



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 124, NOV. 2015



- Alberto Ascari** – ett 60 årsminne.
- a 60 year memory.
 - ein 60 Jahr Gedächtnis.
 - una 60 anni memoria.
 - mort il y a 60 ans.

 - un mémoire 60 année.



Omslagsbilden: Ascari i ledning vid Monacos Grand Prix, Monte carlo 1955.



Alberto Ascari inför start i Monacos GP 1955.

Innehåll i detta nummer bl.a. :

- Sid. 3, Klubbpresentation och styrelse
- Sid. 4 Ordföranden har ordet
- Sid. 5 Sekreterarens betraktelser
- Sid. 6
- Sid. 7-19
- Sid. 20-23
- Sid. 24
- Sid. 25 .
- Sid. 26-28 Nordisk Träff i Norge 2016 + övriga träffar.
- Sid. 29-31 Salutorg + Autoexperten

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

Lars Hansson. Ordf./ansv.utg. La Lancia.
Storgatan 7, 736 32 Kungsör
Tel. 0227-139 44 Mob. 070-334 64 25
E-mail lars.a.hansson@telia.com

Bo Göran Hellers. sekreterare
Karins Allé 6, 181 44 Lidingö
Tel. 08-767 51 75 Mob. 070-567 26 13
E-mail bghellers@gmail.com

Bo Nylén. kassör / redaktör La Lancia
handläggare MHRF försäkr. / besiktn.
Hörningsnäsvägen 12, 141 45 Huddinge
Tel. 08-711_00_28 Mob. 070-532 00 28
E-mail bonnylen@telia.com

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

Hector Garcia. ledamot
Ynglingagatan 17, 113 47 Stockholm
Tel. 08-378001 Mob. 073-6478711
E-mail hectorfredrik@gmail.com

Mikael Stjerna. ledamot/bitr. redaktör
Äppelbovägen 4, 167 71 Bromma
Tel. 08-7048313, 08-7365888
E-mail mikael.stjerna@teknikensvarld.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

Joona Besada. suppleant
Klockarvägen 5, 141 61 Huddinge
Tel. mob. 073-811 95 15
E-mail besada@kth.se

Herbert Nilsson. hederspresident
Jacob Ulfssons väg 7A, 647 32 Mariefred
Tel. 0159-108 42 Mob. 070-910 94 05
E-mail herbert.nilsson@bredband.net

Lanciamodeller	Kontaktpersoner
Lambda, Aurelia	Herbert Nilsson
Aprilia, Appia	Rolf Nylén
Flaminia, Delta	Peter Tibell
Flavia, Fulvia	Bo Nylén
Beta, Rally 037	Magnus Wålinder

Reservdelar, service, transporter
samt klubbregalier
Tor Fredriksson, tel. 070-698 30 39

Hemsida www.lanciaklubben.se

Reservdelsforum
www.lanciaregistret.com

Klubbadress
Svenska Lanciaklubben,
c/o Bo Nylén
Hörningsnäsvägen 12,
S-14145 Huddinge

Plusgirokonto 55 58 14-3
IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143
BIC/SWIFT: NDEASESS

Org. nr 802440 - 7838

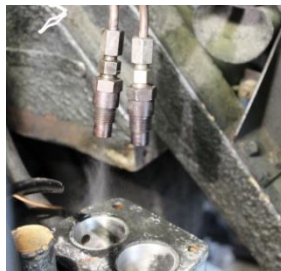
Några ord från ordföranden. Lasse Hansson

Nu när hösten är här är det tur att vi har glada sommarminnen. Jag tänker på Nordiska Lanciaträffen i Finland 11-14 juni. Finska Lanciaklubbens första Nordiska möte blev ju mycket uppskattat genomfört. Dags för oss att börja planera för turen till Norge i och det nordiska mötet 2017 i Sverige !

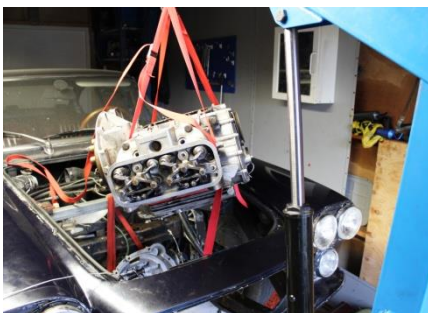


och väl
sommar

Hur mår då min kära "milleotto". Jo Flaviamotorn är ihopsatt och monterad i bilen. Den startar inte trots många försök och jag har problem med att få till ventilspelet, tändpunkten verkar inte stämma trots noggrann inställning. Det visar sig även att trots att motorn endast kördes med startmotorn så blir det övertryck i kylaren. Det puffar oroväckande när jag öppnar kylarlocket. Lite förhastat bestämmer jag mig för att demontera insprutningsaggregatet och kontrollera att detta fungerar och att utseendet på "bränsledimman" ser ut som den skall, och det gör den. Sprutvinkeln är 20 grader och här kan man snacka om "finfördelat bränsle". Ett kompressionsprov visar dock att motorns vänstra sida har lägre kompression än höger sida, dessutom är den ojämn. Mitt i allt detta förstår jag nu varför motorn inte startade. Plötsligt inser jag att i syfte att inte råka skada tändfördelaren under "lyftet" tog jag bort denna från motorn. I samband med att drivaxeln skulle äntra kopplingen, så vreds ju vevaxeln. Fördelaraxelns "koppling" stod i samma vinkel som innan lyftet, men 1/2 varv förskjutet vilket får som följd att tändningen kommer att stå på 2:an i stället för på 1:an om rotern monteras i samma vinkel som tidigare. Nu gäller det att bestämma hur jag går vidare. Jag inser att min sysselsättning denna sommar har varit fröken Flavia, lärorikt förvisso men har inte resulterat i att bilen är körbar ännu. Av bilderna här, framgår vikten av att använda rätt verktyg vid lyft i och ur av motor och växellåda. En bra motorlyft samt en garagedomkraft med påbyggd gaffel så den kan hantera Flavians tunga växellåda riskfritt.

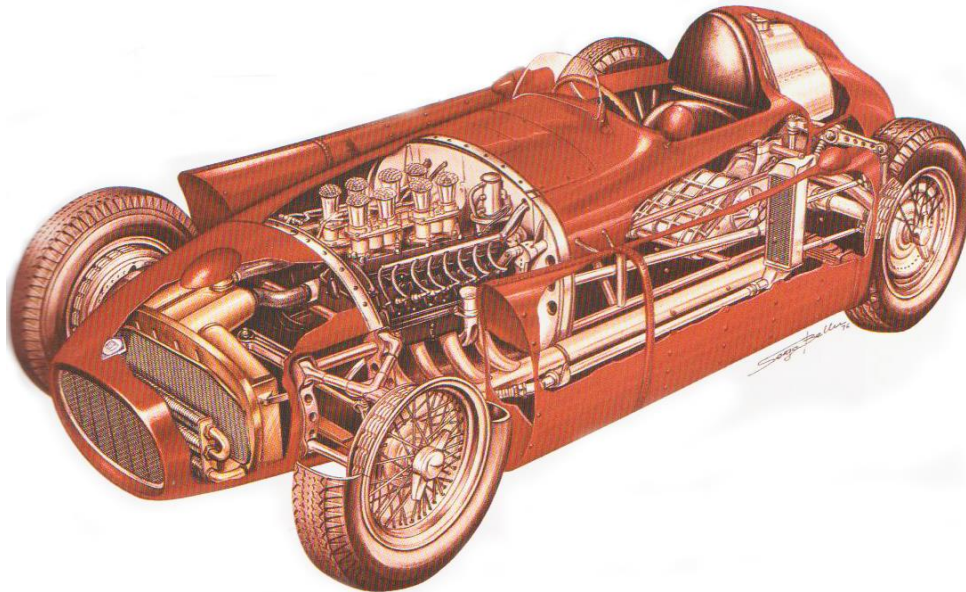


Så med tålamod och idogt arbete ska nog den rara Flavia Coupén rulla ut i vårluften med ett förnöjsamt surr.



Alberto Ascari – ett 60-årsminne. Sekreteraren Bo Göran Hellers betraktelse.

Bland *lancisti* har namnet Alberto Ascari en särskild klang. Han var en gudabenådad förare, som fick en alltför kort karriär med Lancia, då döden i en Ferrari kom emellan 1955. Ändå kan man få höra, att hans sätt att bemästra Lancia D50 i tre på varandra följande lopp, i Spanien (1954), Argentina och Monaco (1955), för alltid skrev in honom som den bäste någonsin bakom ratten på en äkta Lancia. Hans personliga elegans speglades i hans körning, följsam och distinkt, som Gianni Lancia tillvaratog i utvecklandet av De Virgilio's V6 Aureliamotor till B20 "Gran Turismo"-projektet för tävlingar och vidare med D20, D23, D24, D25 och slutligen D50 och drömmen om Formula 1.



Lancia D50

Han var född 1918 i Milano som son till Antonio Ascari, i början en bemärkt MC-förare, sedan en framstående GP-förare med Alfa Romeo. Denne hade framgångar under 1920-talet, i skuggan av den omöjliga Tazio Nuvolari, men omkom redan under Frankrikes GP 1925. Den unge sonen tog djupt intryck av faderns död i en krasch då denne ledde loppet – tendensen att spela sina kort lite för högt skulle följa också honom. Men han lät sig inte nedslås – tvärtom sporrades han till revansch!

Underligt nog lyckades Alberto undvika att delta i andra världskriget, så efter kriget var han därför redo att tävla, i början med Maserati, i lag med vännen Luigi Villorosi. Framgångarna kom slag i slag – den första segern i ett GP-race 1948 i San Remo, en vacker kuststad med svensk anknytning genom Alfred Nobel, där jag en gång såg en vacker Appia III, parkerad just utanför mitt hotellrum, som en hälsning! Segern följdes upp med en andraplats i British GP samma år. Även följande år, 1949, började bra med en seger i Argentina (Palermo, en stadsdel i Buenos Aires), men den stora framgången kom efter det att han gått över till Ferrari (liksom Villorosi), då han vann ytterligare tre segrar samma år.

År 1950 var det första Formel 1-året efter kriget. Ferrari hade ett starkt lag med Ascari, Villoresi och fransmannen Raymond Summer. Men bilen, kompressormatade Tipo 125, kunde inte längre matcha Alfa Romeo, som lanserat 158 *Alfetta*, den blivande segrarbilen. Trots underläget lyckades Ascari bli tvåa i Monaco, medan fabriken arbetade febrilt på att uppgradera Ferraris Formel 2-bil, den blivande Ferrari 275. Men inte heller denna höll måttet – med stor svårighet lyckades Ascari erövra en femteplats i Belgien (Spa). Först med lanseringen sist på året av den fullvuxna Tipo 375 fick Ascari en bil som kunde utmana på allvar. Efter ledning och ett påtvingat byte lyckades han bli tvåa i Monza. I världsmästerskapet blev han femma.

Följande år, 1951 redan i februari vann Ascari tillsammans med Villoresi Sestrière-rallyt i en Lancia B10 Berlina och i den nya Lancia B20 GT med 90 hk och toppfart 175 km/h med 2 litersmotor, gav Bracco-Maglioli Villoresi i Ferraris 12 cyl. 4000 en tuff match i Mille Miglia och kom in som god tvåa.



Lancia Aurelia B20 GT, 2l, 1951.

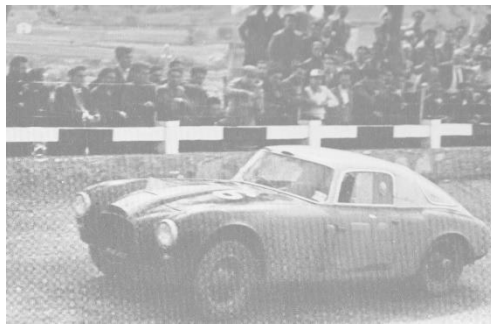
Men nu skulle Alfa Romeo, med stjärnföraren Juan Manuel Fangio, utmanas på allvar. Efter flera goda placeringar lyckades Ascari vinna i Nürnburgring och därefter i Monza, varpå han låg endast två poäng efter Fangio. Men chansen till titeln gick förlorad i Spanien, då Ferrari gjorde bort sig i valet av däck för tävlingen. Fangio gick inte att stoppa, Ascari fick nöja sig med andraplatsen.

Inför 1952 ändrades reglerna för Formel 1, som övertog Formel 2-regeln om 2 liter cylindervolym. Ferrari svarade med den raka 4-cylindriga Tipo 500, som visade sig vara en formidabel vinnarbil i händerna på en kapabel förare, Alberto Ascari.

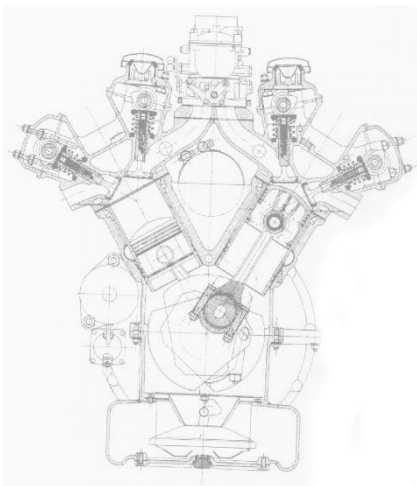
Efter sex på varandra följande segrar stod han till sist som överlägsen världsmästare. Han hade dessutom noterat banrekord i samtliga tävlingar! Kulmen på hans karriär.



Lancia B20s Lightweight = 100 kg lättare än standardversionen och 106 hk, god för 186 km/h inför starten i Le Mans 1952. Ett framgångsrikt år för Lancia i 2-litersklassen och första gången Scuderia Lancia's tävlingsemlen, den röda elefanten, användes.



Lancia D20 Sport. Efter debut i Mille Miglia 26 april, vann Magnioli Targa Florio 1953.



Under ledning av Vittorio Jano konstruerade Ettore Zaccone Mina en 60-graders V6-motor på 2993 cc och 220 hk med dubbla överliggande kamaxlar och kaross i aluminium av Pininfarina, som sen vidareutvecklades i D23, D24 och D25 fram till 24 oktober 1954.

D20-D24 motor

Framgången fortsatte in på följande år, 1953. Ascari radade upp nya segrar, men raden bröts på Le Mans, där han slutade fyra, varefter följde nya segrar och en andra världsmästartitel. Entusiasmen i Italien var euforisk, landet hade fått en ny världsmästare i

en sann italiensk sport, efter den döende Tazio Nuvolari! Båda hade visat främst tyskarna i Mercedes, att italiensk teknik, i händerna på skickliga förare, kunde segra, trots underläge i motorstyrka och toppfart.

Lancia D24 Sport triumferade i 1953 års Carrera Panamericana med Juan Manuel Fangio som Här Taruffis bil med hustrun Isabella bredvid.

Men mot slutet av året uppstod slitningar i relationen med Ferrari. Det är lätt att föreställa sig, Ascari ville slå mynt av sina framgångar. Men arbetsgivaren höll emot. Då vände sig världsmästaren till Lancia.



segrare.

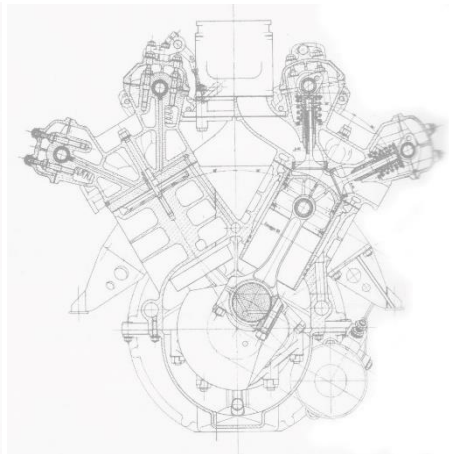
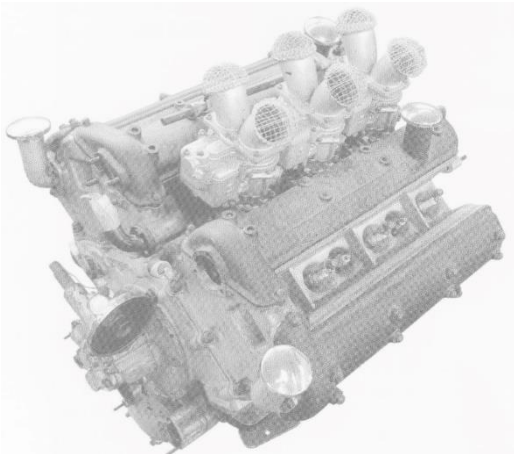
att



Ascari hyllas efter seger i Mille Miglia 1954

Ascari och Villorosi vid kontraktsskrivning jan.

1954



D25 motor



Gianni Lancia & Ascari i Lancia D24, Ospedaletti 1954.

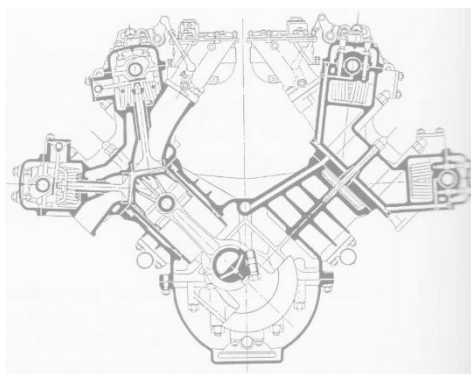
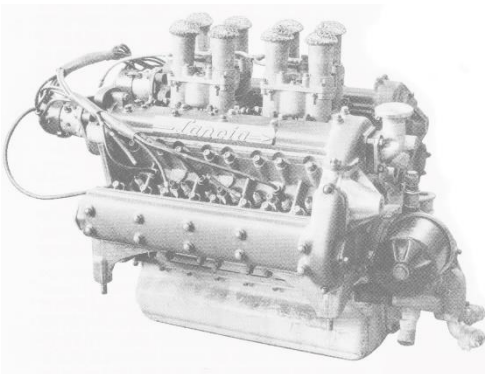


Ascari hyllas efter seger i Mille Miglia 1954.



Ascari mot seger i Mille Miglia 1954 i Lancia D24

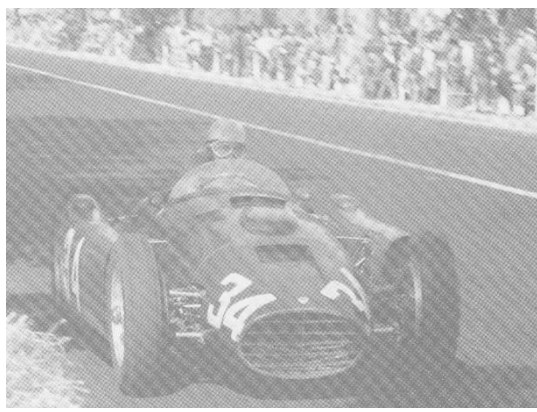
De hade en vinnarbil på gång, D50! Med en tomvikt på endast 500 kg var detta en konstruktion av Vittorio Jano med 90 graders V8 motor på 2485 cc (76x68,5 mm) som gav 255 hp vid 8000 r/min och kapabel för 300 km/h.



D50 motor



Gianni Lancia bredvid Ascari i Lancia D50.



Ascari i Barcelona -54.

Men den var långtifrån färdig - under slutförandet tillät Gianni Lancia Ascari att köra två lopp med Maserati och ett lopp med Ferrari under kommande säsong för att hålla formen. Trots en tidig vinst i Mille Miglia med en Lancia Aurelia blev säsongen en stor besvikelse för Ascari. Han hade hoppats, att Lancia skulle utmana Mercedes och Fangio under året – först mot slutet av säsongen ansågs D50 vara färdig - Ascari tog då täten i Spaniens GP, satte banrekord men fick bryta efter nio varvs eminent körning efter problem med olja på kopplingen. Villorosi hade brutit redan efter ett varv med bromsproblem! Bilen hade fortfarande brister! Året slutade med en 25:e placering för Ascari, en stor besvikelse.

Nu gällde det att återta initiativet! Lancia arbetade intensivt med D50 över vintern. Den första tävlingen för året 1955 ägde rum i Argentina 23 januari, varvid bilarna visade god konkurrensförmåga men hade vissa väghållningsproblem i hettan. I jakten på ledning i loppet gjorde Alberto Ascari ett misstag på 22:a varvet och kraschade, ett första tecken på självöverskattning. Tillbaka i Italien var det nödvändigt att snabbt åtgärda problemen och trots att Vallentino Park G.P. i Turin inte ingick i världsmästerskapen, var det viktigt för Lancia att visa upp sig på hemmaplan. Löftet hölls med D50:s första Grand Prix-vinst före Ferrari och Maserati.

Efter 5:e placering för Ascari i tävling i Pau och vinst i Neapel hölls nästa GP-tävling i Monaco den 22 maj.

Moss, Castellotti & Ascari före Monaco GP 1955.



start i



Ascari till start i Monacos GP 1955



Ascari före Castelotti Monacos GP 1955.

Ascari i D50 ledde fram till en säregen olycka, då han först på 50:e varvet blev störd i en tunnel och fick lämna ledningen till Stirling Moss och Manuel Fangio i Mercedes. Men Fangio fick snart bryta med transmissionsfel och på 80:e varvet måste även Moss bryta p.g.a. tändningsfel, så Ascari övertog ledningen. Men glädjen blev kortvarig när Ascari mindre än ett varv senare halkade på en oljefläck vid ingången till chikanen med sin Lancia D50 och styrde rakt ut i hamnbassängen i Montecarlo.

Bilen sjönk medan den simkunnige Ascari tog sig iland med bruten näsa. Trintignant i Ferrari vann loppet med Castellotti i Lancia D50 på andra plats och Villorosi på 5:e.

Utgången väckte sensation men måste ha förargat Ascari men bilen hade visat klassen! Så han bestämde sig för att besöka Monza-banan där vännen Eugenio Castellotti bara 4 dagar senare, torsdagen den 26 maj, skulle provköra en sportbil Ferrari 750 Monza inför Mille Miglia-tävlingen följande söndag. Ascari ville gärna känna lite på bilen, trots otillräckliga förberedelser. På tredje varvet fick han sladd vid utgången av Vialonekurvan - en höghast-tighetskurva – bilen slog runt flera varv och Ascari föll ur och ljöt en ögonblicklig död.

Efter detta drog Lancia tillbaka sin medverkan i GP-cirkusen och den 26 juli 1955 kunde radiokommentatorn Gino Rancati meddela att Lancialedningen hade överlämnat Formula 1-bilarna till Ferraris racing team som del i en donation som Lancia och Fiat beslutat göra till Maranellofirman, under överinseende av dell'Automobile Club d'Italia. 6 st D50 överläts till Ferrari tillsammans med verktyg, reservdelar, mekaniker samt teknisk ledning med Vittorio Jano , som fortsatte att utveckla modellen till Lancia-Ferrari när Manuel Fangio tog hem världsmästerskapet 1956, och som sedan kördes med stora framgångar under en ny identitet.



*Via Caraglio, Turin
26 juli 1955.*



År 1992 invaldes Alberto Ascari i International Motorsports Hall of Fame.

AUTO moto D'EPOCA, PADOVA okt. 2015 av Anders Hofverberg

Om man som jag jobbar i närheten av Italiens största Bil – & Motormässa på hösten i Padova, är det trevligt att titta in med kameran en stund och se vad Lancia kan bjuda på.

Och nog var det intressant alltid.



En Lancia Beta från 1911 i fantastiskt renoverat skick., mötte mig genast.



En snyggt renoverad Appia Furgone eller en lite äldre Aprilia som väntar på renovering. Båda praktiska för fisk- och grönsakstransporter till byarnas veckomarknader.

En annan Lancia som väntar på en händig person, Artena-chassie från tidiga 30-talet.



var detta



Grandiosa Lancior från 30-talet var dessa två med V8 motorer.

En Dilambda och en Astura.

Mera sportiga Lancia Aurelia B20 GT från 1957 med Narditrimning,
samt Lancia Fulvia Rallye Coupé 1,35 – 1967.



Vassa på 1980-talet, Lancia 037 Stradale -82 och en Delta S4
– en riktig rallybil.



Mera praktisk för 8-10 personer, en Lancia Superjolly, byggd på Flaviachassiet med den framhjuls-drivna
boxermotorn. Den härliga svarta ebonitratten är riktigt skön att krama.



De
skickliga

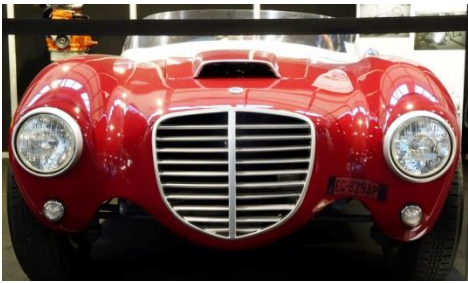


karossmakarna visar gärna upp sina alster. Här en Lancia Flaminia Touring Cabriolet under arbete i lättmetall samt en Aurelia B24 Spider under uppbyggnad.



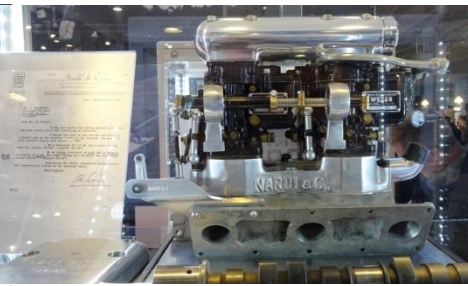
Och så här vackra blir de färdiga

En del bygger replicor av äldre klassiska Lancior. Här en Lancia D20 från 1953.



Och varför inte en racerbil
för de populära
backetvlingarna i de
passande italienska
omgivningarna.

Med Aureliamotor och bakvagn !



Reservdelar finns att köpa till alla italienska
oavsett årgång. Motorer, Nardi-insug med 2 st dubbla Weberförgasare eller ventiler till en Lambda –
allt finns till salu.

bilar,

Kort och gott – en givande hösttur i



Padova.

HAMNTRÄFF VID ÅRSTAVIKEN i Stockholm 31 aug. av Bo Nylén

Hamnträffarna vid Årstaviken i Stockholm, i Automobilhistoriska Klubbens regi, har nu pågått i flera år. Nu var det Italienska sektionen som samlade de italienska skönheter. Herbert hjälpte Robert Lilja att få dit hans Aurelia B20 GT, som drog berättigad uppmärksamhet när dess historia

berättades för intresserade åskådare, Kalle Hansell, Magnus Wålinder och Johan Jarl.



Alfor o Fiater.

Alfa Romeo, Maserati och Ferrari

fanns på plats



Moretti Sportiva SS 1968, en vacker ovanlig kaross byggd på Fiat 850 chassi och en lätt Narditrimmad motor 843 cc 49 hk.



Långbordet fick tas fram när klubbens höstträff i Hölö gick av stapeln. Det skiftande innehållet i picnic-korgarna avnjöts efter egen smak, men Birgits sockerkaka passade alla.



I solen utanför syntes Magnus Wälinders nyinköpta Lancia Thesis för en bråkdel av nybilspriset och han demonstrerade dörrarnas dubbelglas och den lyxiga inredningen och berättade om bedriften med eko-körning under 0,5 l/mil mellan hemmet och jobbet. På ljugarbänken solade vi sen och diskuterade Lancialivet.



Bland alla vackra italienska bilar kom Mats & Leidy Thillman i Maserati-cab.

Vi tackar värdfamiljen Tor & Harriet Fredriksson för ytterligare en härlig höstträff.



Velkommen til Nordisk Lanciatreff
Welcome to Nordic Lancia meeting

Oslo 10.-12. juni 2016





- for mer info om hotellet se www.sormarka.no
- hotelinformation at website www.sormarka.no

Program og opphold

Vi bor på Sørmarka konferansehotell – et moderne hotel- lanlegg med god plass til folk og biler, 20 minutter sydøst for Oslo. Her kan bilene stå trygt parkert under hele oppholdet, mens stilfulle veteranbusser frakter oss mellom hotellet og hovedstadens attraksjoner.

Du velger selv hva du vil se: Fordyp deg i Holmenkollen, Vigelandsanlegget, Kon-Tiki-flåten, Fridtjof Nansens Fram, vikingskipene, Akershus festning eller bare nyt atmosfæren i Oslo sentrum. Bussene frakter deg dit du vill!

Festmiddag og annet sosialt samvær inngår naturligvis i arrangementet!

Pris

Deltageravgift per person: 550 NOK

Opphold per person (hotell og mat): 2300 NOK (dobbel- trom), 2700 NOK (enkeltrom)

Prisene inkluderer busstransport mellom Oslo og Sørmar- ka, 2 hotellovernattinger med frokost og middag, samt avslutningslunsj.

Påmelding og oppdatert informasjon

www.norsklanciaklubb.no/nlm2016



Agenda and venue

The accomodations are at Sørmarka konferansehotell – a modern hotel facility with lots of space for participants and their cars, situated 20 minutes southeast of Oslo.

The cars can remain safely parked during the event, while the participants are transported between the attrac- tions in classic coaches.

Pick your favorite attractions, and relax while the coach- es take you there: Visit Holmenkollen ski jump, the Vige- land sculpture park, see the Kon-Tiki raft or Fridtjof

Nansen's polar vessel Fram, the viking ship museum, Akershus fortress or simply enjoy the down town Oslo atmosphere.

The event also includes a gala dinner and lots of social- izing opportunities!

Pricing

Participation fee per person: 550 NOK

Accommodation fee per person (hotel and food): 2300 NOK (double room), 2700 NOK (single room)

The price includes coach transport between Oslo and Sørmarka, 2 nights' stay in the

hotel with breakfast and dinner, and a departing lunch on Sunday.

Registration and further details

www.norsklanciaklubb.no/nlm2016

Klubbmästarna rekommenderar även följande kommande aktiviteter:

Tisd. 15 dec. 2015, kl 17.30 ! I den mörka decemberkvällen står den varma inbjudande lokalen i Klockargården intill kyrkan i Huddinge åter redo att ta emot alla Lanciavänner till en Luciaträff runt de uppdukade kaffeborden.



Dessa italienska Lanciaentusiaster, som vårdar och gjort museum av Vincenzo Lancias hem i Fobello, firar i år 20-årsjubiléum. En garanterat spännande träff för intresserade 4-6 sept !

Kontakta Per för mer info !

Eskilstuna veterandag

23 aug, av Herbert Nilsson



ESKILSTUNA FLYGKLUBB

Även i år var det stora fältet vid Ekeby i Eskilstuna helt fyllt med veteranfordon och flygmaskiner och klubbmästare Per Edvardsson hade ställt upp Lanciatältet där fikaborden dukades upp i solen.



Herbert & Magnus Nilsson tog med sig stora Lanciaskylten.



Lanciaklubbens flagga smattrade i vinden , bland raden av trevliga Lanciabilar.



Lasse Cyrus behövde ett nytt laddningsrelä
Från Tor Fredrikssons reservdelslager.



Stig Back förevisar motorn i sin Aprilia
för Herbert & Magnus.



Allt medan flyguppsvisningen med Tiger Moth formade fina mönster på sommarhimlen

SALUTORG I Lancialagret finns massvis ! - och resten kan skaffas !

Reservdelar, nya eller beg. till Aprilia, Appia, Aurelia, Flaminia, Flavia, Fulvia, Beta, Delta, Dedra, Kappa, Thesis, m.fl. till ytterst förmånliga priser för klubbens medlemmar.

Kontakta Tor Fredriksson tel. 070-698 30 39 för mer info. och vidare affär,
ev. transporter, verkstadsservice, m.m. - samt beställning av klubbregalier.

Min **Aurelia 2500 GT** är nu till salu efter >50 års renoverande och skönt åkande, men en stroke satte stopp för det roliga. Bilen är en serie 4, men kraftigt moderniserad och uppdaterad. Den kan visas på Ekerö efter telefonöverenskommelse Lista över ändringar och dess kostnader samt bilder kan mailas till intresserade. Jag har dessutom delar (bl.a. från en skrotad överflödiga originalbitar) som jag kan skiljas från. Allt säljs auktionsvis med skriftliga anbud, men där jag fritt väljer Robert Lilja robertlilja@tele2.se
Tfn 08-560 522 65. Mob. 070-66 66 280.



genomförda
serie 6 plus
på
köpare.

Nu känns det som det är dags att sälja den, min **Aurelia serie VI från -57**. Den är vänsterstyrd och har dokumenterade matching numbers. Den är helrenoverad originalskick och med tanke på driftsäkerhet. Jag har lagt tid, pengar och möda på den men samtidigt haft roligt. 30 år innan den blev körklar. Snart har jag ägt den i 37 år. ägare före mig. Dags för någon annan att åka omkring o Ge mig ett generöst bud så kan den bli din.

lennart.frojd@telia.com för fler bilder och frågor.



GT 2500

till
ner mycket
Det tog mig
Endast 3
glänsa i den.

Lancia Thema SW 2,5l turbodiesel -92. + 2st res.delsbilar + Fulviadelar + en Saab-Lancia 600 m. Al-fälgar. 1.500:-kr. 4 nylack. Thema-vinterhjul 1.500:- kr.
Sten Blomgren, Löderup. Tel 0411-52 11 98, 070-559 11 98.



Patrik Toorell, tel. 070-663 29 83, toorell@icloud.com har alldeles för mycket reservdelar till **Lancia Fulvia Coupé 1,3, -67 till -69**, liggande i Linköping.

Lancia Prisma 1600SR -85 12000 mil. Orörd bil i bra skick. Regelbundet servad var 1000:e mil. Bägge hjulhusen bak rostlagade för 3 resp 5 år sedan. Kvitto finns. Bilen är i behov av motorrenovering då den vill stanna när den gått upp i temperatur. Senaste godk. bes. 2014-11-28. Pris 15000:- kr. Tage Johansson, Träslövsläge, tel. 0340-41274 (endast telefon)



Hos **Enköpings Bilskrot** finns en Lancia **Fulvia Coupé** inne för delförsäljning.

Dedra -1990, skal bort snarest – fin delebil eller restaureringsobjekt. Fint karosseri med lite rust, soltak og tilhengerfeste. Bilen står i Bohuslän. Kontakt og mer info. Grethe – 0047 99160119 gre-the-s@hotmail.com



Lancia Fulviamotor 1,3 Rallye, typnr. 818.302 inkl. gen. + startm. kompl. m. 4vx-låda. Högstbjudande. Även: Fälgar o däck till Delta HF 8V Integrale. 3.000:-kr Även: **Lancia Aprilia -47** grön, samt en hel del reservdelar till Aprilia. kontakta Magnus Nilsson i Eslöv. Tel. 0413-70636 mob. 070-3015220

På klubbens reservdelsforum www.lanciaregistret.com finns massor av reservdelar till bl.a. Delta Integrale.

KLUBBREGALIA Till klubbens Jubiléumsträffar har ett antal användbara saker med Lanciamärken på köpts in till försäljning, att beställa från Tor Fredriksson Tel: 070-698 30 39. (frakt tillkommer).

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

Muggar, av högklassigt porslin, mörkblå med vitt Lancia-tryck. Kr 60/st..

Nyckelband, med snabbblåsningar för mobil, kamera, nycklar eller MP3, blått med guldtex: "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, dekal 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, Kr 250:-/st.

Böcker, tidskrifter, broschyrer om Lancia och dess modeller genom tiderna. från fabriken, förlag (Automobil Quarterly) eller kända författare som Michael Frostick och Wim Oude Weernink ("vår bibel") m.fl. Ring Tor eller maila till Bo Nylén för mer information och priser.

Bland våra klubbregalier finns även dessa böcker hos Per Edvardsson (tel.08-352464). + porto.

"Källströmboken" suppl. på engelska. 32 sid. Kr 30:-

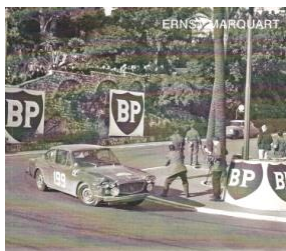
"Fulvia", i rallyhistorien, tyska, 256 sid. Kr 275:-

"Fulvia-Puzzle". Alla fabriksfulvior m historia. Ernst Marquart, tyska. 153 sid. Kr. 250:-

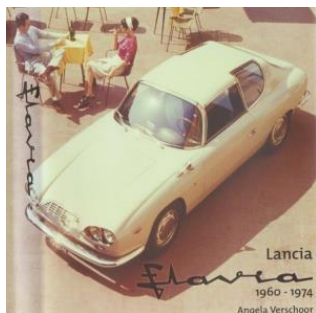
Schnelle Flavia, om Flaviamodellellens formidabla tävlingsframgångar. Kr 250:-.

Lancia Flavia inkl.CD som innehåller allt ! av Angela Verschoor, 206 sid. Kr.450:-

Lancia i Sverige av Bengt Gustavsson. Kr 200:-



Bengt Gustavsson
SCHNELLE FLAVIA
Wegbereiterin für die Fulvia



Lancia i Sverige

Autoexperten



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

Öppet: Må – Torsd 8.00 – 18.00

Fredag 8.00 – 17.00

Lördagar 10.00 – 14.00

Välkommen till vår butik på Bovallsvägen 1A i

Södertälje hälsar Joakim med personal.

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancian.

www.autoexperthen.se

Bilmuséet Autoseum i Simrishamn tänker sälja ut en del av sina bilar, MC och mopeder.

Den 19 oktober 2015 äger en auktion rum där, arrangerad av Göteborgs Auktionverk.

4 Lanciabilar kan tänkas ingå i försäljningen. Appia PF Coupé -57, (f.d. Gunnar Elmgren),

Flaminia -63, Aurelia B20 GT -58 samt en Flavia PF Coupé -63.

För närmare information, kontakta Göteborgs Auktionsverk !

B-post



Avsändare: **Svenska Lanciaklubben**, c/o Bo Nylén, Hörningsnäsvägen 12, SE-141 45 Huddinge



Scuderia Lancia 1952



Lancia D50, F1-racer 1954