



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 147, SEP 2021

”Apriliaspecial”



Jan Månssons fint renoverade Aprilia Cabriolet 1946 Pininfarina.

”Vår Lancias historia”

Lancia Aprilia – inte snabb men kvick

Lancia Vagnsmärke

Herta Müller i en Lancia

Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 6	Vår Lancias historia
Sid. 12	Herta Müller i en Lancia
Sid. 13	Lancias framtid
Sid. 14	Norsk Lanciatreff
Sid. 15	Lancia Aprilia – inte snabb men kvick
Sid. 25	NLM i Sverige 2022
Sid. 26	Nya Lancia Thema
Sid. 27	Salutorg

Klubbmästarna rekommenderar
Oktober – December 2021

”För(h)julsträff”

Norska Lancia Klubben har varje år en ”För(h)julsträff” på Scandic Hotell i Arvika. Svenska Lancia Klubbens medlemmar med respektive får gärna komma till denna träff som är mellan lördag/ söndag, 30/ 31 oktober 2021. Man anmäler sig till Hotellet, telefon nr: 0570 - 19750 och bokar i Norska Klubbens namn. Kod: LANCIA. Pris ER=1000 kr och DR=1200 kr per natt. Lördag kväll äter vi gemensam middag. ***Kostnader för Mat och Dryck tillkommer.*** Hotellet har ny fräsch Bar och är kända för sin utsökta frukost. SPA finns. Bra parkering. Söndag efter frukost besöker vi Arvika Fordons Museum, innan hemfärd.
(Per och Anna-Lena har åkt SJ-tåg, tur o retur. Mycket bekvämt.)

Luciafest, lördag den 11 december mellan 13.00 och 15.00

Traditionsenlig Luciafest sker i år i ABF:s Café, Kommunalvägen 26, Huddinge. Lussebulle, pepparkakor och Tårta. Kaffe, Tee eller Dricka.

Obligatorisk anmälan till Per Edvardsson, senast en vecka innan, för Cafés planering.

ABF har öppet enbart för oss. ABF ligger mitt emot Klockargården för de som varit på Luciaträff DÄR, tidigare, Från Huddinge Pendeltågsstation är det ca: 10 minuters promenad.

(Per-kontakt: 070-321 7816, per.edvard@telia.com)

Klubbens syfte är att samla intresserade Lanciaägare och personer med genuint intresse av dessa bilar för att under trivsamma former:

- Öka medlemmarnas insikt i allt som berör Lanciabilarnas teknik, egenskaper, skötsel och historia samt bistå vid problem.
- Informera om och ventilera andra frågor som berör veteranbilshobbyn samt relaterade produkter och teknologi.
- På bästa sätt bevaka reservdelsfrågan.

Styrelsen

Bo Göran Hellers ordf./ansvarig utg. La Lancia
Karins Allé 6, 181 45 Lidingö
Tel. 08-7675175 mob. 070-600 57 95
e-mail bghellers@gmail.com

Erik Cyrus sekreterare
Trädgårdsvägen 31 B, 181 65 Lidingö
Mob. 070-657 32 00
e-mail erik.cyrus@swedbank.com

Magnus Wålinder kassör
Tunavägen 7, 184 51 Österskär
Mob. 073-460 24 53
e-mail walinder@kth.se

Lena helfrid ledamot/layout La Lancia
Bruksgatan 69, 615 71 Gusum
Mob. 070-20 33 128
e-mail Lnilson7@gmail.com

Per Edvardsson ledamot/klubbmästare
Besvärbacken 2A, 191 10 Sollentuna
Mob. 070-321 78 16
e-mail per.edvard@telia.com

Mikael Stjerna suppleant
Västra Uppfartsvägen 4, 132 37 Saltsjö-Boo
Tel. 08-704 83 13, 08-736 58 88
e-mail mikael.stjerna@teknikensvarld.se

Daniel Rebert suppleant
Lagga-Årby 36, 741 93 Knivsta
Mob. 070-826 84 22
e-mail daniel@rebert.nu

Tomas Åkeson suppleant/klubbmästare
Prinsgatan 13 B, 703 41 Örebro
Mob. 076-105 23 55
e-mail tomas.akeson@gmail.com

Johan Mellström suppleant
Tritonvägen 6, 2tr, 172 63 Sundbyberg
Mob. 076-14 77 092

e-mail johan@mellstrom.net

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

Lanciamodeller kontaktpersoner

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

Reservdelar, service, transporter samt klubbregalier

Tor Fredriksson mob. 070-698 30 39

Hemsida www.lanciaklubben.se

Reservdelsforum

www.lanciaregistret.com

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

Plusgirokonto: 55 5814-3
IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143
BIC/SWIFT: NDEASESS
Org. nr: 802440-7838

Några ord från ordföranden av Bo Göran Hellers

Kära lancisti!



En orsak till de sociala bekymmer som sprider sig i samhället, problem för den enskilde och en oro för det allmänna, är den ensamhet som många upplever. Man hör inte riktigt hemma någon stans – föreningslivet avtar, trots alla ansträngningar, ingenting vill kännas riktigt intressant. Det gäller också för mig – jag tillhör två hembygdsföreningar, i Borås och Lidingö, som båda går kräftgång trots förträffliga arrangemang – varför känner medlemmarna inte längre någon entusiasm, inte heller jag själv?

Jag skriver för närvarande på en bok om radhusen på Lidingö, tillsammans med kollegan Christina Engdahl – om en boendeform med antika rötter, som alltid intresserat mig – men nu är frågan om den får några läsare. Jag har försökt delge henne en känsla för Lancia, men hennes estetiska sinne verkar utesluta något så trivalt som en bil.

Kanske finns det en nationell skillnad. NLM i Lillehammer hade mer än nittio deltagare, varav nästan sjuttio var norrmän. Där fanns lojaliteten, medan övriga representerade. Inför nästa NLM, i Sverige (Ystad) undrar jag om vi inte borde prova på att samlas omkring ett tema. Lancia är vårt övergripande intresse, men det speciella, och det som lyfter fram märket framför andra, är det som fångslar. Det skulle vara roligt att hålla ett seminarium i samband med NLM på ett sådant tema. Har vi några idéer? De måste fram i god tid före mötet – det tar tid att förbereda och kanske också skriva ett inlägg, som förtjänar att publiceras i vår alerta tidning, La Lancia.

Min egen Flavia Coupé -64 har varit under långvarig behandling hos Hölö Bilskadecenter (Pekka Lampinen). Bilen har varit krockad redan på 1960-talet i Schweiz – säljaren Roland Kaufeldt var fullständigt uppriktig om detta så ingen skugga faller på hans minne.

I våras tyckte jag då, att det äntligen kunde vara tid för åtgärd, bredvid en allmän översyn. Jag kunde väl inte tro att det skulle ta sådan tid, men där ser man. Inför Ossians, vår yngste son, återkomst 15 nov hoppas jag att ha bilen i ordning – även färgen ska ändras, eftersom ett misstag begåtts, sannolikt av mig själv, då originalfärgen Saratoga förväxlat med den krämigare Zaragoza. Möjligen har jag en gång menat, att den spanska varianten var vackrare. Bort det! Nu ska denna förväxling återställas.

Lancia vagnsmärke av Magnus Nilsson

”Lancias lojalitet vinnns med nya bilar”



Som Lancia användare vill jag gå med i HiFi-klubben, men jag vet inte riktigt hur? Hur många bilar måste du äga för att vara en del av föreningen? Jag vill också veta vilka fördelar denna klubb kan erbjuda? Detta undrar Luca Zanino

Detta prestigefyllda märke, med dess olika stjärnor, kan bara de mest lojala kunderna fästa på kylaren.

Luca Zanino förklarar: Medlemskap i HiFi-klubben beror på hur många Lancia bilar du ägt. För att förklara det bättre:

De som köper minst fem nya bilar och fortfarande äger en vars produktion inte avslutats på mer än fem år, kan bli medlem i klubben. Under samma förhållanden kan företag med CEO: s namn eller företagets ägare, bli medlem i HiFi-klubben. Det totala antalet ägda bilar kan inte inkludera bilar av märket Autobianchi eller begagnade bilar.

Medlemskapet är personligt, men kan överföras till make/maka eller endast till en arvinge i direkt nedstigande led, samt att villkoren uppfylls.

Den första kvalificeringen tillskrivs en Lancia återförsäljare som sålt bilar oavbrutet i minst 10 år. Den andra kvalificeringen gäller för en kund som köpt femtio eller flera nya bilar.

Varje medlem får ett märke personifierat med initialerna från för och efternamn samt året för den först inköpta modellen och antal köpta bilar.

Detta tar sig uttryckt med olika färgade stjärnor; GULD för 50 bilar, RÖD för 10 bilar, BLÅ för 5 bilar, GRÖN för 3 bilar, samt VIT för 1 bil. Emellertid måste dessa händelser förankras med klubbens styrelse.

När det gäller fördelarna kommer man som medlem också att få rabatter på listpriserna för nya Lancia-bilar.

Denna klubb grundades 1960 och Guido Alberto Rivetti valdes till den första presidenten, vars familj köpt hela 712 Lancia under en period mellan 1912 och 1960. Reserverade platser finns även för historiska intressanta Lancia-bilar.

Observera! Detta är en italiensk artikel fritt översatt!

Vår Lancias historia

Lancia Aprilia Cabriolet 1946 Pininfarina av Jan Månsson

Det är kul att de finns ett fortsatt intresse att veta lite mer om Aprilia Cabrioletter efter Magnus Wålinders intressanta artikel om Mörtfors-Tarzan i februariumret. I artikeln berättade han också om vår Lancia Aprilia Cabriolet som far köpte 1954 och som fortfarande finns i familjens ägo. Magnus tyckte vi kunde följa upp artikeln med att berätta lite mer om vår bil.



Bilen var en av fyra Pininfarina Aprilia Cabrioletter som Luigi Fallai tog in under åren 1946 - 47. Intressant är att bilarna hade löpande chassinummer från 439-11566 till 11569 och alla var mycket snarlika. Vår bil 439-11569 såldes den 24/3 1947 till dir. Eric Tornvall i Södertälje, han figurerar också i Magnus artikel. Eric Tornvall ägde bilen med reg.nr: B14885 till sommaren 1951 och körde med största sannolikhet Monte Carlo rallyt i januari 1951 med bilen.

Ny ägare från 11/6 1951 blev konstnär Karl Einar Kihlman i Stockholm. Bilen fick reg.nr: A47611. Kihlman berättade för min far att "han älskade denna bil". Kihlman hade Lancia:n i 2 år innan han sålde bilen den 18/3 1953 till fil. dr Nils Gyllenbåge i Gävle, där bilen fick reg.nr: X22221. Han var inte lika förtjust i Lancia:n utan tyckte den var opraktisk som långfärdsbil och dyr att underhålla. Han ägde bara bilen ett drygt halvår innan han sålde den i oktober 1953.



Far köpte bilen den 5/7 1954 av maskinist Bengt Ny i Helsingborg och den hade nu fått reg.nr: M34177. Far blev direkt mycket förtjust i bilen och gick bl.a. med i Lanciaklubben.



Han använde Lancia mycket och bilen fick rulla många mil. Far körde på den tiden ofta mellan Malmö och Stockholm.

Längs Vättern 1955.

Far gjorde också flera Europaresor med bilen. 1955 blev det en långresa till Paris, Rivieran, Pisa och vidare till Rom.



Pisa 1955.

Far träffade
mamma och de
gifte sig 1957.

Tillsammans
gjorde de en
Europaresa med
bilen ner till
alperna det året.



Alperna 1957.

Jag föddes ett år senare 1958. Året efter (1959) köpte vi en Fiat 2100 som fungerade bättre som familjebil. Lancian började användas mer sporadisk för att i början av 60-talet bli en ren sommarbil. 1962 var den sista sommaren den var i trafik. Bilen stod kvar i ett garage på vårt sommarställe och blev ett populärt tillhåll för oss barn. Det var nog där mitt bilintresse grundades.



Jag i unga år, "provrrattar" Lancian.

Fars intresse för bilar fortsatte, Lancian följdes först av en MGA och därefter av en Austin Healey 3000. Han gillade dessa bilar men Lancia förblev hans ögonsten.



MGA och Austin Healey.

Att göra sig av med Lancia har aldrig varit aktuellt. Sedan mitten av 1980-talet började jag ta hand om bilen med ambitionen att en vacker dag renovera den.

För några år sedan blev den drömmen verklighet då vi fick ett erbjudande och möjlighet att renovera bilen i Italien. I början av juni i år kom bilen hem efter flera år i Italien.

Bilen har genomgått en fullständig renovering av kaross, drivlina, el och inredning. Det var med stor glädje vi återsåg bilen och nu ser jag och min far fram emot många turer med bilen framöver.

Bilden till höger före renoveringen.



Bilen rullas av från släpet vid hemkomsten till Sverige.



Denna bild "talar" för sig själv, Lancia Aprilia Cabriolet 1946 Pininfarina, så vacker!

Snygg inredning med vackert röd skinnklädsel.



Den "lilla" V-fyran, också fint renoverad.

Herta Müller i en Lancia! av Bo Göran Hellers

Nobelpristagaren i litteratur för år 2009 hette Herta Müller. Sanningen att säga hade jag inte läst ett ord av henne innan hon fick det fina priset – så mycket mer har jag läst av henne efteråt. Hon är helt enkelt fantastisk i sitt sätt att skildra sitt öde, sin utsatthet, sin mirakulösa överlevnad. Hon hör till den tyska minoritet i det rumänska landskapet Transsylvanien (Siebenbürgen), som efter Andra världskriget fördrevs till moderlandet. Men först sedan de gjort tjänst i återuppbyggnaden av Sovjetunionen, varvid flertalet gick under. Detta var en utstuderad hämnd av Stalin för att Hitler hade svikit honom efter den storartade Molotov-Ribbentrop-pakten. Hon skildrar denna tid i novellsamlingen *Andningsgunga* (*Atemschaukel*) genom ett språkrör som var med, Oskar Pastior.

Novellen ”Ryssarna har också sina vägar” börjar med meningen ”Karli Halmen och jag for med Lancian tvärs över stäppen ännu en gång.” En Lancia! Hur kunde den ha hamnat i Ryssland? Längre fram i novellen sägs det att ”Även en vecka senare stod vi uppe på Lancian.” Alltså ett transportfordon med flak. Säkert ursprungligen militärt. En rest efter den italienska insatsen i Barbarossa, Hitlers stora fälttåg mot Sovjetunionen, då han ville ha vännen Mussolini med sig på äventyret. Bilden av katastrofen i form av ett transportfordon, långt borta från sitt ursprung.



Bild: från internet, *Herta Müller*.

Det minner om vårt möte en gång (hustruns och mitt) med en italiensk läkare på ett tåg från Venedig, på väg till Trieste, där jag skulle hålla en föreläsning på det marina universitetet. (I Trieste talar man även tyska, vilket jag använde inför de blivande ingenjörerna, som var måttligt intresserade – jag fick ett intryck av en utbildning utan skärpa.) Läkaren hade ingått i den italienska insatsen, ansvarig för sjukvården som omfattade även fiendens sårade. Detta hindrade inte att han togs till fånga och fick tillbringa tretton år i sibiriskt arbetsläger. Då befrielsen randades ville lägervakterna ordna en avskedsfest för honom, vilket läkaren stoiskt avböjde. Detta imponerade på mig – vilken aristokrat! Efter hemkomsten vägrade han att tala med myndigheter om fångenskapen – inte ett ord!

Lancia under krigiska förhållanden, speciellt under Första världskriget, har jag skrivit om i *La Lancia 128* under rubriken **LANCIA UNDER FANORNA**. De hiskliga krigsmaskinerna från första kriget, tillverkade närmast i smyg för opinionen, avlöstes under det andra kriget av en elegant konstruktion Lancia Lince.

Men även denna lanserades för sent för att vända krigslyckan för de italienska färgerna. Lancia passar inte för krig men desto bättre för fred!

Bilar på villovägar är en känd företeelse. Då jag en gång på 1960-talet besökte Moskva fick jag plötsligt se en Mercedes 500, en präktig 30-talsbil, i den rätt täta huvudstadstrafiken. Hur i all världen hade den hamnat där? Var det någon tysk general som hade tagit med sig åket under fälttåget och tvingats lämna det vid reträtten? Eller hade bilen tagits i beslag av de sovjetiska trupper som till sist intog Berlin? Hursomhelst måste det ha varit svårt att hålla bilen igång – den dåvarande servicenivån i Moskva för Mercedes Benz var nog inte den bästa.

Lancias framtid

Teknikens värld har i sommar ägnat en artikel åt Lancia med titeln: ”Så ska Lancia återfå sin forna glans”. Man kan ha synpunkter på rubriken – den forna glansen återfinns i rikt mått hos bilarna i vår klubb. Men nu avses nya modeller. Bakgrunden är ägarbytet från årsskiftet 2020/21, då den internationella koncernen Stellantis övertog ägandet av Lancia, som på senare år varit en smal, men lönsam tillverkare av småbilen Ypsilon, se La Lancia nr 145.

Nu ska produktutbudet breddas med ett tioårigt perspektiv, överraskande generöst kan man tycka. Designen läggs i händerna på den meriterade Jean-Pierre Ploue, som svarat för framgångsrika Citroën C4, C5, C6 och DS3. En fullt elektrifierad ersättare till hybriderna Lancia Ypsilon kommer 2024 – en ny elektrifierad crossover i början av 2026. En halvkombi övervägs för 2027.

Frågan är hur dessa planer påverkar verksamheten i vår klubb. Ett levande märke ger en starkare bakgrund än ett nedlagt – efter debaclet med FCA finns det därför anledning att önska framgång för Stellantis och det nya Lancia!

I Stellantis ingår dessa femton märken:



Fiat, Abarth, Alfa Romeo, Lancia och Maserati



Jeep, Chrysler, Dodge, RAM och Mopar



Citroën, Peugeot och DA Automobiles



Opel



Vauxhall

NORDISK LANCIATREFF, 3 - 5 SEPTEMBER 2021

LILLEHAMMER, NORGE av Per Edvardsson

Tredje gången gillt, kunde den Norska Träffen arrangeras. Första gången, 2020, var Covid19 på frammarsch, andra gången skulle det bli i juni 2021, men då härjade Deltavarianten. Till slut kunde äntligen Träffen arrangeras under helgen 3 - 5 september detta år.

Vi var 8 personer i 5 Lanciabilar som körde till Hunderfossens Äventyrspark utanför Lillehammer. Några av oss övernattade i Arvika, på Scandic Hotell, på både dit- och på hemvägen. 610 km i äldre Lanciabilar fordrar ett avslappnat sinnelag!

Vi anlände strax före tre på fredag eftermiddag. Många hade då redan anlänt, flest från Norge, men även flera från Finland och Danmark. Vi var totalt 91 personer på Träffen, från Norge var det 69 personer.

Fredagen gick åt till "däcksparkning" och att Jens-Ole Ekelund gjorde en historisk återblick över klubbens 30-åriga historia.



Foto: Per Edvardsson. Till vänster Arne Seemann- Berghs Lancia Stratos 1974, såld Ny i Norge! Till höger Tor Nenseths Aurelia B24S Convertible. Owe Persson beundrar bilarna.

Under lördagen gjordes det ett besök på "Norsk Kjöretöyhistorisk Museum" och guidning i veteranbussar till Lillehammer. Kvällens Galafest skedde i "Trollsalen".

Tyvärr insjuknade vår ordförande strax innan han skulle fara till Lillehammer så vi fick improvisera. Magnus Wälinder höll tal, Per Edvardsson presenterade Svenska Klubbens Gäva och Kalle Hansell bjöd in till Svenska Lancia Klubbens Sommarträff i Ystad på "Hotell Continental du Sud" fredagen den 10-13 Juni 2022.

Ett mer omfattande reportage från träffen kommer i nästa La Lancia!

Lancia Aprilia – Inte snabb men kvick av Owe Persson

Denna oansenliga och till synes lite bräckliga men kompakta automobil, var när den började köra på vägarna 1937, en teknisk sensation. Ett självbärande täckt karosseri, helt i stålplåt, som formgivits efter vindtunneexperiment, där även undersidan ägnats omsorg. De fyra hjulen fjädrade helt oberoende av varandra samt placerade i var sitt hörn av bilen. En extremt kompakt V4 motor, till stora delar tillverkad av aluminium kopplad till en fyrstegad växellåda, vars manövrerande gjorde Lancia Aprilia nästan till ett mekaniskt njutningsmedel. Det relativt rymliga sittutrymmet hade plats för fem personer och var lätt tillgängligt genom att dörrarna öppnades mot varandra utan mittstolpe. Herbert Nilsson tycker att man erfar känslan av en välskräddad kostym, då man tar på sig en Aprilia.



Bild: Herbert Nilssons Aprilia -47

Test- och racerföraren, som lämnade FIAT och blev sin egen bilfabrikant

Lancia & C. Fabbrica Automobili Torino S.A. var väl etablerat sedan 1906. Grundaren Vincenzo Lancia (1881 – 1937) kom från en familj, som verkade inom livsmedelsbranschen och där skulle väl han också ha tagit över. Men som pojke hade han sett de första bilarna, som bl.a. byggdes i gårdshuset till den fastighet som familjen disponerade i centrala Turin. Så för hans del blev det bilar, som skulle sysselsätta honom resten av hans liv. FIAT hade börjat 1898 och växt till en av de verkligt stora biltillverkarna och här får Vincenzo anställning som testförare. FIAT satsade mycket på tävlingsverksamhet vilket medförde att Vincenzo även fick framgångsrikt ratta FIATs racerbilar, både i Europa och Amerika. Som tävlingsförare ansågs han spektakulär och djärv, vilket gjorde hans namn känt runtom och säkert en god hjälp när han bestämde sig för att bli sin egen.

Familjens ekonomiska potential lade grunden för honom att avgöra alla beslut i sitt nya företag. De inledande modellerna följde troget principerna från tyska Daimler och FIAT, den tidens ledande biltillverkare. Italien erbjöd ingen stor marknad utan man måste inrikta sig på export. Lancia insåg väl förmodligen att han var chanslös mot de stora bilfabrikanterna. Lancia anade därför en marknad där det fanns kunder som ville ha mer förfinade bilar och med detta paradigm blev de första vagnarna mer evolutionära än revolutionära. Som erfaren testförare visste han hur man tar fram harmoniska bilar.

Allt börjar med Lancia Lambda

På Parissalongen 1921 presenterades Lancia Lambda. En modell som för alltid är ingraverad i bilhistorien. För första gången fick man se den självbärande chassikonstruktionen och de separat fjädrade framhjulen med den typiska teleskopfjädringen, som Lanciabilarna hade ända fram till 1963. Principen att kombinera styrning och fjädringsrörelse kring styvspindeln med en spiralfjäder, var inte ny men de förekommande lösningarna var ganska bristfälliga och känsliga för nedsmutsning. Lancia hade gjort rätt från början och dessutom integrerat en centrisk hydraulisk stötdämpare och allt väl smort och inkapslat.

I början av 1930-talet tillverkade Lancia fyra olika modeller: Dilambda, en modell några steg upp emot den absoluta lyxklassen, Astura, en lyxig bil i övre mellanklassen, Ardena en robust mellanklassbil och slutligen Augusta en delikat och påkostad småbil. Lancia var den näst största biltillverkaren i Italien, men vad gäller antal tillverkade fordon låg man långt efter det gigantiska FIAT. Under 1930-talets mitt började i Europa byggas autostrada liknande vägar, vilka medgav högre marschhastigheter. För detta började flera tillverkare utveckla effektivare bilar med motorstorlek runt 1,5 liters slagvolym. Då flera länder på kontinenten beskattade bilar efter motorstorlek bedömdes denna motorstorlek som optimal.

Aprilia – Aerodynamik och ny chassiteknik

1934, bakom de diskreta fasaderna vid Via Monginevro 99 i Turin, satte ett enormt och dynamiskt informationsutbyte igång för att utveckla den nya Aprilia-modellen. Kravspecifikationen löd: motor max 1,5 liter, bensinförbrukning max 0,10 liter/km, plats för 5 personer, alla hjul separatfjädrade och vikt max 1000 kg. På de rena ritborden fästes nytt ritpapper och de gamla ritningarna förpassades till arkivet. Vad gällde den nya bakfjädringen rörde man sig på oprövad mark då problemet med att alltid få båda hjulen hålla markkontakt vid ojämnt underlag var svåröst. Vincenzo Lancia hade alltid det sista ordet vid alla beslut, men vid sin sida fanns den mångårige medarbetaren Battista Falchetto, en mångsidig talang. Utbildad vid Turins tekniska institut och därefter verksam vid italienska flygvapnets utvecklingsavdelning. Han började 1920 med att utveckla den, för Lancia så typiska teleskopframfjädringen. Mycket hos Lancia växte fram genom empiriska experiment. Falchetto var även ansvarig för Aprilians karosseri och då fått tillgång till en vindtunnel hos Tekniska högskolan i Turin och där testat några trämodeller. När Vincenzo fick se resultatet, tyckte han att bakpartiet var för utdraget och beordrade den - för Aprilian - ikoniska tydliga nedböjningen. Enligt senare rön gällande god strömlinjeform, ett steg i rätt riktning.

Man saknade stora och kraftiga plåtpressar utan karosstommen där ytterskalet fick smältsvetsas ihop av mindre plåtstycken. Ett arbete för skickliga svetsare. Den inre bärande sammanfogades med elektriska punktsvetsar, som var en nyhet. Eftersom bilen hade separatfjädrade hjul, runt om måste karosstommen vara ordentligt vridningsstyv, något som fabriken kände väl till sedan Lambda - modellen.

Debut på Parissalongen

På Parissalongen hösten 1936 var det då dags igen för Vincenzo Lancia att visa vad han kunde prestera. Kanske en skröna, men någon säger sig ha sett Henry Ford försedd med ficklampa krypandes under en utställnings - Aprilia för att studera bakfjädringen. Denna var Aprilians mest revolutionerande detalj då man hade åstadkommit separat avfjädrade hjul utan spårviddsvariation, för att undvika nyckfulla reaktioner. Det är lätt för en insnöad Aprilia-nörd att dyrka denna intressanta lösning. Flera bakhjulsdrivna bilar vid den här tiden hade s.k. pendelaxlar för bakhjulen, som under fjädringsrörelsen gav upphov till att hjulen flyttade sig sidledes med försämrad markkontakt som följd, speciellt för lätta bilar.

Den närmaste internationella konkurrenten var självfallet den franska Citroën B11, som lanserats 1935. Också den med integrerad självbärande stålkaross, men framhjulsdreven och utvecklad för massproduktion med rejäla industriella resurser och en stor inhemsk marknad i Europas – vid den här tiden – biltätaste land med 20 invånare per bil. I Italien, med 97 invånare per bil, var Aprilias huvudkonkurrent FIAT 1500. En välutvecklad och rymlig vagn och masstillverkad i FIATs magnifika Lingotto-fabrik - med testbana på taket - i Turin. Den var dock en relativt konventionell konstruktion med separat chassi och en stel drivande bakaxel samt ett karosseri av stålplåt på trästomme. Motorn var rak 6-cylindrig, vilket avsevärt påverkade yttermått. Priset var 21 500 lire, att jämföras med 23 500 lire för Aprilia vid introduktionen. För att ge ett marknadsperspektiv kan nämnas att en ansvarig ingenjör hos Lancia hade en månadslön på 1000 lire.

Standard-berlinan visade framifrån en inte påtagligt utstickande front, endast kylarmaskeringen hade en kantig ornamentik, som förde tanken till föregångaren Lambda. Bakpartiet liknade inte något annat, så alla omkörda blev tveklöst varse att en Lancia Aprilia försvann framåt i fjärran.

Mycket hantverk vid tillverkningen

Lancia bedrev tillverkningen med cirka 2000 anställda i en arkaisk och lite pittoresk fabriksanläggning i Turin förorten Borgo San Paulo, där de skickliga bilbyggarna hade åstadkommit ett precisionsbygge med få utstickande detaljer.

De dolda gångjärnen var ett rent high-tech utförande. Kuriöst nog så hittar man inte några avrinningsrännor över dörrarna utan man förlitade sig på att vattnets ytspänning ledde bort vattnet utefter den nedåtböjda kanten längs dörrarnas översida.

Lancia var pionjär vad gällde användandet av aluminium både i de mekaniska delarna och för utvändiga beslag. Stötfångare, lister och dörrhandtag utfördes i det lätta materialet. Dock verkar inte de lite frugala stötfångarna ha klarat tidens gång så väl, av förståeliga skäl.

Inredning utfördes i standardutförandet med diskret italienskt ylletyg av mellankvalitet men det gick att få läderklädsel. Helhetsintrycket har en ganska sober framtoning med en känsla av komfort.

Bromsarna var hydrauliska med ett enkretssystem och baserade på Lockheeds standarddetaljer, vilka kunde inhandlas i vilken välsorterad bildelsaffär som helst jorden runt. De sista åren infördes dock ett italienskt hydraulsystem och därefter var underhållet inte lika lättvindigt. Bromstrummorna utförda av aluminium med inkrympta slitbanor av stål och snygga utvändiga kylflänsar längs periferin.

På våren 1937 avlider Vincenzo Lancia, 56 år gammal, strax innan serietillverkningen påbörjas. Under sommaren 1936 gör han en dagstripp till Bologna – ca 600 km – och godkänner Aprilia för att gå i produktion. Det berättas att hans tyngsta synpunkt var att sänka bakaxelns utväxling för att sänka toppfarten och istället öka marschhastigheten enligt den då förhärskande normen hos Lancia.

Stort utbud av specialkarosser

Under förkrigstiden fanns i Italien ett 30-tal firmor kapabla att förse olika chassier med skapelser tenderande mellan extrem fantasifullhet och behärskad funktionalism. Nya material, lackerings- och sammanfogningsmetoder för bl.a. aluminium hade dykt upp vilket gav möjlighet till ett friare skapande. Lancia lanserade chassiplattformar, som kom att svara för ca 35% av den totala Aprilia produktionen. I de flesta fall blev de specialbyggda bilarna tyngre och hade därför en lägre slutväxel, vilket innebar sämre prestanda, men läckra kunde de emellanåt bli. Det fanns även varianter med stel bakaxel och Hotchkiss-drivning.



Pininfarina byggde 1939 denna Berlinetta på en kortad plattform och efter ingående vindtunneexperiment. Med standardmotorn på 48 hk presterade den 160 km/h.



Zagato – etablerade 1919 - i Milano skapade denna tävlingsbil 1938, här rattad av Gigi Villorosi. Enligt forskningen hängde den med i tävlingar fram till 1952. Till Mille Miglia 1938 hade Zagato tillverkat 28 bilar – på FIAT, Lancia och Alfa Romeo – för de olika klasserna.

Luigi Fallai sålde i Sverige cirka 50 stycken

I Sverige såldes Lancia Aprilia i Stockholm av Luigi Fallai, en väletablerad italiensk affärsman med ett stort bilintresse. Mellan 1937 och 1949 lyckades han sälja cirka 50 stycken i vårt land. Priset låg 1939 runt 6.500 kr för en standardberlina, beroende av olika utrustning. För samma summa kunde man få en präktig amerikansk mellanklassbil, som de flesta nog ansåg vara bättre anpassad för vårt land. Fallai lyckades även sälja några av de exklusiva och dyra bilarna med specialkarosserier. Den svenska försäljningsbroschyren - från Fallai A.-B. - var ganska enastående med flera sidor övertygande verbal text i vilken ingen kunde undslippa hur förträfflig den var. ”Lancia Aprilia i en omdömesgill och van bilförares hand är en lydig tjänare, som följer minsta vink, men i en oansvarig och oskicklig hand kan den bli farlig” lyder hans slutkläm. Luigi Fallai var verkligen på hugget då han importerade den 13e serietillverkade bilen, som han även provade i Monte Carlo rallyt.



Luigi Fallai, damsällskap och andreförare, väl påpälsade vid starten för rallyt till Monte Carlo. Lancia verkar inte ha erbjudit någon värme i sina bilar vid den här tiden och hur det var i denna bil vet vi inte. Fallai var nog inte skrockfull – hans Aprilia var den 13e tillverkade, som lämnade monteringsverkstaden i Turin.

Överlevnadsgraden i Sverige är ganska hög då flera verkade hamna hos bilentusiaster. En inventering för några år sedan, visar att ca 20 stycken finns kvar i Sverige, men i lite olika bevarandetilstånd. För en sådan här konstruktion var rost den största hotet då man omsorgsfullt hade försatt alla hålrum med ljuddämpande material, som sög åt sig fukt.

Även i AHK:s matrikel skymtar Aprilian. Den mångårige medlemmen Philip Jansson köpte sin bil i början 1950-talet och använde den flitigt genom åren bl. a. för några Italienresor och då genomgick den professionell service i sitt hemland. Den finns fortfarande kvar och visar hur fint en välskött Aprilia låter och fungerar.



I England 1978 kör Philip Jansson vänstertrafik med en högerstyrd bil. Det måste ha varit en underbar eller knepig påminnelse om den, sedan tio år avskaffade vänstertrafiken i Sverige.

Åke Jern var också en beundrare som sjöng dess lov i ett par artiklar i Autohistorica. Han hade först en standard berlina, som under kriget kördes med gengas för att strax efter kriget förses med kompressormatning. Lite senare körde han en coupé tillverkad av Touring Superleggera i Milano. Bl.a. hyllade han dess förnämliga köregenskaper i vinterväglag. "Lanciafrossa" var väl bekant, för de flesta Apriliaförare och märktes genom att ratten vibrerade våldsamt vid vissa hastigheter. Den kan ibland åtgärdas genom att statiskt balansera framhjulen monterade och helst med varmkörda lager. Kolla även om bromstrummorna är i balans.



Åke Jern var motoringenjör, med ansvar för Mjölkcens fordon och därför väl insatt i gengasteknik. Med det här arrangemanget kunde hans Aprilia – inköpt 1942 - uppnå 100 km/t vikat väckte polisens intresse, då de

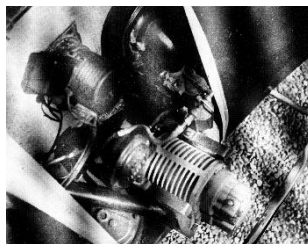
trodde att han smygkörde på bensin. Aprilian var inte krigsplacerad, då fabrikat och däckdimension ansågs udda.

Fredstid och fri fart, så Åke Jern firar detta med att installera kompressormatning,

prydligt inpassad i kyllargrillen. Detta blev dock kortvarigt då Apriliamotorn började att protestera högljutt. Kanske störde oljudet radion.

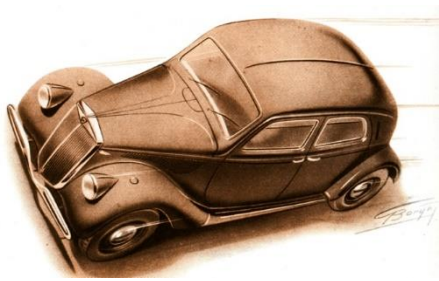


Välskraddad kostym hade han också.



Blygsam produktion under andra världskriget

Tillverkningen bedrevs mellan 1937 och 1949 med inskränkning under kriget. Serie 1 salufördes som Berlina Normale, samt som Berlina di Lusso från 1938. Denna erbjöd bättre inredning, ventilation och uppgraderad ljudisolering tillsammans med bredare fälgar för 165X400 däck. Dessa däck av typen Michelin X var väl lämpade och gav ännu bättre väghäfta. Serie 1 kom ut i ca: 10 350 exemplar. 1939 introducerades Serie 2, med större motor och från förarplatsen justerbara bakre friktionsstötdämpare. I övrigt var den lika Berlina di lusso. Serie 2 kom ut i ca: 11 000 exemplar.



Standard Berlina, med sin ombonade interiör och framåt kvällen tänder vi de pärlemor imiterade sidolamporna. Mötande dörrar utan mittstolpe var populära under mellankrigstiden, men ställde stora krav på kaross- stabiliteten och invecklade låsmekanismer. Lancia tillverkade flera modeller i detta utförande, fram till 1960-talet.

Därtill kommer chassiplattformarna, som såldes i ca: 7 500 exemplar, av de olika varianterna. Man kan väl spekulera i om kriget inte hade börjat, så hade väl Aprilian blivit en betydligt större framgång. För den franska marknaden, som omgärdades av höga tullar, fanns en fabrik etablerad, så fransmännen kunde smaka på sin egen variant, kallad Ardennes vilken producerades i 650 exemplar inkluderande chassiplattformar, som de franska karosserikreatörerna glupskt kastade sig över.



Rejåla spakar speglar den mekaniska kvaliteten. Ratten på höger sida väcker alltid intresse och Lancia hade svårt att släppa detta i ett land där under seklets tidigare år både vänster- och högertrafik tillämpades. Instrumentpanelen med fyrkantiga mätartavlor vinkar Art-Deco.

Lancia Aprilia får anses vara en betydande trendsättare, som visade att en liten familjebil, med rätt mekanik, kan vara väl så bekväm och prestandaduglig, som betydligt större och tyngre bilar. För entusiasten är det ett fordon man nästan växer ihop med. Dessutom med en hel del snygga mekaniska detaljer, som har en hög ompysslingsfaktor. Dock kräver den vid en renovering tålmod och gott handlag med plåt men en av utmaningarna är att få den både digitala och analoga bränslemätaren att fungera.



Cabriolet från 1938 ur Lancias standardsortiment, på svensk väg, som efter pågående renovering åter kommer att rulla i Sverige.

Västra stambanans finaste järnvägsbro, vid Lerum, ur vilkens vägtunnel en Aprilia rusar fram. Vid bakhjulet skymtas den viktiga tvärställda bladfjädern, som gör sitt bästa för att säkra drivhjulens kontakt mot vägbanan.



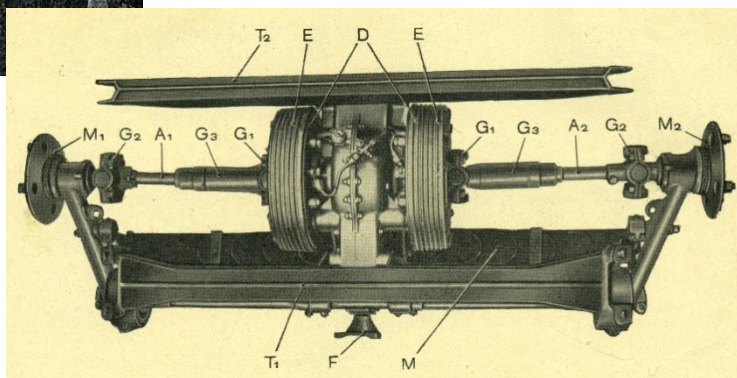
Aprilia

Tekniska data



Vincenzo Lancia på höjden av sin karriär, efter åtskilliga beslut i smått och stort med målet att skapa bra och intressanta automobiler och just färdig med sin Aprilia. Ingen medioker bil fick lämna hans fabrik. När han hastigt avled 1937 fick hans fru Adele Lancia, tidigare hans sekreterare, som en av få kvinnor i bilhistorien, överta ledningen av en bilfabrik i en svår tid.

Bakaxeln



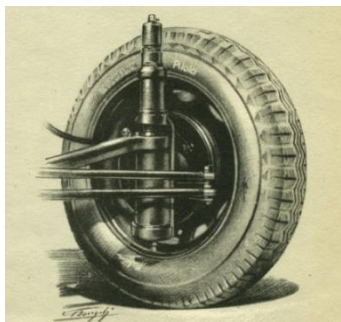
Utan den här intrikata bakaxelkonstruktionen, sedd uppifrån, hade antagligen inte

Lanciaklubben bildats redan 1953 i Stockholm.

Ur den här mekanismen hämtas det mesta av Aprilians goda väguppförande. Dock behövde den emellanåt ses till och då var det inte så dumt att ha kompisar att snacka med för att få del av de rätta expertkunskaperna och specialverktygen.

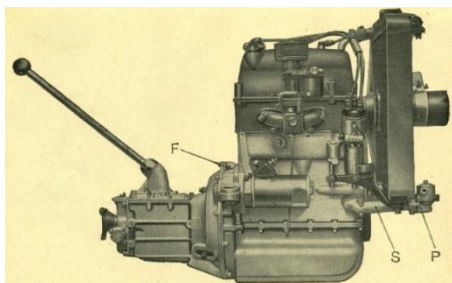
T1, T2.= infästningsbalkar mot karosstommen, A1, A2 = teleskopiska drivaxlar med kulor i löpspår för att reducera friktionen vid fjädringsrörelserna och inte utsätta hjullagren för onödiga sidkrafter, E = Bromstrummor, F = Kardanaxel, G1, G2 = Drivknutar med nållager, M = Underliggande bladfjäder, extremt flexibel och förbunden till bärmarna med nållagrade vajerstroppar, vilka kräver frekvent tillsyn för att inte brista, för då slår fjädern i marken – inte bra. Bärmarna är kullagrade och anslutna till var sin torsionsstav, som utgör både krängningshämmare och komplementfjädring till den underliggande bladfjädern. M1, M2 = Hjulnav.

Framhjulsfjädringen



Framhjulens teleskopfjädring medgav rejäla utslag, som ledde till en snäv svängradie, lämpad för de gytriga medeltid-städerna i hemlandet. Denna komponent var föremål för de flesta uppgraderingarna mot bättre komfort och enklare underhåll samt senare även justerbarhet för den inneslutna stötdämparen. Fälgdimensionen var 400 mm, som anpassades för de nya Michelin X stålradialdäcken, vilka passade bilen ypperligt.

Motor

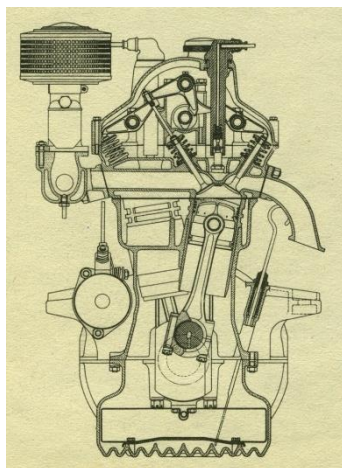


Den kompletta motorenheten med fyrstegad växellåda och kylare. Eftersom generatoren var infäst i kylelementet så måste kylaren hänga ihop med motorn.

Serie:1, volym: 1,352 cc, 47 bhp vid 4000 rpm, gav ca 35 hkr i litereffekt, vilket var bland de bättre för sin tid. Serie: 2, volym: 1,486 cc, 48 bhp vid 4300 rpm.

Prestanda: Berlina med slutväxel 4,41 på direkt växel (4an) vid 3700 rpm 107 km/h.

I Aprilia-motorn (serie 1) är vinkeln $18,64^\circ$ mellan cylindrarna och med borring 72 mm /slag 83, blev det 1,352 liters slagvolym. Den mekaniska attraktionen i topplocket är ventilmekanismen och utformad för att påverka alla ventilerna från den centrala överliggande kamaxeln. Topplocket är av gjutjärn men cylinderblock – med ingjutna stålcylinerfoder – är av aluminium – även vevstakarna. Under 40 år använde Lancia det här arrangemanget med saxade cylindrar. Man kan väl undra om det här sättet att bygga motorer var värt besväret, men Lancia ansåg själva att man fick en kortare och robustare vevaxel, större lagerytor och ett gemensamt topplock. Vågar man påstå att ingenjörerna nog var överordnade bokhållarna?



NLM 2022 i Sverige

Svenska Lanciaklubben bjuder in till NLM i Ystad.

Fredag 10 juni till söndag 12 juni 2022.

Vi bor på tjugiga Hotell Continental som ligger centralt beläget nära hamnen i Ystad.



Vi förlägger NLM 2022 i anrika Ystad på Österlen.

Fritjof Nilsson Piraten var med och skapade varumärket "Österlen".

Här spelades bl. a. filmerna Äppelkriget och Bröderna Lejonhjärta in. Många konstnärer har verkat på Österlen med sitt speciella ljus, likt Skagen, långa vita sandstränder.

Fredag 10 juni 2022 Ankomst till receptionen på Hotell Continental i Ystad. Parkering finns i garaget eller på parkeringsplatsen i direkt anslutning till Hotellet. Middag på kvällen och mingel.

Lördag 11 juni Efter frukost är det avfärd till Autoseum i Simrishamn, besök på museet och efterföljande lunch i restaurangen på Autoseum. Sedan blir det en liten tävling på bana och därefter en kort rallyrunda tillbaka till Ystad och Hotell Continental. Middag på kvällen i stora matsalen enligt tradition!

Söndag 12 juni Efter frukost åker vi till Glimmingehus, nordens bäst bevarade medeltidsborg, där får vi en guidad rundtur. Därefter kör vi till Marsvinsholms Gods, för ett litet föredrag kring godset av ägaren André Lacobaéus. Sedan serveras lunch på Godset. Därefter avslutas NLM 2022.

Priser och utförligare program i kommande nummer!

Nya Lancia – Thema 2022

Lancia Thema skall återuppstå! Kan detta vara sant?



Den är ritad av arkitekt och designern Tommaso d'Amico.

Det verkar som om den nya Thema ska få en turbomotor om 2,0 l med hela 250 hk.

Titta själv på "nätet" på: Nuova Lancia Thema 2022

Det är fullständigt aktuella prestanda men är det inte lite överspelat?

Vem vågar lansera en bensindriven bil idag? Ska det inte vara åtminstone en hybrid?

Eller menar man att steget över till vätgas kan tas direkt med en kolvmotor? BMW lär ha kört sin stora V12, som med bensin ger 350 hk, på vätgas varvid motorn gav 250 hk.

Eller vågar man utmana den allmänna opinionen med en vass, men traditionell, kraftkälla?

En eventuell coupé kan se ut så här.

Båda bilderna är hämtade från "nätet".



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.

FOTON SÖKES!

Vi i styrelsen har beslutat att göra en Almanacka till år 2022, som sedan kommer att skickas ut till Er medlemmar.

Vi vill att ni medlemmar så snart som möjligt skickar in foton på era klenoder, så vi kan göra almanackan!

Bilderna behöver inte vara nytagna, men vi vill ha dem i JPEG format. **Du** som vill få med din bil i almanackan, skicka in ditt bidrag senast sista oktober. Maila dem till redaktören LNilson7@gmail.com

Vi i styrelsen kommer sedan att välja ut de 12 bilder som kommer med i kalendern.

Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!

Kontakta red. Lena Helfrid ring 070- 20 33 128 eller maila lnilson7@gmail.com

Autoexperten

Medtag ditt medlemskort i Lanciaklubben och du får minst 10% rabatt på allt i butiken. (gäller ej redan nedsatta varor)

Öppet: Måndag - Fredag 8.00 – 17.00 Lördagar 10.00 – 14.00 Söndagar: stängt

Välkommen till vår butik på Bovallsvägen 1A i Södertälje hälsar Lasse med personal.

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancian.

www.autoexperten.se





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



Även "bakdelen" är vacker på Aprilia cabriolet Pininfarina.

