



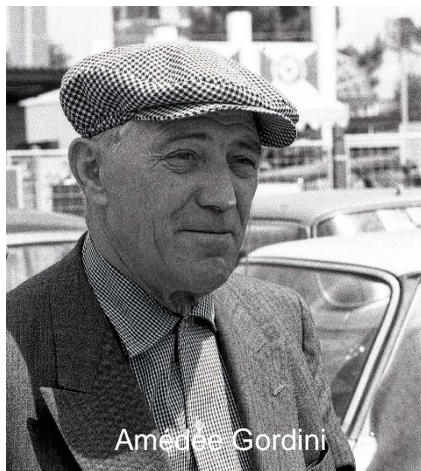
LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 136, NOV 2018

I detta nummer: *Fiat 1100 Racer*



Eskilstuna Veterandag
Höstträffen i Hölö
Gammal kärlek
Aureliarenovering
Mitt första Lanciamöte...



Amedeo Gordini

Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Några ord från ordföranden
Sid. 7	NLM 2019 i Finland
Sid. 8	Aureliarenovering
Sid. 10	Sambandet mellan Lancia, robotisering och medborgarlön
Sid. 11	Bilmöte i Kungsör
Sid. 12	Spettacolo Nordico
Sid. 14	Höstträff i Hölö
Sid. 16	Fiat 1100
Sid. 19	Mitt första Lanciamöte
Sid. 24	Gammal kärlek
Sid. 27	I Lanciavärlden
Sid. 28	Förjulträff i Arvika
Sid. 30	MHRF 2018
Sid. 31	Salutorg och Klubbregalia

Klubbmästarna erbjuder följande aktiviteter:

Nu är det dags igen för
Lancia-Lucia fika på
Gustafsvik Levande Ljus &
Kafé i Gnesta.

Se annons på sidan 26.

OBS! Anmälan före 9/12.



**OBS! Ändring när det gäller inbetalning av
medlemsavgiften.**

Den ska betalas in på rätt räkenskapsår dvs
2019. **Inbetalningsavi** skickas därmed ut med
februarinumret, ej som tidigare i november.

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 bghellers@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*

Vilken sommar det har varit i år, den kommer nog att sätta avtryck även när det gäller vår veteranbilshobby...

Nu diskuteras dagligen fossila bränslen och dess påverkan på miljön. Självklart kommer detta på sikt även att påverka möjligheterna att hålla igång våra veteranfordon. Vi får sannolikt tillfälle att återkomma om detta.

Eskilstuna veterandag hölls i år söndag den 26 augusti, Ca 10000 besökare tog sig till Ekeby flygfält. Söndagsmorgonen började med regn. Som tur var har jag endast tre mil till Ekeby. Per Edwardsson, Lena och Lasse Helfrid samt Roffe och Anita Nylén var på plats med uppmonterat Lanciatält i klubbbrutan. Molnen börjar skingras och solen bryter igenom när Tor och Harriet Fredriksson anländer i sin Flavia Coupé, då blir vi fem Lanciabilar i vår ruta.



Det var klenst ställt med övriga italienska fordon. Från Fiat klubben kom endast en bil, En vackert blå Fiat 1500 Juventus -64. Det var herr och fru Nilsson från Järna som välkomnades att parkera i "Lanciarutan" eftersom de inte hade någon egen ruta i år.

Lena, som tidigare haft en 1500 Juventus drabbas av Fiatnostalgi när ägaren öppnar huven och berättar om bilen. Han talar även om hur det kom sig att denna modell i Sverige kallades för "Juventus".



"Det var nämligen så att Gunnar Gren vid den tiden spelade i fotbollslaget Juventus, och var engagerad i marknadsföringen av denna Fiat-modell."

Under diskussionen framkom även att för att kunna ha en klubbbruta krävs minst åtta deltagande bilar. Detta innebär att både vi själva och Fiatklubben, eller någon annan italiensk klubb kan behöva samarbeta för att inte hänvisas till övriga blandade bilmärken.

Vid röda ladan gick det i franska färger, här kunde vi beskåda både Citroen och Panhard & Levassors bilar från 50 och 60-talet. Panhard var då en del i Citroen koncernen. De flesta bilkännare är väl bekanta med Citroen, medan PL bilarna inte alls var lika vanliga, man sålde kanske runt 50 bilar per år, vi pojkar kallade bilarna



för ”Dyngpanna”. Designen var okonventionell med franska finesser, vad sägs om framhjulsdrift, boxermotor, dubbla bladfjädrar fram och en viss moduluppbyggnad, lite av en Flavia.

Här ser vi en PL 17 av tidigt 60-tal. Notera den för sin tid hypermoderna plastinstrumentbrädan.



Det var även veteranflygplan i luften...

Patrik Sjöberg från Eskilstuna flygklubb bjöd på en fantastisk uppvisning med bland annat loping och fallande lövet. Här ”stryker” han trädtopparna, med de vackra molnen som bakgrund.

Här ser vi två trevliga Panhard bilar på väg till uppställningsplatsen.



En man på velociped visar sina konster på denna gamla tvåhjulning. Han berättar att han ställer upp i Velociped VM.



Det ser närmast livsfarligt ut

Det fina vädret håller tydligen hela dagen, jag tar en tur runt marknaden, köper två stycken gängtappar M10 x 1,25 samt 3/8 24 ggr/ tum, dessa kan vara bra att ha inför det stundande bromsslansbytet på "fröken Flavia".

Tillbaka vid vår ruta hörs plötsligt ett härligt brummande...Det är Lars Cyrus som sent om cider anländer till klubbrutan med sin Aurelia. En fin avslutning på dagen.



WELCOME TO FINLAND



NORDIC LANCIA MEETING 2019

June 7th-9th 2019

Lancia Club Finland invites you to the 16th Nordic Lancia Meeting which takes place
in South Coast of Finland on June 7th-9th 2019
at Hanaholmen Swedish-Finnish Cultural Centre and Conference Hotel.
Located in an island between Espoo and Helsinki with the beautiful
Finnish archipelago just outside the window,
Hanaholmen is easy to reach for participants arriving from Helsinki or Turku harbours.

Hanaholmen Conference Hotel

www.hanaholmen.fi

Participation information will be available 2019 on LCF homepage.

www.lanciaclubfinland.fi



Aureliarenovering av Lars Hansson

Björn Holmquists Aureliarenovering, fritt tolkad av Lars Hansson.

Bilen i fråga är en Lancia Aurelia GT 1956, som tidigare ägts av Curt Lamby. Björn köpte den av den välkände Aureliaägaren, Per Edwardsson 2014. Sedan dess har han haft fullt upp med framför allt svetsjobb.



Skärmkanter togs från England, golvet hittade Per i Holland, yttre tröskelplåtar gjordes i Sala o.s.v.

”Att det tagit så lång tid skyller Björn på ålder och viss lathet”

Tack vare stor support och glada tillrop av Per har han nu kommit så långt att karossen äntligen är klar för lackering.



Motorn är helrenoverad av Lasse Hansson som tidigare arbetat på Motorindustri AB. (Det är alltså inte vår ordförande som gjort detta komplicerade jobb).

Motordelarna togs från Cavalitto. Bilderna här bredvid visar tydligt att många timmar och mycken möda lagts ned på bilen. Tyvärr finns ännu ingen bild på en nylackerad Lancia. Offert finns, men den rymms inte inom budget.

"I värsta fall får jag väl lackera själv" -säger Björn.

Han lackade en MGB för många år sedan och resultatet blev helt OK. Björn är mest road av mekaniken och plåtarbetet och lovar att återkomma med bild när bilen är lackad. Vi ser fram mot fler bidrag till La Lancia.

Björns första minne av en Lancia Aurelia är från 1956 när den kom vrålande nerför Eriksbergsgatan i Stockholm. Kanske var det Curt Lamby som testade sin bil. Björn har alltid gillat italienska bilar, den första Ferrarin köpte han 1965 (342 America) för 6900 sek. Sedan har det passerat både Alfa Romeo, Fiat 500 plus några Ferraris under årens lopp.

För tillfället håller Björn på att plocka isär framvagn och bakvagn för att komma åt bromscylindrarna på Lancian. Det är inte så intressant att visa, men däremot kan han visa en bild på sitt föregående projekt.



Detta är en Bentley Special!

Det är ursprungligen en Rolls Royce 25/30 HP från 1936. Bilen kom till Sverige 1974, då satt det en halv likbilskaross på chassit.

Han tyckte inte det var så roligt, utan byggde en Bentley specialare istället.

Motorn var inte med, nu sitter det en rak åttacylindrig motor från Rolls Royce (B80). Denna användes till bandvagnar och tyngre lastbilar under 40-talet.

Dessutom satte han dit en kompressor...

för att det fanns plats framför kylaren!

Sambandet mellan Lancia, robotisering och medborgarlön av Bo G Hellers

Har ni också lagt märke till, att den kända professorn i fysik i Lund, Bodil Jönsson, nu argumenterar för införandet av medborgarlön i Sverige. Varför det? Ja, skälet är det gamla vanliga, att den fortsatta rationaliseringen av arbetslivet, speciellt den pågående robotiseringen, leder till arbetslöshet och att detta endast kan motverkas med minskad arbetstid, rentav arbetsbefrielse, som ska ersättas med en medborgarlön. Rätt nyligen har man prövat detta grepp i Finland, ett land som normalt bekänner sig till arbetslinjen väl så ivrigt som Sverige, men provet utföll illa – det demoraliserade arbetslivet – och försöket avbröts. Den arbetande befolkningen var inte beredd att acceptera arbetsfria ersättningar ur statens kassa till arbetslösa, som i stället manades att ta sig i kragen.

Synsättet har en lång historia. En spinnmaskin, Spinning Jenny, infördes i Lancashire under industrialiseringens barndom på 1760-talet och vållade uppror bland arbetare, som ville fortsätta hantverket med spinnrock. Då tekniken kom till den franska textilindustrin kastade arbetarna träskor (sabots) mot mekanismen, ett veritabelt sabotage! Men motståndet var lönlöst eftersom maskinen presterade bättre, och framför allt jämnare, kvalitet. Detta argument återkommer i dagens debatt om robotisering – maskinen tröttnar inte och upprepar insatsen så länge man vill, särskilt nattetid, utan tillsyn.

Roboten kom till Sverige med Roland Kaufeldt, på slutet av 1960-talet. Förstlingen var liten, elegant och tryckluftsdreven (pneumatisk). Inspirationen kom från USA, där hydrauliska robotar fanns installerade sedan början på decenniet. Roland var en typisk uppfinnare och hängiven Lancisti. För att finansiera introduktionen sålde han av, bl a den Lancia Flavia Coupé (1964), som fortfarande är i min ägo.

Roland trodde på en snabb utveckling av automatiseringen med förödande effekter på sysselsättningen i tillverkningsindustrin. Därför ville han uppmärksamma landets industriminister, Krister Wickman (S), på omställningen och skrev ett brev med förslaget, att arbetstiden måste begränsas och uppgifterna fördelas. (Var aktsam om människorna!) Någon medborgarlön var det klokt nog inte tal om utan arbete till alla! Men Wickman duckade – jag känner inte till något svarsbrev – och avancerade snart till utrikesminister och glömde väl då alltsammans.

Men anden var ur flaskan – redan 1972 fattade ASEA (Curt Nicolin) beslutet att bli tillverkare av eldrivna robotar och resten är historia. Robotar finns nu överallt där de bidrar till produktivitet och kvalitet. Robotik är numera ett erkänt forskningsområde på KTH med lysande perspektiv. Men hur gick det då med arbetslösheten? Ja, för närvarande märks ingen effekt – det är inte robotarna som står i vägen för full sysselsättning utan snarare otillräcklig anpassning av människors kompetens till arbetsmarknadens efterfrågan.

Bilmöte i Kungsör 22 augusti av Lars Hansson

I Kungsör har vi genom åren försökt få till bilmöten. Intresset är det inget fel på, men vi har inte lyckats att hålla igång träffarna, och till slut har de upphört.

Senaste försöket ägde rum vid Kungsgården, som ligger vackert där Mälaren börjar. Nackdelen med den platsen var att eftersom området är kulturmärkt var det inte tillåtet att parkera på gräsmattorna, och grusgångarna gav inte tillräckligt med plats åt bilarna.

Nu startar vi på ny kula. Generalen har ni redan träffat (La Lancia nr:135), det är min kompis "Mustang Uffe". Förhoppningen är att detta skall bli ett återkommande höstarrangemang. Platsen har även ett förflutet som dansbana.

Den unga Ritva var en frekvent besökare i slutet på 60-talet. Stället har använts även



för kringresande Cirkus. Här samlades under dagen runt 300 personer och ett 80-tal fordon. Flertalet av bilarna var givetvis amerikanska, men även de europeiska varianterna syntes till. Se på Ford Fairline -58 och Ford Taunus, visst syns släktskapet trots att bilarna inte är tillverkade i samma världsdel.

Bilen nedan till vänster är en Buick Riviera, det är första gången jag ser en sådan, och detta i Kungsör! Kaffe, lättöl och tilltugg finns för den hungrige. Överskottet går till lokalhyra för en ideell ungdomsförening med namnet Kollektivet!



Spettacolo Nordico av Magnus och Herbert Nilsson

Helgen den 15 – 16 september bjöd Alfa Romeo klubbarna från Sverige, Danmark och Norge in till ett festligt arrangemang på Ring Knutstorp. Det bjöds bland annat på racing, utställningar och bakluckeloppis.

Vi, Herbert och Magnus startade upp Aurelian, som just hade fått nytt avgassystem hemkommet från Tyskland (men tillverkat i Italien) och begav oss till Scandinavian Alfa Romeo event of the year på Ring Knutstorp.

Vi blev väl emottagna, solen sken som en sommardag. Depån var fylld av förväntansfulla Alfisti från Danmark, Norge och Sverige som bara väntade på att få ge sig ut på banan och ge järnet.

Det gjorde man, det var hela fjorton timmars bankörning på två dagar. De som anmält sig för bankörning fick betala 1200 kr, medan vi som besökare fick fri entré. Det fanns mycket intressant att ses i "Paddocken" denna strålande höstdag för vår del. Dock fanns endast tre Lancior att beskåda.



Bild till höger: *En Fulvia från 1972*

Nedan: *Integrale HT från 1991*





Bild ovan: Herbert flaneras i depån.



Bild till vänster:
Dansk Alfa Romeo

Bild till Höger:
*Magnus stilfulla
Aurelia B20 GT
från 1951*



Höstträff i Hölö av Bo Nylén

Trots sista lördagen i september, värmdes solen riktigt bra. Med lä bakom husväggen dukades både mat- och kaffekorgar upp av en trogen skara vid Lanciagaraget i Hölö.



Lena & Lasse Helfrid från Gusum och Ingemar & Wiviann Nilson från Norrköping.



Ordförande Lars Hansson med sin Ritva, -direkt från vigselakten i Kungsör.



Värdepåret Tor & Harriet Fredriksson.



En lång rad med Lanciabilar av varierande modeller och årgångar glänste vackert i solskenet.



Rolf Nylén med sin nyrenoverade Aprilia 1939 bredvid Per-Arne Larssons Flavia Coupé.



Marika och Lars Cyrus njuter av kaffet intill Bosse Nylén, medan Harriet tar bilderna.

Sekreterare Bo Görän Hellers och ordf. Lars Hansson



låter kaffet väl smaka medan alla bilar går till vintervila inomhus i garaget.



Detta blev ännu en trevlig hösträff att minnas!

Fiat 1100 av Lars Cyrus

Racingsuccé redan från början

I tidigare nummer har vi talat om hur framstående italienska konstruktörer, som till exempel Antonio Fessia och Dante Giacosa, haft stort inflytande på såväl Fiat som Lancia. Giacosa var huvudansvarig för Fiat 508 C som blev 1100. Vad ingen anade 1937 var att motorn skulle hänga med i 32 år och i trimmade versioner vara kraftkälla i oräkneliga sport och formelbilar.

En av de första att upptäcka tävlingspotentialen i den nya motorn var Amédée Gordini. Denna talangfulla italienfödda tekniker och racerförare drev en verkstad i Paris som var specialiserad på att trimma Fiat och Simca. Han var en erkänt duktig förare som regelbundet vann bantävlingar och rallyn med Simcabaserade sportbilar. Detta ledde fram till en vänskap med Simcas dåvarande VD, Henri Pigozzi.

Redan innan Fiat 508 C:s franska syster Simca 8 skulle presenteras på den Fanska Bilshowen 1937 arrangerade Pigozzi en demonstration och provtur för Gordini som imponerades och omedelbart började konstruera en sportbil med den nya motorn. Genom att omsorgsfullt bearbeta olika komponenter, höja kompressionen och ersätta originalförgasaren med en Solex 35 AIP lyckades han höja effekten från 32 till 60 hk.



Simca-Gordini Biplance Sport Type 8

I juni 1938 deltog Gordini tillsammans med co-drivern Scaron med en strömlinjeformad Simca-Gordini, kallad "Tanken" i Le Mans 24 timmarsrace. Tyvärr fick man bryta efter 140 varv och nära 200 mil. Men 1939 kom man igen och blev klassvinnare. Däremellan hade paret bl.a. vunnit rallyt Paris – Nice.

I Sverige var det en sensation när prins Bira – en thailändsk prins, racerförare, seglare mm, deltog i Skarpnäcksloppet 1948 med en Simca Gordini. Här var det också första gången Ferrari deltog i en tävling utanför Italien. Prinsen var först i mål i sin klass men fråntogs segern på grund av att han fått motorstopp vid starten och blivit knuffad i gång av ingen mindre än Prins Bertil. Bira överklagade beslutet hos FIA och fick efter ett år både buckla och pengar. Ett kostsamt äventyr för arrangören SMK som fick betala dubbla prispengar.

Skåpbil modell till vinnande racer

Under tiden Gordini arbetade på i Paris, utvecklade Giacosa själv sportbilsvarianten av 1100:an. I sin biografi kallar han MM coupén som en av de allra intressantaste modellerna på grund av karossformen som huvudsakligen åstadkommits genom noggranna aerodynamikstudier. Under tester av en skåpvagnsprototyp på 500 Topolino upptäckte testteamet att skåpbilen var snabbare än den tvåsitsiga standardmodellen. Detta oväntade resultat var ett kvarts sekel innan Ugo Zagato upptäckte samma Kamm effekt. Giacosa förstod att skåpbilen hade lägre luftmotstånd, vilket ledde till att han särskilt uppmärksammade utformningen av bakdelen på den bil som förbereddes för Mille Miglia.



Giacosas vinnande koncept för Mille Miglia 1938

Ett antal modeller i skala 1:5 testades i vindtunnel vilket bekräftade att formen gav det lägsta luftmotståndet.

I 1938 års Mille Miglia vann en Fiat MM Coupé med Taruffi och Carena bakom ratten sin klass och kom på 16:e plats totalt med den genomsnittliga rekordtiden för klassen – 112 km/tim. Anmärkningsvärt är att inte mindre än 58 bilar använde den nya Fiat 1100-motorn. Några var mer eller mindre standardbilar, andra specialbyggda av tillverkare som Savio, Siata, Stanguellini och Viotti.

Bara början...

Förkrigsframgångarna för Fiats 1100 motor var bara inledningen av en framgångsperiod som spänner över tre årtionden. Motorn var enkel att trimma och pålitlig, tillgången till reservdelar god och den var förhållandevis billig.

Den passade lika bra i trimmade gatbilar som i racersportvagnar och Formula Junior. Någon riktig konkurrens fanns egentligen inte förrän Fords kortslagiga toppventilare uppenbarade sig i mitten av 1950-talet.

Fortfarande används den långlivade motorn och uppskattas i de historiska klasser den passar in i.



Stanguellini. En av många s.k. etceterainis som fortfarande tävlar med derivat av den gamla Fiat 508-motorn från 1937.

Mitt första Lanciamöte *av Ingemar Nilson*

När jag var tjugo år gammal fick jag ett erbjudande från min arbetskamrat Nils Gunnar "Jocke" Johansson, han undrade om jag ville följa med honom ner till Italien som mekaniker, det ville jag så klart.

Han skulle tävla i A-klass (250cc) med sin racerbåt som han själv byggt. Motorn var en amerikansk Johnson från tidigt 30-tal, en tvåcylindrig tvåtaktare med slid-matning, som han hade trimmat.



Med på resan fanns också Sixten Haglund och Rolf Norén. Bilen var en Pontiac från 1939, i kofferten var det fullt med vår packning och diverse verktyg, på taket låg "snurrebåten" fastsurrad.

Bilden tagen av "Jocke" på Hagagatan i Norrköping, från vänster till höger Rolf Noren, Sixten Haglund och jag, Ingemar Nilson. Framför på cykel "Jockes" son Henry Johansson.

Vår resa söderut började i Norrköping, där vi alla bodde och arbetade. Jag "låg i Lumpen" på F 13 som mekaniker, Jocke arbetade som motorförman, Sixten som flygtekniker och Rolf var kontrollant. Vi var således ett gäng teknikintresserade grabbar som gav oss av mot Torino i juni 1951. Resan gick genom hela Europa med övernattnings oftast som "vildcamping" med tält, eller i en loge hos någon snäll bonde.

Väl framme i Torino hade tävlingsledningen ordnat övernattnings för oss på Albergo Citea, ett trevligt litet hotell i stan. Båten hade vi lämnat av vid stranden av Poo floden där tävlingarna skulle hållas.

Båtarna låg uppe vid land och när det var dags att tävla skulle de bäras ner till bryggorna. När man skulle ta ned sin båt var det bara att "vinka" och säga "presto avanti" så kom de italienska militärerna, (som hjälpte till som funktionärer), och bar ner den till vattnet åt oss.



Lunchuppehåll i det gröna. Detta var på vägen ner till Italien, i Tyskland söder om Karlsruhe.

Sixten, Ingemar och Nils G Johansson.

Nedan: I Sempach, vi hade övernattat inne i logen.



Bilder nedan: Frukost i Jungfrenstieg, Hamburg.

Sixten Haglund smilar åt fotografen medan jag själv granskar menyn.





När vi skulle åka in i Schweiz blev vi stoppade i tullen och fick betala en summa i deposition, som vi fick tillbaka när vi åkte hem.

En kille kom fram till oss och frågade om vi behövde tolkhjälp. Vi kunde ingen italienska så vi blev glada att få hjälp med översättningen. Hans namn var Aldo Perotti, han arbetade på Lanciafabriken som ju låg i Torino. Tidigare hade han arbetat på SKF i Göteborg, där han lärt sig tala svenska.

Aldo kom senare att bli en god vän till mig och min fru Wivian. Han hälsade på oss ett flertal gånger i Sverige. Även vi bilade ner till Italien och hälsade på honom.



Bild ovan: Jag mekar med Jockes motor.



Bild ovan: Provkörning.

Dagen innan tävling skulle givetvis båten provköras, motorn gick bra, men själva båten tog in vatten. Båten hade torkat upp på taket under transporten ner till Italien, den var ju av trä. Vad göra; jo vi lät den ligga med vatten i över natten, då svälde träet och båten blev tät igen.

Jocke var en duktig racerförare och hade vunnit många svenska mästerskap. Det gick bra för honom här i Torino också, efter att ha kört kvaltävling och flera tävlingslopp så blev han Europamästare. Den "svåraste" konkurrenten var Italienaren Oscholati

som tävlade med en nyare Johnsonmotor i sin båt, men blev alltså snuvad på EM-titeln och slutade som tvåa.

Medan tävlingarna pågick så fick vi chansen att prata med och lära känna Aldo, han berättade bl. a om sitt arbete som verktygsmakare på Lanciafabriken, och bilarna diskuterades givetvis. Jag fick även åka med en funktionär i hans Lancia Ardea.



Nils Gunnar "Jocke" Johansson i sitt esse.

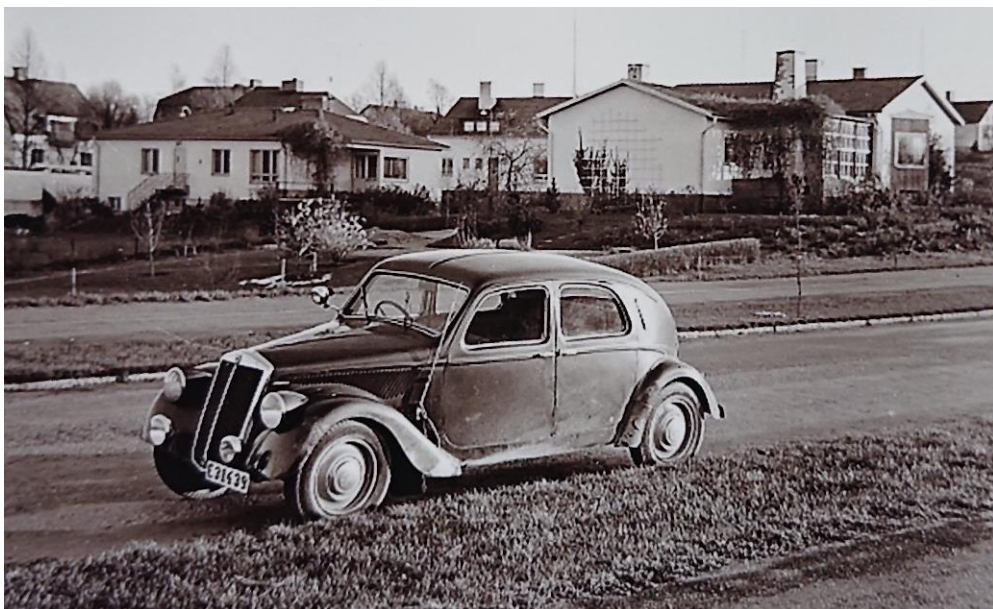
Väl hemma i Sverige så började tanken gro om en egen Lancia. Det fanns ett par stycken i Norrköpingstrakten, Helge Brinkeback hade en Aprilia, som "Motala Linkan" hade haft före honom, bägge två tävlade i speedway för Vargarna, (om någon missat detta). Sedan hade min arbetskamrat på F 13, Rune Fontler en Aprilia som han hade fått av sin far "Smeden i Gusum".

Efter något år fick jag nys om en Aprilia som var till salu i Nacka för ett rimligt pris. Bilen var komplett men den behövde en del omvårdnad, bl. a låg motorn bak i kofferten.

För att få hem bilen kontaktade jag en "åkare" som körde däck från Goodyear i Norrköping till Scaniafabriken i Södertälje. Vi fick på bilen på flaket genom att backa intill en lastbrygga och "knuffa" in den på flaket.

Väl hemma med bilen ställdes den av på tomten hemma hos mor och far. Jag fick göra ett ”hål” i häcken för att få in den, detta blev föga populärt hos min far. Motorn hade jag i källaren när jag höll på att renovera den. Vevstakarna fick nya lager, cylindrarna honades, kolvarna fick nya ringar och ventilerna slipades, en ny kamkedja behövdes också.

När motorn väl var färdig, monterade jag den själv i motorrummet, sedan körde jag med den ett par år medan jag såg över resten av bilen. Karossen fick en genomgång, skärmarna behövde svetsas, det fick jag hjälp med av en arbetskamrat på F 13. Bromsarna behövde en genomgång och inredningen var sliten, fram och baksätet lämnades till en sadelmakare i Norrköping.



Aprilian förevisad på bild vid Finspångsvägen, straxt innan Eneby Centrum.

På våren 1954 var hela renoveringen äntligen färdig. En kort tid därefter hände det som höll på att kosta mig livet. Jag blev påkörd av en lastbil på väg till jobbet och Aprilian blev bara ”skrot”.

”Min fru som då bara var min flickvän blev totalt förskräckt när en arbetskamrat på Norrköpings Tidningar (hon arbetade där som växeltelefonist) visade en ”råkopia” på den kvaddade bilen och undrade om ”detta var hennes pojkväns bil”.

Gammal kärlek av Bo Göran Hellers

Italien har spelat en stor roll i mitt liv. Landet står för god smak och ett gott liv med gudomlig mat och dryck samt vackra produkter som omges av intressanta människor. När kändes dragningen första gången? Jag tror att det kan ha varit omkring 1950, då jag först tog mig in på barnförbjudna filmer, som Bittert ris av Giuseppe de Santis, med sköna Silvana Mangano, Cykeltjuven, av Vittoria de Sica och Stromboli, av Roberto Rossellini med Ingrid Bergman.

Det här var riktig film med riktiga människor! Den politiska kulturen i Italien hade lidit sammanbrott 1945, slut var alla drömmar om ett Romerskt imperium under Benito Mussolini, nu var man tillbaka på ruta ett och kunde bara gå till sig själv och sin nationella historia för att bygga samhället för framtiden.

Bild till höger: *Silvana Mangano*



En annan minnesbild gäller en bil – vi, min vän för livet Bengt och jag, kom cyklande söderut på kustvägen genom Halland, då vi blev omkörda av en brandröd Ferrari, vars motorljud fyllde atmosfären över det vackra landskapet – av respekt för denna upplevelse steg vi av cyklarna och blev stående tysta så länge ljudet kunde höras.

Övergången till den fredliga efterkrigstiden gick förvånansvärt enkelt – i verkligheten hade samhället redan långt före slutet förberett sig på nederlaget. Till skillnad från Tyskland hade opinionen i Italien ingen lust att gå under. De vackra bilarna var snart i produktion, Lancia fortsatte tillverkningen av sina förkrigsmodeller under förberedelse av genombrottet med Aurelia (1950).

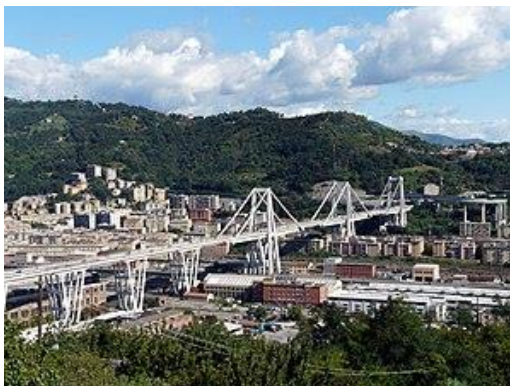
De kända formgivarna hade grundats något efter bilföretagen i början på seklet, Bertone (1912), Ghia (1916), Zagato (1919) och Pininfarina (1930) - de fortsatte nu verksamheten efter det framgångsrika 30-talet som för Italien inneburit ett internationellt erkännande för överlägsen stil och design. Nya formgivare stod redo efter kriget, Frua (1946), Vignale (1948) och sist Italdesign (1968).

Bild till höger: *Lancia Aprilia enligt Pininfarina*



Men 1968 hade mycket vatten runnit under broarna. Jag hade börjat min utbildning till väg- och vattenbyggare på KTH 1960, samma år som OS hölls i Rom. Då årskursen 1964 skulle göra en avslutande studieresa, en grand tour med mig som ordförande i organisationskommittén, föll valet på Italien som besöktes grundligt under 35 dagar, från norr (Aosta-dalen med Mont Blanc-tunneln) till söder (oljehamnen i Gela på Sicilien).

I Genua fick vi ett studiebesök med den berömda Riccardo Morandi, som visade det pågående bygget av Viadotto sul Torrente Polcevera, länken från kustvägen över järnvägsområdet ner mot den gamla staden. Hans kavata konstruktionsteknik, med statistiskt bestämda system av spännbockar och Gerber-leder, hade sina beundrare också hos oss men också sina tvivlare.



"Han hade sina beundrare också hos oss, men också sina tvivlare".

Framför allt framstod bristen på övertalighet som en risk, vilket också har besannats genom upprepade olyckor, senast genom att viadukten i Genua har kollapsat under belastningen av ett oväder. Hur detta kunde ske är nu föremål för utredning. Övåntat stora avskärningskrafter i de mekaniska förbanden i kombination med korrosion?

I Rom mötte vi en helt annan konstruktionsfilosofi, företrädd av Pier Luigi Nervi, som signerat de båda täckta arenorna för Rom-olympiaden, Palazzo och Palazetto dello Sport, båda elementbyggda med betong som huvudsakligt material. Konstruktionerna är höggradigt statistiskt obestämda och tål därför även oväntade händelser, utan risk för kollaps.



Vid mitt senaste besök i Rom kunde jag konstatera, att åtminstone den mindre arenan, Palazetto dello Sport, inte får den omvårdnad som verket förtjänar.

Dessa italienare!

Höjdpunkten på resan var mötet med Gio Ponti, arkitekten bakom Pirelli Center i Milano, en skyskrapa konstruerad av Nervi.

Ponti tog emot oss i sin privata våning, med våningshöga fönsterglas i alla väderstreck, där även hustrun tassade runt och bjöd på te.

Ponti hade en lång karriär bakom sig, bland annat hade han ritat möbler, även till Mussolini. Huset är på 33 våningar, en europeisk pionjär inom höghusbygget. Form och teknik inspirerade Ivar Tengbom till det tegelklädda tidningshuset på Marieberg.

Tekniken för höghus hämtades från USA men uttrycket, designen var omisskännligt europeisk. Ett ytterligare prov på samarbete mellan Ponti och Nervi resulterade i italienska kulturinstitutet på Gärdet i Stockholm, ett smycke bland institutionsbyggnader.



Bild: Pirelli byggnaden



Lördagen den 15 december kl. 12.00 är det dags igen för det traditionsenliga Lancia-Luciakaffet på Gustafsvik Levande Ljus & Café.

När snön faller vit och ljusen glimmar i vintermörkret, träffs vi alla kring kaffeborden med hembakade lussebullar och pepparkakor, jultårta och varm glögg. Även denna gång i nostalgisk miljö i det vackra huset Gustafsvik i Gnesta, som har anor från 1896. Värdepåret Peter & Birgitta tar emot oss och berättar om husets gamla anor och historia med Liljeholmens Ljus. (som bl. a. finns att köpa i butiken).

Kostnad 100:-/ capita och bindande anmälan är obligatorisk till Klubbm. Karl Hansell, telefon eller mail- se sidan 3, senast nionde december!

Gustafsviks Levande Ljus & Café med adress Östra Storgatan 41 i Gnesta.

Dit går det pendeltåg (+ en liten promenad på Ca: 300 meter söderut).

www.gustavsvikslevandeljus.se



I Lanciavärlden av Lars Hansson

För några månader sedan fick jag ett mail från en bekymrad engelsman. Han hade lämnat sin Flavia 2000 Inezione på service. När servicen var utförd havererade växellådan. Verkstaden hade glömt att fylla på olja i differentialen.

Så här skriver Nigel:

Hello, I am a member of the Lancia Motor Club in the UK. I wondered if you could help I need a gearbox for the above car, I just had it rebuilt and they forgot to oil in the differential! It is a left hand drive car and the part number is 820430. Many Thanks, Nigel Knight.

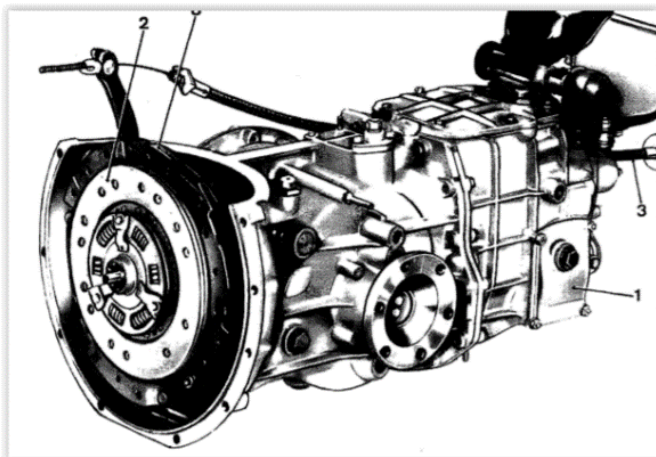
Jag svarade så här: Kontakta Lancia Auto i Sydafrika.

Efter ett tag svarade Nigel:

Hi Lars, I'll try and remember to let you know the outcome, I found a gearbox in South Africa which is on it's way. Cheers, Nigel

Visst känns det härligt att Lanciaägare i andra länder inte drar sig för att söka hjälp om Lanciaproblem uppstår. Jag vet givetvis inte om Nigel hade kontaktat Sydafrika på eget bevåg, men det känns som om jag kan ha bidragit till att bilen förhoppningsvis snart är körbara igen. Nu väntar vi bara på att en glad Nigel berättar att den nya växellådan fungerar som den ska.

Det känns bra, det känns faktiskt som om jag är med i ett nätverk med gemensamma intressen, där medlemmarna vågar dryfta sina problem och kanske få hjälp av någon likasinnad.



Fortsättning följer...

**Viva
Lancia!**



Förjulträff i Arvika av Bo Nylén

10 - 11 november 2018

Nu har det blivit tradition att den norska Lanciaklubben bjuder in till **Förjulträff** i Arvika!

Och då Arvika de facto ligger i Sverige, är det klart att vi svenskar känner oss kallade. Så bland årets ca 40 deltagare var vi 6 stycken från denna sidan kölen som i glada vänners lag, avnjöt en härlig 3-rätters middag på det välkomnande Scandichotellet, pratade Lancia och mycket annat – och efter en skön nattsömn och stor frukostbuffé, besökte Bilmuséet i staden – innan skymningen föll på under hemfärden.



Svenska och Norska Lanciavänner samlade.

Här skrevs Lanciahistoria av Sverre Undseth vid datorn, medan Bo Nylén, Tor Fredriksson och Per Edvardsson beskrev den muntligt och Harald Bergsaker lyssnade spánt.



Italienskt på parkeringen.



Till den goda maten och drycken underhöll Knut Larsen och Harald med Lancia spörssmål.



Ordensprydda Harald med fru Kjersti.



Harriet och Anita betraktar en VW- husbil på museet.



Igenkännande läge...

...från yngre dagar med Fiat 600.

Bilmuseet i Arvika hade i år en stor Volkswagenutställning, samt en historik om anrika Thermiaverken – stadens stora industri alltsedan vedspisarnas tid och fram till dagens värmepumpar – bland många andra sevärdheter.



Välbesökt årsmöte när MHRF valde ny ordförande

Rapport av Lars Cyrus



Lördagen den 20 oktober höll Motorhistoriska Riksförbundet sin årsstämma på Rehnströmmen i Norrköping. 82 klubbar var representerade där bland annat två nya medlemsklubbar enhälligt valdes in: den regionala klubben Kils Motorveteraner med över 100 medlemmar och märkesklubben Trans Am Club of Sweden med närmare 300. MHRF består i dag av 179 klubbar som i sin tur representerar 101 701 medlemmar.

Under mötet rapporterades om MHRF-försäkringen, dess utfall under året och förbundets strävan att hålla premierna så låga som möjligt. MHRF har även tagit initiativ till Motorhistoriskt Arkiv som ger anslutna klubbar möjlighet att deponera intressant motorhistorisk litteratur och tidskrifter under säkra former

Årsmötet valde - efter vissa bekymmer med rösträkningen - Kurt Sjöberg till ny ordförande efter Peter Edqvist, som avböjt omval och som i fortsättningen skall koncentrera sig på de internationella frågorna i egenskap av senior vice president för FIVA den internationella paraplyorganisationen för den fordonshistoriska rörelsen. Kurt Sjöberg har bred erfarenhet av folkrörelseverksamhet och styrelsearbete.

Myndighetskontakter har varit en naturlig del av hans arbetsuppgifter. Han är jurist och har bland annat arbetat som förbundsjurist vid en arbetsgivarorganisation.



Kurt Sjöberg, bild från MHRF:s hemsida.

Bland MHRF:s insatser som vi kunnat glädjas åt på senare tid är de nya besiktningssreglerna för historiska fordon men såväl avgående som nyutträd ordförande är överens om att det inte finns tid att fira då nya utmaningar väntar. Ett är förbudet mot spontanträffar tack vare Transportstyrelsens föreskrifter gällande uppvisning på väg som trädde i kraft denna månad. Ett annat är miljözonerna som blivit högaktuella i Stockholm efter valet. Nu när Kurt Sjöberg tagit över de svenska utmaningarna kan Peter Edqvist Styrelsen är i övrigt den samma från föregående år.

Stiftelsen Bertil Lindblads Bil- och Teknikhistoriska Samlingar delade traditionsenligt ut sitt årliga pris i samband med MHRF:s stämma. Årets mottagare med tillhörande motivering: Tommy Bäckström som genom Trafik-Nostalgiska förlaget publicerat hundratals böcker inom teknikhistoriska området.

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!

Diverse delar

Luftfilter A 111-A 112 68, A 112 – A 112 E, Kopplingswire A 112. Appia generatorgavel komplett, Appia bakljus. Aprilia bensinpump, Aprilia vev och ram lager. Beta och Delta bensinpump, Beta 1800 luftfilter. Delta 8v vattenpump. Vid intresse kontakta Tor Fredriksson, mobil: 070-698 30 39

Nya bromsskivor till Fulvia

Två oanvända bromsskivor till Fulvia, diameter 260 mm, fabrikat OPM. En begagnad tändmodul Bosch 0 227 100 014. Modulen satt i min Fiat 132, det blev inbrott i bilen, tjuven tog "fördelaren" men glömde ta modulen. Det hela fungerade innan inbrottet. Vid intresse kontakta Lars Hansson på mail: lars.a.hansson@telia.com eller mobil: 070-33 46 425.

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.autoexperthen.se





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



Ingemar Nilsons Aprilia 1938, här vid Bråvikens norra strand i mitten på 50-talet.



I förgrunden Rolf Nyléns vackra Aprilia 1938 vid Hölöträffen september 2018.