



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 151 , SEP 2022



Nordiskt Lanciamöte i Höör 2022

Resan till Midnattssolsrallyt 2022

**Nordic Lancia meeting 2023 in Elsinore in
Denmark**

AGT Special Sportvagn

Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 5	Nordisk Lanciamöte i Höör
Sid. 14	Utmärkelser för särskilda insatser
Sid. 17	Gåvor till Svenska Lanciaklubben
Sid. 18	Resan till Midnattsolsrallyt 2022
Sid. 25	Nordic Lancia meeting in Elsinore in Denmark
Sid. 26	AGT Special Sportvagn
Sid. 30	Lancia Club Holland fyller 50 / Kommentar till IVA
Sid. 31	Salutorget

Klubbmästarna rekommenderar:

Lördagen den 1:e oktober är det traditionsenlig höstträff i Hölö.

"Baklucke" loppis, för den som vill!

Har ni bildelar eller annat relevant som ni vill byta eller sälja, så finns tillfälle här. Ta även med familjen eller en vän och någonting att förtära, vi samlas vid **11-tiden** för några timmars trevlig Lancia samvaro.



Nu är det bråttom...

Styrelsen har beslutat att göra en Almanacka till jubileumsåret 2023 (Lancia klubben 70 År), som kommer att delas ut som gåva till Er medlemmar.

Ni som vill att era bilar skall synas i Almanackan, ombedes att snarast skicka in era bilder till redaktören LNilson@gmail.com. Vi behöver era bilder snarast, dock senast 15 november.

För andra träffar och arrangemang gå in på MHRF:s hemsida www.mhrf.se och klicka er fram till Evenemangskalendern för mer information.

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 Wälinder kassör

Tunavägen 7, 184 51 Österskar

Mob. 073-460 24 53

e-mail walinder@kth.se

Lena Helfrid ledamot/layout La Lancia

Hultsjövägen 3 A, 612 76 Lotorp

Mob. 070-20 33 128

e-mail lnilson7@gmail.com

Per Edvardsson ledamot/klubbmästare

Besvärbacken 2 A, 191 40 Sollentuna

Mob. 070-321 78 16

e-mail per.edvard@telia.com

Tomas Åkeson ledamot/klubbmästare

Prinsgatan 13 B, 703 41 Örebro

Mob. 076-105 23 55

e-mail tomas.akeson@gmail.com

Lars Helfrid ledamot/klubbmästare

Hultsjövägen 3 A, 612 76 Lotorp

Mob. 070-27 29 227

e-mail lassehellfrid@gmail.com

Johan Mellström suppleant

Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg

Mob. 076-14 77 092

e-mail johan@mellstrom.net

Rolf Nylén suppleant

Solursbacken 10, 141 35 Huddinge

Tel. 08-77 47 357 mob. 070-889 4334

e-mail lanciaroffe@gmail.com

Tomas Öhman suppleant

Hultsjövägen 3 A, 647 93 Mariefred

Mob. 073-416 05 05

e-mail tomaseohman@gmail.com

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 Wälinder

Hemsida www.svenskalanciaklubben.se

Reservdelsforum

www.lanciaregistret.com

Klubbadress Svenska Lanciaklubben

C/O Magnus Wälinder, Tunavägen 7

S-184 51 Österskar

Plusgirokonto: 55 58 14-3

IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143

BIC/SWIFT: NDEASESS

Org. nr: 802440-7838

Några ord från ordföranden av Bo Göran Hellers

Min vackra BMW 3-serie Sedan (stilen ett lån från Bristol Cars) är en diesel. Då jag köpte den ny för snart tio år sedan var den senaste favoriten bland miljövännar – snål i drift, automatlåda med åtta steg, katalysatorrening. Idag anses den vara en miljöskam, som snarast bör bytas ut mot ett el-drivet monster. Min brist på handling beror på att jag inte känner mig övertygad.

Men jag blev skakad då jag betalade mer än 30 kr/l härom veckan. Bränslekostnaden är nu högre än värdeavskrivningen. Sedan dess har priset sjunkit med en femma genom insatser av politisk karaktär – är det någon som vågar lita på att dessa är hållbara? I den pågående valrörelsen svänger pendeln mellan förtröstan och miljöpanik.

Vätgasen är det alternativ som kunde ge oss lättare bilar med i stort sett samma köregenskaper som nu. Vissa avancerade länder, som Sydkorea, går in för denna lösning. Hos oss provas tekniken på tyngre fordon. Men ännu har vi inte fått någon analys av hur effektiv denna teknik kan bli – det ryktas om dålig verkningsgrad men ännu är bilden diffus.

Vårt NLM i Skånes Höör blev en framgång, fint deltagande, gott humör, som får en god täckning i detta nummer av La Lancia. Uppställningen av bilarna var magnifik. Körningarna genom det böljande landskapet kändes tagna ur en turistbroschyr. Tempot blev lite för högt, tycker jag nog, alla hängde inte med, men återsamlade i god ordning på Backagården. Det ekonomiska resultatet visade ett litet överskott, vilket är ett överbetyg åt den ekonomiska planläggningen. Evenemanget avslutades formellt med en gemensam lunch på Waxholms hotell för våra organisatörer, främst skåningarna Herbert och Magnus Nilsson.

Vi blickar nu mot hösten, närmast ett återupptaget besök på Hölö den 1 oktober. Där har jag också min kära Lancia Flavia Coupé 1964, tyvärr ännu inte riktigt körklar, men vänta bara!

.....

"Porsche växlar upp mot vätgasdrift" (SvD 3/9)

Som vi tidigare berättat har BMW provkört sin stora V8 direkt på vätgas. Den gav då 250 hk mot normalt 350 på bensin. Skillnaden förklarades med att motorn inte var utvecklad för det annorlunda bränslet. Nu har Porsche tagit steget och utvecklat just en sådan förbränningsmotor, efter förebilden från Toyota. Även i Europa börjar man tydligen tvivla på den ensidiga satsningen på el-drift. Även satsningen på bränsleceller känns osäker. Kommer vi snart att få veta något om verkningsgraden för de olika alternativen?

Nordiskt Lanciamöte i Höör 2022 av B G Hellers och L Helfrid

Så har då ytterligare ett nordiskt möte med *lancisti* ägt rum, denna gång med Svenska Lanciaklubben som arrangör, under fredag till söndag, 10-12 juni. Ett särskilt tack riktas till vårt styrkebälte i Skåne bestående av Herbert och Magnus Nilsson, far och son, som tillsammans med vår klubbmästare Per Edvardsson och kassör Magnus Wålinder lagt upp programmet. Logi hade ordnats på den kända Backagården, säte för NLM även år 2011, inbäddad i tung grönska vid Ringsjöns strand.



Antalet deltagare var 84, i nivå med föregående möte i Norge. Nordiska delegater dominerade mötet, svenskarna (32), norrmännen (20), finländarna (16) och danskarna (8). Det unga inslaget hos finländarna var särskilt glädjande. Men vi kunde också glädja oss åt kontinentala besökare från Österrike (2), Tyskland (3) och Schweiz (3). Det europeiska perspektivet blir allt tydligare i takt med att marknaden för veteraner integreras.

Här anländer några av de norska deltagarna i karavan...





Ett femtiotal Lanciabilar, den äldsta en Lambda med mer än 100 år på nacken, den yngsta en amerikansk Flavia direkt från leverantören, prydde snart ett bakomliggande fält och tilldrog sig deltagarnas intensiva intresse. Det var också där, i kretsen av alla sköna Lancior, som deltagarna hälsades välkomna med ett (eller flera) glas sprudlande Prosecco.



Ordföranden Bo Göran hälsar alla deltagare välkomna och utbringar en skål!



Vid ankomsten till Backagården på fredagen skedde registreringen smidigt, varvid en påse med klubbens logotyp innehållande en t-shirt, program, senaste utgåvan av La Lancia samt en något mystisk uppsats av min hand om Mariakyrkorna runt Östersjön. Förklaringen finns bland mina ord i La Lancia 149, där det sägs, att Alstad, platsen för vårt första besök på lördagen, under medeltiden ingick i kulten av jungfru Maria.

Efter välkomstdrinken samlades alla deltagare i Backagårdens matsal. Det bjöds kvällen till ära på en god italiensk lasagne samt kaffe och kaka till avslutning. Därefter blev det trevligt samspråk och mingel fram till sena kvällen.

Efter en god frukost på lördagsmorgonen samlades alla deltagare vid sina bilar för att i en karavan av bilar bege sig de ca 4 milen från Höör till Alstad.

Väl där mottogs vi, på det hjärtligaste, av Bo Nilsson, ägaren till en spektakulär samling bilar. Denne har ett långt förflutet även inom flyg och segling.

Samlingen av bilar växer fortfarande tack vare pågående restaureringar (även av en Flaminia). Syftet med samlandet var ursprungligen att etablera ett privat museum, numera en övergiven idé som troligen blivit ”olönsam”. Vad är det då som driver en samlare att fortsätta, synbarligen utan målsättning? Ingen märkeslojalitet föreligger, det är glädjen över att lyfta fram intressanta karaktärsdrag hos den ena bilen efter den andra som förklarar glöden i samlandet. Inför avfärden avslöjade värden för mig att han fyller 90 nästa gång – vilken upplevelse att få träffa honom!



Bild till vänster: Bo Görän överlämnar en gåva i form av en glas-plakett med Lanciaemblem samt vår träffpåse, under överseende av Herbert och Magnus Nilsson.





På dessa fem bilder ser vi ett fåtal av de ca: hundra bilar som Bo äger. De står i några olika garage och är i varierande skick, en del är renoverade, några är under renovering samt ett antal som väntar på sin tur att bli iordningställda.



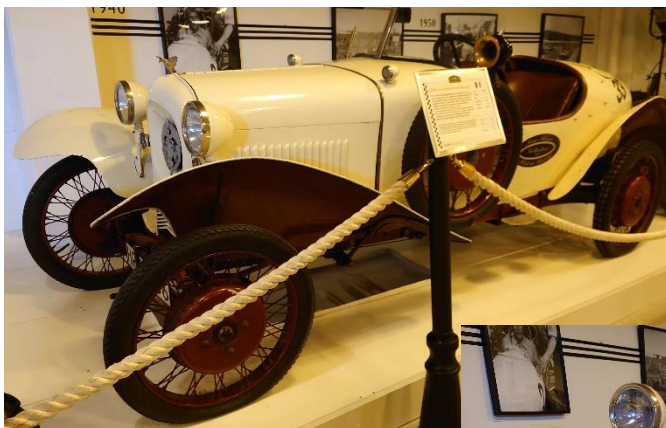
Bild till vänster: Veteranbussen, en Scania Vabis från 1967.

Färden de nio milen till Simrishamn och Autoseum gick med bussar, en veteran och en ny.



Till skillnad från det intryck av aktiv verkstad som vi lämnat bakom oss kom vi till ett färdigt museum, med sagolika skatter av bilar, samlade av en Nils Nilsson (heter alla människor i Skåne Nilsson?), däribland flera Lancior, en Flaminia coupé, en Aurelia GT, och en Appia. Där fanns också ett drag av ”tingel-tangel” som inte kändes riktigt värdigt. Det är svårt det där, att hålla stilen i en kommersiell värld, att blanda seriös och meningsfull information med modern underhållning.





S.A.R.A. är den enda framgångsrika luftsskylda fransktillverkade bilen. Just detta exemplar från 1923, har jag (red. Lena) träffat på i verkligheten, på arrangemanget Scaniakringlan (1989) där jag var funktionär.



Motorprinsens (Prins Bertil) SAAB Monte Carlo V4, som han mottog 26 januari 1967 av Dir Jonas Källberg, chef för ANA motor i Stockholm.

Vi som hade bilar stående i Alstad fick ta veteranbussen tillbaka dit, varefter färden gick åter till Backagården, där damerna just gjorde sig fina inför kvällens bankett.



Tor Nenseth med Aurelia Convertibile -58 och Per Edvardsson med Aurelia B24 Spider -55.



Börje Canerstams HPE Volumex -84



Jens Holwechs Beta Monte Carlo -82



Joachim Grieses Appia serie III -61



Jan Månsson med sin Aprilia Pininfarina -46



Här har vi några av de fina finska ekipagen uppradade.



Mika Lindroos och Harald Bergsaker beundrar Jani Kivirantas fina Saab-Lancia 600 GLE -81, till höger ser vi Haralds fina Flavia Sport Zagato -64.



Festkvällen började med en drink och livliga kommentarer omkring dagens upplevelser. Humöret var på topp.

Kvällen fylldes av god spis med glad konversation och många tal.

Bild nedan: Bo Görän överlämnar emblemet till Joachim.



Själv hade jag nöjet att få premiera två framstående insatser för Lancia, dels till Joachim Griesse från Schweiz för hans initiativ och genomförande av Lambda World Register (LWR), en förteckning över samtliga bevarade Lambdor i världen (omkring 450 motsvarande 6% av alla tillverkade), dels till dansken Niels Jonassen för hans fantastiska bok om "Lancia

Aurelia in Detail: Gt, Spyder & Saloon". Premien bestod av ett emblem med den svenska klubbens insignier, att ställa på spiselhyllan eller montera på sin ägandes Lancia!



Från Schweiz mottog Magnus W, Per E och Magnus N tre, meterlånga kexchoklad. Till höger ser vi Renate och Robert från Österrike som delar ut ryggsäckar till desamma.



Efter den utsökta middagen skulle det enligt tradition sjungas nationalsånger av de nordiska deltagarna. Av förklarliga skäl har vi inte någon bild på den svenska truppen, men väl på de finska, danska och norska trupperna.



Här sjunger större delen av Finlands "gäng".

Här sjunger Danmarks deltagare sin sång.



Till sist har vi Norges glada "gäng" som sjunger för "full hals".

Mötet avslutades på söndag förmiddag med en utflykt till Kopparhatten i Söderåsens nationalpark, dit vi for i konvoj.



Trots att jag bott i Skåne bortåt tio år hade jag aldrig hört talas om detta naturfenomen, en ravin med 90 meters höjd! Vilken upplevelse – men Skåne har fem åsar, som alla bjuder på storartad natur. Naturligtvis omges ravinen med legender – den mest kända, är den om den ståndaktiga flickan som störtade sin oförsiktiga friare i fördärvet. Finns det inte en med lycklig utgång? Hur han räddade flickan från att falla – men hon föll i hans starka armar och bars till räddning uppe på Kopparhatten – låter inte detta trevligare?



Utkiksplatsen ut över ravinen.



"Fikapaus"



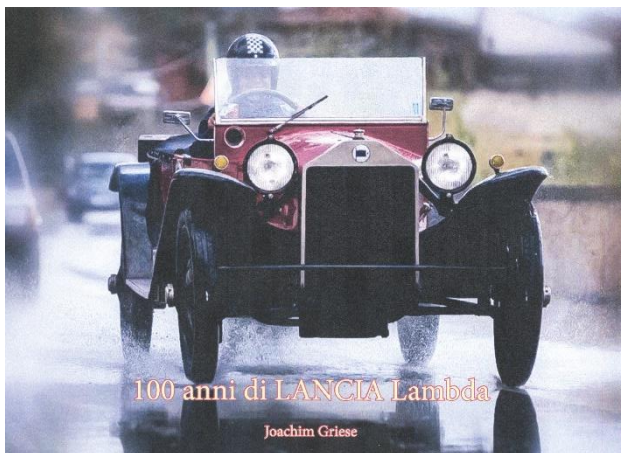
Bo Göran tackar alla deltagare för ännu ett trevligt nordiskt Lanciamöte.

Nu ses vi nästa gång, om inte förr så i Helsingør, i början av juni 2023.

Utmärkelser för särskilda insatser av Bo G Hellers

Under festmiddagen på Backagården under NLM uppmärksammades två prestationer omkring Lancia med den svenska klubbens emblem och deltagarnas varma hyllningar.

Först schweizaren Joachim Griesse för hans skrift "100 anni di LANCIA Lambda" (2021), som ligger till grund för ett arkiv, Lambda World Register, där all världens bevarade Lambdor nu finns förtecknade. Eller snarare kommer att finnas, eftersom nya fynd görs då och då på avlägsna lokaler. Och ryktet går att ytterligare några kan vara under restaurering. Skriften finns översatt till svenska och erbjöds de svenska medlemmarna, med utverkat tillstånd genom Magnus Nilsson, i julposten för egen nedladdning.

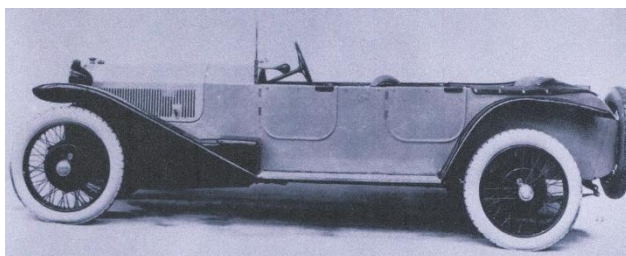


I skriften framhålls betydelsen av särprägel – Lancia hade tillverkat välgjorda och konventionella bilar sedan 1906, men nu hade man fått patent på principen för ett ramlöst fordon, individualiserat fjädringen och stötdämpningen av framhjulen, dessutom lärt sig behärska den 4-cylindriga V-motorn med liten vinkel mellan cylinderraderna, en frukt av tillverkningen av flygmotorer under första världskriget, alltsammans tillräckligt för att kunna lansera en revolutionerande bil, Lambda!



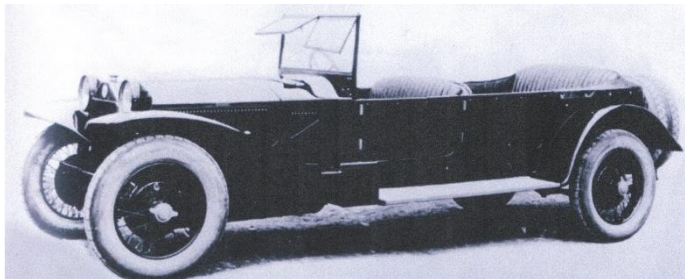
Lambdas karosseri med hela mekaniken i Paris i början av oktober 1922.

Lancia Lambda Torpedo 1:a seriemed karosstyp 214.



Den presenterades med framgång i både Paris och London under 1922, där den väckte stor nyfikenhet men också begär – leveranstiden växte till ett år, vilket troligen var skadligt för ekonomin men höll tillbaka antalet tillverkade. Lancia var ju aldrig någon billig bil och den tillkom hantverksmässigt. Modellen levde under åtta år (1923-31) i nio serier, vars egenheter och skillnader förklaras noggrant.

Lancia Lambda Torpedo
6:e serien med kaross
typ 216.



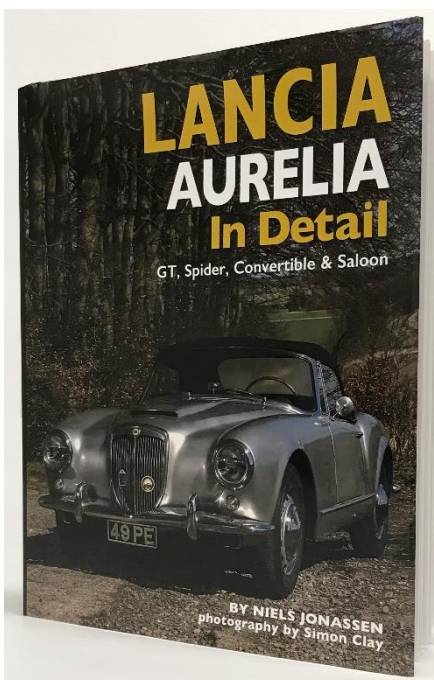
Lambdans roll inom musiken är ett komplement till våra tidigare artiklar om berömda människor som kört Lancia – här får vi lära oss, att Giacomo Puccini trivdes i sin Lambda med chaufför samt att den hetlevrade Arturo Toscanini körde, eller lät sig köras, i en coupélimousin tillverkad av Farina. Man får hoppas, att denna var driftsäker under dirigentens utflykter i det italienska landskapet.

Sedan dansken Niels Jonassen, en fysiker med inriktning på statisk elektricitet, är en arvtogare till den store H C Ørsted. Men nu har han skrivit en osannolik bok om någonting helt annat, som ligger hans hjärta nära, ”LANCIA AURELIA In Detail – GT, Spider, Convertible & Saloon”.

Det vill säga, boken skrevs redan 2006 men har nu utgivits i reviderad form, 2018. Den är sagolikt vacker.

Aurelian lanserades 1950, på visst tidsavstånd från andra världskriget, liksom Lambdan hade lanserats 1922, efter det första.

De två mest kända bilarna från Lancia kan alltså beskrivas som uppstarter efter nationella prövningar i krig, i första fallet med viss framgång, i det andra med katastrof.



Som tidigare påpekats finns det tydliga tecken på att intresset hos Lancia för en krigsinsats var svalt, även då lojaliteten krävde lydnad. Men båda uppstarterna lyckades, vilket bidrog till Italiens återhämtning, i anseende och ekonomisk förmåga.

I likhet med Lambdan låg en teknisk innovation till grund för Aurelia. Efter en osäker utflykt till en V8 svansmotor försökte man med en V6, en omöjlig konfiguration enligt en dåtida åsikt. Men konstruktören Francesco de Virgilio lyckades visa, först teoretiskt men sedan också praktiskt, att typen är möjlig. Detta kunde tydligen inte patenteras, eftersom det hade prövats någonstans i USA redan 1905 men markerade ett insteg för en ny motortyp, som idag dominerar bl a Formel 1. Typen var alltså inte bara möjlig, den var också utvecklingsbar.

Samma slutsats kan dras också för Aurelia, vars många versioner blandar elegans med prestanda. Den första versionen, B10, har en beskedlig framtoning, medan en senare version, B20 GT är en krutdurk. För att inte nämna B24 Spider, en underskön skapelse som krossar allt mentalt motstånd. Så ska en riktig bil se ut!



Till vänster; Aurelia B12.

Till höger:
Instrumentpanel från
2:a och 3:e seriens
GT.



Charmigt nog har författaren lyft in sitt eget umgänge med Aurelia, han äger och kör en GT ur den tredje serien, som han har restaurerat från grunden. Det perspektiv han tecknar gäller för hela livet – har man en gång blivit ägare till en riktig bil, som en Aurelia, finns det ingen anledning att byta – det är som ett långt äktenskap.

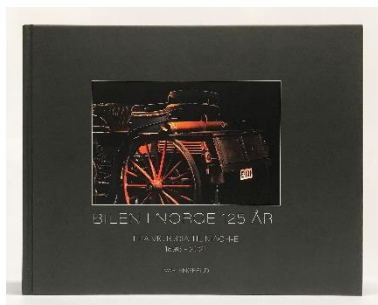
Dess stil blir aldrig passé eller överspelad av utvecklingen – vem kan hävda, att en ny Porsche erbjuder mer än en Aurelia? Det är också en fråga om känsla – att sätta sig till rätta bakom ratten på en riktig Lancia är en fröjd för alla sinnen – med instrumentpanelens alla detaljer som visar läget, rattens löfte om att snart bär det av, växelspakens beredskap på kommande uppgifter. Allt finns väl illustrerat i denna märkvärdiga bok.

Till höger: Den vackra B24 Spider.



Gåvor till Svenska Lanciaklubben

Under festmiddagen på Backagården gavs presenter åt arrangören, Svenska Lanciaklubben.



Från Norge en helt osannolik bok, ”Bilen i Norge, 125 år”, ett praktverk skrivet av Ivar Engerud, en motorjournalist med ett brinnande intresse för bilhistoria, ända från 1896 tills idag. För redigeringen har han tagit hjälp av Rune Baashus. Bland alla märken finns också Lancia med, äldst en Kappa från omkring 1920, en Lambda tio år senare, en Flaminia GTL från 60-talet, en vacker Gamma Coupé tio år senare och sist en underskön Aurelia Spider.



Bild ovan: Lancia Kappa från 1919.

Ingen dålig representation från ett land som vi av okunnighet ibland ser ner på. Men intressantast ändå är de avslutande kapitlen om ”Ekstrem skapertrang” och ”Bilene vi mistet”. Här möter vi de äkta entusiasterna som ger sitt yttersta för intresset och sörjer över varje förlust, som inträffar då kapitalet från kontinenten köper tillbaka sina skatter.

Från Finland en utsökt flaska Koskenkorva, en förträfflig vodka inrymd i en smakfull glasflaska. Ska sanningen fram står den för närvarande i mitt mindre kylskåp och väntar på mitt beslut om vad jag rimligen kan göra med den. Den är ju inte min, den tillhör Svenska Lanciaklubben, men hur den ska hanteras har jag inte bestämt. Tills vidare får jag njuta av dess blotta existens.

Från Danmark den förnämliga boken om Lancia Aurelia, skriven av Niels Jonassen. Denna kommenteras på annat sätt, eftersom författaren tilldelades en utmärkelse för sitt arbete, ett emblem från Svenska Lanciaklubben.

Resan till Midnattssolsrallyt av Tomas Åkeson

Allt började under vintern 2019/20, då jag köpte Patrick Toorells Lancia Fulvia 1,3 HF, 1967, för att tävla med den i Midnattssolsrallyt 2020. Tyvärr stannade allt tävlande av på grund av Corona-pandemin från och med mars 2020.

Efter en genomgång och en följande besiktning av bilen skulle vi ändå pröva Fulvian. Jag fick möjligheten att starta i Skänninges rally Marknadsnatta i oktober. Där lyckades man genomföra rallyt under hårda begränsningar. Man hade slagit ihop alla historiska modeller äldre än 1975 i en och samma klass. I premiären med Fulvian kom vi på 17:e plats. Bilen gick utan problem, men kändes svag i jämförelse med den Delta Integrale som jag var van att tävla med.

År 2021 hoppades man att pandemin skulle ge med sig, men icke. Dock kunde vi köra Rallyklassikernas serietävling i Vimmerby, Emiltrofén den 21:a augusti. Även detta rally genomfördes under hårda begränsningar.

Vi hade stora problem med balansen under inbromsning, vilket medförde att vi snurrade och olyckligtvis träffade ett träd med höger blinkerglas. Resultatet blev en 6:e plats i vår klass.

Efteråt byggde jag om bromssystemet med en reduceringsventil så att man kunde reglera trycket mot bakbromsarna.

Nästa tävling i Rallyklassikerna hölls i Hudiksvall, Råsjörallyt den 11:e september. Nu gick bilen mycket bättre, och jag började kunna pressa den på raksträckorna. Vi hamnade på pallen, en 3:e plats i klassen.

Nu hoppades vi kunna köra Midnattssolsrallyt 2021. Men arrangören ställde in rallyt även denna gång på grund av den efterhängsna pandemin.

Rallyklassikerna skulle köra en deltävling i Boxholm den 18:e september. Där ville vi vara med! Jag började gå igenom motorn inför rallyt, men tyvärr hittade jag skador, både på insug och avgaskammarna. Motorn måste därför plockas ur bilen för renovering och det blev inga fler tävlingar under 2021.

Motorn renoverades under hösten/vintern 2021/22. Kalle Hansell var vänlig nog att låna ut insug och avgaskammare för att jag skulle få ihop motorn.

I år, 2022, har man äntligen släppt på Corona-restriktionerna, vilket väckt förhoppningar om att komma till start i Midnattssolsrallyt denna gång.

Vi värmdes upp med Rallyklassikernas deltävling i Nybro, Zabra-rallyt, nu med trimmad motor i bilen och dubbla Weber 40 mm förgasare, samt nya 13" fälgar på grusdäck. Fulvian gick nu mycket bättre och jag började lita på bilen. Det blev en 8:e plats i klassen, som inte hade någon begränsning av cylindervolymen. Vi fick därför kämpa mot bilar som Saab, Volvo och VW, som alla hade större motorer än vi, orättvist men hedersamt!

Nästa tävling var Rallyklassikernas Gruvrundan som hölls den 4:e juni i Åtvidaberg. Det blev sista testkörningen inför Midnattssolsrallyt. Tävlingen gick bra och bilen fungerade perfekt. Vi kom på 6:e plats i vår klass.

Nu anmäler vi oss till Midnattssolsrallyt (för veteraner) – känslan är utmärkt. Vi kommer igång med alla förberedelser och allt som ska planeras: "Nu är det på riktigt, vi ska åka en av de största rallytävlingarna i Sverige, med en Lancia Fulvia 1,3 HF."

Och just det – vi blev det enda Lancia-ekipaget i Midnattssolsrallyt 2022. Rallyt har sitt centrum i Karlskoga på Gelleråsen racingbana. Vi ska åka 100 mil på fyra dagar – av dessa är 15 mil specialsträckor.

Tisdagen den 4:e juli ansluter vi oss till rallycentret med tävlingsbilen, servicebilen och tälten. Våra "servicegubbar" i rallyt är Stig-Åke Hedmark och Clemens Waldau. Vi anmäler oss och låter besiktiga rallybilen, vi tilldelas en plats i depån där vi sätter upp tälten och gör oss färdiga inför start. Boendet var ordnat hos Roger Lundh i Granbergsdal ca 4 km från depån.



Bild ovan: Lancia uppställd i depån.

Nästa dag, 5:e juli, är det högttryck i depån. Massor av åskådare kommer för att se på alla historiska bilar och få uppleva de attraktioner som arrangörerna bjuder på. Rune och Ewa Andersson från Malung kommer naturligtvis och ställer upp med sina bilar, en Lancia Stratos och en Lancia 037.



Även vår Lancia Fulvia 1,3 HF får mycket uppmärksamhet – det svenska rallyfolket har inte sett sådana bilar på riktigt, de är helt unika hos oss. Lancia tävlade bara internationellt i Europa på 60- och 70-talen. Dock gjorde man några få starter i Svenska Rallyt med förare som Harry "Sputnik" Källström och Ove "Påven" Andersson.

Första sträckan, SS1, körs på klassiska Gelleråsens racingbana. Nu gäller det! Men vad är et som händer? Jo, direkt får vi problem med bränslepumpen, den stannar gång på gång på grund av ett elfel. Vi kommer i mål till slut men har då tappat ca 30 sek på första sträckan. Ingen bra start i rallyt! I depån lyckas vi hitta felet, ett kontaktstycke hade gått isär, ett fel som vi fixar.



På torsdagen 7:e juli börjar rallyt på riktigt. Det ösregnar kl. 08 på morgonen och vi ska köra ca 35 mil och avverka 6 specialsträckor i Värmland-skogarna – det blir

spännande! Vi har redan tappat 30 sek från igår på ledaren, så vi har en svår uppgift framför oss att ta igen den tiden.



SS2 Bäck, en sträcka som jag känner igen. Som tur är har regnet avtagit vid starten, vi är snabbast i klassen och tar tillbaka 1 sekund.

SS3 Värmskog, en 14 km lång, klassisk rallysträcka. Efter ca 10 km missar vi en vänstersväng och hamnar ute på ett gärde. Med lite tur kan vi styra upp på vägen igen och fortsätta. Efter några km ser vi att en konkurrent hamnat i diket med sin BMC Cooper. Vi lyckas komma förbi. Tyvärr tappar vi ca 15 sek på avåkningen.

SS4 Åsmundsrud, körningen av sträckan går bra och vi är 2:a i klassen, 9 sek efter ledande Magnus Nordqvist. Nu är det lunchuppehåll och vi får service vid Löfbergs Lila Arena i Karlstad. Vi ligger efter med totalt 46 sek till Magnus. Otroligt mycket folk kommer för att titta på Lancia och ställer många frågor om den. Det blir också någon intervju och jag hinner även kolla lite tider med andra förare.

SS5 Edeby, vi är åter snabbast på sträckan i vår klass – tar tillbaka 7 sek på ledaren Magnus.

SS6, Genbäcken, snurrar vi vid ett vägbyte och tappar ca 30 sek. Det känns inte bra, fortsättningen blir kämpig.

SS7 Gammelkroppa, är en sträcka som jag känner igen så nu ska det satsas. Vi åker så mycket bilen går för, men vid kontroll av tiden är vi ändå 4 sek efter Magnus i BMC Cooper. Vid slutet av första dagen ligger vi 1 min 7 sek efter ledaren i klassen. Vi har gjort två missar som kostat oss ca 1 min, så vi har åkt jämnt med ledaren. Men det är kul med en fight i rallyt!

Nu blir det service av Lancia inför nästa dagsetapp. Lite vila hinns också med hos Roger i Granbergsdal.

Nu har det blivit fredag 8:e juli. Den andra dagsetappen går ner mot Laxå och Askersund, där det är lunchuppehåll och service. Jag är väl bekant med landskapet och dess vägar så jag hoppas kunna köra in lite tid på ledaren i klassen.

SS8 Mosserud, den sträckan känner jag väl. Vi får väl se vem som är piggast kl 08 på morgonen? Vi lyckas ta in 3 sek på ledaren Magnus.

SS9 går på Gelleråsens racingbana. Vi byter framhjulen och tömmer bagageutrymmet för att spara vikt. På denna bana har jag nog kört flera hundra varv, både med motorcykel och bil, så här gäller det att satsa. Men vid kontroll av tiderna efteråt visar det sig, att Magnus i sin BMC Cooper varit 1,2 sek snabbare än vi.

SS10 Skogskär, körningen fungerade bra.

SS11 Rönneshytta, även denna sträcka har jag kört tidigare, så jag hoppas på en bra tid, men ledaren i klassen plockar sekunder. Vid matuppehåll och service i Askersund skiljer det totalt 1 min 29 sek till ledaren.



Mycket folk tittar på rallybilarna – hela kajen vid Vättern är kantad med publik. Jag inser, att det kommer att bli svårt att köra in 1 min 29 sek på Magnus – jag får hålla mitt eget tempo och se vad som händer.

SS12 Mosserud, bilen fungerar bra och vi kör på i vårt tempo

SS13 Rudskoga, här har jag kört förut, så vi öser på för allt vad tygen håller.
SS14 Skäggebol, sträckan, som är den sista för dagen, leder norr om Svartå.

Tillbaka till serviceytan på Gelleråsens racingbana – etapp 2 är slut och ledaren i klassen, Magnus, har ett försprång på 1 min 44 sek.

Nu ska bilen servas och allt ska förberedas inför nästa etapp. Vi får lite vila igen hos Roger i Granbergsdal.



Lördagen den 9:e juli går den tredje och sista etappen mot Örebro, Nora och Frövi, och innehåller många kända sträckor för mig. Men jag tror inte, att jag kan köra in Magnus försprång – jag får helt enkelt köra i mitt eget tempo och se vad det räcker till.

SS15 Gränbäcken, en allmän väg som det går att köra fort på – jag växlade faktiskt upp till 5:an ett par gånger. Men i mål var vi tvåa i klassen, 9 sek efter ledaren.

SS16 Seltorp, en känd rallysträcka utanför Örebro – jag tog i så mycket jag vågade men blev 9 sek efter igen.

SS17 Finnåker, en sträcka vi kört i ett tidigare Midnattssolsrally – jag har förstått att jag inte kan komma ifatt ledaren i klassen, så jag släpper lite på tempot och blir ytterligare 13 sek efter

SS18 Käglebogs rallycrossbana. Här missar vi en högersväng på slutet och tappar ytterligare 4 sek. Det är matuppehåll och service i depån – maten smakar utmärkt och vi får nya krafter inför nästa sträcka. Försprånget i klassen till oss är nu 2 min 13 sek, inte bra men omöjligt att göra något åt längre.

SS19 Karltorp, den sträckan har jag åkt många gånger och min satsning gav ett bra resultat. Vi tog tillbaka 7 tiondels sek.

SS20 Stora Mellösa, en känd sträcka vid vilken vår världsmästare i rally 1984, Stig Blomqvist bor. Senast åkte vi sträckan i Midnattssolsrallyt 2019 och då missade jag ett vägbyte. Då jag denna gång närmade mig samma ställe och bromsade in i svängen kände jag plötsligt ett föremål bland pedalerna, en dricksflaska på rymmen!

Jag fick släppa på gasen och plocka upp flaskan – det vägbytet är inte vän med mig. Där försvann 8 sek till, trots en bra laddning på sträckan.

Här är rallyt slut och vi passerar torget i Karlskoga och målgången. Där blir det intervjuer och varma applåder från publiken.

Magnus vinner klassen med 2 min 26 sek till slut. Grattis Magnus – bra kört!

Bild till höger: Vi i Fulvia på Stora Mellösa-sträckan.



Det blev en fin avslutning med bankett, välfyllda matbord, mycket folk, och en prisutdelning med varma applåder. Magnus Nordqvist och kartläsaren Samuel Trygg får ta emot första pris, jag själv och Johan Mellström får vårt andra pris.



Sammantaget ett mycket bra rally med stort intresse omkring bilarna, inte minst vår Lancia Fulvia 1,3 HF. Jag har givit många intervjuer och besvarat många frågor om bilen. Kanske blir det ett nytt Midnattssolsrally 2023 – vi får se!

Tack till kartläsaren Johan Mellström, servicegubbarna Stig Åke Hedmark och Clemens Waldau, till Roger Lundh som ordnade boendet och till vår sponsor SWIFT Budbilar.

Bild till höger: "Servicegubbarna" Clemens och Stig Åke.





Nordic Lancia Meeting 2023

Friday June 2nd `till Sunday June 4th

We'll be staying at the Konventum conference center. A fine example of good architecture furnished with the best of Danish design and excellent pieces of art. It is situated in the middle of a large green area with a view of the Sound. Add to this, that it is renowned for its sublime kitchen.

Futher information: lanciaklub.dk



Oresund has always been central. Historically, the three largest towns in Denmaek were placed here. In 1658, when Malmö was ceded to Sweden, Elsinore took over the position as the second largest town in the country.

Meet up in Denmark

The Nordic Lancia Meeting 2023 will be based in Elsinore. The town itself is worth a visit, and it is easily accessible from all directions.

Check-in will take place on Friday afternoon June 2nd, so we have ample time to catch up and unpack before a nice meal.

Saturday June 3rd we'll go for a drive through a countryside which due to its many forests and natural beauty for centuries was the favourite hunting ground of Danish kings. The day will finish with the traditional NML feast.

After breakfast on Sunday June 4th we'll go for a short drive to a car museum with interesting and select cars, including a number of Lancias. There we'll enjoy lunch together before we part.

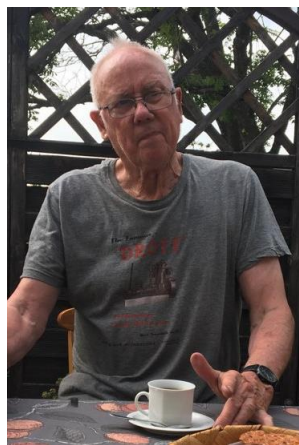
AGT Special Sportvagn av Anders Thillman

Presenterad av Folke Thillman

Lancia-entusiasten Anders Thillman fick i juni 2016 se sin ungdomsdröm gå i uppfyllelse. Han hade då själv konstruerat och sedan byggt en öppen sportvagn, som nu blivit godkänd av Svensk Bilprovning. Att han efter besiktningen fick ta bussen hem till Björklinge i hällregn var förstås lite snopet för den duktige Anders. Men han var uthållig, van att bemästra alla svårigheter. Den 1:a maj 2017 befann sig en stolt Anders, 78 år ung, på ”italienska bildagen”, flyttad det året från Skokloster till Venngarn och Taxinge, med sin hembyggda sportvagn, som tilldrog sig publikens beundrande blickar.

Historik: Redan år 1953 hade Anders som 15-årig byggt en cykelbil av vinkeljärn och masonit. Bilen hade individuell framhjulsfjädring som påminde om motsvarande på Lancia Aprilia 1938. Tanken att bygga en riktig bil grundlades troligen då.

Anders började sin mekaniska utbildning efter folkskolan hos sin far, Harry Thillman, som drev en bilverkstad i Bergshamra. Fadern hade mästarbrev som smed och bilmekaniker och var väl känd av äldre Lancia-vänner. Utbildningen passade väl för Anders som alltid visade stort tekniskt intresse.



Senare vidareutbildade sig Anders på AGA med el- och gassvetsning – 250 timmar på vardera. Han genomgick också den militära utbildningen till fältmekaniker på Karlsborg, studerade hållfasthet- och maskinelementlära på Kristinehamns praktiska skola. Därutöver genomgick han utbildningen till bil-plåtslagare på Statens hantverksinstitut i Stockholm.

Ungdomsdrömmen levde vidare efter cykelbilen. Anders gjorde en fackverksmodell av 1 mm svetstråd för egna studier med sikte på en öppen sportbil. Vid 25 års ålder hade hans studier fört fram till konstruktion och en egen tillverkning av en fackverksram för komponenter för framvagnen från Alfa Romeo Giulietta och för bakvagnen från Lancia Aprilia 1938.

Tillverkningen började med att Anders beställde hem 70 m rör med 19 mm diameter, allt i kvalitet Unstato5, sömlösa rör, samt ca 15 m stålrör med 25 mm diameter och godstjockleken 1,53 mm. Chassit till sportvagnen tillverkades sedan på lediga stunder

under 7 veckor i Uppsala. Stålrören vinkelsågades med precision och stor omsorg måste ägnas åt att mäta in alla fästpunkter för motor, drivlina och övriga komponenter. Ungefär 10 satser gas förbrukades under motsvetsningen. Stål- och aluminiumplåt i rätt kvalitet och dimensioner behövdes också för konstruktionen.

Denna utfördes noggrant efter ritning, eftersom ingenting kan ändras efteråt – allt måste därför ha förutsetts inför arbetet.



Bild ovan: Framvagn med motor.



Bild ovan: Bakvagnen från Lancia Aprilia.

År 1976 flyttade Anders och Asta med övrig familj till en villa i Björklinge, strax norr om Uppsala. Familjen fann sig väl till rätta - en stor källare gav plats åt de färdiga komponenterna till sportvagnen och ett garage i markplanet erbjöd en idealisk plats för fortsatt bygge på bilen. Där hängdes fackverksramen upp på väggen. ”Det här, mina flickor, är ett chassi till en sportvagn”, förklarade Anders. Som bekant tar det väldigt lång tid att konstruera och bygga en bil. Anders sa därför ofta: ”Jag går ut en liten stund till garaget”, vilket oftast betydde flera timar.

Men åren gick fort och tiden ville inte räcka till för alla plikter, försörjning, familj, Missionskyrkan och alla andra aktiviteter. År 2000 blev Asta dessutom svårt sjuk i cancer och bördan föll tungt på Anders.

Först år 2012 tog bilbygget fart på nytt. Fackverksramen lyftes ned från väggen och pallades upp på garagegolvet. De insamlade och renoverade maskinelementen togs upp från källaren och monterades i chassit. Allt stämde – en 1300-motor från Giulietta Berlina-Ti var snart på plats.



Bakvagnen från en Aprilia 1938 med indragna bromstrummor, individuell hjulupphängning och tvärgående bladfjäder, passade också. Även växellåda, kylare med alla övriga komponenter fann sina fästen. Montering av elsystem med kabeldragningar för bilens alla funktioner ställde krav på Anders kompetens.

Bränsletanken hade han tillverkat så att den kunde inrymmas i en minimal kaross, modell "Ockelbo 1959", gjord av glasfiberarmerad polyester. Denna hade inköpts av en klubbmedlem (Lancia) någon gång i början av 1960-talet för 1000 kr.



En chassiexpert från SFRO (Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation) har besiktigat sportvagnsbygget etappvis, för att undvika att något fel skulle smyga sig in.

Redovisning av bilbygget har gjorts löpande för alla ingående vitala komponenter, som motor, växellåda, bakvagn, styranordningar med flera delar och varifrån de hämtats.

Fakturor och kvitton för utförda arbeten har sparats liksom det viktiga registreringsbeviset från den skrotade Alfa Romeon. Anders kompetens för uppgiften, inklusive hans betyg i maskin- och hållfasthetslära samt i svetsteknik har också vidimerats. Ett klartecken har getts i omgångar från besiktningsmannen inför fortsatta monteringsarbeten, inklusive noggrann värdering av fästpunkterna i ramen. Det insvetsade chassinumret från Alfa Romeo har nu kompletterats med ett nytt chassinummer.

Alfa-motorn har nu oljekylare, dubbla Weber horisontalförgasare, vassare kamaxlar än originalet, extraktorrör med utblås framför bakhjulet.



Anders har byggt en lätt sportbil med en tjänstevikt på 620 kg, en stor prestation!

Han tar nu gärna en tur med bilen, iklädd hjälm, i grannskapet omkring Björklinge, eller till närliggande Ulva Kvarn, där han kan träffa andra bilbyggare och märkesentusiaster.

Anders är medlem i Lancia- och Alfaklubbarna sedan 1970-talet.

Han äger också en Lancia Aprilia 1938 och en Alfa Romeo 75 Twin Spark.

Uppgifter till denna uppsats har lämnats av Anders Thillman med dottern Yvonne Sten.



Nästa år firar Lanciaklubben i Holland 50 år.



Detta kommer att gå av stapeln
den 15 - 17 september 2023.

Den holländska Lanciaklubben bjuder in andra Lanciaklubbar att fira jubileet.



Mer information om "Cento
Miglia d'Olanda 2023" och
utförare annons i
kommande nummer. För er
som inte vill vänta på
informationen, gå in på
Lancia club Nederlands
hemsida www.lancia-club.nl

Kommentar till IVA (Ingenjörssakademin) av Bo Göran Hellers

"Vätgasen kräver politiska initiativ"

Den ensidiga satsningen på eldrift i våra fordon, som kräver stora, och tunga, batterier har kommit till vägs ände. Fler och fler, inte bara denna tidning, kräver att korten läggs på bordet. Varför får vi inte veta hur den konkurrerande vätgasdriften står sig i jämförelse?

För att råda bot på denna kunskapsbrist har IVA (Ingenjörssakademin) tillsatt en arbetsgrupp, som nu givit svar på några av frågorna. Den fördel vätgasen har framför eldriften, lättare konstruktion, snabbare tankning, längre räckvidd, fås inte gratis – verkningsgraden i vätgasdrift är väsentligt lägre än med direktverkande el. Endast med politiska manipulationer av pris och tillgång kan nackdelen uppvägas, påstår IVA. Beträffande målsättningen för konverteringen av drivmedel uttrycker man sig kryptiskt: "Om vi ska uppnå målen ..." Är detta fortfarande villkorat? Naturligtvis ska vi uppnå alla mål – Sverige är väl en industrination som vill ha rent samvete för sina transporter!

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.

Notis från MHRF

Motorhistoriska riksförbundet (MHRF) håller förbundsstämma 22 okt på Scandic Star Hotell i Sollentuna.



Vi har möjlighet att skicka två delegater - den som är hågad att delta bör anmäla sig till klubbmästaren, Per Edvardsson, senast i Höllö, då anmälan ska vara inne 2 okt. Den aktuella verksamhetsplanen går att ladda ner på:

<https://mhrf.se/forbundsstamman-2022/>

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.



Den vackra utsiktspunkten Kopparhatten i Söderåsens nationalpark.