



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIAKLUBBEN
NUMMER 156 , NOV 2023



Hyena Zagato 1992

En käftsmäll mot fordonshobbyn!

Lancia i Sverige

Hölöträff i höststorm

Lancia i Zagato-dräkt

Italienare i familjen sedan 50-talet



Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Några ord från förra ordföranden
Sid. 5	NLM i Finland 2024
Sid. 7	En käftsmäll mot fordonshobbyn
Sid. 8	Lancia i Sverige
Sid. 10	Hölöträff i höststorm
Sid. 12	Lancia I Zagato-dräkt
Sid. 17	Italianare i familjen
Sid. 23	Salutorget



Klubbmästarna rekommenderar:

Luciaträff, lördag den 9 december klockan 11.00.



I år firar vi Lucia på Mångfaldens Hus i Nykvarn, i form av en klassisk jultallrik till självkostnadspris á 210 kr. Vill man dricka kaffe eller te så kostar det 30 kr, det finns även kaffebröd att köpa, för den som önskar.

Mångfaldens Hus ligger i korsningen Gamla Strängnäsvägen och Långdalsvägen, vid Tyringe Kyrka (samma väg som till Taxinge Slott). Se www.mangfaldenshus.se för vägvisning.

Kontakta gärna Redaktör Lena Helfrid på telefon 070-20 33 128 eller Lnilson7@gmail.com senast fem dagar innan, då har vi ett hum om hur många som kommer (så ingen blir utan jultallrik).

Samåk gärna om möjligt!



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

Per Edvardsson ordf./ansvarig utg. La Lancia

Besvärbacken 2A, 191 40 Sollentuna

Mob 070-321 78 16

e-mail per.edvard@telia.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

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

Mob. 070-889 43 34

e-mail lanciaroffe@gmail.com

Tomas Öhman suppleant

Mariehov 1, 647 93 Mariefred

Mob. 073-416 05 05

e-mail tomaseohman@gmail.com

Persimon Sandberg suppleant

Bryggvägen 4, 183 63 Täby

Mob. 073-953 11 06

e-mail p-mon_90@hotmail.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 Magnus 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

SE-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 förre ordföranden av Bo Göran Hellers

Vår ordinarie och avhållne ordförande Per Edvardsson är tyvärr sjuk, vilket jag beklagar samtidigt som vi önskar se honom på benen inom kort. I hans ställe skriver jag några rader om livet med Lancia, i en återtagen roll som krönikör.

Mitt liv med Lancia består för närvarande mest av telefonsamtal med Hölö Bilskadecenter (Pekka Lampinen) som är på slutvarvet med min Flavia Coupé 64.

Det är ett livslångt förhållande liksom med hustrun Jane, som styr mitt vardagsliv hemmavid.



I båda fallen gäller en ömsesidig respekt, allt annat vore smaklöst. Symmetrin är tydlig och minner om mitt förflutna som lärare i matematik på KTH – en f d elev kom fram häromdagen och påminde om saken, vilket alltid värmer en skolfux. Min fostran bär rik frukt!

Detta nr av La Lancia skulle egentligen bygga på en reseberättelse från Australien, där vår ordförande Per gjort besök, liksom tydligen också i USA. Dessa berättelser får nu anstå till framtida nummer.

Själv har även jag besökt Australien vid ett tillfälle, närmare bestämt i Bondi beach för en konferens om murade byggnader, en teknik som lever överallt där engelsmännen dragit fram. Bondi beach är känt för sin surfing och för sin Icebergs Swimming CLUB, där jag också badade i skydd mot hajarna som omger Sydney i jakt efter människorov. Någon Lancia minns jag inte men väl bilar som Bristol och Jensen, förutom RR och Bentley, sinnebilder för rikedom.

Ett nytt år randas, 2024. Bakom oss har vi ett jubileumsår, då vi passerade 70-strecket. Med bravur, tör väl sägas, uppställningen av bilar var magnifik! Men mitt bidrag saknades, vilket jag tänker gottgöra under kommande träffar. Och vi är inte ensamma här i världen – även vår systerklubb i Nederländerna har rundat de 50 – gå gärna in på lancia-club.nl och ta del av deras utbud och information. Det finns gott om hjärtan som klappar för Lancia!

WELCOME TO FINLAND



NORDIC LANCIA MEETING 2024

June 7th-9th 2024 Nokia, Finland

Lancia Club Finland invites you to the Nordic Lancia Meeting which takes place this time in town of Nokia, near City of Tampere.

Meeting place is Scandic Hotel Eden Nokia.

Participation information will be available 2024 on LCF homepage.

www.lanciaclubfinland.fi

Scandic Eden Nokia

www.scandichotels.fi



Nordic Lancia Meeting 2024

June 7th-9th 2024

Nokia, Finland



Preliminary program

Friday June 7th

Afternoon, arrival of participants and registration to hotel.

Evening, meet and greet fellow Lancisti, meeting info and informal dinner.

Saturday June 8th

After breakfast, trip to Tampere and sightseeing in the city.

Evening, Gala Dinner at hotel.

Sunday June 9th

After breakfast, driving to two interesting car museums and farewell lunch.

Participation fee is € 200,- including dinners, lunch on Sunday and program, excluding beverages and accommodation, which starts from € 135,- double room / night, depending room standard. Accommodation should be reserved directly from Scandic Hotel Eden Nokia, mentioning NLM 2024.

Participation should be confirmed by paying participation fee by May 1st 2024 to Lancia Club Finland.

Participation info will be available 2024 on Lancia Club Finland homepage:
www.lanciaclubfinland.fi

Nordic Lancia Meeting 2024 e-mail: nlm2024@lanciaclubfinland.fi

Scandic Eden Nokia
Paratiisikatu 2
37120 Nokia

+358300308436
www.scandichotels.fi



En käftsmäll mot fordonshobbyn!



Detta är ett utdrag från MHRF:s hemsida, för mer information gå in på: www.mhrf.se

Därför är ELV-förordningen ett hot

"Om lagförslaget går igenom riskerar du att förlora äganderätten till ditt fordon – om det blivit klassat som avfall. Ditt syfte till att behålla ett fordon ska enligt förslaget inte spela någon roll."

Möjliga konsekvenser

Definitionerna på när ett fordon blir avfall är i lagförslaget snävt skrivna. Många idag vanliga och tillåtna reparationer kommer inte längre att vara möjliga. Det föreslås också leda till avfallsklassning om kostnaden för en reparation överstiger ett fordon's marknadsvärde. Import- och export av renoveringsobjekt riskerar att omöjliggöras, då sannolikheten är stor att objekt klassas som avfall och därmed blir olagliga att föra över landsgränser.

Reglerna ska gälla alla fordon, även retroaktivt. Alla fordonsägare kan påverkas. Risken är att få nyare fordon kommer att överleva till 30-årsgränsen, där ett undantag föreslås. Definitionen av ett "historiskt fordon" är dock i lagförslaget mycket snävare än nu så även entusiastbilar och veteranfordon som idag är godkända skulle kunna dömas ut.

Oklarheter

Förutom riskerna för såväl entusiast- som bruksfordon finns i lagförslaget inte angivet vilken instans som ska göra bedömningen om ett fordon är avfall – eller när det ska ske. Det är även oklart vilka som ska få hantera och sälja reservdelar. Konsekvenserna för både privatpersoner och verkstäder som reparerar och renoverar fordon är inte redovisade.

Vad händer nu?

Remissinstanserna, bland dem Motorhistoriska Riksförbundet, har lämnat sina synpunkter till Regeringskansliet. MHRF har begärt möte med riksdagens utskott, där Miljö- och jordbruksutskottet svarar för beredningen av EU-kommissionens förslag. Motorhistoriska Riksförbundet för även dialog med riksdagsledamöter som är särskilt intresserade av fordonfrågor och arbetar tillsammans med systerorganisationer och internationella veteranfordonsförbundet FIVA för rimliga regler för fordonshobbyn.

Lancia i Sverige av Bo Göran Hellers

Bengt Gustavsson: Lancia i Sverige

ISBN 91-630-4823-X 1996

I samband med vårt 70-årsjubileum som märkesklubb på Kjesäter passade vår kassör på att bjuda ut några överexemplar av Bengt Gustavssons bok om Lancia i Sverige. Jag fick omedelbart dåligt samvete för att boken stått på min väntelista sedan länge – nu var det tid att gottgöra försummelsen. Här återges några reflektioner efter läsningen:

Vi lever i tider av massbilism. Alltfler skaffar sig en bil som fungerar, först och främst, utan mankemang. I diskussioner får man ibland veta, att det är det som är poängen, att kunna färdas med säkerhet, från A till B. Kolleger som i andra avseenden är ytterst noga med var de bor, hur de klär sig och vad de äter, blir plötsligt slarviga med vilken bil de köper och färdas i. Det är inte för sådana Bengt Gustavsson har skrivit denna bok – det är för finmakare som njuter av att se och köra en riktig bil, en Lancia.

Som författaren klargör måste man gå under skalet för att förstå varför bilen kostar som den gör – ibland har röster hörts som hävdar ”att de inte ser tillräckligt dyrbara ut”, vilket troligen har varit till skada för affärsverksamheten. Sanningen är sannolikt att bilarna borde varit ännu dyrare för att säkra lönsamheten i rörelsen. Men boken kan vara skriven just för att övertyga de kientrogna, att räkna in bilkörningen till livets krydda, stunder av full samhörighet mellan förare och mekanik.

Egentligen finns det bara tre lönsamma tillverkare av personbilar i Europa: VW, BMW och Mercedes Benz. Alla är tyskar. Modellerna tillverkas i hundratusental. Övriga tillverkare borde lägga ner, får man ibland höra. Men existensberättigande kan också vinnas genom att följa varje fordon till dess ägare på en individualiserad marknad.

Det är så Bengt Gustavsson behandlar ämnet Lancia, varje bil är en individ som går att följa, från fabriken i Torino till livet och användningen i Sverige och den beklagliga upplösningen många år senare. Det skildras sakligt men också med värme och stor kunskap. Speciellt värdefullt är att författaren reder ut läget för Lancia i Sverige under pionjärtiden, omkring 1920, alltså före Lambda. Här spelade Dikappa en nyckelroll. Första världskriget hade slutat lyckosamt för Italien, nu gällde det att komma igång med industrialiseringen. Lambda blev det framgångsrika svaret från Lancia.

Boken tar upp marknadsföringen av Lancia i Sverige. Denna har varit svåröverskådlig – agenturen för märket har vandrat genom många händer. Det hävdas att agenten i flera fall var mera intresserad av att själv köra bilarna än att idka försäljning. Man hoppades tydligen att entusiasmen skulle smitta av sig på kunderna. Så fungerade det säkert också i åtskilliga fall men någon volymförsäljning blev det aldrig. Priset var troligen ett hinder.

Vilka modeller tilldrar sig särskilt intresse för författaren? Ja, Lambda är redan nämnd. Samma roll som förnyare fick Aurelian efter det för Italien katastrofala Andra världskriget. Men däremellan finns Aprilian, en trettiotalsbil, som lyfts fram i boken på ett överraskande och positivt sätt. Den var tydligen den sista konstruktion som Vincenzo Lancia själv signerade och den lever än, i högönskelig välmåga, även i vår klubb. Den store grundaren får en personlig presentation i slutet av boken, mycket smakfullt och med stor personlig respekt.

Foto till höger: Dikappa, från internet.



Foto till vänster och ägare: Rolf Nylén, Aprilia 1939.

Foto till höger: Lena Helfrid, ägare Christian Emmertz Aurelia GT 2500 serie III 1953.



Hölöträff i höststorm av L Helfrid

Årets höstträff i Hölö var ett par veckor senare än vanligt, (14/10) och det märktes på vädret. Denna dag var det uppehåll från det ihärdiga regnandet, men det blåste så stolarna för omkull. Vi glada och tappra Lancisti trotsade vinden och satt ute och fikade i alla fall, stundvis skymtade även solen fram.

Vår ordförande var inte med denna gång för han var på andra sidan klotet (Australien) och roade sig, så det blev inte något styrelsemöte som vi brukar ha.

Lasse och jag kom ganska tidigt, då var Tor redan på plats och flyttade bilar i garaget, vissa skulle ut och vissa skulle in för vinterförvaring. Även vi hade ställt in "gamla" Betan för vinterförvaring så vi åkte i vår Delta III. Efter att vi hälsat på Tor rastade vi hundarna och inväntade övriga deltagare.

De glada Lancisti som kom till Tors garage var Bosse och Anita Nylén nyligen hemkomna från Norrland, Fredrik Ajnefors och vår förre ordförande Bo Göran Hellers med fru Jane.

De mest långväga var Herbert och Magnus Nilsson som kört från Skåne, med övernattnings i Östergötland. Magnus Wälinder kom också, liksom Tors fru Harriet.



Lars och Tor i samtal.



Fikastund vid väggen, från vänster till höger Bo Göran, Jane, Lena, Anita, Harriet, Fredrik, Bo, Magnus, Tor och Herbert stående bredvid.



Sammanfattningsvis hade vi som närvarade en trevlig stund med samtal och skratt trots blåsten.

Vi hoppas att nästa års Hölöträff blir lite tidigare på hösten.

Lancia bilarna på rad utmed paddocken.

På bilden nedan "vänder de andra sidan till".



Lancia i Zagato-dräkt av Bo Göran Hellers

Ända sedan Åke Jern visade upp sin Flaminia Super Sport, vilket gav honom en inteckning i klubbens ExtraVaganza 1992, har jag förundrat mig över bilens fantastiska formgivare, Zagato! Vilket namn – det klingar av italiensk kultur! Men det är också exklusivt och ovanligt – namnet står endast på speciella modeller som tillverkats i små serier. Hur viktig är Lancia för Zagato, nu och i det förgångna? Låt oss fördjupa oss i dess historia.

Zagato är ett s k design-hus, fortfarande aktivt, med hela världen som marknad. Det grundades omedelbart efter första världskriget, i Milano 1919, av en yngling, Ugo Zagato.

Han hade verkat inom den italienska flygindustrin, som redan då var framstående, ett anseende som gällde till och med andra världskriget. Han hade lärt sig betydelsen av lätta strukturer och små luftmotstånd, vilket han ville överföra till bilindustrin. Här spelade aluminium en viktig roll, en relativt ny konstruktionsmetall. Luftmotståndet kunde provas i vindtunnlar som spelade en kritisk roll i flygets utveckling och fanns på Politecnico di Milano.



På 1920-talet ägnade sig Ugo Zagato främst åt racerbilar, en väg som prövats tidigare av en viss Vincenzo Lancia. I den andan lanserade han en Lancia Lambda Zagato 1925, en underskön variant av den neutrala Lambdan. Men det var Alfa Romeo som gav honom luft under vingarna med betydande beställningar redan samma år. Han lyckades utveckla Alfa 6C 1500 till en standard som räckte till en andraplats i 1927 års Mille Miglia och till vinst 1928, ett genombrott. Han fortsatte med Alfa Romeo 6C 1750, som tillverkades i flera versioner. Denna bil vann 1929 års Mille Miglia och igen 1930, då den belade de fyra första platserna, främst med den omöjlige Tazio Nuvolari. Lancia hade ännu ingen roll.

1930-talet ägnade Ugo Zagato åt formstudier på aerodynamiska modeller med tillämpningar som ledde fram till stora framgångar på racerbanan, bl a åtta segrar i Mille Miglia och 4 i Le Mans.



Först på slutet av decenniet kom Lancia med bland beställarna, resulterande i en skön Aprilia Sport 1938 och samma år med en mer extrem version med tillnamnet Aerodinamica.



Denna påminner om de specialbilar som vid den tiden byggdes för Malcolm Campbell i hans strävan att slå det absoluta hastighetsrekordet. Någon praktisk betydelse fick denna formstudie knappast. Tvärtom kan man konstatera, att den tidens strömlinjeformer inte alls gav någon optimal lösning – aerodynamik är en intrikat vetenskap med olika bästa lösningar för olika hastighetsområden. Bl a spelar det s k Reynold's tal en viktig roll.

Efter det för Italien så olycksaliga andra världskriget hade relationen mellan Lancia och Zagato svårt att hämta sig. Ugo Zagato hade tillbringat krigsåren vid Lago Maggiore i Tizino, Schweiz, liksom Erich Maria Remarque, vars Dilambda vi skrev om i La Lancia 129. Men 1949 presenterades en Ardea Panoramica Zagato, en frukt av mera vetenskap än estetik

Först på 1950-talet stiger Lancia åter in på scenen med en Lancia Appia GT Zagato 1957, en behändig bil i det lilla formatet.



Men året därpå kom esset som skulle skapa en helt ny bild av samarbetet med Zagato, Lancia Flaminia Sport. En underskön skapelse som visade formgivarens betydande kapacitet, ett lyckokast vars värde är i ständigt stigande. Denna förnyelse räckte in på 1960-talet med ytterligare en variant, Flaminia Tubolare 1962.



Samma år kom också Flavia Sport, en udda skapelse vars utseende fortfarande diskuteras med viss skärpa i Lancia-kretsar.

En unison beundran gäller däremot Flaminia Super Sport som kom 1964, en utveckling av den tidigare Sport-versionen, även den senare föremål för största intresse bland lancisti.



Men var tog Åke Jerns bil vägen?

Redan 1966 kom sedan den sköna Fulvia Sport som året efter följdes av

Flavia Super Sport, även denna en fullträff. Bild nedan.



Sedan tunnar relationen ut – först 1976 återkommer man med en Beta Spider, som visserligen designats av Pininfarina men tillverkades av Zagato på ett Lancia-chassi.



Först 1992 återkommer Zagato med den fantastiska Hyena, en hyllning till Lancia för fabrikatets makalösa segrar med Delta Integrale. Den tillverkades i 25 exemplar med en V12 från Lamborghini och attraherade stort intresse på 1996 års mäsas i Geneve, mest för sin integrerade teknik från design hela vägen till produktion, en vision för framtiden.

Bilen är dessutom formskön, utan krångel, i bästa mening en Lancia, ett krutpaket. Men namnet avskräcker – hur kan man välja att döpa en modell efter en asätare?

Förklaringen är kanske att djurets hållning faktiskt går igen i bilens form. Det är ju aldrig fel att ta förebild efter naturen.

Bild på nästa sida...



Beroende på Lancias skrala finanser är de fortsatta kontakterna sporadiska. En konceptbil, en vacker Fulvia Sport, presenterades 2004.



Läs gärna om sonen Ossians artikel som visar olika möjligheter för Lancias framtid, publicerad i La Lancia 150.

Året efter kom en Ypsilon Sport från Zagato, ett försök att putsa lite på sitt gamla anseende. Det är ju modellen Ypsilon som har hållit Lancia vid liv, ända in i vår tid.



Av alla beställningar till Zagato har Lancia svarat för 10 – 15%.



Här ryms några av de vackraste bilar som någonsin sett dagens ljus.

Italienare i familjen sedan 50-talet

Presenterad av Folke Thillman (något modifierat av Magnus Wålinder)

Säkert har fler än jag beundrat bilar från förr, och då har de ofta också funnits i familjen, så var de hos oss och mina tre bröder. Så här har du min historia om Fars italienare, en Alfa Romeo Giulietta, som jag renoverat.



Uppmärksam uppvisning vid Skokloster, 1 maj 2022, av Folke Thillmans utsökt renoverade Alfa Romeo Giulietta Sprint av 1960 års modell. Karosseridesign: Nuccio Bertone/Franco Scaglione. Modellen tillverkades 1954–1964 och namnet är hämtat från William Shakespeare's drama Romeo och Julia, som ju utspelar sig i Italien.

Giulietta är den italienska diminutivformen av Julia. "Diminutiv är ett sätt att göra ett ord (ofta ett substantiv) lite mindre och gulligare. Från franskan har vi ordet staty och statyett, där diminutivändelsen -ett (eller i original: -ette) signalerar att statyetten är mindre än statyn. Den som sjungit om Fritjof och Carmencita har också sjungit en diminutivform – Carmencita är den spanska diminutivformen av Carmen, vilket gör Carmencita till ett ännu gulligare namn än Carmen." (Från Språktidningen och krönikan av Sara Lövestam, 2019-10-31). (Foto: Magnus Wålinder).

Min far, Harry Thillman, startade som 25-åring sin bilverkstad 1937 i Bergshamra och tog hand om allehanda bilreparationer i Norrtäljetrakten. Många bilar var amerikanska och tyska och några svenska. En del av dessa var lite vassare engelska bilar med fler SU-förgasare. Senare del av 50-talet kom också lite udda bilar in på verkstaden som Fiat, några Alfa Romeo och någon Lancia. Far imponerades av de italienska småbilarna som då var nydanande med riktigt fina motorer självbärande karosser och tilltalande modeller. De italienska bilarna blev snabbt populära inom familjen med flera unga bilintresserade grabbar.

År 1965 följde jag med Far till Örebro där han hämtade sin röda Alfa Romeo Giulietta Sprint av 1960 års modell. Bilen var tilltalande, snygg och linjeskön med riktig motor och stora ventilerade bromsstrummor. Samma sommar tog Far, i sällskap med Mor och min 16-åriga lillebror, sin nyköpta tvåsitsiga Alfa genom Europa ned till Italienska gränsen och hemåt igen. Resan med en liten tvåsitsig bil med plats för nästan bara tandborste, underkläder och ett fotogenkök i den minimala kofferten måste betraktas som en riktig bedrift. Semesterturer till Norge med sina vackra slingrande vägar, och runt i Sverige var sedan vanligt förekommande sommarturer för Far och Mor. Alfarn var ”det lite extra” inom familjen. Vi grabbar fick låna den på nåder om vi körde försiktigt, och det gjorde vi unga grabbar ibland. I början av 90-talet ställde min äldriga far in sin älskade Alfa för gott i garaget.

Farsarvet måste omhändertas

Man måste fråga sig: Kan jag klara av en omfattande bilreovering utan att bilen blir stående och slutligen skrotas. Vem kan och vill hjälpa mig, och vad kan det kosta?

Vintern 2011 bestämde jag mig till sist, då 69 år, att bilen måste reoveras. Teknisk hjälp fanns hos mina två bröder, Anders bilplåtslagare/bilbyggare och Mats (död 2016) med sin kunskap och fars bilverkstad med ordentlig utrustning. Ett litet varmt garage har jag själv (3,7 m x 5,6 m med takhöjden 2,3 m + 4 m² förråd). Reservdelar finns nog säkert. Vi tog ut bilen som stått väl länge i garaget, luftade hjulen, startade motorn med frisk bensin och strax därefter uppstod ett fint motorljud med leenden från flera. Bilen kördes för egen maskin upp på en biltransportkärra och hem till Åkersberga. Inte var Sprinten särskilt stilig att se på, men de vackra linjerna var tilltalande fast lacken var flammig, motorn oljig och slangar och kablage såg inte heller så bra ut. Klädsel på dörrar och tak skall vi inte nämna, och var fanns originalstolarna (en läderklädd Lancia-stol hade tillfälligtvis suttit i bilen och hade nu sålts till en klubbmedlem).

Vad skall reoveras och i vilken hörna skall man börja? Många frågor tornade upp sig för mig och var får man tag i ersättning för alla skabbiga och utslitna detaljer? Den var ju inte värd så många kronor som den stod, men var samtidigt ett mycket unikt och intressant projekt, ett ”Farsarv” som förpliktigar.

Den stora renoveringen påbörjades med hjälp av mina bröder där motor med växellåda demonterades, som första steg (trångt då inte växellådans infästning i motorn nås med normala verktyg), och nu var jobbet igång. Fönsterrutor klädslar paneler och innanmätet demonterades helt. Anders ordnade med riktning och tennspackling av parkeringsskadorna utmed karossidorna. Hela bilen fick sedan lackeringen helt nedslipad innan bilen levererades till en lackeringsverkstad.



Karossarbete hemma i garaget under 2013.

Nu kändes det bättre. En stor del av renoveringsarbetet har sedan varit att hitta reservdelar. Som exempelvis tyg till paneler och stolar (sista stuvbiten från Italien), diamantmönstrad vinyl till innertak, rätt röd vinyl för dörrar och stolar, fönsterlister mm.

Från en Fiat Brava togs de smala framstolarna som byggdes om för att få plats då kardantunneln är förskjuten i sidled. Rullbälten byggdes av Klippan i Finland.

Nya dörrpaneler tillverkades av plywood, rostskadade skenor till fönsterhissarna nyttillverkades mm.

Sommaren 2014 hämtades en helröd alfa från lackeringsverkstaden och sedan började det rena och fina monteringsarbetet. Ett kap gjordes när en ny höger grill hittades på eBay.



Sommaren 2014 hämtades en helröd alfa från lackeringsverkstaden. Till vänster Mats Thillman och till höger Folke Thillman.



Mats i arbete med inredningsdetaljer.



Che bel motore! Giuliettorna var försedda med 1290 cc-varianten på Alfas klassiska twincam-motor, en fyrcylindrig radmotor med två överliggande kamaxlar, ca 80 hk.



Motorn återinstallerad.

Motorn renoverades under överseende av Mats. Den fick nya cylindrar, kolvar, lager, kedjor samt ventilstyrningar mm. Nytt kylarpaket, diverse axelboxar/lager, bromsbelägg, slangar, packningar mm är att inte förglömma.



Minimalt med stuvutrymme i kofferten.

Premiärturen, ett sant nöje, gick till Alfa Romeo-klubbens träff den 1 maj 2017 vid Wenngarns slott, normalt gäller Skokloster. Sprinten är behaglig att köra och väcker gillande från andra.

Resumé: Ungefär 22 olika serviceställen och 7 stycken hantverkare/specialister samt sönerna har varit involverade i renoveringen. Utan internet och kontakter hade det varit betydligt svårare att hitta rätt delar. Ca 100.000 kr kostade det prisvärda nöjet i rena utlägg.

Björn Sandberg, Alfa Romeo-klubbens teknikredaktör, som också är besiktningsman för MHRF-Försäkringen noterade 2017 i besiktningsprotokollet "Utsökt renoverad, en pärla".

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.

Från 70-årsjubileet finns ett antal muggar & kassar till försäljning.

Kaffemugg Ø 80 mm, höjd 80 mm, 60 kr/ styck.

Bomullskasse 37 x 40 cm, 25 kr/ styck.

Beställ av Tor Fredriksson tel. 070-698 30 39.



Bilar till Salu!

Ett antal Lancia bilar är till salu: Appia serie 3, Flaminia Berlina 1958, Flaminia Berlina 1962, Flaminia PF Coupé 1962. Flavia PF Coupé Intenzione 1967, Flavia PF Coupé 2000 1972. Beta HPE, 2 stycken årsmod. 1972. Gamma PF Coupé 1977, Gamma Berlina 1977, använd som testbil av Saab, intagen ny. Mycket reservdelar till samtliga bilar, både nya och begagnade.

Säljes av Alf Olsson. Ring för mer information. Mobil nr: 070-589 08 14.

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 Lancia.

www.autoexperthen.se





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



Buon Natale e Felice Annu Nouvo!

Tillönskas alla Lanciavänner!