



LA LANCIA

MEDLEMTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 157, FEB 2024

Lancia Rally 037 "Totip" Recreation



Lancia och de italienska designhusen

Inbjudan till NLM i Nokia

"Fleximan gäcker polisen"

Rallyåret 2023



Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Kallelse till årsmötet på Taxinge slott
Sid. 5	Verksamhetsberättelsen för 2023
Sid. 6	Ordföranden har ordet
Sid. 8	Innbjudan till NLM i Nokia
Sid. 10	NLM i Nokia, reseförslag
Sid. 11	Fleximan gäcker polisen
Sid. 12	Lancia Rally 037 Totip Recreation
Sid. 22	Lancia och de italienska designhusen
Sid. 24	Rallyåret 2023
Sid. 27	Salutorget



Klubbmästarna rekommenderar:

Veteran marknad

Classic motor anordnar Veteran marknad lördagen den 23 mars i ABB Arena Syd, Västerås. Öppet mellan 08.00-15.00, entré 100 kr (inkl. P). För mer information se www.classicmotormarknad.se

Custom Motor Show, påsken 2024

På Elmia i Jönköping anordnas Custom Motor Show den 29 mars – 1:a april. Öppet: 10.00-18.00 alla dagar utom annandag påsk, öppet: 10.00-16.00. För mer information gå in på www.custommotorshow.se

Svenska Lanciaklubbens Årsmöte

Lördagen den 20 april klockan 12.00 är det årsmöte på Taxinge slott. Klubben bjuder som vanligt på kaffe och tårta. Kom gärna vid 11-tiden för lite "däckspark" innan mötet. Se formell inbjudan på annan plats i tidningen.

Första maj

Italienträff på Skokloster mellan klockan 10.00-16.00, Lanciaklubben har egen "ruta" för parkering på "slottsbacken".

Italienträff på Krapperup, Höganäs. Det är öppet mellan 10 och 14, kom och åk när ni vill, gäller både utställare och besökare.

"Rabarberdagen" i Kårsta

Lördagen den 25 maj bjuder familjen Sandberg in till rabarberdagen mellan klockan 10.00- 16.00. Se inbjudan på annan plats i tidningen.

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

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

Styrelsen

Per Edvardsson ordf./ansvarig utg. La Lancia

Besvärbacken 2A, 191 40 Sollentuna

Mob 070-321 78 16

e-mail per.edvard@telia.com

Erik Cyrus sekreterare

Trädgårdsvägen 31 B, 181 65 Lidingö

Mob. 076-04 88 700

e-mail cyrus@live.se

Magnus Wälinder 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

Tomas Åkeson ledamot/klubbmästare

Prinsgatan 13 B, 703 41 Örebro

Mob. 076-105 23 55

e-mail tomas.akeson@gmail.com

Lars Helfrid ledamot/klubbmästare

Hultsjövägen 3 A, 612 76 Lotorp

Mob. 070-27 29 227

e-mail lassehellfrid@gmail.com

Johan Mellström suppleant

Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg

Mob. 076-14 77 092

e-mail johan@mellstrom.net

Rolf Nylén suppleant

Solursbacken 10, 141 35 Huddinge

Mob. 070-889 43 34

e-mail lanciaroffe@gmail.com

Tomas Öhman suppleant

Mariehov 1, 647 93 Mariefred

Mob. 073-416 05 05

e-mail tomaseohman@gmail.com

Persimon Sandberg suppleant

Bryggvägen 4, 183 63 Täby

Mob. 073-953 11 06

e-mail p-mon_90@hotmail.com

Herbert Nilsson hederspresident

Norregatan 4 A, 241 33 Eslöv

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

e-mail hebbe1935@gmail.com

Lanciamodeller kontaktpersoner

Lambda, Aurelia Magnus Nilsson

Aprilia, Appia Rolf Nylén

Flaminia, Delta Tor Fredriksson

Flavia, Fulvia Tor Fredriksson

Beta, Rally 037 Magnus Wälinder

Hemsida www.svenskalanciaklubben.se

Reservdelsforum

www.lanciaregistret.com

Klubbadress Svenska Lanciaklubben

C/O Magnus Wälinder, Tunavägen 7

SE-184 51 Österskär

Plusgirokonto: 55 58 14-3

IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143

BIC/SWIFT: NDEASESS

Org. nr: 802440-7838

KALLELSE till ÅRSMÖTE på TAXINGE SLOTT

Lördagen den 20 april 2024 klockan 12.00 (I år huserar vi i "Galleriet").

Alla Lanciafamiljer hälsas varmt välkomna. Klubben bjuder på kaffe och tårta.

Tag av vid Nykvarn när ni färdas på E 20 från Södertäljehållet. Skyltat "Taxinge", gamla vägen. Från Strängnäs, tag av vid Mariefred, följ gamla vägen österut mot Taxinge.

A. Förslag till dagordning, enl. gällande stadgar.

1. Mötets öppnande.
2. Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande.
3. Val av mötesordförande, sekreterare, 2 justerare (tillika rösträknare).
4. Godkännande av dagordning.
5. Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse.
6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning.
7. Föredragning av revisionsberättelsen.
8. Fastställande av balansräkning.
9. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen.
10. Beslut om medlemsavgift för 2025.
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag.
12. Val av klubbordförande på 1 år.
13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter, (kontakta gärna valberedningen, Johan Mellström mobil: 076-14 77 092).
14. Val av revisor och revisorsuppleant.
15. Val av valberedning.
16. Mötets avslutande.

B. Extravaganza.

Utdelning av vandringspokalen, för den – vid årsmötet närvarande – bästa Lancia i förhållande till användningen samt nedlagd möda och flit.



Glimtar från vackra Taxinge Slott vid tidigare årsmöten.

KOM IHÅG! Att betala årsavgiften 395:-, inbetalningskort medföljer i detta nummer.

OBS! Nytt för i år: Årsavgiften skall vara betalad innan den 31 mars.

Verksamhetsberättelsen för Svenska Lanciaklubben 2023

Vid årets slut hade Svenska Lanciaklubben 122 medlemmar. Klubbens syfte är att tillvarata genuint intresserade personer för fordon av märket Lancia. Klubben intresserar sig för såväl äldre som nyare Lanciamodeller. Lancia kännetecknas av tradition, utveckling och förträfflighet, med förfining.

Årets verksamhet inleddes med vårt Årsmöte på Taxinge slott, söndagen den 23 april. Vår värdade ordförande Bo Göran Hellers, avtackades med blommor och applåder, för ett entusiastiskt klubbarbete. Det gladdde årsmötet att få hälsa Persimon Sandberg, son till framlidne fader Lennart, välkommen som styrelsesuppleant. Årets Extravaganza gick till Lena Helfrid, för hennes fina Beta HPE.

Klubben hade som vanligt ”mutat” in en Lanciaparkering framför Skoklosters Vårdshus den 1 maj. Ett tiotal Lanciabilar kom, även om kraftigt regn förebådades under dagen. Flera olika Lanciamodeller visades, vilka intresserade en mångfald av besökare som imponerades över Lancias konstruktioner och karosserier.

Under året har styrelsemöten hållits, den 26 februari, konstituerande möte 23 april och på Solbacka den 5 augusti. Däremellan har styrelsen haft fortlöpande telefonkontakter. La Lancia, klubbens medlemstidning har utkommit med 4 nummer. Redaktör Lena Helfrid, samt hennes man Lasse som tillsammans sammanställer tidningen, förstärker klubbtillhörigheten.

Klubben hade god representation vid det Nordiska Lanciamötet i Danmark 2-4 juni i Helsingör. Våra medlemmar i södra Sverige bidrog med flera intressanta Lanciamodeller. Speciellt var, att vår hederspresident Herbert Nilsson, delade ut presenterna till den danska klubben. Strongt av en ”gosse” på 87 år.

År 2023 firade vår klubb 70 år. Lanciaklubben hyrde slottet Kjesäter den 26-27 augusti, utanför Vingåker. Vänner från Norge, Danmark och Finland hedrade klubben med sin närvaro. Bo Nylén höll föredrag med bilder om Lancias och klubbens utveckling. Galamiddagen serverades i slottets stora sal med catering från Bruksrestaurangen i Hälleforsnäs. Ett stort tack till Karl och Eva Lena Hansell för en lyckad organisation.

På olika träffar runt Sverige har Lanciabilar deltagit. Våra vänner i Skåne är särdeles frekventa att visa upp sina olika Lanciamodeller. Klubben deltog på den Italienska dagen i Nyköpings Hamnträff den 12 juli och Klassikerfestivalen i Valdemarsvik den 29-30 juli. Många Lancisti deltog dessutom i ett flertal lokala dags/kvällsträffar i vårt avlånga land.

Styrelsen.

Ordföranden har ordet av Per Edvardsson

Lancia Vänner! Nytt år – Nya möjligheter!

I dessa orostider både i Ukraina, Mellanöstern och ett NATO medlemskap som verkar avhandlat i så kallad ”långbänk”, är det lätt att tvivla på ovan ingress.

Men om vi håller oss till det som är vårt positiva intresse, våra Lanciabilar, inser vi att detta nya år kommer att innehålla många nya möjligheter. Vi har fått minskad reduktionsplikt på bränsle, även att ekonomin vänder från ”vinter till vår”, liksom att vårdagjämningen inte känns så avlägsen. Redan i slutet av januari ser man en tydlig förlängning av dagen.

Det som jag själv ser fram mot, är den positiva återhämtningen från den kraftiga lungembolin som jag ådrog mej under flygning i höstas när jag reste till Australien. Jag var nästan ”uträknad” men akuten på Danderyds Sjukhus och dygnen på hjärtavdelningen, blev en vändpunkt. Nu är det stödstrumpor på, blodförtunningsmedicin samt att hålla koll på blodtrycket. (Dock var det ju tur att jag hann hem till Sverige innan jag ”klappade ihop”).

Tyvärr har jag inte varit i garaget hos min B10, rehabiliteringen har varit prioritet ett. Men snart är det läge att på ett ”lustfyllt sätt” återvända till garaget. Under min resa till Australien och Castlemaine rallyt träffade jag flera Lancisti, vilka tipsade om förbättringar på min B10.

Det är hög tid att anmäla sig till NLM 2024 i NOKIA, Finland, 7 - 9 juni. Klubben har i flera La Lancia haft program och boendeförslag publicerat, se även detta nummer! Anmälan göres på www.lanciaclubfinland.fi. På annan plats i detta nummer har undertecknad gjort ett rese-förslag, på färja med Viking Line tur och retur till Åbo.

Klubbens program under våren startar med vårt Årsmöte lördagen den 20 april som vanligt på Taxinge ”kakslott”. Ankomst från klockan 11.00, årsmötet börjar klockan 12.00. I år har klubben fått tillgång till ”Galleriet” som ligger i ladan till höger om vår Lanciaparkering. (Se inbjudan på annan plats i La Lancia).

Onsdagen den 1: a maj är det som vanligt entusiastträff på Skokloster, även detta år skall vi ”muta in” en ruta för Lancia parkering.

Lördagen den 25 maj är det Lanciautflykt till "Rabarberdagen" i Kårsta. Vår medlem Persimon Sandberg med familj bjuder in till denna begivenhet. En mångfald av personer, fordon och upplevelser kan garanteras. De som har Instagram kan titta där på "Rabarberdagen" för mer information.

Kontrollera nu oljan, vattnet, batteriet och lufttrycket i däckerna på Edra Lanciabilar, så ses vi under våren på de upptorkade och rensopade vägarna, allt under vårsolen som värmer oss till kropp och själ.

Välkomna till "Rabarberdagen" Den 25 maj i Kårsta!



Kårsta ligger i Vallentuna norr om Stockholm, adress Kårstavägen 314
Välkomna till familjen Persimon Sandberg mellan klockan 10.00- 16.00

Skokloster 1: a maj! Italien-träff mellan kl. 10.00-16.00



WELCOME TO FINLAND



NORDIC LANCIA MEETING 2024

June 7th-9th 2024 Nokia, Finland

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

Meeting place is Scandic Hotel Eden Nokia.

Participation information will be available 2024 on LCF homepage.

www.lanciaclubfinland.fi

Scandic Eden Nokia

www.scandichotels.fi



Nordic Lancia Meeting 2024

June 7th-9th 2024

Nokia, Finland



Preliminary program

Friday June 7th

Afternoon, arrival of participants and registration to hotel.
Evening, meet and greet fellow Lancisti, meeting info and informal dinner.

Saturday June 8th

After breakfast, trip to Tampere and sightseeing in the city.
Evening, Gala Dinner at hotel.

Sunday June 9th

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

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

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

Participation info will be available 2024 on Lancia Club Finland homepage:
www.lanciaclubfinland.fi
Nordic Lancia Meeting 2024 e-mail: nlm2024@lanciaclubfinland.fi

Scandic Eden Nokia
Paratiisikatu 2
37120 Nokia

+358300308436
www.scandichotels.fi



Nordiska Lancia Träffen till Nokia den 7-9 juni av Per Edvardsson

Anmälan och hotell-kostnader samt förslag på dit och hemresa med Viking Line.

Tag först en titt på finska Lanciaklubbens hemsida: www.lanciaclubfinlan.fi, klicka på Nordiskt Lanciamöte 2024 till vänster i listen.

Då kommer ni till rubriken "WELCOME TO FINLAND", Där hittar ni all information om dagsprogram, anmälan, och beställning av hotell och betalningar.

En av flera möjliga vägar att förflytta personer med Lanciabilar tur och retur till Finland är att nyttja till exempel Viking Line som utgår från Stadsgården i Stockholm.

Undertecknad har ett förslag enligt nedan:

Ditresan: Avgång Sthlm, 6 juni klockan 20.00, framme i ÅBO 7 juni klockan 07.35

Hemresan: Avgång ÅBO, 9 juni klockan 20.55, framme i Sthlm 10 juni klockan 6.30

Priser för detta är enligt Viking Line den 16:e januari:

För 2 vuxna med Lancia tur och retur inkl. inside 4 bäddshytt,

Standardpris: ut 1.680 kr + hem 1.550 kr, totalt 3.230 SEK

Viking Club pris: ut 1.505 kr + hem 1.400 kr, totalt 2.905 SEK

Man kan också erlægga 60 kr i avbeställningskydd per bokning.

Uppgradering av hytt, måltider och så vidare göres vid egen bokning. Detta göres med fördel online på www.vikingline.se fyll i uppgifter enligt hemsidan, enligt ovan angivna förslag om resor, ut 6/6 och åter 9/6. Det går även att boka per telefon 08-452 40 00, men då tillkommer en serviceavgift på 50 kr.

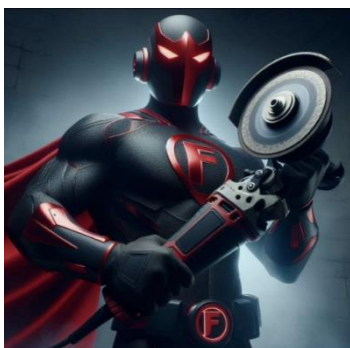
Vid ankomst till Åbo tar man E63 till Aura, vid Aura tar man vänster in på gamla väg 12. Den så kallade "museivägen", den följer man tills man kommer fram där gamla vägen kommer ut på den moderna väg 12, vid Oripää. Vid Vittis korsar man väg 2 och fortsätter fram till Nokia. Vägsträckan är ca: 150 km och tar ungefär 2,5 timme om man kör i ca: 70 km/ timmen. Ett avbrott för lunch verkar lämpligt, jag kollar med finska klubben om lämplig plats. Någon/några vill säkert planera och genomföra ett eget arrangemang på denna resa till finska träffen. Huvudsaken är att vi så många som möjligt kommer till Nokia. Mina vänner i Australien (som är vana att köra långa sträckor) tyckte att det var fegt att ta färja, och undrade om det inte går att köra dit? Är man ute efter att köra långt så är senvägen över Haparanda/ Torneå ett alternativ!

Vi ses väl i Nokia!

”Fleximan gäckar polisen” av L Helfrid

Fleximan sågar ner fartkameror – för italienska folket är han en hjälte.

Han stryker runt i norra Italien och sågar ner fartkameror när ingen ser. Fleximan förbryllar Italien – och nu vill alla veta vem som gömmer sig bakom förklädnaden.



Det började i norra Italien, som en maskerad man kapade ner fartkameror med en vinkelslip. Detta spreds på sociala medier tillsammans med smeknamnet ”Fleximan” som kommer från det italienska ordet ”flessibile” som betyder vinkelslip.

Fleximan är en eller troligtvis flera olika personer som vandaliserar fartkameror runt om i Italien.

Han är uppenbarligen driven av en ilska mot alla dessa fartkameror som är uppsatta mest för att dra in pengar till provinserna, alltså inte för att rädda liv. Det är många medborgare som har fått höga böter för fortkörning, många av dessa kameror är ofta placerade på undangömda platser. Det är extremt låg hastighetsbegränsning på ganska stora vägar och detta har fått vanliga medborgare att bli irriterade.

Han har blivit en hjälte på sociala medier eftersom han kämpar mot lokala myndigheter.

Borgmästarna i dessa städer och byar är offer för ett system inom Eu:s budgetrestriktioner. Regionernas skattemedel finansieras till stor del med hjälp av böterna från fartkamerorna. Italien är det land i Europa som har flest antal fartkameror.

Polisen i Italien har tillsatt en särskild insatsstyrka och fyra åklagarkontor som nu utreder dessa attacker. De hoppas på att Fleximan ska parkera fel eller på något sätt göra bort sig, så att man kan se ett bilnummer och på så sätt få tag i honom. Han har i skrivande stund lyckats ”eliminera” 22 stycken fartkameror i Italien. Denna företeelse har även spridit sig i Europa, där både Frankrike och Tyskland är drabbade.

Lancia Rally 037 "Totip" Recreation av Magnus Wålinder

En skumpig och slingrig rallyväg till godkänd registrering.

Äntligen!

Som Gert Fylking brukade säga. Nu är det dags att till fullo avslöja existensen av denna Lancia (inte ens Far och Mor känner till projektet).



Bild 1. Che Macchina Magnifica! – en Lancia Rally 037 Totip Recreation, Evo 2-stil, på garageuppfarten i Österskär. Bilen är byggd av Mick Covill, England. Den spetsiga spoileren fram ger minskad luftinströmning under bilen (ökad nedåtkraft).

I november 2023 blev nämligen min Lancia Rally 037 Recreation, Totip-version (bild 1-3), till slut godkänd av Transportstyrelsen som ombyggt fordon och tillåten för gatubruk. Registreringshandlingarna är en njutning att läsa. Där står bland annat: ”Personbil; Lancia; Vit; Årsmodell 1978; Kupé; Tjänstevikt 1050 kg; Tilläggsinformation: T12B Ombyggt fordon. Lancia Beta Montecarlo ombyggt med breddning och vinge/spoiler som Lancia Rally 037”.

Allt sedan importen för åtta år sen (som min 50-årspresent till mig själv) så har detta projekt varit en känslomässig berg- och dalbana. Bland annat har känslorna svallat vid ett antal besvärliga besiktningar, fem via Transportstyrelsen och tre (varav ett hembesök) via Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO), inklusive två bullerprov, ett våren 2019 (underkänd) och ett i augusti 2023 (godkänd).



Bild 2. Under karossen i kevlarkomposit döljer sig en rallykonstruktion.



Bild 3. Mittmonterad motor, avgassystem och justerbar hjulupphängning.

Benämningen ”recreation” istället för ”replica” beror på att bygget överensstämmer med originalets grundkonstruktion, alltså motsvarande längd- och breddmått, konstruktion av chassi, kaross och hjulupphängning samt samma placering av drivlinan. Detta innebär att bilen – precis som den ursprungliga designen av Lancia, Pininfarina och Abarth - bygger på en Montecarlo som kapats fram och bak men behåller dess ”cockpit” vilken därefter tillbyggs med fackverk av stålrör fram och bak med täckande lågviktsskaross av kevlarfiberkomposit (också med viss andel av glasfiber). Den har även rätt tredelade Speedlinefälgar, offset och bultdelning.

Bilen har som Montecarlon fortfarande mittmonterad motor, dock nu längsmonterad (bild 4) för att bland annat möjliggöra den avancerade justerbara upphängningen av drivhjulen lämplig för rallyvägarnas varierande förhållanden på asfalt, grus och vinterväglag. Allt detta till skillnad från till exempel min andra röda 037 Replica, och liknande modifieringar, som alltså har samma grundkonstruktion för chassi, kaross, hjulupphängning och motor- och växellådsplacering som en Beta Montecarlo.



Bild 4. Under byggnationen av Mick Covill. Precis som Montecarlon har bilen en mittmonterad motor, dock nu kompressormatad (se vänster sida) och längsmonterad för att möjliggöra en justerbar hjulupphängning lämplig för olika rallyförhållanden.

Vissa avvikelser finns förstås jämfört med ett original, bland annat är den inte utrustad med den Abarth-trimmade 16v Lampredimotorn med ZF-växellåda. Istället har den en liknande 8v Beta Volumex-motor med förgasare och kompressor, (i standardutförande för Beta-bilarna). Motorn är emellertid kopplad till en Audi A4/turbo-växellåda. Rallyinredningen med skyddsbur är utförd i rallystil (bild 5), vilket innebär att i- och urstigning är ett konststycke.



Bild 5. Återskapad Grupp B-rallyinredning med massor av knappar att trycka på.

Stor ära går till Mick Covill i Blackburn, England, som byggt bilen. Ett enligt min mening ett fantastisk (eller fanatiskt) bygge som påbörjades hösten 2014 och färdigställdes under våren/sommaren 2015. Kort därefter utannonserades den på Internet via den engelska hemsidan Raced & Rallied, plus Car and Classics (har jag för mig). Mick skulle nu fortsätta med sitt andra stora projekt, nämligen en S4 Recreation. Eftersom jag under många år konstant ”dammsugit” internet på 037-info, var jag nog en av dom första som såg annonsen. Direkt därpå tog jag kontakt med Mick som svarade prompt med att om jag var intresserad så borde jag så snabbt som möjligt komma över på ett besök, bilen måste ses på plats. Och så blev det. Efter ett besök hos Mick i början av september (bild 6 och 7) med inspektion, provkörning (och sedan vanligt utbrott av Lanciafeber) inleddes en prisförhandling.



Bild 6. Besöket i september 2015 hos Mick Covill i Blackburn, England, för att inspektera bilen, innebar på sedvanligt sätt en omedelbar Lanciafeber.



Bild 7. Helt plötsligt vid provkörningen gick motorn inte som den skulle och bilen stannade. Snabbt som attan ålade sig Mick ur bilen, öppnade bakhuvens och upptäckte att gasvajern lossnat i sitt förgasarfäste. Problemet var åtgärdat.

I början av oktober var vi överens om priset, och därefter skickade jag en deposition. Sen skrevs ett köpekontrakt där det ingick både hemtransport och att Mick skulle göra vissa sista justeringar av bilen, bland annat installation av hastighetsmätare och framljus anpassade till högertrafik, samt återinstallation av Montecarlons handbroms. Efter att jag överfört halva köpeskillingen i förskott, levererade Mick förtjänstfullt bilen till mig i Österskär.

Jag minns det som igår när Mick anlände med biltransporten, en lördagseftermiddag i typisk gråmulen höstskymningsdis. Vilken känsla att se bilen rulla av flaket och in i garaget. Snacka om ståpås. So far so good.

Inledande registreringsförsök

Men efter importen blev det alltså en mödosam och tidskrävande process att få bilen godkänd för vanligt gatubruk, som alltså var mitt mål. Främsta problemet var nog självförvällat på grund av min ”prokrastrinerande” läggning och svårbotade handlingsförlamning, men delvis även på grund av bristande kunskap kring de rätt så krångliga registreringsreglerna. Efter godkänd ursprungskontroll och därefter en tillfällig registrering försökte jag våren 2016 att registrera in bilen som en Lancia Beta Montecarlo, 1978, detta baserat på ett motsvarande engelskt registreringsbevis som faktiskt gällde för gatubruk med endast en liten notering om att bilen var en 037-version. Men icke sa Nicke, det gick inte alls. I vissa fall gäller ett lands bilrelaterade regler gemensamt inom hela EU (detta var ju före Brexit), i vissa fall inte. Varför då? kan man undra. Transportstylesens myndighetsutövande känns i detta fall både godtyckligt och rättsosäkert.

Hur skulle jag nu gå vidare med projektet? Och helt plötsligt blev det vinter och projektet avstannade. Efter lite vinterfunderingar tog jag i maj 2017 kontakt med SFRO och inledde processen att istället försöka få bilen godkänd som ombyggt fordon. En inledande besiktning gjordes i juli, som på det hela taget gick bra där bilen fick omdömet som välbyggd.

Emellertid uppstod en fråga gällande styrradien, och därmed en nödvändig ändring av denna genom minskad spårvidd. Genom att hänvisa till originalritningar från min eminenta bok ”037 Ultimo Mito” som överensstämde väl med min bils framvagnskonstruktion (bild 8) lyckades jag avstyra det påbudet. Men en mängd ytterligare frågor behövde också besvaras gällande bland annat rörramens stålqualität, typ av svetsfogar, tillsatsmaterial mm. Här krävdes tydligen både intyg från tillverkaren, alltså från Mick och hans företag Rally Legends, samt andra uppgifter om hur bilen var byggd och med vilka delar.



Bild 8. Den ur styrradie- och fälgutrymmessynpunkt lite besvärliga och ifrågasatta framvagnskonstruktionen med dubbla tvärlänkar som går att justera i höjdlöd, de övre fyra och de nedre i två olika lägen, vilket ger många frihetsgrader. Ventilade bromsskivor (300 mm i diameter, tjocklek 28 mm) med AP Racing fyrkolvsok.

Totalt behövedes 13 punkter med sådan information utredas för att kunna göra en slutbesiktning. Information som jag nu var tvungen att försöka få från Mick på distans. Mick svarade först inte på mina mejl, men efter ett par månader och ett stort antal påminnelser svarade han i alla fall att han skulle återkomma så fort han fick tid. Nu blev det plötsligt vintermörker igen. Framåt slutet av maj 2018 och efter säkerligen ett 20-tal ytterligare påminnelser till Mick med responsen att han snart skulle få tid till mina frågor, så får jag idén att själv försöka ge rimliga svar på alla frågor, dels med egen efterforskning och vissa mätningar, dels med hjälp av min vän Don Strong i Oregon, en maskiningenjör och så kallad certifierad Professional Engineer.

Don återkom med vändande post med vad han tyckte var rimliga svar på flera av punkterna. Och vad händer precis då, jo som genom telepati får jag plötsligt svar från Mick som verkar ha samlat kraft och nu ger utförliga svar på alla 13 punkter. Han kunde då också verifiera att Dons antagande gällande främst stål- och svetsfrågorna var korrekta. Nu behövede jag sammanställa alla uppgifter och skicka in dessa till SFRO. Men plötsligt, som vanligt, blev det vinter igen, min sammanställning skickades in först i april 2019.

I slutet av maj lyckades jag sen boka en tid för slutbesiktning hos SFRO gällande bilens konstruktion. Den besiktningen gick som smort, och jag fick nu en godkänd så kallad ”bilbok”, alltså ett besiktningsdokument för registrering av bilen, där SFRO godkänt fordonet för registrering utifrån Transportstyrelsens regelverk. För att kunna registreringsbesiktiga bilen krävdes dock också ett godkänt bullerprov varför ett efterföljande sådant utfördes av SFRO vid Västerås flygplats.

Resultatet blev tyvärr underkänt, det vill säga ca 90 dB(A) som högst för höger sida, alltså avgassidan. Gränsen för godkänt är 85 dB(A). Lösningen på problemet var förslagsvis att på något sätt försöka bygga om avgassystemet och kanske addera en extra ljuddämpare i serie med den befintliga. Sen blev det återigen snabbt vinter, och som ni vet utbröt pandemin våren 2020, vilket ledde till en handlingsförklaring ”de lux” och att projektet avstannade helt. Så kan det gå när inte haspen är på.

Vändpunkten

Vändningen kom i början på sommaren 2023 i och med helt avgörande hjälp av specialplåtslagaren Bosse Edberg i Danderyd. Bosse är också SFRO-kunnig genom egna fina och gedigna Hot Rod-byggen.

Bosses yrkesskicklighet som plåtslagare inleddes vid Nordbergs Karosserifabrik på Tegnérgratan 37, i Stockholm, en legendarisk verksamhet som drevs mellan 1901 och 1973.

Avgassystemet byggdes nu snabbt om med en hemmabyggd så kallad ”super trap”, som brukar minska bullernivån på motorcyklar. Efter ett antal egna bullertester i närheten av Bosses villaområde och efterföljande finjusteringar blev det sen ett nytt bullerprov via SFRO i augusti vid Roslagen Flygklubb i Norrtälje. Resultatet blev godkänt, och då sattes den första flaskan bubbel på kylning.

Nu återstod väl bara finlir tänkte vi, till exempel att få den installerade hastighetsmätaren att fungera, fixa en sorts styrostopp till framhjulen då dessa vid fullt rattutslag tog i hjulhusens innerskärmar på båda sidor, samt att alla kulleder i chassit behövde skyddas med gummidamask.

Hastighetsmätaren –elektronisk och programmerbar av märket Caerbont Automotive Instruments– orsakade emellertid en viss huvudvärk. Ett kopplingschema hade vi tillgång till, men då vi först försökte koppla mot en kontakt med sensor i växellådan blev det ingen signal, trots flertalet försök.

Till slut upptäckte vi att Mick redan hade installerat sensorer med kablar vid framhjulen. Detta löste problemet även om det var väldigt trångt och med korta kablar bakom instrumentbrädan.

Det krävdes fyra händer och ”Houdiniförmåga” för att få tillbaka det hela igen. Styrstoppar, inklusive viss framvagnsjustering fixade Bosse utan problem.



Bild 9. Bosse Edberg vid sin Street Rod Chevrolet Delivery Van 1938, en bil som han hittade i mitten av 80-talet, i mycket risigt skick bakom en lada i Enköpingstrakten. Bosse renoverade sen bilen under 10-15 års tid, till ett mycket fint skick. I bakgrunden syns Per Edvarsson full av energi på knä inspekterandes bakvagnens konstruktion, som är från en modernare Corvette.

Men damasker på alla kullleder, 5 st. på varje sida fram och 7 st. på varje sida bak, alltså totalt 24 stycken, det kändes både onödigt och mycket besvärligt eftersom varje led då behövde monteras isär. Jamen, jag försöker registreringsbesikta bilen ändå och se vad som händer, beslutade jag.

Det blev naturligtvis bakläxa och en ny bokad tid för registreringsbesiktning. Några veckor senare var de 24 damaskerna på plats tack vare Bosse, och nu blev bilen godkänd. Efterföljande normala kontrollbesiktning kunde dock inte genomföras eftersom Transportstyrelsens datorsystem låg nere.

Det har gått troll i detta tänkte jag och Bosse som ställde upp med följebil. Men med is i magen drog vi istället iväg på en trevlig lunch och chansade på att deras system skulle vara igång igen lite senare på dagen. Och så blev det, och bilen blev nu kontrollbesiktigad för första gången.

Men ack, kontrollbesiktningen blev underkänd på grund av en felkoppling av bilens baklysen, som ej får ha en separat strömbrytare utan måste vara kopplade till halvljusets strömbrytare, alltså så att det ej går att enbart ha bara framlyset påslaget.

Men bilen var ju nu i princip godkänd, förutom fadäsen med baklyset, så en ny flaska bubbel åkte därmed på kylning. El-problemet löstes genom att koppla bakljuset direkt till tändningen. Återbesök 2023-11-09 i Åkersberga gick sen galant, och till slut var alltså projektet i mål. Och då åkte tillslut tredje flaskan bubbel på kylning (de första två var ”bara” Cava, och så att säga champagne-replikor, men den sista var äkta).

Några lärdomar och framtidsplaner

Mitt 037-projekt gick i mål tack vare hjälp från personer med rätt kompetens och inställning. Främsta tacket går till Bosse Edberg för ditt kunnande i både plåtslageri och mekanik. (Tack även för alla trevliga möten och diskussioner i garaget och under carporten, fikastunder, m.m.). Tack även till Don Strong som gjorde en avgörande insats både mentalt och tekniskt våren 2018.

Vad händer närmast? Bilens Totip-look uppnås just nu genom dekaler/stiping med lite tveksam finish, så jag borde kanske satsa på att få dessa målade istället. Vet ni förresten vad Totip står för?

Det är ett spanskt spelbolag som sponsrade rallybilar då det begav sig. Ett annat nytt projekt är kanske att minska på antalet projekt. Eller kanske inte. Vilka fler Lanciadrömmar kan man fortsätta med? Jag har väl två eller tre till som börjar växa till sig, men de är förstås hemliga. En Lancia Montecarlo Turbo Grupp 5 vore väl häftigt att satsa på, eller hur? Frågorna hopar sig.

Lustig nog godkändes också min bil precis 40 år efter att 037:an vann rally-VM 1983 med föraren Walter Röhrl i spetsen. Ett stort tack till Per Edvardsson för den fina T-tröjan med anledning av detta jubileum som du tog med hem från din Australienresa i höstas. Detta var alltså senaste gången en tvåhjuldriven bil vann titeln, en seger som chockade dom flesta experter eftersom den fyrhjuldrivna (4WD) Audi Quattro ansågs oslagbar, och som ju vunnit överlägset året innan. Därmed ansåg man att alla rallybilar i framtiden måste ha denna fyrhjuldrift för att kunna slåss om vinsterna. Från 1984 då Peugeot 205 T16 4WD vann, också den med mittmonterad motor, har så varit fallet.

En kommande artikel kring bakgrunden till designen av 037 Rally och dess skapare Sergio Limone är under förberedande av undertecknad.

Lancia och de italienska designhusen av Bo G och Ossian Hellers

Som framgår av de många artiklar i La Lancia som visat konceptbilar och udda modeller har Lancia alltid varit öppet mot designföretagen i Italien. Dessa har normalt odlat en kombination av rent designarbete med verkstadskompetens för egen tillverkning, i vissa fall också med rent vetenskapliga inslag som strukturanalyser och vindtunnelstudier. Utvecklingen av bärande strukturer har hämtat inspiration från flyget, som spelat en stor roll i Italien. Denna närhet mellan tanke och hantverk är egentligen föredömlig i arbetet med all produktutveckling. Men med tanke på hur små serier det oftast är fråga om kan man förundra sig över ekonomin i dessa företag – de stora biltillverkarna har oftast ställt sig skeptiska till sådana utflykter. Men Volvo hade länge ett lyckat samarbete med Pininfarina omkring den fina modellen C70, men syftet var volym, även denna gång, vilket misslyckades.

I förra numret av La Lancia, nr 156, publicerades en artikel om designhuset Zagato (Lancia i Zagato-dräkt), ett typiskt exempel. Designhuset producerar produkter med oftast maskulin framtoning, jämför vår artikel ”Stilstudier Lancia coupéer” i La Lancia 129. Men i ett fall, Flaminia Sport, har man gått från feminin (1958) till maskulin design (1964) med små ändringar, skickligt genomfört och tydligen lyckat för marknadsföringen. Än tydligare maskulinitet uttrycker modellerna Flavia Sport och Hyena, mästestycken från Zagato.



Bilder från internet: Vänster bild Flaminia 1958, höger bild Flaminia 1964.

Samme Ossian skrev i La Lancia 145 om ”Lancia och Pininfarina” med en hänvisning också till vår egen Flavia Coupé, i vår ägo sedan 1969, den första bil han åkte i som nyfödd 1972. God smak ska det vara genom hela livet!

I sin text nämner Ossian om den personliga relationen mellan Vincenzo Lancia och Pinin Farina under 1930-talet, från Dilambda 1931, en modell som också levererades till drottning Marie av Rumänien (!), till Aprilia och Astura, vars öppna modeller slog världen med häpnad för sin utsökta stil och elegans.



Bild från internet: Dilambda från 1931.

Dessa betingar också skyhöga priser på internationella auktioner. Den fortsatta resan upptar fullträffar som Aurelia B24, Flaminia Coupé, Flavia Coupé och även Beta Coupé med den speciella Montecarlo. Då har vi passerat namnbytet 1960, då de båda namnen, Pinin och Farina, hade smält samman till Pininfarina under president Gronchi's av Italien signatur.



Bild från internet: Beta Coupé i rallyutförande.

I samma utgåva av La Lancia 145 finns artikeln ”Mörtfors-Tarzan och passionen till en unik Lancia Aprilia Cabriolet”, skriven av Magnus Wålinder. Det designföretag som där åsyftas hette Stabilimente Farina, bildat av en äldre bror till Battista, som fick binamnet Pinin. Läs den på nytt – den är festlig och lite tokig, i likhet med vurmen för Lancia och livet självt!

Rallyåret 2023 av Tomas Åkeson

En ny rallysäsong i Rallyklassikerna börjar och bilen, en Lancia Fulvia 1,3HF står startklar i garaget. Men det har varit mycket jobb med bilen efter en avåkning på Marknadsnatta 22 oktober förra året, som gick utanför Skänninge. Där blev det skador på framramen, hjulhuset, bärarmen, golvet och tröskeln. Men nu var bilen åter klar.



Hälsingerallyt i Hassela utanför Hudiksvall 21 januari

När vi kommer till besiktningen på morgonen så är det -19 grader ute, min kartläsare Leif och jag förbereder oss inför rallyt, det kommer att bli en kall dag i Lancia, utan någon värme i bilen.

Lancian trivs inget bra i kylan, den går dåligt och vi tar oss knappt fram, den går stundvis bara på 2-3 cylindrar på transportsträckorna. På specialsträckorna går den bättre när man kör på betydligt högre varv. När det blir dags för service tejar vi för grillen på bilen och tankar. Vi hade tänkt byta till varmare stift i motorn, men tyvärr hann vi inte det. Trots detta kommer vi till slut i mål, och blir 4:a i klassen.

Det var första vinter-tävlingen med Fulvian, och jag visste inte hur den skulle fungera, men nu vet jag lite mer.



Vida Ryd Racet 13 maj

Nästa rally i Rallyklassikerna är inte förrän i mitten av maj. Till denna tävling har vi lagt på nya Dunlop-däck för grustävlingar på bilen. Leif och jag har förberett oss en hel del inför detta rally, det ska bli spännande att få vet hur däcken kommer att fungera.



Specialsträckorna 1 och 2 går jättebra, vi fortsätter mot den tredje specialsträckan. En bit in på sträckan kommer vi in i en högersväng, men när jag skall bromsa så går pedalen i botten. Någonting har gått sönder men som tur var så klarade vi svängen utan att köra av vägen. På servicen så konstaterar vi att bromsledningarna till bakbromsarna har gått sönder och då blir det ju inget tryck i systemet. Det fastnar stenar inne i fälgarna och dessa sliter sönder bromsledningarna på oken. ”Ridån” går ner och det är bara att bryta, det var bara att lasta på bilen igen och åka hem.

Gruvrundan i Åtvidaberg 3 juni

Nästa tävling i Rallyklassikerna gick av stapeln i Åtvidaberg. Nu hade vi monterat nya bromsledningar och nya bromsskoldar på bakbromsarna. Leif och jag tittade igenom tävlingens handlingar och förberedde oss.

Tävlingen gick riktigt bra, bilens bromsar och däck fungerade fint.

Det blev en seger i Riksmästerskapet i klassen upp till 1300 cc. Nu kändes det bättre när vi åkte hem.



Tyvärr blev det ingen start i Midnattssolsrallyt det här året, men jag körde servicebilen åt Lars Graff under tävlingen istället och på så vis var jag ju med i alla fall.

Finspångsrundan 23 september

Efter ett sommaruppehåll och med en operation i ljumsken för mig, så anmälde jag mig till nästa tävling i rallyklassikerna. Denna gång gick rallyt i Finspångstrakten. Nu skulle Leif och jag prova min Lancia Delta Integrale i stället för Fulvian. Integralen hade inte gått någon tävling sedan vintertävlingen i Hassela, det var i mars 2020, samma helg som Coronapandemin bröt ut i Sverige.



Tävlingen gick bra, Deltan är ju lite roligare att köra. Vi kom runt utan missöden och slutade som 1:a i klassen och totalt hamnade vi på 22:a plats. Det kändes härligt!

Rally Legends i Italien 11 - 26 oktober

Vi avslutade rallyåret med den traditionella resan till Italien och San Marino. Det var fantastiskt kul att komma dit och uppleva alla fina bilar, stämningen på tävlingarna och den goda italienska maten och vinet. Hur det blir med tävlingar 2024 får vi se...



SALUTORG

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

Till Salu!

Lancia Fulvia 1,3 HF,
rallybil säljes.

FIA HTP handlingar till och med 31 december 2031. Fullt utrustad för rally, sommar och vinterhjul. Årsmodell 1967. Säljes nu för att få utrymme för nya projekt.

För mer information ring eller maila Tomas Åkeson, 076-10 52 355, tomas.akeson@gmail.com



Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!

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

Autoexperten

Medtag ditt medlemskort i Lanciaklubben och du får minst 10% rabatt på allt i butiken.

(gäller ej redan nedsatta varor)

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

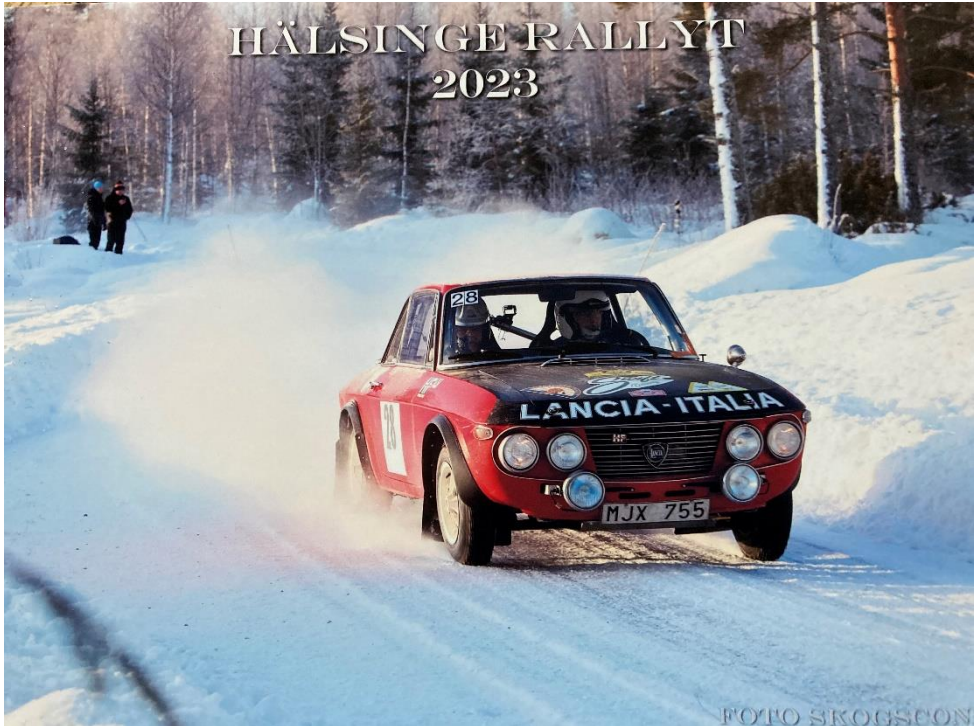
Välkommen till vår butik på Bovallsvägen 1A i Södertälje hälsar Lasse med personal.

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancia. www.autoexperten.se





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



**Härlig vinterbild på Tomas Åkeson
och
hans Fulvia HF "in action"**