



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 150 , MAJ 2022



Årets ExtraVaganza!

Tilldelas i år Tomas Öhman för hans Fulvia Coupé 1,3 - 72

Årsmötet i Taxinge

Italienska dagen på Skokloster 1 maj

Anders Thillman och hans Aprilia

Bilarna som kunde ha räddat Lancia?

Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Några ord från ordföranden
Sid. 5	Årsmötesprotokoll
Sid. 7	Lancia Fulvia Coupé 1,3 1972
Sid. 8	Årsmötet på Taxinge slott
Sid. 10	Italienska dagen på Skokloster
Sid. 14	Anders Thillman och hans Aprilia
Sid. 16	Vistelse i Höör
Sid. 18	ExtraVaganza genom tiderna
Sid. 20	Tazio Nuvolari, 130 år
Sid. 21	Bränsle till våra bilar
Sid. 22	Bilarna som kunde ha räddat Lancia?
Sid. 26	Lansiärer
Sid. 27	Salutorg



Klubbmästarna rekommenderar:

Hamnträffarna i Nyköping

Temakvällar (onsdagar) och årsmodellgräns på 30 år, som vanligt. Öppet mellan 17.30 – 21.00. **3 augusti**, är temat Franska & Italienska fordon, för övriga teman gå in på www.automobilsallskapet.se

Automobilsällskapet Nyköping hälsar välkomna! För information kontakta Anders Jansson 070-588 48 62

Årstavikens segelsällskap

AHK ordnar träff på måndagar varje vecka med olika teman, öppnar 18.00, 18/5 - 29/7. För information 08-612 47 62

Motorhistoriska dagen måndagen den 6 juni

MHRF anordnar motorhistoriska dagen i hela Sverige, gå in på hemsidan www.mhrf.se eller hör med din lokala klubb.

Automobilhistoriska klubben, Motorhistoriska sällskapet samt Motorcykelhistoriska klubben ordnar Motorhistoriska dagen på "stallbacken" ***Edsviken i Sollentuna*** Öppet mellan 11.00-16.00

Ni som bor i södra Sverige tittar förslagsvis i det utmärkta Fyrklöverbladet för träffevenemang!

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

Bö Görän 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

Hultsjövägen 3 A, 612 76 Lotorp

Mob. 070-20 33 128

e-mail lnilson7@gmail.com

Per Edvardsson ledamot/klubbmästare

Besvärbacken 2 A, 191 40 Sollentuna

Mob. 070-321 78 16

e-mail per.edvard@telia.com

Tomas Åkeson ledamot/klubbmästare

Prinsgatan 13 B, 703 41 Örebro

Mob. 076-105 23 55

e-mail tomas.akeson@gmail.com

Lars Helfrid ledamot/klubbmästare

Hultsjövägen 3 A, 612 76 Lotorp

Mob. 070-27 29 227

e-mail lassehellfrid@gmail.com

Johan Mellström suppleant

Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg

Mob. 076-14 77 092

e-mail johan@mellstrom.net

Rolf Nylén suppleant

Solursbacken 10, 141 35 Huddinge

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

e-mail lanciaroffe@gmail.com

Tomas Öhman suppleant

Hultsjövägen 3 A, 647 93 Mariefred

Mob. 073-416 05 05

e-mail tomasehman@gmail.com

Herbert Nilsson hederspresident

Norregatan 4 A, 241 33 Eslöv

Tel. 0413-100 12 mob. 070-910 94 05

e-mail hebbe1935@gmail.com

Lanciamodeller kontaktpersoner

Lambda, Aurelia Herbert Nilsson

Aprilia, Appia Rolf Nylén

Flaminia, Delta Tor Fredriksson

Flavia, Fulvia Tor Fredriksson

Beta, Rally 037 Magnus Wålinder

Hemsida www.svenskalanciaklubben.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 Bo Göran Hellers

När detta skrivs står vi mitt emellan årsmötet på Taxinge och det kommande NLM i Höör. Våren har kommit och många Lancia-bilar har lämnat vintergaraget – låt oss hoppas att tygen håller till träffen i Skåne.



Mitt i det drama som omger oss inom utrikes relationer och energifrågor, utsläpp av koldioxid till atmosfären och brist på halvledare, känns det skönt att kunna gå in i den lilla världen av intresse för goda konstruktioner och stimulerande möten. Tillströmningen av anmälningar till NLM är god liksom också till medlemskap i vår klubb.

Det är ju ingen hemlighet för läsarna av La Lancia, att åtskilliga av oss tror mer på en framtid med vätgas i tanken än på batteridrift, vad Elon Musk än må säga – det räcker med att ta del av utvecklingen i SydKorea och Japan för att bli övertygad om riktningen. Ändå görs stora investeringar för närvarande över hela landet i laddningsstationer – själv har jag redan två, trots att jag inte äger någon elbil, inte ens en hybrid.

Nya modeller för eldrift presenteras snart sagt varje dag och subventionerna flödar utan att övertyga. Ty vätgasen har det goda med sig att den också fungerar under den övergångstid som behövs mellan Otto-motorer till PowerCell - det befintliga behöver därför inte skrotas utan kan tjäna ut, eller, som med Lancia, fortsätta rulla efter en mindre ombyggnad. Eldriften försvann en gång med första världskriget och kommer att försvinna igen, om vi får tro entusiasten för Lancia, Bosse Nylén.

Hur kan man skriva en bok om någonting så trivialt som radhus? Denna fråga fick jag efter ett föredrag i ämnet, som emellertid går långt utöver den katalog för Lidingö som var min ursprungliga tanke. Min medförfattare, Christina Engdahl, har fördjupat aspekterna därhän att vi fått svårt att avsluta arbetet. Till hennes åsikter hör också, att bilismen, som hotar att översvämma vår bebyggda miljö, måste reformeras.

Transportarbetet i samhället ökar endast långsamt, till skillnad från bilinnehavet, som växer snabbt. Lösningen ligger inom digitaliseringen, att upprätthålla transportarbetet med färre självstyrande fordon, som är kooperativt ägda och kan anropas vid behov. I ett sådant system kan antalet fordon skäras ner till en tredjedel!

Egentligen borde all samhällsplanering redan nu utgå från denna vision, som troligen inte ligger mer än ett decennium borta. Till detta kommer veteranerna, däribland Lancia, som ger tillfälle till körglädje och härliga minnen!

SVENSKA LANCIACLUBBEN ÅRSMÖTE 20220424

Taxinge Slott, gästväningen

1. Mötets öppnande

2. Frågan om mötets stadgeenliga utlysande

Mötet konstaterade att årsmötet utlysts i god tid enligt stadgarna.

3. Val av mötesfunktionärer

Årsmötet utsåg Bo Göran Hellers till mötesordförande och Erik Cyrus till mötessekreterare. Till justeringsmän utsågs Bo Nylén och Tomas Öhman.

4. Dagordning

Den föreslagna dagordningen godkändes av årsmötet

5. Verksamhetsberättelse 2021

Verksamhetsberättelsen är publicerad i La Lancia (149) och godkändes av årsmötet

6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning 2021

Magnus W redovisade intäkter och kostnader för klubben. Ca 120 medlemmar genererar intäkter om 47.390 kr. Kostnaderna för året har varit låga p g a Corona vilket medfört ett överskott om totalt 14.292kr för året. Kassan räcker därmed för planerade och kommande aktiviteter.

7. Revisionsberättelse

Bo Nylén föredrog revisorn Lars Cyrus revisionsberättelse, vilken tillstyrkte ansvarsfrihet för styrelsen.

8. Balansräkning

Årsmötet beslutade att fastställa balansräkningen i enlighet med avgiven redovisning.

9. Ansvarsfrihet för styrelsen

Årsmötet beslutade att ge styrelsen ansvarsfrihet för 2021.

10. Medlemsavgift för 2023

Styrelsen föreslog att avgiften ska vara oförändrad (395:-) vilket godkändes.

11. Motioner och styrelsens förslag

Inga motioner har inkommit. Bo Göran meddelade att planering för 2023 är 70-årsfirande pågår och att detta kommer att bli en viktig styrelseaktivitet den kommande perioden.

12-15. Val av styrelsemedlemmar, redaktion och valberedning

Per Edvardsson föredrog resultatet av valberedningens arbete. Årsmötet beslutade om utnämningar enligt förslaget nedan.

Ordförande	Bo Göran Hellers	omval 1 år
Kassör	Magnus Wålinder	omval 2 år
Sekreterare	Erik Cyrus	omval 2 år
Ledamot	Lena Helfrid	omval 2 år
Ledamot	Bitr. klubbmästare Tomas Åkesson	omval 2 år
Ledamot	Bitr. klubbmästare Lars Helfrid	nyval 1 år
Suppleant	Johan Mellström	omval 1 år
Suppleant	Tomas Öhman	nyval 1 år
Suppleant	Rolf Nylén	nyval 1 år
Revisor	Lars Cyrus	omval 1 år
Revisorssuppleant	Claes Millus Larsen	omval 1 år

Redaktion för La Lancia

Redaktör	Lena Helfrid	omval 2 år
Tryckansvarig	Magnus Wålinder	omval 2 år
Valberedningens ordf	Per Edvardsson	omval 1 år

Per Edvardsson har ett år kvar som klubbens ordinarie klubbmästare.

Som ordförande i valberedningen uttryckte han ett önskemål om att avsluta detta uppdrag efter 2022. Ordföranden bekräftade att en kandiderande efterträdare skall identifieras under det kommande verksamhetsåret som en del av styrelsens uppdrag.

16. Mötets avslutande

Ordf. tackade mötet för givande diskussioner och gott humör.

Vid pennan

Erik Cyrus, sekreterare

Justeras

Bo Nylén

Tomas Öhman

Lancia Fulvia 1,3 1972 Av Tomas Öhman

Jag hade länge funderat på en Lancia Fulvia, eftersom jag som yngre tonåring tyckte att de var så snygga. Dessutom har jag alltid haft en svaghet för italienska bilmärken. Det började på 80-talet med en Fiat 124 Spider från -68 som hade fått motorn utbytt till en 2 liters motor. Sedan en Alfa Romeo Spider som jag hade i Hong Kong, där jag bodde i tre år. Men jag sålde den ganska snart, då jag upptäckt att karossen lossnat från ramen som var genomrutten. Senare hade jag även en Ferrari Mondial T spider, men nu var det dags för en Lancia.



Foto: L Helfrid, Taxinge Slott 2022

Jag såg en Lancia Fulvia Spider till salu, men den var både dyr och ful. Fulvias skönhet är ju helt avhängig av takets design, så det fick bli en sådan. Efter en del faktainsamling bestämde jag mig för en Serie 2 från 1972, som var den sista modellen som byggdes av Lancia, innan Fiat tog över ratten.

Just denna bil hittade jag 2019 i England hos en specialist på Fiat och Lancia. Han importerar dem från Italien, renoverar och säljer dem vidare, framför allt till USA. Bilen var fortfarande registrerad i Italien, hade med den gröna boken samt en del historia. I England byttes golvet och bilen lackerades i samma silverfärg som tidigare. Sedan jag tog över bilen har jag bytt till Cromodoro-fälgar. Bilen har gått som en klocka förutom att topplockspackningen gick sönder för två år sedan, på väg till vinterförvaringen.

Men nu börjar jag bli lite sugen på en Fulvia 1.6 Coupé av Zagato...

Foto nedan: Tomas Öhman



**Vi gratulerar
Tomas till
Utmärkelsen!**



Årsmötet på Taxinge slott den 24 april av L Helfrid

Vi var ett 20-tal personer fördelat på nio bilar som hade samlats på Taxinge slott för att hålla årsmöte i den fina salen en våning upp där vi brukar vara. Det mesta handlade om kommande NLM i Höör som går av stapeln andra helgen i juni. Det är ett 80-tal personer anmälda fördelat på Norden samt Schweiz, Belgien, Tyskland och Österrike. Det verkar bli en rätt stor uppslutning i alla fall, vi ser fram emot att träffas igen...



Styrelsen samlad, Erik Cyrus, Lena Helfrid, Magnus Wålinder, Bo Göran Hellers samt Per Edvardsson.



Den goda frukttårten!

Efter mötet hade vi en trevlig fikastund med gott kaffe, goda kakor och fantastiska tårter, som alltid på "kak-slottet". Trevligt samspråk med vännerna blev det också.



Här sitter resten av den tappra skaran och pratar och inmundigar det goda fiket.

Årets ExtraVaganza, den förnämsta utmärkelsen i vår klubb, som ges till den som vid årsmötet kan uppvisa en Lancia bakom vilken kan spåras möda och flit, ja kärlek.

Den gick i år till Tomas Öhman för hans Fulvia Coupé 1,3 från 1972. Bilen är 50 år, men vacker som en dag!

Till höger ser vi Tomas ta emot priset av Bo Görän.

När vi kom till Taxinge var vädret ganska mulet och ruggigt. Men när mötet var slut och fiket avklarat så gick vi ut igen för att titta på Lanciabilarna och fortsätta vårt trevliga samspråk, då kom solen, förlåt Lanciavädret menar jag!



Lanciaflaggan och Rolfs fina Aprilia i förgrunden av raden med Lanciabilar.

På nedre bilden syns lite av slottet och raden med Lanciabilar, samt i förgrunden en Alfa Romeo. Motorn beundras i den för dagen en prisbelönta Fulvian.



Italienska dagen på Skokloster 1 maj av Bo Nylén

Efter ett par tråkiga år med Coronapandemi, hade Alfaklubben tagit nya tag i år och bokat Skokloster som förut på den Italienska Dagen 1 maj. Alfa, Fiater och övriga italienska rariteter så långt ögat nådde, motorcyklar inräknade.



Klubbmästare Per var uppe i gryningen och hissade Lanciaklubbens flagga innanför de nyuppförda bastanta järngrindarna och i svag nordanvind men med lätt molnighet, rullade Lanciaekipagen in efter hand.



En iakttagelse som fler än Per och jag gjorde var att det nog var fler Ferraribilar närvarande än antalet Volvobilar på den stora besöksparkeringen.



En Lancia Musa -06, nys inköpt på Blocket, ser man inte ofta här, liksom de övriga moderna och bekväma Fiat/Lancia/Chrysler Flavia Cab och Kalle Hansells Lancia Delta, alla från 2012.



Raden av Lancia Delta Integrale-bilar är god, för än klingar modellens rykte högt bland fortkåkare och entusiaster som minns raden av rallysegrar när det begav sig.



Sedan vår dynamiske och omtyckte klubbmedlem Lennart Sandberg gått bort 2017, har minsann äpplet fallit rakt ner från trädet. Sonen Persimon har övertagit rabarberhuset i Kårsta, där klubbträffen 1984 är oss ännu i kärt minne, medan mor Susanne och systrarna flyttat en bit bort.

Nu infann sig familjen med deras gula Lancia Flaminia PF Coupé från 1962. Efter flera års dvala var nu kylaren renoverad och det ömtåliga termostathuset av lätt-metall, skickligt svetsat av Persimon.



Inte nog med det...



Susanne och dotter Pirola kunde visa upp en söt liten nyrenoverad Vespa, som plockats ihop av Persimon ur en gammal trälåda.



Fikakorgar och solstolar kom fram mellan Lanciorna innan hemfärd och vi ser fram emot nästa år – en tradition alltsedan 1980-talet.



Att Magnus Wälinders Lancia Delta Montecarlo -73, med anrik historia om Lanciafabrikens formidabla seger (1:a, 2:a och 3:a) i Mexikanska rallyt 1953, drog till sig berättigad uppmärksamhet, var inte konstigt. Stefan Wångerud med unge sonen lyssnade på Magnus berättelse.



Anders Thillman och hans Aprilia Berlina 1939

Att köpa bil kan ha sina sidor, alla handlare var inte helt seriösa. Åtminstone var det så förr.

-Nej, de hade olika metoder för att ”snygga upp” objekten, berättar Anders Thillman från Björklinge. Året var 1958 och Anders ville byta bil. På Norr Mälarstrand i Stockholm hade en bilnasare sitt högkvarter. Bland ”pärlorna” fanns en gammal förkrigsbil, en Lancia Aprilia av 1939 års modell.

-Ett sätt som praktiserades för att snabbt fixa till karosserna var att använda tunt så kallat, japanpapper som täckte de värsta rosthärdarna. Sedan målades det över med cellulosalack. Klart!

-Inte någon av dessa fyndbilar skulle ha klarat en besiktning i dag, säger Anders och skrattar åt de tvivelaktiga metoderna.

-Hur som helst, Anders gamla Fiat 500cc 1951 fick duga som byte för Aprilian.

Intill ”bilhallen” ute i det fria, huserade också tavelskojare. För blott 15 kronor kunde man ta hem en ”äkt” Picasso, för att blidka frugan när den ”nya” bilen rullades in på gården.

-Anders Aprilia gick för egen maskin hela vägen hem.

Men tröskellådorna var helt upprostade och golvplåten fram var bortom all räddning. Efter iordningställandet kördes bilen i 15 år, sedan pallades den upp lika länge, innan den nu går ännu en vår tillmötes som ärrad veteran.

När han hade köpt bilen upptäcktes en skada som skvallrade om ett tidigare missöde.

-Kopplingshuset, som är gjutet tillsammans med växellådan, var sprucket på flera ställen. Den tidigare ägaren hade lagat med järnbitar som förband och de var fastskruvade med 3/16 mässingsskruvar för att hålla ihop det hela.

Bilen hade varit krockad på vänster sida, men då hade man svetsat i en durkplåt på sex millimeter, som höll lagom axelavstånd och så är det än i dag. Men bilen är numera i prima skick.

-Det enda som hade hänt under uppställningstiden var att treans avgasventil hade oxiderats och att brytarfjädern hade rostat sönder. Enkla saker för Anders att fixa till. För allt mekaniskt, plåtjobb och lackeringen har Anders utfört själv.

-Under huven ruvar en enkel fallförgasare och 4:1 avgasgrenrör. Termostat i vanlig mening finns inte, utan det är en bivaxtermostat som öppnar vid 78 grader och samtidigt styr ett jalousi i kylargrillen för att åstadkomma rätt temperatur. En rolig detalj är att svenska Volvo 164 har fått släppa till krom-listerna till fotinstegen på Anders bil.

-Idag finns det fyra, fem körbara Aprilia-modeller i Sverige. Med Anders mångåriga kunskap om Lancia Aprilia i ryggen, känns det tryggt att ta plats på vänster sida om honom, när han rattar oss ut på vägen.

Japanpapper och tavelskojare



Lancia Aprilia 1939

Motor: V-4, 1350 cc, överliggande kamaxel och vippsystem, 48 hk vid 4 200 v/min.

Växellåda: 4 växlar, 2 osynkroniserade.

Tank: 48 liter.

Däck: 165 x 400 mm. Aluminiumtrumbromsar med inpressade stålfoeder. Individuell fjädring.

Vikt: 960 kg.

Toppfart: 128 km/tim.

Anders kan det mesta om sin italienska bil som han har ägt i 50 år.

Fotnot: Per Edvardsson har återberättat denna intervju, med tillstånd av författaren Gunnar Flodén, vilket redaktionen tackar så mycket för!

Foton: Bo Nylén, th: Anders Thillman och Rolf Nylén som ser lite frusna ut, Skokloster 1 maj 2012.

Nedan: Lancia Aprilia 1939, också på Skokloster.



Vistelse i Höör av Bo Göran Hellers

Årets NLM har säte i Höör, mitt i Skåne, nära de vackra Ringsjöarna, den västra och den östra. På en smal landtunga mellan dem ligger det medeltida Bosjökloster, som minner om den katolska tid, då undervisning och bildning i samhället bars upp av kyrkan. Tiden tog slut med reformationen, som följde helt olika mönster i Danmark och Sverige men fick liknande resultat, kulturskymning och politisk rivalitet, som utmynnade i ständiga konflikter och krig.

Det var alltsammans väldigt onödigt. Den geniala Margrethe I såg långt in i framtiden då hon skapade Kalmarunionen (1397) för hela Norden. Det starka Danmark kunde i längden inte dominera över grannarna – ambitionen var i stället att understödja allas utveckling med diplomati och finess. Detta motsatte sig Sverige under praktiskt taget hela 1400-talet, vilket ledde till den definitiva brytningen 1523.

Denna hade föregåtts av Christian II:s våldsamma framfart med den kyrkliga oppositionen mot ärkebiskopen Gustav Trolle samt kungens misslyckade försök att vinna Gustav Wasa för sin politik, gärna som vicekung. Inför omröstningen om kungavärdigheten i Strängnäs förelåg också en vädjan från den nye danska kungen, Fredrik I, att hålla samman unionen, men budet avvisades som för sent in kommet.

Konsekvensen av brytningen, eller brottet, drabbade vår gemensamma historia med kulmen under 1600-talets strid omkring Skåne, egentligen omkring de tre landskapen, Skåne, Halland och Blekinge. Men det är Skåne som är det ena gränslandet, Slesvig det andra, vilka omger Danmark, båda med en dramatisk historia. Gränsländer fångar upp impulser från omgivande sidor, vilket berikar men också förvillar och ger impulser till skarpa konflikter.

Själv är jag en hybrid med en dansk mamma och en svensk pappa. Mötet mellan dem skedde i Aarhus 1935 – pappa var på studieresa med sin avgående årskurs från KTH och mamma en ung societetsfröken som roade sig på universitetet. Tycke uppstod, som också bestod livet ut, trots svårigheter. Ett fotografi av min morfarsfar finns på mitt pojkrum.

Han avslutade sin karriär som ”sognepræst” i Høje Taastrup och bodde i de rum där förhandlingarna fördes efter Carl X Gustafs seger över Danmark 1658. Dessa medförde Skånes övergång till svenskt styre och en repressiv politik för att hävda den nya ordningen, med makt, genom den driftige Carl XI, som avvisade all nåd för dissidenter och upprorsmän, särskilt snapphanar.

Även han finns på min vägg, för att jag måste försöka förstå honom. Först med Carl XII etablerades det fullständiga förtroendet och glädjen över Skåne med bygden runt Ringsjöarna. För mer än ett sekel sedan skrev en favorit bland poeter, Wilhelm Ekelund, om Ringsjö-vår:

Nu blåser ljuva vindar,
i långa blida dagar
i ljus sig rymden klär.
Det gror i strandens hagar,
där redan bok och lindar
fått rodnad fin och skär.
På sjön ett glitter leker.
Likt silvervita lågor
står skummet invid strand,
och brisen ljuvligt smeker,
och långa ljusa vågor
slå sjungande mot land.

Nu lossnar det i marken,
den tunga vintertjälen
Ger efter och går bort.
Det sjuder sång i själen
likt saften som i barken
Nu stiger inom kort.
Och sol det blir i sinne
och sol i hjärtats skrymslen
och alla mörka vrår
för blåst som susar inne
i skogens gömda skrymslen
och fejar minsta snår.

Almanacka till Jubileumsåret 2023

Vi gjorde ett försök att göra en almanacka förra året, men responsen blev inte som vi hoppades. Vi fick in för få bilder, så vi i styrelsen beslutade att vi gör ett nytt försök till 2023, då klubben fyller 70 år.

Nu vill vi vädja till er där ute att skicka in bilder på era klenoder. Det kan vara gamla eller moderna bilar, fotade ute eller i garaget, kanske ett påbörjat projekt...

Det behöver inte bara vara vackra bilder i solnedgången, men gärna en vältagen bild. Och vi vill helst att almanackan ska spegla klubbens bilar i hela Sverige.

För att bilden ska bli bra behöver den helst vara en digitalt inskickad jpg bild. Behärskar ni inte tekniken, så be någon om hjälp, kanske en vän, ett barn eller barnbarn. Vi vill givetvis ha era bilder så snart som möjligt!

Almanackan blir sedan en gåva till alla medlemmar i Svenska Lanciaklubben!

ExtraVaganza genom tiderna!

Historien om ExtraVaganzan av Bo Nylén

Vid en ceremoni på fabriken Turin, då dess ledning beslutat inrätta ett kansli för världens alla klubbar, kunde vi svenskar mottaga denna pokal, på vars sockel kan läsas: Coppa LANCIA CLUB 7 Agosto 1976.

Sedan dess delas den ut som ett vandringspris på klubbens årsmöte till en välförtjänt medlem. 46 stycken, med möda kärleksfullt vårdade Lanciabilar, har vi hittills fått se genom åren.

På senare tid har även ett ”Diplom” att spara, följt med pokalen, vars sockel har måst höjas p.g.a. de många ingraverade namnen.



Svenska Lanciaklubbens vandringspris ExtraVaganza från början tills idag

Sture Edhlund	1976	Aurelia B12
Sture Edhlund	1977	Appia serie II
Göran Welander	1978	Flavia Coupé 2000
Philip Jansson	1979	Fulvia Coupé 1,3 S
Allan Hansson	1980	Fulvia Coupé 1,3 S
Torsten Ericsson	1981	Aprilia 1947
Magnus Nilsson	1982	Fulvia Coupé 1,3
Bo Nylén	1983	Aurelia GT -51
Sebastian Taflin	1984	Appia serie III -59
Torbjörn Åkerfeldt	1985	Flavia Coupé 2000 -69
Sture Edhlund	1986	Lancia Ardena 1931
Per Wilhelmsson	1987	Appia serie II -58
Lennart Palm	1988	Flaminia Coupé 3B -63
Lennart Sandberg	1989	Appia serie II -58
Owe Persson	1990	Aprilia 1939
Lennart Johansson	1991	Appia Vignale Cab -61
Åke Jern	1992	Flaminia Super Sport -64
Alf Johansson	1993	Flavia Coupé ie -67
Göran Welander	1994	Flavia Coupé 2000
Kalle Hansell	1995	Flaminia 2,8 Conv. 1963

Lars H. Pettersson	1996	Beta Monte Carlo 1977
Sten Wigrell	1997	Flaminia Touring Cab -63
Tor Fredriksson	1998	Flavia Coupé 1964
Herbert Nilsson	1999	Aurelia GT 1951
Sten Blomgren	2000	Fulvia 1,3 1967
Gösta Andrén	2001	Aurelia GT 1957
Rolf Nylén	2002	Appia Serie II 1959
Mats Thillman	2003	Fulvia Coupé 1,6 HF
Philip Jansson	2004	Aprilia Serie II 1947
Lars Filipsson	2005	Appia serie II 1958
Anders Thillman	2006	Aprilia 1939
Sune Lundin	2007	Flavia Coupé 1964
Per Edvardsson	2008	Fulvia Coupé 1,3 S 1970
Rolf Nylén	2009	Appia Vignale Cab 1958
Tor Fredriksson	2010	Flaminia Touring GTL 1965
Ingemar Nilsson	2011	Fulvia Coupé 1,3 S 1971
Jan Huss	2012	Appia GTZ 1958
Robert Lilja	2013	Aurelia B20 GT 1955
Magnus Wålinder	2014	Beta Montecarlo -75 Carrera Messicana
Lars Cyrus	2015	Aurelia B20 GT 1955
Stefan Wångerud	2016	Delta HF Integrale 1992
Rolf Nylén	2017	Appia PF Coupé serie III 1959
Rolf Nylén	2018	Aprilia serie I 1939
Per Edvardsson	2019	Aurelia B24 Spider 1955
Ingen fick pris	2020	Inställt på grund av Coronapandemin
Karl Hansell	2021	Fulvia Coupé 1,6 HF 1969
Tomas Öhman	2022	Fulvia Coupé 1,3 1972



Per Edvardsson och Annalena Nilsson när de mottog sitt pris 2019

Tazio Nuvolari, 130 år av Bo Göran Hellers

Italien har många hjältar inom vetenskap och konst. Till den senare kategorin hör namn inom bilismen, såsom Enzo Ferrari, Vincenzo Lancia och Tazio Nuvolari, alla tiders stjärna inom racing. Trots att han dog för 70 år sedan hyllas han fortfarande som en av landets största söner. Privat körde han helst en Lancia (bl a Dilambda), som han kallade en färdig konstruktion. Men på banan satt han i en Alfa Romeo, så länge deras stall Alfa Corse var aktivt, till 1932. Därefter tog han hjälp av Scuderia Ferrari, ett stall under ledning av Enzo Ferrari, som höll igång ett antal bilar från 20-talet. Då dessa efterhand blev otillräckliga för en aspirant på segrar uppstod friktion mellan huvudmännen, som kunde biläggas först genom en insats av Benito Mussolini!



Det var alltså under Enzo Ferraris ledning som han ställde upp i Tyska GP 1935 på Nürburgring med en äldre Alfa Romeo i konkurrens med nyutvecklade bilar från Mercedes Benz och Auto Union.



Utfallet i detta lopp har beskrivits som ett mirakel. Nuvolari körde skjortan av sina tyska konkurrenter! Trots ett depåstopp på hela sex minuter, beroende på att en pump inte fungerade – tankningen fick ske med kannor – körde han ikapp de silverglänsande åken och slog till sist Manfred von Brauchitsch, som slagit av på takten i tron att han behärskade loppet. Denna smygande taktik tillämpade Nuvolari

ofta, att slå till i sista stund, konkurrenterna upplevde det som gåtfullt. Adolf Hitler satt bland åskådarna och kunde inte dölja sin förargelse. Ferdinand Porsche utnämnde honom till den bästa föraren någonsin.

Efter denna triumf levde Tazio Nuvolari ytterligare aderton år, tidvis med stor framgång som förare, bl a av Auto Union. Men han passade dåligt i sällskapet – hans rätta medium var den italienska tekniken som han återknöt till efter andra världskriget i mindre tävlingar. Han älskade att vara underlägsen på papperet men överlägsen på banan. Hans kista bars av Alberto Ascari, Luigi Villorosi och Juan Manuel Fangio, ända in i himlen för racing.



OBS! Alla bilder från internet.

Bränsle till våra bilar av Bo Göran Hellers

Vår evige medlem Bo Nylén öppnade för debatten i La Lancia (nr 137) med frågan ”Har vi kommit en bit på väg?” Där diskuterades el-driftens föregivna välsignelser med påpekandet att en modern dieselbil kan köras 14-16 000 mil innan den överträffar en TESLA i påverkan på atmosfären, då allt räknas med. Här spelar de stora och tunga batterierna en stor roll. Nylén hävdar att Otto-motorn fortfarande kan utvecklas, bli mer effektiv i omvandlingen av bränslets kemiska energi till bilens rörelse och detta med minskande miljöpåverkan. Men eftersom tekniken är gammal handlar det troligen om marginella framsteg, någon procent eller två. Men MWI (Micro Wave Ignition) låter lovande – kanske ett blivande genombrott?

Vårt nästa inspel kom med ”Bränslecellernas framfart” (nr 142) skriven av mig själv. Men problemet med denna vätagasens teknologi, liksom el-driften, är att den går tillbaka på en rik tillgång av energi, genererad fossilfritt, troligast genom 4:e generationens kärnkraft, då naturens övriga tillgångar (sol, vind, vatten) är uttömda. Tvärtom är det så, att när kärnkraften väl flödar kan naturen frigöras, vindkraften slopas, solparkerna rivs och älvarna släppas lösa igen, till glädje för oss naturälskande människor. Detta är nästa steg i bevarandet av vår omgivning, den råa naturen, som inte alls ska tuktas för vår bekvämlighet utan kan frodas till vår glädje, utan onödiga ingrepp. Detta synsätt gäller i Japan, som lämnat stora delar av sin vilda natur orörd. Och sannolikt också i SydKorea, vars utbyggnad av tankställen för vätagas siktar mot fullständig täckning år 2040.

I nästa inlägg, återigen av Bo Nylén, höjer han ribban till ”Elbilen ett klimathot”. Det är batteritekniken som här framhålls som syndaren – de ingående metallerna, sådana som litium, är svåråtkomliga och kräver avancerad gruvdrift, kanske också i Sverige (Gränna). Men i Mariestad har man gått före och etablerat ett tankställe för vätagas (enbart vätagas!), vilket kan ses som en inteckning i framtiden. Men vad finns det för bilar som kan utnyttja gasen? Ja, Hyundai har en modell Nexo för ändamålet. Och nu lanserar japanska Toyota modellen Mirai, redan en andra generationens bränslecellsbil. Räckvidden är 65 mil, den är snabbtankad (där det finns vätagas), den lämnar bara vattenånga bakom sig, den är dessutom köldtålig och passar därför i svenskt klimat.

Tyvärr låter Stellantis oss veta, att Lancia, och andra premiummärken nu förbereds för konvertering till eldrift. Om därmed avses hybrider el/bensin eller full el får vi inte veta. En hybrid innebär dubbla drivlinor i varje fordon – det är naturligtvis en praktisk kombination, då man kör mest lokalt men vill kunna köra en sväng till sommarstugan på västkusten. Men varför inte gå över till vätagasdrift direkt? För att det inte finns några tankställen på vägen? Det gör det visst – i Mariestad. Och snart kommer det fler – fråga Bosse Nylén!

Bilarna som kunde ha räddat Lancia? av Ossian Hellers

För oss lancistis har de senaste decennierna varit en tråkig historia. Lancia är idag ett bilmärke som tillverkar färre än 50 000 bilar per år och dessa säljs enbart i Italien. Det andra italienska sorgebarnet är Alfa Romeo, ett bilmärke som lanserat fler nya strategiplaner än bilar de senaste åren. Båda ägs av FIAT, men är det verkligen FIAT:s fel att det blivit så?

Lancia var i stort sett konkursmässigt 1969 när FIAT tog över. Detta övertagande gjorde FIAT med planerna på att Lancia skulle bli ett premiämärke i stil med BMW (idag tillverkar BMW 2,2 miljoner bilar), och under 70- och 80-talen satsade FIAT på nya Lancia-modeller och på dess rally-verksamhet. Men det fungerade tyvärr inte. Bilarna föll inte marknaden i smaken.

Andra modeller hade behövts, och för att se vilka dessa kunde ha varit, kan man titta på de konceptbilar Lancia visade upp under de första 10 åren som FIAT-ägt. Konceptbilar är en gammal företeelse, där bilmärken, ofta på bilmässor, visar upp framtida tekniker och designidéer.

Vi börjar med år 1969, då FIAT tog över. Först ut är Lancia Flaminia Marica. Denna konceptbil designades av Tom Tjaarda, då på Ghia. Tom Tjaarda var amerikan och designade bland annat De Tomaso Pantera och senare den mycket framgångsrika Chrysler Le Baron. Han gjorde även den ytterst unika Aston Martin Lagonda. Marica var en modern design 1969, och speciellt själva coupédelen kan man återse i en mängd 70-talsbilar, tyvärr dock ingen Lancia.



Bild från internet: Flaminia Marica 1969.

Samma år, 1969, visade Lancia även upp Flavia SuperSport, designad av Ercole Spada på Zagato. Samma herre hade tidigare designat Fulvia Zagato, en vacker och för sin tid, modern bil. Ercole ville att Lancia skulle göra en liknande ”fastback”-design av Flavian, men så blev det inte.

Just denna karosstyp hade blivit populär i USA med Mustangen, men inget europeiskt bilmärke lyckades göra denna 2+2 design populär. Istället blev det Nissan/Datsun som gjorde succé med sina Z-modeller, den första lanserad just 1969. Här missade Lancia en stor möjlighet!



Bild från internet: Flavia Zagato SuperSport 1969.

Den kanske mest kända av Lancias konceptbilar är Stratos Zero från 1970.

Trots mer än 50 år gammal, ser bilen modern ut än idag, och den hade en stor inverkan på 70-talets sportbilsdesign. Designern var Marcello Gandini, då chefsdesigner på Bertone.

Denna Marcello är mest känd för Lamborghini Countach, drömbilen för alla killar i min ålder då vi växte upp. Han designade även Diablon och en stor mängd andra bilar, däribland Lancia Stratos. Hade Lancia kunnat ta vägen via Marcello och blivit en riktig sportbilstillverkare i klass med Ferrari och Lamborghini? Marcello Gandini återkommer även senare på listan.



Bild från internet: Stratos Zero 1970.

Nästa konceptbil är den mindre kända Mizar från 1974. Desto mer känd är dess designer, Giovanni Michelotti. Denna designer är mest känd för alla Ferraris han designade, och alla Vignale-modeller han gjorde. Det intressanta med Mizar är dörrkonstruktionen, med gigantiska måsvingdörrar som öppnades för både fram- och baksätespassagerarna.

Måsvingedörrar fanns redan sedan 1952 på Mercedes 300 SL och förekommer än idag på exempelvis Tesla X, men någon så stor måsvingedörr som Mizar har aldrig satts i produktion. Kanske var det inte möjligt rent tekniskt.



Bild från internet: Lancia Mizar 1974.

Nästa konceptbil är kanske inte den vackraste Lancian, men väl kanske den mest trendsättande. 1978 visade Lancia upp Megagamma. Detta var en kompakt 4-sitsig bil med höjt tak, mer upprätt sittandes passagerare och generösa (för sin storlek) innermått. Det var helt enkelt den första mini-vanen (på bilspråk kallat MPV).

Här missade FIAT och Lancia en stor möjlighet. Det tog förvisso lång tid, men när Renault lanserade sin Scenic på 90-talet så blev det räddningen för detta bilmärke, och MPV:s popularitet sedan dess har varit enastående.

Kunde Lancia ha räddats av en Megagamma i produktion? Svaret är nog ja, även om det hade gjort ont i lancistis ögon. Designstudien gjordes av Lancia ihop med Italdesign.



Bild från internet: Lancia Megagamma 1978.

Sist på denna lista är Lancia Sibilo. Denna designades av Marcello Gandini, samma man som gjorde Stratos. Sibilo betyder väsa på svenska, och visst kan man tycka att bilen väser!

Designen ser ut som ett rymdskepp och mycket av den boxighet som bilen har kom att bli 80-talets designspråk för bilvärlden. Interiören är kanske det som var mest stilsättande. Rent och snyggt, inga mätare av något slag, bara små digitala informationsrutor uppe på instrumenthyllan. Ingenting av detta hamnade dock i någon produktions-Lancia, tyvärr!



Bilder från internet: Lancia Sibilo interiör och bil 1978.

Lansiärer! av Bo Göran Hellers

Namnet Lancia kommer av ett stångvapen, en lans, normalt av trä med en metallklädd spets. Den hölls i strid av en ryttare, ofta kallad ulan, och var fruktat i medeltidens skärmytslingar. För en krigare på marken måste det ha varit skräckinjagande att möta en beriden fiende, försedd med ett dödligt stickvapen. Men man lärde sig att angripa hästen, vilket utjämnade kampen – lansiären förlorade fram emot 1500-talet sin militära betydelse. Men ekipaget var elegant och passade därför för uppvisning och envig, en fortsättning på riddaridealet inför sköna damer, i duster mellan kända stridsmän i så kallade tornerspel, som kunde vara nog så farliga för deltagarna själva.

Fredrik den vise i Sachsen älskade spektaklet men skyllde på sin övervikt för att slippa delta. Henry VIII i England fick vid en tornering ett sticksår i ena benet som inte ville läka – han var beroende av sina hustrur för nödvändig vård, vilka han lönade illa. Men den mest berömde historiska lansiären blev den tysk-romerske kejsaren Karl V, habsburgaren, som avbildades efter slaget vid Mühlberg (1547) av hovmålaren Tizian, en väldig målning som nu kan ses på Prado-museet i Madrid. I striden deltog varken Karl V eller hans antagonist, kurfursten Johann Friedrich av Sachsen - Karl blev sittande i en fältstol som åskådare på grund av gikt, Johann Friedrich bars fram till slagfältet liggande i en säng på grund av fetma. Eftersom förloraren fick plikta med sin ställning ersattes han som kurfurste av befälhavaren över de kejserliga styrkorna, Moritz.

Bild från internet visas på baksidan av tidningen: Målningen av Tizian

Lansen utvecklades från ett dödligt vapen till en estetisk symbol för makt och finess. Napoleon var så förtjust i dess möjligheter att han satte upp flera ulan-regementen, med spektakulära uniformer. I Polen levde traditionen vidare fram till mötet med Guderians pansar under andra världskriget. Dessa hopplösa romantiker! Men är det inte just sådana som för livet framåt? Lancia har visat gång på gång att det finns nya möjligheter, värda vår entusiasm!

PS. Ni har säkert lagt märke till, att Lancias klassiska logotyp visar en lans till vänster om namnet. I senare och mer fredliga versioner har lansen tagits bort, sympatiskt nog men grafiskt beklagligt. Jag äger en version från 1930-talet, emaljerad i tre färger, som visar en stiliserad lans. Snyggt men farligt! DS



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!

Vår fina Lancia Thesis 2007 är nu till salu. Motor JTD 2,4 L 185 Hk. Inredning i finaste skinn och äkta trädetaljer. Besiktigad u. a. fram till 2022-10-31. Bilen säljer vi på grund av ändrat boende (inget garage). Ring Leif Nilsson på 073-683 54 21 för ytterligare upplysningar!



Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!

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

Autoexperten

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

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

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

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancian.

www.autoexperten.se





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



Denna väldiga målning av Tizian kan ses på Prado-museet i Madrid