



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 89 | MARS 2007



FARINASKAPELSER VID JUBILEET I TURIN

**GLÖM INTE ÅRSMÖTET FÖRSTA MAJ
KL 13.00 I SKOKLOSTER!**



PADOVA 27-29 OKTOBER 2006 (SID 10-15)

Av Herbert Nilsson



GJORDE LANCIA SPORTVAGNAR? (SID 18-21)

Av Lennart Haajanen

BLAND ANNAT I DETTA NUMMER

KOMMANDE AKTIVITETER OCH EVENEMANG MED LANCIAANKNYTNING - SID 5-6

OM LA LANCIA - SID 7

VERKSAMHETSBERÄTTELSE - SID 8

PADOVA 27-29 OKTOBER 2006 - SID 10-15

FUNDERINGAR RUNT MIN BILFÖRSÄKRING - SID 17

GJORDE LANCIA SPORTVAGNAR? - SID 18-21

GLÖM ALDRIG ATT TA MED VERKTYGSLÅDAN! - SID 22-23

INFORMATION FRÅN MHRF - SID 26-29

NÅGRA ORD FRÅN ER ORDFÖRANDE

När jag skriver detta har jag sett ett förslag från Fredrik Ljungkvist (Delta Integrale) hur vår tidning skulle kunna se ut i något modernare tappning. Vi beslutade på vårt föregående styrelsemöte att detta nummer skulle få grafisk form och produktion signerad Fredrik.

Trevligt Fredrik att du vill hjälpa klubben med detta. Detta leder mig till en reflektion, tänk så mycket trevligt ni kunde berätta för oss andra om livet med era Lancia-bilar, tips om hur du kom tillrätta med det ena och det andra problemet, var du hittade en reservdel från annat märke som passade på din bil, var den lilla specialfirman ligger som hjälpte dig med just det speciella problemet. Vi inrättar en tipshörna för ändamålet i tidningen, vår redaktör Bo K. tar med förtjusning emot materialet. Många av våra medlemmar som bor ute i landet vill jag och vi veta mer om, vi vill ha ett bildgalleri där ni sänder oss bild eller bilder på Lancian eller Lanciorna, samt en kort historik. Detta gäller oss alla och hur det skall gå till på ett enkelt och roligt sätt framgår av vår fototävling som presenteras på annan plats i tidningen.

Så till klubbmästarnas förslag till aktiviteter: Här finns mycket att delta i. För min egen del skall Aurelian – nybesiktigad – rulla till Mats Thillmans garageträff den 24 mars. Jag skall vinna en av de 10 presenterna, kanske har Mats någon matnyttig reservdel till min B-20? Sedan följer Italienska Fordonsdagen med vårt viktiga årsmöte i Skokloster. Tag med familjen, nu skall Lancian ut i majsolens sken (du är välkommen även på annat sätt) de övriga skall häpna över mängden vackra Lancior. Ytterligare två evenemang tror jag hustru Ulla och jag orkar med. Belgiska klubbens 30-års jubileum med The Sliding Pillar Rally den 1-3 juni samt Nordisk Lanciaträff i Roskilde den 17-19 aug. Det kan ju tänkas att vi i höst i glada Lancia-vänners lag gör resan till PADOVA jag berättar om på annan plats i tidningen.

Allt detta är glädje men livet har också en annan sida, ett sorgebesked når oss Gentlemannen och en av Frontfigurerna i vår hobby, Gunnar Elmgren har lämnat oss. Frid över hans minne.

Herbert Nilsson

LA LANCIA

La Lancia är Svenska Lanciaklubbens medlemstidning och utkommer med 4 nummer per år, upplaga 200 ex. Artiklar och bilder, helst med Lancia-anknytning, är välkomna. Åsikter och information som förs fram svarar författaren för. Om redaktionen har en avvikande uppfattning tas i första hand kontakt med författaren. Eventuellt kan en redaktionell kommentar göras. Artiklar, bilder, annonser och andra bidrag till La Lancia skickas via E-post (fax eller post går också bra) till Bo Klasson. Tänk på att bildmaterial i digitalt format bör vara högupplöst och att en artikel utan bilder lätt kan uppfattas som lite tråkig. Skicka med ett frankerat och adresserat kuvert om du vill ha tillbaka materialet (bilder, CD etc).

La Lancia produceras i samarbete mellan Bo Klasson (huvudredaktör och teknikansvarig), Fredrik Ljungkvist (grafisk form och produktion) och Bo Nylén, som svarar för den sociala delen. Träffar och andra evenemang aviseraras av klubbmästarna Per Edvardsson och Peter Tibell. Slutligen görs en fullständig layout som går direkt till tryckeriet efter korrekturläsning av Robert Lilja och granskning av Herbert Nilsson. Tryckning, inplastning och distribution svarar Nockeby Tryckeri i Trosa för.

SVENSKA LANCIACLUBBEN

Syfte

Klubbens syfte är att samla intresserade Lancia-ägare 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.

Styrelse

Herbert Nilsson - Ordförande och ansvarig utgivare La Lancia
Jakob Ulfssons väg 7A, 647 32 Mariefred
Tel: 0159-108 42
E-mail: herbert.nilsson@bredband.net

Stefan Petrovic - Vice Ordförande,
Webbansvarig
Sika 6043, 761 92 Norrtälje
Tel: 0176-188 86 Mob: 070-497 52 85
E-mail: stefan1976@gmail.com

Philip Jansson - Hederspresident
Tallstigen 16, 182 35 Danderyd
Tel: 08-755 55 74

Bo Klasson - Sekreterare, redaktör La Lancia
Blågransvägen 4, 125 59 Älvsjö
Tel/fax: 08-710 16 18 Mobil: 070-634 48 15
E-mail: bo.klasson@telia.com

Bo Nylén - Kassör/medlemsregister,
redaktör La Lancia, handläggare MHRF försäk-
ring/besiktning
Höringsnäsavägen 12, 141 45 Huddinge
Tel: 08-711 00 28 Mob: 070-532 00 28
E-mail: bonylen@telia.com

Per Edvardsson - Klubbmästare
Besvärbacken 2A, 191 40 Sollentuna
Tel: 08-35 24 64, Mob: 070-321 78 16
E-mail: per.edvard@telia.com

Peter Tibell - Klubbmästare
Vallmovägen 17, 186 34 Vallentuna
Mob: 073-375 03 16
E-mail: pt@cyncrona.se

Robert Lilja - Ledamot
Hummelvretsvägen 38, 178 36 Ekerö
Tel: 08-560 522 65, Mob: 070-666 62 80
E-mail: robertlilja@tele2.se

Magnus Wälinder - Ledamot
Tunavägen 7, 184 51 Österskär
Tel: 08-34 44 32, Mob: 070-652 18 40
E-mail: magnus.walinder@sp.se

Karl Hansell - Suppleant
Ringvägen 160, 116 31 Stockholm
Tel: 08-641 42 13, Mob: 070-932 02 93
E-mail: karl_hansell@yahoo.se

Rolf Nylén - Suppleant
Solursbacken 10, 141 35 Huddinge
Tel: 08-774 73 57, Mob: 070-889 43 34
E-mail: rolf.nylen@bredband.net

Kontaktpersoner Lanciamodeller

Aprilia	Herbert Nilsson
Appia	Rolf Nylén
Aurelia	Robert Lilja
Beta	Magnus Wälinder
Delta	Stefan Petrovic
Flaminia	Bo Klasson
Flavia, Fulvia	Bo Nylén

Hemsida
www.svenskalanclaklubben.com

Klubbadress
Svenska Lanciaklubben,
C/o Bo Nylén
Höringsnäsavägen 12, 141 45 Huddinge

Plusgirokonto 55 58 14-3

L'ANTICIPO, NOTIZIARIO DEL CLUB

(Klubbmästarnas förslag till aktiviteter)

Garageträff hos Mats Thillman lördagen den 24 mars kl: 11:00. Lancia Thema 8:32-motor i en Peugeot 407 Coupé. Vi får en inblick i Mats uppbyggnad av denna intressanta kombination. Fantasi och kunskap, begränsningar minimeras! Medtag egen mat och dryck. De 10 först anlända bilarna får en present. (Det är kanske lite elakt att ta ut fin-Lancian om det är busväder. Per är kontakt.

Techno-Classica, Essen, 29 mars – 1 april 2007. Klubben planerar ett deltagande i en bussresa arrangerad av EKS BUSS i Vara. Bussresan, 3 nätter med plats i dubbelrum med frukost på respektive hotell. Entrékostnad 2 dgr på mässan, buss-transfer, färjekostnader och vägsatser, tot 2.955:- SEK inkl. avbest. skydd. Enkelrumstillägg: 850:- SEK. Ett besök på denna mässa är ett enastående tillfälle att få se "ALLT" inom fordonshistoria. Superrenoverade bilar, bilar till salu, Club-utställningar, motorcyklar och reservdelsmarknad. Lancia Club Deutschland har en specialutställning om "Flaminia 50 år" i sin monter. Per har redan anmält sig, han har mer info till den som är intresserad. Den 15 februari fanns det fortfarande 15 platser kvar enl. tfn-samtal med Bo Ek.

Årsmöte den 1 maj 2007, 13:00 i Skokloster. Italienska fordonsdagen är årets första generalmönstring. Tag med bil och familj till detta trevliga arrangemang. Klubben bjuder på kaffe/te och prinsess-tårta.

Lancia Club Belgio firar sitt 30-årsjubileum den 1-4 juni 2007. Tillsammans med "The Sliding Pillar Rally" blir det en

stor träff i Wépion, nära Namur i Belgien. Jan Van Hoorick säger: "The more members from other Lancia Clubs who will be attending our meeting, the bigger will be the fun". När SLK fått inbjudan lägger vi ut den på klubbens hemsida.

50 Year Lancia Flaminia, 14-17 juni, Rothaus, Schwarzwald, Tyskland. The Internationnal Lancia Flaminia Register inbjuder till 50-års jubileum med besök på Bugattimuseet i Mulhouse, kulinariska rätter från Schwarzwald och öl från Rothaus. Ett begränsat antal rum står till förfogande och din "inträdesbiljet" till träffen är din Flaminia. Sista anmälningstid är 31 januari 2007. Ytterligare upplysningar kan erhållas från Frank Dehler på tel: +49 7631 799821 eller e-post: il-lancista-lanciato@t-online.de

Bella Åland. Nordisk träff för italienska fordon i alla åldrar i Mariehamn den 30 juni - 1 juli 2007. På programmet bl.a. fordonsutställning på torget i Mariehamn, operamiddag och rundturer. Kontakta Ålands motorklubb +35 818 42571. Mer info på www.eckerolinjen.se/bella

Nordisk Lanciaträff i Roskilde den 17-19 augusti 2007. Dansk Lanciaregister och Torben Jörgensen inbjuder till nordisk Lanciaträff i Roskilde den 17-19 augusti. Roskilde domkyrka är träffens medelpunkt, staden är en av Danmarks äldsta med historia från vikingatiden. Högt över fjorden står kyrkan från omkring 1200. Många danska kungar är här begravda, den äldste, Svend Estridsen, dog 1074. Nere vid hamnen ligger vikingaskeppsmuseet med 5 vikingaskepp som upptäcktes i Roskildefjord

den. Landskapet runt Roskilde är typiskt för Sjælland med sina bakkar, skogar, herrgårdar och öppna marker. Inte långt söderut ligger det spännande spårvagnsmuseet vid herrgården Skjoldenæsholm. Ovanför vikingaskeppsmuseet vid hamnen ligger det nya Roskilde vandrarhem där vi bor i utmärkta dubbelrum med bad.

Program

Fredag den 17/8

Kl: 21.00 Välkomstdrink och incheckning på vandrarhemmet.

Lördag den 18/8

Kl: 10.00 Upp-/utställning av bilarna i Roskilde centrum.

Förmiddagen fri att vandra i staden, se domkyrkan eller Vikingaskeppsmuseet. Frukost/lunch ur egen plånbok.

Kl: 13.00 Första bil kör ut på småvägar i det vackra landskapet till Spårvägmuseet i Skjoldenæsholm. Parkering vid museet, besök och tillfälle att köra en gammal spårvagn.

Kl: 19.00 Galamiddag i Roskilde.

Söndag den 19/8

Gemensam frukost på vandrarhemmet. Gemyntligt avslut av träffen. Extra arr. ordnas för de som åker senare.

Anmälan sker till

Dansk Lancia Register, c/o Jörgen Turking
Nørrevej 1, DK- 4621 Gadstrup, Danmark
Tel: +45 4613 9918. Fax: +45 4613 7011
E-post: dlr@lanciaklub.dk

Anmälan skall ske senast den 1/4.

Anmälan bör innehålla namn, adress, Lanciamodell med tillverkningsår och antal personer. Deltagaravgiften sätts in på Nord-eas konto i Sverige: 3951 00 50342

Priset är SEK 1.640:-/person för 2 övernattningar, del i dubbelrum med frukost, välkomstdrink, galamiddag inklusive drycker, entré till spårvagnsmuseet, plakett, program, deltagarlista och roadbook. Middag fredag-frukost lördag ingår ICKE.

Besök även Dansk Lancia Registers hemsida www.lanciaklub.dk. Klicka på kalender för att printa ut inbjudan och anmälningsformuläret. Formuläret finns även att ladda ner från vår hemsida www.svenskalanclia-klubben.com.

Flaminia 50th Anniversary planeras till andra veckan i September 2007 i trakten av Rom. Denna träff är på planeringsstadiet och Bart Kleyn, United Kingdom, är initiativtagare. Torsdag till tisdag med start i Gargonza-Capalbio-Rom. Stort program i Rom. Måndag blir det Via Flaminia till Spoleto, Spello, Assisi och övernattning i Gubbio. Träffen avslutas på tisdagen där den började, Castle of Gargonza i Toscana. Totalkostnad för arrangemanget -all inclusive, beräknas bli lägre än för 100-års jubileet i Turin. Det är troligt att utförligare information kan presenteras i nästa nummer av LaLancia.

I nästa nummer

Ekebymarknaden. Rosersbergs Slott.

Klubben planerar, om intresse finnes, en resa till "Auto e Moto Dépoca" i Padua den 26-28 oktober 2007. Ryan Air från Skavsta till Bergamo, bilhyra, hotell nära Padua, Museo Nicolis i Villafranca, Bassano del Grappa och besök i vingård. Per tar gärna mot tips inför denna planerade resa.

OM LA LANCIA *Av Bo Klasson*

La Lancia är Lanciaklubbens medlemstidning och utkommer med 4 nummer per år, upplaga 200 ex. Artiklar och bilder, helst med Lanciaanknytning, är välkomna. Åsikter och information som förs fram svarar författaren för. Om redaktionen har en avvikande uppfattning tas i första hand kontakt med författaren. Ev. kan en redaktionell kommentar göras. Artiklar, bilder, annonser och andra bidrag till La Lancia skickas via E-mail (fax eller post går också) till Bo Klasson. Skicka med frankerat, adresserat kuvert om du vill ha tillbaka material (bilder, CD etc.).

Då Lancia inte marknadsförs i Sverige saknar vi tyvärr möjligheter att få La Lancia sponsrad, en förmån som våra utländska kollegor kan åtnjuta. Därför tas tidningen fram inom snäva ekonomiska ramar, och vi har t.ex. inte kunnat köpa lay-outarbetet från tryckeriet. Jag har därför gjort lay-outen i Word for Windows på det sätt vi använde på universitetet i Glasgow så att tidningen blivit klar att trycka efter konvertering till PDF-format. Därmed har kostnaden minimerats, samtidigt som vi fått in maximal textmassa. Men någon kanske kan tycka att utformningen blivit lite tråkig. Själv vill jag gärna se viss förnyelse.

Lyckligtvis har vi en professionell grafisk designer i klubben, nämligen Fredrik Ljungkvist, och som ordföranden berättar har han lovat att hjälpa oss att få bättre stil på La Lancia. Det innebär även att lay-outen fortsättningsvis görs i Adobe InDesign. Detta nummer är ett första steg på den nya vägen. Ser man tillbaka på utvecklingen efter Bengt Gustavssons entusiastiska pionjärinsats kan man konstatera att vi väl hade

något av en kris när vi förbrukat innehållet i Bengts ”artikelkylskåp”, men det tog sig ganska snart. I dag har vi god läsarkontakt och en krets som förser La Lancia med synnerligen kvalificerade bidrag och tips. Men kretsen behöver vidgas, för nu har vi inte längre någon framförhållning.

Till utvecklingen hör väl också att vi nu har fyra färgsidor. Naturligtvis skulle vi vilja göra hela tidningen i färg, och den drömmen kanske kan realiseras om Lancia återupptar sin distribution i Sverige. Lancias nye VD antydde att marknadsföring i Sverige finns i framtidsplanerna när jag satt bredvid honom vid ett seminarium i Turin vid hundraårsjubileet.

Men ändå tycker jag nog att Nockeby Tryckeri i Trosa gör en god insats för att tidningen skall bli snygg. Jag tänker då närmast på bildbehandlingen. Ni ser de fina färgbilderna, men jag är nog mest imponerad av hur bra dom gör svartvita bilder av färgbilder. Vi har sedan en tid åtagit oss att i La Lancia distribuera informationen i MHRF: s informationsblad PÅ GÅNG. Ibland tar vi hela materialet, ibland saxar vi. Det beror något på hur mycket plats vi har i tidningen. Läs igenom materialet om du vill hålla dig uppdaterad betr. vad som händer inom vår hobby.

Ett av dom senaste framstegen med tidningen har ni naturligtvis märkt. Att La Lancia nu distribueras direkt från tryckeriet kanske innebär en viss tidsvinst, men framför allt har Nylénfamiljen befriats från kuvertering, frimärkning och brevlådning.

Bo Klasson

VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Styrelsen i klubben har under året haft fyra protokollförda sammanträden samt ett antal kontakter styrelsemedlemmarna emellan. Vi har strävat efter att vid våra sammanträden samla hela styrelsen inklusive suppleanter, detta för att bästa erfarenhet och kunskap skall nås.

Inom styrelsen har utsetts kontaktpersoner för de olika Lanciamodellerna. Vän av ordning kanske påpekar att Lambda och Stratos samt de moderna modellerna inte finns med. Har ni frågor vänd er till någon av kontaktpersonerna så hänvisar han vidare inom klubben.

Klubbens stadgar som reviderats godkändes för andra gången och träder därmed i kraft. Stadgarnas lydelse kan Du läsa i La Lancia nr. 86 maj 2006.

Aktiviteterna under det gångna året inleddes med ett besök på KTH och dess motorlabb under sakkunnig ledning av vår klubbmedlem Erik Lycke. (lärorikt)

1 maj Italiensk fordonsdag på Skokloster samt vårt årsmöte.

Något fint för våra Lanciaklubbar i Norden har inletts, Lancia Club Norvegesi inbjöd till NORDISK LANCIATRÄFF i Lillehammer den 9-11 juni 2006. En mycket lyckad träff under ledning av Harald Bergsaker, formann i den norska klubben.

Närmast är det våra danska vänners tur att arrangera träffen 2007, följt av oss 2008.

Vi deltog som vanligt i veteranmarknaden på Ekebyfältet utanför Eskilstuna med depå.

Så var det dags för Lancias 100-års jubileum 4-10 sept. Utförligt refererat av deltagarna i La Lancia nr. 87.

Lanciaklubbens traditionella LUCIA-träff den 12 dec. avslutade verksamhetsåret.



Bo Klasson på äventyr på Autostradan. Läs mer på sida 22-23. Foto: Stefan Petrovic

ÅRSMÖTE

Medlemmarna kallas till årsmöte 1 Maj kl. 13.00 i Skokloster. Verksamhet och ekonomi 2006 redovisas nedan. Motioner skall vara Herbert Nilsson eller Bo Klasson tillhanda senast 14 April.

DAGORDNING

- Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande
- Val av mötesordförande
- Val av sekreterare
- Val av justerare tillika rösträknare
- Styrelsens verksamhets- och räkenskapsberättelser
- Revisionsberättelse
- Fastställande av balansräkning
- Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen
- Beslut om medlemsavgifter
- Behandling av motioner och styrelsens förslag (propositioner)
- Val av klubbordförande
- Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter
- Val av revisorer och revisorssuppleant
- Val av valberedning

EKONOMISK REDOVISNING FÖR ÅR 2006

Ingående saldo Plusgiro 2 jan. 2006 Kr 29.526:59

INTÄKTER

Medlemsavgifter Kr 31.325:-
MHRF-försäkringen Kr 1.020:-
Försäljning av klubbregalier Kr 3.350:-

Årets intäkter, summa Kr **35.695:-**
Kr 65.221:59

KOSTNADER

Möteskostnader inkl lokalhyra Kr 4.724:-
Medlemstidningen La Lancia inkl. utskick Kr 18.176:-
MHRF årsavgift 1/7-06 – 30/6-07 Kr 2.025:-
Inköp Klubbregalier, presenter & blommor Kr 1.581:50
Kontorskostn., Kop., papper & gravyr Kr 1.596:65
Porton, frimärken Kr 1.806:-
Plusgiroavgift & trans.kostn. Kr 827:50

Årets kostnader, summa Kr **30.736:65**
Utgående saldo Plusgiro 29 dec. 2006 Kr 34.484:94

Årets resultat: +4.958:35 Kr

Bo Nylén, Kassör
Januari 2007, Huddinge

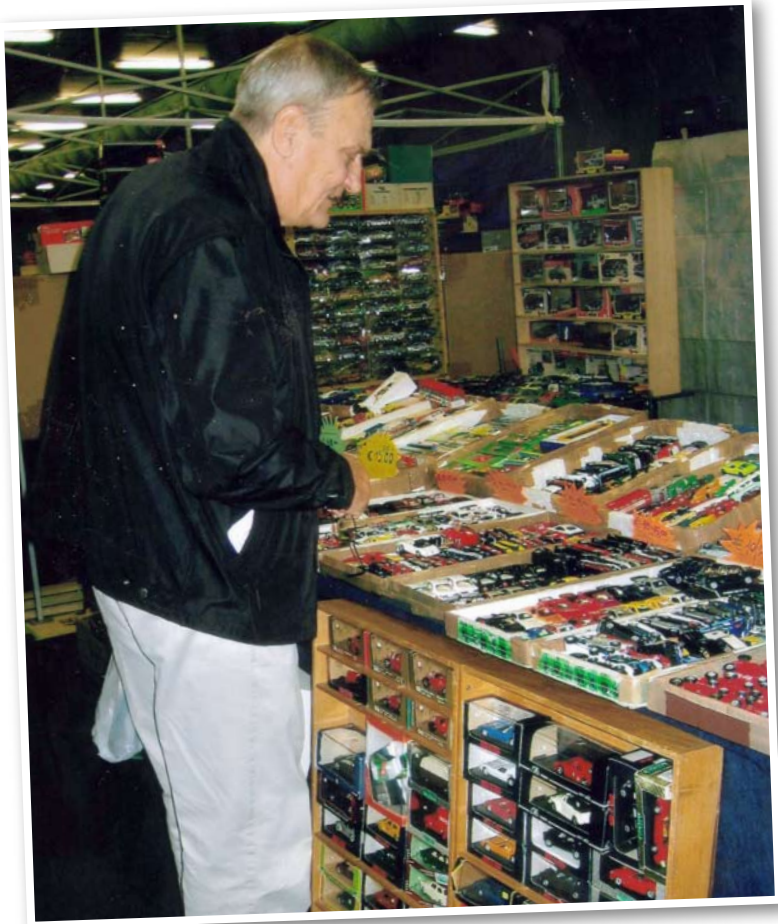
PADOVA 27-29 OKTOBER 2006

Av Herbert Nilsson

Detta år Lancia-100år hade tyvärr hustru Ulla och jag inte möjlighet att delta i jubileet i Turin. Möjligheten att resa till Italien yppade sig i stället senare under tiden 27-29 okt. då AUTO moto DÉPOCA gick av stapeln i PADOVA. Tidigare under ett antal år har jag och vår son Magnus besökt motsvarande mäsas i IMOLA. Mässan på Imola-banan har de senaste gångerna tenderat att handla mer om motorcyklar och mopeder än om klassiska italienska bilar. Alla talade där om att mässan för våra bilar var PADOVA. Tyvärr hade vår son ej möjlighet att följa med.

Vi flög med Bryssel Airlines från Bromma via Bryssel till Venedig till ett fördelaktigt pris. Väl i Venedig hyrde vi en liten diesel Ypsilon (kul bil). Efter diverse vedermödor, hård trafik, tätt med långträdare i högerfilen som skymde vägskyltarna, så nådde vi vårt hotell i Padova "Piccolo Hotel Vittoria" (Guiseppe dir.) på Via della Provvidenza 26-29. Hotellet bokade vi på Internet. Utmärkt trestjärnigt hotell med bra restaurang i gatuplanet. (för damerna: strålande modernt köpcentrum tvärs över gatan.)

Så var det dags att bege sig till mässhallarna FIERA DI PADOVA. Första dagen tog vi taxi för att de övriga dagarna resa kommunalt. Man tar buss nr.10 vid hotellet, åker till ändstationen som är järnvägstationen, promenerar två kvarter och så är man framme. Flyger man som vi till Venedig tar man lämpligen tåget till Padova och bussen till hotellet så slipper man hyra bil. (Praktiskt eller hur?)



I modellhallen



B-24



B-24 interiör

PADOVA
27-29 OKTOBER
2006

Av Herbert Nilsson

Mässområdet är imponerande stort ett antal stora inomhushallar möter oss. Den viktigaste för oss är den där säljare av nya och begagnade reservdelar till italienska veteranbilar har sina stånd. Här stöter vi på kända ansikten som Giuliano Amadei bröderna Leone från Mestrino bägge Lancia-specialister plus många, många fler. Specialfirmor för bromsar, förgasare, kopplingar, karosdelar, gummidetaljer, el-detaljer m.m. med andra ord ett paradiset för oss som har bilar som hobby.

I angränsande hall som var vikt för motorcyklar och mopeder fanns allt från delar till hela cyklar. En hall var fylld av stånd med modeller av bilar, mc, båtar och flygmaskiner. Jag fann äntligen en modell 1:43 av B-10, B-21 som har saknats i min ganska kompletta Lancia samling.

De olika landskapen i Italien har alla sina motorklubbar. Dessa var inhysta i olika hallar och de visade upp sina medlemmars klenoder. Utomhus mellan hallarna hade lite enklare säljare tillträde, här hittade man mycket begagnade delar som min hustru betecknade som skrot. Innan vi for hemifrån hade jag kopierat de sidor i mina reservdelskataloger som visade de eftersökta delarna, detta med tanke på språkvårigheterna. Här tillbringade vi hela dagarna, mat fanns att få både i restauranger och enkla barer.

En dag hörde jag svenska klinga i mitt öra, det var Lars-Erik Larsson från Oxie i Skåne, numera ägare till vår första B-20, som var i Padova för att handla delar till den renovering han är i färd med. En annan god vän vi stötte på var Bernhard Bulkin från Tyska Lancia-klubben, han hade kommit med sovtåg från Hamburg och skulle återvända samma kväll. Lars-Erik hade hittat drivaxlar till B-20 och Bernhard kedja och drev till kamaxeldrivningen till sin Flavia Zagato.



Astura



Astura



Välrenoverad Ardea



Välrenoverad Ardea



Bland det finaste som finns, LAMBDA!

PADOVA
27-29 OKTOBER
2006

Av Herbert Nilsson

Första kvällen träffade vi på hotellrestaurangen tre medlemmar från Tyska Lancia-klubben som var i Italien av samma skäl som vi. En av dem var verkstadschef för en Alfa Romeo verkstad i en tysk stad och vi talade om likheter mellan våra bägge bilmärken. Beträffande mina fynd på mässan så hittad jag delar till vår B-20 och bl.a. ett oljefilter till Aprilian. Bröderna Leone hade fler Aprilia-delar av intresse hemma i verkstaden i Mestrino och jag hade bestämt att besöka dem efter mässan. Innan vi for tog jag reda på genom Lancia-broder Sune Lundin hur man hittade till deras verkstad i Mestrino. Här hittade jag i deras stora Lancia-lager nästan allt jag sökte. De hade en komplett 1,5-liters motor för Aprilia till priset av 3000 Euro, en färdigrenoverad Ardea för 10000Eur. Dessa köpte jag ej så åk och handla.

Ulla och jag lämnade nu Padova i vår hyrda Lancia-Ypsilon för en tur mot Vicenza och Schio, platser vi besökt tidigare och har trevliga minnen från. Efter några dagar där återstod nu endast ett par dagar i Venedig, en fantastisk stad som vi gärna återvänder till. Färden hem med Bryssel Airlines till Stocholm-Bromma gick utan störningar. Denna resa skulle vi kunna göra gemensamt i klubben något annat år.

Herbert Nilsson



Sandro Munaris Fanalone 1,6 HF



Sandro Munaris Fanalone 1,6 HF



Sandro Munaris Fanalone 1,6 HF



D-25



D-25



D-25

FUNDERINGAR RUNT MIN BILFÖRSÄKRING

Av Robert Lilja



Jag har en Aurelia B20 som sedan -84 stått i Vägverkets reservregister. Under denna tid har den varit garage/renoveringsförsäkrad, först i Trygg Hansa och därefter i Folksam (MHRF). Senaste årspremien från Folksam var 250:- medan If... nu erbjuder motsvarande skydd för 120:- minus 18:- i ”Plusrabatt” (för att jag har husförsäkringen och två andra bilar hos dom). Än mer intressant blir det hela om man tar hänsyn till den minskning av huspremien (-275:-!) som B20-försäkringen resulterar i. Total en årlig besparing på 423 kronor!

Det är svårt att inte svälja ett sådant bete, eller vad tycker ni – läsare av landets bästa Lancia-löv?

Robert Lilja

FOTOTÄVLING LANCIACLUBBEN 2007

Vi i styrelsen önskar bygga upp ett fotogalleri över våra medlemmars Lanciabilar. Dessa foton önskar vi ha tillgång till i vårt arbete med tidningen. Vi har tänkt oss att en fototävling skulle kunna ge en bildkollektion av så många som möjligt av de Lancior som finns hos våra medlemmar. Du bestämmer själv om du vill göra helbilder eller detaljbilder och om du vill fotografera i garaget eller i något annat sammanhang. En kort historia bör bifogas.

Du kan delta med upp till tre bilder. Skicka bilderna som e-mail eller post till Bo Klasson. Om du skickar färdiga bilder måste du komma ihåg att skriva ditt namn på baksidan. En panel utsedd av styrelsen utser en vinnarbild och eventuella bilder som förtjänar tröstpriser eller hedersomnämmande. Priserna återkommer vi till i majnumret. Panelens beslut kan ej överklagas. Deadline är satt till 20 augusti 2007. Resultatet redovisas senast i decembernumret.

VISA UPP VAD NI HAR I GARAGEN!



GJORDE LANCIA SPORTVAGNAR? *Av Lennart Haajanen*

(Vår tidigare medlem Lennart Haajanen skrev nedanstående artikel speciellt ur sportighetssynpunkt för sin lokala sportvagnsklubb, Sportvagnsklubben Göteborg, tidning. Den blev publicerad i SVKG-Bulletinen nr 3-2006. Genom Owe Perssons förmedling och med tillstånd av Lennart har vi nöjet återpublicera artikeln. Red.)

Märket Lancia hade, liksom vissa andra bilmärken, alltid fascinerat mig. Mitt mera fysiska umgänge med märket började då jag inhandlade en mycket begagnad och sliten 1939 1,5-liters Lancia Aprilia serie 2. Den var en standard fyradörrars sedan och tanken var att den skulle fungera som blivande familjebil. Den kostade svindlande 850 kronor, vilket visade sig vara för mycket. Detta var 1959; en oskuldsfull tid som man nästan inte kan föreställa sig i dag: Årlig bilbesiktning fanns inte! I min entusiasm över att hitta en äkta Lancia som jag hade råd med upptäckte jag inte förrän strax efteråt att hälften av bromssystemet var blockerat med pappspik i rören.

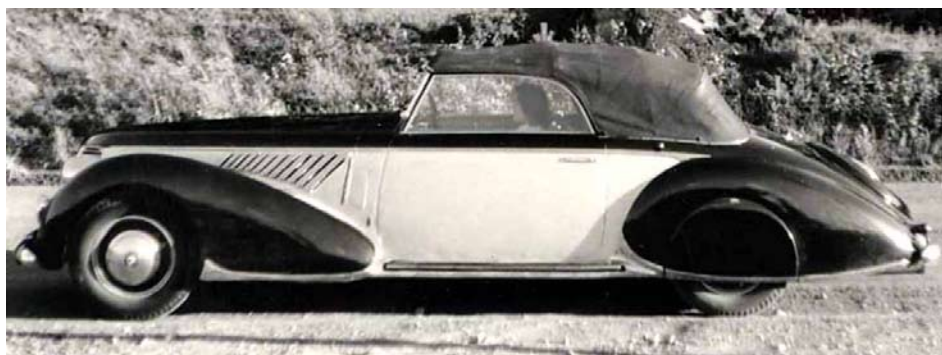


Min första Lancia – en Aprilia i uselt skick men sedermera ägd och totalrenoverad av Owe Persson, Stenkullen. (Foto LH)

Till denna vagns ev. sportighet bidrog starkt, tyckte jag då, och tycker fortfarande, den fyrcylindriga motorns överliggande kamaxel, snedställda ventiler med hemisfäriska förbränningsrum, individuell bakhjulsfädring med bromstrummorna intill det fast i chassit förankrade differentialhuset samt

suveräna vägegenskaper. Jag ägde visserligen samtidigt en mycket sportig bil, faktiskt en gammal racerbil, men den var under renovering och något olämplig som familjebil, Aprilian tog min unga hustru och mig år 1961 på en försenad bröllopsresa via Tyskland, Nederländerna och Belgien till Frankrike. Denna vagn stannade hos mig i 15 år och jag hann aldrig göra någon renovering. Jag bytte den mot en annan Lancia – se vidare nedan.

Mitt Lancia-innehav utökades snart med delägarskap i en öppen 1939 3-liters Astura (med smal och kort V8-motor) som löpte risk att hamna i fel händer. Asturan hade ett vackert men tungt cabrioletkarosseri av Farina. Denna tvådörrars vagn med en tjänstevikt av 1900 kg var, trots öppenheten, inte alls sportig enligt mina kriterier. En enda gång var det vits att använda vagnen – det var som min hustrus och min bröllopsbil till och från kyrkan. Vagnen såldes sedermera och torde numera finnas på ett museum i Lagan. (Idag väger de flesta vanliga familjebilar 1,4 ton och vissa SUV:ar är uppe i 2 ton, men på 1960-talet kändes 1900 kg tjänstevikt gräsligt tungt!)



Lancia Astura med Farina-karosseri – pampig, lyxig och tråkig. Min kompis och jag räddade den från risken att bli förstörd. Förste ägaren, en diplomat, lär ha blivit mördad i Sverige med en sax. En likadan vagn fanns utställd på Berlins bilsalong 1939. (Foto LH)

Nämnda Aprilia krävde en helrenovering, så till bruksvagn valdes närmast en 1962 års 1,1-liters Lancia Appia serie 3. Fin liten fyradörrars kvalitets sedan, tät och absolut skrammelfri trots avsaknad av stolpe mellan dörrarna. Jag företog en resa till Västberlin som gick genom Östtysklands ytterst grå och trista byar med kullerstengator. Då skramlade Appian. Denna vagn var mycket trevlig som familjebil men, trots hemisfäriska förbränningsrum, inte alls sportig. Den hade t.o.m. rattväxelspak. Mer behöver väl inte sägas?



Appian hade också den klassiska Lancia motorkonfigurationen med fyra cylindrar i smal V-form. (Foto LH)

Efter ett mellanspel med en Alfa Romeo Giulia TI blev bruksvagnen år 1969 en nästan ny 1968 1,8-liters Lancia Flavia sedan, modellbenämnd Milleotto. En fyrcylindrig boxermotor framför framaxeln kan tyckas konstigt, och det var det också tyckte jag. Men den typiska Lancia-karaktern ”ju längre den går dess bättre trivs motorn” demonstrerade vagnen ypperligt under flera utlandsresor med tre à fyra personer och fullt bagage i obegränsade motorvägsfarter. Men sportig? Nix.



Flavia-modellen var min första framhjulsdreven bil. Många fina Lancia-egenskaper hade den men jag kom aldrig överens med att motorn låg framför ”framaxeln”. Den fungerade utmärkt även på vintern. (Foto LH)

GJORDE LANCIA



Detta är varken min Fulvia eller hustru. Jag saknar bra foto på Fulvian, så denna bild är knyckt ur Lancia-fabrikens flotta kundtidning "Lancia" från vintern 1966-67.

SPORTVAGNAR?

Min senaste (sista?) Lancia var en tvåsitsig 1968 1,3-liters Fulvia kupé. Min gamle vän Owe Persson och jag bytte rakt av; Aprilian mot denna Fulvia (som inte behövde renoveras). Jag vet ej denna dag vem som gjorde den bästa affären. Fulvian var en mycket trevlig maskin, med den klassiska fyrcylindriga V-motorn i smal vinkel och med två överliggande kamaxlar (mot Aprilians en). Framhjulsdriften och det fasta taket drog ner sportigheten, men den var tvåsitsig och faktiskt mycket skojig att köra. Som alla kommer ihåg blev Harry 'Sputnik' Källström berömd tack vare rallyframgångar i Fulvia-kupéer med modellepitetet "HF". Denna typ av vagn räknas som sportvagn i vissa sammanhang, men jag tycker nog att skall det vara riktigt sportigt så skall det vara öppet och bakhjulsdraft.

Lancia-fabriken blev till följd av egna företagsledningsmisslag (men det är en annan historia) uppslukad, avpersonifierad och avkaraktäriserad av Fiat-imperiet, och mitt intresse för märket Lancia i modern tappning avtog.

Men tillbaka till titelfrågan: Gjorde Lancia sportvagnar? Tittar man på alla typerna genom åren så finner man att modellerna Alfa och Dialfa från 1908 gjordes i sportvagnsutförande och fyllde ypperligt sportvagnskraven – de var öppna, tvåsitsiga, bakhjulsdrivna machovagnar. Sedan blev det inga

sportvagnar förrän mot slutet av 1920-talet då man kunde inhandla specialkarosserade typ Lambda i tvåsitsiga halvhäftiga utföranden.

De följande 30 åren blev Lancia-märket omtyckt och respekterat för solida kvalitetsbilar utan anspråk på sportighet, men många privatägda vagnar, speciellt av typen Aprilia, deltog i t.ex. Monte Carlo-rallyn under och efter 1930-talet.

På 1950-talet presenterades den berömda typ Aurelia i GT 2500-utförande – en klassisk Gran Turismo-vagn och visserligen täckt men fenomenalt snabb vägvagn och mycket framgångsrik i t.ex. flera Monte Carlo-rallyn, Mille-Miglia, Carrera Panamericana och Pescara. De som följde vad som hände i racing på 50-talet kommer ihåg, förutom Aurelia GT, racersportvagnen D23 och formel 1-vagnen D50. Sedan på 60- och 70-talen figurerade Fulvia HF mycket ofta och högt upp på rally-resultatlistorna (tack vare nämnde 'Sputnik') samt Stratos-modellen med Dino-motor; en täckt racersportvagn.

Lennart Haajanen
l.w.haajanen@swipnet.se

GLÖM ALDRIG ATT TA MED VERKTYGSLÅDAN!

Av Bo Klasson

Jag har kunnat notera spridda kommentarer om "driftstörningar" hos Flaminiakupén vid resan till hundraårsjubileet i Turin i September 2006. Det är väl lika bra att klarlägga vad som egentligen hände med bilen.

Då skall först sägas att rimliga driftstörningar kan krydda en resa. Man får stimulerande utmaningar, man lär känna bilen bättre och man odlar och förnyar bekanskap. Man får helt enkelt minnen. Och alla gör väl småjusteringar under resor. Det var en sådan det hela började med.

Inför resan hade jag ställt in tändningen med stroboskop enligt märkningen på kuggkransen på svänghjulet. Jag borde ha ställt tändningen på rullande landsväg för att få optimalt resultat, men jag kunde inte få någon tid. Men så mycket fel kunde det ju inte vara. Jag har en gång fått lära mig att optimalt utnyttjande av bränslet får man, om det maximala trycket i cylindern uppnås 12 grader efter övre dödpunkten, och det är centrifugalregulatorns och ev. vacuumstyrnings uppgift att se till att det hamnar där vid olika varvtal och bränsleblandningar. Då kan väl ett par grader hit eller dit inte spela så stor roll, tänkte jag först, men övertygad var jag inte.

Nu är det så att tändinställning enligt verkstadshandboken sker med i princip stillastående motor, d.v.s. centrifugalvikterna har inte börjat röra sig. Men när jag ställer in med stroboskopet vid 800-1000 rpm skall jag enligt kurvorna för fördelaren faktiskt ha en extra tändförställning om ett par grader. Inställning mot märkningen med stroboskop ger med andra ord ett par grader för låg tändning.



Så när jag kommit till Altona utanför Hamburg körde jag in på en bensinstation, tog fram stroboskopet och ställde upp tändningen ett par grader. Tyvärr tog jag samtidigt av fördelarlocket och kollade brytarspetsarna. När jag sedan skulle sätta på fördelarlocket igen tappade jag en av låsfjädrarna, som inte var original. Trots letande mellan förgasarna (det är en 3C-motor) och på marken gick det inte att hitta fjädern. Det fick bli en provisorisk fixering med fastklämning under luftfilterburken. Då gick det ett köra till järnvägsstationen, lasta ombord bilen på tåget och förenas med Lanciagänget.

Det visade sig att Bo Nylén hade med sig en extra fjäder, som han överlät och som jag försökte montera när vi lämnat tåget i Verona. Men även denna fjäder var annorlunda och jag försökte anpassa den så att den skulle fungera. Men vi var ju i Italien så jag förmodar att fjädern såg en möjlighet att träffa anhöriga, så även den fjädern slet sig och stod ej att återfinna. Så det blev återigen en provisorisk fixering av locket och då gick det att köra bilen.

Så bar det då iväg mot Turin. Jag hade innan resan gjort vissa undersökningar som ledde till bestämda rekommendationer att köra södra vägen över Cremona vilket jag gjorde

till skillnad mot resten av gänget, som körde den på papperet närmare men bland yrkesförare beryktade vägen över Milano. Men utanför Cremona blev det stopp! Det hade skett en olycka på Milanovägen (se Stefan Petrovics rapport i förra numret av La Lancia) och därför omdirigerades trafiken från Milanovägen till Cremonavägen. Även fordon som redan var ute på Milanovägen fick vända och köra in på Cremonavägen. Den plötsliga anstormningen av bilar klarade inte motorvägstullen vid Cremona utan det blev timslånga biljettköer. För första gången på mycket länge råkade jag ut för ånglås, och när jag stod där med uppfälld motorhuv fick Stefan Petrovic och Magnus Wälinder syn på mig och stannade och hjälpte mig.

Då var det dags att fästa fördelarlocket igen vilket vi gjorde efter bästa förmåga och sedan fungerade det fram till Turin. Men samtidigt började motorljudet bli alltmera odämpat. När vi kom fram till Turin undersökte jag saken och konstaterade att en av de två grenrörsflänsbultarna jag kunde känna satt lös (den tredje kom jag inte åt). Muttern hade ramlat av.

Nu behövde jag två saker. Dels en fjäder, helst original som fästs med skruv, dels en M8 mutter. Då dök denne vänlige holländaren Martin Willems upp i sin gula Flaminia-kabriolet. Han hade muttern i en låda och fjädern tog han loss från en fördelare han hade med sig. Ersättning? Vaddå!

Nu blev fördelaren perfekt men dragningen av muttern var jag inte helt nöjd med. Under hemresan tilltog oljudet. Det gick ju att leva med. Då var jag mer orolig att få in avgaser i kupén. Jag beslöt mig för att åka hem via Ferrita i Köping. Dom har för ett par år sedan byggt det rostfria avgassystemet direkt på bilen, och jag tänkte väl att en ny pack-

ning och en ordentlig dragning av bultarna var vad som behövdes.

Men tji fick jag. Det visade sig att en stor bit gått ur grenröret, som måste bytas. Och nu kom förklaringen till en kraftig smäll jag hört på den italienska autostradan. Ett föremål hade träffat framsidan av vänstra avgasrörets vertikala del nära grenrörsflänsen. Bucklor på det rostfria avgasröret gav tydligt vittnesmål. Då hade grenrörsflänsen och ytterligare en del av grenröret knäckts. Det sega rostfria avgasröret hade klarat sig. Lyckligtvis hade vännen Lennart Wannemark ett nytt grenrör, så nu är allt O.K. Men tänk om föremålet träffat någon annans. Det kunde verkligen ha gått illa.

Nere i Turin frågade Lanciabroder mig om mina bakfjädrar gett upp. Men så var inte fallet. Storyn var i stället den att jag i bagageutrymmet hade en Aureliaväxellåda som skulle vidare till Australien med container från Italien. Det var ett arrangemang mellan Lennart Wannemark och en australier vid namn Kim. Det hela var väl något av en chansning, för kommunikationen mellan Lennart och Kim hade varit något bristfällig, om man säger så. Kim bor ganska avsides i Australien, och det är svårt med förbindelserna. Telefon finns inte. Men tydligen hade de båda vännerna någon form av telepatisk kontakt, för det hela blev helt lyckat. I Turin flyttades lådan över till en Lambda och fick sedan åka container till Australien.

Det kan då vara värt att konstatera, att Flaminian var fullt stabil på vägen trots den extrema lasten långt bak. De välbalanserade vägegenskaperna hos Lancia Flaminia beror tydligen inte bara på den neutrala viktfördelningen.

FARINASKAPELSER VID JUBILEET I TURIN



Florida 1, en konceptbil byggd på Aurelia som "idéskiss" för Flaminia. Omnämns i bland som prototyp för Flaminia, men det är knappast korrekt eftersom skillnaderna är mycket stora. Det faktum att Flaminia i år fyller 50 år kommer att uppmärksammas med flera artiklar och bilder framöver. Se även förstasidan.



MARKNAD

Till salu

Lancia Fulvia Coupé ser. 3 1976. Mycket gott skick. Helt genomgången och frisk i plåten. 35000:-. Mats Thillman, 0176-26 00 13

Diverse nya och gamla Aureliadelar.
Mats Thillman, 0176-26 00 13

Lancia A112 1984 endast 2440 mil. Rostfri, besiktigad. Gunnar Widerberg 08-383848

Lancia A112 Junior 1984. Röd, 4000 mil. Sommar- och vinterhjul 5000:-. Bengt Burman, 08-914932

Lancia Dedra 1,8 ie, -93 röd. Nybesiktigad, renoverad, skattad och påkostad massor. Sommar- och vinterhjul. Går bättre än någonsin. Prisd 20000 kr. Bo Nylén, 08-711 00 28

Avgassystem, nytt och oanvänt till Lancia B-20, 4000 Kr, Herbert Nilsson, 0159-10842

Motor+växellåda 4vx till Lancia Fulvia 1,3. 8000 kr, Magnus Nilsson 0413-70636

HPE 1977. Körd under 7000 mil, motorn 2800 mil. Avställd i varmgarage sedan 1982 då motorn byttes. Samtidigt togs motorhuv, grill, strålkastare, fram-skärmar, dörrar, instrumentbräda säten och sidofönster bort och karossen renoverades. Återmontering återstår. Diverse nya delar följer med, t.ex. extra framskärmar, bakre sidorutor med rostfria karmar, bakre kofångare, ett par bromsskivor, extra glas för bakljus, nytt lås för bakluckan m.m. Dessutom medföljer handböcker, 7 extra original lättmetall-fälgar med däck i varierande skick m.m. Dessutom finns 4 fina femkrade betahjul (urspr. fr. Coupe).

Lite småjobb och lackning återstår.
Bo Klasson tfn/fax 08-710 1618
bo.klasson@telia.com

Allt från motorer och växellådor till packningar till Aurelia, Flaminia och Flavia. Tor Fredriksson, 070-6983039

Köpes

Kompressor till Volumex eller motsvarande. Anders Dahlberg, dahlberg.mariestad@telia.com, 0501-122 42, 070-624 17 60

REGERINGEN VILL HA SKATT PÅ TRAFIKFÖRSÄKRINGSPRE- MIEN

Regeringen har tidigare aviserat att man vill föra över kostnaderna för trafikskadades sjukersättning, sjukpenning och aktivitetsersättning från socialförsäkringssystemet till trafikanterna, genom att dessa kostnader betalas via den obligatoriska trafikförsäkringen. I väntan på att en utredning genomförts, vill nu regeringen införa en skatt på 34% på trafikförsäkringspremierna. Skatten skall kompensera för de kostnader enligt ovan som redan har uppstått liksom de som kommer att uppstå i trafiken innan dess det nya systemet är färdigutrett och infört.

Den nya skatten på trafikförsäkringspremierna föreslås gälla från 1/7 2007. Skatten kommer att belasta försäkringsbolagen, vilka sedan har att ta ut sina ökade kostnader på försäkringstagarna. Införs skatten blir det alltså upp till försäkringsbolagen att avgöra hur mycket premierna skall öka. Det är i dagsläget oklart hur de kommer att sprida kostnaderna över sina bestånd av försäkringstagare.

Hur den föreslagna skatten kommer att påverka premierna i MHRF-försäkringen kan alltså inte ännu

fastställas, men om man räknar med en höjning med 35 % av trafikförsäkringspremierna, som för de flesta MHRF-försäkrade fordonen uppgår till ca 150:- per år, ger det alltså en kostnadsökning på ca 50:- per fordon och år.

Regeringens förslag om skatt på trafikförsäkringspremier är utsänt på remiss och remisstiden gick ut den 24 januari. MHRF kommer att publicera sitt remissvar på www.mhrf.se och återkomma i kommande PåGång eller annan information om utvecklingen i frågan. Se också MHRF:s debattinlägg i PåGång nr 4 2006.

CZ

KYLARPRYDNANDER GOD- KÄNNS

Nu har Vägverket medgett en generell dispens från förbudet mot originalmonterade utstickande detaljer på bilar från 1972 eller tidigare. Genom en ändring i Vägverkets föreskrifter tillåts sedan 1 november 2006 originalmonterade kylarprydnader på bilar och lastbilar tillverkade 1972 eller tidigare. Originalmonterad spoiler får finnas kvar på personbilar tillverkade 1972 eller tidigare.

CZ

BARN FÖRBJUDS I BIL UTAN BÄLTE

Regeringen har beslutat att förbjuda barn att färdas i bilar och lastbilar utan säkerhetsbälten. Detsamma gäller tre- eller fyrehjulinga motorcyklar och mopeder med karosseri. Alla barn under 135 cm skall från den 1 januari 2007 sitta i en korrekt monterad och typgodkänd bilbarnstol, bälteskudde eller liknande särskild skyddsanordning. Dock får barn som är tre år eller äldre, men kortare än 135 cm, tas med på "tillfälliga transporter under korta sträckor" även om särskild skyddsanordning saknas. Då skall barnet använda bälte där så är möjligt och får inte färdas i framsätet på en personbil eller lätt lastbil. Endast i taxi får barn färdas oavsett ålder utan att typgodkänd bilbarnstol eller annan skyddsanordning används.

MHRF:s styrelse har diskuterat förbudet ingående och beslutat att MHRF inte bör agera i frågan. "Att ta ansvar för en förbättrad trafik-säkerhet är självklart för den fordonshistoriska rörelsen. Att verka för en ändring av denna bestämmelse skulle allvarligt kunna skada det goda anseende som MHRF har byggt upp genom ett målmedvetet och ansvarsfullt arbete" – säger

MHRF:s ordförande Horst Brüning.

Sedan 1 juli 2006 gäller, som tidigare meddelats, att en bil inte får ta med fler passagerare än vad den är registrerad för, annat än under parad, uppvisning eller liknande. Även då måste extra passagerare sitta på plats avsedd för passagerare. Denna regel drabbar främst ägare till bilar med små baksäten, oftast historiska fordon eller sportbilar. MHRF har kontaktat Vägverket och Näringsdepartementet, vilka nu meddelar att Vägverket skall se över och eventuellt utöka dispensen från regeln om antalet passagerare i bil på något sätt.

CZ

RAPPORT FRÅN MHRF:S FÖRBUNDSSTÄMMA

Vid de ordinarie stämmoförhandlingarna under eftermiddagen beslutades att styrelsen skulle utarbeta tydliga riktlinjer för ersättning till styrelseledamöter samt redovisa sådana ersättningar bättre i framtiden.

Fyra nya klubbar ansökte om medlemskap i MHRF och invaldes. Med de nya Crown Victoria registret 1954-55-56, Jaguar Enthusiast's Region Sweden, The Rolls-Royce & Bentley Club och Svenska 480 Klubben har MHRF nu 152 medlemsklubbar vilka tillsammans har över 93 300 medlemmar. Under året som gått har Svenska X1/9 klubben lämnat förbundet och Capri Club of Sweden upphört.

Efter motioner beslutades dels att en arbetsgrupp skall tillsättas för att se över om kontrollen av MHRF-försäkrade fordons ägares medlemskap i MHRF-ansluten klubb kan förenklas, dels att stadgarna ändras så att styrelsens förslag i fortsättningen skall tillställas medlemsklubbarna senast 60 dagar före stämman. Två motioner avslogs, en gällande höjt tak för ansökande klubbars medlemsantal från 25 till

100 samt en om generösare regler för modernisering av bromsarna på MHRF-försäkrade bilar.

Stämman valde efter valberedningens förslag de nya ledamöterna Anders Smedsaas och Peter Edqvist i styrelsen efter Martin Bergstrand som avböjt omval samt Lars Adolfsson. Horst Brüning omvaldes som ordförande och Hans-Åke Hansen till förbundsekonom, på två år vardera. Valberedningen omvaldes i sin helhet.

Stämman avslutades med att stämmoderföranden Ulf Klasson avtackades för förtjänstfull insats av förbundets ordförande Horst Brüning.

MHRF:s styrelse består under verksamhetsåret 2006/2007 av:

Ordförande	Horst Brüning
Vice ordförande	Rune Björck
Förbundssekreterare	Carl-Gunnar Lillieroth Hans-Åke Hansen
Ledamöter	Anders Smedsaas Bo GB Kallhagen Peter Edqvist Georg Magnusson Zandrik Lindh
Valberedning	Annica Raap Björn Weissmann Håkan Johansson

Se www.mhrf.se för kontaktinformation till styrelsens ledamöter och valberedningen.

NY MILJÖFOLDER FRÅN MHRF

Som ansvarstagande motorhistorisk entusiast är det ytterst viktigt att man aktivt engagerar sig för att minimera negativ miljöpåverkan vid körning, förvaring eller renovering av sina ögonstenar. Som ett led i MHRF:s miljöarbete har förbundet tagit fram en enkel checklista med tips och råd för minskad negativ miljöpåverkan. Miljöfoldern, som vi kallar den är i samma format och design som Trafiksäkerhetsfoldern, A5 med MHRF:s typiska profil. Beställ gärna Miljöfoldern, kostnadsfritt från MHRF:s kansli, till dig själv, hela garaget eller klubben!

HÄLSINGESVÄNGEN ÄR SVERIGEKLASSIKERN 2007

MHRF:s styrelse har beslutat tilldela Hälsinglands Fordonshistoriker med rallyt Hälsingevängen Sverigeklassikern 2007. Hälsingevängen firar 25 år och utgår från Rådhusorget i Söderhamn den 11 augusti 2007. Tag kontakt med Hälsinglands Fordonshistoriker för mer information och anmälan.

Hälsinglands Fordonshistoriker
C/o Jerry Dåversjö
Solbackavägen 9
820 22 Sandarne

Tel: 0270-61432
E-post: hfh@swipnet

KLUBBREGALIA



Till klubbens 50-årsjubileum inköpte vi ett antal trevliga och användbara saker med Lancia-märken på. Dessa går nu att beställa. Frakt tillkommer. Kontakta Tor Fredriksson vid beställning, tel. 070-698 30 39.

T-shirt i bra kvalitet, marinblå med vitt tryck. Storlekar S, M, L, XL och XXL. 50:-/st.

Keps med ställbar storlek, marinblå med vitt tryck. 50:-/st.

Paraply i blått och vitt med blått tryck. 100:-/st.

Portfölj för A4-format i kraftigt tyg med blixtlås o många fack, marinblå med vitt tryck. 100:-/st.

Muggar av högklassigt porslin, mörkblå med vitt tryck, tvåpack i presentkartong. 120:-/kartong.

Nyckelband med snabbblåsningar för mobil, kamera, nycklar eller MP3, blått med guldtext: "LANCIA" alternativt "LANCIA integrale". 20:-/st.

Kulspetspennor, blå/vita, m text "SVENSKA LANCIAKLUBBEN". 5:-/st.

Klubbmärke, emaljerat rockmärke med nål o låsning (s.k. pins), vitt/blått/guld, diam. 16 mm. 20:-/st.

Klubbmärke, som ovan men utan nål, att limma på underlag, diam 16mm. 20:-/st.

Klubbmärke, broderat tygmärke att sy fast på t.ex. klädesplagg, vitt/blått/guld, diam. 73 mm. 10:-/st.

Klubbmärke, klisterdekal av plast att fästa på bilen ed, vitt/blått/guld, diam 75 mm. 5:-/st.



Foto: Herbert Nilsson

Foto: Herbert Nilsson

