faktiskt ett dokument som bekräftade donationen.



## **Landet *Italien* speglat i *Lancia*** av Bo G Hellers

Än idag kan man utomlands få frågan: ”Hur vågade ni byta från vänster till höger i trafiken 1967?” Ja, vi som var med kan ju intyga, att det faktiskt inte var så märkvärdigt – tack vare sträng bevakning på övergången minskade olycksfallen kraftigt – tvärt emot vad nejsidan hade befarat, blodbadet uteblev!

Eftersom mer än 90% av alla personbilar på svenska vägar var vänsterstyrda blev övergången också en anpassning till det ideal som vuxit fram, att föraren ska sitta närmast den mötande trafiken för ökad säkerhet. Idealet kom från USA, där man sedan 1700-talet hade högertrafik.

Men före 1910 hade de flesta bilar högerstyrning, för att ge föraren uppsyn över vägkanten – vägarna var smala och risken för dikeskörning överhängande. Men vägnätet förbättrades och 1908 lanserade Henry Ford vänsterstyrning på sin T-Ford. Steget var djärvt men redan 1915 hade flertalet amerikanska tillverkare följt Fords exempel.

Det finns fysiologer som hävdar, att det naturliga valet är att färdas till vänster. Eftersom flertalet människor är högerhänta har man då större handlingskraft i ett möte med en motkommande, till häst, i vagn eller gående. Påven Bonifatius VIII utfärdade år 1300 direktiv om att pilgrimer skulle hålla till vänster.

För svensk del utfärdade Carl XII beslut om vänstertrafik, som stadfästes i Svea Rikes lag 1734, giltig även i riksdelen Finland. Vid en folkomröstning 1955 röstade en överväldigande majoritet för att behålla vänstertrafiken, trots att Finland då sedan den ryska tiden hållit till höger.

Eftersom folkomröstningar i Sverige endast är rådgivande kunde man ändå genomdriva övergången tolv år senare med argumentet, att detta var en konsekvens av 1920 års Paris-konvention, som föreskrev högertrafik över hela Europa. Denna åberopades även av Hitler då hans trupper invaderade Tjeckoslovakien 1938 och högertrafiken genomfördes med våld.

I Italien var situationen än mer invecklad. Landet hade visserligen enats 1861, men stora skillnader kvarstod, i kultur, språk och även trafik. Högertrafik rådde på landsbygden, medan städerna hade vänstertrafik, i vissa fall ända till 1927, då Mussolini genomdrev den fullständiga övergången. Städernas självständighet speglade nedärvda medeltida förhållanden, som nu bröts ner av den diktatoriska makten. Rom hade gått över redan 1924 och Milano 1926.

Men bilarna gjorde motstånd – Lancia mest, som inte införde vänsterstyrning förrän 1953 (Aurelia) då Alfa Romeo hade gjort det tre år tidigare (1950). Argumentet var italienskt – på smala bergsvägar utan räcken var det en säkerhetsfråga att kunna



styra nära väggkanten vid möten – för detta krävdes högerstyrning! Men även i Italien förbättrades vägstandarden efterhand och argumentet tappade i kraft.

En egenhet hos Lancia är den fria dörrsättningen, ett arv från Lambda och det självbärande chassi (monocoque), som revolutionerade bilen. Dörrar, såväl fram som bak, kan hängas i fram- eller bakkant.

Bakhängda dörrar är numera ytterst ovanliga, förekommer bara i lyxiga och specialdesignade limousiner. De kallas traditionellt för "suicide doors" och finns på en mängd Lancia-modeller. Det ruskiga namnet uppkom under Chicago's 1930-tal, då uppgörelser inuti en bil ofta slutade med ett "själv mord" i hög fart då den bakhängda dörren flugit upp av fartvinden. Bilen var då knappast en Lancia, utan snarare en Lincoln, som tillverkade modeller med sådana dörrar ända in på 1960-talet (minns den öppna versionen i vilken president Kennedy blev skjuten).

Lancias första modell med "suicide doors" var Dilambda 1930 och typen förekom under hela 1930-talet hos Ardena och Astura. Efter Andra världskriget förekom dörrsättningen hos Aurelia och Appia, alla tre serierna, som hade mötande dörrar utan mittstolpe, vilket krävde hög precision i tillverkningen.

Arrangemanget är elegant och karakteristiskt för Lancia, som har prövat många vägar till fulländning. I vår tid, med elektroniska lås och säkerhetsbälten, är risken med "suicide doors" eliminerad. Ändå används de inte, utom just av Rolls Royce, som vill ge passagerarna, eller kanske bara stjärnan i sällskapet, tillfälle att företa en grandios utstigning från bilen under fotografernas blixtar (jfr den danska drottningen, Margrethe II, som har flera bilar på denna nivå). Ack om det vore en Lancia – då skulle även jag sälla mig till den beundrande skaran.



Bild från internet

## Eskilstuna Veterandag 2017 av Lars Hansson

Äntligen dags för Eskilstuna veterandag. Sensommarvädret visade sig få sin bästa sida. Tyvärr kunde jag inte åka Flavian till träffen. Den nya 10 mm breda fläktremmen är visserligen monterad, men det krävdes demontering av både generator och samtliga fästsruvar för kylare och oljekylare, och nu läcker kylaren. Detta har givetvis orsakats av allt "bänglande" med kylaren under fläktremsbytet.

Ritva ställer upp och kör mig till Ekeby flygfält, vi anländer runt 09.30, hittar vår klubbruta, den är uppmärkt men helt tom, ingen Lanciaägare eller bil syns till.

Efter en liten stund anländer Magnus Wålinder i Beta Montecarlon, han har även med sig Lanciabanderoll och tält. Snabbt upp med banderollen så att rutan ser "bebodd" ut. Bo Nylén kontaktas för att kolla upp besöksläget. Lite senare dyker Bosse upp i klubbrutan, även Stig Back syntes vid något tillfälle.



Nu är vi tre stycken, tyvärr kom inga fler Lanciaägare. Magnus bil väcker däremot stort intresse. "Carrera panamericanan" diskuterades med ett flertal besökare, loppet sitter i ryggraden på fullvuxna bilsportintresserade. Helt otroligt att Fangio kunde hålla en medelhastighet på 170 km/ timmen med D24:an.



En barnfamilj kommer förbi i klubbbrutan, det visar sig att familjen äger en Voyager. Bo tar tillfället i akt och berättar om den finska familj som var med i Sundsvall där den 8 åriga flickan minsann "mekade" (jag överdriver inte) med familjens Lancia bilar. Vi får se om det smittar av sig på denna familj.



Dagens tema var SAAB tvåtaktsbilar, vi fick då tillfälle att se SAAB Sonett nr 1.



En vackert röd bil med tydligt synlig och doftande "blårök". Det hela väckte trots odören en viss nostalgikänsla hos mig, min gamla SAAB Sport spökade!

Efter att jag lämnat träffområdet dyker plötsligt den omtalade "Ystad-Haparanda" Forden upp vid sidan av mig. Resan gjordes med 1925 års Touring T-Ford med regnr: M1454. Den körda sträckan slutade på ca: 190 mil, Forden passerade femton större städer på vägen till Haparanda. "Vagnen" framfördes av en Fordanställd herre vid namn N Pettersson, med på resan fanns även en fotograf och tidningsman samt ett brev från borgmästaren i Ystad. Brevet överlämnades vid ankomsten till Haparandas borgmästare, vad som stod i brevet har inte gått att utröna. Starten skedde den 31 januari 1925, tidsåtgången är okänd, men man tog god tid på sig för att kunna marknadsföra T Forden.

Samma bil ställde även upp i KAK:s vintertävling, Östersund-Sundsvall-Stockholm. Hela sträckan i 11 graders kyla. Ekipaget delade 1: a platsen med fyra andra bilar med "noll" prickar. Av detta kan man dra slutsatsen att "Forden" var en tålig och drift säker bil, nästan i Lanciaklass.

*Vilken härlig avslutning, trots den låga Lancianärvaron*



# Lancia Flaminia Del 1 Standardmodellerna av Karl Hansell

## Introduktion

Lancia Flaminia togs fram för att ersätta Lancia Aurelia som Lancias flaggskeppsmodell.

Flamina döptes på klassiskt Lancia vis efter en Romersk härväg (ifrån Rom till Rimini). Kanske inte så typisk bytte man från vägar som börjar på 'A' till vägar som börjar på 'F' (Flaminia, Flavia och Fulvia) samtidigt som Dr. Fessia började som huvudkonstruktör på Lancia...

## Florida

Florida 1956. Det som kom att bli utgångspunkt för designen av Flaminia Berlina hette Lancia Florida och byggdes av Pininfarina på Lancia Aurelia B56 chassin. Man byggde 4 stycken Florida, en 2-dörrars och tre 4-dörrars bilar.



Egen bild

## Florida II, 1957

På samma sätt som med Berlinan så har Lancia Flaminia Pininfarina Coupén en förhistoria, Florida II.

Battista "Pinin" Farina beställde den mycket vackra coupe (också på ett Aurelia B56 chassi) Han blev så förtjust i designen att han började använda bilen som sin tjänstebil.



När han blev så gammal så att han inte kunde köra själv började han åka med chaufför i sin Florida II. För att han nu skulle kunna ta sig in bekvämt i baksätet, så installerade Pininfarinas tekniker en extra dörr som är helt gömd bakom framdörren. I den åkte sedan Battista ända till sin död. Bilen finns idag på Pininfarinas eget muséum.



## Teknik

Konstruktionen av Lancia Flaminia baserades väldigt mycket på Aurelia som Flaminian skulle ersätta. Trots det är Flaminian inte bara en lätt moderniserad Aurelia. Alla delar av bilen är nykonstruerade från grunden. Att Flaminian är så lika Aurelian, beror på att den helt enkelt var så bra från början, inte att Lancia ville spara utvecklingstid.



Lancia hade fått in en ny teknisk ledning ledd av Dr. Fessia i och med att Lancia familjen sålde företaget i mitten på 50-talet. Fessia lyckades bra med konststycket att behålla traditionella Lancia värderingar i konstruktioner och produktion och samtidigt modernisera Lancias vagnpark.

## Motor

Lancia Flaminia fick precis som Aurelia en V6 motor i 60 graders vinkel. Den enda centralt placerade kamaxeln driver ventilerna via korta stöstångar. Flaminians motor var mer kortslagig än motsvarande Aureliamotor och hade större potential för trimning och förstoring.

Lancia Flaminia motorn gjordes i två storlekar, först som 2,5 liter och senare förstora till 2,8 liter. Det finns de som påstår att fabriken även experimenterade med 3 liters varianter av motorn. Effektmässigt lämnade Flaminia motorerna alltifrån 102 hästkrafter (Serie 1 Berlinan) till 152 hästkrafter (Super sport).

## Växellåda

Växellådan i Flaminian är också väldigt lik de sista Aureliorna. Samma fyrväxlade låda hopbyggd med differential och med bromsarna inne vid differentialen.

## Hjulupphängning

Bak hade Flaminian en konventionell De Dion bakaxel med ett par klassiska Lancia element, bland annat sitter yttre drivknutarna på utsidan av hjulen för att kunna få så långa drivaxlar som möjligt (och därmed så små vinklar i drivaxlarna).

I framvagnen bröt man helt med Lancia traditionen och bytte ut de traditionella "sliding pillars" mot mer konventionella individuella hjulupphängningar.

## Bromsar

Alla Flaminia Coupéer hade skivbromsar på alla hjul som standard. Berlinan fick skivbromsar som tillval på Serie 1 runt samma tid (1959), och alla Berlinor från och med Serie 2 fick också skivbromsar som standard.

Flaminia Coupéerna var de först italienska standardbilar med skivbromsar på alla fyra hjul.

## Modeller

### Berlina 1957-1970

Flaminia Berlina är den kvalitetsmässigt bästa Flaminian. Fabriken hade mycket noggranna krav på tillverkningen. Modellen har som standard helt framsäte och rattväxel, det vill säga att den faktiskt räknas som sexsitsig, tre fram och tre bak.





Det fanns många optioner beroende på vad man ville använda bilen till, man kunde välja till separata framstolar, eller en glasruta mellan fram och bakdelen om man vill använda den som limousin. De allra sista tillverkade Berlinorna gick till och med att få med AC.



### Pininfarina Coupé 1959-1967

Pininfarina Coupén var en 2+2-sitstig Coupé baserad på den tidigare nämnda Florida II. Pininfarina Coupén blev mycket lyckad och det blev faktiskt den mest sålda modellen av Lancia Flaminia.



Egen bild på en mycket trevlig Flaminia Coupé, ägd av Sven-Gunnar Berglind.



Samma vackra bil i annan vinkel, den ser nästan ut som den rör sig även när den står stilla...

## Touring

GT 1959-1965, Convertible 1960-1964, GTL 1963-1965

Touring tillverkade inte mindre än 3 varianter av sin Flaminia design. Först kom GT:n en tvåsitsig Coupé, sedan lanserades en tvåsitsig cabriolet (med hardtop som tillbehör), och slutligen GTL en 2+2-sitsig bil med än något längre hjulbas ifrån 2520 mm till 2600 mm).

Alla Touring modeller byggdes med Tourings patenterade Superleggera teknik, med en aluminium kaross på en hjälpram av tunna stålrör.



Egen bild. Italiensk Touring GT på Lanciamöte i Sverige.





Marcello Mastroianni, världens coolaste person på 60-talet, åkte naturligtvis också Touring Convertible.



Egen bild på Tor Fredrikssons fina Touring GTL.

# Zagato

Sport 1959-1964, Super Sport 1964-1967

Zagato byggde en tvåsitsig sportkaross på det kortaste Flaminia chassit (samma som de tvåsitsiga Touring bilarna) De första bilarna hade täckta strålkaster, medan senare bilar hade mer konventionella strålkastare. Den sista Zagato modellen Super Sport hade återigen täckta stålkastare och ny också en mer utpräglad "Kamm tail".

Tidig Zagato Sport.



Sen Zagato Sport.

Egen bild från Lancias 100-års jubileum i Italien.





Här en Zagato Super Sport, återigen med Marcello Mastroianni.

Bonus bild:



Båda herrarna körde Lancia Flaminia Berlina som privat bil.

Vilka är de?

(Första rätta svar, ger omnämnande och ära och berömmelse i del 2 av Flaminia artikeln).



# Nordisk Lanciatræf 2018

## Nordisk Lanciatræf 2018

Det 15. nordiske Lanciatræf finder sted fra 8. til 10. juni 2018 ved Vejle på østkysten af Jylland. Vi har booket Munkebjerg Hotel, som ligger i en stor bøgeskov med udsigt over Vejle fjord. Hotellet er arkitektonisk flot, smukt møbleret og yder fin service. Det ligger øverst på en bakke som én gang om året bliver brugt til et historisk bakk løb. Landskabet udenom er kuperet med mange små, spændende veje. Rigtige Lanciaveje.

**Fredag 8. juni:** Ankomst i løbet af eftermiddagen. Middag

**Lørdag 9. juni:** Køretur til bl.a. Jelling hvor kong Gorm den Gamle er begravet. Han var far til Harald Blåtand og bedstefar til Svend Tveskæg, Englands erobrere. Der er to store gravhøje, to store runesten og et fint, nyt museum der fortæller om vikingekongedømmet. Det hele er på UNESCOs World Heritage liste. Frokost i en gammel vandmølle, gallamiddag om aftenen.

**Søndag 10. juni:** Køretur til nok en seværdighed. Frokost/lunch og farvel.

**Pris:** 2.450 DKK (330 Euro) per person i dobbeltværelse. 3.150 DKK (425 Euro) i enkeltværelse. Børn under 12 år: 1.000 DKK (135 Euro)

Prisen dækker alle måltider men ikke drikkevarer fra fredag aften til søndag frokost/lunch.

Kontakt: [aurelia@webspeed.dk](mailto:aurelia@webspeed.dk) eller Niels Jonassen, Boserupvej 510, DK-3050 Humlebæk, Danmark

## Motorhistoriska Riksförbundets Årsstämma 2017, rapport av Lena Helfrid

Motorhistoriska riksförbundet, MHRF, höll sin årliga stämma på Rehnströmmen i Norrköping lördagen den 21:e oktober.



Det var Hector Garcia och jag som skulle representera Lancia klubben denna gång. Det var första stämman som jag varit med på även om jag varit medlem i MHRF ansluten klubb sedan mitten av 80-talet.

Nästan hälften av förbundets klubbar fanns representerade på årets stämma, 87 stycken av totalt 177. Stämman inleddes med kaffe och smörgås, sedan berättade ordförande Peter Edqvist om hur det står till med förbundet. Han talade om att Motorhistoriska Riksförbundet fortsätter att växa, både till antalet anslutna klubbar och indirekta medlemmar. Det var mycket intressant att höra om hur MHRF arbetar för att vi ska kunna använda våra gamla fordon även i framtiden.

Vid 12.30 -tiden blev det en timmes avbrott för intagande av en god bit mat på Rehnströmmens restaurang.

När vi samlades igen var det dags för själva stämman. Då fick vi veta att det ekonomiska resultatet för detta räkenskapsåret 2016/17 tyvärr även i år lider av ett underskott, även om ekonomin ändå är relativt god.

Man uppmanar klubbarna att göra en marknadsföringsinsats så att fler tecknar MHRF försäkringar. De digitala ansökningarna är uppe i 60% vilket är en relativt hög siffra med tanke på den höga medelåldern på de som sysslar med denna hobby.

Tre nya klubbar ansökte om medlemskap, alla tre godkändes av stämman. Klubbarna var Ford Club Sweden, Knivsta Classic Cars och Hyltebygdens fordonsveteraner.

Det blev en ny samansättning av styrelsen, två medlemmar avtackades, Per Dahl (vice ordförande) och Rune Björck (styrelseledamot). Tre nya personer valdes in i styrelsen, Bengt Fridholm (vice ordföranden), Karl Ask (ledamot) och Per Pettersson (ledamot).

I maj 2018 kommer lagen om besiktning frihet för bilar och lastbilar äldre än 50 år och motorcyklar äldre än 40 år att börja gälla. Det är rullande gräns, fordonet måste varit godkänt vid besiktningen senast inom 24 månader för att befrielsen skall gälla.



Efter mötet svarade styrelsen på diverse frågor.

Mina vänner från NVBK, Norrköpings veteranbilsklubb och VMCK, Veteranmotorcykelklubben Östergyllen (f d MCHK Östergyllen) hade ställt upp sina fina fordon i den trevliga möteslokalen.



Rolf Johansson berättar om sin Dodge från 1936, som han renoverat själv och kört med sedan 1984.

Håkan Johanssons moped syns i bakgrunden, han äger även ett flertal äldre bilar och motorcyklar.

Hans Johansson med sin DS, David Senning 742cc från 1926, en svensk motorcykel som tillverkades i Hedemora. Det var veterinären David Senning som startade en motorcykelfabrik.

Det sägs att han konstruerade och byggde en av 1920-talets bästa motorcyklar.

Hasse har under många år letat delar och renoverat detta exemplar till originalskick.



### En liten anekdot:

I början av 80-talet var jag med min far när han åkte runt i Sverige och letade delar till sin AJS motorcykel som han höll på att renovera.

Vi besökte då en man vid namn Nisse Johansson, han hade en bilverkstad i Hedemora. I en del av verkstaden stod flera DS motorcyklar, bland annat en i Nyskick som aldrig varit körd.



## Känner ni till Alfa Romeo 1900 M? av Per Edvardsson

Jag genomförde en Italienresa den 13 - 28 oktober. Första anhalten på resan blev Varallo i Piemonte, där jag känner ett flertal Lanciaentusiaster, i Valsesia Lancia Story.

Giorgio Andreotti Har tillsammans med sina två söner en kaross och lackeringsverkstad. Han kom och hämtade mig vid busstationen med bilen för färd till hotellet. Det var en upplevelse som påminde mig om värnpliktens framfart med Willys Jeep...



Giorgios far Gustavo, köpte i slutet av 50-talet en Alfa Romeo 1900 M, den kallas vanligen Matta, som betyder ”Arg”, på italienska. Den byggde han om till bärgningsbil. Denna variant hade nämligen en kardandrivna vinsch, så att han kunde bärga bilar till verkstaden.

Bilen sov törnrosasömn fram till 2015, då Giorgio bestämde sig för att totalrenovera bilen. (Ni kan se utgångsläget, när bilen var lackerad gul).

Han demonterade, lagade kaross, motor, växellådor och hjul. Eftersom han hade tillgång till egen verkstad inklusive lack underlättade detta renoveringen.



Alfa Romeo fick i uppdrag av italienska militären i början på 50-talet att konstruera ett fordon liknande Jeep och Land Rover. Denna modell fick dock en individuell hjulupphängning fram, som inte de andra hade.

### Tekniska data för Alfa Matta

**Motor:** 1900 cc, nedtrimmad till 65 hk.

**Chassi och kaross:** Ram och 2-dörrars kaross.

**Drivning:** Fyrhjulsdraft med man. låda + fördelningslåda med hög-/lågväxel.

**Produktion:** Mellan 1952 och 1954.

**Antal:** Ca: 2000 ex. i militärt och civilt utförande.

**Vikt:** 1250 kg



Foton: Giorgio Andreotti

### Italienska Saffransbiscotti av Wivian Nilsson

#### Ingredienser:

½ gram saffran

1 sockerbit

100 gram smör

2 ägg

1 ½ dl strösocker

5 dl vetemjöl

1 tsk bakpulver

1 ½ dl pistaschmandel

**Ugn:** 175/ 100 grader



**1** Stöt saffran med en sockerbit i en mortel, smält smöret i en kastrull. Rör i låt svalna.

saffran och

**2** Vispa ägg och socker i en skål. Rör i smörblandningen, mjöl + bakpulver och grovt hackad pistaschmandel. Arbeta ihop till en deg.

**3** Dela degen i fyra bitar, rulla ut bitarna till fyra längder, lika långa som plåten ca: 40 cm. Lägg dem på en plåt med bakplåtspapper och grädda i 175 grader i 15 minuter.

**4** Låt dem svalna och skär sedan längderna i mindre bitar. Lägg dem på plåten med snittytan uppåt. Torka dem på 100 grader tills de är helt torra ca: 1 timme.

**Buon Appetito!**



Lördagen den 9 december kl. 12.30 är det dags igen för Lancia-Luciakaffe på Gustavsvik Levande Ljus & Café.

När snön faller vit och ljusen glimmar i vintermörkret, träffas vi alla kring kaffeborden med hembakade lussekullar och pepparkakor, jultårta och varm glögg. Denna gång i nostalgisk miljö i det vackra huset Gustavsvik i Gnesta, som i år firar 120-års-jubiléum. Värdepåret Peter & Birgitta tar emot oss och skall berätta om husets gamla anor och historia med Liljeholmens Ljus. (som bl.a. finns att köpa i butiken).

***Kostnad 100:-/person och bindande föransmälan är obligatorisk, till ordf. Lars Hansson sms, telefon eller mail – se sidan 3, senast första december!***

**Gustavsvik Levande Ljus& Café har adress Östra Storgatan 41 i Gnesta.**

Dit går det pendeltåg (+ en promenad på ca: 300 meter söderut).

[www.gustavsvikslevandeljus.se](http://www.gustavsvikslevandeljus.se)



# 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.

## Säljes

**Lancia Fulvia Rally Coupe 1,3 1967** ombyggd för historiskt rally och regularity.

Fulvia 1,3 HF replica byggd enligt 60-talets fabriktävlingsbilar. Historical Technical Passport, FIA-Apendedix K samt registrerad för trafik i Sverige. Kenneth's motor trimmad 1,3 l motor med högkompressionskolvar, HF original kamaxlar, precisionsoljepump, elektronisk tändning (ej FIA), skyddsbur, förstärkta bladfjädrar, rallystötdämpare, skumfylld säkerhetstank, 13" och 14" alu-fälgar med däck, racingstolar och bälten. Reservdelar, tillbehör: 2 st aluminiumdörrar, aluminiumbakklucka, Dunlop broms ok, bromsskivor, drivaxlar, bakaxlar, 1,3 l motor med 4 vx-låda i vagga, extra 4 vx-låda, delar till 5 vx-låda, original tändsystem, vindruta, bak och sidorutor, original stolar och baksäte samt mycket mer.

Hela paketet säljes, först och främst till entusiast med ambitionen 'SaveLancia'. Ev. kan tidig Delta Integrale tas som inbyte. Skicka mail – så ringer jag upp.

Patrick T. [toorell@icloud.com](mailto:toorell@icloud.com)



**Lancia Delta HF Integrale -94** (f.d. Peter Tibells)

Kontakta Tor Fredriksson alt. Margareta Tibell för mer info.

**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](http://www.autoexperten.se)







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



Foto: Patrik Lindgren

**Buon Natale e Felice Anno Nuovo!**

