



LA LANCIA

MEDLEMTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 142 , MAJ 2020



Bränslecellernas framfart

Ju förr desto bättre

Flygbravader

Lancia i framtiden



Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 6	Digitalt Årsmöte 2020
Sid. 7	Kallelse till Årsmötet
Sid. 8	Revisionsberättelse för 2019
Sid. 9	Valberedningens förslag
Sid. 10	Bränslecellernas framfart
Sid. 12	I Lanciavärlden
Sid. 14	Ju förr desto bättre
Sid. 16	Flygbravader
Sid. 19	Lancia i framtiden
Sid. 20	Vätgasdrift även i Europa
Sid. 21	Tankar om utveckling – Japan svarar!
Sid. 22	Italiensk Vinthund
Sid. 24	Aureliarenovering del 2
Sid. 25	Italiensk design
Sid. 26	Salutorg



På grund av Coronapandemin är NLM i Norge flyttat till 2021

Vi har kommit överens med Norska Lanciaklubben om att de flyttar fram sitt NLM till nästa år, samma koncept gäller.
Utförligare annonsering i kommande nummer.

NLM i Sverige flyttas då till 2022

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@teknikersvarld.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
Pringsatan 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*



Kära Lanciavänner, jag förmodar att även ni känner av och har drabbats av de umgängesregler som gäller för COVID19. Samtidigt oroas vi över vår egen och närståendes hälsa.

Det kan ju vara så att några av våra medlemmar har påverkats av detta, medelåldern är ju relativt hög vilket försvårar ett tillfrisknande.

Även jag själv hör ju till riskgruppen. Just nu känns det tryggt att bo på en liten ort där kontaktrisken minimeras.

Min granne på andra sidan gatan, ”Mustang Uffe” har drabbats, men verkar vara på bättringsvägen efter tre veckor -jag brukar handla åt honom och ställa kassen på verandan.

Lanciaklubben har 27 april genomfört sitt första digitala styrelsemöte organiserat av Magnus Wålinder. Lite pirrigt men trevligt, här gäller det att hålla disciplinen och inte prata i mun på varandra.

Årsmötessituationen är ju något komplicerad eftersom sannolikt inget traditionellt årsmöte kommer att hållas i närtid. Erfarenheterna från det digitala styrelsemötet talar för att vi snart kan hålla ett digitalt årsmöte, nämligen den 10 juni kl. 19.00 enligt styrelsebeslut.

Beträffande NLM i Norge: Mötet kommer att äga rum 2021, sannolikt med samma planering som tidigare. Självklart kommer de som redan betalat att få tillbaka utlägget. Detta orsakar givetvis en hel del arbete för Harald.

Det här innebär även att det planerade NLM 2021 i Sverige kommer att flyttas till 2022.

Samtidigt skall vi ha i minnet att 2023 skulle vi kunna fira Svenska Lanciaklubben 70 år på något sätt. Med andra ord, en hel del att hålla reda på.

Jag kommer att lämna Lanciaklubbens styrelse, efter fem år som varit mycket utvecklande och lärorika. Den största utmaningen var nog att regelbundet skriva någon form av berättelse.

Innan ordförandeskapet hade jag i mitt yrkesliv i huvudsak skrivit tråkiga tekniska rapporter samt arbetsbeskrivningar. Jag hoppas att även ni Lancia entusiaster har märkt en viss utveckling över åren.

Det roligaste Lanciaminnet för min del var NLM i Finland 2015, då jag för första gången avtackade värdlandet i detta fall på engelska. Ritva stöttade det hela genom

att göra detsamma på finska vilket hon självklart klarade galant, samt att det väckte stor munterhet hos alla träffdeltagare.

Detta NLM bjöd på stor Lanci anknytning inte minst att få träffa både Rauno Aaltonen och Juha Kankkunen.



Jag och Rauno Aaltonen



Jag, Ritva översätter till finska.

Rauno höll ett intressant föredrag om rallyåkandet och relationerna mellan stallchefen och mekanikerna. Rauno såg till att mekanikerna fick diskutera bilens uppträdande med föraren vilket tidigare inte var tillåtet.

Bilintresset ärvt jag efter min far Allan Hansson, tidigare klubbmedlem samt kassör under något år. Han fascinerades av passformen på Appians dörrar, vilket till slut ledde till att även jag förstod hur välbyggda Lanciorna var.

Så här i efterhand känns det tillfredsställande att ha varit klubbordförande i Sverige för ett av bilhistoriens stora märken som utstrålar både konstruktionsfiness, status, kvalitet och sist men inte minst tävlingsframgångarna.

Ordförandesysslan har sannolikt även förbättrat mitt sinne för ordning och reda i all dokumenthantering, även privat. Jag hoppas att ni övriga styresmedlemmar och klubbmedlemmar ser fram mot att möta den kommande nya styrelsen med den nya ordföranden.

Det händer mycket nu, Jag och Ritva kommer att byta boende, Lancian skall på sikt bort. Vi flyttar runt årsskiftet till en nybyggd HSB lägenhet i Strängnäs.

Där sitter vi om ett år på vår takterrass med kvällssol, tittar ut över Mälaren och läser senaste La Lancia.

Digitalt årsmöte 2020

OBS! Detta meddelande har skickats ut via mail den 19 maj.

På grund av rådande omständigheter kring coronaviruset, och som tidigare meddelats, blev vårt ordinarie årsmöte söndagen den 26 april inställt. Styrelsen har därefter beslutat att istället anordna ett digitalt årsmöte.

Som medlem i Svenska Lanciaklubben inbjuds Du härmed till digitalt årsmöte via så kallad Zoom videokonferens, se vidare instruktioner nedan.

Datum: onsdag 10 juni, 2020

Tid: kl 19:00

Anslut till mötet via följande länk:

<https://kth-se.zoom.us/j/65773610413>

Värd för mötet är Magnus Wålinder, klubbens kassör. För att ansluta och delta på mötet behövs en internetuppkopplad dator med integrerad eller ansluten eller digital kamera och mikrofon. Vissa inställningar kommer också att behöva göras av respektive deltagare vid anslutningen, men det är förhållandevis enkla handgrepp (du får förmodligen en fråga om att starta din video och att ansluta ”internet Audio”, vilket du alltså bör göra). En smartphone eller surfplatta är också möjlig att använda, och då behöver en Zoom-app laddas ned och eventuellt ett konto skapas.

För medlemmar som är ovana vid denna form av digital videokonferens kommer möteslänken att öppnas för provkörning redan kl. 18.30. Innan dess är det också bra att på något sätt själv testa video, ljud och mikrofon. Kanske kan ni träna på denna mötesform genom att själv försöka anordna ett separat Zoom-möte med någon eller några andra klubbmedlemmar.

Mötet kommer att inledas kl. 19.00 med en kort instruktion kring ordningsregler för mötet. Förmedla gärna denna inbjudan för kännedom till andra klubbmedlemmar om Du vet att de av olika skäl inte har en giltig e-postadress, eller av andra skäl inte har möjlighet till digital uppkoppling. Man kan också ringa in till mötet och vara med, kontakta Magnus.

Som avslutning efter mötets formella del, alltså agendans punkt B, arrangeras en föredragspunkt som ersättning för Extravaganzan. Temat blir en överraskning.

För mer info och eventuella frågor kring detta möte, kontakta Magnus Wålinder via e-post walinder@kth.se, eller per telefon 073-460 24 53, helst kvällstid mellan 18.00-21.00.

Varmt välkomna!

Lanciaklubbens styrelse

KALLELSE till digitalt ÅRSMÖTE

Onsdagen den 10 juni 2020 klockan 19.00 (hemma i soffan eller kontoret).

Alla Lanciafamiljer hälsas varmt välkomna. Kaffe och tårta får ni fixa själva 😊

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.

Denna punkt utgår i år p. g. av rådande omständigheter, vi hoppas att allt är ”som vanligt” nästa år och att en ny Extravaganza då kan utses.



Glimtar från vackra Taxinge Slott vid tidigare årsmöten.

Revisionsberättelse för 2019

Till årsmötet i Svenska Lanciaklubben 2020 06 10

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen. Undertecknads ansvar som revisor är att med rimlig säkerhet uttala mig om förvaltningen på grundval av min revision. Revisionen är gjord enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för revisionen av årsredovisningen har jag granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i föreningen för att kunna bedöma om någon styrelseledamot har företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet.

De handlingar som granskats är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för revisionsarbetet. Något som bör uppmärksammas är att styrelsen på grund av pågående Covid-19 pandemi tvingats senarelägga årsmötet och genomföra det on-line.

Styrelsens ledamöter har enligt undertecknads uppfattning inte handlat i strid med föreningens stadgar och jag tillstyrker att Svenska Lanciaklubbens årsmöte beviljar styrelsen ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Tyresö 2020 05 26



Lars Cyrus

Valberedningens förslag till styrelse och revisorer för Svenska Lancia Klubbens verksamhet för 2020 - 2021.

Styrelseledamöter, ordinarie:

Klubbordförande	Nyval 1 år	Bo-Göran Hellers
Kassör	Omval 2 år	Magnus Wålinder
Sekreterare	Omval 2 år	Erik Cyrus
Ledamot	Omval 2 år	Lena Helfrid
Ledamot, Klubbmästare, 2 i förening	Nyval 2 år	Tomas Åkeson
Ledamot, Klubbmästare, 2 i förening	Omval 2 år	Per Edvardsson

Styrelsesuppleanter:

Suppleant	Omval 1 år	Mikael Stierna
Suppleant	Omval 1 år	Daniel Rebert

Revisorer:

Ordinarie	Omval 1 år	Lars Cyrus
Suppleant	Omval 1 år	Claes Milus Larsen

Valberedning:

Ordförande	Omval 1 år	Per Edvardsson
Ledamot	Omval 1 år	Johan Mellström

Redaktion för "La Lancia":

Redaktör/Sammanställare	Omval 2 år	Lena Helfrid
Layout	Omval 2 år	Lena Helfrid
Tryckansvarig	Omval 2 år	Magnus Wålinder

Sollentuna den 22 april 2020

Valberedningen

Ordförande Per Edvardsson

Ny Ordförande



Valberedningen föreslår Bo Göran Hellers som ny ordförande för Svenska Lanciaklubben från och med årsmötet 2020.

Vem är han? En något överårig akademiker med hälften av sitt yrkesliv inom industrin, hälften på KTH som professor i konstruktionslära. Inte underligt då att han tidigt fastnade för Lancia med märkets många intressanta konstruktioner. Själv äger han en Flavia Coupé -64, förvärvad redan 1969, då han också inträdde i klubben. Han är dessutom van skribent med åtskilliga bidrag till La Lancia på sitt samvete. Det viktigaste nu är att han fått med sig yngste sonen, Ossian, i klubben. Det är meningen att Ossian ska bidra från sitt internationella perspektiv i Panama, så som han också tidigare medverkat i vår tidning. Sonsonen Tomas har också synts till hos Tor Fredriksson i Hölö i samband med höstmötet, då även hustrun, Jane, varit med. Idel *lancisti*!

Bränslecellernas framfart av Bo G Hellers

Elbilens pionjär, Elon Musk, har dömt ut vätgasen som energibärare i framtidens fordon. El ska det vara, trots den begränsade räckvidden och de blytungna batterierna. Dessa ska förbättras, göras effektivare, heter det, och det må vara men hur långt kan man komma? Är Tesla svaret?

Då jag häromdagen besökte BMW:s service för att byta en halvljuslampa för 2 400 kr passade jag på att fråga om deras åsikt om framtiden för vätgas. Tydligt var personalen välinformerad om ambitionerna inom företaget. Svaret var entusiastiskt, ett oreserverat stöd under förutsättning att säkerheten kan garanteras. Och möjligheten att skapa en mjuk övergång genom att bygga om befintliga Otto-motorer till vätgasdrift lockar naturligtvis en serviceorganisation. Verkligheten verkar ta en annan vändning än den Musk önskar med vätgasmatade bränsleceller som överför den kemiska laddningen till el och mekanisk rörelse. Små, smidiga batterier för lagring och utjämning, ett lätt drivmedel och en betydande räckvidd på en full tank. Problemet är säkerheten. Vem minns inte luftskeppet Hindenburg, en zeppelinare fylld med vätgas, som brann upp i New York 1937?

Nu ska vätgas lagras under högt tryck i speciella tankar, som lär vara säkra, men vem vet vad som händer vid en kraftig påkörning eller kollision?

Sådana händelser simuleras nu inom omfattande forskningsprogram hos flera tillverkare, framför allt i Asien. Som bilbränderna i våra förorter visar är både bensin och diesel också problematiska. Kanske kan vätgasen göras säkrare?

Men budskapet har slagit rot på närmare håll. Nyss fick vi veta, att ”Nu satsar Volvo och Daimler på bränsleceller”. Det handlar om tunga fordon, där båda bolagen är verksamma, direkt och via ett stort antal dotterbolag över jorden. Man delar lika på satsningen, trots att Daimler är tre gånger större än Volvo och säkert har kommit längre i utvecklingsarbetet. Tilliten mellan naturliga konkurrenter borgar för att projektet kan lyckas.

Efter Japan har Syd Korea framträtt som en pionjär inom satsningen på vätgas. Det första bilen med vätgas/eldrift kom från Hyundai redan 2013. Bränsleceller produceras i full skala i Syd Korea sedan 2015. När den nye presidenten Moon installerades 2018 förklarade han, att vätgasen var framtiden för landet. Det har sedermera utvecklats i ett program för konvertering med sikte på 2040.

Det året hoppas man producera mer än 6 miljoner bilar med vätgastekniken, varav mer än hälften ska exporteras. Alla bussar, taxibilar och lastfordon i landet kommer att drivas med vätgas. Bränsleceller kommer också att installeras i fasta driftsystem, t ex i byggnader.

Det är typiskt för asiatisk attityd, att miljöargumenten bakom denna satsning är ganska svaga. Koldioxiden är egentligen inte någon allvarlig fiende, som ska bekämpas så som miljörelsen i Europa eftersträvar. Det är ekonomin som avgör valet av energibärare. Och vätgasen har alltså vunnit förtroendet, åtminstone på längre sikt.

För dem som har sysslat med sydkoreanska produkter finns i allmänhet bara beundran – den japanska perfektionen går igen på främmande mark.

Hur den oerhörda mängden vätgas ska produceras är mera osäkert – kärnkraft av tredje eller fjärde generationen förefaller nästan likgiltigt, till skillnad från fallet i Europa. Distributionen ska förstas byggas ut. Blygsamma 25 tankstationer år 2019 ska överträffa 300 redan 2022 och hela 1200 vid målet 2040, vilket antas vara tillräckligt för att försörja hela landet. För att stimulera övergången kommer regeringen att tillgripa subsidier, i likhet med vad normmännen har gjort för att påskynda övergången till eldrift.

Men här gäller det vätgas – det ska bli spännande att följa utvecklingen!



Bild: Från Internet, Hyundai Nexo

I Lanciavärlden av Lars Hansson

Att vara ordförande i Svenska Lanciaklubben innebär också att Lanciaentusiaster kontaktar ordföranden i för brevskrivaren viktiga frågor. Det senaste brevet är från en man som skriver på engelska.

Min svenska tolkning är följande:

Mannen är i övre medelåldern och lever för klassiska bilar. Tyvärr äger han vad jag förstår ingen klassisk bil, men har bevarat sitt bilintresse genom åren och samlar därför på kylarmärken samt andra badges. Han har genom åren samlat på sig ett stort antal märken, men har ännu inte lyckats skaffa ett LANCIA emblem till samlingen.

Detta är anledningen till att han kontaktar svenska Lanciaklubben. Han ställer frågan: ”Har du eller någon annan i Lanciaklubben ett gammalt Lanciaemblem som kan doneras till mig?”

Viktiga bilmärken som Lancia borde inte saknas i en sådan samling, han tackar samtidigt på förhand.



Bild: Från Internet.

Vad gör jag?

Kan inte påminna mig att jag skulle ha något märke att donera till honom. Men efter ett tag kommer jag ihåg att det skall finnas ett litet ”Appiamärke” i en ask.

Efter en stunds letande dyker det upp, det ligger i ”smyckeskrinet”. Märket har vissa skador, men helt okej för detta ändamål.

Det finns förmodligen inget bättre att få tag i. Numera går vi till livsmedelsbutiken för att posta brev och paket, där finns vadderade påsar att tillgå.

Mark hör av sig när Post Nord äntligen lyckats leverera brevet till honom. **Mark är mycket nöjd med vagnsmärket och tackar så mycket.**



Slutligen mailar jag en bild på pappa Allans Appia 1959, på bilden syns även mamma Svea, i sin nya kappa. Inte en bil utan ett ”klädesplagg” i detta fall.

Kanske var det den nya kappan som möjliggjorde bilköpet. Här syns ”paret” i närheten av Lida-trakten i Huddinge. Vid den här tiden jobbade pappa på beting, det vill säga under projektet hade man en grundlön, när allt var klart fick man ut överskottet.



Som i detta fall, efter viss prutning, räckte till att köpa bilen för 10 000 kr av Motorindustri AB.

Foto: Mamma Svea och Lancia Appia 1959.

Ju förr desto bättre av Bo Nylén

En liten blick i backspeglen.

I dessa Corona-tider, måste man ställa sig frågan – hur var det förr? Var det bättre eller sämre – och hur gjorde man då? Att människan alltid varit vetgirig och velat utforska nya rön, som drivit utvecklingen framåt, är bekant. Eller! – är det verkligen så? Ska vi hålla socialt avstånd eller är det bättre med flockimmunitet, ja den som lever får se. Inställda skolavslutningar och Lanciaträffar, hur ska det gå?

Ja 1916 tog man i alla fall fram Scania-Vabis lastbilen och for till midsommarfirande med dragspel och lövd fest. Ur gamla tidningar som t.ex. Classic motor, kan man hitta mycken praktisk nostalgi.



När en av våra äldsta klubbmedlemmar Åke Jern tog studenten 1948, var det full fart på Lancia Lambdan i Växjö.

Om semester-turen i år blir endast till närmaste strand, passar de italienska öppna badbilarna utmärkt.



En Lancia Appia eller en Fiat Ritmo går utmärkt ända ner till vattnet.



Sittande mitt i den varma svenska vitsippbacken med en hel äng full av fridlysta backsippor intill, finns tid att fundera på tidens gång. Nu när allt ska gå elektriskt. Var kommer elen ifrån och hur görs den? Är det bra eller dåligt? Varför har nyare bilar allt bredare däck – och varför? Jo, det är modernt, blir svaret. Är det bättre? Nej blir svaret, åtminstone från en tekniker. Och tänk – det visste man redan förr!



Bästa beviset hämtas enklast ifrån racingvärlden. Med usel friktion mot ett halt underlag (snö, grus, salt eller vatten) måste yttrycket under däckets vara så stort som möjligt. Det får man med så smala däck som möjligt.

Så här kunde det se ut en vinterdag i Sverige 1926.



Bönderna visste vad väggrepp var och byggde EPA-traktorer av Buickbilar redan på 1920-talet och när de första Volkswagenbilarna kom till Sverige i kortege genom landet 1948, hade de smala fälgar med fjädring i däcken- av riktigt gummi med god friktion till skillnad mot moderna däck med plastinblandning, som försämrar friktionskoefficienten. Michelins radialdäck revolutionerade väghållningen sedan.



Flygbravader av Ingemar Nilson

På Kungsängens flygplats i Norrköping skulle det utbildas segelflyginstruktörer 1947. Det behövdes provelever, vi var några killar på flygmekanikerutbildningen som anmälde oss.

Vi fick lära oss flyga öppna glidflygplan SG 38, som bogserades upp med en krigs Jeep. Efter många övningar med godkänt resultat tilldelades man Glidflygdiplom A, det var september 1947.



På bilden ovan: Eskilstuna Veterandag 2002, jag provsitter en SG 38 av samma typ som jag flög 1947.

Efter flygmekanikerutbildningen blev jag anställd på F13, detta var 1949, jag arbetade där som flygmekaniker i nio år med avbrott för värnplikten. 1958 blev jag anställd på F11 i Nyköping, efter ett tag började jag en påbyggnadsutbildning i Västerås. Min fru (Wivian) och jag hyrde en lägenhet där, utbildningen varade i ca.: 7 månader. Under tiden sökte vi efter en lägenhet i Nyköping, och på senhösten samma år flyttade vi dit, och bodde där i drygt tre år.

Under tiden vi bodde i Nyköping och jag arbetade på F11, bodde vi nära NYGE-AERO, som var en civil firma som sålde Piper flygplan och reparerade samt servade flygplan. Då kom jag på idén att börja en motorflygutbildning där.

Den första lektionen gick av stapeln den 14 april 1961, lärare var en gammal Kapten vid namn Hennings, vi flög en Piper Tri- Pacer. Lektionen höll på en timme i dåligt väder med regn och dis.

Inget vidare precis för att för första gången flyga med en motor-kärra, men jag blev fast ändå. Jag fullföljde utbildningen och efter 10 timmars flygning flög jag solo, detta var den 30 Maj 1961.

I december samma år flyttade vi tillbaka till Norrköping, eftersom jag fått anställning på F13 som flygtekniker.

Under våren 1962 flög jag in mig på en Piper Cub vid Norrköpings Automobil och flygklubb, samt gick en utbildning för att bogsera upp segelflygplan. Fördelen med detta var att man fick gratis flygtid.

I Mars 1965 köpte klubben ett lågvingat helmetallflygplan, en Beechcraft A23 Musketeer, som jag också flög in mig på.

En klubbmedlem hyrde detta flygplan den 12 juni samma år, för att flyga till Skövde. Vid landningen satte han flygplanet för långt in på banan, så kallad pluslandning och kunde inte stanna vid banans slut, utan hamnade i en sluttning. Han fick kalla på bärgningskåren, som fick vinscha upp det.

Efter ett par dagar ringde en medlem i Flygklubbens styrelse och undrade om jag samt två personer från Travel Air AB kunde flyga och hämta det havererade flygplanet.

Vi flög med en av Travel Airs Cessna 180 från Kungsängen till Skövde. Efter landningen undersökte vi det havererade flygplanet. Det visade sig vara relativt oskadat, men det var en del bucklor i plåten samt att pitåröret för fartmätaren var skadat. Pitåröret lagade vi med ett plaströr från en kulspetspenna.

Jag blev utsedd att flyga hem det skadade flygplanet. Starten gick bra och fartmätaren såg ut att fungera. Efter 46 minuters flygning var det dags att landa "hemma" på Kungsängen. Sättningen på huvudhjulen var normal, men när jag minskade farten och satte ner noshjulet drog det i sidled, men inte svårare än att det gick att hantera och taxa in till hangaren.



Hösten 1965 fanns ett behov av att köpa en barnvagn, eftersom Wivian och jag väntade barn. Barnvagnen måste förstås vara italiensk. Vi hade besökt de barnvagnsfirmor som fanns i Norrköping, men ingen sålde något italienskt märke. Efter lite sökande fick vi reda på att det fanns en barnvagnsfirma i Stockholm vid Fridhemsplan som sålde det italienska märket GIORDANI. En lördag i slutet på september satte vi oss i vår Fiat 1300 Juventus årsmodell -62 och körde till Stockholm. Väl inne i affären, tittade vi runt lite och hittade en Giordani vagn av klassisk modell i marinblått med vit inredning som vi båda fastnade för, vi visste ju inte om det skulle bli en pojke eller flicka.

En vacker höstdag, den tionde november flög jag till huvudstaden för att hämta barnvagnen. Jag hade hyrt Beechcraft flygplanet, som jag tidigare berättat om. Det var klart väder och en temperatur på två plusgrader, jag startade från Kungsängen klockan 11.00 för flygning mot Bromma flygplats. Vid Lovön på 300 meters höjd anropade jag Brommatornet, och fick tillstånd att landa på bana 30. Landningen gick bra, jag taxade bort från banan och parkerade flygplanet på anvisad plats, flygtiden var 45 minuter.

Jag tog bussen från Bromma till Fridhemsplan där barnvagnsfirman låg. Gick in i affären, betalade och hämtade den snygga italienska barnvagnen. På tillbakavägen till flygplatsen beställde jag en Taxi istället. Lastade in barnvagnen i flygplanet, anmälde färdplan till TL (trafikledartornet) för flygning tillbaka till Norrköping. Färden hem gick utan problem.



Den första januari 1966, föddes vår dotter Lena.



Lancia i framtiden av Bo G Hellers

Chefredaktören för Teknikens Värld, Daniel Frodin, skriver en krönika i nr 9/2020 om "Bilmärkena som går under i Corona".

Han skriver kunnigt, att viruset fungerar som en katalysator för den förändring av bilbranschen som ändå skulle komma. Fast senare än nu, då den kommer snart, av ekonomiska tecken att döma. Det borde vara en angelägenhet för bilindustrin över hela världen att nu blicka in i framtiden och ställa sig frågan – hur kan vi tillverka de produkter som lättar på trycket? Hur ska bilismen omformas?

Men så skriver han "Överlever de ytterst smala och knappt livskraftiga italienarna Lancia och Alfa Romeo när FSA-koncernen ser över sin portfölj?"

Svenska Lanciaklubben hävdar, att intresset för vårt märke går längre än till att bevara – vi vill visa vad känsla och omsorg kan göra för ett bilmärke, där alla modeller ska leva, oberoende av om tillverkningsåret är 1906 eller 2020!



Bilder från internet:

Lancias första modell, Tipo 51, här årsmodell 1908.

Ypsilon 2020, ansiktslyft och uppdaterad Hybridversion med bensin/ eldrift.



Vätgasdrift även i Europa *av Bo Göran Hellers*

Tanken att ersätta fossila bränslen med vätgas vinner terräng, på goda grunder. Det handlar om en energirik vätska som kan tankas på ett likartat sätt som bensin/diesel och köras med samma Otto-motorer, åtminstone under en övergångstid. En satsning på vätgas slår alltså inte ut det nuvarande fordonsbeståndet – det kan anpassas till nya villkor. Det pris man måste betala drabbar motoreffekten som reduceras. Men detta stämmer väl med bilismens framtid, som sannolikt är strängare reglerad vad avser fart och parkering.

En europeisk tillverkare, BMW, har nu avslöjat att man förbereder sig för provkörning med vätgasdrift i en X5-modell redan 2022! Företaget har visat sin vätgasmotor, i vilken bränsleceller omvandlar den kemiska energin till mekanisk. Först mot slutet av det just påbörjade decenniet räknar BMW med att kunna lansera praktiska modeller. Då måste också mackarna vara konverterade till vätgasleverans, inom 10 år! Eftersom BMW har en aktningsvärd andel av den svenska nybilsmarknaden är Sverige i perspektivet för tillverkaren.



Bild från internet.

Tankar om utveckling - Japan svarar! *Av Bo G Hellers*

I föregående nr av La Lancia (nr 141) beskrev jag de pågående utvecklingsprojekten omkring motorer och drivmedel som är kända för mig, genom allmän information i tidningar och facktidsskrifter. Alltså, inga hemligheter.

Frågan om Lancia har någon roll i detta stora spel kan inte besvaras – det skulle vara en angenäm överraskning!

Bland alternativen nämndes vätgasdrift med bränsleceller, en teknik som har utvecklats särskilt i Japan. Nu finns en bil att köpa på den svenska marknaden med denna teknik, Hyundai Nexo Premium, som har fått en stor presentation i SvD Bil & Motor 2020-03-20, skriven av motorjournalisten Eric Lund.

Han är i stort sett nöjd med bilen men slår naturligtvis ner på det vansinniga priset, nästan 900 000 för en mellanstor SUV. Därtill kommer att den endast kan tankas på tre ställen i landet, vilket innebär att körningen måste planeras noggrant. Men kanske inte så mycket noggrannare än vad som gäller för en el-bil – Nexon går 67 mil på en full vätgastank, medan el-bilarna går högst 40, i allmänhet endast 30 mil, på en laddning. Därtill kommer att vätgasen kan laddas lika snabbt som du fyller tanken i en bensindriven bil.

Elon Musk har öppet hånat vätgasdriften och menar tydligen, att det är en onödig omväg. Men han är ekonomiskt motiverad för sin åsikt – det väger inte särskilt tungt i en öppen debatt.

I början på 1900-talet fick el-driften ge vika för den framstormande bensindriften, som senare kompletterades med dieseln, i synnerhet för den tyngre trafiken. Min personliga prognos är att det kommer att gå på samma sätt även denna gång. När japanerna väl övervunnit sin skräck för kärnkraften, speciellt det kommande steget in i den 4:e generationen, kommer vätgasen att flöda ut i det japanska samhället.

Så fort volymerna kommer, faller priset och tillgängligheten – var det inte så det gick med färg-TV en gång (?) – den var svindlande dyr för pionjärerna men blev en billig vardagsvara på några år.

Även i Sverige finns en industriell beredskap för det kommande steget i form av ett börsnoterat företag, PowerCell Sweden AB. Inriktningen är främst på tyngre fordon, särskilt bussar, även denna gång efter japansk förebild. Företaget har glatt sina ägare på senare år – i den rådande oron på börsen har det klarat sig relativt väl, vilket hör till undantagen.

Är detta ett löfte om vätgastekniken för framtiden?

Italiensk Vinthund *av Lena Helfrid*

En liten berättelse om våra två "Italienare"

Lasse och jag skaffade vår första italienare på våren 2016. Det var Ducati som de flesta som åkt på Lanciautflykter har träffat. En mörkbrun charmig kille på 6 kg, som tog de flesta med storm. Han föddes den 18:e maj tillsammans med två bröder, hos Ippolinas kennel strax utanför Valdemasvik. När de öppnat ögonen och blivit tre veckor kunde vi åka dit och hälsa på dem. Vi hade tidigare varit där och hälsat på mamma Briciola och fyra andra vuxna italienare. Det var första gången vi hälsade på så många italienska vinthundar på en gång, vi blev godkända av dem och vi blev helt förälskade i rasen.

Italiensk vinthund är en väldigt gammal ras, den härstammar från antiken. Vinthundarna tros ha kommit till Rom från det hellenistiska Grekland. Man har till och med hittat fresker med dvärgvinthundar på i utgrävningar av Pompeji. De hittas även på målningar hos kungligheter och aristokrati från hela Europa. Men jag vill poängtera att Italiensk Vinthund inte är någon dvärghund.

Den Italienska Vinthunden har använts till jakt på småvilt, men även som sällskapshundar åt förnäma adelsfamiljer. Den moderna "Italienaren" har utformats på kontinenten, främst i Italien, Tyskland och Österrike. I Sverige var den med på utställningar redan i början av 1900-talet.

Denna ras är glad och aktiv. Den ger med sina väl synliga benmuskler och långa ben, intrycket av elegans, vighet och snabbhet. Rasen passar bra att träna och tävla i agility och lure coursing, men passar även som sällskapshund, men behöver då kunna "springa av sig" dagligen i rastgård eller på något fält.

Trots sitt smäckra utseende och litenhet är den Italienska Vinthunden varken bräcklig eller lättskräm. Den kan i början vara lite reserverad inför främmande människor, men är en social ras som kan vara sällskapssjuk och vill vara med familjen där det händer saker. Men den vill också gärna gosa under en filt i soffan och sover helst hos husse eller matte i sängen under täcket.

Rasen är relativt fri från sjukdom, men den kan bland annat drabbas av epilepsi och tandproblem.

En Italiensk Vinthund skall väga max 5 kg och vara mellan 32 - 38 cm i mankhöjd.



Pälsen är tunn och färgerna är enfärgat svart, skiffergrått och isabellfärgad (beige) i alla nyanser. Vita täcken på tassar och bringa accepteras.

Den är inte särskilt skällig, men ”pratar” gärna desto mer, detta påminner om ett sjungande morrande. Den visar också med hela sin kropp vad den vill ”säga”. Italienaren darrar ofta, detta kan uppfattas som ett nervöst beteende, men den är inte rädd, utan gör detta för att helt enkelt hålla igång blodcirkulationen.

Tyvärr blev Ducati sjuk i höstas, han hade feber och var slö och tröttare än vanligt. Efter ett antal veterinärbesök och provtagningar, där han också var inlagd några dagar med medicin och smärtstillande, så talade veterinären om att de misstänkte någon autoimmun sjukdom. Vi fick aldrig klarhet i vilken sjukdom det var, men tyvärr svarade han inte på medicinen som han skulle gjort, så den 14 september 2019 fick han somna in. Troligen hade han varit sjuk en tid utan att vi märkt något, hundar är ju tydligen experter på att dölja att de är sjuka. Vi saknar honom så oerhört mycket. Vila i frid Ducati...

Den 9:e maj var vi i Göteborg och hämtade hem en liten grå vinthundstös. Det är nämligen svårt att vara utan en Italiensk Vinthund när man en gång vant sig vid att ha en vid sin sida. Tösen heter Luigina, kallas ”Gina” och är från en helt annan uppfödare, Ulrika Lindgren i Göteborg. Gina är busig, framåt, påhittig, gosig och börjar också bli självständig och envis, men är även trygg med oss. I skrivande stund är hon 12 veckor och skall få sin andra vaccinationsspruta.

Nu är vi en lycklig ”familj” igen!



Bild ovan: På ”röda mattan”

Bild nedan: Med bus i blicken...



Aureliarenovering del 2 av Björn Holmqvist

Rapport nummer två beträffande renoveringen av min Lancia Aurelia GT 1956 (före detta Curt Lambys).

Bilen har nu äntligen fått en vackert metallicgrå lack, en Fiat-Lancia 645 Grigio Trend-Met, 1993. Framvagn och bakvagn är monterade, alla broms- och kopplingsrör samt slangar är också monterade.



Bränsletanken var lagad med en stor kork och PP i botten. För säkerhets skull öppnade jag tanken, och fann däri tre stora "korvar" av något svart ämne. Detta ämne visade sig vara mycket eldfängt (fortfarande efter 45 år). Tanken är nu hopsvetsad och behandlad invändigt med en renoveringssats från Malms Motor.

Just nu håller jag på med elsystemet, som jag delvis moderniserar.

Ett mysterium har dykt upp! På bakluckan var tre små hål borrade. Med bilen följde en liten påse med diverse saker, bl.a. en kunglig krona, ca. 2 cm i diameter. Den visade sig passa exakt i två av hålen. Frågan är vad som skall sitta i det tredje hålet? Kan det vara så att Curt Lamby ville visa sitt släktskap med ryska tsarfamiljen? Eller kanske sätta dit ett R för Romanov. Tsar Alexander II var inofficiellt farfar till Ivan Lamby, (Curts far). Någon som vet?



Kommande arbete blir att sätta dit instrumentpanelen och slutföra arbetet med elsystemet, samt montera motorn. Därefter påbörjar jag inredningsarbetet.

Nästa rapport kommer förhoppningsvis om två år. Hälsningar Björn



Italiensk design av Bo Göran Hellers

Det är ju ingen hemlighet, att *lancisti* älskar italiensk design, varhelst denna tar sig uttryck. I första hand gäller detta automobiler, helst Lancias många udda modeller, i andra hand artefakter i allmänhet. I vintras visades en sevärd utställning på konstmuseet Artipelag (ritat av ark Johan Nyrén) utanför Stockholm (Gustavsberg) av den italienska surrealisten Piero Fornasetti, en lekfull och underfundig konstnär, som stod futuristen Marinetti nära. Och närheten till bilismen förnekade sig inte – före andra världskriget samverkade Fornasetti intimt med Gio Ponti, Pirelli-skrapans arkitekt, mitt i Milano. De gjorde möbler tillsammans, där Ponti stod för det klassiska inslaget medan Fornasetti tillförde allehanda burleskerier. Som man kunde förvänta tröttnade Ponti snart på sällskapet och gick i en sorts inre exil, medan den italienska politiken tog sig allt vådligare former fram till den avslutande katastrofen. Det är lustigt, och kanske också något sorgligt, att tänka på att Mussolinis alla tokiga beslut, värst av allt hans krigsförklaring mot USA där det bodde 20 miljoner italienare fattades vid det vidunderliga skrivbord som Ponti ritat just åt honom.

Fornasetti överlevde stormen i Schweiz, under personlig karantän. Han verkar ha klarat sig utmärkt och hörde till de konstnärer som återupprättade/bekräftade Italiens anseende efter kriget. För min egen del skulle det dröja till 1964 innan jag första gången besökte Italien. Där fick jag tillfälle, i sällskap med tolken och kollegan Mats Dybeck, att träffa Gio Ponti i hans privata våning med utsikt mot Pirelli-skrapan. Det var första gången jag upplevde en terrass-våning. (Nu bor vi själva i en sådan, ritad av just Johan Nyrén!) Ålderskillnaden bidrog till den hövliga tonen – under samtalet serverades vi te av den eleganta hustrun, som mottog en liten present som minne, en keramisk bagatell av svenskan Hertha Hillfon. Detta visade sig vara ett lyckokast – makarna Ponti kände och uppskattade henne personligen!

SALUTORG

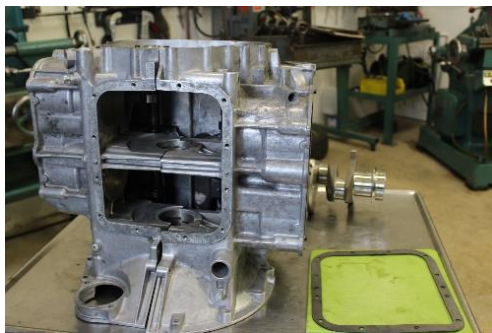
Flavia 1,8 1967 säljes

På grund av ändring av boende planerar jag att sälja min Lancia Flavia Coupé Inezione som varit i familjens ägo sedan 1983.

Det är förmodligen den enda nu körbara Inezione coupén i Sverige. Bilen renoverades och lackerades 1983 av pappa Allan. Jag övertog den ca: 1998. Bilen har i huvudsak stått i garage. 2016 gjordes en motorrenovering av en i Lanciakretsar känd klubbmedlem. Insprutningsaggregatet renoverades i samband med detta av Bosch i Tyskland.

Diverse reservdelar medföljer, bland annat bladfydrar fram och bak, renoverad original slavservo och begagnad vindruta. Bilen har körts ca: 400 mil sedan renovering. Intresserad?

Kontakta Lars Hansson på lars.a.hansson@telia.com. +46703346425.



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.

Till **Delta Integrale** finns huvudbromscylinder och spindelled, drivknutsats och bromsskivor samt vattenpump till 8v. Till **Fulvia** finns bromsklossar, damask nr: 2282140 damask nr: 2234438 samt övre kulbult serie I-II. Till **Appia** finns fönstervev, ventelationsrutespärr, dörrhandtag utvändigt, huvspärr, armar till vindrutetorkare och torkarmotor, säkringscentral, oljefilter samt bromsbehållare.

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

För uthyrning!

Garageplatser för skruvning finnes till uthyrning i Stockholm.

Vi är ett gäng glada gossar som behöver tillökning med fler kamrater. Platserna är 4 x 5 m, det är betonggolv och 3,2 m i takhöjd, diverse maskiner finns att tillgå. Platserna hyrs ut av aktiebolag med kontrakt, lokalen är låst-larmad-kameraövervakad. **Kontakta John Mellström** för mer information.

Telefon: 070-8892511 eller mail: johan@mellstrom.net

Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!

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

Autoexperten

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

Öppet: Måndag - Fredag 8.00 – 17.00 Lördagar och Söndagar: stängt

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

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancian.

www.autoexperten.se





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



Lasse Helfrid är i Jönköping och hämtar sin andra Appia serie II 1957. Tidigare ägare var Sam Arfwidsson, som ägt bilen sedan mitten på 90-talet. Sam köpte bilen av Sten Wigrell. Bilen är i stort sett komplett, endast baksätet som fattas. På bilden nedan är Appian inställd i garaget.

