



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 135, AUG 2018

NLM i Vejle på östkusten av Jylland i Danmark.



Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Några ord från ordföranden
Sid. 6	Tjusningen med Lancia
Sid. 10	Gästbudsrundan 2018
Sid. 13	Bilträff i Westerkvarn
Sid. 14	NLM i Velje, Danmark
Sid. 24	Fiat 508 C
Sid. 28	Spettacolo Nordico, Skåne
Sid. 29	Italienskt tema i Nyköpingshamn
Sid. 33	Fotboll och Lancia
Sid. 35	Salutorg och Klubbregalia



Klubbmästarna erbjuder följande kommande aktiviteter:

Aston Martin Sweden bjuder in Svenska Lanciaklubben att delta i deras höstrally **1-2 september 2018. Samling kl. 08. 30** vid **Shellmacken** i **Norsborg** Stockholm, S:t Borvids väg, för gemensam avfärd.

För mer information se hemsidan www.svenskalanciaklubben.se.

Lördagen den 29:e september är det traditionsenlig höstträff i Hölö. Ta med familjen eller en vän och någonting att förtära, vi samlas vid **11-tiden** för några timmars trevlig Lancia samvaro.



Fikastund på "Ijugarbänken" utanför garaget i Hölö!

För andra träffar och arrangemang se **MHRF:s Evenemangskalender 2018** eller gå in på www.mhrf.se 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

Lars Hansson ordf./ansvarig utg. La Lancia
Storgatan 7, 736 32 Kungsör
Tel. 0227-139 44 Mob. 070-334 64 25
E-mail lars.a.hansson@telia.com

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

Magnus Wålinder kassör/handläggare
MHRF försäkring/besiktning
Tunavägen 7, 148 51 Österskär
Mob. 073-4602453
E-mail walinder@kth.se

Lena Helfrid ledamot/layout La Lancia
Bruksgatan 69, 610 40 Gusum
Mob. 070-20 33 128
E-mail lnilson7@gmail.com

Hector Garcia ledamot/ webbansvarig,
Handläggare MHRF försäkring/ besiktning
Nedre Torekällgatan 17,151 73 Södertälje
Mob. 073-64 78711
E-mail hectorfredrik@gmail.com

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

Mikael Stjerna suppleant
Grönviksvägen 57, 167 71 Bromma
Tel. 08-704 83 13, 08-736 58 88
E-mail mikael.stjerna@teknikersvarld.se

Daniel Rebert suppleant
Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg
Tel. 08-568 208 20 Mob. 070-826 84 22
E-mail daniel@rebert.nu

Tomas Åkeson suppleant
Pringsatan 13 B, 703 41 Örebro
Mob. 070618 24 32
E-mail tomas.akesson@riksbyggen.se

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

Lanciamodeller Kontaktpersoner

Lambda, Aurelia	Herbert Nilsson
Aprilia, Appia	Rolf Nylén
Flaminia, Delta	Tor Fredriksson
Flavia, Fulvia	” ”
Beta, Rally 037	Magnus Wålinder

**Reservdelar, service, transporter
samt klubbregalier**
Tor Fredriksson Mob. 070-698 30 39

Hemsida www.lanciaklubben.se

Reservdelsforum
www.lanciaregistret.com

Klubbadress Svenska Lanciaklubben
c/o Magnus Wålinder, Tunavägen 7
S- 184 51 Österskär

Plusgirokonto: 55 58 14-3
IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143
BIC/SWIFT: NDEASESS

Org. nr: 802440-7838

Några ord från ordföranden... av Lars Hansson

Tyvärr hade jag inte möjlighet jag delta i NLM i Danmark, men jag har förstått att det var välarrangerat och mycket lyckat. Trafiktempot i Danmark med hög andel tung trafik visade sig dock hårdare och mer tröttande än hemma i Sverige.

Beträffande besiktningsfriheten för fordon äldre än 50 år så passade jag nyligen på att titta på transportstyrelsens hemsida vad som gäller för min Flavia. Det framgick inte direkt att fordonet var besiktningsbefriat.

För att bli lite klokare kikade jag på mitt bilbesiktningsföretags hemsida. Där framgick att nästa besiktning skall ske 2099. Det tolkar jag som bilen är besiktningsbefriad.

Summer Meet i Västerås

Min kompis Uffe har inför Summer Meet under två dagars tid försökt att få fart på sin Fordmustang 1970 med 350 motor. Jag har tidvis varit behjälplig med att hitta felet. Allt elektriskt från säkerhetsbrytare till kondensator kontrollerades. Givetvis satt felet i kondensatorn, det sista vi kontrollerade. Därefter blev det provtur.



Det var första gången jag åkte i en så motorstark bil. Accelerationen och motorljudet var mildt sagt imponerande.

Jag själv och Ritva tog oss till Västerås på torsdagskvällen, 5:e juli, där vi parkerade på ett lämpligt spaningsställe. Typiskt sommarväder gjorde att många manliga deltagare färdades utan kläder på överkroppen, och gärna med en ölburk i handen. Förarna höll däremot en striktare stil. Vi upptäckte senare att den hårdnande tidsandan återspeglar sig även här. Sydstatsflaggan har vi ju nästan vant oss vid. En bil med svensk flagga på bakluckan stannar, jag går fram till bilen och berättar att det känns härligt att se en svensk flagga för engångs skull, varpå killen snabbt halade upp ett fem centimeter stort märke med hakkors på. En oroväckande utveckling.

"Bortsett från detta så var det en trevlig kväll"

Vad sägs om det här kollaget...



Här ser vi tre stycken Cadillac, en Oldsmobile, en Chevrolet, samt en för mig okänd bil, kan det vara en Hudson eller en Ford... Kan någon reda ut detta?



Tjusningen med Lancia av Bo Nylén

"En något sarkastisk betraktelse"

Henry Ford hade en grundtes när han började bygga bilar – och han byggde många – i långa serier, vid ett löpande band. "Ingen del fick monteras som inte var länge och väl beprövad". Så blev T-Forden en enkel, billig och driftsäker bil, med få delar.

När Vincenzo Lancia beslöt sig för att bygga egna bilar 1906, skulle han minsann utveckla de Fiat-racerbilar han framgångsrikt lärt sig att köra. Med sinnrika konstruktioner utnyttjade han sina tekniska kunskaper i mekanik, matematik, geometri, hållfasthet och materiallära.

Resultatet blev slående, när han 1915 tog patent på V-motorn. Och den motor som, i ett flygplan 1918, slog hastighetsrekord över Bodensjön, är ett tekniskt mästestycke. Men de var långt ifrån enkla.

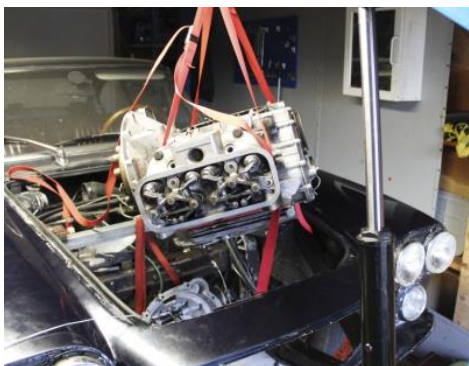
Med Lambda-modellen 1921, tog han bilkonstruktionen till en ny nivå, med den självbärande karossen utan ram, individuell teleskopfjädring fram och V4-motorn med överliggande kamaxel. Då hade Lanciabilarna elektrisk start och elgenerator och elektrisk belysning sedan länge.

Kommande decennier av Lanciamodeller följde tidens teknikutveckling och tävlingsframgångar och karossbyggarnas modetrender och blev allt mer fyllda med sofistikerad teknisk utrustning. Men före datorernas intåg var de åtminstone byggda med sund mekanik. När vi var framme vid den sista "äkta" Lancian – innan Fiats övertagande 1969 – Flaminian, tyckte sig ingenjörerna ha åstadkommit en riktigt grann bil, med "extra allt". Och visst är det en härlig bil, vacker och tekniskt fulländad.

"Men så skulle inte Henry Ford ha sett saken".

En särdeles komplicerad konstruktion, dyr att bygga och med otroligt många felkällor inbyggda. Nya varianter av komponenter senast varje år, samt ett elsystem som till ett Caproni flygplan.

När så våra Europeiska och Nordiska Lanciaträffar bjuder in till härligt kulinariska och turistiska höjdpunkter, gäller det att våra Lancior är startberedda. Ibland kan det bli i sista stund och ibland tycks tiden räcka väl till.



Före avfärd till Norge 2016, tog Lasse Hansson ur motorn ur Flavia Coupén, för renovering av topplock och det mekaniska insprutnings aggregatet.

De sista delarna kom på plats vid första färdstoppet i Karlskoga. Sen gick det bra hela vägen!

Efter flera hundra mils provkörning till Tyskland och Finland, tyckte Tor & Harriet Fredriksson att deras Flaminia Touring GTL var klar för en härlig tur till Nordiska Träffen i Sundsvall i augusti 2017.

"Inte skulle väl regnet ha någon annan betydelse än något otäta dörppackningar." - **Men det hade det!**

Efter en strålande arrangerad träff, lagom till hemfärden till Trosa, lade laddningen av. Med en ilsket röd laddningslampa för ögonen, var goda råd dyra. Raka vägen till närmaste mack för köp av ett reservbatteri!

Sedan anträdde hemfärden, via Gävle och 56-an sydväst neråt. Där, 5 mil in i skogen, stannade bilen. Och naturligtvis ösregnade det just där. På en dålig plats vid väggkanten, var det bara att ta fram verktygen för byte till reservbatteriet.

Jag, som stannade bakom, kunde bara assistera med ett paraply, medan Tor kröp under bilen för att lossa batteriets fästbygel, som opraktiskt nog hade muttrarna på undersidan. En genomblöt Tor bytte till torra kläder och färden kunde fortsätta, med minsta möjliga strömförbrukning, d.v.s. utan vindrutetorkare, värmefläkt och endast parkeringsljus på.

Jag sysselsatte mig hela vägen hem med matematikövning. Skulle de nå ända hem till Trosa ca 30 mil? Med friska 70 Ah i batteriet och en antagen effektförbrukning om 70 watt, borde alltså bilen gå i 7 timmar. Men när batterispänningen sjunker nedåt 8, 9 volt, börjar nog tändningen att hicka, så jag kalkylerade med halva tiden.

Skulle den räcka till Trosa?

Skulle man köra saktare eller fortare – vilket drar minst? **OK, Tor ringde snart och meddelade att de kommit ända hem. Puh!** Ett intressant elektriskt matematikproblem och övning i Ohms lagar. En mätning av tändspolen senare, visade att den tar 30 watt.

Bra att veta, men nu återstår att reda ut varför laddningen lade av. En vanlig enkel likströmgenerator och ett lika vanligt laddningsrelä av fabrikatet Magneti Marelli.

Exakt samma konstruktion som Bosch, och använt i decennier på alla Fiat, Alfa Romeo och Lancia bilar. Generatoren, med vanlig rotor och kollektor med + och -, kol, samt statorlindning (som med sin järnkärna blir elektromagnet av strömmen genom laddningslampan, och börjar då ladda vid rotation).

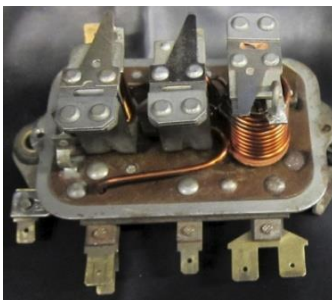
Jämför en cykelgenerator (med permanentmagnetiserad statorlindning) som laddar fler och fler Volt ju fortare man cyklar, tills lampan går sönder av för hög spänning.

Reläet (av Bosch- eller Marelli-typ, med tre spolar, en backströmsspole, en strömsspole och en spänningsspole, samt på undersidan tre motståndsspolar) har till uppgift att slå till backströmskontakten när laddspänningen kommit upp till ca 9-10 Volt, samt att begränsa strömmen till ca 28-30 Ampere i strömspolen och laddspänningen till ca 13,8 – 14,2 Volt i spänningsspolen och bryta vid dessa maxvärden. När sen strömmen eller spänningen sjunker, slår reläspolarna till igen och reglerar upp till brytnivån. Detta upprepas ständigt och därför kallas denna relätyp för ”Staccatorelä”. Vid 12 Volt och 25 Ampere, blir detta enligt Ohms lag och grundläggande ellära $12 \times 25 = 300$ Watt märkeffekt på generatoren.

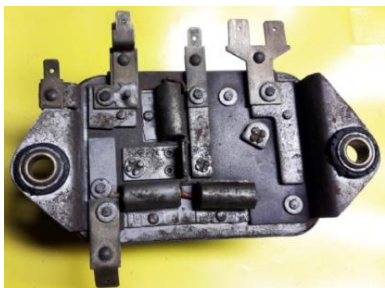
Men huvudbryn inträder när Flaminians professionellt nyrenoverade och omlindade generator monterats, utan att ens ha monterat reläet, utan bara batteriet ansluts – då startar bensinpumpen spontant samt laddningslampan lyser ilsket rött. Inte ens tändningsnyckeln har rörts ur fläcken. **Här är fler än en hund begravnen!**

Med 54 utgående eltrådar från de 12 säkringarna i den boxen samt det, för säkerhets skull fabriksmonterade reläet för startmotorns solenoid, är det upplagt för ett större deckarjobb att hitta felet. Då hjälper inte att köpa dyra Marellireläer från Cavalitto, Mara, Sydafrika eller Omicron, (som alla ser lika ut på utsidan, men med olika typbeteckningar) utan att förstå hur strömmen går baklänges förbi nyckeln!

Ett bra kopplingsschema är då utgångspunkten – och gott om tålamod.



Detta är tjustringen med Lancia!! Italiensk ingenjörskonst – varför göra något enkelt när det går att göra det snyggt och komplicerat.



Ett per exempel på denna italienska konst är bensinmätaren i Aprilia och ljusreläet i Flavia.

Mer invecklad lösning på ett enkelt problem är svårt att hitta!



Harriet Fredriksson vid deras vackra Flaminia GT 1968, vid torget i Sundsvall 2017.

Ciao bella Lancia!



Gästbudsrundan 2018 av L & L Helfrid

Tidigt på morgonen den 3:e juni bar det iväg mot Nyköping med vår Beta HPE. Det var ett stålande vackert väder denna lördag, temperaturen gick upp till 30 graderssträcket fram på dagen. När vi kom fram till Automobilsällskapets klubblokal vid 9-tiden, serverades kaffe och fralla i väntan på starten. Klubblokalen ligger på skavstad flygplats mittemot F11 Museomet. Till starten kom 64 ekipage av varierad årsmodell, men de fick inte vara yngre än 30 år, alltså årsmodell 1988. Äldsta bilar var Volvo "Jacob" och Chrysler 50 bägge från 1927.

Starten gick kl 10.00 med två bilar i taget, udda och jämna nummer skildes åt efer en liten bit. Alla körde samma sträcka men åt olika håll, för att minska kö till kontrollerna och undvika att stå med



motorn på tomgång onödigt länge. Rundan var ca: 80 km på trevliga sörmländska vägar med både asfalt och grus. Efter uniefär halva sträckan möter man de bilar som åkt åt motsatt håll.



När vi skulle åka från kontroll två så ville inte Betan starta, hon hade väl fått värmeslag trodde vi. Vi fick hjälp att rulla henne till skuggan där vi stod ca: 20 minuter med huven öppen och väntade på att hon skulle svalna. När hon fortfarande inte ville starta började Lasse kolla säkringar och anslutningarna till bränslepumpen eftersom det inte hördes något från den elektriska bränslepumpen. Tillslut började pumpen ticka igen och bilen startade.

Nästa kontroll var belägen vi Stäringe Herrgård där Makarna Marie-Louise Almgren och Magnus Ericsson bedriver skogsbruk, hästuppfödning samt konferenser mm.

Vi stannade en stund och gick runt och tittade på Herrgården och bilarna som var parkerade runt gårdsplanen.

Längst bort vid höger flygel var denna kontrolls frågor. När vi svarat på dem gick vi tillbaka till bilen och åt vi vår medhavda lunch.



Sedan var det dags att köra till nästa kontroll, där lät jag motorn vara igång...vilket resulterade i att vi fick ånglås när vi åkte därifrån, det var ju väldigt varmt!



Den sista kontrollen var vid Hasses speedwaydepå, knappt två mil nordväst om Nyköping. Det är ett speedway-museum som ägs av Hasse Bergentoft, där han skapat ett eget rundbaneparadis.

Tillbaka vid målet igen, Automobilsällskapets klubbhus, så fick vi vänta en bra stund på att alla skulle komma tillbaka, samt att arrangörerna skulle hinna att rätta frågorna som vi svarat på. Vi tittade på bilarna och pratade med andra deltagare. Jag träffade ett par bekanta ansikten bland annat makarna Leif och Sylvia Wahlström med sin fina Volvo PV 445 Cab från 1952, som de ägt och vårdat i över 40 år.



Notera den fina inredningen med blommor i vas!



Delta Daytona special 1967

Denna speciella bil, var också med på rallyt. Den är konstruerad och byggd från grunden av Roger Engstrand i Oxelösund. Bilen uppfyller alla de normer som bilar i slutet av 60-talet måste uppfylla. Efter fyra månaders förhandling med trafiksäkerhetsverket, så kunde vissa lättnader medges, bland annat det obligatoriska krockprovet.

Den har rör-ram i fackverkskonstruktion samt kaross av glasfiberarmerad polyester.



Motorn är en V8, Chevrolet 327 på 5,4 liter och 152 hästar, bilen väger endast 1020 kg i totalvikt.

Deltan har körts i SSK-tävling på Kinnekulle och Anderstorp under 1970-talet.

Summering: Detta var ett mycket trevligt och välordnat "rally".

Rekommenderas varmt! ☺

Bilträff i Westerkvarn, Kvicksund av Lars Hansson

Första måndagen i juni öppnar bilträffen som denna gång lockar 350 motorfordon, bestående av bilar, mopeder och motorcyklar. Även den pensionerade prästen som bor på samma gata har tagit sig dit på sin encylindriga BMW 50-talsmotorcykel.

Självklart är det så att de amerikanska bilarna dominerar. De verkar finnas i alla möjliga former och skick. Från "ratcars" till strålande originalskick. Vissa bisarra utsmyckningar syntes också. Kolla in begravningsentreprenörens Cadillac, den skrämmande inredningen på gränsen till olämplig att publicera.



Italien var bland annat representerat av denna härliga ombyggda Fiat 126. *Ägaren tävlar med den och jag lovar att avgasljudet var imponerande!*



Tiden går och folk börjar dra sig hemåt. De lite nyare jänkarna bränner däck för att visa motorns vridmoment.



NLM i Vejle, Danmark av Bo Nylén

Vi tyckte vi var väl förberedda när vi startade mot Danmark redan på torsdagen, för ankomst i Vejle fredagen den 8 juni. Med bokad hotellrum i Malmö torsdag kväll, borde väl de sista 28 milen över broarna och Fyn vara en lätt match. Men oj vad fel vi hade. Norrmännen och Finnarna var smartare som tog båten Varberg - Grenå resp. Helsingfors - Kiel. Och Herbert & Magnus Nilsson tog t.o.m. två färjor från Malmö med Lambdan till Vejle, som ju ligger på östra sidan av Jylland, d.v.s. mitt i Danmark. Orsaken var att den enorma fredagstrafiken förbi Köpenhamn var förödande. Och väl rask för svenska pensionärer. Bilolyckor och milslånga köer avskräckte oss för hemfärd samma väg, utan då följde vi med övriga till färjan från Grenå. Lugnt och behagligt.

98 personer från 9 länder i 48 Lanciabilar samlades vid det flotta Munkebjerg Hotell, i bokskogen högt över Vejle fjord.



Här f.d. Sture Edlunds Aurelia B12, som nu är ägd av Sebastian Simon från Schweiz.

Från hotellfönstret kunde hela Lanciaparkeringen ses, där så klart de anlända redan var i full gång med tekniska resonemang under huvarna och sociala kontakter där omkring.



Välkomnande i hotellobbyn fanns Hanne Jonassen med stab, beredda med varsin kasse innehållande ”roadbooks” för kommande utflyktsturer och T-shirts till alla. Incheckning i de fina rummen och välbehövlig dusch eller bad i poolen i källaren.

Sedan en snabb fotorunda på parkeringen...





Många välbekanta Lancior, men även nyttillkommna.



Dansken Jesper Jespersens fina Ardea, Daryl Deacon från Norge i Flavia 2000 Coupé, samt Niels & Maria Hansen från Tyskland i en Flaminia Touring GTL.

Eftermiddagssolen påfordrade kalla drycker med is på terrassen, samt mingel i avvaktan på kvällens välkomstmiddag som minsann blev vackert dukad i den stora salen.



Medan Anita pratar med Gregor Stampe från Tyskland, svalkar sig Schweizarna Joakim & Robert Griese med en stor kall öl.



Damerna Kerstin Berglind och Harriet Fredriksson hör hur Magnus, Tor, Sven Gunnar och Jan Huss berättar de senaste rövarhistorierna.



Kjersti & Harald Bergsaker tillsammans med Sven Gunnar Berglind, ser något trevligt över ölglasen och Herbert Nilsson med Jan Malmgren har bestämda miner.

Vid hotellentrén fanns Jan Huss´ gula Appia Sport.

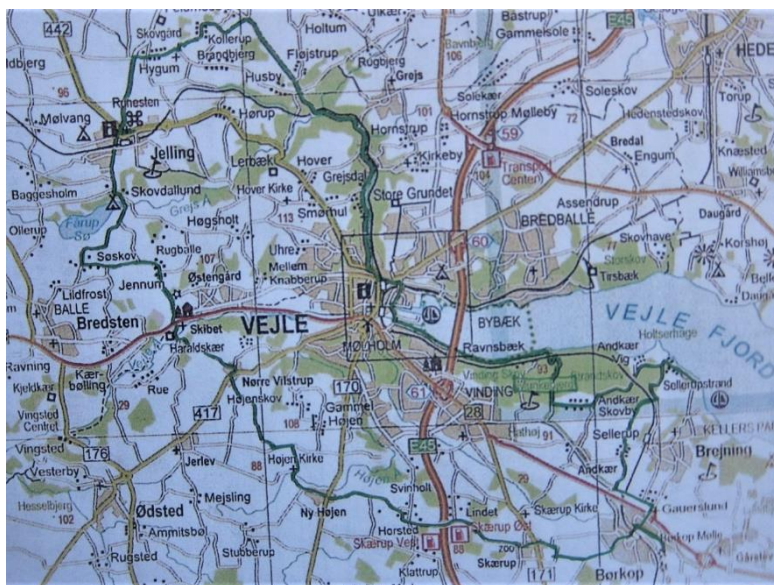


Margareta Tibell vid Magnus Wålinders Beta Monte Carlo.

Den vana tågresenären Margareta Tibell, hade bokat biljett direkt till Köpenhamn. Men efter 3 tågbyten – det första på banvallen i Småland, det andra i Lund och sen med kämpatag sista biten till Vejle, kom hon fram lagom till fredagens välkomstmiddag och fortsatte sedan tufft rallydagen i Magnus bil.

Efter en riklig frukostbuffé blev det samling vid bilarna, för start i lördagens rallytur runt Vejles kuperade omgivningar, med nollställda trippmätare. I de första krokiga

backarna ner till stranden körs ibland backtävlingar. Som bekant finns inte två Lancior med exakt lika trippmätning, så redan efter ca 6 km i staden Vejle (med trafikljus), uppstod tveksamheter och fenomenet ”följa John”, underlättade den



fortsatta färden. Uppför Grejsdalen, där forsende vatten förr drev 15 kvarnar med textilfabrik och verktygsindustri, nyttjades det senare till elproduktion.

Efter 25 km är vi framme vid Jellinghöjderna och en paus.



Vi parkerar nedanför en mäktig gravhög från vikingatiden. Och vi beser kyrkan från 1100-talet samt ett stort museum.

På 900-talet var Jelling Centrum för det stora Nordsjöimperium som Kung Gorm grundade och som blev vidareutvecklat av Harald Blåtand, Svend Tveskägg och Knut den Store och omfattade Danmark, södra Norge samt England.



Magnus (träprofessor) visar en rejäl ekplanka, ca: 10 x 25 cm, varav det gick åt många till vikingaskeppen för 1000 år sedan.



Färden går vidare ytterligare ca: 29 km genom böljande landskap till en gammal "vandmölle" i Börkop, ombyggd till restaurang, där en rikhaltig lunch serveras.



Efter ytterligare 14 km hittar vi med viss svårighet tillbaka till hotellet Munkebjerg. Kalle Hansell hade GPS i Tesisen.

Nödvändig dusch och en stunds vila innan ombyte tillmiddagsklädsel. Sedan skred alla in i den, med placeringskort, ännu vackrare dukade salen, där en trerätters utsökt middag med viner intogs.



Sedan följde prisutdelning i frågetävlingen – inkl. gissa rätt bildel i en låda – som Gregor Stampe vann, under stort jubel! Liksom priser för ”äldsta Lancia” = Lambda 1925 och ”längsta färdväg.



Här några utvalda bilder av utdelningen...



Därefter vidtog tacktal och gåvor till danska klubbens ordförande Niels med fru Hanne. Från Finland hade Mika Lindroos med sig stark dryck samt trycksak med inbjudan till nästa års Nordiska Lanciaträff 7-9 juni på Hanaholmen i södra Finland. Och vad vore mer rätt än Backmyra Whisky som Magnus Wålinder överräckte från svenska klubben med några väl valda tackord för ett välordnat internationellt arrangemang i centrala Danmark. Harald Bergsaker var väl förberedd med norska Lanciaregalier, klubbtidningar och vältalighet.

Kvällen fick dock inte avslutas utan nationalsånger. Såväl finska, danska och norska framfördes bra och med stort allvar, medan de svenska sångarna hade en del övrigt att önska. Men viljan var god, så med lite träning i samstämmig körsång till nästa år så...



Den välsjungande värdnationen Danmark.



Norska nationalsången med kraft och känsla!

Den svenska kören behöver mer samträning, men budskapet gick fram.





Den finska gruppen sjöng allvarsamt och bra.

Efter en sen natt, vaknade vi alla till ett svalkande lätt duggregn. Programmet efter frukosten innehöll en tur till Åsgård församlingshus för avslutande medhaft lunchpaket, med passage av historiska platser.



Färjan i Grenå väntade på alla oss i kön.



Följande damernas inrådan, samt ett flertal normmän och övriga, styrde vi dock kosan hemåt mot Grenå och 14-färjan till Varberg, där hotell Havanna och Lanciavännerna Bengt & Lisbeth Lundén väntade oss till middagen.

Ett säreget men intressant hotell med just Cuba som specialitet – cigarrer (48 olika), rom (minst 140 olika sorter), m.m.



Resesällskapet samlat kring middagsbordet på hotell Havanna i Varberg.

Den 15:e Nordiska öppna Lanciaträffen lade många minnesvärda stunder till de tidigare...

Fiat 508 C av Lars Cyrus

Banbrytande bil med Lanciaanknytning

För åttio år sedan, i november 1937, presenterade Fiat sin första 1100 cc fyrcylindriga topventilmotor. Denna lilla massproducerade maskin användes genom åren inte bara till ett stort antal av Fiats vardagsbilar utan blev även hjärtat i många fantastiska italienska och franska sport och racerbilar.

År 1935 var Italien mitt i ett kontroversiellt kolonialkrig med Abessinien (Etiopien). Samma år i Turin bad Antonio Fessia, då chef för Fiats utvecklingsavdelning, den 30 årige ingenjören Dante Giacosa att utveckla en efterföljare till den populära Balillamodellen. Giacosa var redan en respekterad konstruktör genom att ha ansvarat för den legendariska Fiat 500, med smeknamnet Topolino. För oss Lancisti är Fessia mest bekant för sin tid hos Lancia där han långt senare utvecklade Flaviamodellerna. Fessias önskemål var en bil som fyllde gapet mellan den lilla 500 och det nyligen introducerade flaggskeppet, den moderna sexcylindriga 1500-modellen.

En ny utmaning

Med hjälp av ett femtiotal ritare påbörjade Dante jobbet. –Vår referens för den nya motorn var motorn i den gamla Balilla Sport, förklarar Dante Giacosa i en intervju. För en utomstående verkar valet något överraskande – den sexcylindriga 1550 kubikaren i Fiat 1500 som varit i produktion sedan 1935 hade redan toppventiler. Men ingenjörerna hade att ta hänsyn till att fabrikerna hade maskiner och verktyg till Balillas fyrcylindriga sidventilare, som Fiat hade tillverkat i över 132 000 exemplar.

-Därför blev valet ekonomisk vettigt, fortsätter Giacosa. Vi ökade cylinderdiametern till 68 mm, för övrigt uppmärksammade vi särskilt formen på förbränningsrummen och tändstiftens placering. Vårt mål var att uppnå en snabb progressiv förbränning. Toppen gjöts i aluminium.

Enligt mina instruktioner ritade vi samtidigt en sexa. Eftersom den skulle blivit lägre kunde även fronten sänkas för en bättre strömlinjeform, men eftersom den också skulle bli längre fordrades ett längre chassi. En sådan motor skulle också bli betydligt dyrare att tillverka, så den fyrcylindriga blev vinnare förklarar Dante Giacosa.

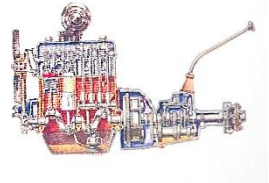


Simca och Fiat

Den nya Fiat 508 C, eller Balilla 1100, presenterades på bilmässan i Milano 1937. Samma höst debuterade den som Simca 8 på bilsalongen i Paris. Mekaniskt var bilarna tvillingar vilket inte var så konstigt eftersom Simca (Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile) var bildat för att på licens bygga Fiatbilar i Frankrike på grund av de skyhöga franska importtullarna.

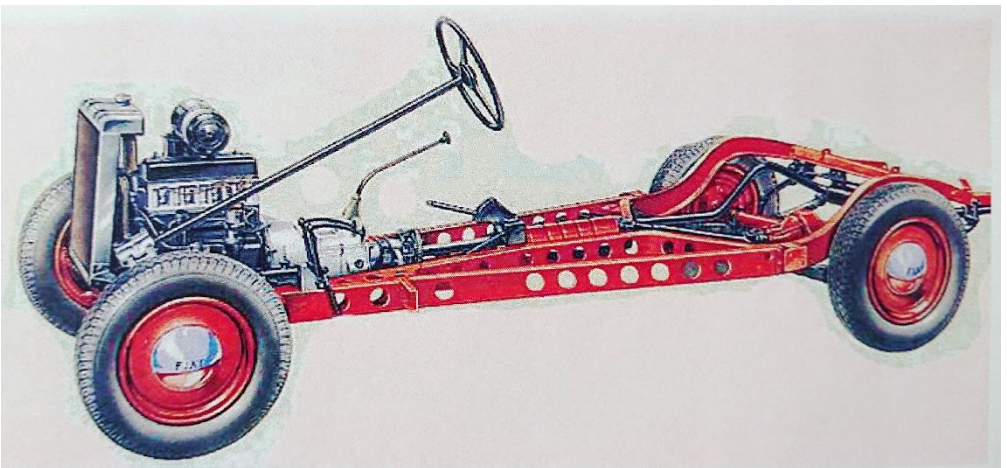
Franska och italienska rivaler

Lancia valde också att lansera sin nya fyradörrars Aprilia på Milanomässan. Med sin självbärande kaross individuell fjädring på alla fyra hjulen och försedd med den fantastiska V 4-an var den utan tvekan en trendsättande nykomling. Men priset var därefter, ca 40 procent dyrare än den Italiensk/Franska Millicento. I januari 1938 avtäckte Peugeot sin 202 som hade en 1133 cc fyrcylindrig toppventilare individuell, framhjulsfjädring och som både tekniskt och prismässigt framstod som en mer fruktad rival. Karossen påminde om Fiatens, men strålkastarna var placerade bakom den lutande kylarmaskeringen.



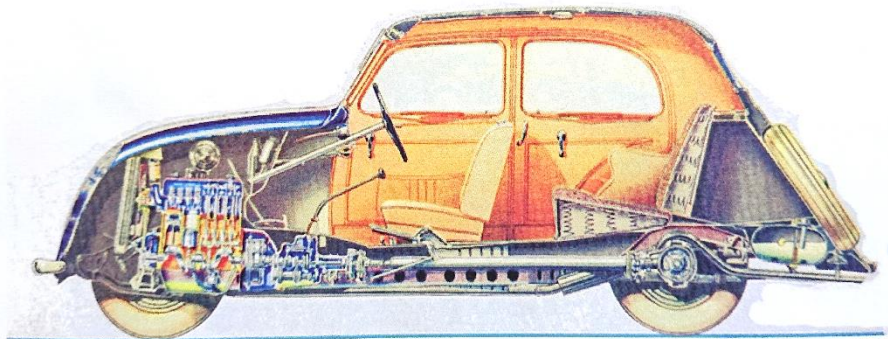
Succé från början

Fiat 508 C och Simca 8 mottogs väl av dåtidens motorpress. Den enkla men effektiva individuella framhjulsfjädringen gav bilen en förutsägbar och säker väghållning. Jämfört med sin föregångare var den rymligare och mer komfortabel. På den tiden var



de flesta masstillverkade Europeiska bilarna fortfarande försedda med slöa sidventilmotorer. De flesta hade bara tre växlar.

Därför framstod en fyradörrars, fyrsitsig saloon (Berlina) med en vikt på bara 850 kg och med en pigg modern toppventilmotor, kombinerat med en fyrväxlad låda och en toppfart på över 110 km/tim som ett viktigt steg framåt.



"Dante Giacosa och hans team hade återigen skapat en bästsäljare före sin tid i många avseenden".

I många avseenden fortfarande modern

Bortsett från karossformen framstår Fiat 508 C i många stycken fortfarande som en ganska modern bil. Många av konkurrenterna var inte i kapp förrän i slutet av 1960-talet. Här några av de viktigaste punkterna

- Toppventiler med aluminiumtopp
- Fallförgasare
- 4-växlad växellåda med synkronisering utom till 1:an
- Hydrauliska bromsar
- Aluminiumbromstrummor med stålskoning
- 12 V elsystem
- Individuell framhjulsfjädring
- Krängningshämmare bak

Motorns mått kombinerat med toppens och förbränningsrummets utformning var idealiska för att relativt lätt kunna höja effekten. I original med ett kompressionsförhållande på 6:1 gav den 32 hk. Trimmade versioner över det dubbla.

I kommande nummer hoppas vi kunna återkomma med några nedslag ur Fiat 508C:s historia som grundmaterial för framgångsrika sport och racerbilar.



Detta är Lars Fiat 508 C Balilla årsmodell 1939.



SPETTACOLO

NORDICO *Alfa Romeo*

15-16 September 2018

Under helgen den 15-16 september 2018 arrangerar de skandinaviska Alfa Romeo-klubbarna i Sverige, Norge och Danmark ett internationellt möte för medlemmar och inbjudna gäster, du är en av dem! Anmälan är öppen!

www.spettacolonordico.com

Spettacolo Nordico kommer att äga rum på **Ring Knutstorp** beläget i Skåne, en timme norr om Malmö och Köpenhamn. Denna racerbana erbjuder trevligt landskap, spännande bana, gott om utrymmen och moderna faciliteter.



På agendan:

- Två dagar av tävlings- och bankörning (endast för italienska bilar), klubbracing-serierna kör tävlingar.
- Roadrally i den underbara Skåne-regionen.
- Aktiviteter för alla i depå och på banan.
- Middag på lördag kväll.
- Mässa med inbjudna utställare såväl som lokala.



- www.spettacolonordico.com

”Italienskt tema” i Nyköpingshamn av Lena Helfrid

Onsdagen den 25 juli var det så dags igen för årets Nyköpingsträff i hamnen, denna kväll i ett strålande vackert ”Italienskt” väder med en temperatur över 30 graders sträcket. Det var andra gången denna sommar som vi åkte till Nyköping i värmen med vår Beta HPE, tur att friskluftsintaget är stort och att bakre sidorutorna går att öppna så det blir cirkulation i bilen. Lasse och jag kom tidigt denna kväll för vi i styrelsen skulle passa på att ha möte när ändå de flesta tänkt närvara. Vi hade fått lov av Anders Jansson från Automobilhistoriska sällskapet att få komma in på kajen tidigare än det officiella inläppet 17.30. Först på plats var Lars Hansson och Tomas Åkeson, de kom bägge i Tomas Delta. På ”bästa plats” vid kajkanten, var även Soterios Kyprianou med sin mycket fina Delta HF Integrale Evo. Vi stod en stund på kajen i solskenet och inväntade övriga styrelsemedlemmar.



Foton: Lars Helfrid



Närvarande: Hector Garcia, Magnus Wälinder, Lars Cyrus, Tomas Åkeson, Bo Göran Hellers, Lars Hansson, Lena Helfrid och Karl Hansell.

Mötet ägde rum på restaurang Lotsen strax intill. När alla viktiga spörsmål avklarats intogs en god bit mat samt kall dryck som det behövdes mycket av denna varma dag.

Soterios Kyprianou passade på att gå med i vår klubb och fick kvällen till ära åka fram och visa upp och berätta om sin fina bil och des historia.



Foto: Lars Hansson

Här blir han intervjuad av kvällens konferencier Anders Jansson.

Bilen är en -93: a och har varit i familjens ägo sedan den var ny. Han tog hem den som flyttgods från Cypern, som ju är Soterios födelseland.



Foton: Lena Helfrid



Nästan alla italienska märken var representerade denna underbara kväll. Det var flest Alfa Romeo, 19 stycken, tät följt av Ferrari med 16 stycken och Fiat med 15 stycken, sedan kom Lancia med 5 stycken, samt två De Tomaso Pantera och en var av Maserati och Autobianchi.



Kvällens bil blev en tjugigt blå **Ferrari 400i Spyder** från 1980, ägare Robert Backman.





Denna lilla söta Fiat 500L från 1971 kom ägaren Daniel Pero med från Tyresö. Han fick visa upp och berätta om bilen, den var helrenoverad i Polen till näst intill nyskick.

Foto: Lars Hansson

Vad kan det vara för kul som Lars Hansson berättar för Jane Hellers eller vad tittar de på månnтро?



Foto: Bo Göran Hellers

Kanske någon av dessa Italienare!



Foto: Lena Helfrid

Alfa Romeo GTV6 2,5 från 1986

Fiat 600 Savio Jungla från 1967.

Dessa vackra bilar var också där...



Häftig Gul
Ferrari 488
GTB av
senare
modell i
förgrunden.

Foton: L Helfrid

De Tomaso Pantera i
originalskick från 1971.
Enligt Konferencier
Anders Jansson så var
detta många unga
pojks drömbil - säkert
en och annan tjejs
också...



Till vänster Anders Högs fina Fiat 1100 B från 1949, som han ägt i många år.



Till höger en Fiat Tipo från 1991, kanske inte så vacker men i ett otroligt fint
originalskick. Ägaren berättar att den knappt har gått 4000 mil hittills. Hur många
sådana kan det finnas kvar idag kan man undra...

Fotboll och Lancia av Bo Göran Hellers

Några dagar före fotbollsfinalen i VM, som hålls i Ryssland, briserar uppgiften om värningen av den portugisiska stjärnan, Cristiano Ronaldo, från Real Madrid till Juventus, som hör hemma i bilstaden Turin. Den pågående turneringen har varit smärtsam just för Italien, historiskt en fyrfaldig världsmästare, men som i år inte kvalificerat sig. Köpet av Ronaldo för en miljard, en 33-åring som rimligen har framtiden bakom sig, har väckt ont blod hos en mindre fackförening (Unione Sindacale di Base), som nu har utlyst strejk i Fiat-Chrysler's anläggning i Melfi för att visa sitt missnöje.

Protesterna grundas på argumentet, att miljarden hade gjort större nytta i utvecklingen av nya bilmodeller, som kunnat försörja massorna, än till att berika en enstaka bollartist, som redan har mer än han behöver. Bröd står mot skådespel. Bakgrunden är den att staten sedan flera år har finansierat ett ledighetsprogram bland arbetarna, vars insatser har måst begränsas på grund av bristen på just modeller. Nu har Fiat-Chrysler (FCA) beslutat om en långsiktig investeringsplan för nya modeller med sikte på full beläggning mot slutet av år 2022.

Den italienska familjen Agnelli är via ägarbolaget Exor storägare i både Juventus (64%) och biltillverkaren FCA (30%), som också äger Lancia. **Har märket någon roll i den aktuella investeringsplanen?** Två artiklar har etsat sig fast i mitt minne med perspektiv på frågan om Lancia.

Den första är redan tio år gammal och skriven av engelsmannen Andrew Everett med den uppfordrande titeln Lancia: "It's time to let go", (<http://www.telegraph.co.uk/motoring/2753773/Lancia-Its-time-to-let-go.html>).

Vilket på svenska betyder att det är dags att släppa taget. Författaren menar, att ägaren, som då var enbart Fiat, borde lägga Lancia, med dess stolta förflutna, till handlingarna. Det är för sent att återta positionen som fullvärdigt alternativ till speciellt BMW – det kostar för mycket och det tidigare anseendet är skingrat.

Den andra är alldeles färsk, av amerikanen Mark Vaughn, "IN DEFENSE OF LANCIA", publicerad 2018-06-06, <http://autoweek.com/article/car-life/defense-lancia>. **Det är den vackraste kärleksförklaring till ett bilmärke man kan tänka sig!**

Ingenting är för sent – det gäller bara att vårda arvet och njuta av den kultur som utgår från dess egensinne och själviska rikedom. Har man någonsin tvivlat på sina egna värderingar får man här ett moraliskt stöd, som bär för livet!

På tal om familjen Agnelli har denna bidragit till veckopressens överlevnad i Italien med färgstarka personligheter sedan flera generationer. Ordförande i Juventus är nu

Andrea Agnelli. Den legendariske industrimannen, Gianni Agnelli, kallad l'Avvocato, som dominerade Fiat, dog i början på 2000-talet. Hans relation till den svenska stjärnan Anita Ekberg var en offentlig hemlighet, som hon upphöjde till "mannen i mitt liv". Men han var ordentligt gift, vilket anknyter till en äldre italiensk tradition att samtidigt hålla liv i flera förhållanden på olika nivåer. Det var han som försåg henne med de Lancia-bilar som hon använde för utflykter och även för rally. Han gav henne ekonomiskt beskydd. Vi har tidigare visat bilder på en leende Anita under tävling med Antonia Gerini i en Flaminia GT. Men hon sägs ha gråtit i sin öppna Flaminia, som hon vägrade lämna då hon tvingades inse, att karriären var över.



*Skiss på 2003 års
nytolkning av Fulvia.*

Ritad av Flavio Mazoni.

Till Salu!

Beta 2000 HPE 1976, röd, säljes. Nybesiktigad, veteranförsäkrad, renoverad motor, bromsar renoverade runt om, 6950 mil. Vid intresse kontakta Bruno Hagenlund, Jönköping Tel: 036-16 06 54



OBS! Bild från internet

SALUTORG

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

Till Salu!

Lancia Delta Integrale 1989 Seamwelded body, fresh out of rebuild and fresh paint.



Free programmable "Cybele" ECU.
Abarth gear change and instruments.
Newly rebuilt engine by well-known engine builder. Adjustable chock absorbers front and rear.

Price: 40.000 Euro

Large spares package can be negotiated separatly. Can be viewed in Manchester, UK.

Hans Kolby Hansen kolby@hansen.mail.dk +44 7766 8314 88

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.autoexperten.se





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



Bild: Magnus Wälinder

Nils Hansell inspekterar Rasmus Kjaers nyligen importerade vackra Flaminia Berlina.

Nytolkning av Fulvia Coupé, visades på Frankfurtsalongen 2003.



Bild: från internet