



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIAKLUBBEN
NUMMER 148 , DEC 2021



Nordisk Lanciatreff Lillehammer – Norway
Lancia Lambda – en hundraårig delikatess!
”För(h)julsträff” i Arvika



Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 5	Nordisk Lanciatreff
Sid. 11	Förhjulsträff i Arvika
Sid. 13	Lancia lambda – en hundraårig delikatess!
Sid. 23	Salutorget



Klubbmästarna rekommenderar:

***Luciafest, lördag den 11
december mellan 13.00 och 15.00***

Traditionsenlig Luciafest sker i år i ABF:s Café, Kommunalvägen 26, Huddinge. Lussebulle, pepparkakor och tårta, kaffe, te eller dricka.



Obligatorisk anmälan till Per Edvardsson, senast en vecka innan,
för Caféets planering. **ABF har öppet enbart för oss.**

ABF ligger mitt emot Klockargården för de som varit på Luciaträff DÄR, tidigare, Från Huddinge pendeltågsstation är det ca: 10 minuters promenad.

(Per-kontakt: 070-321 7816, per.edvard@telia.com)

Almanackan!

På grund av för få inskickade foton har styrelsen beslutat att göra almanackan till 2023 istället, då Svenska Lanciaklubben firar 70 år!

Vi tar nya tag nästa år och hoppas att ni fotar era fantastiska Lanciabilar, så har ni chansen att få med den i almanackan!

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

Bo Göran Hellers ordf./ansvarig utg. La Lancia
Karins Allé 6, 181 45 Lidingö
Tel. 08-7675175 mob. 070-600 57 95
e-mail bghellers@gmail.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. 073-460 24 53
e-mail walinder@kth.se

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

Per Edvardsson ledamot/klubbmästare
Besvärbacken 2A, 191 40 Sollentuna
Mob. 070-321 78 16
e-mail per.edvard@telia.com

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

Daniel Rebert suppleant
Lagga-Årby 36, 741 93 Knivsta
Mob. 070-826 84 22
e-mail daniel@rebert.nu

Tomas Åkeson suppleant/klubbmästare
Prinsgatan 13 B, 703 41 Örebro
Mob. 076-105 23 55
e-mail tomas.akeson@gmail.com

Johan Mellström suppleant
Tritonvägen 6, 2tr, 172 63 Sundbyberg
Mob. 076-14 77 092

e-mail johan@mellstrom.net

Herbert Nilsson hederspresident
Norregatan 4 A, 241 33 Eslöv
Tel. 0413-100 12 mob. 070-910 94 05
e-mail hebbe1935@gmail.com

Lanciamodeller kontaktpersoner

Lambda, Aurelia	Herbert Nilsson
Aprilia, Appia	Rolf Nylén
Flaminia, Delta	Tor Fredriksson
Flavia, Fulvia	Tor Fredriksson
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 Bo Göran Hellers

Kära lancisti!

Vem har sagt att livet ska vara enkelt? NLM 2022, som är den svenska klubbens ansvar, har råkat i bakvatten på grund av en personlig prövning som drabbat vår man på platsen, Jan Malmgren. Hans fina förberedelser för ett evenemang i Ystad framgick av vår annons i La Lancia 147, s 25, som väckt förväntningar även utanför Sverige. Eftersom vi inte kunnat finna någon ersättare tvingas vi nu flytta ut från det flotta Hotell Continental du Sud. Men alternativet behöver ju inte bli sämre!

Till all lycka har styrelsen fått ett erbjudande från våra ankare i Skåne, Herbert och Magnus Nilsson, far och son, att överta rollen som projektledare med villkoret att evenemanget hålls på Backagården i Höör. Tiden är densamma, 10 - 12 juni 2022. Detta har nu styrelsen antagit. Våra klubbmästare, Per Edvardsson och Tomas Åkeson, kommer att besöka Skåne före jul för att diskutera programmet, som ska läggas fast och publiceras i februari-numret av La Lancia.

I detta nr av La Lancia publicerar vi en norsk originalartikel om årets NLM, enligt vår överenskommelse att få låna av varandra. Norskan är ett härligt språk, det är ingen riktig ordning på vare sig stavning eller satsbyggnad men det sprudlar av liv! På sätt och vis liknar det Lancia, ingen riktig styrelse men med härlig variation och innovativa konstruktioner! Har ni förresten lagt märke till motsatsen, att alla bilar är lika numera, på gatan och speciellt i Formula 1. Jag råkade se ett referat härom kvällen från Qatar med bilar som gör 350 km/h. Samtliga hade turboladdade V6-motorer på 1,5 l med mer än tusen hästkrafter. Det är naturligtvis rättvist att den skickligaste föraren ska vinna, men lite tråkigt ändå att det originella, det avvikande saknas. Men vilket märke var först med denna motordesign, Lancia!

Eftersom jag en gång visat intresse för sambandet mellan Lancia och futurismen får jag ständiga påminnelser om nya artiklar i ämnet futurism. Världens filosofer verkar aldrig tröttna på att vrida och vända på begreppen. I en halvgammal artikel möts jag av påståendet att futurismen är mera aktuell i vår tid än någonsin. För att förstå detta måste man gå tillbaka till Marinettis manifest av 1909. Där gjorde han upp med all klassisk kultur som han menade plågade Italien. Det gällde att vända ryggen åt det förgångna och välkomna framtiden med öppna sinnen. Denna förstörelse av kulturarvet kom att ligga till grund för den enastående utvecklingen av konst och design som präglade Italien, även under fascismen. Lancia är en del av denna utveckling, som efterhand har blivit mera inkluderande – nu ingår även det klassiska arvet i förutsättningarna för framtiden – en framtid med Lancia.



NORDISK LANCIATREFF

3 - 5 SEPTEMBER 2021 LILLEHAMMER – NORWAY

Text: Sverre Undseth Foto: Morten Blomkvist & Timo Tilli

Endelig! Etter et og et halvt år med laber aktivitet og få sammenkomster lykkedes det for den norske Lanciaklubben å arrangere Nordisk Treff. Treffet skulle opprinnelig vært avholdt første helgen i juni 2020, men vi behøver ikke si så mye om hvorfor det ikke ble noe av. Det ble gjort et nytt forsøk året etter, i første helgen i juni 2021. Optimismen var stor, nå måtte det vel gå, over et år etter pandemiens inntog. Men neida, ny avlysning og nye avbestillinger av overnatting, transport og aktiviteter. Siste forsøk: første helg i september. Skjeben ville det jo også slik at disse utsettelse gjorde at treffet, da det til slutt kunne arrangeres, falt sammen med klubbens 30-års jubileum, noe som var med på å prege treffet. To fluer i en smekk!

Ankomstdagen fredag opprant med strålende vær med fremmøte av styret kl 12 og forberedelser til at Lancia-biler fulle av entusiaster fra fjern og nær skulle rulle inn på «tunet» foran Hunderfossen Hotell nord for Lillehammer by. Allerede kort etter at styret var ankommet begynte også andre å ankomme, først noen få, deretter et jevnt flyt utover ettermiddagen. Bilene ble parkert på hotellets område reservert for Lancia, etter hvert også ispedd med en og annen Alfa Romeo, Fiat, Porsche og Ford Mustang! Ikke alle kunne stille med Lancia på treffet, så da må det sies at fam. Robertsens Ford Mustang cabriolet var helt innafor. Klassiker er klassiker! Gledelig var det også at et antall av våre nordiske brødre og søstre også hadde tatt turen. Fra Finland kom bl. a. den finske Lanciaklubbens formann med frue, fra Danmark den danske klubbens formann med ditto i tillegg til flere landsmenn,

Det svenske innslaget var også til stede med flere biler med treffsugne eiere, dessverre måtte dog den svenske klubbens formann melde forfall.

Treffets nest eldste påmeldte bil, Herbert Nilssons 1948-modell Lancia Ardea, kom seg ikke av ferja i Oslo for egen maskin og måtte lagres på kaia i påvente av retur på søndag. Eier og sjåfør kom seg etter en del vidervedigheter til Lillehammer som passasjer i Reidar Drengs flotte Lancia Flaminia Berlina, mer staselig haik kunne han ikke fått. Fredagen besto av påmelding, innsjekking på hotellet, samt litt mingling og «dekksparking» ute på parkeringsplassen, bilene må jo sees på og pansere må åpnes. Før middagen kunne inntas i hotellets restaurant holdt formann Bergsaker en liten velkomsttale og det ble skålt i velkomstdrink, før middagen ble servert. Tror den smakte bra etter en del lange kjøreturer. Etter middag var det oppmøte i underetasjens konferanserom der kveldens bilkulturelle innslag fant sted.

Vi hadde besøk på treffet av celebre gjester i form av journalist og bilskribent Ivar Engerud, som også er fast leverandør av stoff også til dette bladet, samt nylig pensjonert redaktør i Norsk Motorveteran Tor Ivar Volla. Begge disse holdt hvert sitt interessante foredrag før kvelden ble avsluttet med et foredrag fra en av den norske klubbens stiftere, Jens Ole Ekelund. Temaet var stiftelsen av klubben for 30 år siden og de personene som var med på å gjøre dette mulig. Mye nostalgi fra tidlig 1990-tall der, og en del humring fra salen over gamle minner.

Lørdag morgen var været fortsatt strålende og med klarvær hele natten lå temperaturen rundt nullpunktet på morgenen. Da var det rim på de klassiske biltakene før sola nådde dem. Tid for å skrape is? Sjelden såpass kjølig tidlig i juni som er mer «normal» tid for Lanciatreff.

Etter en god frokost på hotellet ble det spasertur til Norsk Kjøretøyhistorisk Museum som lå noen hundre meter unna hotellet. Dette museet åpnet våren 2019 ved siden av Norsk Vegmuseum på Hunderfossen. Her ble det satt av tid til et interessant besøk der man fikk se et meget godt tverrsnitt av norsk kjøretøyhistorie, flere norske forsøk på bilproduksjon og et godt utvalg av biler man så på vegene før i tiden, både spesielle og dagligdagse.

Etter museumsbesøket ble deltagerne som seg hør og bør hentet av to veteranbussar for transport til Lillehammer og muligheter for både sightseeing og byvandring. Et flott høstvær gjorde dette til en sann fornøyelse, det var nok flere som lot seg friste til en lunsj i septembersola på et fortau i Lillehammers Storgate.

Bild: Formann Harald Bergsaker som turistguide i veteranbuss.





Finsk Kappa Coupé og Delta HF Turbo fyller tanken (?) på vintage bensinstasjon ved Norsk Vegmuseum.

Kl. 15 var det avgang tilbake til Hunderfossen der neste post på programmet ventet (i hvert fall for medlemmene i den norske klubben); nemlig et utsatt årsmøte for 2021. Det å legge årsmøtet til dette treffet gjorde at man fikk rekorddeltakelse på årsmøtet, hele 31 medlemmer var til stede.

Lørdagens siste happening var festmiddag i Trollsalen, inne i det kjente trollet på Hunderfossen. Der har Asbjørnsen og Moes eventyr blitt magisk virkeliggjort av Ivo Caprinos dukker og figurer satt inn i et miljø som virkelig forer fantasien. Selve middagen fant sted i Trollsalen, et intimt lokale som bæres oppe av flere digre troll. Maten smakte fortreffelig, og selvsagt var det taler og overrekkelser av gaver fra de andre nordiske klubber til den norske, i forbindelse med vår klubbs 30-årsjubileum.



Informasjon gis om lørdagskveldens middag i Trollsalen.

Gode og mette vandret vi til slutt ut i høstkvelden og tok spaseraturen tilbake til hotellet, der noen valgte å kikke litt mer på bilene og andre valgte køya.



Tor Nyhus sin Flaminia GTL, formann Bergsakers Flavia Sport Zagato, Ulf Henriksens Tesis 2.0 T, Sverre Undseths Beta Volumex, Kurt Larsens Fulvia Coupé HF 1.6.



Tom Fjalestad i sin selvbygde «Montegrale», en HF Integrale-inspirert Montecarlo, komplett med egenprodusert logo. Imponerende arbeid.

Glade svensker, Rolf Nylén, Karl Hansell og Magnus Wålinder.





Arne Seeman-Berg, klubbens første formann og hans Lancia Stratos.

Tor Nyhus Kappa från 1919, som han selv renovert. Detta är Nordens äldsta Lancia.



Hans Jørgen Svartvasmos Flavia Milleotto flankert av Magnus Wålinders Montecarlo og Rolf Nyléns Appia serie II.

Søndag ventet nok en dag pakket med treffprogram med utsjekk fra hotell og hytter etter frokost og tur til familien Thorsruds gård litt lenger opp i dalen i Øyer. Her ble en snau times tid tilbrakt med besøk i en låve som inneholder svært mange gamle Lancia'er. De to Flavia'ene som under treffet sto utstilt foran hotellinngangen kom herfra.

Siste post på programmet for helgens treff var en kjøretur opp Hafjell til Pellestova, et hotell og restaurant beliggende inne på fjellet ovenfor Hafjell alpinanlegg. Her hadde Lanciaklubbens medlemmer og gjester restauranten for seg selv til en utsøkt avslutningslunsj etter det som må kunne kalles et svært vellykket arrangement.



2 stk. Fulvia Coupé, den til venstre tilhørende Axel Gulbrandson, den til høyre tilhørende Torstein Tanum Morstad.

Tiden var så inne for avslutning, og vi tror ikke det var mange deltagere som ikke hadde kost seg på dette etterlengtede treffet. De fleste deltagere reiste etter søndagens lunsj hver til sitt, mens en mindre gruppe startet opp klassikerne sine og satte kursen nordover mot Lom på første etappe av Vestlandsturen.



Norsk Lanciaträff i Arvika 30 - 31/10 av Karl Hansell

Den Norska Lanciaklubben anordnar traditionsenligt sin för(h)julsträff i skiftet oktober-november.

För oss svenskar är det extra trevligt att träffen också traditionsenligt anordnas i Arvika, det gör ju att det är praktiskt för oss också att åka på det mötet. Varje år brukar det komma en tapper skara svenskar till mötet. I år kom vi fyra svenskar; Alf, Per, Anna-Lena och jag. Vi träffade ett 20-tal glada Norska Lanciavänner.

Upplägget på möte är enkelt och trevligt. Deltagarna kommer till Scandic Hotell i Arvika på lördag eftermiddag, man sitter och pratar i baren, tar en sväng på stan eller tar en öl på O'Learys med trevliga vänner, kanske till och med hinner man titta på bilarna och sparka på något däck. Sedan är det en fin middag tillsammans på hotellet och sedan är det åter mingel i baren och mera bilsnack...

På söndagen är det, efter den gemensamma frukosten, dags för en utflykt till Arvika Fordonsmuseum. Museet är ett trevligt museum med en stor variation på både bilar och motorcyklar. Det finns allt från en Grupp B rallybil (tyvärr inte en Lancia) till äldre tävlingsbilar. 20-tals lyxbilar och även en del mer vanliga vardagsbilar. På motorcykelsidan finns samma variation, en del gamla tävlingsmotorcyklar, sportmotorcyklar, blandat med mer vardagliga motorcyklar. Arvika fordonsmuseum är värt ett besök även om man inte åker på norsk Lanciaträff.



Foto från Harald Bergsaker. Ett glatt gäng Lanciaentusiaster framför Arvika fordonsmuseum.

Efter museet är det åter dags för hemfärd och i varje fall jag börjar redan på vägen hem längta efter att få träffa alla trevliga norrmän igen!

Inne på museet uppmärksammade vi denna norska scooter.



Mustads "Folkscooter" var ett resultat från de två Norska ingenjörerna Bjarne Christiansen och Johan Mustad.

Scootern hade en AMO- motor på 1,2 HP och 50 cc, den visades första gången 1954.

Motorn satt över framhjulet som drevs med kedja.

Den första "Mustad" hade inte kickpedal, utan måste springas igång. Årsmodell 1955 hade kickpedal och då också kedjedrift till bakhjulet.

Samma år upphörde tillverkningen.

Foto: Per Edvardsson

I år var vädret bättre än förra året, då det snöade. Det gjorde att det kom även lite äldre Lancior till mötet. En Beta Montecarlo, en Thema och en Thesis, blev ett bra komplement till Deltorna som brukar komma.

Den Norska Lanciaklubben med ordförande Harald i spetsen välkomnar oss svenskar att komma på denna träff, och några brukar det alltid komma.

Nästa år hoppas jag att vi kan komma ännu fler svenskar till denna trevliga träff med Norska Lancia klubben! Träffen är i Sverige och vi är många som inte har så långt att åka. Det går till och med smidigt att åka tåg till Arvika. Träffen hålls ju också vid en tid då man ofta inte har massa andra aktiviteter inbokade.

Jag hoppas att nästa år, förutom massa trevliga normmän, också få se fler trevliga svenskar!

Lancia Lambda –

en hundraårig delikatess!

av Owe Persson



Lancia bilentusiasterna får tacka försynen för att i Turin år 1881 föddes en gosse med namnet Vincenzo Lancia. Han hade turen att tillhöra en välbeställd familj, etablerad inom livsmedelsbranschen. Man hade både en sommarbostad uppe i bergen och en fastighet i staden Turin för vinterhalvåret. 1896 återfinner vi ynglingen hos Guiseppe Ceirano, som drev en liten fabrik på Lancias Turinfastighets bakgård i vilken det tillverkades cyklar och efterhand också automobiler. Denna verksamhet väckte tidigt Vincenzos intresse. Han sattes i skola för merkantil utbildning men dessutom på eget bevåg studerade han teknik. Anställningen hos Ceirano började med att Vincenzo skulle sköta bokföringen. Ceirano var en av Italiens tidigaste biltillverkare men 1898 hände stora saker. Fabbrica Italiana Automobili Torino – F.I.A.T. - bildades av några inflytelserika och penningstarka intressenter. Vilka bilar skulle man tillverka? Då väcktes tanken att man övertar hela firman Ceirano med personal och en nykonstruerad bil som Ceirano just skulle lansera.

Nu var alltså Vincenzo anställd hos F.I.A.T. och familjen Lancia fick söka någon annan att driva familjeföretaget. Vincenzo slapp nu antagligen ifrån med att hålla på med dubbel italiensk bokföring. För honom verkar det redan nu vara bilar som han skulle arbeta med.

Vincenzo Lancia blir sin egen

1905 hade Vincenzo blivit världsberömd racerbilsförare och ansedd biltestare hos FIAT. Han kände till vilken typ av bilar FIAT tillverkade och kanske anade han en marknadssektor som han kunde inrikta sig på då han längtade till att bli sin egen. 1906 etableras Lancia & C Fabbrica Automobili kapitaliserat av honom själv och sin familj tillsammans med en närstående vän och kompanjon. Familjen Lancia var stora inom kulinariska produkter och nu ville Vincenzo även bygga bilar som också skulle smaka bra. Kanske skulle Lancia & C. bli den lilla delikatessaffären en bit ifrån entrén till den stora matmarknaden – FIAT. Förresten är det någon som minns att förr inom Svenska Lanciaklubben sade man att ”Lancia är inte bil utan ett mekaniskt njutningsmedel”

1914 då första världskriget bröt ut hade Lancia & C nått en viss industriell kapacitet som ställdes om för det italienska försvaret och Vincenzos kreativitet ledde till

smalvinkliga, kompakta och lätta flygmotorer, vilka Lancia tillverkade med framgång.

1919 var biltillverkningen hos Lancia åter igång med några ganska förfinade modeller, men konventionellt konstruerade, som avslutades med den magnifika Tri Kappa som under huven hade en smalvinklig V8 motor som tillverkades 1921 - 22. Lancia – trots den betydligt lägre produktionen - var den näst största italienska biltillverkaren efter gigantiska FIAT. Lancia till och med utvecklade en superlyxbil med en smalvinklig V12 motor på 7,8 liters slagvolym presterande 150 hk. Ett chassi visades på Paris salongen 1919 men det bedömdes som ett riskfyllt projekt av vilket det inte blev något av. Men Lancia fick visa vad man kunde.



En ungdomlig och belåten Vincenzo Lancia vid ratten i en - som det verkar - FIAT racerbil. Under mössan tänkte han säkert på sina egna bilar. Han tävlade hos FIAT även när han hade startat eget. Han tillhörde den tidens främsta racerförare, något som FIAT uppskattade. Samtidigt blev ju namnet Lancia känt runt om i världen.

Projekt "Lambda" startas.

Tisdagen 15 mars 1921-våren kanske kunde anas - hade Vincenzo samlat nyckelpersonerna i firman för att diskutera den nya bilen. Hans närmaste man, Battista Falchetto förde dagbok, vilken finns kvar och fortfarande kan läsas. Vincenzo hade länge grunnat på en ny Lanciamodell, som han redan före kriget hade snackat om på Parissalongen. I Svensk Motortidning har en svensk reporter hört honom orera om sina nya idéer med italiensk espri, med framtoningen av en lätt ovårdad och orakad klädmånglare men med stor självsäkerhet. En olycka med en av hans egna bilar där ena bladfjädern brast under körning och man får väl tillskriva hans körskicklighet att livet räddades på honom och hans mor. Målet var nu en framfjädring där ett fjäderbrott inte skulle påverka säkerheten.

Säkrare framfjädring och en mer stabil karosstomme var målet för utvecklingsarbetet med Lancia Lambda. Falchetto, en välutbildad och visionär konstruktionsingenjör, fick i läxa att idémässigt ta fram olika förslag till ett nytt framfjädringssystem. Båtars skrov hade länge väckt Lancias nyfikenhet då det både skyddar insidan och bär upp konstruktionen. Kunde dessa principer tillämpas på den nya bilen?



Prototyp vagnen med en oval kylare, väldigt lik Bugatti. Lancia ändrade till den vertikala skarpkantade kylaren då serietillverkningen startade. Eftersom Vincenzo var född samma år som Ettore Bugatti, ville kanske Lancia inte sammanblandas med Bugatti.

Falchetto visade 14 olika skisser vid nästa möte och Vincenzo tog dessa under granskning. Det bestämdes att gå vidare med systemet där framhjulen skulle röra sig vertikalt kring respektive styrsindel. Principen var redan känd från andra tillverkare men ofta primitivt utförda och känsliga för nedsmutsning. Det här fjädringssystemet ägnades ingående studier. Snabbt kom man på att teleskopframfjädringen skulle kombineras med en centrisk stötdämpare där smörjoljan utgjorde dämpningsmedium.

Att få fram en bil där kaross och chassi skulle kombineras var en utmaning men Vincenzo hade något båtliknande i tankarna. Direkt insågs att bilen kunde utföras betydligt mer lågbyggd än tidigare konstruktioner delvis åstadkommit med en kardantunnel vilken samtidigt bidrog till konstruktionens stabilitet.

Den nya motorn utfördes med fyra cylindrar och saxade i smal vinkel – enligt den praxis man utvecklat från tidigare flygmotorer - och med en kort trelagrad vevaxel. Topplocket var av gjutjärn medan resten av motorn tillverkades av aluminiumgjutgods med ingjutna cylinderfoder i stål.

De vertikala toppventilerna påverkades av en överliggande kamaxel medelst rullyftare. Primitivo Rocco och Augusto Cantarino var Vincenzos närmaste ingenjörer på motorkonstruktionsavdelningen för arbetet med Lambda-motorn. Man var helt övertygad om att smal vinkel och en kort och robust vevaxel var det rätta, något som hos Lancia skulle bli en orubblig princip de närmaste 40 åren framöver.

På den fantastiskt korta tiden av åtta månader hade man så en körbar båtliknande prototyp klar att testa den första september 1921. Målet var Col de Mont Cenis ett bergspass med krävande vägar beläget ca 70 km nordväst om Turin. Med en Lancia Trikappa som fölgebil skulle den nya bilen visa hur bra utvecklings- och konstruktionsarbetet hade blivit. Efter krävande alpvägar besöktes på hemvägen Ristorante "Giaconera" – numera världsberömd då den fortfarande efter 100 år är i gång. De elva ingenjörerna som var med under testkörningen blev bjudna på lunch av Vincenzo. Efteråt kopplade man av med boulespel. Vincenzo blev nästan sämst vilket fördunklade hans humör under hemresan - sägs det. "Giaconera" har därefter serverat luncher ett flertal gånger i samband med olika jubileumsträffar för det internationella nätverket kring Lancia Lambda – första gången 1971 då man uppmärksammade 50 års jubileet.

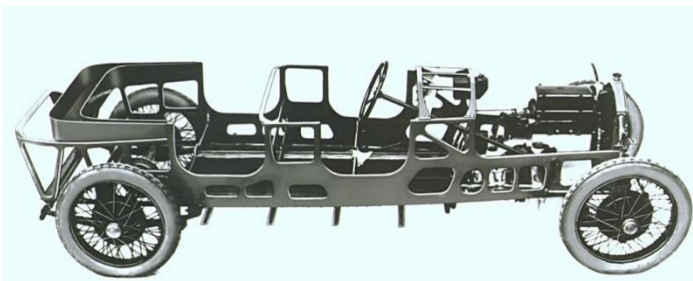


En nöjd Herbert Nilsson i Mariefred är ute och kör sin Lancia Lambda, serie 5 "Torpedo" från 1925 med axelavstånd 3100 mm. Hans garderob fick kompletteras med en riktig keps á la Vincenzo. Bilen såldes ny i Sverige 1925 och 2007 fick Herbert möjlighet att efter många år köpa sin drömbil, vilken han har förvaltat väl.

Premiärvisning och serietillverkning

Efter de avslutade testerna med prototypvagnen började den stora utmaningen att utveckla Lambdan till en serietillverkad bil. Man lämnade det båtliknande utseendet för en mer skarpkantad utformning med låga horisontella linjer och som gav bättre utrymme. Det blev en bil med nästan tidlöst utseende och som i flera fall påverkade andra tillverkare. Uttrycket "långt och lågt som en Lancia" kunde läsas i arkitekturtidskrifter.

Vincenzos kontakter inom FIAT ledde till att FIAT åtog sig tillverkningen av de stora längsgående sidostyckena med hjälp av stora plåtpressar vilka Lancia saknade. Lancia Lambda premiärvisades på bilsalongen i Grand Palais i Paris 4 oktober 1922. Falchetto och testföraren Gismondi hade kört utställningsbilen dit från Turin.



Lambdans bärande struktur blev ett rymdfackverk. Det samarbetades med Metallurgische FIAT, vilka kunde pressa de olika plåtkomponenterna i 2 mm stålplåt.

Bagageutrymme och förvaring av den nedfällda suffletten var integrerade i konstruktionen. Vem skulle inte vilja ha ett sådant här vackert konsthantverk att njuta av i sitt vardagsrum?

Reklambild för den nya Lancia Lambda – serie: 1 och kanske den första som 1923 importerades till Sverige.

Vera Schmiterlöv håller i ratten och medpassagerare är Greta Garbo. De ska ha fått 75 kr var för sin medverkan. Deras skådespelarkunskaper gör allt för att det ska verka gå fort men bilen står faktiskt stilla. Det är nog den enda svenska Lambdan med stötfångare, vilken måste ha varit svår att montera.



Den svensk-amerikanske bilkonstruktören Ivan Örnberg som uttalade sig i Svensk Motortidning berättade: ”Av märkligare nyheter har jag endast sett en - men ett lejon. Det var en ny Lancia och tro mig, den kommer att bli den stora sensationen på årets Parisutställning” Ingenjör Örnberg blev senare känd som skaparen av Volvo Carioca – Volvos första riktigt moderna bilkonstruktion år 1938. Reportern från brittiska The Automobile Engineer ansåg den vara ”Freaky” – ett hugskott - men numera får vi nog säga att den var ett spännande inslag i den dynamiska bilhistorien. 3 november 1922 var det premiär i London och det rapporterades att Gismondi hade kört Lambdan upp och ner för entrétrappan till utställningshallen Olympia för att visa fördelarna med framfjädringen. Tidningen The Autocar skrev att Lambda väckte mer skepticism och intresse än någon annan bil tidigare. Efter sin smekmånad med Adele, hans tidigare sekreterare, anlade Vincenzo till London.

Hemresan med Vincenzo vid ratten samt vid sin sida Adele och med Falchetto och Gismondi i baksätet blev strapatsrik. Nu började vintern märkas med snö och kyla. Turen fick gå via franska Nice då de närmare vägarna över alperna var blockerade av snöhinder.

Det första exemplaret av serie 1 – chassinummer: 10001 - lämnade monteringsverkstaden i mars 1923. Lambda utvecklades efterhand stegvis från och med serie 1: exempelvis infördes fyrstegad växellåda i serie 5 år 1925.



En av världens äldsta överlevande Lambda – serie:1 – chassi nr: 10126 - alltså det 126e tillverkade exemplaret. Såldes ny i Sverige 1923.

Åke Jern – vid ratten - ägde den från sent 1940-tal fram till i början 2000 - talet.

Utmärkande för serie 1 är den enkla nedfällbara vindrutan.

Lambda började säljas i Sverige på hösten 1923 av Rich. F. Björkmans Motoraktiebolag A/B på Kungsgatan 28 (Kungstornet) i Stockholm. De hade även filialer i Göteborg och Malmö. Det första exemplaret sägs ha körts hem till Sverige av ingenjör Björkman själv. Han försvann ur företaget redan 1924 och 1927 hade firman gått i konkurs. De hade sålt ca 30 Lambda av serie 1 till 5. Efter detta verkar inga nya Lambda ha sålts i Sverige.

Bertil Lindblad från Köping kunde berätta om hur det var att ha en halvgammal Lambda i början av 1930-talet. Det behövdes en reservdel till hans bil och han besökte den dåvarande Lancia-agenten, civilingenjör Tham i Stockholm. Denne blev fly förbannad för att ingenjör Lindblad körde en utgången modell. Tham ville tydligen bara sälja nya bilar. Man kan undra hur många skrotade Lambda den där Tham var skyldig till. Vad man vet så sålde Tham inte heller någon ny Lancia. Av de runt 30 exemplar som såldes känner vi dag till fyra stycken. Lambda var självfallet en komplicerad bil som krävde specialkunskaper för skötsel och reparationer vilket ofta ledde till skrotningsdöden. De överlevande bilarna ägdes av hängivna entusiaster och det har varit lång tid mellan ägarbytena.

Främsta konkurrenten i Italien var FIAT 505: vikt 1540 kg med fyrcylindrig motor om 2,3 liter som gav 30 hk. Den kostade 32000 lire och tillverkades i runt 30000 exemplar medan Lancia under samma period fick fram kring 4800 Lambda: vikt 1225 kg med fyrcylindrig motor om 2,1 liter som gav 50 hk- pris 43000 lire - under samma period fram till 1925.

I Sverige kostade FIAT 505 ca 7000 kr och Lancia Lambda runt 11000 kr, som jämförelse kan nämnas att den då billigaste bilen på den svenska marknaden – Ford T – betingade ca 2000 kr.

Lancia Lambda kom relativt snart ut på världsmarknaden och särskilt i Storbritannien och Australien såldes åtskilliga vagnar. I Storbritannien och Australien hittar vi de flesta överlevande bilarna i våra dagar och som numera är väldigt uppskattade där.



En glupskt farthungrig Lancia Lambda med sin helt synliga och avancerade teleskopframfjädring.

Bild nedan: Herbert Nilsson körande sin snart 100åriga Lancia Lambda.

Den smäckra bakaxeln är till synes stagad likt strängen på en violin.





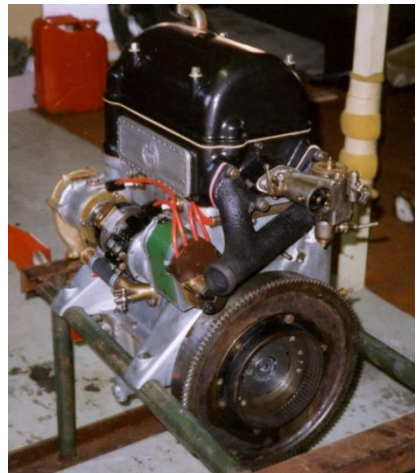
För sin tid hade förarplatsen i Lancia Lambda en väl genomtänkt ergonomisk utformning: lätt åtkomliga spakar och ratt samt rejäla pedaler för alpkängarna.

Denna bil –Serie 5 – har fyra växlar men serie 1 – 4 hade 3 växlar.

Lancia Lambda motor, serie 1 – 6: borming: 74, slaglängd: 120. Smal vinkel: 14°, Slagvolym: 2,1 liter. 49 hk vid 2250 rpm.

Vänster sida: längst fram vattenpump driven från den vertikala kamaxeldrivingen som bakåt driver generatoren och tändmagneten.

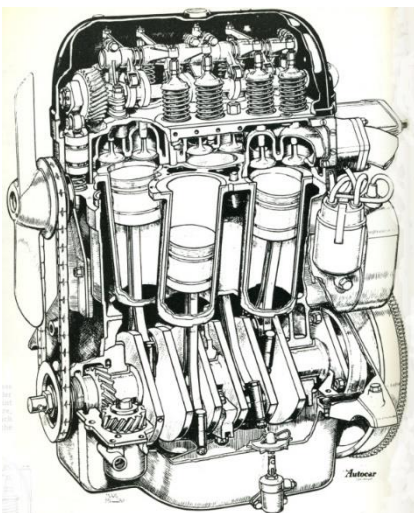
Insug och avgas på topplockets bakre gavel.



Lambdans motor visad i en uppskuren bild.

Sådana här fina handritade illustrationer hittar man i gamla motortidningar. Denna gjord av Max Millar som i decennier gjorde massor av bilder för brittiska The Autocar, som kom ut en gång per vecka.

Notera de små rullarna som löper på kamaxeln och som kan höras lätt surrande när motorn är i gång. Motorn var ganska komplicerad att tillverka. Cylindertoppen av gjutjärn kan uppvisa sprickor. Det har nyttillverkats både cylindertopp och cylinderblock men många Lambda bilar går ännu med sin originalmotor.



FIAT backar ur

I slutet av 1925 var det dags för en ny uppgradering av Lambda till serie 6. Då kom ett blixtnbesked från FIAT att nu kunde man inte längre bistå Lancia med tillverkning av de viktiga chassikomponenterna. Var det kanske så att FIAT insåg att de hjälpt Lancia för mycket att åstadkomma en så gracil och lockande automobil?

Serie 6 blev till stora delar en helt ny bil då man fick konstruera en ny chassiplattform som kunde tillverkas i den egna fabriken. Man kan väl också anta att Lancia nu hade fått bättre resurser.

De tidigare serie 1 – 5, var genom sin konstruktion svåra att förse med specialbyggda karosserier. I Italien fanns det ett antal karosserifirmor som ibland även gav sig på Lambda med stora svårigheter då stora delar av stommen fick hantverksmässigt byggas om. Ibland blev det läckra skapelser men underliggande nödvändiga förstärkningar gjorde dessa Lambda till en tyngre automobil.

Kanske serierna 6 – 8 ändå blev en framsynt anpassning till vad kunderna önskade och samtidigt gav karossmakarna bättre möjligheter till ett friare skapande. Men bilarna blev tyngre så det infördes större och starkare motorer – serie 7 motor med 2,4 liter och ca 60 hk och serie 8 motor med 2,6 liter och 70 hk - samtidigt som bromsarna uppgraderades. Det togs fram ett längre chassi med större axelavstånd och modernare lågtrycksdäck för en bättre komfort. Det sportiga draget blev nedtonat. Högerstyrning var det vanligaste men av serie 8 byggdes 428 bilar med vänsterstyrning. På Biscaretti museet i Turin finns en limousin på serie 8 chassi med ratten på vänster sida som lär ha tillhört Vincenzo Lancia.

Den tidigare racerföraren Vincenzo Lancia vände ryggen till biltävlingar med sina egna bilar. Emellertid tävlade då och då Lambdabilar i specialutförande. Nu för tiden har det byggts en och annan replik av dessa.

Serie 6 – 9 tillverkades i ca 8800 exemplar och tillsammans med serie 1 – 5 blev det runt 13000 bilar. Lancia World Register har 2021 registrerat 329 kvarvarande bilar. Man kan lugnt påstå att efterfrågan är större än tillgången av dessa ”historiska drömbilar”

Lancia Lambda fick inte direkt några efterföljare – den var nog lite för speciell. Dock måste det anses att den var det första steget mot de bilar vi har i dag med självbärande karosserier.

(Faktauppgifter har delvis hämtats ur ”Lancia i Sverige” publicerad 1995 av Bengt Gustavsson).



Från och med serie 6 - med sin chassiplattform - blev det fritt fram för de fristående karossbyggarna att på många sätt variera utseendet på en Lancia Lambda. Dock ingick stänkskärmarna, motorhuv med torped och kylare i den av Lancia tillverkade botten plattan.

Det verkar inte ha sålts någon ny Lambda, serie 6 – 9 i Sverige.



Lancia Lambda deltog i flera svenska sportbilstävlingar under 1920-talet.

Här har grosshandlare Albert Walldén från Malmö tagit i lite för hårt i en kurva under en tävling i Brearedsbacken 8 juli 1928.

Samtidigt visas hur styv Lambdans kaross-chassikonstruktion verkar vara.

(Bild från Jan Ströman)

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.

NLM 2022 i Sverige!

Nordiskt Lancia möte är ändrat och kommer att förläggas på Backagården i Höör, 10 - 12 juni.

Program och priser kommer i nästa nummer...



Bild: från internet

Autoexperten

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

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

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

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancia.

www.autoexperten.se





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

Grattis Lambda! som firar 100-år 2021



I Rich. Björkmans katalog för 1925 finns denna svenska akvarell. Man ville tydligen storsatsa på Lancia Lambda i Sverige.

**Buon Natale e Felice
Anno Nuovo!**

Tillönskas alla Lanciaentusiaster!

