



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIA KLUBBEN
NUMMER 149 , FEB 2022



Lancia Lambda 100 anni Turin



Luciafest

Ett litet fel

Kimera EVO 037



MC Collection – Tidö Slott

Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 6	Kallelse till årsmötet på Taxinge Slott
Sid. 8	Lancia Lambda 100 anni Turin
Sid. 12	Luciafest
Sid. 14	Ett litet fel – stora bekymmer
Sid. 16	Kimera EVO 037
Sid. 18	NLM i Höör 2022
Sid. 20	MC Collection – Tidö Slott
Sid. 27	Salutorget



Klubbmästarna rekommenderar:

Årsmötet på Taxinge slott söndagen den 24 april klockan 12.00, se formell inbjudan på sidan 6.

NLM i Höör, Skåne 10 - 12 juni, anmälan före 29 april, se formell inbjudan på sidan 14.



Per har fyllt 80!



Det sägs att man ska njuta sitt otium efter pensioneringen. Inom vår klubb betyder detta tillfälle till ökad aktivitet med ädlaste fordon – ingen njutning överträffar den man känner då en vrång motor plötsligt går igång och man sätter sig i förarsätet för att styra ut i världen i sin ägandes Lancia. Man blir som ung på nytt!

Till vår lycka har vi en klubbmästare som lever upp till denna bild – Per Edvardsson! Han har just fyllt jämnt utan att slå av på takten – han förtjänar vår stora uppskattning för sitt goda humör, sin sympatiska person och sin rika kompetens på området Lancia! Må hans person och gärning hyllas evinnerligen!

Bo Göran

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.svenskalanclaklubben.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!

Som framgår av vår kallelse till nytt årsmöte (24/4) på Taxinge tror vi på ett liv efter pandemin – eller snarare att den då har förklingat, vilket ger oss möjlighet att träffas på nytt, om än med viss försiktighet.

Detta begrepp, försiktighet, har fått vingar i debatten omkring klimatförändringarna – dess effekter ska beaktas enligt försiktighetsprincipen, som nog kan leda till överraskande resultat. Miljörörelsen älskar allt som kan framkalla undergångskänslor – som gammal ingenjör tycker jag att det borde sporra till motåtgärder, d v s påskynda utvecklingen av fossilfria alternativ.

Ett sådant, som vi (och tyskarna) snart kommer att behöva, är den fjärde generationens kärnkraft, som inte bara kan ge oss en stabil elförsörjning utan också åter upp det kärnbränsle som vi nu håller i mellanlager med 95% resterande bränslekapacitet. Det är detta bränsle som miljörörelsen nu vill slutförvara flera tusen människoåldrar framåt, medan glada ingenjörer vill oskadliggöra dess risker genom att utvinna dess inneboende styrka. Så vitt jag vet ligger ryssarna långt framme med denna teknik – varför inte närma sig deras forskning med tillbörlig respekt, om inte annat så för att få dem på lite bättre humör, vilket är angeläget bortom allt vapenskrammel.

Nu är det 2022 och vi har ett helt och härligt Lancia-år framför oss. Vår klubb är värd för årets NLM, som utgår från Höör, mitt i Skåne. Enligt uppgift får vi tillfälle att besöka två viktiga bilsamlingar, den privata i Alstad, vid Trelleborg och den i Simrishamn, som har övertagit den gamla samlingen vid Skokloster

Inför dessa besök finns det anledning att begrunda orternas långa, medeltida historia. Alstad hette ursprungligen på danska Vor Frue Alstad, på svenska Fru Alstad. Frun är förstås Jungfru Maria vars kult länge var levande runt Östersjön (Marias hav). Jag har forskat om saken och kunde räkna till 50 Maria-kyrkor längs kusterna i Sverige, Danmark, Tyskland, Polen, Baltikum och Finland.

Det blev så småningom en uppsats som lämpligen kan läsas inför vårt besök (den gamla skolfuxen förnekar sig inte!). Cimbrerna var en folkstam, som kanske kom från norra Jylland. I samband med en klimatförsämring försökte stammen utvandra söderut, ända till Italien, vilket ledde till upprepade stridigheter med romarna, som till sist förintade intränglingarna. Enligt en seglivad skröna flydde en spillra till Skåne, därav namnet Simrishamn, under nationalromantiken stavat Cimbrishamn!

Denna stavning kan återfinnas på gammalt tegel från trakten och på vykort från sekelskiftet 1900. Tro't den som vill!

Har ni också hört, att vätgasen i allt högre grad uppfattas som energibärare för framtiden. Tågen var först ut – i Tyskland planeras för vätgasdrivna lok på vissa banor. Än mer uppseendeväckande är de studier som görs för flyget – nyligen publicerades en sådan för en flygning från London till San Francisco! Det är nästan 900 mil och kräver tankning med flytande vätgas. Turbinerna måste naturligtvis byggas om men i alla fall – ett genombrott! Gäller detta också för bilar, för Lancia?

Belissima & BOLLETTINO

Våra vänner i Finland ger ut ett medlemsblad, gemensamt för FIAT, ABARTH och LANCIA. Lagom till jul fick jag i posten ett dubbelnummer, nr 1-2/2021. Allt ser bra ut, men mitt problem är att hela skriften är på klingande finska. Vi svenskar, och även övriga skandinaver, är bortskämda med att Finland är ett tvåspråkigt land, där svenskan duger i de flesta situationer – därför lär vi oss aldrig finska, ens för de enklaste behov, vilket är synd. Trots att jag faktiskt har varit ansvarig för ett företag i Helsingfors, som jag då besökte regelbundet, lärde jag mig aldrig språket – vi konverserade på engelska, för att alla anställda skulle hänga med. Det kändes nästan löjligt men var nödvändigt.

Av illustrationerna i medlemsbladet att döma är föreningslivet i Finland livligt. Till de evenemang som lyfts fram hör ”FIAT 500 World Wide Meeting 2021” i Italien, ”Little Italy Festival, 23-25.7.2021”, Helsinki samt NLM i Lillehammer! Längtan efter att bemästra finska känns särskilt stark i ett dubbel-reportage om FIAT 1500 Coupé på utflykt till Italien – vilken vacker bil! Nästan en Lancia!



Bilden: Fiat 1500 Coupé, avfotograferad från den finska tidningen.

KALLELSE till ÅRSMÖTE på TAXINGESLOTT

Söndagen den 24 april 2022 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 2023.
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag.
12. Val av klubbordförande på 1 år.
13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter. (kontakta gärna valberedningen, Per Edvardsson tel. 08-35 24 64 eller mobil: 070-321 78 16.
14. Val av revisor och revisorsuppleant.
15. Val av valberedning.
16. Mötets avslutande.

B. Extravaganza.

Utdelning av vandringspokalen, för den – vid årsmötet närvarande – bästa Lancia i förhållande till användningen samt nedlagd möda och flit.



Glimtar från vackra Taxinge Slott vid tidigare årsmöten.

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

OBS! Årsavgiften skall vara betald innan årsmötet.

Verksamhetsberättelse för Svenska Lanciaklubben år 2021

Vid utgången av året hade Svenska Lanciaklubben 122 medlemmar, varav 10 nya under året, – den underliggande tendensen är svagt stigande med inslag av yngre krafter, vilket är mycket glädjande. Lancia må vara, och har alltid varit, ett relativt litet bilmärke men med betydande inflytande på den tekniska utvecklingen inom bilismen – undra på att detta ter sig attraktivt för unga sinnen, som söker efter förebilder! Dessutom har det varit relativt lätt, och tacksamt, att få tag i ett lämpligt renoveringsprojekt – överkomligt och stimulerande som biljett in till bilarnas aristokrati.

Vårt referat från 2020 tog upp AI och robotik – högaktuella ämnen med ständigt nya tillämpningar. Moderna bilfabriker utgör slående exempel med rader av robotar, numera eldrivna. Huruvida en fortsatt utveckling av automatiken inom tillverkningsindustrin i längden är förenlig med hög sysselsättning i samhället, ett villkor för lojalitet och samhörighet, verkar högst osäkert och borde analyseras fortlöpande. Nu går utvecklingen snabbt och den förre statsministerns, Fredrik Reinfeldt, förutsägelse om att pensionsåldern borde höjas till 75 framstår som försiktig. Detta är ett ekonomiskt villkor, men vad ska alla människor syssla med? Roland Kaufeldt, uppfinnaren bakom den första svenska roboten, hade rätt då han varnade för sociala problem.

Vårt årsmöte hölls traditionsenligt på Taxinge slott den 25 april. Av Corona-skäl hade man där dukat för fyra vid varje bord – deltagandet var något under det vanliga, några medlemmar höll sig kvar i parken, men humöret var inget fel på. Årets Extravaganza gick till Karl Hansell för hans Fulvia Coupé 1.6 HF -69 – han kommenterade utmärkelsen med en utförlig artikel i nästföljande utgåva av La Lancia (146).

Valberedningens förslag till bemanning av styrelsen föll årsmötet i smaken, med tillägget att Johan Mellström inträder i styrelsen som suppleant. Han hälsades hjärtligt välkommen.

Höstmötet i Hölö fick tyvärr ställas in p g a risken för smittspridning. Luciafesten hölls i år på ABF:s café i Huddinge den 11 dec. På grund av alla bekymmer med Coronan blev deltagandet begränsat. Men roligt var det att få hälsa Bo Nylén med Anita åter i vår Lancia-skara.

Under året hölls 5(6) styrelsemöten. Utöver det konstituerande styrelsemötet, som hölls omedelbart efter årsmötet, har endast ett fysiskt möte kunnat hållas den 9 okt hos ordf. Övriga möten (16/1, 17/4, 14/11, 21/11) har genomförts med ZOOM-teknik.

Klubbtidningen La Lancia har utgivits med 4 nr under året, med rikt innehåll. Särskilt uppseende väckte artikeln om Mörtfors Tarzan i La Lancia (145), resultatet av omfattande research. I sista numret för året, La Lancia (148), återgav vi en artikel Nordisk Lanciatreff om NLM i Lillehammer, skriven av normannen Sverre Undseth. Det svenska deltagandet bidrog till framgången för mötet. Enligt vedertagen tågorordning ska NLM 2022 hållas i Sverige.

Styrelsen

Lancia Lambda 100 anni Turin september 2021 av Magnus Nilsson

Efter en del förberedelser lastade vi, Göran O, Herbert N samt undertecknad Lambdan på en rejäl och för ändamålet godkänd trailer. Som vanligt när det gäller Göran finns inga hinder för en sådan insats, som att transportera Lambdan till Turin och senare tillbaka hem igen.

Bild:

Lambdan lastad på trailern, i väntan på att bli hämtad.



Göran skulle få en minnesvärd semester då han även hade egna planer nere i Italien. Jag och mitt resesällskap tog flyget ner till Turin och anlände flygplatsen Caselle Torinese (som är en del i storstadsregionen Turin) den 30 september.

Dagen efter kom Göran till vårt hotell med Lambdan, naturligtvis hel och ren. Vår utgångspunkt var Juventus hotellet en bit utanför stan. Vi kunde räkna in ett 40-tal Lambda bilar uppradade utanför hotellet.

Bild: Vår bil utanför hotellet.



Första dagen skulle Lambda bilarna prövas likt Vincenzo gjorde 100 år tidigare, på bergsvägarna upp mot Moncenisio och vidare upp mot den högt belägna Dammen 2300 m ö h. Vi fick beröm för väl genomförd övning av Lambda consortiets ordföranden Lucia Gambarin. Lambdabilarna som ärades på bergets vägg med ytterligare en skylt, som sattes under den ursprungliga, för att hedra Lambdans hundra år.



Bild ovan: Lucia Gambarin med barnbarn.

Bild till vänster: På tavlan vid bergets vägg.

Bild nedan: Lunchuppehåll på väg ner från Dammen.



På nedfärden var det uppehåll för en gemensam lunch. Vi kom då i samspråk med Vittorio Bernuzzi, föreståndare för firman Storicar, som faktiskt kan hjälpa till med de mest skilda saker till våra Lanciabilar. Han gjuter block till Lambda med stålfoder för en kostnad av 48 000 Euro. Han kan även fixa grejor till Appia och Integrale, då han tävlade intensivt under 6 år med Integrale, en mycket bra kontakt framöver.



Vidare stötte jag på Guido Gotta, en sedan några år tillbaka fin Lambdakontakt. Även han gjuter aluminiumblock, men härdar loppet utan foder direkt i aluminiumen till en kostnad av 100 000 SEK. Han tipsade mig om hur man delar ett fjäderben på Lambdan.

På kvällen när vi var ute och flanerade i Turins centrum, då gjorde jag en iakttagelse, nämligen att Turins Centrum håller på att förskjutas ned mot floden och även över på andra sidan floden.

Nästa dag gick utflykten till La Venaria Reale med sitt Savoyslott, som byggdes 1807 för att fungera som jaktstolt och som markering efter en uppgörelse mellan Italien och Frankrike. Uppställning av bilarna runt innergårdens fantastiska fontän.

Det blev drygt 40 stycken Lambdabilar som ställdes upp i en ring runt fontänen, efter en guidad tur i slottet så blev det ett fantastiskt vattenspel till tonerna av Bocellis Con Partiro, detta var en mycket mäktig upplevelse.



Bild: Bilarna runt fontänen vid La Venaria Reale. Från Internet.

Efter detta gjordes en liten tur till La Manderia, ett lunchställe i parkmiljö som även är en känd golfbana. Här bröt vi samkvämet och sökte upp en bensinstation för fylla upp tanken, samt för att få lite tid på egen hand.

Galakvällen ägde rum på ASI:s Villa Rey (Auto e moto Storico Italiana) uppför höjderna ovanför hotell Crimea. Färden upp gick bra ända tills vi kom till den sista

backen som är väldigt brant. Jag blev tvungen att växla ned från 2:an till 1:ans växel, men råkade få i 3:an istället varpå bilen tappar fart och stannar.

Jag får igång motorn men kan inte på något sätt få ur växeln fast kopplingen är nedtryckt, det blir naturligtvis köbildning bakom oss, men ingen kan passera. En Österikare kommer till vår undsättning, efter en stund kommer vi på att gunga bilen fram och åter och på så vis får jag ur växeln så jag kan komma vidare på 1:ans växel, puuh! Säkert 15 Lambdaförare bakom som applåderade. Ett glatt inslag.

Senare under minglandet kom jag i konversation med Carlo Rossi (Martinifamiljen) samt en Argentinare som var tongivande för Indy 500 i Amerika. Efter en superb 5-rätters middag inklusive vin, hölls det tal och delades ut utmärkelser, även till undertecknad.

Mitt i natten gick färden hem till hotellet med eskorthjälp av polisen de två milen, 40 stycken Lambdabilar rullade på så vis genom Turins gator med mediokra lysen i normal Lambdahastighet. -Detta kan nog bara hända i Italien.



Bild: Parkering av Lamdabilar på Piazza San Carlo framför Santa Christina Kyrka i Turin.

Ett litet fel - stora bekymmer av Rolf Nylén

Detta är historien om en säkring.

För en tid sedan var jag ute och körde i min Aprilia som jag har renoverat och lagt ner mycket tid och kärlek på. Jag körde min vanliga runda på dryga milen som jag brukar göra. Det känns verkligen vilken fantastisk väghållning bilen har. Den har en väldigt påkostad bakvagnskonstruktion och "slidingpillar" framvagnen gjorde bilen dyr i tillverkning, men väldigt trevlig att köra.

På hemvägen svängde jag in till ett garage för att hälsa på ett par bekanta. När jag efter en stund skulle fortsätta hem så vägrade bilen att starta, den fick bensin men var helt död.

Jag väntade en stund och funderade på om jag skulle ringa min kompis Svenne, så han kunde bogsera mig hem. Efter ungefär en kvart så provade jag igen, och vips så startade bilen snällt och jag kunde köra hem till mitt garage.

Jag funderade på vad felet kunde vara, var det kondensatorn, de kan ju spöka när de blir varma. Köpte en ny passande kondensator, men Aprilian har 6 volt system och den nya var troligtvis för 12 volt system. Jag kan inte se skillnad på dem, men jag monterade den nya i alla fall.

Några dagar senare gjordes en ny provtur den vanliga rutten. Bilen startade snällt, jag körde iväg glad i hågen. Det var ju ett billigt fel och lätt att åtgärda tänkte jag. Hade knappt hunnit tänka färdigt tanken förrän bilen började att hacka, efter ett tag la motorn av, typiskt.

Jag stod lite illa till så jag ringde min vän Svenne, han kom och bogserade mig hem till garaget.

Då tänkte jag att det kanske inte gick med vilken kondensator som helst, så kanske bäst att beställa en ny från Cavalitto istället. Med Per Edvardssons hjälp inhandlades en ny sådan, som imponerande nog kom snabbt från Italien.

Den nya kondensatorn monterades, men nu ringde jag Svenne innan provturen, så att han kunde köra bakom mig, när jag körde min vanliga provslinga. Allt gick jättefint och jag njöt av att felet äntligen var avhjälpt.

Då sa jag till Svenne att vi svänger in på Sundby Vårdshus, så bjuder jag på lunch. Vi parkerade och gick in i vårdshuset, men det var väldigt mycket folk, troligen för att de serverar lunchbuffé på söndagar. Jag föreslog att vi skulle åka hem till oss istället så kunde jag i alla fall bjuda på en pilsner. Vi gick tillbaka till bilarna, när jag skulle starta Aprilian så var den åter helt död.

Bensin fick den och spänning hade jag till tändspolen, så det var bara att koppla på bogserlinan och skamfylld bogseras hem till grannarnas förtjusning.

Nu började min misstänksamhet falla på tändspolen, de kan ju också spöka när de blir varma. En ny spole inhandlades, eftersom det är 6 volt behövde den beställas, men denna gång behövde inte Cavalitto blandas in, den fanns att få tag i här hemma.

Med den nya spolen monterad startade jag bilen som ”hoppade” igång direkt. Äntligen tänkte jag, och körde ut bilen ur garaget och parkerade på gatan, stängde av motorn och ringde Svenne. Han kom och vi skulle åka en sväng, men nu startade inte bilen igen, den tände inte ens. Vi fick knuffa tillbaka bilen in i garaget. Med självförtroendet i botten fick jag igen börja fundera på vad felet kunde vara.

Jag tog bort fördelarlocket och lossade högspänningskabeln från spolen och höll den en bit från godset. Då öppnade jag brytarspetsarna, då skall man få en ordentlig gnista, men jag fick bara en liten ynkelig gul gnista. Då tänkte jag att tändningslåsets kontaktbleck kanske inte ger tillräcklig kontakt, men de ser fina ut. Jag snurrade på säkringen, där kan det ju ärga och bli dålig kontakt. Jag snurrade på säkringen men tar för säkerhets skull bort den helt. Då ser jag att den lilla jäkeln var avbränd, men så lite och nästan osynligt.

När säkringen är kall kommer metallen i kontakt med varandra, men när den blir varm och sväller, om än så lite, så bryts kontakten.



Ny säkring och allt fungerar numera perfekt. Svenne kan lägga undan bogserlinan (hoppas jag) och allt fungera som det ska. Liten tuva stjalper som bekant stort lass.



Luciafest på ABF i Huddinge av Lena & Lasse Helfrid

I år skulle äntligen Luciakaffet bli av efter förra årets uppehåll på grund av pandemin.

Klubbmästare Per Edvardsson hade gjort ett gott arbete och denna gång bokat ABF:s lokal i Huddinge, som hade öppet speciellt för oss i Lanciaklubben.



Datumet var lördagen den 11 december, få var anmälda och ännu färre kom för att fira Lucia. Om detta berodde på sjukdom eller rädsla för pandemin förtäljer inte historien. Det var tråkigt att inte fler kunde delta i denna trevliga samvaro.

Vi startade från Lotorp med vår Delta serie III för att köra de 18 milen enkel resa. När vi ändå skulle dit så passade vi på att hälsa på Rolf och Anita Nylén som bor i Huddinge. Det blev en trevlig stund hos dem innan fiket, där de visade oss runt i sitt hem och i Roffes garage. Sedan gjorde vi en gemensam färd till själva Luciafesten.



Bild ovan: Per Edvardsson

Bild till höger: En glad Bosse i samspråk med bror Rolfs Anita.

Per hälsade oss "alla" välkomna!
Därefter tog vi för oss av kaffe, nybakade bullar, pepparkakor och prinsesstårta.
Extra roligt var att Bo och Anita Nylén kom, efter Bosses långa sjukhusvistelse. Han berättade om vilket elände han hade råkat ut för på lasarettet, som höll på att kosta honom livet.



Under den trevliga kaffestunden ställde sig ordföranden Bo Göran Hellers upp och frågade vad vi visste om Lucia?



Sedan berättade han en anekdot från ungdomens dagar när han besökte Italien som student.

Den handlade i stora drag om en kryssning utmed Italiens kust på väg till Syrakusa, som är Lucias hemstad.

Bild ovan: Anita och Bo lyssnar uppmärksam till Bo Görans berättelse bredvid hustru Jane.

Efter ett par trevliga timmar av Lanciasamvaro blev det dags att mätta och belåtna säga adjö till vännerna och bege sig hemåt igen.

Bild till höger: Staty av Lucia i Syrakusa på Sicilien, bilden är från Internet.



Bild nedan: Här sitter alla glada Lanciaentusiaster samlade utom Lars Helfrid som tog bilden.



Kimera EVO37 av Lars Helfrid

Stod i kön till kassan hos den lokala Ica handlaren och väntade på att få betala, när jag tittade på hyllan med motortidningar. Jag tänkte inte köpa någon, de kostar en bra slant och jag prenumererar redan på en tidning. Men vad stod det längst ner i hörnet på årets första Bilsport? - Nyttillverkad Lancia 037, bilen på bilden såg urläcker ut...

Hur kunde det vara så, den tillverkades väl på 80-talet. Enda gången jag har sett en sådan, var när Lena och jag besökte Elmia en påsk för några år sedan, då Ewa Andersson från Mora visade upp sin fina rallykopia.

Tidningen köptes givetvis och det visade sig vara ett läsvärt reportage, både om den nya bilen och en historisk tillbakablick på Lancias rallysatsningar.

Bilen heter Kimera EVO37 och är en så kallad restomod av Lancia 037, en 500-hästkrafter mycket vacker sportbil. Mannen vars företag ska bygga 37st EVO37or varav över 20st redan är sålda, är 43 år och heter Luca Betti och har en stor kärlek till Lancia.



Hans far vann det italienska rallymästerskapet 1980 i en Lancia Stratos, Luca har själv kört över 150 rallyn med Fiat och andra bilmärken. Namnet Kimera har han tagit från sin 1600-tals villa som är belägen i utkanten av Turin, och är döpt till Villa Kimera, efter ett bevingat lejon med horn och ormsvans.

Kimera Automobili startade Luca 2018 och redan efter 3 år hade han en rullande prototyp och en startad produktion.

Att det gått så snabbt beror nog på de många duktiga experter som hjälpt till att förverkliga hans vision. Claudio Lombardi som ansvarade för motorerna i Martini Racings Lancia 037 och Delta S4 har tillsammans med Italtecnica i Cambiano utvecklat och bygger motorerna till Kimera EVO37.



Chassikonstruktionen och en stor del av monteringen görs av Bonetto CV i Avigliana nära Turin. Den forne chefen för Lancia Racing, Sergio Limones har gett chassit sin välsignelse.

OBS! Alla bilder är från internet.

Motorn är en fyrcylindrig radmotor på hela 2150cc, 16-ventilerstopp, avgasturbo i kombination med en Roots-kompressor med elektrisk koppling.

Effekten är 505hk vid lite över 7000 rpm, med ett vridmoment på 550 Nm men redan vid 2000 rpm är vridmomentet på 400 Nm.



Växellådan är en 6-växlad manuell Graziano och precis som på originalet är EVO37:an bakhjulsdriven. Bromsarna är 365mm ventilerade Brembo-skivor med 4-kolvsock runt om, utanpå dessa sitter det specialdesignade smidda aluminiumfälgar som givetvis är klädda med Pirellidäck, 18 tum fram och 19 tum bak. Innanför karossen som är baserad på Lancia Beta Montecarlo har Kimera byggt ett helt eget rörchassi som ska vara mycket styvare än på en original 037, resten av karossen är av kolfiber.



Luca och Kimera



Kimera bakifrån

Luca räknar med att det ska gå att bygga en bil i månaden, så om det är någon i svenska Lanciaklubben som är intresserad får ni skynda er. Det finns fortfarande några bilar kvar att beställa. Priset för den härliga skapelsen hamnar på 480 000 Euro och är med råge, en bra bit över vad jag har råd med. Men drömma kan man göra, det kostar inget.



I sin villa har Luca både företagets huvudkontor och en sportbilssamling. Luca har som mål att flytta hem slutmonteringen och ta hit kunderna för leverans och körinstruktioner.

En sökning på Villa Kimera på nätet visar att man via Booking kan boka en vistelse i

Luca Bettis vackra 1600-tals villa i slottsmiljö, som är belägen i södra delen av Turin.

NLM 2022 in Höör, June 10-12

Registration, cost and payment information

The venue is Backagården, Stenskogen 735, 242 91 Höör
(<https://backagarden.se/>).

Registration must be done at www.svenskalanciaklubben.se

Basic meeting fee 800 SEK per person. This includes various fees, bus rent, T-shirt, and other costs.

Registration and payment of 800 SEK per person, must be done by latest on April 29.

Payment details: Bank: **Nordea** PlusGiro-konto **55 58 14-3**

Account holder: Svenska Lanciaklubben (adress: Tunavägen 7, SE-184 51 Osterskar, Sweden).

IBAN no. For international payments: **SE77 9500 0099 6034 0555 8143**

BIC: NDEASESS (this is usually not necessary)

Please remember to state your name for the payment

Accommodation, two nights, and package Fridy 10/6-Sunday 12/6

Several room alternatives for two nights are available at a discount:

- Singel room (with shared toilet): 810 SEK (20 rooms available).
- Singel room in the hotel: 1260 SEK (16 rooms available).
- Double room in the hotel: 1620 SEK (20 rooms available, for 44 persons).
- 8 bed-cottage: 2340 SEK with self-service. An extra fee of ca 1200 SEK for 8 person can be added for sheets, towels and final cleaning (5 cottages available). Backagården will help out arranging the booking of this alternative.

A mandatory "food package" (see below) cost of 835 SEK per person will be added to the room cost.

- The "food package" includes: 2 breakfasts, Fridy dinner, table driks and coffe, excluding alcoholic drinks; Saturday Banquet with welcom drink, 1 glass of wine or 1 beer, 3-course dinner including coffe.
- The room and package are bookable until April 29, 2022. After that, unbooked rooms will be released. Payment is due upon check-out from the hotel.
- Reservations are made directly with Backagården by mail to info@backagarden.se, alt. By phone +46 413-746 00. Contact person at the hotel is Patricia Grannås.

Sincerely welcome to the
Nordic Lancia Meeting NLM 2022

Höör(in Skåne), Sweden, Fridy_Sunday June 10-12



The venue is Backagården, Stenskogen 753, 243 91 Höör (<https://backagarden.se/>).

Registration must be done at our web page www.svenskalanciaklubben.se

Preliminary Program (updates will be posted at our web page)

Friday, June 10

14-18 Arrival, registration and check-in to hotel

18:45 Welcome drink

19:30 Dinner and announcements

Saturday, June 11

07:30 Breakfast

09:00 Departure with our cars to a spectacular car collection

10:30- View of car collection incl. Some refreshments

12:00 Bus trip to Autoseum in Simrishamn

13:30- Visit to Autoseum. Lunch at your own expense

15:30 Return to previous car collection or directly to Backagården

19:45- Welcome drink followed by the Banquet dinner. The bar is open until very late.

Sunday, June 12

07:30- Breakfast and check-out from hotel

09:00 Departure with our cars to Kopparhatten, coffee

11:30 We leave Kopparhatten

12:30 Lunch at Höörs Gästgivarergård at your own expense

14:00 Goodbye, hugs, kisses and departure

Organizing team and main contact persons:

Magnus Nilsson (local): Phone: +46 70 962 30 44 (fanalone62@gmail.com)

Per Edvardsson: Phone: +46 70 321 78 16 (per.edvard@telia.com)

Magnus Wålinder: +46 73 460 24 53 (Walinder@kth.se)

MC Collection - Tidö Slott *av Lena Helfrid*

Som den gamla MC entusiast jag är har jag länge velat göra ett besök på MC Collection. På semestern i somras blev det äntligen av, Lasse följde också med förstås.

En av anledningarna till att jag ville besöka museet denna sommar var att de hade Triumph som tema. Som en del säkert känner till så har jag ägt och kört Triumph i många år (även Ducati). På museet finns även en fast utställning med många olika motorcykelmärken representerade.

På hemsidan kan man läsa att ”MC Collection är en privat samling motorcyklar inriktad på att visa motorcykeln ur ett design-, konst- och tekniskt perspektiv. Försommaren 2019 invigdes den nya utställningen på Tidö Slott. Här får alla motorcykelentusiaster på nära håll studera motorcyklar och hur de har utvecklats under mer än 100 år.”

Initiativtagare till denna samling är motorcykelentusiasten Christer R Christensson som tillsammans med motorcykelhistorikern Ove Johansson har skapat denna unika samling, som tidigare fanns på Edsvik i Sollentuna, samt innan dess på Rottneros i Värmland.

När vi kom dit var det första jag fick se i foajén en liten Bambino trampcykel, en sådan hade jag när jag lärde mig cykla på två-hjuling i slutet av 60-talet. Det visade sig att där fanns en avdelning i museet för trampcyklar också. Bambinon marknadsfördes som ”Framhjulsdriven ”MC” för snabbfotade juniorer.” De tillverkades på 60-talet av ett flertal märken så som Crescent, Monark, Hermes m fl.



När vi kommer in i lokalen, så fastnar jag framför en röd/vit/grön Ducati, som ju är en av de klassiska italienska motorcyklarna. De är kända för sina 90-graders V-tvinnar med ”tvångsstyrda” ventiler och där motorn är en del av ramen placerad på längden. Här bredvid en nyare ”Painigale R” från 2017, den är på 1285 cc och 209 hästar.



Denna benämns ”Final Edition” och indikerar att det är Ducati´s sista version av deras bästa, mest avancerade, och mest vågade serietillverkade motorprojekt. Detta är troligen den mest kraftfulla V-2 motorcykel någonsin och en fantastiskt vacker motorcykel om ni frågar mig.

Ett svenskt gammalt märke som var representerat här är Husqvarna, de byggde sin första motorcykel 1903 och är således ett av världens äldsta motorcykelmärken.



Bilden: En hel "vägg" med olika tävlingsmotorcyklar från Husqvarna.



Bild till vänster: En vacker tank från en backe/rundbaneracer av årsmodell 1935 (längst fram till vänster på stora bilden).

Tyvärr slutade Husqvarna vara svenskt 1987, och har sedan dess varit ägda av flera olika företag, men sedan 2013 ingår Husqvarna i samma koncern som den österrikiska motorcykeltillverkaren KTM.



Bilden här bredvid föreställer en Husqvarna 701 Vitpil från 2018.

Det är en landsvägscykel som har en en-cylindrig fyrtaktsmotor på 700cc och 75 hästar.

Det är nu under KTM: s regi som man utökar modellutbudet hos Husqvarna med landsvägscyklar, något de inte haft sedan mitten av 60-talet.

Lenas anmärkning: Snygg eller inte kan ju diskuteras...

Om Husqvarna är ett gammalt märke så är Indian det äldsta märket i världen, de började tillverka motordrivna cyklar 1901 och den första V-twinen kom 1906. Många vet kanske att detta amerikanska märke har svenska anor.

Det var svensken Oscar Hedström som var född i Åkarp, Lönneberga socken, Småland 1871. Han emigrerade med familjen 1880 till USA, de bosatte sig i Brooklyn, New York. När han var 16 år började han arbeta hos en urmakare, han lärde sig metallarbete och att hantera verkstadsmaskiner, när han var 21 år erhöll han gesällstatus.

På fritiden hade Hedström ett genuint intresse för cyklar, han började bygga egna cyklar som var lättare och hållbarare än standardcyklarna. Han började sedan att förse dessa med bensinmotorer, och kom då i kontakt med den före detta tävlingscyklisten George Hendee från Springfield, Massachusetts. Han tillverkade också cyklar och sponsrade cykeltävlingar. Han var missnöjd med de påhängsmotorer som fanns tillgängliga och bad Hedström ta med en av sina till Springfield.

George blev imponerad och bad Oscar Hedström att ta fram en prototyp till en masstillverkad motoriserad cykel.



Samarbetet mellan dessa herrar resulterade snart i Indian Motorcycle Company. Oscars konstruktion var innovativ och innebar en omedelbar succé för de nystartade företaget. Oscars motorer var kraftkällan till alla Indian som tillverkades fram till 1916. Dessa tillverkades också av andra amerikanska motorcykeltillverkare. Totalt tillverkades mer än 135 000 motorer av hans konstruktion.

Bilden till höger: Några "rundbanecyklar", längst fram en Indian 8 Valve Board Track Racer från 1913.

Denna racing var en sport på liv och död på 1900-talet i Amerika och England.

Man hade "raka rör" och utan bromsar, de var det som gällde! Indian dominerade denna sport bland H-D, Excelsior, Cyclone, Merkel mf.



Den Indian modell som är mest känd är den stora Indian Chief med 1200 cc motor, även kallad "Big Chief".

Dessa tillverkades mellan 1922 och 1953, de hade en tvåcylindrig 42 graders V-motor av sidventilstyp.

Som en liten anekdot kan jag berätta att jag var mycket förtjust i Indian motorcyklar i min ungdom. Min dåvarande pojkvän hade en Indian Chief från 1939, själv åkte jag Panther 350 från 1953.

Vi åkte på en del Indianträffar tillsammans, bland annat till Söderhamn. Där vi hälsade på bröderna Pallin som är stora Indianentusiaster, och äger flera Indian motorcyklar.

Bild till höger: Från pappas garage, när bröderna var i Norrköping på väg till en träff i Skåne, som vi också skulle följa med på. Klas hade fått lite problem med sin Indian Scout, detta kunde han åtgärda i garaget. Det här var i slutet av 80-talet.



Bild nedan: Henriks vackra Indian 1200 Chief 1939, i bakgrunden min gamla Fiat Juventus.



Vid ett flertal tillfällen var vi även på mc-träffar i Dalarna. På dessa träffar kom folk från hela Sverige med olika "veteranmotorcyklar". Det var Motorcykelhistoriska klubben som ordnade dessa träffar. Vid ett tillfälle var vi i Hedemora, där de legendariska TT-loppen

för motorcyklar gick av stapeln. När vi var där så hade dessa lopp slutat för länge sedan, men man ordnade historiska jubileumslopp som var väldigt trevliga att titta på. Denna gång var det 30-årsjubileum sedan sista starten när det begav sig. Många ”gamla gubbar” som hade kört TT-lopp från tiden var där och visade upp och körde sina gamla maskiner.

De flesta som var där och tittade, campade på området bredvid banan, så även vi. Bröderna Pallin var förstås också där med varsin Indian. Jag hade blivit ”Indianfrälst” och drömde om att skaffa mig en egen Indian. När jag nu fick erbjudandet att provköra Klas ”lillcykel” kunde jag naturligtvis inte tacka nej. Det var förstås inte på TT-banan, utan på en väg på området. Det var spännande för mig som bara kört Engelska och Italienska motorcyklar innan.

Varför då undrar säkert ni? Det är så att Indian har gashandtaget på vänster sida mot normalt höger, men där har man reglage för hög/låg tändning istället, sedan är det fotkoppling på vänster sida och på höger sida bromsar man samt sköter växlingen via en spak på tanken, så kallad tankväxel.

Bild till höger: Jag och Indian.



Nu gällde det att hålla ”tungan rätt i munnen” när jag provkörde denna fina Indian 500 Army från början av 40-talet. Provkörningen gick naturligtvis bra och jag var överlycklig, tyvärr har jag fortfarande inte skaffat mig någon Indian...

Men en av de stora anledningarna till att jag ville besöka Tidö Slott var att specialutställningen där handlar om **Triumph** som ju också är ett legendariskt motorcykelmärke.

Triumph har faktiskt anor från Tyskland, en immigrant (till England) som hette Siegfried Bettman började 1884 att tillverka trampcyklar i Coventry. Företaget fick namnet Triumph Cycle Company, han började tillverka motorcyklar och den första visades upp 1902. Det gick bra för Triumph, efter första världskriget började man också tillverka bilar. 1932 anställdes konstruktören Valentine Page, som snabbt

moderniserade Triumphs motorcykelmodellprogram med en serie encylindriga maskiner samt flaggskeppet Model 6/1, en 650-kubiks parallelltwin.

Vid denna tid led biltillverkningen ekonomiskt. För att rädda den så såldes 1936 motorcykeldivisionen till en man vid namn Jack Sangster som ägde motorcykelmärket Ariel. Han hade med sig sin konstruktör Edward Turner, som kom att bli betydelsefull för Triumph en lång tid framöver.

Året därpå presenterades den första Triumph som Edward konstruerade, modellen var 5T Speed Twin. Denna skulle bli ett riktmärke för den brittiska motorcykelindustrin för resten av 1900-talet.

1939 lanserades T100 Tiger som var ännu vassare, 100 står för toppfarten 100 mph eller 160 km/h, denna modell var en ren sportmaskin, tyvärr kom andra världskriget emellan och satte stopp för produktionen.



Bilden ovan: T100 Tiger, 498 cc på 32 hk, den hade smidda kolvar och högre kompression.

Bilden till höger: En 5T Speed Twin från 1949, var på 498 cc och hade 28 hk, vägde 165 kg och hade en toppfart på 145 km/h.



Triumphs fabrik i Coventry förstördes under ett bombanfall den 14 november 1940, då den blev jämnad med marken. En ny fabrik byggdes snart upp i det närliggande Meriden i stället. När kriget var slut hade Triumph levererat över 50 000 motorcyklar till militären och en hel del andra arméförnödenheter.

Tyvärr var Storbritanniens ekonomi urusel, de hade stora skulder till USA. Under efterkrigstiden blev då exportinkomsterna avgörande för det nya välfärdssamhället som skulle byggas upp.

Edward Turner hade en vän i Kalifornien, Bill Johnson som redan innan kriget hade börjat att importera Triumph motorcyklar till Amerika, varför man redan insett att det var där som den stora marknaden fanns.

I mitten av 50-talet kördes hastighetsrekord på saltöknen Bonneville i Utah, där såddes fröet till den kanske mest klassiska modellen från Triumph, T120 Bonneville.



Bild till vänster: T120 Bonneville 1959, året när man lanserade denna modell. Den var på 649 cc och hade dubbla förgasare, 46 hk, vägde 178 kg och hade en topphastighet av 185 km/h.

Triumphs modellprogram började bli omodernt i slutet av 60-talet. 1971 lanserades ett nytt chassi till den gamla parallelltwinen, som dock inte ledde till någon särskild förbättring.

Efter några år kom den nya generationen av Bonneville och utvecklades till slut och blev riktigt bra, men för sent.

Bild till höger: T120R Bonneville -71.



Triumph tillverkas fortfarande och de brukar kallas för "Hinkley", men det är en annan historia!

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 Höör!

Nu när Coronapandemin har klingat av, ska det bli trevligt att ses igen under en helg i Skåne. ***Se nu till att anmäla Er före 29 april!***



Bild: från internet

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 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 Lancian.

www.autoexperten.se





Avsändare: **Svenska Lanciaklubben** c/o Magnus Wålinder, Tunavägen 7, SE-184 51 Österskär.
Avs: Kringel-Offset AB Box 19012, 152 25 Södertälje.



Bild från Internet.

Lancia Appia Gardinetta

Carrozzeria Viotti byggde för Lancias räkning en 3-dörrars version av Appia serie III. Den visades för första gången på motormässan i Turin i november 1959. Det tillverkades endast 300 exemplar av denna modell.

