



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIAKLUBBEN
NUMMER 125, FEB. 2016



Magnus Wålinder, Montecarlo och Mexiko – i detta nummer!

Nytt år, nya utmaningar



Hej Lanciavänner. Nordiska Lancia-träffen i Oslo i juni verkar avlägsen men trevlig att längta till i vintermörkret. Observera att anmälan ska vara inne före den 2 maj. Vi tänker också tillbaka på den fina träffen i Finland förra året, där vi träffade två av de verkligen stora finska rallyförarna som hjälpte till att göra Lancia känt i rallyvärlden.

Svenska Lanciaklubben står nu inför en del strukturproblem som behöver lösas. Medlemsavgifterna betalas i alltför stor utsträckning in för sent eller inte alls, här krävs en skärpning. Cirka 1/3 av medlemmarna har ännu ej betalat för 2016 trots uppmaning av kassören i senaste tidningen, något som försvårar budgetering och planeringen av kommande aktiviteter. För medlemmar som har den förmånliga MHRF-försäkringen är det särskilt viktigt, då denna annars upphör att gälla.

Bo Nylén har aviserat att han slutar som redaktör för vår klubbtidning La Lancia. Bosse tog över som redaktör efter att Bo Klasson avled, och har sedan tidiga 70-talet varit både sekreterare och skribent. Han har gjort ett enastående arbete under alla dessa år och har lagt ner tusentals timmar vid datorn, med allt vad det innebär av slitage på kroppen. Tack Bo. Nu har emellertid doktorn höjt sitt varnande finger för de synproblem som uppkommit efter hans hjärtoperation, med alltför

mycket stirrande på datorskärmen – därför måste nya lösningar hittas.

Klubben har även drabbats av att ”vårt” tryckeri har sålts, varför vi söker en ny lösning. Här gäller det att tänka i nya banor. Tidningen är vår största enskilda utgiftspost och står för över 50% av klubbens kostnader, men anses oerhört viktig för våra medlemmar.

Hur mår då min Flavia Coupé just nu? Med misstanke om att en av topplocken läcker in i kylsystemet, krävs en täthetsprovning, så jag håller nu på att tillverka en adapter med vattenanslutning vid toppens insug samt en tjock plexiglasskiva och en gummipackning efter ”Lancia-Per-Arnes” anvisningar. Bilden här visar hur adaptorn samborras med insugets håldelning. Resultatet visar sig när bilen åter vädrar vårluften på vägarna – vi ses!



Mikael Stjerna och Peter Klemensberger, två Lancia-fantaster på Teknikens Värld, har hoppat in i stället för Bo Nylén och gjort detta nummer. Vi hoppas att du som läsare uppskattar denna utgåva av La Lancia.



Brigitte Bardot värmer sig hellre på en Lancia Flaminia än framför en brasa inne på det femstjärniga hotellet Miramonti i Cortina.

Kallelse till årsmöte

på Taxinge slott vid Mälaren



Lördagen den 23 april 2015 klockan 12.00 (festsalen 1 tr. upp i slottet).

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

Tag av vid Nykvarn när ni färdas E20 från Södertäljehållet. Skyltat ”Taxinge”, gamla vägen. Från Strängnäs, tag av vid Mariefred, följ gamla vägen österut mot Taxinge.

A. Förslag till dagordning, enl. gällande stadgar.

1. Mötets öppnande
2. Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande
3. Val av mötesordförande, sekreterare, 2 justerare (tillika rösträknare).
4. Godkännande av dagordning.
5. Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse.
6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning.
7. Föredragning av revisionsberättelsen.
8. Fastställande av balansräkning.
9. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen.
10. Beslut om medlemsavgift för 2017.
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag.
12. Val av klubbordförande på 1 år.
13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter.
(kontakta gärna Mats Thillman 0176- 260718, med förslag).
14. Val av revisor och revisorsuppleant.
15. Val av valberedning
16. Mötets avslutning.

B. Extravaganza

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

Påminnelse!

Om ni missat att betala in årsavgiften 395 kronor till klubbens pg 55 58 14 -3 så skynda nu – för fortsatt härlig Lancia-glädje, gemenskap och nytta. Forza Lancia!

Vägval

Vem var Flaminus? Och vart tar Via Appia vägen?

Mellan 1936 och 1976 bar Lancias modeller namn efter romarrikets vägar. Det började med Appia, och slutade med Fulvia. Klubbens sekreterare Bo Göran Hellers har fördjupat sig i namnfrågan.

Text Bo Göran Hellers

Foto FCA





Det händer att klubbens sekreterare får frågan hur man ska uppfatta de vackra namnen från Lancias guldålder. Frågan är lätt att besvara. Namnen är tagna från det vägsystem som anlades under den romerska republiken, det vill säga på 200- och 300-talen f Kr. Det handlar om vägar som ledde ut från Rom till olika delar av Italien. Äldst är Via Appia som går söderut till Brindisi, längst ner på klacken, och de ursprungligen grekiska kolonierna. Vägen är uppkallad efter censorn Appius Claudius Caecus.

Redan med denna väg visade romarna sin kompetens som byggare – vägen är

stensatt, fortfarande välbevarad och tål att köra på. Detta gäller också den längs kusten nordgående Via Aurelia, som leder upp till Pisa i riktning mot Genua, uppkallad efter en annan censor, Gaius Aurelius Cotta.

Yngre är Via Flaminia, uppkallad efter en tredje censor, Gaius Flaminius. Vägen skär norrut genom landet mot Rimini och Venedig.

Alla vägar bär till Rom, sägs det, men vägarna för också ut från Rom. På dessa marscherade de militära legionerna under den romerska imperialismen som bevingade först Italien, och efterhand hela



Appia C10



Flaminia Berlina



Aurelia B10

medelhavsvärlden i ett enda jätterike i en långvarig fred. Först med nederlaget mot germanerna i Teuroburg-skogen år 9 e Kr kan man hävda att expansionen bröts och riket konsoliderades söder om Rhen. Rom blev förvaltningens huvudstad, med ett högeffektivt vägnät där kurirer red ut med depescher till rikets alla hörn – en ordning som bestod i drygt fyra hundra år.

Modellen Aurelia fick sitt namn 1943, då Rom, med diktatorn Benito Mussolini, på nytt förde en expansionistisk politik grundad på militär förmåga. Namnet skulle minna om den forna glansen - ambitionen var att återskapa det gamla Rom! Men den

tiden var förbi – trots sina inrikespolitiska förtjänster hade Mussolini inte den kraften – och allt föll i grus under de allierades offensiv något år senare. Han hade fått namn efter den mexikanske revolutionären Benito Juarez, vilket förpliktigade honom till rastlös och omdanande verksamhet. Men det slutade illa då vännen Adolf Hitler förde ut honom på utrikespolitiska äventyr, bort från Medelhavet.

Kvar efter nederlaget blev en annan bild av Italien – ett land av historia med geniala konstnärer, arkitekter och konstruktörer. Ett land där man skapar underbar konst, fantastisk mat och ljuvliga bilar – Lancia!

...men Flavia och Fulvia då?

Text Mikael Stjerna

Foto FCA

Eftersom undertecknad själv kör en Flavia coupé från 1970 blev jag en smula upprörd över att Bo Göran Hellers så nesligt undvikit att nämna Flavia. Bilen presenterades redan 1960 med en boxermotor i aluminium och skivbromsar på alla hjulen. Men vägen är förstås betydligt äldre.

Via Flavia sträckte sig söderut från Trieste och vidare genom Istrien, den lilla halvön som numer tillhör Kroatien. Den byggdes 78-79 e Kr av kejsar Vespasian av den flaviska ätten.

På den här tiden hade romarriket vuxit till något alldeles oerhört, och det krävdes bra vägar ut till kanterna av riket för att man skulle kunna behålla kontrollen. I det gamla Egypten lär det ha funnits vägar av viss omfattning, men det var i romarriket som vägbyggande verkligen tog fart. Romarna satte stora stenar intill varandra och de lär ha varit lika bekväma att färdas på som vägar i norra Europa på 1700-talet.

Istrien kan för övrigt rekommenderas som resmål. Det finns ett otal romerska lämningar att beskåda, bland annat en amfiteater i Pula som byggdes under första 100-talet e Kr.

Är du nyfiken på hur vardagslivet var under romarrikets glansdagar kan du besöka Pula 11-13 juni i sommar. Då återskapas romarlivet med gycklare, marknadsdagar, gladiatorer med mera. Tanken på att leta upp Via Flavia i en Lancia Flavia lockar...

En annan bil jag har haft nöjet att färdas mycket i för några år sedan är Lancia Fulvia Coupé. Det var nämligen en sådan som detta nummers redaktör Peter Klemensberger köpte för några år sedan. Självklart har den ett namn från en av de klassiska, romerska vägbygena. Via Fulvia går från Tortona via Asti till Turin i Piemonte.

Namnet Fulvia skulle förmodligen ha legat Vincenzo Lancia närmast om hjärtat eftersom vi på Via Fulvia börjar närma oss familjen Lancias hemort, den lilla bergsbyn Fobello som ligger längst in i en dalgång där vägen tar slut. Där finns för övrigt ett Lanciamuseum som drivs av Valsesia Lancia Story, den lilla norditalienska klubben som vi har haft en del kontakter med.

Peter och jag gjorde en gång en pilgrimsresa till Fobello, och det var en mycket trevlig vårutflykt. Vi besåg museet och tittade på Lancias familjegrav och försökte sedan komma på varför vuxna män lägger tid på slika upplevelser.

Det är en del av Italien som är väl värt ett besök. Gärna om sommaren, vandringslederna i Valsesia-dalen är undersköna. På vintern bjuder Alagna, längst in i dalgången, på bra skidåkning. Följer man Via Fulvia gör man också rätt i att stanna till på några av de många vingårdarna. Varför inte ett snäpp söderut från Turin, i Barolo, där de välsmakande vinerna kommer till. Det behöver man inte vara Lancia-knäpp för att tycka om!



Coupé 2000 fd Flavia Coupé



Vägen ner från Fobello



Familjen Lancias grav i Fobello



Fulvia Coupé

Lancia bäst i test

Text Peter Klemensberger **Foto** PeO Eriksson

Bäst i test. Så kan segraren av Teknikens Världs tuffa granskningar titulera sig. I dag oftast någon vardaglig och välbeprövad vagn från Volkswagen eller Volvo. Möjligen Audi eller BMW om annat än stuvutrymme och milkostnad är i fokus.

Var finns då Lancia i allt detta? Om man hör till den skara fantaster som hävdar att märkets själ och genialitet gick förlorad i och med Fiats ägarövertagande 1969 så ligger det i sakens natur att tro att eventuella "bäst i test"-titlar kammades hem under 50- och 60-talet.

Helt fel. Den enda gången Lancia har kammat hem segern är med en av märkets mest bortglömda/missförstådda/utskällda modeller: Beta.

Året var 1974. Hela sex bilmodeller stod på klara till drabbning på Gelleråsbanan. Alfa Romeo Alfetta, Audi 100, BMW 520, Lancia Beta 1800, Rover 2200 TC och Volvo 244 Grand Luxe.

När måttbanden hade snurrats in och däckröken lagt sig framstod en italienare som en klar vinnare – Lancia Beta. Så här motiverade Teknikens Värld beslutet:

"Beta är den behagligaste långfärdsvagnen, den är synnerligen välutrustad och kombinerar temperament, smidighet och bränsleekonomi på ett bra sätt. Mest femsistig och med största bagageutrymme trots små yttermått."

Näst sist kom Volvo 244. "En mycket bättre bil än förr, men fortfarande lite stabbig."



Tester av Lanciamodeller i Teknikens Värld

1952 21 Aurelia **1958** 7 Appia II **1960** 20 Appia III **1971** 17 Flaminia GT **1974** 15, 22 Beta **1977** 19 Beta **1981** 25 Saab-Lancia 600 **1984** 22 Prisma **1985** 21 Y10 Fire **1987** 5 Y10 Fire LX **2012** 13 Ypsilon



1977 16 Beta 2000 (på bild), 20 Beta Coupé **1978** 17 A112 E **1980** 9 Saab-Lancia 600 GLS
3 Ypsilon 0,9 Twin Air, 14 Delta 1,8 Di Turbo-Jet **2013** 13 Flavia 2,4

Del 2: Lancia Beta Monte-Carlo Carrera Messicana – 40-årsjubileum (1975-2015)

Magnus Wålinder om sin unika Beta Montecarlo



Bilmagasinet Gente Motori tog tre Lancia Beta till Mexiko 1975 för att fira märkets rallytriumf 20 år tidigare. Magnus Wålinder äger ett av exemplaren.

Lanciabilar, särskilt de modeller som tillverkades ungefär från mitten av 70-talet fram till mitten av 80-talet, har en magisk dragningskraft på mig. Jag drabbas cirka en gång per år av något jag kallar för Lanciafeber. Som vid besöket hos Larry Abruzzese i New Hampshire, då jag för första gången såg denna orangefärgade Lancia Beta Montecarlo à la Carrera Messicana. Pappa Per-Erik och mamma Birgitta, som samtidigt råkade vara på visit, fick också se bilen, och utan att överdriva så blev nog i alla fall pappa drabbad av ungefär samma heta Lanciafeber som jag. Färgupplevelsen blev dock en chock, den var ju inte röd som i Lanciatidskriften, utan orange, Rosso Campanello. Färger återges uppenbarligen inte så bra i gamla bildtidningar alla gånger.

Avsnittet som följer "Sulle Strade Della Carrera - På Carreras vägar" återger Gianni Marins artikel Sulle Strade Della Carrera publicerad i en

Lanciatidskrift (nummer 36, 1975). Det är en sammanfattning av de tre ursprungliga artiklarna med rubriken Tre Lancia alla Carrera publicerades i Gente Motori 1975.

Med denna firar vi Lancia Beta Montecarlo-modellens 40-årsjubileum (samt mitt eget 50-årsjubileum).

Översättningen från italienska till svenska är gjord av Roberto Capotondi för cirka tio år sedan. Tack Roberto! Ett stort varmt tack också till österrikaren och Mr. Beta Montecarlo, Robert Laueremann, som generöst skickade mig de tre Gente Motori-numren med reportagen om bilarna efter att han sett min Montecarlo på den Svenska Lanciaklubbens 50-årsjubileum i Solbacka i augusti 2003. Och framför allt, tack till bilentusiasten och journalisten Gianni Marin och den helt sagolika italienska bildtidningen Gente Motori, ett av mina nya samlarobjekt.

Sulle Strade Della Carrera

På Carreras vägar

Text Gianni Marin

Foto Andreas Libell (Klassiska Bilar)

Riccardo är en liten pojke på cirka 8 år. Jag känner honom mycket väl, eftersom han alltid far runt mig när jag inte är på tidningen. Han är vaken, livlig, reserverad och en pratkvart på samma gång och är nog en typisk representant för sin generation.

Hans hobby skulle man nog säga är att alltid försöka utsätta mig för provning. Hans "varför" gör faktiskt ofta att jag blir ställd och det värsta av allt är att han alltid ska ha svar - direkt på momangen - annars låter han mig aldrig vara. Och eftersom han alltid håller till i min närhet lever också han i en värld av motorer. Han vet allt om nya bilar, bilutställningar och tävlingar. Men det som fascinerar honom mest av allt är gamla biltävlingar från förr: "Mille miglia", "Le Mans", "Indianapolis" och "Nürnbergring" är hans favoriter.

Jag har bara sett honom förvånad en gång i dessa sammanhang och det var när jag nämnde namnet "Carrera Messicana". För stunden sa han ingenting, men efter ett tag attackerade han mig som vanligt för att få veta allt. Jag kom själv inte ihåg så mycket från den tävlingen från 1953 och var tvungen att läsa på. På så sätt lyckades jag dämpa hans törst efter kunskaper, men blev själv smittad av ett virus: Carre-

ra-viruset. Jag tänkte att "om en sådan här tävling fascinerar unga människor, varför inte göra den igen". En ny teknisk utmaning där man kan se bilar från åttiotalet gå igenom en lika tuff provning som bilarna från femtiotalet. Jag tyckte att idén var utmärkt, men som alltid kan även goda idéer vara svåra att genomföra. Bilvärlden var inte och är fortfarande inte inne i en bra period. De ekonomiska utflykterna för inte så länge sedan är inte möjliga nu och alla är tvungna att räkna på varje spenderad lira.

Men världen är till för våghalsiga och när det gäller tokigheter är jag inte sämre än någon annan. Jag valde att satsa på Lancia då de enligt mig hade rätt bilar för en provning av det här slaget. Lancia hade, under tiden jag gick och stötte de här idéerna, presenterat två nya modeller: "Montecarlo", underbart formgiven av Pininfarina och "Beta HPE", en bil som jag kallade för "idéobjekt". Vad jag då ännu inte visste, men upptäckte när jag senare läst mer om "Carrera", var att Lancia med Juan Manuel Fangio hade vunnit tävlingen 1953 på rekordtid med en av sina Lancia Spider "3100". Det var kanske rent av en av de bästa tävlingarna Lancia genomförde på den tiden. Jag vet inte varför men jag såg en koppling mellan Fangios

Spider och "Montecarlon". Det verkade som om de hade något gemensamt, något andligt snarare än tekniskt. Båda två låg i framkant när det gällde deras nästan fulländade stil. De var båda vackra på samma sätt som en kvinna som får ditt huvud att snurra när hon går förbi.

Min idé var inte helt galen. Den höll både på ett tekniskt och ekonomiskt plan. På Lancia tyckte de inte heller att jag var galen och projektet "Operation Carrera Messicana" satte igång. På tjuugo dagar skulle vi hinna med allt: Ta ut två "Beta Montecarlo" och en "Beta HPE", köra in dem några hundra kilometer, montera radiokommunikation för att kunna kommunicera mellan bilarna, blanda in (förutom Lancia) Pininfarina, Alitalia och Aero-Mexico.

Hur tokigt det än kunde verka åkte alla sex deltagarna i expeditionen iväg lördagen den 26 juli (journalisterna Carlo Massagrande och Andrea Silvuni, min hustru Bruna, fotografen Vanni Belli, jag och Giorgio Binotto, Lancias tekniker) och tre bilar lyfte från Milano Malpensas flygplats med destination Mexico City, via New York. En av Alitalias Jumbojets till New York och därifrån en av Aero-Mexicos DC 10:or till Mexico City. Ett hopp över Atlanten på åtta timmar i första flygningen och ytterligare ett på fyra timmar över USA i den andra. Åtta timmars tidskillnad mellan Milano och Mexico City.

Mötet med Mexico City blev ganska chockartat. Framför allt var landet Mexico sett från ovan så väldigt annorlunda mot hur jag hade föreställt mig. Jag hade hört att landet skulle vara en oändlig högplatå, istället såg det ut som om landskapet var en planerad oordning av utspridda bergskedjor och dalar. Jag kom att tänka på Hernan Cortés när han blev tillfrågad av sin kung Carl den V av Spanien att beskriva Mexico. Cortés kom inte på något bättre än att knyckla ihop en bit pergament och slänga den framför sin kung. Mexico, som på den tiden betraktades som "Det nya Spanien", presenterades på det sättet som en ostruken karta. Det var också ett intryck som skulle bekräfta sig när vi längre

fram mötte "Carreras" terräng. Under hela körningen kommer vi bara att korsa några få hundra raka kilometer, uppe i norr innan den amerikanska gränsen. Det skulle bli märkliga Sahara-liknande kilometer med bara ormar som åskådare.

Vi landar i Mexico City och huvudstaden är en imponerande stad, både sedd från luften och när man passerar genom den med bil. Den har en diameter på tjugosex kilometer, gatorna är proppfulla av alla typer av bilar och alla kör på vinst och förlust. Men framför allt ligger ett lock av smog över staden. Delvis på grund av de lokala industrierna, men också på grund av den närliggande uttorkade sjön, från vilken vinden för med sig en kolliknande dimma över Staden. Det är snabba intryck eftersom vårt problem nu är ett annat: att få de tre bilarna genom tullen. Till en början verkar det bli svårt. Det saknas något dokument, allt är inte helt i sin ordning. Men även "där nere" i Mexico verkar de ha lite av "italienska lagar" och efter en del diskussioner fram och tillbaka, över lagar och dokument lyckas vi äntligen få ut våra tre bilar. När vi väl fick dem verka de till och med finare än när vi lämnade in dem på Flygplatsen i Milano.

Tullfolket i Mexico city flockas runt oss och vi upptäcker namnet "Carreras" dragningskraft. Samma kraft som hade fångat min lilla vän där hemma. Undrar varför Lancia inte har lyckats dra nytta av namnet "Carrera", är det första jag tänker. Det skulle de haft all rätt till. Istället har andra gjort det. Inte bara bilkonstruktörer, utan också tillverkare av bilsäten, rattar, foder, och till och med glasögon. De tre bilarna är i perfekt kondition. Inga skador. Vi kontrollerar, tar fotografier med de vänliga tullarna och tar oss vidare för att fylla upp material och proviant. Och sen iväg. Vår "Carrera" har börjat. Första etappen är bara en förflyttning. Vi ska fram till Tuxtla, nästan vid gränsen till Guatemala, där "Carrera Panamericana" 1953 startade. Det är 1367 mycket användbara kilometer dit. De behövs för att gå igenom att allt är som det ska. Bilarna har dessförinnan bara kört några hundra kilometer.





Dessutom måste vi hela tiden köra på en höjd runt 2200 km (Mexico City ligger ca 2240 möh) och får direkt en möjlighet se hur bränslesystemet betar sig. Redan här i början upptäcker vi en intressant sak: när alla sex deltagarna lider av den höga höjden fungerar de båda "Beta Montecarlo" och "Beta HPE" perfekt. Giorgio Binotto, "Lancia-mannen" som valt att kalla honom, tittar på oss med stolthet i blicken. Han har heller aldrig tvivlat på sina skapelser och säger inget, men ett visst tvivel har han istället när det gäller förarna. Ankomsten till Tuxtla har blivit känd och vi upptäcker att ett uppbåd av journalister från de viktigaste tidningarna i Mexico, och till och med från TV, väntar på oss. Jag inser än en gång att det inte är vi som drar till oss det här intresset. Det är fascinationen för "Carrera" och namnet Lancia.

Framför oss har vi åtta etapper, samma som i "Carrera Panamericana" (Vi har ödmjukt döpt om tävlingen till "Messicana") från 1953, 535 km från Tuxtla till Oaxaca, 407 km från Oaxaca till Puebla, 118 km från Puebla till Mexico City, 423 km från Mexico City till Leon, 533 km från Leon till Durango, 411 km från Durango till Parral, 295 km från Parral till Chihuahua och slutligen 353 km från Chihuahua till Ciudad Juárez. Sammanlagt ska vi köra en sträcka på 3078 km. Carlo Massagrande har fått förtroendet att staka ut vägar, beräkna medelhastigheter, tider, bensinförbrukning m.m. Alla order om hur, när och vart vi ska köra kommer från Massagrande och han börjar med att säga att vi kan köra alla åtta etapperna på fem dagar. Vi godtar hans plan. Först sista dagen förstår vi vilken ansträngning han utsatt oss för när vi måste köra tre etapper på en dag. Fjorton timmars körning utan avbrott, från klockan sex på morgonen till klockan åtta på kvällen.

Vi startar från Tuxtla, huvudstad i delstaten Chiapas, den sydligaste i Mexico, belägen mellan Guatemala och Tehuantepecnåset och genomkorsad av Rio Grande. Vi befinner oss i en tropisk regnskog. De vulkaniska bergen är täckta av skog;

tallar och granar upp till 4000 möh. Överallt fantastiska orkidéer och vackra fåglar, där mayas heliga fågel queztal utmärker sig över de andra. Från skogarna följer plantager med bomull, tobak och majs. Vi blev också överraskade av de enorma fälten med agave. Efteråt förklarar de för oss att från en av de 139 sorternas agave, "maguey" för att vara exakt, får man fram en jäst dryck som barnen dricker istället för mjölk. Drycken kallas för "pulque". Från en annan typ av agave, "mezcal", får man fram en vätska som destilleras och blir tequila, Mexicos nationaldryck.

Under tiden vi kör kommer jag att tänka på en annan "raid" vi gjorde ett år tidigare. Vi åkte från kust till kust, New York till San Francisco med tre Fiat Mirafiore. Allt var enklare eftersom vägarna var helt annorlunda. Här är det ständigt uppförsbackar, tvåra kurvor och plötsliga smala nedförsbackar. Fötterna flyttar sig ständigt från en pedal till en annan och händerna från ratten till växelspaken. Men vi vill inte heller spara på våra bilar, de ska ge allt i alla situationer. Längs vägen ser man nästan inga människor, befolkningen är samlad kring de stora städerna (Mexico city har 12 miljoner invånare).

Byarna vi möter längs hela vägen består av samlingar av fattiga människors skul. Igår var de slavar hos de mäktiga aztekerna, idag slavar i en industrialiserad civilisation som inte är deras. Livet på landsbygden i Mexico speglar livet i hela landet Mexico. För att hitta det riktiga Mexico måste man hitta indianerna och mestiserna som utgör den stora fattiga majoriteten, 80 % av befolkningen. Många gånger ger mig kontakten med dem känslan av att tiden står stilla. Men det är inte "månana", imorgon, som europén föreställer sig. Det finns en historisk känsla över innebörden, något heligt, nästan gudomligt, som upphöjer upplevelsen av "idag" till en dygd.

Människorna är snälla, artiga och vänliga, fortfarande sunda i sin livsstil. De bär med sig en nedstämdhet vars rötter måste sökas långt bakåt i tiden. Kontrasten blir som störst när vi besöker Monte Albans och Mitlas ruiner. Med våra Lancior dy-





ker vi upp på toppen av berget och blir alla berörda av den syn vi möter. Zapotekerna jämnade ut toppen genom att gräva fram en plattform på fyrtio kvadratkilometer. De döpte staden till Yucucui, "Den gröna kullen", och högst upp på toppen anlade de det religiösa centrumet. En stadsplanering av kosmiska mått, med rätlinjiga pyramider, helgon och observatorier ordnade med exakt precision från nord till syd. En fantastisk syn av trappor som bara avbryts av ett undantag: templet "J". En märklig byggnad som i själva verket är stadens stora observatorium, genomborrad av tunnlar och utrustad med väggar som gör stjärnskådandet möjligt. Templet bryter Monte Albáns harmoni och är dedikerat åt zapotekernas kalender. Det här är Mexico, landet med de många kontrasterna: havet med sina gyllene stränder i kontrast mot bergens höjder, de rika människorna i Acapulco i kontrast med de fattiga indianerna, den sönderbrända öknen i kontrast med de tropiska regnskogarna. Den som har sett Mexico har sett världen.

Min entusiasm för det här vackra landet har fått mig att glömma våra Lancior. Jag skulle kunna skriva tiotals sidor om Mexico och om våra "Beta", men låt oss titta på några utvalda fakta och några av de funderingar jag hittar bland mina anteckningar. Först och främst: vi körde de 3078 kilometrerna som delar Tuxtla från Juárez på 31 timmar och 22 minuter. Medelhastigheten var 98,129 kilometer i timmen, vilket jag tycker verkar enastående med tanke på vägen det handlar om. Vår Lancia "Beta HPE" drog 373,5 liter bensin (I Mexico finns det två sorters bensin: super 92 oktan och den normala 81 oktan. De kostar 162 respektive 102 lire/litern). På en liter har vår Lancia "Beta HPE" tillryggalagt i medeltal 8,240 kilometer. De andra två Lanciorna har istället visat följande: den som kördes av Silvuni drog 327,7 liter och klarade 9,392 km per liter i medeltal, den som kördes av Massagrande drog 304 liter och klarade 10,125 km per liter. Att tillägga är att "Beta HPE" hela tiden hade en totalvikt på 1480 kilo och körde med luftkonditioneringen på näs-



tan hela tiden. Bilarna använde också den normala bensinen utan att något anmärkningsvärt noterades, allra minst i "HPE". En viktig detalj som vi förmedlar vidare till Lancia eftersom de kan ha nytta av detta för vidare utveckling. Lancia "Beta HPE" var mitt hem i fem dagar. Jag kan inte annat än säga positiva saker om den. Den har transporterat tre personer, tre väskor, hundra små paket, verktygslådan och lådan med reservdelar. Den sistnämnda fick en mycket begränsad betydelse: den startade sigillerad och anlände till Ciudad Juárez sigillerad. Vad den innehöll vet bara gud. Stabil, snabb, säker, tyst (Binotto kallade den en Jumbojet) svek den aldrig. En skönhetsfläck: Oljemätaren blev galen efter ett tag, liksom kilometerräkna- ren. Småsaker som man kan förstå.

De två "Beta Montecarlo"? Massagrande och Silvuni sa att det mest positiva med bilarna var väghållningen (men jag lägger till att på en snabb sträcka slog jag dem med min "Beta HPE" och det står jag för). I stadskörning så blir den inte överhettad, la de till, tändstiften håller sig rena

och motorn har ett bra vridmoment. Inga problem med andra ord, om det inte var för det begränsade synfältet bakåt och åt sidan, som täcks av "fenorna". De rättfärdigas av aerodynamiken, men är knappast till nytta när det gäller manövrering vid stadskörning.

Bromsförmågan är i klass med bilen i övrig, även om det krävs en del kraft för att bromsa. Det enda verkliga problemet berodde på däck. Bilarna hade problem med vattenplaning vilket saktade ner körningarna vid större vattensamlingar ("Beta HPE" med sina Michelin kunde istället alltid köra för fullt). En annan positiv överraskning var att hardtoppen på "Beta Montecarlo" höll helt tätt som på få andra bilar. Vad gäller motorkraften kanske några ytterligare hästkrafter inte skulle ha skadat.

Det här är "Carrera Messicana", sammanfattad av min tidning och mina intryck. Kortfattade kommentarer, mer än något annat på grund av begränsat utrymme. En sista sak jag glömde: kommer du ihåg den där lilla killen som jag pratade om i början? Den busungen är min son.



FÖRSTA MAJ I SKÅNE



ITALIENARTRÄFFEN PÅ KRAPPERUP SLOTT

**För femte året i rad hälsar vi välkommen
till vårträffen för alla italienska fordon
på Krapperup den första maj.**

**Kom till Krapperup den 1 maj mellan kl. 10 och 14!
Alla italienska fordon är välkomna. Nya eller gamla,
i toppskick eller rullande renovering.
På två, tre eller fyra hjul!**

**Liksom tidigare kommer det att finnas mat o fika,
musik, försäljning, utställare, återförsäljare, klubbttält,
klubbprylar och mycket mera.**

**Du får framförallt träffa likasinnade och chans att
njuta av alla vackra fordon!**

**Krapperup Slott ligger på väg 111 mellan Höganäs
och Mölle. Mer info om slottet på www.krapperup.se**

**Kolla med din klubb om de arrangerar samkörning
till träffen på Krapperup!**

**För mer information kontakta
Robert Svensson på robert@alfaromeo.nu
eller 070-620 6474**



**Arrangör
FYRKLÖVERBLADET SKÅNE**





Velkommen til Nordisk Lanciatreff
Welcome to Nordic Lancia meeting

Oslo 10.-12. juni 2016





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

Program og opphold

Vi bor på Sørmarka konferansehotell – et moderne hotel-
anlegg med god plass til folk og biler, 20 minutter sydøst
for Oslo. Her kan bilene stå trygt parkert under hele op-
pholdet, 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 atmo-
sfæren i Oslo sentrum. Bussene frakter deg dit du vil!

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 accommodations 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



OBS! Anmälan och betalning av anmälningsavgift senast 2 maj 2016!



Ruth Jansson

Vi har fått beskedet att klubbens sista Grand Old Lady, Ruth Jansson, tillika hustru till Lanciaklubbens grundare Philip Jansson, har avlidit stilla i en ålder av 93 år. Därmed har alla klubbens kvinnliga ursprungsgestalter lämnat stafetten vidare till en spännande framtid och mer differentierad intressesfär.

Med stort intresse för blomsterträdgårdarna i Sollentuna och Danderyd, kunde Philip pyssla om sin gula Lancia Aprilia när inte plikterna som kunglig hovurmakare på slottet kallade. Redan i tidiga 50-talet gick semesterresorna till den italienska solkusten med barn, tält och reservdelspackning.

1987 firade Philip & Ruth 40-årsjubileum i urmakeriaffären på Surbrunnsgatan 26 i Stockholm, Lanciaklubbens adress under många år. Och vid 2004 års Vårträff på Skokloster, var Ruth & Philip med vid Aprilian och pic-nic-korgen.

Lanciaklubben sänder vårt varmaste deltagande till familjen.

Bo Nylén



Inbjudan till garagebesök hos Hans Gyngre

Lördagen den 12 Mars 2016, kl 13.00 till 16.00.
Vendelsövägen 27, Trollbäcken.

Detta är ett samarrangemang mellan Svenska Lancia Klubben och Svenska Corvair Klubben.

Hans Gyngre har samlat mest amerikanska fordon, bland annat Cadillac men i hans museum finns det också annat än bilrelaterat, det som hans fru samlat, så det finns att bese även för våra, kanske inte "biltokiga," familjemedlemmar eller vänner.

Under besöket serveras smörgås med dricka.
Kostnad per deltagare är 100 kr, kontant på plats.
Barn/ungdomar upp till 15 år betalar en reducerad kostnad.

Hur hitta: Vid "Gubbängens" Trplats, tag väg 229 mot Tyresö. Vid Trplats "Skrubba", tag väg 260 mot Vendelsö. Tag, efter några km, höger in på Skogsängsvägen, sedan direkt in vänster på Vendelsövägen, till nummer 27 (tvåvåningsbyggnad).

Anmälan senast senast den 8 mars
Per, 08-352464, även tel. svar, per.edvard@telia.com
Lars 070-2521015, lars.filipsson@telia.com

Salutorg

I Lancialagret finns massvis – och resten kan skaffas!

Reservdelar nya eller begagnade 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 information och vidare affär, ev. transporter, verkstadsservice, m.m. – samt beställning av klubbregalier.



Min **Aurelia 2500 GT** är nu till salu efter mer än 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 genomförda ändringar och dess kostnader samt bilder kan mailas till intresserade. Jag har dessutom delar (bl.a. från en skrotad serie 6 plus överflödiga originalbitar) som jag kan skiljas från. Allt säljs på auktionsvis med skriftliga anbud, men där jag fritt väljer köpare.

Robert Lilja robertlilja@tele2.se
Tfn 08-560 522 65. Mob. 070-66 66 280.



Lancia Thema SW 2,5 lit. turbodiesel 1992 besiktigad året ut + 2st reservdelsbilar, 1.500 kronor. 4 nylackerade **Thema**-vinterhjul 1.500 kronor. **Saab-Lancia 600** med Al-fälgar. Gratis! + en del **Fulvia** reservdelar. Anbud mottages – annars går det till skroten! 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 Appia II Berlina 1959, ljusblå i bra skick, besiktigad och körklar. Säljes p.g.a. dödsfall.

Bilen finns i Degeberga på Österlen. sigyn.jangskog@sas.se

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



Lancia Prisma 1600SR 1985 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 kronor. Tage Johansson, Träslövsläge, tel. 0340-41274 (endast telefon).



Lancia Fulvia-motor 1,3 Rallye, typnr. 818.302 inkl. gen. + startm. kompl. m. 4 vxl-låda. Högstbjudande. Även: Fälgar o däck till **Delta HF 8V Integrale**. 3000 kronor. Även: **Lancia Aprilia 1947** grön, samt en hel del reservdelar till Aprilia. Magnus Nilsson i Eslöv. Tel. 0413-70636 mob. 070-3015220.



Lancia Dedra 1990, skal bort snarest! – ca 1.500 SEK. 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.

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

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

Autoexperten

Mån-Tors	8.00 – 18.00
Fredag	8.00 – 17.00
Lördagar	10.00 – 14.00



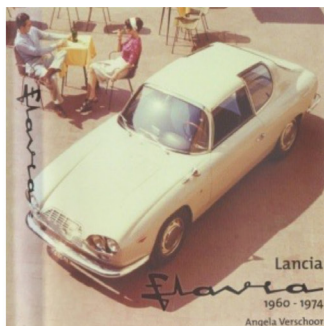
Välkommen till vår butik på Bovallsvägen 1A i Södertälje hälsar Lasse med personal. Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancia. www.autoexperten.se



Lancia i Sverige

Flavia

SCHNELLE FLAVIA
Wegbereiterin für die Fulvia



Klubbregalia Till klubbens Jubileumsträffar 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 guldtext: "LANCIA" alternativt "LANCIA integrale". Kr 20:-/st.

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

Klubbmärke, som ovan men utan nål, att limma på underlag, diameter: 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, diameter: 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 Flaviamodellens 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:-



Vid den stora auktionen på bilmuseet Autoseum i Simrishamn den 19 oktober gick två Lancior under klubban.

Den sedan länge från Skoklostermuseet kända **Appia PF Coupén** för 130 000 kronor och den vita **Flavia PF Coupén** för 120 000 kronor.

Båda är i stort behov av renovering, men visar ändå hur eftertraktade och uppskattade äldre Lancior är och betonar vikten av att vara medlem i Svenska Lanciaklubben, för att med dess vida kontaktnät, snabbt få fram reservdelar och lätt kunna utföra renoveringen.

Svenska Lanciaklubben

Grundad 1953

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
Handläggare MHRF försäkr./besiktn.
Hörningsnäs vägen 12, 141 45 Huddinge
Tel. 08-711 00 28 Mob. 070-532 00 28
E-mail: bonylen@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. 08-37 80 01 Mob. 073-647 87 11
E-mail: hectorfredrik@gmail.com

Mikael Stjerna ledamot/redaktör
Grönviksvägen 57, 167 71 Bromma
Tel. 08-704 83 13, 08-736 58 88
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

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, Mob. 070-698 30 39

Hemsida: www.lanciaklubben.se

Reservdelar: www.lanciaregistret.com

Klubbadress
Svenska Lanciaklubben
c/o Bo Nylén
Hörningsnäs vägen 12
S-14145 Huddinge

Plusgirokonto 55 58 14-3
IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143
BIC/SWIFT: NDEASESS
Org. nr 802440 - 7838

Verksamhetsberättelse för Svenska Lanciaklubben år 2015

Vid utgången av år 2015 hade klubben 153 st medlemmar varav 8 nya och 13 har utträtt. 37 stycken betalade först efter påminnelsebrev i april.

2015 var ett mycket händelserikt år som började med Vinterträffen 14 mars på Tekniska Muséet i Stockholm, med intressant och lärorik utställning om uppfinningar från forntid till nutid.

Vid årsmötet på Taxinge slott 25 april beslöts om höjning av årsavgiften för 2016 med 45 kr p.g.a. kraftigt höjda tryck- och portokostnader. 2015 års bokslut, som gillades t.o.m. av Skatteverket, lämnas i god tid av kassören Bo Nylén till den nyvalde revisorn Lars Cyrus för redovisning på årsmötet 2016. Vandringspriset Extra Vaganza gick välförtjänt till Lars Cyrus för hans fina Aurelia GT.

Kristi Himmelfärdshelgen firades i södra Sverige med Mille Scania under ledning av medlemmarna Magnus Nilsson och Gunnar Nornemark, medan några klubbmedlemmar bevisade tyska klubbens Frühjahrstreff "1000 Berge" i de kuperade trakterna av Gummersbach sydöst om Köln.

Italienska dagen 1 maj på Skokloster och Krapperup slott följdes av Motorhistoriska Dagen den 6 juni i alla Sveriges städer. Stockholmare samlades på Edsbergs slott och i Mariefred. I juli var det både Karlshamnsfestival och Thulinträff i Landskrona samt firandet av Grand Prix i Kristianstad och klubbmästaren Per Edvardsson deltog vid såväl Valsesia Lancia Storyst 20-årsjubileum i Fobello, Padovamarknaden samt Castelmagne-rallyt i Australien.

Sommarens hamnträffar i Nyköping, Trosa och vid Årstaviken i Stockholm var som alltid välbesökta, liksom Eskilstunamarknaden på Ekeby flygfält den 23 aug. Höstträffen 12 sept. i Lanciagaraget i Hölö samlade många medlemmar till trevlig pic-nic i höstsolen. Året slutade med traditionsenligt Lucia-kaffe, lussebullar och tårtor i Klockargården i Huddinge den

15 december.

Höjdpunkten för året blev den Nordiska Träffen i Finland 12-14 juni – finska klubbens 25-årsjubileum! Ett 100-tal deltagare från 11 länder i cirka 50 Lanciabilar hade letat upp Harjattula Manor i Åbo skärgård, för att i tre dagar uppleva båttur, vacker finsk kläddesign och bilar, samt träffa Lanciavänner och ett par av rallyvärldens giganter, Rauno Aaltonen och Juha Kankkunen, till god mat i fin miljö.

En omfattande telefon- och mailkontakt har ersatt några styrelsemöten, men 4 st har hållits.

4 feb. hos Per, 14 mars på Tekniska museet, 25 april på Taxinge med konstituering av styrelsen, budgetuppföljning och planering av aktiviteter samt 7 okt. hos sekr. Bo Göran Hellers.

Klubbtidningen och dess distribution som periodisk tidskrift har successivt förbättrats men klubbens hemsida (www.lanciaklubben.se) har dålig uppföljning trots kunnige Per Wilhelmsson och Benny Steen, men drar kostnader. Bristande tid, motivation och engagemang gör styrelsearbetet allt mer snedfördelat. Sviktande betalningsmoral försvårar för kassören och styrelsens budgetarbete och planeringsförmåga blir lidande varför alternativa samarbetsformer för klubbens framtid aktualiserats.

Reservdelsförsörjning, teknisk support samt försäljning av klubbregalier har dock under året varit omfattande och skötts med den åran av Tor Fredriksson & Peter Tibell, vilket hjälpt och inspirerat flera medlemmar till större och mindre Lancia-renoveringar vilka följs med intresse.

Vårt långa medlemskap i Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF), med ett flertal därmed följande veteranbilsförsäkringar och möten, resulterar även i fortlöpande information om bl.a. EU-regler för import, besiktning, och registrering, samt att vi gm. sekr. Bo Göran deltog i årsstämman 17 okt.

Styrelsen



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



Hej Då - och tack för mig !

Good Bye - and thank you !

Adieu - und vielen dank !

Au Revoir - e remerciements !

Arrivederci - e mille grazie !

Bo Nylén, sekr. o redaktör sedan 1971.

Den nya redaktionen önskas lycka till.