



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 137 , FEB 2019

Bilmässan i Padua...



...och historisk racing på Imolabanan

Lite nostalgi

I Lanciavärlden

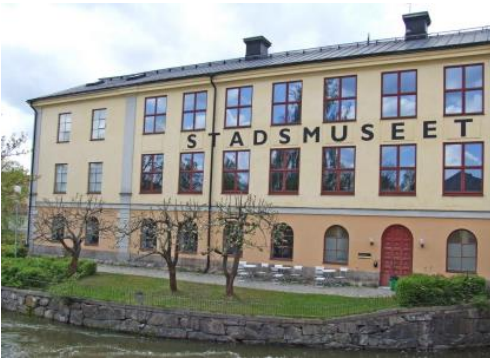
Minnen från Italien



Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Några ord från ordföranden
Sid. 6	Har vi kommit en bit påväg?
Sid. 8	Bilen i en huvudroll-omvända förhållanden
Sid. 10	Kallelse till Årsmötet på Taxingeslott
Sid. 11	Verksamhetsberättelse för 2018
Sid. 12	Far och son i Italien
Sid. 17	Kort om Gordini
Sid. 18	Lite nostalgi... Från Jubileumsskrift (35 år)
Sid. 21	The poor man's Ferrari
Sid. 22	I Lanciavärlden
Sid. 23	NLM i Finland
Sid. 24	Minnen från Italien
Sid. 26	Utländska träffar
Sid. 27	Salutorg och Klubbregalia

Klubben erbjuder följande aktiviteter:



Vinterträffen på Eskilstuna stadsmuseum!

Lördagen den 23 mars ses vi i Eskilstuna. Det är gratis inträde och ingen föranmälan krävs.

För mer information se sidan 25

De tre Lanciaklubbarna från Österrike, Tyskland och Schweiz bjuder in till "Lancia DACH-Treffen" i området runt Bodensjön.

För mer information se sid 26.

Lancia Sliding Pillar Rally arrangeras mellan den 31 maj och 3 juni av den Belgiska Lanciaklubben.

För mer information se sid 26.

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

Bo Göran Hellers sekreterare
Karins Allé 6, 181 45 Lidingö
Tel. 08-767 51 75 Mob. 070-600 57 95
E-mail bghellers@gmail.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

Hector Garcia ledamot/ webbansvarig,
Handläggare MHRF försäkring/ besiktning
Nedre Torekällgatan 17, 151 73 Södertälje
Mob. 073-64 78 711
E-mail hectorfredrik@gmail.com

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

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
Pringsgatan 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, Apia	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 58 14-3
IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143
BIC/SWIFT: NDEASESS

Org. nr: 802440-7838

Några ord från ordföranden. av Lars Hansson

Lucia och den där till hörande Julen närmar sig. Då känns det trevligt att träffas på Gustafsviks Café och Ljus i Gnesta. Lagom körsträcka för min del, 10 mil i var riktning. Man blir lite imponerad av den byggrusch som råder i området, här byggs minsann både bostäder och rondeller.

Mötet var välbesökt, 23 personer ställde upp, yngst var Tomas Hellers. Det inmundigades rikligt med kaffebröd och tårta, mer än vad som egentligen är nyttigt.



Tyvärr hade Konditorn Pelle inte tid för en ny dragning angående orten och Cafés historia eftersom han hade fullt upp i Ljusbutiken, där allehanda julpynt salufördes.

Nu börjar vi drömma om sommarens begivenheter som Nordiskt Lanciamöte i Finland eller tysktalande klubbars möte i Maj vid Bodensjön.



Några bilder till från Gnesta...



Ingemar och Wivian Nilsson.



Den omtäckta Luciatårtan med pepparkakssmak.

Ritva Kautto, Per Edvardsson och Lars Hansson



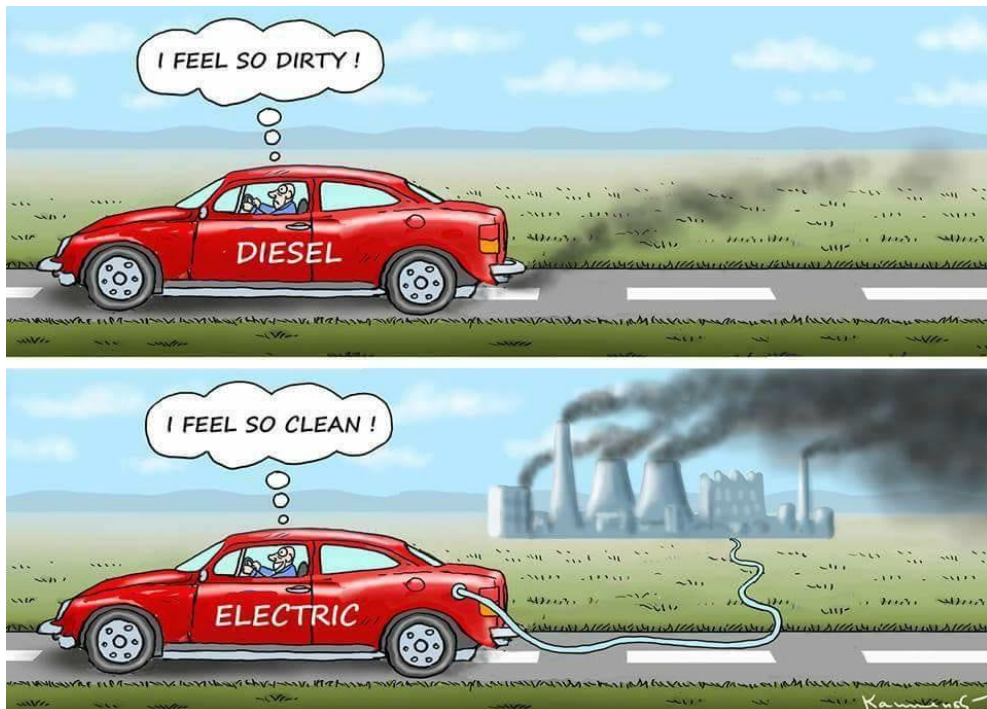
Samspråk utanför ljusbutiken innan hemfärd.



Bilder: L Helfrid och Bo Nylén

Har vi kommit en bit på väg? undrar Bo Nylén

Sedan mina funderingar om bilutvecklingen i världen i La Lancia nr 132, nov.2017, finns det glädjande nog framsynta tekniker och forskare som ser ljus på framtiden till skillnad från politiker, som tror att jordens klimat skall räddas med höjda skatter och eldrivna transporter.



En studie av den samlade miljöpåverkan för tillverkningen av batterierna till elbilar visar att en modern dieselbil kan köra 14000 – 16000 mil med samma "miljöförstöring". Nu vill man bygga en stor batterifabrik i Skellefteåtrakten. Med Dr. David Livingstones bevingade ord vid Tanganyikasjön 1871, "Ryktet om min död är betydligt överdrivet", är det gott att höra om en miljöåtgärd med effekt i verkligheten.

Det är inget fel på Ottomotorn. Fler eller färre cylindrar bara – Lancia var först i världen med en serieproducerad V6:a. Materialtekniken och smörjningen (nu med syntetiska oljor) har utvecklats under de 150 år som industrialiseringen pågått. Själva poängen ligger i hur väl man förbränner drivmedlet, för att öka den usla verkningsgraden! D. v. s. få ut mer kraft ur soppan i tanken.

Mazda kom förra året med den sensationella nyheten om en motor med 56 % verknings-grad. Från 35 – 40 % är det ett fantastiskt framsteg.

Nu står att läsa i bl.a. Teknikens Värld nr 2, 2019, att tyska forskare med en helt ny för-bränningsteknik med pulserande mikrovågor, ersätter både tändstift och glödstift, som resulterar i **30% lägre bränsleförbrukning samt 80 % lägre utsläpp!**

Och med helt inhemskt framställt biobränsle av restprodukter från skogen så går Ottomotorn en ljus framtid till mötes i bilar som är och förblir en livsnödvändighet för över 80% av Sveriges befolkning.

Att forskning och teknisk utveckling – och inte politiker – löser jordens problem, förstår de allra flesta. När nu tunga industriledare som bl.a. Porsches f.d. VD Wendelin Wiedeking, går in i det snabbt växande företaget MWI, Micro Wave Ignition AG, med uttalanden som att **”detta är en omstörtande innovation med enorm marknadspotential”**, är säkerligen Ottomotorns framtid säkrad länge än.

Med de enorma maskin- och verkstadsinvesteringar som är gjorda världen över är det fullt logiskt och att vissa politikers önskedrömmar att utrota bilarna, måste ge vika för människors realiteter.

”Den som lever får se”

Filosofin bakom Lancia-fortsättning från nr:134 av Bo Göran Hellers

Den som vill följa med i diskussionen om filosofin bakom bilism gör klokt i att läsa La Lancia. Detta bekräftas genom en nyutgiven studie av Anna Cuozzo (ett nytt namn för mig) om Marinetti i ”The importance of Italian nationalism in Futurists’ political ideas”. Den länk mellan futurism och fascism, som förklarades vara ett missförstånd och en tragedi i vår tidigare artikel, får här en ytterligare fördjupning. Det må vara att futurismen framhöll vitalism och irrationalism som vägledande tendenser, men då attityderna övertogs och vägledde Benito Mussolini i hans fascistiska ambitioner korrumpierades rörelsen. Det gick så långt att futurismen kriminaliserades och dess namnkunniga anhängare utvisades från Italien. För att undgå detta föll Marinetti till föga – det var inte särskilt ädelt och i realiteten ett självmord, om än med fördröjning, verkställt först i samband med landets militära sammanbrott. För övrigt utvecklar Cuozzo ett längre resonemang om nationalism, ett begrepp med nyvunnen aktualitet i hela Europa. Marinetti’s allmänna skepsis inför nationella institutioner kan tolkas felaktigt som ren nihilism. Det kan finnas anledning att erinra sig anarkisten Mikhail Bakunin’s kloka ord: ”En strävan att förstöra är också kreativ.” Det är krävande att bygga någonting nytt på gamla ruiner – är det inte det Lancia har försökt, gång på gång?

Bilen i en *huvudroll*-omvända förhållanden av Bo Göran Hellers

Kan en bil ha huvudrollen i en spelfilm? Ja, om den lyfter fram en livshållning hos föraren, så som en gång skedde med det italienska lustspelet "Il sorpasso" (1962), på svenska egentligen "Den överlägsne", vilket tydligen var för vagt för svensk smak – här fick den heta "Lyxraggaren". Det svenska namnet anspelar på föraren, det italienska har dubbel syftning, dels på föraren, dels på bilen, en **Lancia Aurelia B24 Convertible**. I en understreckare i Svenska Dagbladet av 21 januari med rubriken: "Därför vill politikerna att du ska skaffa elbil" sägs om Lancia, att **"Den var inte bara en av de vackraste bilarna som någonsin byggts utan på sin tid ett tekniskt underverk – den första serietillverkade bilen med en sexcylindrig V-motor. Själva blocket bestod av aluminium. Växellådan satt framför bakaxeln. Bilen rullade på radialdäck, också de vid denna tid en ny uppfinning som bidrog mycket till bilens effektivitet och säkerhet."**

Filmen visar, att bilen ger föraren frihet att färdas genom det rika landskapet, med vänner och tillfälliga liftare – den andas charm och livslust. Då bilismen senare demokratiserades – bilen blev var mans egendom - ledde den i en helt annan riktning – till den ofrihet och trängsel som nu präglar samfärdseln. En ytterligare utbyggnad av vägnätet erbjuder ingen bestående lösning. Världen behöver nya transportmedel och de nya transportvägar som kan etableras med IT- teknikens hjälp (broadband), vilket minskar transportbehovet. **Men världen behöver också bilmördar, t ex inom Lanciaklubben, som skapar fortsatt intresse för teknikens historia och utveckling.**

Resten av understreckaren beskriver hur det tekniska försprånget hos Lancia efterhand har ätits upp av andra bilmärken – idag erbjuder alla tillverkare bilar med ungefär samma prestanda och till mycket lägre kostnad och med väsentligt mindre bränsleförbrukning. Författaren, Thomas Steinfeld, kommer rentav in på aspekter om en färdig teknologi – den bränsledrivna bilen, såsom vi känner den, är färdigutvecklad och ytterligare förfiningar av grundtekniken har endast marginell effekt.

Denna typ av resonemang är förstås riskabla – man brukar ibland anföra historiska exempel på grova felbedömningar, gjorda även av väl insatta personer – en chef vid det amerikanska patentverket som år 1900 bedömde, att alla viktiga uppfinningar redan var gjorda, liksom den datoransvarige på KTH, som på 1960-talet menade, att landets behov av datakraft kunde tillfredsställas med några få anläggningar – datorer i hemmen var högst osannolika, och liknande.

Men bilens utvecklingspotential styrs av termodynamiken, som sätter en obeveklig gräns för hur mycket av den kemiskt bundna energin i bränslet som kan omvandlas till rörelse. Man kan inte trolla med naturlagarna. Den tekniska mognaden talar för att

några få tillverkare, enligt erfarenhet från andra branscher 5 – 7 stycken, kan täcka hela världens behov och utbud av bilar under konkurrens. Denna tanke styrde en gång Per G Gyllenhammar, dåvarande chef för Volvo, till förslaget om fusion med en större fransk tillverkare – ett första steg mot en position bland giganterna. Nu blev det inte så – Volvo fick amerikanska Ford som ägare under en olycklig tid, som slutade med en försäljning till kinesiska Geely och dagens återhämtning. Perspektivet för Volvo, liksom för övriga tillverkare, är att inom några år tränga sig in på elbilsmarknaden. Men är detta klokt?

Fossil förbränning förutsätter att luftens syre är en fri nytthet. Förbränningen berikar atmosfären med koldioxid, som är en växthusgas – en förutsättning för allt liv på jorden.

Halten koldioxid i luften har stigit med 50% sedan industrialiseringens begynnelse på 1700-talet. Detta kunde man glädja sig åt om det inte var för att koldioxiden misstänks ligga bakom de klimatförändringar, som åtminstone FN's expertorgan IPCC är övertygat om har vållats av människan. Uppvärmningen leder till stigande havsnivåer, vilket är ett högst påtagligt hot mot hamnar, tunnelbanor och stora landområden. Övertygelsen grundas på uppfattningen hos 97% av jordens klimatforskare, hävdas det, vilket skulle gälla som sanningsbevis. (Man kan inte låta bli att dra en parallell med Einsteins relativitetsteori, som presenterades första gången 1905. Minst 97% av jordens alla fysiker avvisade då teorin som bluff). Men motivet för att lämna den fossila förbränningen är också politiskt – säkerhetsläget i oljeproducerande länder är inte att lita på. Slutsatsen är att världen behöver en ny energikälla, som kan överta oljans roll. Den enda källan inom räckhåll är 4:e generationens kärnkraft, som kan matas med det ”utbrända” kärnbränsle som vi enligt planen ska begrava i urberget vid Forsmark – det vore det konstigaste beslut en svensk regering någonsin fattat. Men talar läget för elbilen, en mer än 100-årig konstruktion? (Henry Ford's hustru Clara körde en Anderson Electric före 1910 av skälet att den inte behövde vevas igång – hon ansåg att det var okvinnligt göra). Men räckvidden var begränsad, då som nu. Batterier är tunga och dessutom eldfarliga. Utvecklingen har pågått länge utan stora resultat. Laddningstiden är fortfarande lång. Jag tror inte på det, lika lite som jag tror på storskalig vindkraft, som uppfanns på medeltiden. Tekniken är överspelad.

Men vad ska man då tro på? Modern teknik! Bygg framtidens Lancia med vätgasdrift och bränsleceller. Denna kan tankas snabbt och har lång räckvidd. Argumentet att systemet blir dyrbart ska uppfattas som tillfälligt – kostnader är alltid relativa. Vätgasen produceras med el från 4:e generationens breeder. Tekniken öppnar för förarlös trafik och kollektivt ägande av fordon, vilket skulle ge bilismen en helt ny ställning i samhället. Framtiden är här!

KALLELSE till ÅRSMÖTE på TAXINGESLOTT

Lördagen den 27 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 2019.
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 2018

Vid utgången av året hade Svenska Lanciaklubben 121 medlemmar, varav 5 är nya och 4 har utträtt. Klubben bidrar till det allmänna föreningslivet omkring veteranfordon med sakkunnig entusiasm.

Verksamheten under året inleddes med vinterträffen på armemuseet Arsenalen i Strängnäs, dit 21 Lancia entusiaster tagit sig lördagen 18 mars.

Klubben har under året traditionsenligt deltagit i NLM (Nordiskt Lanciamöte) denna gång i Danmark (Djursland). Över 90 deltagare från 9 länder i 48 Lanciabilar deltog i träffen.

Klubben deltog som sig bör på Italienska dagen vid Skokloster, med 12 entusiastiska klubbmedlemmar trots det dåliga vädret.

Lanciaklubbens årsmöte hölls i vanlig ordning på Taxinge slott, den 21 april. Klubben deltog 19:e maj i italienskt möte på Wittseröds gård i Skåne, Summer Meet i Västerås 4:e juli samt ”Italienskt Tema” i Nyköpings hamn den 25:e juli.

Lanciaklubben deltog traditionsenligt på Eskilstuna Veterandag 26:e augusti, med egen klubbbruta. Lanciaentusiaster deltog även i Spettacolo Nordica på ring Knutstorp 15:e september.

Hösten avslutades som vanligt med höstträff i Tors garage med ca: femton deltagare. Luciaträffen genomfördes den 15:e december på Gustavsviks Levande Ljus & Café i Gnesta med 25 deltagande.

Fem styrelsemöten har hållits under året, den 3 februari hos klubbmästare Karl Hansell, den 21 april ett konstituerande möte i samband med årsmötet. Den 25:e juli i samband med Nyköpingsträffen och ett sista möte den 29:e 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.

Styrelsen har under året förnygrats, vilket är en förutsättning för klubbens långsiktiga fortbestånd. Reservdelsförsörjning, teknisk support för att vidmakthålla bilarnas skick och försäljning av klubbregalier är omfattande och har skötts av Tor Fredriksson och Lars Hansson.

Genom klubbens medlemskap i Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) erhåller vi fortlöpande information bland annat EU-regler för import, besiktning och registrering. Dessutom erbjuds våra medlemmar veteranbilförsäkringar, vilket många utnyttjar. Vid Riksförbundets årsstämma 20 oktober deltog revisor Lars Cyrus.

Styrelsen

Far och son i Italien 2018 av Lena Helfrid

I slutet på oktober flög Herbert och Magnus Nilsson åter till sitt kära Italien. Det blev besök på Auto d'epoca i Padova och tävlingen Imola Classic på Autodromo Enzo e Dino Ferrari.

Denna gång var det så lyckligt att de kunde kombinera de två evenemangen på denna resa till Italien. Det var den 24:e Oktober som de flög med SAS till Venedig, därifrån med buss till Padova, där de skulle vara i två dagar på mässan.

Auto d'epoca består av 11 hallar som är 90.000 kvm stort, med cirka 5000 utställda bilar och motorcyklar, 650 reservdelhandlare, tillsalubilar, litteratur, tillbehör och modellbilar. Många besökare är det naturligtvis också, cirka 115.000.

De träffade flera vänner under sitt besök där. Två av dem hade de bestämt träff med, Joachim Griesse från Schweiz som är en stark profil i Lambda World Register och Allan B Christensen från Norge.



Bilden: Herbert och Magnus med Joachim Griesse i klubbmontern.

De träffade även Erik Hansen från Norge som numera äger deras Fulvia Zagato, han konstaterade under mässan att han fått bilen till ett väldigt bra pris. Flera vänner som de träffade var Jens- Ole med bror, samt Gunnar Hogenhaug som bor i Frankrike.

Enligt Magnus och Herbert är detta troligen den bästa mässta att besöka för oss Lancia-fantaster. Lite underligt att vårt märke är så väl representerat här kan man tycka. Det var mängder av Delta Integrale, Aurelior, Aprilior, Fulvior samt flera 037: or.

De besökte naturligtvis Italienska Lanciaklubben, som bildades 1972. Med på mässan var också Flaminia Registret och Aprilia Registret. Här mötte de ett trevligt gäng under ledning av Hermann Schindler, det pratades bilar och bjöds på vin med tilltugg.



Bilder: Italienska Lanciaklubbens monter.



I en av alla de 11 hallarna hade auktionsfirman Bonhems sin utställning med bilar som senare kommer att auktioneras ut. Det fanns även många privata utställare som annonserade ut sina bilar till försäljning. Det var genomgående hög kvalitet på bilarna och priserna var höga.

På nästa sida följer ett axplock av alla bilder som fotades under mässan...



Magnus Provsitter en Jolly Stratos, nummer 11 av 13, de byggdes av originaldelar efter att Lanciafabriken slutat tillverka dem.



Till höger ser vi en vacker Augusta Cabriolet från 1934.



Till vänster: En 037.a med "racingstuk".

Nedan: En ovanlig Delta S-4.



Till vänster: Aurelia B-20 Ser. 1 (ca: 2,2milj.)

Efter två dagar på mässan i Padua far Magnus och Herbert vidare mot Imolabanan för att se säsongens sista Classic Racing.

De reser med tåg till Bologna för att sedan stiga på lokaltåget till Imola. Därifrån åker de taxi till hotell Olympia, som ligger med gångavstånd till Curva Rivazza på banan. De äter en fantastisk god middag på hotellets restaurang, som är denna resas bästa matupplevelse.

Efter frukost morgonen därpå, promenerar de vid 10-tiden till banan som har fritt inträde. Väl där, möts de av att det är bilar på banan som kör tidsträning, de vandrar vidare till paddock 2 och 1, där tävlingsbilarna står i långa rader.



De går vidare till Box-Pit building där de för första gången ser Lancia Beta Monte Carlo Turbo.

Sedan tar de plats på läktaren som är belägen vid mål och start-linjerna, plockar fram det medhavda tävlingsprogrammet där de olika klasserna och hålltider för loppet finns.

Herbert och Magnus följer race för race och med jämna mellanrum söker de upp Box- Pit där teamet förbereder Lancia inför tävlingen.



Dagen avslutas klockan 18, och de promenerar "hem" till hotell Olympia igen.

På söndagen är de så på plats igen vid 10-tiden. De söker upp Rickard Mille för att checka av att allt är i sin ordning med Lancia. Han berättar att han står på 9:e plats efter tidsträningen. Rickard är vid gott humör och lovar oss att vinna racet.



När starten går för Endurance 2, som Lancia Beta Monte Carlo tävlar i, är spänningen olidlig.

Lancia avancerar genom startfältet, efter cirka halva loppet är ligger den nu på en andra plats.

Bilen låter underbart på raksträckan framför oss, hastigheten är cirka 300 kilometer i timmen.



I den hårda konkurrensen med andra jämn bördiga bilar från slutet av 70-talet och början av 80-talet så avslutas loppet med Lancia på en tredjeplats.

När tävlingarna är över var det då åter dags att styra kosan hemåt. De åker med tåget till Bologna, där tar de in på ett centralt beläget hotell. Åter en god middag och sover. Följande morgon tar de flyget hem till Sverige igen.

Herbert och Magnus tycker att detta var en mycket trevlig och kul resa!

**Mer information och många bilder hittar du på denna adress till Sports Car Digest:
<https://www.sportscardigest.com/imola-classic-2018>**

Kort om Gordini av Lars Hansson

Lars Cyrus artikel om Fiat 508 i föregående nummer inspirerade mig till att skriva om en av Amedee Gordinis uppfinningar.

I det här fallet handlar det om Gordinis egenkonstruerade förkammar förbränningsrum för fyrtaktsmotorer. Att jag över huvud taget känner till detta kommer att framgå av kommande text.

Vi backar tillbaka till mitten av 80 talet. Pappa Allan hade pensionerat sig, han och mamma Svea hade införskaffat en sommarstuga i Rö. Allan hade även efter pensioneringen kontakt med senaste arbetsgivaren Palms Smide i Västberga.

Till saken hör att pappa jobbade halvtid några år och hade möjlighet att renovera den blå Flaviacoupen i ett ledigt utrymme på verkstaden. Övriga anställda hade givetvis noterat att pappa var bra på att få igång bilar som stått stilla ett tag.

Vid den här tiden var Folkraceintresset stort i Sverige, vad jag förstår är det så även i dagsläget. Två yngre män på Palms hade börjat köra folkrace och behövde hjälp av någon som hade tid för detta. Det leder till att killarna i fråga kommer ut till Rö med en Blå R8 Gordini.

Allan behövde hjälp av mig för att kontrollera att motorn gick att dra runt för hand. Efter demontering av tändstift fann vi att motorn gick runt men vi kunde inte se eller känna att kolven rörde sig. Hur kan detta komma sig? Efter att ha talat med bilens ägare klarnade det. Det visar sig att tändstiftshålet är kopplat till två sidokanaler som mynnar ut i förbränningsrummet. Toppen hade en tendens att spricka mellan kanalerna och ventilen. Detta syns även på min bild.

Den här konstruktionen var förmodligen dyrbar men gav för sin tid hög effekt.



En 1100 motor kunde trimmas till en effekt på 95hkr vid 6500rpm, inte illa för en sin tid.

Bilder: från Internet

Lite nostalgi...

*Ett utdrag från svenska Lanciaklubbens
Jubileumsskrift, 1953 - 1988 (35 års-jubileum).*

Skrivet av Bengt Gustavsson.

Min egen Lancia-erfarenhet började 1952 eller 1953, jag minns inte riktigt. Jag bodde på den tiden i Eskilstuna och en dag fick jag reda på att det fanns en Lancia Aprilia 1938 till salu vid Bil och Motor vid Eskilsgatan. Bilen var inte dyr, den gick inte bra och lackeringen var lite underlig. En lätt översyn av det elektriska och en silvergrå lackering gjorde bilen väl värd att visa upp vid korvkiosken på Fristadstorget kommande lördagskväll.

Den bilen fick verkligen bekänna färg. Jag hade den i ca: två år, vad jag minns fick den aldrig någon service under den tiden. Inga oljebyten, när det behövdes fyllas på olja blev det ur spilloljehinken längst inne i bensinmacken. Men det märkliga är att den åtminstone vad jag minns nu gick fantastiskt bra hela tiden.

Jag minns speciellt ett fartprov vi hade nedför de långa backarna vid infarten till Eskilstuna på Malmköpingsvägen. Exakt hur fort bilen gick vet jag inte, hastighetsmätaren blev alltid "darrig" vid ca: 120 km/ tim. Men av motorljudet bestämde vi att det gick betydligt fortare. När backarna började ta slut skulle vi köra om en familj i en Volvo. Jag bromsade, framhjulen började vibrera (vad Philip Jansson kallar "Lancia-frossa") och hela motorhuven lossnade, flög upp över min vindruta och var mycket nära att träffa den nyputsade Volvon. När jag vände för att plocka upp huven, jag ville ju gärna ha den tillbaka, talade mannen i Volvon i mycket klara ordalag om för mig vad han tyckte om mig och min som han tyckte gamla bil. Jag minns inte exakt nu vad han svarade men det var väl inget uppmuntrande tacktal precis. Det sista jag hörde från honom var "att nu ringer jag polisen". Det hotet hade jag hört några gånger tidigare i samband med en del motorcykelfärder så det tog jag inte så allvarligt. Den gamla REX med JAP-motor (ex-Rolf Gülich för de som minns honom) som jag hade inbjöd till hotelser/ hårda ord.

Men faktum var att det gjorde han. Polisen visste vem jag var, Eskilstuna var inte så stor stad då, så de åkte hem till mina föräldrar. Där var jag ju inte så de började leta på stan. Efteråt fick jag höra att de sett och även försökt att hinna ifatt mig ett antal gånger under kvällen men Lancian hade varit lite för mycket

för dem. Det hela slutade riktigt trevligt, de kom hem nästa dag och talade förmanande till mig. Jag försökte se ut som jag lyssnade uppmärksam. De provkörde också bilen och blev faktiskt mycket imponerade. Speciellt en av de, som tittade under bilen och påstod att det inte fanns några bromsar bak på bilen, det är ju dåligt med bromstrummor på det vanliga stället på en Aprilia. Jag kom ihåg att jag var rädd att de skulle dra till handbromsen som avslutning men det gjorde de inte. Om man gjorde det fick man snällt krypa under och dra tillbaka bromsarmarna.

Denna Lancia Aprilia bytte jag sedan bort mot en KTT Velocette. Mycket trevlig cykel som jag försökte köra is-TT med, kan ha varit vid Flatenbadet? Vad jag minns av Velocetten var att den var oerhört svårstartad men nästan omöjlig att få stopp på när den väl kommit upp i varv.

Det intressanta var att Torsten Åsberg som tog hand om Aprilian blev mycket intresserad av Lancia. På den tiden höll sig Eskilstuna med en stadsarkitekt, om jag minns rätt hette han Klemming. Han hade i alla fall en fyrsitsig Lancia Aprilia Cabriolet som denne Torsten också lyckades lägga vantarna på. Det skulle vara intressant att ta reda på vad som hände med dessa två Aprilior.

En reparation gjorde jag på Aprilian: jag bytte topplockspackning. Packningen skaffade Knut Serrander på Auto-Standard i Eskilstuna fram åt mig. Vad jag förstår ägde Knut och Luigi Fallai tillsammans med en tredje person Auto-Standard i Sverige.

Det var inte så svårt att sätta dit packningen, jag drog locket utan specialverktyg, jag är inte ens säker på att jag vid den tiden visste att det fanns något som hette momentnyckel. Men sen började problemen. Bilen var som vanligt lättstartad men så fort jag försökte trampa på gasen lät den illa ett tag och så stannade motorn. Felsökning i den högre skolan, hjälp av bilkunniga, ingenting hjälpte. Efter ett tag insåg jag att något drastiskt måste göras, trafiken på Eskilstunas gator var inte densamma utan mig och min Lancia.

Så jag tog och flyttade om tändstiftskablarna och se: bilen gick perfekt. Jag hade mycket ordentligt märkt upp kablarna när jag tog bort dem men tydligen lyckats märka fel. Att det skall behövas så lite.

IFK Eskilstuna gjorde också vid den här tiden en kraftigare satsning på sitt fotbollslag. För att få fart på laget tog man dit en berömd tränare, Frank Soo.

Denne hade en mycket elegant tvåfärgad Flaminia Coupé, svart och creme-färgad. Den bilen gick vi och drömde om men den var ouppnåelig. Denna bil blev enligt ryktet kvar i Eskilstuna och skall bara för 4 - 5 år sedan ha funnits i ett samhälle söder om Eskilstuna. Är det någon som känner till detta?

Idag har jag en Flavia och en Fulvia Coupé. Flavian har lärt mig att allt, jag repeterar: ALLT, går att tillverka till en bil även med de blygsamma resurser jag har till mitt förfogande. Den var i betydligt sämre skick än vad jag trodde när jag köpte den av Julius Oldenburg men efter som jag inte kunde svetsa så ansåg jag att detta var ett bra tillfälle att lära mig. Det gick bra utan alltför stora eldsvådor. Jag tände faktiskt på mig själv ett par gånger men det gick att släcka.

Detta för mig fram till en mycket viktig del i vår hobby: våra älskade familjer. Jag har ofta funderat vad det är för underliga krafter som gör att man en lördagsnatt hellre ligger på garagegolvet under en gammal bil än att som alla andra sitta på den goa, varma krogen och äta och dricka gott? Eller bara sitta och dricka öl framför TV-n? Och till råga på allt så trivs vi med att ligga där ute på garagegolvet??? Det finns dom, min älskade fru Ann-Marie är en, som har en enkel förklaring: män förblir barn, det är bara priset på leksakerna som går upp. Om nu den förklaringen håller (mycket roligt) återstår att förklara hur Familjen står ut. Inte bara står ut, faktiskt ibland visar intresse? Kommer ut med thé mitt i natten som tröst för att den där satans bulten inte vill lossna trots rostlösningsolja, alla fula ord man kan även på främmande språk, gaslåga och det långa röret som förlängning på hylsnyckeln.

Som jag ser det är vi skyldiga våra familjer ett mycket stort Tack. Utan det stödet hade vi inte haft varm mat på bordet vid de mest underliga tider, inte fått några tröstens ord när de hela knogarna hade tagit slut. Vi får stå ut med de underliga frågorna som kommer ibland t ex när man gjort ett fynd på en marknad: vad ska du med den långa stängen till, den är ju alldeles rostig?

Så kära vänner: låt oss gemensamt se till att vår klubb och våra bilar får ett långt liv, längre än oss själva. Det är inte bara Philip Janssons minnen som är kulturhistoria, det byggs inte bilar som de vi har längre. Tag Fulvians ventilmekanism som exempel, det var ekonomiskt vansinne att ha den konstruktionen redan när den kom ut. I dag får inte ett bilföretags utvecklingsavdelning pengar till något liknande. Men vi har bilarna som tillverkades av entusiaster, låt oss bara lika entusiastiskt sen till att de får leva så länge det överhuvudtaget är möjligt.

The poor man´s Ferrari av Bo Göran Hellers

Detta begrepp användes flitigt efter 1960-talet om Lancia med särskild anspelning på Lancia Flavia Coupé, en sådan som även jag råkar äga. Den hade lite av Ferraris linjeföring, signerad Pininfarina, och var en revansch på sin dyrare rival, som stilmässigt tagit initiativet efter Andra världskriget. Aurelian hade tekniken men Flavian hade stilen. Att kunna röra sig på denna nivå, trots begränsade resurser, fyllde ägarna med viss stolthet – det gällde att stå nära depån – pengar skapar bara distans och mycket pengar ökar avståndet ytterligare.

Men ”the poor man” verkar gå förbi Lancia just nu – vi är helt enkelt för små. Numera används begreppet om nästan vad som helst, t ex Toyota SW20 MR2 för att inte tala om FIAT 124 Sport Spider. Inte dåliga men ändå med fokus på helt felaktiga kvaliteter. Alldeles för mycket prestanda och för lite smak och stil.

En annan kandidat har anmält sig på senare tid – Maserati! Argumenteringen går ut på att detta märke erbjuder en ingång till den sfär där Ferrari presiderar. Med otillräckliga medel får man nöja sig med en Maserati som introduktion – tanken är att man nästa gång ska ha de resurser som krävs för det slutgiltiga språnget upp till den högsta sfären – Ferrari. Denna bild gör mig ännu gladare för den avvikande kultur som bär upp Lancia – elegans och finess, med smuts under naglarna!

Bild: Från Internet



Finns det någon i klubben som kan tänka sig att bli MHRF-besiktningsman!

Kontakta Hector Garcia!

I Lanciavärlden

Nytt i Lanciavärlden om Nigels Flavia 200 Inezione Coupe. Fritt
översatt av Lars Hansson.

Nigel har goda nyheter, växellådan från Sydafrika har kommit hem, och är nu monterad i bilen. Lådan kom i tre paket om 30 kg, detta för att minska fraktkostnaden som annars skulle varit MYCKET hög. Att montera ihop växellådan verkade mycket komplicerat och lämnades därför till en lokal verkstad, BK Transmissions.

Lådan kom från en högerstyrd bil vilket krävde en viss modifiering för att få allt att fungera. Den här växellådan delar olja mellan växlar och differential. Lådan kräver 3,8 kg olja, det vill säga 4,5 liter, kanske special för varmare länder, vad tror ni läsare?

Vid monteringen skadade verkstaden kallstartsventilen som nu läcker när tändningen är på. Detta blir nästa utmaning för Nigel. Bilen är provkörd, växellådan är tystare än vad man kunde förvänta sig och synkroniseringen fungerar som den skall. Kan det bli bättre?



Nigel hälsar och hoppas att han kan ta Flavian till klubbmöten under 2019.

Bilden: tungt bagage.

WELCOME TO FINLAND



NORDIC LANCIA MEETING 2019

June 7th-9th 2019

Lancia Club Finland invites you to the 16th Nordic Lancia Meeting which takes place
in South Coast of Finland on June 7th-9th 2019
at Hanaholmen Swedish-Finnish Cultural Centre and Conference Hotel.
Located in an island between Espoo and Helsinki with the beautiful
Finnish archipelago just outside the window,
Hanaholmen is easy to reach for participants arriving from Helsinki or Turku harbours.

Hanaholmen Conference Hotel
www.hanaholmen.fi

Participation information will be available 2019 on LCF homepage.
www.lanciaclubfinland.fi



För anmälan: Gå in på Finska Lanciaklubbens hemsida, klicka på Nordic Lancia meeting 2019. Skrolla ner till länken NLM2019.pdf. Hotellet samt färja bokas separat.

Minnen från Italien av Bo Göran Hellers

Jag hade rätt nyligen tillträtt en tjänst som trouble-shooter på Ifö-verken i Bromölla, som ligger i nordöstra Skåne på gränsen till Blekinge. Det var 1970-tal och företaget, Ifö Sanitär AB, delade utvecklingen av ett nytt vakuumsystem för sanitet med den finska koncernen Wärtsilä.

Problemet var att de samverkande företagen var så olika – det svenska djupt nedgrävt i den skånska myllan, en stor leverantör av badrumsporslin på den svensk/danska marknaden, det finska visserligen en lokal leverantör av porslin från Ekenäs på den svensk/finska marknaden, men huvudsakligen verksamt internationellt inom shipping, med varvsverksamhet i Finland och med tillverkning av dieseldrivna hjälpmotorer som levererades ut till jordens alla hörn. Finnarna kände sig som världsmedborgare, medan vi svenskar var bundna till den egna torvan.

En fördel hade vi i detta samarbete – initiativet bakom projektet var svenskt. Uppfinnaren hette Joel Liljendahl – hans teknik hade köpts upp av Electrolux som slet med att göra den gångbar, i första hand inom transportsektorn, på fartyg, i tåg och så småningom också på flyg.

Vi var tvåa inom dessa sektorer, vilket kan vara en fördel. Men så fort Electrolux (Hans Werthén) kände av konkurrensen ville man sälja bort det egna projektet – man tyckte helt enkelt att det utvecklades alldeles för långsamt. I dagens läge har tekniken erövrat hela den mobila marknaden över hela världen och antalet tillverkare närmar sig tio.

Men tillbaka till 70-talet. Jag skulle uppsöka ett varv i San Remo, specialiserat på att tillverka flytetyg till saudiska prinsar, som gärna ordnade partyn för gäster och som behövde det senaste inom hygien. I likhet med vad som gäller på bostadsmarknaden i USA anges storleken av ett fartyg i antalet badrum – den aktuella skulle ha sjutton! Det handlade alltså om en rätt stor leverans – för oss var det dessutom den första, varför vi måste vara försiktiga. Därför saltade vi offerten för att ge utrymme åt oväntade händelser – jag reste ner till Italien för att säkra kontraktet.

Efter landningen i Genua en eftermiddag möttes jag av två agenter – båda företrädare för Wärtsilä, som jag räknade med genast skulle köra mig till San Remo, avståndet var mer än femton mil.

Döm om min förvåning då de tog mig till en restaurang, där vi skulle äta och resonera om kvällens tänkta affärsuppgörelse. Vi bröt inte upp förrän efter sex, kröp in i en stor Alfa Romeo och satte av kustvägen mot Frankrike. Väl framme vid halv åtta småret bjöds vi på kaffe och pratade om allt mellan himmel och jord i säkert en timme, innan det var dags att ta fram de viktiga papperen. Dessa presenterades med svensk saklighet och utan slöseri med tid – kvällen var ju redan sen. Efter en kort inbördes diskussion

svarade de på min offert, att den nog var i saltaste laget. Men kunde jag gå ner 5% så var det affär! Till deras oförställda häpnad gick jag omedelbart med på affären! Wärtsiläs agenter trodde inte sina sinnen, men det struntade jag blankt i.

De hade förstås velat se mig ställa till med en dramatisk scen – om hur mina barn skulle få svälta och liknande, men jag orkade helt enkelt inte. Efter övernattningen i San Remo vaknade jag vid havet med en vidunderlig syn framför mitt panorama-fönster, en Lancia Appia serie 3! Kunde en hälsning vara mera välkommen? Uppgåelsen utföll väl och vi fick flera efterföljande order från denna skeppsbyggare.

En sådan order gick ut på att ägaren av fartyget ville ha rött porslin i sitt eget badrum – Ferrari-rött! En sådan glasyr kan åstadkommas med kadmium eller guld – ingenting av detta var möjligt i Sverige, eftersom vi inte kunde leva upp till miljöreglernas krav.

Vi fick vända oss till en engelsk glasyrfirma för att åstadkomma den önskade färgen. Kostnaden blev därefter. Men jag borde nog ha gått längre ändå i mitt påslag – vi svenskar är normalt blygsamma och tänker långsiktigt. Det borgar för en stabilare förbindelse och fortsatta affärer!

Vinterträff på Eskilstuna stadsmuseum



En presentation och körning av ångmaskinerna sker klockan 13.00

Kom och se när den vedeldade ångpannan väcker de 100 år gamla ångmaskinerna till liv!

Ångmaskinen var viktig för utvecklingen av industri och tillverkning under 1800-talet och början av 1900-talet, inte minst i fabriksstaden

Eskilstuna. I Ångmaskinhallen på Eskilstuna stadsmuseum finns ångmaskiner som arbetat vid olika fabriker i Eskilstuna. Det finns en butik och ett café inne på museet. Det är fri entré och museet är öppet 11.00- 16.00.

Stadsmuseet ligger på Faktorigata 4B, telefon 016-710 10 00. Parkering hittas närmast på Strömsholmen/Hamngatan, parkeringen är avgiftsbelagd.

Från Stockholm, kör E20/E4 följ skyltar mot Göteborg/Strängnäs/Södertälje mot Mälärvägen/väg 53 i Eskilstuna. Ta avfart 132 från E20. Med tåg tar det drygt en timme, sedan en 10 minuters promenad till museet. **Vi träffas på museet vid 12-tiden!**

Lancia DACH-Träffen 2019



De tre Lanciaklubbarna Österrike, Tyskland och Schweiz bjuder in till "Lancia DACH-Treffen 2019"

Kristihimmelfärdshelgen, torsdag 30 maj till söndag 2 juni. Träffen sker i området där de tre länderna möts vid Bodensjön.

Programmet omfattar besök på Rolls Royce Museet i Dorbin, ett besök på ett Bio-bryggeri i Allgäu, samt "Autobau Erlebniswelt" i Romanshorn, Schweiz.

Träffen avslutas naturligtvis med en båtfärd på Bodensjön, under mottot:

"Alla i samma båt" / Lancia förstås!

Mer information finner ni på: lanciaclub-oesterreich.at

Lancia Sliding Pillar Rallyt



Det 10:e Europeiska "Lancia Sliding Pillar Rallyt" arrangeras mellan den 31 maj och 3 juni 2019 i Castel de Pont-à-Lesse. www.casteldepontalesse.be

Orten heter Dinant och ligger ca: 10 mil öster om Bryssel.

Ett gediget program utlovas av det Belgiska teamet, eftersom det är deras 10:e gång de arrangerar rallyt på det europeiska fastlandet. Vartannat år arrangeras träffen i Storbritannien. Rallyts kontakter är: Eduard De Landtsheer, eduard@busybee.be Jan Van Hoorick, jan@vanhoorick.com

Även Per Edvardsson kan lämna uppgifter om program och kostnader om intresse finns. Per.edvard@telia.com eller mobil: 070-321 78 16

SALUTORG

I Lancialagret finns mycket! - och resten kan skaffas! **Reservdelar**, nya eller beg. till Aprilia, Appia, Aurelia, Flaminia, Flavia, Fulvia, Beta, Delta, Dedra, Kappa, Thesis, m.fl. till ytterst förmånliga priser för klubbens medlemmar. **Kontakta Tor Fredriksson tel. 070-698 30 39**, för mer info. och vidare affär, ev. transporter, verkstadsservice, m.m. - samt beställning av klubbregalier.

Till Salu!

Lanciaentusiasten Alf Olsson säljer nu ett flertal av sina Lanciabilar

På grund av problem med Trafikverket, de vill bygga en bro över min tomt och verkstad, säljer jag ett antal av mina bilar av modellerna Appia, Fulvia, Flavia och Beta. Ring för mer information. Mobil nummer: 070-589 08 14.

Aprilia delar säljes

Diverse delar till Aprilia, bland annat 1 motor, 2 fälgar, 3 startmotorer, 3 generatorer, 1 kylare mm. För mer information kontakta Birgit Haga-Lundin på mobil nummer 0705-12 11 22.

Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!

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



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

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

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

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancia.

www.autoexperten.se





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



Rar Appia Serie 1 i stående skick, Padua.



Aprilia Bi Lux från 1948 till salu.



Exempel på en av alla till salu skyltar på Auto d'epoca i Padua.