



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 141 , FEB 2020



Förjulsträff i Arvika

Tankar om utveckling av motorer...

**Sammanslagning av
Fiat-gruppen och PSA Group**

Människan – Det största klimathotet

Learnign by doing...

Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 6	Kallelse till Årsmötet på Taxinge Slott
Sid. 7	Verksamhetsberättelse för Svenska Lanciaklubben år 2019
Sid. 8	förjulträff i Arvika
Sid. 11	NLM i Norge 2020
Sid. 12	Tankar om utveckling av motorer
Sid. 14	Människan – Det största klimathotet
Sid. 16	Tyska Lanciaklubben
Sid. 17	Panini
Sid. 18	Fiat-Gruppen sammanslagning
Sid. 20	Learning by doing, eller hur man bygger sin egen MC
Sid. 23	Salutorg



Sökes:

**Valberedningen söker förslag på ledamöter till
Lanciaklubbens styrelse!**

Klubbmästarna rekommenderar följande aktiviteter:

Årets vinterträff, Tekniska Museet i Sthlm. Lörd. 14/3, Info. sid 5

Första maj i skåne, Italienarträff på Kapperup slott för nionde året i rad. Vi träffas mellan 10.00-14.00 Välkomna! För mer information kontakta Robert Svensson på info@autostolche.se eller 0706 206 474.

NLM i Norge 5 - 7 juni 2020. För mer information se annons längre fram i tidningen.

Tyska Lanciaklubben bjuder in till internationell vårträff 20 - 22 maj. Mer information se sidan 16.

Lancia Club Österreich bjuder in till den 29:e internationella träffen den 24 – 27 september 2020 i Weissenbach am Attersee statt. Prisvärd träff! För mer information www.lanciaclub-osterreich.at eller kontakta Per Edvardsson.

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

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. 073-4602453
E-mail walinder@kth.se

Lena Helfrid ledamot/layout La Lancia
Bruksgatan 69, 615 71 Gusum
Mob. 070-20 33 128
Lnilson7@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

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

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

Daniel Rebert suppleant
Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg
Tel. 08-568 20820 Mob. 070-826 84 22
E-mail daniel@rebert.nu

Tomas Åkeson suppleant
Prinsgatan 13 B, 703 41 Örebro
Mob. 070618 24 32
E-mail tomas.akesson@riksbyggen.se

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	" "
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 *Lars Hansson*

När julen närmade sig, var det skönt att komma bort från julstöket och åka till Gnesta Ljus & Café och tjuvstarta julfirandet. Vi var 22 Lanciaentusiaster som tagit sig dit i det milda höstvädret.

Nytt för i år var att tårtan hade ersatts av en god gräddbakelse, samt ett kakfat med samma höga klass som vi vant oss vid.



Ritva och jag hade även planerat in en tur till Saltå Kvarn, för att inköpa kravmärkt mjöl, till det stundande julfaket.

Här bredvid, några bilder från de fullsatta borden.

Nu ser vi fram mot årets vinterträff, årsmötet på Taxinge Slott, NLM i Lillehammer i Norge samt övriga Lancia aktiviteter.



Nu till någonting helt annat.

Efter moget övervägande har jag meddelat valberedningen att jag inte är aktuell för kommande styrelseuppdrag i Svenska Lanciaklubben.

När jag nu tittar tillbaka på åren som ordförande, har jag noterat följande. Att kalla till styrelsemöten eller att skriva en teknisk rapport och se till att detta dokumenterats har inte varit något problem.

Däremot att skriva en berättelse eller en artikel i La Lancia, att hantera svenskan på ett trevligt och korrekt sätt har alltid känts osäkert. Övning ger färdighet, även jag har utvecklats med tiden, och märker nu själv efter 5 år att språket är mer korrekt, samt att det är mer flyt i skrivandet nu. Som tur är har jag dessutom en skrivande fru som bidragit med korrekturläsning i viss utsträckning.

Vi bor för närvarande i villa med garage, där jag har möjlighet att förvara en Lanciabil, samt de mängder av verktyg och bildelar i varierande skick som behövs för att hålla bilen rullande. Här finns allt från stötdämpare till framvagnar och rutor.

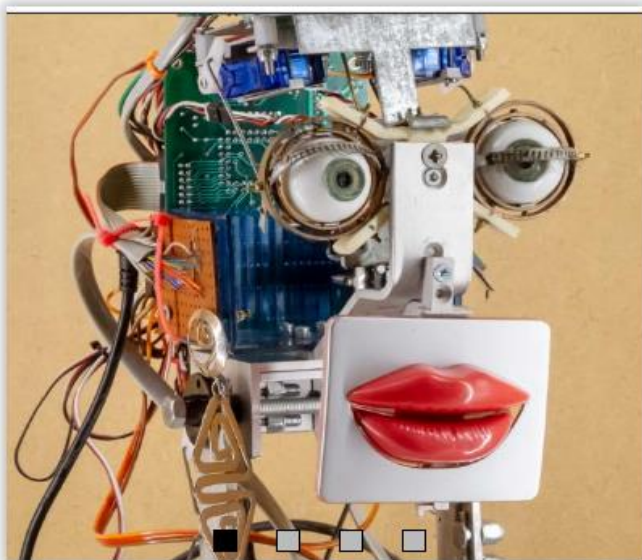
I samband med ett kommande bostadsbyte (utan garage) kan det på sikt bli svårt att härbärgera och underhålla en veteranbil, jag kommer därför på sikt även att avveckla veteranbilsägandet. Vi får väl se hur det blir med det.

Årets vinterträff

Vi besöker Tekniska Museet i Stockholm lördagen den 14:e Mars. Vi samlas vid 11-tiden. Pris 150kr/ vuxen, gratis för barn under 7 år.

Utvecklingen från analog intelligens till artificiell intelligens. Förutom utställningen om ROBOTS, finns matematikträdgården, gruvan, modelljärnvägen, teknoteket och digitala modeller.

Vi avslutar förslagsvis besöket i Museets Restaurang.



KALLELSE till ÅRSMÖTE på TAXINGESLOTT

Söndagen den 26 april 2019 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 på 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 2020.
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 eller mobil: 070-321 78 16.
14. Val av revisor och revisorsuppleant.
15. Val av valberedning.
16. Mötets avslutande.

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.

KOM IHÅG! Att betala årsavgiften 395:-, inbetalningskort medföljer i detta nummer.

OBS! Årsavgiften skall vara betald innan årsmötet.

Verksamhetsberättelse för Svenska Lanciaklubben år 2019

Vid utgången av året hade Svenska Lanciaklubben 116 medlemmar, varav 7 är nya och 10 har utträtt. Klubben bidrar till det allmänna föreningslivet med sakkunnig entusiasm. Vinterträffen ägde rum den 23:e mars på Eskilstuna museum, där 11 entusiaster tog del av den teknikhistoriska delen samt historien om slottet som ”försvann”.

Lanciaklubbens årsmöte hölls traditionsenligt på Taxinge slott, den 27 april. Klubben har under året även deltagit NLM. (Nordiskt Lanciamöte) 7:e – 9:e juni, denna gång i Helsingforstrakten. 7 svenska Lanciabilar deltog i den mycket väl organiserade tredagarsträffen.

Italienska dagen i Stockholmstrakten hölls den 1 maj vid Skokloster, i Skåne samma dag på Kapperup slott, bägge välbesökta träffar med deltagande Lanciabilar trots varierande väder. I vanlig ordning deltog Lanciaklubben i italienska hamnträffen i Nyköping den 24 juli, där samtliga klassiska bilmärken från Italien fanns representerade. Ett flertal klubbmedlemmar deltog i Bilklassiker på Wittseröd 24:e Augusti och Sportbilsdagen i Västervik 30:e Augusti. Även den tidsmässigt närliggande Copenhagen Historic Grand Prix besöktes av klubbmedlemmar från närområdet. I vanlig ordning deltog klubben i Eskilstuna Veterandag den 27 augusti.

Lanciaklubben höll genom Bo Nylén ett mycket uppskattat föredrag för KTH:s bilklubb där ”all” Lanciahistoria redovisades.

Luciträffen, genomfördes den 15 december på Gustavsviks Levande Ljus & Café i Gnesta med 22 deltagande.

5 styrelsemöten har hållits under året, den 18 februari hos ordföranden, den 15 april hos Hector Garcia, 22 april i samband med årsmötet (konstituerande möte), den 11 juli hos Hector Garcia samt 21 september i samband med Hölöträffen.

Klubbtidningen och dess distribution som periodisk tidskrift med 4 nr/år fungerar nu utmärkt. Klubbens hemsida (www.svenskalanclaklubben.se) har uppdaterats och fungerar tillfredsställande. Reservdelsförsörjning, teknisk support för att vidmakthålla bilarnas skick och försäljning av klubbregalier är omfattande och har skötts av Tor Fredriksson och ordföranden, Lars Hansson.

Genom klubbens medlemskap i Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) erhåller vi fortlöpande information om bland annat EU-regler för import, besiktning och registrering. Dessutom erbjuds våra medlemmar veteranbilförsäkringar, vilket många utnyttjar. Vid Riksförbundets årsstämma 21 oktober deltog vår revisor Lars Cyrus.

Styrelsen

Förjulsträff i Arvika av Bo Nylén

9 – 10:e November 2019.

För tredje gången styrde vi västerut för att delta i norska Lanciaklubbens årliga tradition med Förjulsträff. Vinterväglaget tilltog alltmer och i Arvika var det julkligt.



De vita Lancia Delta-bilarna gjorde sig fint i snön.

Färre än i fjol men drygt 20-talet norska vänner och minsann var vi 4 stycken svenskar som besteg backarna mot Arvika och samlades i värmen inne på Scandichotellet där. Efter inledning i foajén, tog vi plats för att avnjuta den skickligt anrättade 3-rättesmiddagen som presenterades.



Jag och hustru Anita, Kalle Hansell och överraskande nog Alf Olsson från Grebbestad, fann oss väl tillrätta bland våra norska klubbvänner. Alf hade mycket att berätta, sedan en norsk delegation med Jens-Ole Ekelund i spetsen besökt honom hemma, för tillänkta köp av några av Alfs många Lancior, då Trafikverket snart bygger en stor bro över hans tomt.

Här nedan följer några foton från middagen.



Efter en skön nattsömn och stor frukostbuffé, besöktes Bilmuséet i staden, innan skymningen föll på under hemfärden. Årets tema var amerikanska bilar och i Värmland finns det gott om fina sådana.



Några intressanta rariteter fanns i år på muséet. En Gordon-Keeble -1965, med Bertonekaross av plast ritad av Giugiaro och en Dyna Veritas – 1952 med 2-cyl. Boxermotor.



Ett par snabba sportvagnar fanns också.

Indigo – en svensk bil med 3L Volvomotor, gjord i Arvika 1995. Bredvid denna en Colin Chapmans Lotus racer.



Elbilar är ju på modet, den här är dock en något äldre modell. Denna Hobbex-byggsats kom redan på 1940-talet, men har längre räckvidd med enbart kroppskraft.





Velkommen til Nordisk Lanciatreff på Lillehammer 5. – 7. juni 2020

I 2020 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): 1325 NOK (dobbeltrum), 2160 NOK (enkelttrum)

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

Påmelding og oppdatert informasjon

norsklanciaklubb.no/nlm2020

Hunderfossen hotel & resort



Har Lancia någon roll?

Lancia är berömt för sina geniala motorkonstruktioner. Eftersom drivmedel alltid har varit hårt beskattat i Italien, Lancias hemmamarknad, så är motorerna också relativt snåla, trots goda prestanda. Detta kunde jag själv konstatera, då jag körde min Flavia Coupé som enda bil på 1970-talet. Då drog jämförbara bilar av andra fabrikat en dryg liter per mil, medan min Lancia gick säkert under litern.

Kostnadsjämförelsen hade kanske ingen större betydelse, då andra kostnader övervägde, men visst kändes det roligt att just min bil, som var vackrast och snabbast, ändå drog minst.

Men detta är inte dagens tema. Nu handlar det om att minska förbrukningen till varje pris, det svenska samhället ska på sikt bli fossilfritt för att åtminstone vi ska undgå att tillföra atmosfären ytterligare koldioxid. Ökningen av denna växthusgas får f n skulden för den pågående klimatförändringen – huruvida denna skuldbeläggning är rättvis mot bilismen är väl ännu tveksamt.

Rörligheten i samhället är en stor tillgång för människor. Men bilindustrin har reagerat längs tre vägar – konvertering till el-drift, eventuellt i kombination med en bensindriven hjälpmotor, en hybrid, vätgasdrift med bränsleceller som matar elmotorer, eller en fortsatt utveckling av Otto-motorn till allt snålare drift.

Den sistnämnda möjligheten prövades redan av SAAB omkring år 2000 med variabel kompression (SVC). Men den mekaniska lösningen blev för komplicerad och dyrbar. Projektet ledde aldrig till reguljär produktion, främst beroende på att företaget hade dålig ekonomi. Varför såldes inte projektet till en starkare tillverkare?

För jämnt ett år sedan (La Lancia, nr 137, feb -19) tog Bo Nylén upp frågan (Har vi kommit en bit på väg?), där han pekade på det absurda med elektrifieringen om denna grundas på fossildriven elproduktion. I mitt efterföljande inlägg (Bilen i en *huvudroll*-omvända förhållanden) framhöll jag lösningen med 4:e generationens kärnkraft, som naturligtvis kan ladda batterierna fossilfritt, liksom den kan försörja en erforderlig vätgasproduktion med hydrolys, om man föredrar det alternativet.

Bo tror mycket mer på det sistnämnda alternativet, att fortsätta med Otto-motorn!

I Tyskland pågår sådan utveckling av exempelvis MWI (Micro Wave Ignition), som har potential att höja verkningsgraden till över 50%. Och Mercedes-Benz arbetar sedan länge med projektet DiesOtto (utförlig presentation på nätet) med målsättningen att förena det bästa hos diesel - med bensindriften.



Denna komplicerade motor har varit i produktion i över tio år med relativt goda resultat – framför allt gäller detta utsläppen av kväveoxider som reducerats avsevärt, långt under aktuella EU-krav (EU6). Däremot är reduktionen av bränsle (bensin) i drift mindre än förväntat. Motorn används i den exklusiva S-modellen. En enkät bland professionella motorskribenter, publicerad av New Atlas, kan

summeras med begreppet skepsis – fördelarna har vunnits med den enda väg som stått till förfogande, nämligen komplikation. Detta fördyrar nödvändigt underhåll och i synnerhet alla reparationer – M-B är känt för sina hisnande reservdelspriser!

Japanerna förnekar sig inte – de älskar nya grepp och är beredda att ta risker för att få nyheter lanserade. Mazda har nu presenterat sin modell CX-30 Skyactiv-X Cosmo AWD på den svenska marknaden. Bilen har en bensinmotor efter den princip som förenar diesel med bensin. En utförlig test (Eric Lund) av bilen publicerades i SvD (20 dec -19) – man kan nog hävda att bilen fick ett blandat mottagande. Motorn på 2,0 l ger inte mer än 180 hk (jämför M-B 1,8 l och 238 hk), och dess utsläpp av koldioxid ligger kvar på nivån 160 g/km, vilket är högt under ett år, 2020, då EU:s mål är 95 g/km. I gengäld är utsläppet av NOX nere på 15,5 mg/km mot kravet enligt EU6 på högst 60 mg/km. Jag tror att detta är ett starkt resultat, kväveoxider påverkar hälsoläget medan koldioxiden påverkar klimatet, hävdas det numera med bestämdhet. Men all forskning syftar till att vända vedertagna sanningar- läsaren bör förbereda sig på överraskningar!



Bilder: från Internet

Människan – Det största klimathotet.

En allvarsam betraktelse av Bo Nylén

Greta Thunberg i all ära, som har fått världens politiker att vakna till om klimathotet på vår jord. Men vad gör dessa, de ytterst ansvariga för dagens alarmerande situation? Jo, i brist på faktakunskaper och för att rädda sitt eget skinn under valperioden, famlas efter snabba lösningar i närområdet. Høj de redan skyhöga bränsleskatterna och inför flygskatt, så att vanligt folk isoleras på en utarmad landsbygd med långa avstånd till elementär basservice, affärer, sjukhus och apotek, utan minsta ekonomisk möjlighet att byta sin Volvo Amazon eller Mercedes Diesel mot en El-bil – med räckvidd till närmsta mjölkpall (vid 15 minusgrader). I samma stund stänger de ett väl fungerande kärnkraftverk, när budskapet är – ”mer fossilfri el till Sverige”!

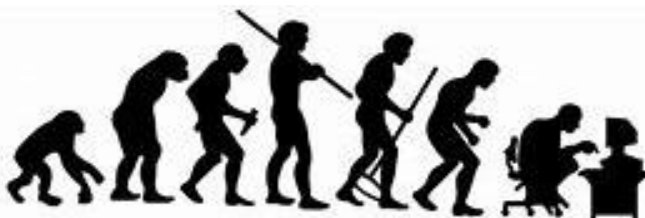
Nej sakkunskap från forskare, statistik, och kalla fakta från folk med rötterna i myllan, är vad som nu behövs.

Jag läser i The Good Earth av Mitchell Beazley Publishers Ltd, översatt och utgiven av Bokförlaget Bra Böcker 1979, i kapitlet om ”Vår Överbefolkade Värld”, om befolkningsutvecklingen och dess konsekvenser.



År 1000 hade jorden 300 milj. innevånare, först på 1800-talet överskreds miljardstrecket. Sen växte det snabbt (1972, 3,7 miljarder) och till år 2000 befarades siffran öka till 7 miljarder och, om ingenting radikalt görs är folkmängden 2050 ca 12 - 20 miljarder. Redan nu år 2020 är det 10 - 11 miljarder människor på jorden, och maten och vattnet räcker inte till alla, utan överbefolkade

länder måste lita till andras hjälp. Läser man vidare om folktäthet och befolkningspyramider konstateras ovedersägliga fakta om den hejdlösa befolkningsökningen och att ett kraftfullt familjeplaneringsprogram är helt nödvändigt.



Bilder: från internet.

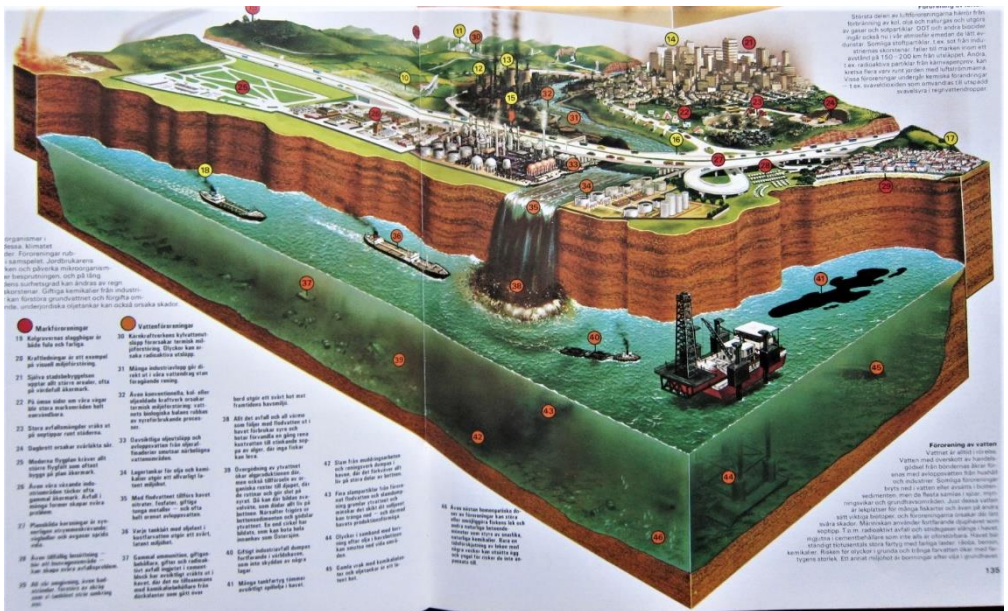
Med dagens teknik är lätt att mäta människors CO2-utsläpp (+ metangas = 21 ggr värre), som bidrag till klimatet. Fysiologiska mätningar visar att varje människa släpper ut 13 ton CO2 per år (+ metangas 5-7 L/dygn). Medellivslängden har ökat drastiskt till nu ca 75 år. $13 \times 75 (+ \text{metan}) = \text{ca } 1000 \text{ ton per person under sin livstid.}$ 10 miljarder x 1000 ton = Tiotusenmiljarder ton CO2 (inkl. metangas) till jordatmosfären.

Människan själv är tveklöst det största klimathotet på vår jord. Inte Lanciabilarna i Sverige, inte ens alla bilar på jorden, inte ens alla flygplan, tåg och båtar. Så låt bli att straffbeskatta vår glesa infrastruktur i Sverige och skuldbelägga Sveriges oskyldiga befolkning. Det är blott populistisk skrämselfpropaganda.

Inga krig, virussjukdomar, skogsbränder eller översvämningar löser detta. Inte ens människors omätliga begär efter nyttillverkade konsumtionsvaror i ett industrialiserat ekonomisamhälle. När analfabetism och religioner lägger hinder i vägen för klimatmålen i Parisavtalet till år 2045, måste FN:s klimatpanel, WHO m.fl. visa ansvar och nu ta större krafttag. Med början i de överbefolkade länderna, men även i välutbildade I-länder.

Och lösningen är enkel. Om varje par alstrar endast 2 barn, minskar jordens befolkning automatiskt till år 2045, genom naturlig avgång, så att jordens resurser räcker att föda dem!

Heurica – som redan en gammal grek utbrast! Innan befolkningsexplosionen och klimatet small.



Tyska Lanicaklubben inbjuder till vårträff



LANCIA CLUB
DEUTSCHLAND E.V.

Cari Lancisti!

Kära Lancia-vänner!

Det traditionella stora vårmötet i Lancia Club Germany (LCD) äger rum i maj.

Mellan 20 - 24 maj 2020 kommer Lancisti att träffas i Dinkelsbühl i sydvästra Tyskland. Vi ser fram emot gäster från andra Lancia-klubbar.

För ytterligare information kontakta Lars Hansson på mail eller telefon.

Lars.a.hansson@telia.com 070-334 64 25



Dinkelsbühl



Meiser Design Hotel



Schloss Dennenlohe



Die Harburg

"Panini" av Lena Helfrid

Detta handlar inte om Lancia eller om bilar över huvud taget, men i alla fall lite grand om Italien. Min mor och far, Wivian och Ingemar Nilson, var mycket "Italien inspirerade". De bilade ner till Italien på 50-talet, långt innan jag var född.

När jag var liten bakade mamma mycket, det gjorde väl de flesta mammor på den tiden. Jag älskade mammas Panini, "italienska småfrallor". Liknande bröd "chiabatta" finns att köpa i nästan varje affär nu för tiden, men då var de lite "exotiska". Jag har tyvärr inte en aning om hur hon fick tag i receptet.

När jag senare blev vuxen och flyttade hemifrån, så bakade jag själv dessa goda frallor, de smakar helt fantastiskt med bara lite smör på, eller med ost och skinka också för den delen.

Här "bjuder" jag på receptet:

Ingredienser:

50 g gäst

3 ½ dl ljummet vatten

3 msk olja

2 ½ tsk salt

Ca: 9 dl vetemjöl



Gör så här i assistenten:

1. Häll i 8 dl mjöl, saltet och gästen i maskinen, blanda. Häll i oljan och vattnet, blanda. Kör sedan ca: 1 minut på läge 2.
2. Låt degen jäsa i bunken under bakduk, ca: 30 minuter.
3. Ta upp degen på mjölat bakbord, (degen är ganska kladdig) knåda den lite och dela den i ca: 12 bitar.
4. Drag ut bitarna till 20 cm längd och platta till dem med handen, rulla sedan ihop dem snett från vänster till höger.
5. Lägg dem på bakplåtspappersklädd plåt, låt dem jäsa ytterligare ca: 30 minuter under bakduk.
6. Grädda dem i 250 grader i 15 - 17 minuter. (Lite lägre temperatur i varmluftsugn).

Tips: Byt ut 4 dl av vetemjölet till grahamsmjöl eller grovt rågmjöl, så blir de lite "matigare".

Fiat-gruppen går samman med Peugeot *av Mikael Stjerna*

I december blev det klart att Fiat-gruppen går samman med Peugeot-Citroën-Opel. Vad betyder det för Lancias framtid?

Den nya bilkonstellationen har ännu inget namn, men helt klart blir det en jätte på bilmarknaden med 14 under samma paraply. Total försäljning uppgår till 8,7 miljoner bilar (2018), och därmed blir bolaget världens fjärde största bilkoncern, efter Volkswagen, Toyota och Renault/ Nissan.

I Fiat-gruppen hittar vi Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Abarth, Maserati, Chrysler, Jeep, Dodge och RAM. I motpartens hägn hittar vi Peugeot, Citroën, DS, Opel och Vauxhall.

Ny vd blir PSA-chefen Carlos Tavares, och han har vid sin sida styrelseordförande Johan Elkann, Fiats och ägarfamiljen Agnellis representant, tillika barnbarn till Gianni Agnelli.



Bilder: från Internet

Det nya bolaget vinner geografiska marknader på samgåendet. Fiat har genom Chrysler/Jeep en stark position i Nordamerika, där PSA-gruppen saknar handlarna. Å andra sidan saknar Fiat/Chrysler bra nätverk i Kina, något som PSA-gruppen har sedan flera år tillbaka. Dessutom kommer man att spara pengar på gemensam utveckling av nya bilmodeller.

Fiat/Chrysler kommer att få en genväg till elbilsmarknaden. Även om den nya Fiat 500 Electric kommer att presenteras i år anses den Italiensk/Amerikanska koncernen vara sena i elbilsutvecklingen jämfört med konkurrenterna. PSA-gruppen ligger något före och har tagit fram en hybriddrivlina och lanserar i år flera elbilsmodeller.

Vad sammangåendet betyder för Lancia är oklart. Carlos Tavares sade i en intervju i branschtidningen Automotive News att inga bilmärken skulle läggas ned – ”alla våra märken har en fantastisk historia”. Men onekligen blir Lancia en mygga i familjen. 2018 såldes 48 609 Lancia i Italien med bara en modell, Ypsilon, i programmet. Det är inte säkert att det anses ekonomiskt försvarbart att utveckla en ersättare till en så smal produktion.

Dessutom brukar verkligheten utvecklas på sitt eget vis, oavsett vad som målas upp i segertalen. Tavares sa att inga jobb skulle gå förlorade när PDA köpte Opel 2017, men nu jobbar 8000 färre på Opel.

Å andra sidan: varumärket Lancia har en stark position på den italienska marknaden och 2019 lyckades man öka försäljningen med 20% till drygt 59 000 bilar (preliminär siffra). Jämfört med de italienska syskonmärkena utgör Lancia förmodligen ingen dålig affär för gruppen. Tillverkningsverktygen för Lancia Ypsilon är sedan länge avskrivna, och modellen säljs förmodligen med en hälsosam vinstmarginal.



Bild: L Helfrid, fin Ypsilon på Gran Canaria

Detsamma kan inte sägas om Alfa Romeos modeller. Trots återkommande satsningar har man inte lyckats få fart på Alfa Romeo-försäljningen. I Italien gick försäljningen ned förra året och bara 26 000 Alfa Romeo såldes i hemlandet. Det innebär förmodligen att det såldes färre än 100 000 Alfa Romeo i världen 2019, och nu verkar FCA dra åt tumskruvarna. I höstas meddelade Fiat chefen Michel Manley att Alfa Romeo produktutveckling skulle bantas. Giulietta får ingen ersättare, och laddhybrids versioner av Giulia och Stelvio läggs på is. Samgåendet med PCA kommer dock att förbilliga produktutvecklingen – det blir fler bilar att sprida utvecklingspengarna på, och kanske blir det räddningen för Lancia och Alfa Romeo.



Bild: från Internet. Alfa Romeo Tonale Hybrid launch 2020

Learning by doing av Lars Cyrus

Eller hur man bygger sin egen MC

När man är 13 år är det inte långt mellan tanke och handling. Till och med omöjliga drömmar kan förverkligas om längtan är tillräckligt stark. Även drömmen om en motorcykel.

Det började på Öringesjöns is. Undertecknad och kompisar tittade längtansfullt på några lite äldre grabbar som körde 98:or på sjön. Efter lagom mycket tjat skulle vi få pröva på. Efter en kort instruktion – håll in kopplingshandtaget och när vi skjuter på dig så släpper du handtaget och vrider lite på gasen. Växla får du vänta med.

Ohh!! Vilken känsla!!! Motorn hoppar igång, fartvinden börjar fläktas i ansiktet, värmen från motorn känns genom byxorna, det smäller i röret, en lätt doft av oljeblandad bensin. Tala om beroendeframkallande. Jag blev fast direkt, det här var livet, jag ville aldrig sluta.

Motormystik

Motorintresset hade väckts på Södra Motorstadion i Handen dit vi cyklade för att se på speedway, efterkrigstidens publikmagnet. Det kom uppåt 30 000 åskådare för att se förare som Leif ”Basse” Hveem, Eje Sandin och bröderna Bertil och Eskil Karlsson. Entrébiljett var inte att tala om, det var för dyrt. Vi satt uppflugna i träden utanför staketet och njöt av farten, ljudet och doften av racingolja. På hemvägen försökte vi få till ”uppställ” på grusvägarna. Cykelspeedway och motorer till modellflygplan blev substitut för en nybliven tonåring.

Att ta saken i egna händer

Själv är bäste dräng så varför inte försöka bygga en 98:a själva, så resonerade jag och min kompis. Möjligheten hade öppnats när jag fick reda på att en äldre kille i skolan hade en motor han ville sälja. Men vi hade ju inga pengar så vi fick förhandla om att han behöll motorn tills vi hade sparat ihop nödvändigt belopp.

Planerna tog fart i och med att en damcykel med ballongdäck som jag fått av min moster fick släppa till ram och framhjul. Vi kapade övre ramröret och sågade av sadelstolpen till lämplig höjd, varefter den lokala cykelreparatören svetsade dit ett värmeledningsrör som övre ramrör. Eftersom speedwaycyklar har större framhjul än bakhjul fixade vi ett 24” hjul från en paketcykel till bakhjul.

En lång hösts färd mot fullbordan

Nu hade vi ram, hjul och en motor på lut men pengar fattades fortfarande. Inte bara pengar skulle till, även allt annat som t ex bränsletank, reglage, bakdrev, styre, mm. Nu började ett intensivt sparande. Vi tiggde pengar av föräldrarna för att gå på bio men satt i busskuren och frös i stället. Snask och annat livets goda var det inte tal om. Det var inte lite pengar det var frågan om. Fyrtio kronor skulle fram till nyår. Det var överenskommelsen och vi hade fyra månader på oss. En lång höst fylld av förväntningar och planer.

Kompisens föräldrar drev en liten livsmedelsaffär och objektet för våra drömmar stod i affärens källare tillsammans med bl.a. silltunnor och konserver. Där huserade vi med dåliga kunskaper, dålig belysning och primitiva verktyg.

Kreativa lösningar

På tomten där skatteskrapan senare skulle dominera stadsbilden fanns vid den här tiden ett skrotupplag. Skrotupplagets staket hade sett sina bästa dagar och intill ett litet hål låg en bucklig lättviktartank och ett gammalt avgasrör. Frestelsen blev för stark, vi kunde inte låta bli att dra ut dyrbarheterna och med andan i halsen snabbt försvinna med bytet, skräckslagna för att bli upptäckta. Det dåliga samvetet lindrades något när det senare visade sig att tanken läckte och avgasröret var rostigt.

Hösten ägnades åt att få så mycket som möjligt färdigt före den stora dagen då motorn skulle hämtas. En bit värmeledningsrör fylldes med sand och bockades till styre. Tyvärr var diametern för liten för styrstolpen så mellanrummet packades med spik. Likadant var det med fotpinnen. Även där blev det värmeledningsrör som stacks in i hålet i vevpartiet och stagades upp med trä-kilar. Några tankfästen fanns givetvis inte så ramröret lindades med tygbitar varefter tanken pressades ner. Ett i vårt tycke lagom stort begagnat bakdrev inköptes och skruvades fast i ekrarna. Stora brickor av plåtbitar fick klippas till och borrar för att få drevet på plats direkt på ekrarna.

Julglädje

Julen kom och våra förväntningar infriades. Den skrala mc-kassan förstärktes med några välkomna sedlar som på annandagen bytte ägare och den efterlängtdade motorn var vår. En Villiers 98 cc från ca 1934 med fast topp och lös växellåda togs hem på bussen och ställdes undan i källaren i väntan på montering.

Nu visade det sig att det var en del detaljer vi inte tänkt på. Till exempel att vevhuset var bredare än ramröret och att motor, växellåds- och bakhjulsdrev måste linjera för att kedjorna inte ska hoppa av. Alltså – hur ska vi få fast motorn och var ska vi placera

växellådan? Knepig! Eller för att citera Hamlet – Beslutsamhetens friska rodnad i eftertankens kränka blekhet övergick.

Vi började med växellådan. Genom att vända den upp och ned kunde den placeras på bakgaffeln alldeles bakom vevpartiet. Frånvaron av fast ramfäste gjorde monteringen något ”flexibel”, men vi fick en rak linje mellan bakdrev och låda. Så till motorn. Ordentliga bandjärn bockades till så att de gick runt ramen och fästes till vevhuset med genomgående bultar. Utrymmet mellan banden, ramen och vevhuset fylldes med distanser av gammalt kakelspill. På så sätt kunde vi placera motordrevet i linje med kopplingsdrevet. Efter montering av kopplings och gasvagnar, avgasrör och bensinslang närmade sig det magiska ögonblicket inför provstart.

Motormysterier

Den stora dagen var inne. Vår stolthet baxades uppför källartrappan och ut i det avslöjande dagsljuset. En halv liter bensin i tanken och så var det dags för sanningens minut. Kompisen satte sig på den kudde som föreställde sadel och jag sköt på. Under över alla under, den smällde igång och tvåtaktsröken spred sig över gårdsplanen. Glädjen blev inte långvarig. Efter några provstarter så skakade motorn loss, bensinen rann, kedjorna hoppade av och avgasröret slokade som en tulpan i juni. Men skam den som ger sig, vi fortsatte fast beslutna att lyckas och till slut fungerade det mesta någorlunda.

Skit i förgasaren hade vi hört talas om, och en gång då den inte ville starta skulle förgasaren kollas. Vi hade inte en aning om hur en förgasare var konstruerad men var övertygade om att det måste vara en mycket sinnrik apparat. Fram med absolut rena trasor på ett rent bord. Med spänning lossades en mutter och försiktigt, försiktigt lossades flottörhuset. Vi blev minst sagt snopna, ut kom en skvätt bensin och en kork med ett hål i, inget annat och allt var rent.

Det var nyttiga erfarenheter. Steg för steg lärde vi oss mer och mer. Hur man justerar brytarspetsar, vilken skillnad det blir när man flyttar trottelnålen, vikten av täta packningar, att det alltid blir merarbete om man fuskar, mm. För att lättare kunna köra på isen så hittade vi på en egen lösning. Ett spår skars ut i slitbanan på bakhjulet. En cykelkedja som var något mindre än däckats diameter monterades och däckets hårdpumpades. Det fungerade överraskande bra.

Allt har sin tid

I nedre tonåren går tiden fort. Somrarnas bad, båtar och brudar konkurrerade med motorintresset, i femtonårsåldern hägrade ”riktiga” motorcyklar. Min kompis löste ut mig och jag investerade i en 98 cc Blixt med Sachsmotor. Utan pakethållare fick tjejerna sitta på tanken. **Det var tider det...**

SALUTORG

Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!

Kontakta red. Lena Helfrid ring 070- 20 33 128 eller mail Lnilson7@gmail.com

I Lancialagret finns mycket reservdelar! - och resten kan skaffas!

Nya eller beg. delar till Aprilia, Appia, Aurelia, Flaminia, Flavia, Fulvia, Beta, Delta, Dedra, Kappa, Thesis, m.fl.

Delar till Delta 8v och Integrale, bromsskivor, huvudcylinder, vattenpump samt oljefilter.

Till Aprilia finns bränslepump, vevlager och en huv.

Till Appia serie I finns huv och baklucka i aluminium samt mycket andra delar.

Detta 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.

Redaktören efterlyser!

Hej alla Lanciavänner och läsare av La Lancia!

Denna tidning är helt beroende av bidrag från Er läsare runt om i landet. Detta kan vara reseskildringar, renoveringar, renoveringstips, tips på något trevligt ställe att göra en utflykt till på sommaren eller andra trevliga och intressanta ämnen för en Lanciaentusiast.

Jag är helt övertygad om att det finns massor med intressanta objekt och berättelser från Er att publicera i tidningen.

Vanlig snigelpost går bra, jag fixar in det i tidningen, annars gäller Word-format, bilder i JPG-format, mailas med fördel till mig Lena Helfrid, adress: Lnilson7@gmail.com

Tack på förhand!

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



Le Mans 66 av L Helfrid

Denna film bygger på en sann berättelse om bildesignern Carroll Shelby och föraren Ken Miles som tillsammans bygger en revolutionerande racerbil för att utmana Ferrari under 24-timmarsloppet i Le Mans 1966. Amerikanska Ford hoppas att seger i den prestigefyllda tävlingen kommer hjälpa dem sälja flera bilar.

Shelby ska designa vinnarbilen och Miles skall köra den i mål. Det är två starka viljor som möts i sin passion för snabba bilar, och den där speciella känslan bakom ratten, när världen runt omkring bara försvinner. De motarbetas av Ford själva och politik och PR-strategier hindrar dem längs vägen. Shelby och Miles får ta en del envisa strider med kostymnissar som aldrig själva suttit bakom ratten på en sportbil.

Detta är en film som är filmad ur amerikansk synvinkel, som en hjältesaga. Italien och Ferrari kanske inte ses från deras bästa sida, men skådespelarna är jättebra. Och man kanske får se mellan fingrarna för den tekniska jargongen och förtjusningen över hur vackert motorn spinner. Filmen är hela 2,5 timmar lång, men det märks inte alls. Lasse och jag såg filmen när den hade premiär i november 2019. Vi tycker absolut att detta är en sevärd film.