



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIAKLUBBEN
NUMMER 97 , Februari 2009



Nu färdig ! Lennart Fröjds vackra Aurelia GT ser.6 1957.

I detta nummer bl.a. :

ÅRSMÖTE TAXINGE SLOTT Lörd. 18 april kl.12

EN AURELIA-SAGA, AV LENNART FRÖJD

Ett smakprov nu. Förnyar ni ert medlemskap för 2009, får ni er till livs en sagolik berättelse om 20 års renoveringsresultat i nästa nummer.

LANCIA-MINNEN, AV LARS-ERIK ERIKSSON

RALLY I SAN REMO, AV STEFAN PETROVIC

GARAGEBESÖK HOS KARL-ERIK CHRISTERSSON

Sedan vi hälsade på hos Lennart Fröjd vid klubbens Nordiska träff i Lidköping år 2005, har han nu färdigställt Aurelian. Mer om detta längre fram.



SVENSKA LANCIAKLUBBEN

Syfte

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.

Styrelse

Karl Hansell. Ordförande och ansvarig utgivare La Lancia.
Ringvägen 160, 116 31 Stockholm.
Tel. 08-641 42 13 Mob.070-932 02 93
E-mail karl_hansell@yahoo.se

Stefan Petrovic. vice. ordförande.
webbansvarig, klubbmästare
Sika 6043, 761 92 Norrtälje
Tel. 0176-18 886 Mob.070-497 52 85
E-mail stefan1976@gmail.com

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

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

Bo Nylén. Kassör / medlemsregister,
handläggare MHRF förs. / besiktn.
redaktör La Lancia
Hörningsnäs vägen 12, 141 45 Huddinge
Tel. 08-711 00 28 Mob. 070-532 00 28
E-mail bonylen@telia.com

Robert Lilja. Ledamot
Hummelvretsvägen 38, 178 36 Ekerö
Tel.08-560 522 65 Mob.070-66 66 280
E-mail robertlilja@tele2.se

Peter Tibell. Klubbmästare
Vallmovägen 17, 186 34 Vallentuna
Mob. 076-172 09 50
E-mail peter.tibell@telia.com

Rolf Nylén. Suppleant
Solursbacken 10, 141 35 Huddinge
Tel. 08-774 73 57 Mob. 070-889 43 34
E-mail rolf.nylen@bredband.net
Göran Welander. Suppleant
Banérgatan 89, 115 53 Stockholm
Tel. 08-665 10 83
E-mail goran.welander@gmail.com

Kontaktpersoner Lanciamodeller	
Lambda, Aprilia	Herbert Nilsson
Appia	Rolf Nylén
Aurelia,	Robert Lilja
Beta	Magnus Wålinder
Delta	Stefan Petrovic
Flaminia	Peter Tibell
Flavia, Fulvia	Bo Nylén

Hemsida

www.svenskalanclaklubben.com

Klubbadress

Svenska Lanciaklubben,
c/o Bo Nylén
Hörningsnäs vägen 12,
14145 Huddinge

Plusgirokonto 55 58 14-3

Org. nr 802440 - 7838

NÅGRA ORD FRÅN ER ORDFÖRANDE

av Kalle Hansell



Hej Lanciavänner!

Vi hör nu dagligen om krisen i bilindustrin, Volvo och SAAB går på knäna tillsammans med sina amerikanska ägare Ford respektive GM. Hur går det då för Lancia och dess ägare FIAT ?

Svaret är att just nu ser det riktigt bra ut! FIAT koncernen gjorde år 2007 en vinst på €3,2 Miljarder, prognosen för 2008 pekar på en vinst mellan €3,4 och €3,6 Miljarder.

Även på bilsidan går FIAT bra. Efter några tuffa år i början an 2000-talet så har man gjort långtgående omstruktureringar inom bilverksamheten.

Lancia ingår numera i FIAT Group Auto med tillsammans märkena FIAT, Alfa Romeo och Abarth. Ferrari och Maserati är numera två helt egna bolag i koncernen.

Förutom att även FIAT Auto Group gör ett bra resultat, så ligger man också bra till för att man har en väldigt modern modellflora. Man ligger särskilt bra till inom det nu så populära segmentet småbilar, med allt ifrån billiga FIAT Punto till trendiga FIAT 500, de sportiga Alfa MiTo och Abaths 500 varianter till de lyxiga småbilarna ifrån Lancia.

Man har även lyckats undvika de fällor som många andra tillverkare har fallit i. Till exempel har FIAT gruppen aldrig plöjt ner en massa pengar på att ta fram en SUV, en totalt opraktisk fordonstyp som visar sig vara helt omodern nu.

Den enda bristen i modellfloran är att man saknar en större familjebil. Alfa 166 är nerlagd och Lancia Thesis är på väg att läggas ner utan att någon ersättare är planerad.

Även på tekniksidan står FIAT koncernen väl rustad. Man är bäst i världen just nu på att ta fram små energisnåla men effektstarka motorer! Särskilt på dieselsidan har man just nu en unik position, men även på bensinsidan är man bland de främsta.

Jag tror att även om det kommer att storma lite om bilindustrin de närmaste åren så kommer FIAT koncernen och Lancia att klara de problem som uppstår på ett utomordentligt sätt.

Forza Lancia !

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE I SVENSKA LANCIAKLUBBEN.

**Klubben kallar härmed till årsmöte vid Taxinge Slott, (festsalen 1 tr)
Lördagen den 18 april 2009 klockan 12:00.**

Alla klubb- och familjemedlemmar hälsas varmt välkomna.

Tag av vid Nykvarn när ni färdas E 20 från Södertäljehållet. Skyltat ”Taxinge”, gamla vägen. Från Strängnäs, tag av vid Mariefred och följ gamla vägen österut mot Taxinge. Efter årsmötet bjuder klubben på kaffe och prinsessstårter och förtärrar prisutdelning av vandringspokalen Extravanza.

A. Förslag till dagordning. (enligt stadgarna fastställda 2006).

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 medlemsavgifter.
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag (propositioner).
12. Val av klubbordförande på 1 år.
13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter.
14. Val av revisor och revisorsuppleant.
15. Val av valberedning
16. Mötets avslutning.

B. Extravanza.

C. Erinran.

Sedan klubben år 2008 registrerats hos Skatteverket som ideell förening, föreligger deklarationsskyldighet senast den 2 maj 2009.

PÅMINNELSE

Glöm inte att betala årsavgiften 300:- kr till klubbens pg 55 58 14 – 3.

Det är absolut nödvändigt att ni skriver in avsändaren!

Annars kostar det klubben 160:- kr / st att via bankerna få reda på avsändaren.

Att skicka en extra påminnelse kostar 6 kr. Helt onödiga klubbavgifter!

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2008

Styrelsen har haft ett flertal möten under året, såväl styrelsemöten som planeringsmöten inför det stora Nordiska Lanciamötet i Arboga. Stämningen har varit god, även om många fick slita hårt med planeringen och genomförandet av detta vårt 55-års-jubiléumsmöte.

Tack vare avgiftshöjning p.g.a. ökad tidningskostnad, samt strategisk planering är nu klubbens ekonomi stabil, vilket kommer medlemmarna till nytta. Antalet klubbmedlemmar har dock sjunkit något, men det finns andra entusiastiska Lanciaägare som ännu inte är medlemmar men som säkert gärna skulle vara det. Nog kan vi tillsammans se till att få med några fler i vår klubb!

Efter viss osäkerhet till följd av ägarbyte på Skokloster, beslöts att separera Årsmötet ifrån 1 maj- firandet på Skokloster.

Årsmötet avhölls därför på Taxing Slott den 20 april i härlig vårsol. Per Edvardsson vann Extra Vaganzan för sitt flitiga brukande av familjens fina Fulvia Coupé i Sverige och till klubbträffar i Europa.

Även Italienska Dagen 1 maj på Skokloster blev en trevlig tillställning. Flera Lanciabilar dök upp, både tillhörande klubben och sådana som ännu inte blivit medlemmar. Några Delta Integrale-ägare tog initiativ till en gemensam kortage till mötet. Det bör göras igen!

Årets höjdpunkt var utan tvekan det stora internationella Lancia-mötet i Arboga den 7 till 10 augusti. 85 deltagare kom med 45 Lanciabilar! Mötesdeltagarna kom ifrån Sverige, Norge, Danmark, Österrike, Schweiz, Italien och Holland. Arrangemanget blev av riktigt hög klass, trots lite otur med vädret, som dock var oss nådigt med solsken sista dagen utomhus.

Ett flertal klubbrepresentanter har även bevistat andra möten under sommaren, bland annat Haninge Classic and Sports Car, Hamnträffar i Nyköping och Trosa, Eskilstuna Veterandag och på Rosersbergs slott.

Det hölls också ett numera traditionsenligt höstmöte i Hölögaraget den 27:e september

Några svenska Lancisti passade på att åka och fira den tyska klubbens 30-års jubileum på våren i Bad Staffelstein och på hösten i Finsterntahl och både bilmässan i Essen och Padova fick svenskt klubbbesök.

Året avslutades som vanligt med Lucia-fika i Klockargården i Huddinge.

EKONOMISK REDOVISNING FÖR ÅR 2008

Ingående saldo Plusgiro 2 jan. 2007

Kr 34.484:94

INTÄKTER

Medlemsavgifter	Kr 22.225:-
MHRF-försäkringshanteringsers.	Kr 1.045:-
Försäljning av klubbregalier	Kr 7.442:-
<u>Mötesintäkter</u>	<u>Kr 615:-</u>

Årets intäkter, summa

Kr 31.327:-

=====

Kr 65.811:94

UTGIFTER

Möteskostnader inkl lokalhyra	Kr 5.734:-
Medlemstidn. La Lancia inkl. utskick	Kr 31.136:-
MHRF årsavgift 1/7-07 – 30/6-08	Kr 2.025:-
Klubbregalier, presenter & blommor	Kr 8.412:-
Kontorskostn., Kop., papper & Gravyr	Kr 2.085:-
Porton, frimärken	Kr 1.590:-
<u>Plusgiroavgift & trans.kostn. Kr</u>	<u>968:50</u>

Årets utgifter, summa

Kr 51.950:50

Utgående saldo Plusgiro 28 dec. 2007

Kr 13.861:44

Årets resultat: - 20.623:50 Kr

=====

Kr 65.811:94

TILL SALU

*Kontakta Tor Fredriksson för mer information och vidare affär,
ev. transport m.m. tel. 070- 698 30 39.*

Benne Petterssons bilar är till salu p.g.a. hans reumatism. **Lancia Delta** -83 röd,
Lancia Beta HPE– 83 blå, **Beta Coupé** –77 röd, 3 st **Lancia A112** / en Abarth.
Lennart Wannemarks **Flaminia PF Coupé 3B** –63, guldmet. samt hans
Delta HF Integrale 8V –88, Röd. En reservdelskatalog till Ardea.

Lancia Beta Zagato Spider –81, svart. Claes Nilsson, Staffanstorp.
Tel.046-246868. mob: 070-818 88 78. epost: claes_nilsson@avid.com

Lancia Kappa Berlina 2,4 –95, röd, 23000 mil, säljes till högstbjudande.
Peter Tibell, Tel. 076-172 09 50. epost: peter.tibell@telia.com

Fulvia Coupé 1,3S –70, Blå. Marino Duimovich, Nacka. Tel. 08-716 55 75.

Y-10 – delar. Motor, fjäderben, bromsdet., S- & V-hjul, el.detaljer, strålk, bak-
ljus m.m. allt nästan gratis vid hämtning i Huddinge hos Bo Nylén.



Flavia Zagato Sport –64. Vår röda bil,
som vi med glädje ägt i över 25 år och
deltagit i många klubbträffar både inom
och utom landet samt Lanciafabrikens 90
och 100-årsjubileum i Turin, säljes till
högstbjudande. (vill lägga krutet på fars

Aurelia istället). Karossen är av handknackad aluminium och av de 526 tillverkade
finns endast ca 200 kvar i världen, varav denna är den enda i Sverige.

Seriösa intressenter kan kontakta Bo Nylén tel.08-7110028. mob. 070-5320028
epost: bonylen@telia.com

Teknisk litteratur.

Lancia Beta Coupé 1600 o 1800, Instruktionsbok på engelska. Nyskick 150:- kr
Lancia Beta Berlina 1800, Instruktionsbok på svenska. Nyskick 150:- kr
Lancia Fulvia 2nd serie Saloon, Instruktionsbok på engelska. Nyskick 200:- kr
Lancia Beta Coupé Concise Repair shop manual, på engelska. Nyskick 200:- kr
Lancia Beta Concise Repair shop manual, på engelska. Nyskick 200:- kr
Lancia Beta Specific service tools, på italienska. Mycket gott skick 150:- kr
Lancia Catalogo attrezzature per riparazione vetture. Samtliga bilar, samtliga verktyg
komplett för alla funktioner. På italienska, engelska, tyska. Nyskick 200 kr
Säljes per styck eller hela biblioteket för 1000:- kr
2 st kompletta hjul till Appia serie 2.

Blästrade och lackerade fälgar. 15 tum. Nya Firestone radialdäck.

Aldrig använda, helt som nya. Pris 1000:- kr

Lars Filipsson, Tel 08-628 24 43.

KLUBBTRÄFFAR

Lanciaklubben inbjuder till ett stycke svensk bilhistoria!

Gustaf Nordbergs Vagnfabrik

Robert och Per har genom Rolf Nordbergs vänliga tillmötesgående fått låna ett helt unikt bildmaterial som han låtit sammanställa till ett bildspel från ”Gustaf Nordbergs Sadelmakeri & Vagnfabrik”, mitt i Stockholms innerstad. Bilderna kommenteras sakkunnigt och humoristiskt av Carl Nordberg (vid inspelnings-tillfället över 80 år!) med visst stöd av hans son, Rune. Exposén täcker allt från taxibilar och ambulanser (t.o.m. en militär ambulans-Harley Davidson!) till mängder av osannolikt exklusiva bilar för vårt kungahus och andra av dåtidens notabiliteter, 1½ timme av oförglömlig bilhistoria. Efter visningen står Rolf till förfogande för eventuella frågor, och han har säkert med sig en hel del annat unikt material. Då verksamheten upphörde donerades en hel del till AHK, och pryder nu deras klubblokal i Bromma.

Att det i Sverige formgivits, konstruerats och tillverkats en sådan mängd lyxiga versioner av allt från Cadillac, Packard, Rolls Royce, La Salle, Mercedes, Isotta-Fraschini till Minerva och Fiat - och alla dessa i världsklass - är verkligen värt förundran. **Missa inte detta tillfälle att njuta av bilar ur en kategori som aldrig mer kommer att byggas.**

Datum för evenemanget är **Fredagen 13 mars klockan 19:00** och platsen är Helenelundsgården, Stupvägen 1, Helenelunds Centrum i Sollentuna. Helenelundsgården ligger våningen ovanför ICA, 1 min. från pendeltågsstationen. De som kommer med bil åker Sollentunavägen söderut från Sollentuna Centrum, alternativt E4 avfart 171/ Kista S, mot Silverdal/Helenelund efter Järva Krog. Efter OK/Q8,sväng ned vid skylt Helenelund/pendeltåg. Med P-skiva gratis parkering på 2 nivåer i 2 tim. därefter 10:-/timme. Hiss finns. Kolla gärna www.hitta.nu för individuell vägbeskrivning eller i nödfall: ring 070-321 78 16 (Per E.).

Obligatorisk anmälan till Per Edvardsson senast måndagen den 9 Mars, tel: 08-35 24 64 eller epost: per.edvard@telia.com.

Kaffe / té med bröd ingår i de 50:-/person som Anna-Lena inkasserar på plats.

Techno Classica 2009, Essen Tyskland. 2 – 5 april 2009.

Ett eldorado för den bilintresserade med stort utbud av bilar, reservdelar, tillbehör, litteratur och allt som hör veteranbilar till. **Pris: 2.900:- kr. Enkelrumstillägg: 600:- kr.** I priset ingår: Bussresan, plats i dubbelrum med frukost på hotell.

Entrékostnad 2 dgr på mässan, busstransfer och färjekostnader.

På- resp. avstigningsplatser: Skövde- Skara- Vara- Vårgårda- Alingsås- Borås- Gårda- Björkäng- Helsingborg.

Eks Buss Tel.0512-12090. E-post: info@eksbuss.se , www.eksbuss.se

Årsmöte. Lörd. 18 april 2009. kl 12 på Taxinge Slott. Liksom förra året hålls årsmötet på Taxinge Slott, vid Mälaren mellan Södertälje och Mariefred. Alla medlemmar med familjer hälsas välkomna på kaffe och tårta en trappa upp i festvåningen. Se separat kallelse och dagordning.

Italienska Dagen på Skokloster och Skottorps Slott i Halland 1:a maj.

De stora träffarna med allt vad italienska fordon heter, går inte att stoppa ! Nu även i Halland (www.skottorpsslott.se). Så vi ses där med pic.nic-korg och allt.

Frühlingstreffen zu Himmelfahrt. Vår tyska systerklubb bjuder in till vårträff i Kiel-trakten vid den danska gränsen. **21 – 24 maj 2009.** www.toepferhaus.com
Mer information via styrelsen samt Jens & Petra Gäde i tyska Lanciaklubben.



Nordiska Lanciaträffen 5-7 juni 2009 i Kongsberg Norge. Våra norska systerklubb är värd i år.

Anmälan före 1 maj till :

jens-even.wahl@akzonobel.com

Hotellbokning och betalning direkt till:

Storaas Gjestegaard, Jondalen, 3614 Kongberg

Tel. 0047-32 72 12 00. www.storaas.no

PRELIMINÆRT PROGRAM

Adkomst fra Sverige og Danmark via E 6 og E 18:

Kjør retning Drøbak på vei-23 og bruk

Oslofjordtunellen retning Drammen. Fra Drammen

retning Kongsberg. Gjennom Kongsberg retning Bolkesjø og Notodden.

Følg E-134 helt frem til hotellet som ligger før Bolkesjø, 23 km fra

Kongsberg

Fredag: Ankomst fredag fra kl. 14.00. Tre retters middag om kvelden

Felles samling med sosialt samvær, Lancia nyheter, lotteri .

Lørdag: Frokost.

Felles tur til Høens Garasje, et privat museum med mye 50 og 60 talls effekter og biler. Besøk Kongsberg kirke med orgelspill. Parkering i sentrum Byvandring. Egen lunch i byen. Besøk i sølvgruvene.

Retur Storaas Gjestgiveri for festaften.

Søndag: Frokost.

Lanciarally på fjellveier med ferdighetskjøring. Avslutning med lunch

Program ferdig kl. 14.00

Treffavgift pr. person kr. 350,- barn under 12 år gratis. Hotell og mat, uten drikke, koster kr. 1830 pr. pers i dobbeltrom. Kr. 2230 i enkeltrom. Lunch lørdag er ikke inkludert.



10-11 ottobre 2008



av Stefan Petrovic

Nedan följer en reseberättelse från den 9-14 oktober och mitt besök av evenemanget Rally Legend. Jag fick höra talas om detta efter förra årets upplaga, men det var först när jag fick se bilder och filmklipp som jag insåg att detta måste upplevas. Rally Legend är arrangerad som en nedkortad rallytävling med ett antal specialsträckor. Det som gör evenemanget unikt är tävlingsbilarna även om förarna också bidrar till att ge evenemangets dess namn.



Martini Racing firande 40-års jubileum med mangrann representation

För mig har rallyn haft en lång och intressant historia med sjuttio- och åttiotalet som de gyllene åren. Den absoluta höjdpunkten var första hälften av 80-talet då grupp B tillät tillverkarna utveckla bilar utefter ett liberalt reglemente. Som alla säkerligen vet blev de så snabba och svårtyglade att man, efter ett antal olyckor, beslutade att förbjuda klassen. För att få en bil homologiserad för grupp B krävdes att modellen tillverkats i 200 exemplar. Majoriteten av dessa exemplar utrustades för gatbruk, men bilarna var dyra och svårsålda. Det faktum att bilarna tillverkats i små serier, deras avancerade konstruktion tillsammans med dess extrema köregenskaper bidrog till att skapa en magisk aura kring denna epok i rallyhistorien. Som bilintresserad och Lancisti är det med stor beundran man ser på denna era, då Lancia var en av de stora aktörerna i sammanhanget. Det var deras framgångar där, som en gång i tiden väckte mitt intresse för märket.

Rally Legend är en tävling för rallybilar från 60-, 70- och 80-talet. Tävlingen är antagligen det evenemang som idag kan stoltsera med flest deltagande grupp B bilar. Även några av de stora förarna från den tiden brukar vara inbjudna till evenemanget och köra någon av de bilar de använt med framgång en eller flera decennier tidigare. Förra året deltog ess som Markku Alen, Miki Biasion och Sandro Munari.



*Il Cavallino har
sin verksamhet i
Montecatini Terme*

Mitt intresse för rally, och i detta sammanhang ett historiskt sådant, är inget som delas i hemmet utan är något jag är ensam om. Med anledning av detta stod det tidigt klart att jag

skulle få åka själv. Då det endast fanns mina egna önskemål att tillgodose blev ett av kriterierna för resan att försöka minimera kostnaderna. Vid val av flygbolag fanns egentligen bara ett alternativ vilket fick mig att blicka söderut mot Nyköping och Skavsta. Jag upptäckte att det öppnats en ny rutt till Rimini, vilket geografiskt sett passade ypperligt. Rimini ligger mycket nära republiken San Marino, där evenemanget arrangeras. Tyvärr verkade rutten endast köras under några sommarveckor, dock ej i oktober. Ett annat alternativ som passade bra och som blev det jag valde var att flyga till Pisa torsdag eftermiddag för att återresa tisdag kväll, veckan efter. Då rallyt påbörjades fredag eftermiddag för att avslutas lördag kväll skulle jag ha tid att ta mig till San Marino fredag förmiddag, dessutom skulle jag ha ett antal dagar efter rallyt som borde utnyttjas. Jag beslutade mig för att förlägga ett besök på ett företag som heter Il Cavallino och som är den enskilt största handlaren av Delta Integrale i Italien och därmed i hela världen. Detta företag är beläget i Toscana mellan Pisa och Florens. Förutom ett antal speciella integrale-versioner har företaget även utvecklat väldigt intressanta 037-replikor som intresserade mig. Sagt och gjort, biljetterna bokades i mitten av mars, mer än ett halvår före evenemanget.

På Svenska Lanciaklubbens nordiska träff i Herrfallet pratade jag med Robert och Renate Lauermann från Österrike. Ni som deltog där minns säkerhet Robert, den glade österrikaren som rattade sin blåa Montecarlo mycket entusiastiskt och skickligt runt vår konbana. Vi började av en händelse prata om Rally Legend. De hade varit där föregående år och berättade hur bra evenemanget varit och att de definitivt skulle dit i år igen. Jag berättade att jag också tänkt åka, så vi beslöt oss för att hålla kontakten.



Robert Lauermann med sin Beta Montecarlo på Malmby Flygfält.

Boendet bokade jag någon månad innan avfärd. Då jag ville hålla kostnaderna nere fick det bli vandrarhem i Florens, men däremot blev det lyxigare i San Marino där jag bokade ett rum på ett hotell i den gamla stadskärnan.

Jag höll mig uppdaterad avseende senaste nytt om rallyt från deras hemsida (www.rallylegend.com). Några dagar före avresa skrev jag ut all information om evenemanget såsom program, deltagarlistor och kartor.

Så var det äntligen dags för avresa. Lämnade ett gråmulet Nyköping, där regnet hängde i luften och termometern visade 10 grader. Anlände några timmar senare till Pisa. Där var det klart väder samt några grader varmare. Inhandlade busstransfer till Florens och gick sedan till busshållplatsen. Det var mycket folk som samlats runt den parkerade bussen, men det syntes inte till någon busschaufför. Förutseende, som chauffören varit, hade han i alla fall öppnat baddörren och några av lastluckorna. Passagerarna började lasta in sitt bagage och embarkerade bussen. Gjorde detsamma och fem minuter före avgång var så gott som hela bussen full av passagerare. Då blev jag påmind om att en del människor saknar flexibilitet för oförutsedda situationer, för in kliver en förbannad biljettkontrollant. Kontrollanten undrar vad tusan vi gör på bussen och beordrar samtliga att stiga av för att sedan släppa på en och en mot uppvisande av giltig biljett. Gissa om det blev kaos!

Något försenad lämnade vi Pisa International Airport för en dryg timmes resa till Florens. Resan gick bra och jag var framme vid tiotiden. Vandrарhemmet jag förbokat var nyrenoverat och låg väldigt centralt. Jag fick en säng och ett låsbart skåp. Då jag inte hunnit äta sedan lunch bestämde jag mig för att genast bege mig till någon restaurang. På väg ut träffade jag några andra vandrарhemsgäster. De undrade om jag ville hänga på och ta en öl, vilket jag gjorde. Vi hamnade på en irländsk pub med enbart utländska studenter och turister. På väg till puben köpte jag med mig en italiensk smörgås för att dämpa den värsta hungern. Kvällen avslutades således med öl tillsammans med mina nyfunna vänner. Det visade sig att alla rest ensamma och att vi alla representerade varsitt land. Sällskapet bestod förutom mig, av en engelsman, en australiensare, en nya zeeländare och en israeliska.

Fredag morgon begav jag mig till centralstationen i Florens. Att åka tåg i Italien är något som jag har haft goda erfarenheter av. Detta var inget undantag utan de tider och avgångar jag kontrollerat på Internet stämde och en stund senare satt jag på ett tåg mot Bologna där ett tågbyte väntade.



Morgonvimlet på centralstationen i Florens.

Dagarna innan avresan, hade oron börjat uppenbara sig. Jag hade inte löst problemet hur jag skulle ta mig mellan specialsträckorna. En idé som poppat upp var att eventuellt hyra en scooter. Med en sådan skulle jag enkelt kunna ta mig mellan de olika etapperna. Då jag inte hittat någon information om scooteruthyrning i San Marino stod min förhoppning att hyra en i Rimini. Där borde det finnas uthyrning, även om informationen på Internet var knapphändig.

När jag anlönt till stationen i Rimini gick jag således raka vägen till turistinformationen som är belägen bredvid järnvägsstationen. Damen upplyste mig att det sedan ett antal veckor tillbaka var lågsäsong och att de flesta affärer och andra serviceställen var stängda. Dock visste hon att det fanns ett ställe där uthyrning fortfarande skedde. Jag styrde kosan mot uthyraren samtidigt som jag gjorde upp ett maxpris vad jag tyckte det var värt att betala. Jag insåg att det borde finnas viss prutmån på priset p.g.a. liten efterfrågan. Väl framme hos uthyraren insåg jag att priset var högre jämfört mot min egen kalkyl. Jag kände hur besvikelsen började komma över mig och jag såg mig själv släpandes på mitt bagage tillbaka till stationen. Jag förklarade att priset var för högt och erbjöd honom istället mitt maxpris. Efter en stunds velande godtog han mitt bud och affären var i hamn.



Scootern hjälpte förtjänstfullt till att transportera mellan specialsträckorna i San Marino.

Med scootern till mitt förfogande fortsatte jag resan vidare mot San Marino. Mina begränsade färdigheter i att köra tvåhjuliga motorfordon och

de otaliga cykelolyckor jag upplevt i mina ungdomsår fick hjärnan att ständigt skicka ut signaler att ta det försiktigt. Jag räknade även med att de hyresavtal jag skrivit på antagligen skulle ruinera mig i händelse av en olycka. Om man bortser från de risker som man utsätter sig för var annars scootern det perfekta fortskaffningsmedlet för mitt ändamål. Den frihet och rörelsemöjlighet man fick skulle visa sig ovärderlig.

I Riminis förorter passerade några mycket bekanta skyltar. De visade sig tillhöra Fiat Centro Rimini. Givetvis stannade jag för att kika in deras bilpark. Där fanns förutom den nya Deltan även de nya Abarth-versionerna av Grande Punto och 500:an. Måste säga att dessa modeller verkligen gjort Fiat attraktivt igen. Utanför realiserade man ett antal bilar. Bland annat kunde en ny Ypsilon köpas för 10 000 euro, vilket måste anses som billigt.



Fiat Centro i Rimini



Fiat 500 Abarth är en mycket trevlig bekantskap.

Efter ca 40 minuters puttrande kom jag således till resans huvudort, San Marino. Den gamla stadskärnan är belägen uppe på en bergstopp medan själva republiken utsträcker sig med en radie på någon mil. Jag skulle precis styra kosan upp mot den gamla stadskärnan och hotellet när jag såg en rallyskylt pekandes ned mot ett industriområde. Så fort jag svängt av började den ena intressanta bilen efter den andra dyka upp, dessutom började trafiken tätna och mer personer befina sig i rörelse. Efter några hundra meter var jag framme vid Parq Ferme, det område där rallyteamen registrerar sig och parkerar sina bilar mellan tävlingssträckorna. Den syn, men främst de känslor man fick vid åsynen av en stor parkering fylld med dessa rallybilar som man endast läst om och sett bilder på var fantastisk. I det sinnestillstånd jag hamnade i förmådde jag mig inte att åka till hotellet utan vandrade istället runt med både bagage och kamera i över en timme.



Parq Ferme med alla rallykoner.

Efter att slutligen lyckats återfå omdömet fortsatte jag till hotellet för att snabbt checka in, äta och sedan återvända. Väl tillbaka kunde jag konstatera att årets upplaga av rallyt skulle bjuda på ett flertal godbitar. Jag hade tidigare fått information om att den store rallyikonen Stig Blomqvist skulle medverka. Han skulle delta i tävlingen i samma Audi Quattro Sport S1 som han körde 1985.

Några andra rallystjärnor på startlinjen var Simo Lampinen i en Beta Coupé, Sandro Munari i en Stratos, Miki Biasion i en Delta integrale, Juha Kankkunen i en Delta integrale och Alex Fiorio i en Delta 4WD. Allt som allt deltog sju Stratos, två Fulvia Coupé, en Beta Montecarlo, en Beta Coupé, sex 037:or, sex Delta S4 och 22 Delta integrale eller 4WD. Utöver Lancia kan nämnas att det deltog ikoner som MG metro 6R4, Ford RS200, Renault 5 GT Turbo, Porsche 911, Fiat 124 Abarth m.fl. Kameran gick varm när jag vandrade runt bland bilarna.



*Stig Blomqvist var inbjuden till årets upplaga av Rally Legend.
Foto: [http://www.tiva-tiva.com/rally/rally_legend_08_xic/index.htm]*

När jag hamnade vid en Beta Montecarlo stod jag plötsligt mittemot Renate och Robert Lauermann. Robert hade precis hunnit fingranska bilen in på bara muttern. Robert äger själv två Beta Montecarlo och är en hängiven supporter av dessa bilar. När det således fanns en sådan bil med i tävlingen var det inte svårt att förstå vilken bil Robert höll ett extra öga på. I sällskap med Robert och Renate var Timo Mokech och Maria Maringer. De hade också varit i Herrfallet med sin gråa integrale. Österrikarna erbjöd mig att göra dem sällskap för att se specialsträcka två samma kväll. Den sträckan var utstakad i det närliggande industriområdet och hade använts föregående år. Robert kände till ett ställe som gav bra översikt när bilarna passerade. Jag accepterade givetvis inviten och slog följe med dem. Robert visste att det var en populär utsiktsplats så det gällde att gå i tid. Vi begav oss iväg redan klockan sex på kvällen, trots att de första bilarna, deltagande i tävlingen, inte skulle passera förrän halv nio. På väg till vår utsiktsplats uppenbarade sig den första

bristen i min planering. Mina österrikiska vänner, med rutin och erfarenhet, hade inte bara med sig mat och dryck utan även stolar då de visste att väntan skulle bli lång. Själv hade jag inget av detta med mig.



Med i startfältet fanns en Beta Montecarlo.

Innan vi kom fram möttes vi av en positiv överraskning. Trimfirman Errani hade ställt ut fem ombyggda Delta integrale-bilar för beskådning. Mina kunskaper om denna firma är knappa men jag har förstått att man byggt om ett tjugotal bilar både karosserimässigt, men även mekaniskt. Bilarna är dyra och man kan även diskutera om de utseendemässigt blivit till det finare. Jag tycker nog att de blivit lite väl vulgära och föredrar integralen i sitt ursprungliga utseende. Dock var det intressant att beskåda bilarna i verkligheten då jag sett bilder och diskussioner om dem på Internet.



3 av 5 Errani-trimmade Delta integrale som fanns uppställda i närheten av specialsträcka två.

Robert hade för avsikt att placera oss på en balkong vid en industrilokal med utsikt över en stor asfaltsplan. Planen var avdelad så den bildade en S-kurva. Denna avdelning skulle minska farten hos ekipagen samtidigt som många av förarna skulle kunna bjuda publiken på en eller annan sladd. Trots vår tidiga avfärd var vi bland de sista som fick plats på balkongen. Väl där började en lång väntan på de första bilarna. Under tiden hann solen gå ned och mörkret falla. Detta innebar att temperaturen föll drastiskt från behagliga 20-25 ned till 10 grader och det började kännas kallt. När bilarna väl började komma var all trötthet och kyla som bortblåst. Den ljudkuliss som fortplantades när bilarna kom gasandes utefter huskropparna i industriområdet var mäktig. De första bilarna som tillhörde föråkarna genererade stora hurrarrop, mest fick Miki Biasion som passade på att spexa genom att göra en kontrollerad piruett. Efter Biasion följde de första tävlande ekipagen ledd av Stig Blomqvist. Man kunde konstatera att Stig tog det ganska lugnt, kanske inte så konstigt då han inte kört bilen på 23 år. Dock ökade han tempot vartefter tävlingen fortskred. Efter honom följde ett koppel av 150 ekipage med många minnesvärda passager. Sista bilen passerade då klockan hunnit bli närmare halv ett på natten och en lång dag började gå mot sitt slut. Jag stämde träff med österrikarna inför specialsträcka fyra nästkommande förmiddag.



En Delta S4 under en av kvällens etapp

[Bild från <http://www.lawrencecliftphotography.co.uk/>]

Lördagen bjöd återigen på vackert väder. Jag hann med en sväng till Parq Ferme innan det var dags att ta sig ut till specialsträckan. Efter att ha kommit fram till startplatsen insåg jag återigen att jag missat ta med mig dryck och någonting att äta. Då tiden var knapp innan de skulle börja fanns det inga möjligheter att reparera misstaget. Turligt nog fanns det försäljning av italienska smörgåsar och dryck, inte långt från vår utsiktsplats.



En 037 under specialsträcka fyra.

Rallyt bjöd återigen på god underhållning. På eftermiddagen begav vi oss till specialsträcka nio, vilket var tävlingens sista. För att hinna se flera specialsträckor var man tvungen att hålla högt tempo. Det gavs exempelvis ingen tid för restaurangbesök utan man fick förtära medhavd mat på plats. Jag hade som sagt inte ens med mig vatten så det blev inte mycket mat för egen del, men generösa österrikare såg till att dela med sig av sitt eget förråd. Den sista sträckan var belägen en bra bit söder om San Marino så det innebar en relativt lång transportsträcka. Den plats vi stannade på var ett serpentinparti i skogen och gav bra uppsikt över en 180-graders böj.



Simo Lampinen i sin Beta Coupé.

Vid halv sju på lördagskvällen var den sista specialsträckan avklarad och det var dags att återvända. Österrikarna skulle tillbaka till sin inkvartering som låg i en liten by ca 30 min från San Marino. De skulle senare på kvällen äta på en restaurang i närheten av deras inkvartering. Jag blev erbjuden att följa med men tackade nej, jag tyckte det skulle bli för långt att åka med scootern. Dessutom hade mörkret hunnit falla med kallare temperatur som följde. Jag stannade istället på en lokal pizzeria på vägen tillbaka till San Marino. Därefter skyndade jag tillbaka till Parq Ferme för att åtnjuta någon form av prisceremoni eller dylikt. Döm av min förvåning när jag anlände och insåg att man höll på att packa ihop och bege sig därifrån. Jag skyndade runt och tittade på några av de fordon som fortfarande fanns kvar. Kunde även analysera resultatet av tävlingen. Vinnaren var en för mig okänd italienare i sin Lancia Delta Integrale, tvåa blev Juha Kankkunen följt av en tysk vid namn Owe Nittel i sin Mercedes 190. Stig Blomqvist hamnade runt tionde plats efter en stark avslutning.



En Delta S4 efter avslutat rally.

Bredvid Parq Ferme fanns en fotbollsarena där en match spelades. Kikade genom stängslet och bedömde att det var en ligamatch i någon lägre italienska division. Matchen verkade hålla låg kvalitet och kändes avslagen, dessutom hade jag rest hit för ett historiskt rally, inte för en medioker fotbollsmatch. Gick därför ytterliggare ett varv bland bilarna innan jag återvände till hotellet.



Parq Ferme efter avslutat rally.

Väl tillbaka gick jag en sväng i den gamla stadskärnan för att se om det fanns någon pub dit rally-folket begivit sig. Efter ett tag insåg jag att de med största sannolikhet inte fanns i San Marino. Gamla stadskärnan i San Marino är pittoresk och välbesökt dagtid. Dock är det öde kvällstid. Det enda som var öppet var ett gatukök med karaoke där ett sällskap överförfriskade ryssar sjöng Roxette-låtar. Det blev således en tidig kväll på hotellet. På TV visade man VM-kval, San Marino spelade hemma mot Slovakien. Plötsligt kände jag igen stadion, det var där jag kikat in tidigare under kvällen.



Bild på hotellet i San Marino.

På söndag morgon mötte jag upp Robert Lauermann med sällskap. Vi gick runt och tittade i de olika turistbutikerna som San Marino har att erbjuda. Det flesta butiker säljer skinnjackor, väskor eller alkoholhaltiga drycker. En butik som dock påkallade vår uppmärksamhet var en trevlig butik med modellbilar. De hade många Lanciamodeller vilket var trevligt att titta på. Robert berättade att han samlar på modellbilar på Beta MonteCarlo. Om jag inte missuppfattade honom skall han ha mellan 500 och 1000 modellbilar av den, till och med som trampbil. Vid halvtolvtiden skildes vi åt. De skulle bege sig tillbaka till Österrike medan jag återvände till Rimini för vidare färd mot Florens. Tågresan gick fort och planenligt, väl framme i Florens återvände jag till samma vandrarhem som jag övernattat på vid ankomsten några dagar tidigare.



Robert och Renate Lauermann tillsammans med Maria Maringer och Timo Mokech.

Dagen efter bar det av till Montecatini Terme och till Il Cavallino Givetvis anlände jag lagom till lunchtid så jag fick istället återvända några timmar senare. Väl där kunde jag beskåda ett tiotal integralebilar, en ny Delta, två 037-replikor. Replikorna var riktigt fina, den ena var Martini målad medan den andra var vit. De var byggda på Beta Monte Carlo där man modifierat deras chassi så att de hade öppningsbara bak- och frontparti såsom de röramsbyggda originalen. Säljaren var till en början serviceinriktad och trevlig. Visade mig bilarna och undrade vilken jag var intresserad av. När det så småningom blev klart för honom att jag inte hade för avsikt att köpa något försvann den vänliga attityden och jag kände mig nästan oönskad. Efter tjugo minuter hade jag sett tillräckligt och återvände tillbaka till Florens.



Ett antal godbitar fanns att beskåda hos Il Cavallino.

Sista dagen hade ingen förutbestämd agenda utan spenderades med ett planlöst flanerande runt några av de fina byggnaderna i Florens.



Känd turistattraktion i Florens (Ponte Vecchio).

När man nu i efterhand summerar denna resa kan man konstatera att det går att uppleva något som för mig är intressebaserat likvärdigt med ett Formel 1 evenemang utan att behöva betala några dyra biljetter. Rally Legend är en så länge ett gratis evenemang om man bortser från den specialsträcka då man kör i industriområdet, vilket kostar 5 €. Övriga erfarenheter var att det finns ett behov av forskaffningsmedel i samband med rallyt, då det ofta är för långt för att kunna gå. Man bör även ta med sig proviant, dryck, varma kläder och någonting att sitta på då det blir långa dagar längs vägarna. Jag vill slutligen rekommendera alla som har intresse och möjlighet att besöka detta evenemang nästkommande år, det planerar i alla fall jag att göra.



Den Audi Quattro Sport S1 som Stig Blomqvist körde 1985.

Lancia Aurelia B20 GT serie 6, 1957 – ett renoveringsprojekt

Del 1 – inledning. av Lennart Fröjd

Nu är den färdig! Lancia med sin snygga häck och omisskännliga grill.

Nu har jag svaret på de ständigt återkommande frågorna från garage-besökarna. När har du planerat att ha den färdig? När tror du att du har den klar? Nu med facit i hand – oktober 2008.

Det handlar om alla GranTurismo-bilars förebild. En ikon och milstolpe i bilvärlden – Lancia Aurelia typ B20.

Inköpt 1978 i stadiet för en ”översyn”. När min hustru invigdes i projektet lär jag ha sagt: ”det är inte mycket att göra på den, den är snart igång”. Men det har tagit sin lilla tid. Snart, är ju som alla renoverare vet, ett tämligen tånjbart begrepp. I garaget glömmar man lätt tiden. Tidplaner kan man ha nog av på jobbet. Detta är avkoppling. Om det inte dj-as för mycket, förstås.

Enl. dokumentation från fabriken är den tillverkad 24 sept 1957, chassinumret är B20S-1648 . Märkligt nog registrerad i Sverige nästan 2 år senare. Var var den i mellanperioden? Var den svårsåld pga högt pris, då ca 30.000 kr. En exklusiv vagn ämnad för en begränsad köpkrets, har jag förstått. Jag måste erkänna att jag inte kände till modellens existens förrän jag blev invigd i Lanciakretsar av Carl-Johan Jarl och Owe Persson. Fram till dess var det engelskt som gällde. Aurelian till trots ligger fortfarande äldre engelska sportbilar mig varmt om hjärtat. Ursäkt! En inte helt okomplicerad genuin Lancia med självbärande kaross var för mig en stor utmaning. Viss tvekan hade jag. Rambyggda engelsmän är enligt mitt förmenande enklare att tas med.

Jag är fjärde ägaren. De två första hör hemma inom samma familj. Den har varit registrerad som N 18778 och A 90618. Den tredje ägaren brukade den en kort tid tills bilprovningen satte stopp. Efter ca 20 år och ett (?) varv plus 1000mil på mätaren var det slutkört. Den ställdes undan och räddades dessbättre från total dekadens. Eftersom jag dokumenterat samtliga Aurelia GT i Sverige, 25 st genom åren, och deras ägarhistoria har jag konstaterat att många har haft åtskilliga ägare och luddigt förflutet. Idag finns endast en dryg handfull i trafik, några har gått på export eller skrotats och resten står och trycker i något dunkelt garage. Vid en kontroll mot fabriken produktionsdokument har jag kunna konstatera att kaross, motor, växellåda mm är de ursprungliga, dvs har matching numbers. Dock var exteriörkulören ljusgrå från början. Så en spännande fortsättning följer !

LANCIAMINNEN. av Lars-Erik Eriksson

Efter att ha börjat titta i mina gamla fotoalbum och återupplevt gamla Lancia-minnen så vill jag dela med mig dessa bilder av min (pappas) första Lancia.



En Fulvia GT -68 som inhandlades hos Lanciaimportören Gianusso, som vid den tiden fanns vid Ågestavägen i Huddinge. Som 18 åring med ett alldeles nytt körkort var jag ofta och tittade på mina favoritbilar. Jag kommer ihåg att han var frikostig med provkörningar efter det att jag sagt att min pappa säkert skulle köpa en ny Lancia .

Bilen inköptes till det modesta priset av 16.400 kronor.



Bilderna är tagna en marsdag 1969, jag har själv tvättat bilen alldeles innan bilderna togs, allt för föreviga Fulvian i all sin glans. Det här var på den tiden när det fanns gott om snö även i Stockholmstrakten vilket framgår med all tydlighet. Mina föräldrar körde nöjda med sin bil (när dom fick låna den) ända tills min pappa köpte en Beta och jag äntligen kunde överta Fulvian som jag i använde några år. Den blev sedan, svårt rostkadad, såld till Sam Gillberg för 1.500 konor.

Sen följde några år i Italien och inför den resan såldes mina Lancior till Bosse Nylén. 2 st Fulvia Berlinor och en Flavia Berlina- 69 med 2-liters-motorn.



Vid hemkomsten till Sverige och Malmköping, gjordes hösten 2004 en del turer i grannskapet. Och minsann ! Hos en italiensk bilhandlare i Stjärnhov stod en vacker Lancia Kappa Coupé till salu. Det blev affär, efter att det defekta vattenpumpen bytts med hjälp av hans direktkontakt med brodern i Italien, och den bilen har glatt familjen sedan dess.

Inredningen i skinn gjorde bilen mycket komfortabel och den turboförsedda motorn gav ordenligt med kraft.



Lancia Kappa Coupé - inte så vanligt att hitta en sådan i Sverige.

Insyn i Flaminia-garaget hos Karl-Erik Christersson

Tänk så många trevliga Lancior det finns i vårt land. I garagen ! Och varför bara där ? Ja svaren kan vara många. Ibland är det ett hektiskt arbetsliv som sätter käppar i hjulen. Man måste ju försörja sig också, inte bara njuta av Lanciorna i garaget. Och familjen kanske har en avvikande syn på livskvalitet. Men ibland visar det sig att andra intressen väger över, så Lancian blir stående där bara som ett vackert mekaniskt njutningsmedel. Och blir det någon tid över längre fram, så skall den nog minsann ut på vägen i all sin glans. Precis så kan Karl Erik Christersson sammanfatta saken när jag hälsar på i hans garage. Där står den fina Flaminia PF Coupén 3B från 1964 med endast 6500 mil på mätaren och bara längtar ut i solen. Men varför är den inte redan där då. Jo solskenet används till båt- och motorcykel-åkning. Och efter att ha sett dessa far-tyg, förstår jag honom delvis.



Båten är ju en ren skönhet, en äkta Ljungströmare (med rullmast för storseglet).

Och, för det oinvidge, vad är det för speciellt med en Ljungströmsbåt. Förutom att den har ett vackert och strömlinjeformat skrov i äkta trä. Jo Fredrik Ljungström (1875-1964) var tillsammans med sin far och sina bröder, en särdeles uppfinningsrik och innovativ familj med över 250 patent registrerade, där båtkonstruerandet kom in mot slutet av hans livsgärning. Han räknas till raden av framstående svenska uppfinnare som Christoffer Polhem, John Ericsson, Gustaf Dalén, Alfred Nobel och Gustaf de Laval.

Fredrik Ljungström konstruerade tillsammans med sin bror Birger den dubbel-roterande radialturbin, som i nära 70 år under namnet STAL-turbinen tillverkades i tusentals för kraftstationer, industrier och fartyg. Hans främsta uppfinning var dock den luftförvärmare som fortfarande används i alla större ångkraftanläggningar i världen. Bland övriga uppfinningar kan nämnas Svea-cykeln, högeffektångpannan, pressgjutning, turbinlokomotivet, Spontanväxeln, ett torpedmaskineri, den skakfria förbränningsmotorn, Ljungströmsbåten och utvinning av skifferolja in situ. Om denne man och hans livsverk för svensk industriutveckling, kan skrivas många böcker. Men bara en kort inblick öppnar en fascinerande värld för den teknikintresserade, vilket finns att läsa i den biografi som hans son Olle Ljungström utgivit genom Svenska Mekanisters Riksförening.



Seglaren och Yachtkonstruktören Fredrik Ljungström,



Här tycker Karl-Erik att den rätta platsen är – i kajutan på sin Ljungströmsbåt.

En annan anledning till hans bristande tid med Lancian i garaget är denna motorcykel, med vilken han tar sig turer, när vädret så tillåter.



Men - trots allt – här är i alla fall Lancia i garaget.



Och en from förhoppning om att åter få höra det omisskännliga ljudet från den härliga V6-motorn spirar.



Bara lite trivsamt småpyssel och justeringar, så är det snart klart.

KLUBBREGALIA

Klubben innehar ett antal trevliga och användbara saker med Lanciamärken på.
Kontakta Tor Fredriksson vid beställning, tel. 070-6983039. Frakt tillkommer.

T-shirt i bra kvalitet, marinblå med vitt tryck. Storlekar S, M, L, XL och XXL.
Kr 60:-/st.

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

Paraply, Blått och vitt med blått tryck. Kr 100:-/st.

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

Muggar, av högklassigt porslin, mörkblå med vitt tryck, tvåpack i presentkartong.
Kr 120:-/kartong. *Tillfälligt slut, men nya är på ingång..*

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

Kulspetspennor, blå/vita, med text "SVENSKA LANCIACLUBBEN". Kr 5:-/st.

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

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

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

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

Klubbmärke, emaljerat vagnmärke, med skruvfäste, vitt/blått/guld, diam. 75 mm,
Nu med förbättrat fäste! Kr 250:-/st.

Från Göteborgsfirman **Moto Ricambi AB**, har vi fått erbjudande om bra priser på italienska racingoljor, tändstift, oljefilter och bränslefilter passande till Lancia Delta Integrale och flera andra Lanciamodeller.

Kontakta Peter Tibell, för information, priser o beställning tel. 076-172 09 50

AUTOEXPERTEN

Tillbehör till allt som rullar, reservdelar till allt som står still.

Medtag Ert medlemskort i Lanciaklubben och Ni erhåller minst 10 % rabatt, på allt i butiken.
(gäller ej redan nedsatta varor)



Du kan även söka delar själv på www.autoexperten.se

Välkommen till oss på Åkerivägen 27 Södertälje.
Önskar Lasse med personal

Öppet: vardagar 07,00–17,00
lördagar 10,00–14,00

Tel: 08-550 167 89
Fax: 08-550 167 99



Vinterjobb ! Hämtning av en Lancia Aprilia med uppsågad bakruta.



Rolf Nylén på jakt efter pappa Olles första Lancia – en Aprilia, som han ”förbättrade” bakåtsikten på efter egen smak. Men otroligt nog var den idén inte alldeles egen, har det visat sig. För detta var fel bil. Men den rätta är nu funnen, så skam den som ger sig. Det spännande Aprilia-äventyret har bara börjat !

B Föreningsbrev

Avsändare:

Svenska Lanciaklubben
c/o Bo Nylén
Hörningsnäs vägen 12
S-141 45 Huddinge



En mycket vacker vy av Lennart Fröjds Aurelia GT serie 6 1957.