



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 126 , MAJ 2016



Lancia Aurelia B52 1953

med kaross från Vignale deltog i 2016 års Concorso d'Eleganza vid Villa d'Este.



Några ord från ordföranden



Tack för det förnyade förtroendet

Tack för det förnyade förtroendet som ordförande i Svenska Lanciaklubben.

På årsmötet berördes bland annat den ”höga” kostnaden för La Lancia. Den nye redaktören med stor tidningsvana har även intressanta förslag på att utveckla tidningen, både när det gäller sättet att framställa och distribuera denna. Förhoppningsvis har vi också medlemmar som kommer att bistå med artiklar.

Ytterligare ett problem är ett stort antal medlemmar som inte betalar årsavgiften vilket orsakar onödiga kostnader och extra arbete för kassören.

Om vi tittar tillbaka i tiden kan man konstatera att vi även tidigare periodvis haft liknande problem som nu, men på ett eller annat sätt löst detta.

Medelåldern i styrelsen har sjunkit i och med Magnus och Kalles inträde. Det känns tryggt att veta att de nu tar tag i planeringen av NLM 2017 i Sverige. Dessutom ett stort tack till Per för hans mångåriga styrelsearbete som klubbmästare.

Vi ser nu fram mot träffarna i Venngarn, Kapperupp samt Norge. Jag och Ritva är nu anmälda och har även betalt in 550 norska kronor till NOLK. Det var inte helt lätt att göra eftersom normmännen angivit för många tecken i BIC koden, de tre sista XXX:en skall inte vara med. Klokt nog ringde jag till Per som snabbt upplyste mig om detta. Glädjande, så står den norska kronan just nu lägre än den svenska.

Årets extravaganza gick efter moget övervägande och konsulterande till Stefan Wångerud och hans egen ”kopia” av Kankkunens världsmästarbil som han ratat sedan tidigt 2000-tal. Kankkunens originalbil kunde förresten beskådas i Åbo förra året. Bilarna ser ”verkligt” identiska ut. Bägge utstrålar berättigat uppseende på vägarna och bidrar till ökat Lancia-intresse i Sverige.

Ha en bra sommar!

Lars Hansson

Mikael Stjerna och Peter Klemensberger, två Lancia-fantaster på tidningen Teknikens Värld, har hoppat in istället för Bo Nylén och gjort sitt andra nummer av La Lancia. Trevlig läsning!



I Nordamerika lanserades Lancia som "det intelligenta alternativet" och modell Montecarlo blev Scorpion. Är det därför fotosessionen till broschyren från 1977 sker i ökenmiljö?

Vad årsmötet resulterade kan ni läsa om i protokollet i slutet av tidningen. Men jag kan kort och gott berätta att vi hade en väldigt trevlig träff i strålande sol på Taxinge slott. Som vanligt parkerades våra skönheter längs med gången upp till slottet där de beundrades av slottets många besökare.

Inför årsmötet bjöds det på kaffe och tårta och stärkt av detta klubbade årsmötet raskt igenom de nödvändiga besluten. Det beslutades att Lars Hansson fortsätter som ordförande, att årsavgiften även i fortsättningen skulle vara 395 kronor och att klubben får två nya klubbmästare – Karl Hansell och Magnus Wälinder.

Själv drog jag en lans för att vi borde göra en bättre tidning färre gånger per år. Mitt förslag är A4-format i bättre papperskvalitet ett nummer per år och då kunna göra en snygg tidning, med bilder som inte kräver förstoringsglas. Resten av året borde vi kunna bjuda in till träffar och även rapportera från träffar via e-post. Förslaget diskuterades av mötet, någon föreslog två nummer per år i större format. Vi får väl se var det landar.

Mötet avrundades genom att Bo Nylén och Per Edvardsson avtackas för alla förtjänstfulla insatser för klubben och, sist men inte minst, genom att mottagaren av vandringspriset "Extravaganza" utsågs. I år blev det Stefan Wångerud som vann juryns gillande med sin fantastiskt välrenoverade kopia av Juha Kankkunens världsmästarbil. Lite längre fram berättar Stefan med egna ord om sin hobby och sin bil.

Mikael Stjerna



En praktfull parad framför det berömda kakslottet Taxinge.



En Flavia kommer sällan ensam.



Benämningen "kakslottet" är inte taget ur luften. Smakens!



Karl Hansell lovordar Eric Friebergs bilval.

Herbert Nilsson talar lugnande
till sin Lancia Ardea.





Världsmästaren

Årets Extravaganza-vinnare berättar om hur han skapade sin mästarbil

Text och foto Stefan Wängnerud

Bilen importerades 2003 från Italien. Den ägdes av Niklas Carlsson på Power Car i ett halvår innan jag köpte den. Jag hade redan en röd Integrale vid den tidpunkten, men var på jakt efter den bredare evoluzione-modellen sedan en tid tillbaka. Jag hade bland annat varit nere i

Italien och tittat på några objekt men inte funnit den rätta. Jag tror det var just dessa misslyckade försök som gjorde att jag slog till. Den uppfyllde inte alla min önskaner gällande utrustning och färg, men ändå tillräckligt. Bilen kändes inte pedantskött utan hade en del småskavanker och modifieringar, men det viktiga var att



**Stefans Lancia Integrale
Evoluzione, en vinnarvagn
i dubbel bemärkelse.**

karossen var rostfri och sprickfri, samt att motor och drivlina var ok och det var de.

Jag använde bilen utan några större arbeten de första åren. De arbeten jag gjorde var mest kontinuerligt underhåll samt att återställa genomförda modifieringar.

Mitt intresse för modellen föddes långt tidigare av dess rallyframgångar och det



är liknelsen med rallybilen som alltid varit intresset. Kombinationen av bilens ursprungliga, något slitna, mörkblåa lack, födde idén att lacka om den och göra en ”Martini”-replika. Jag insåg att ett sådant projekt skulle bli arbetsamt då också motorrum och kupéutrymme måste inkluderas. Men riktigt hur mycket jobb det var kunde jag nog inte föreställa mig.

I oktober 2007 började bilen rivas och i januari 2008 var tid hos plåt och lackeraren bokad. Bilen plockades ned i beståndsdelar och allt sågs över. Motor delarna lämnades iväg till motorrenoverare för mätning och kontroll.

Att göra en Martini-replika innebär egentligen också att utgå från ett specifikt exemplar då i princip varje rallybil skiljer sig från varandra. Jag valde en målning som användes från samma år som bilen tillverkades, dvs. 1992, och den bil Kankunen rattade under RAC-rallyt. Att det blev just den var nog mer än tillfällighet än något annat.

Ett och ett halvt år senare var bilen klar, lagom till den nordiska Lanciaträffen i Kongsberg. Bilen har således lackade Martini-färger och det är endast märkena som är dekaler, precis så som på rallybilarna. Invändigt och mekaniskt är bilen fortfarande original, något som fortfarande gör bilen praktisk. Den har under årens lopp också komplettrats med utrustning för ökad väghållning och hållbarhet.

Hur vart då resultatet? Det är upp till betraktaren att avgöra, men för egen del blev jag nöjd. Visst finns det fortfarande detaljer som skiljer sig åt, men de är ofta sådana detaljer som hade inneburit ingrepp i karossen, något som jag inte velat göra.

Bilen rullar bara sommardag och används uteslutande för bilträffar och söndagsutflykter. Den har tillryggelagt nästan 3 000 mil i min ägo och bilen har varit i trafik samtliga år utom 2008 då bilen stod hos lackeraren.

Ur Teknikens Världs arkiv

Nummer 20/1960



Testskribenten och ingenjören Rolf Eriksson noterar inledningsvis att Lancia alltid har gjort sig kända för djärva och idérika konstruktioner. Han nämner framhjulsupphängningen och karossens avsaknad av mittstolpe som exempel. Farhågorna för att karossen därmed skulle bli vek avfärdar Eriksson: "Vagnens stabilitet bekräftas också av att den var helt fri från gnissel och skrammel. En stor nackdel ur säkerhetssynpunkt med dörrarrangemanget är att de bakre dörrarna är upphängda i bakkanten."

Karosslinjerna kallas "inte hypermoderna, utan genom att vagnen har fått en moderat formgivning är dess utseende mera tidlöst".

Kvaliteten imponerade: "Inredningen är, liksom bilen i övrigt, mycket välgjord och allt har högsta finish."

Vägegenskaperna gillades, men Appia

slapp inte undan viss kritik.

"Vägegenskaperna är mycket goda frånsett att vagnen känns något stötig vid låg fart. Vid 60 km/h och därutöver är fjädringen däremot mycket bra och ger, med tanke på vagnens storlek, alldeles utmärkt åkkomfort.... Köregenskaperna är också goda, frånsett att styrningen går alltför tungt."

Vidare beröms låg ljudnivå, sittkomfort och lågt vindljud. Men herrarna på Teknikens Värld hade önskat mer kraft i maskinen. Visserligen gick det att hålla en marschfart på 110-120 km/h, och motorn gick vibrationsfritt, men särskilt märkvärdiga ansågs inte vagnens prestanda. Till sist beröms den goda dörrklängen. "Detta är sådana saker som är brukliga på dyrare vagnar, och till denna kategori får vi nog räkna Lancia Appia, eftersom den ligger i 15 000 kronors-klassen."

Träffar



Wenngarns slott

Text Mikael Stjärna **Foto** Bo Nylén

Den första maj träffades vänner av italienska bilar och motorcyklar på Wenngarns slott utanför Sigtuna. Det är träffen som förut hölls på Skokloster som har flyttat, detta eftersom Skokloster nu har fullt upp med flyktingar.

Det soliga om än något kyliga vädret lockade stora skaror besökare, med och utan bil. I Lancia-klubbens sektion kunde besökarna se ett Thema, Fulvia, Flaminia Touring och inte minst Rolf Nyléns vita Appia coupé med Pininfarina-kaross från 1958. Avgående klubbmästaren Per Edvardsson hade satt upp vår ståtliga Lancia-flagga.

– Jag tyckte det var bättre än Skokloster. Man kunde gå in och titta i slottet och det var trevligt. Där hade man också cafeteria. Det var inte problem med köer, varken när vi körde dit eller därifrån, säger Rolf Nylén om träffen.



Guidade visningar av slottet erbjuds..

Vinterträffen

... med Corvair-klubben

Text Mikael Stjerna

Foto Bo Nylén



Autobianchi/Lancia A112 ser man inte ofta. Passa på!



Lancia-akademins sammanträde. Inget bubbel men väl kaffe.



Flaminia med kaross från Touring uppvakad av unga Lancior.



Den 12:e mars gick den traditionella vinterträffen av stapeln, i år i samarbete med Corvairklubben. Platsen var Hans Gynges privata bilmuseum i Tyresö utanför Stockholm. Där fick vi se en skara amerikanska skönheter, mest Cadillac. Men det fanns annat också, allt från traktorer till Mercedes. Förutom alla intressanta bilar bjöds det även på en utsökt lunch.

Det fanns mycket att fascineras över och vi fick oss till livs en mycket kunnig guidning av ägaren själv. Att få möjlighet att se sådana här samlingar är en bonus som vi som var med uppskattade till fullo. Ett stort tack till Hans Gynges samt till Corvairklubben.



Text & foto Per Edvardsson

Klubbmästaren reser till Stuttgart

Mitt bilintresse började med Alfa Romeo, GTV 2000 Bertone och två 2600 Bertone.

Dessa bilar upplevde jag som sportiga, motorer i teknikkens framkant och tilltalande formgivning. Men två Lanciaentusiaster förändrade mitt liv!

Hovurmakare Philip Jansson (Aprilia, Fulvia Coupé och Flaminia Berlina) och framlidne Stig Eriksson (Flaminia Sport, Aprilia Touring och Fulvia Sport), öppnade "ögonen" på mig. Här var det minsann inte bara en intressant motor utan hela konstruktionen andades ingenjörskap. Jag sålde mina Alfor och började söka Lancia!

Stig Eriksson, tog mej med till ett höstmöte på Hotell "Burg Hornburg", en ut- och bildningsresa. Stig ansåg att Tyska Lancia Klubben, (LCD) var av det seriösa slaget. Trevliga och "förstående" Lancisti välkomnade mej i gemenskapen. Men jag förundrades över Dr. Lothar Bungartz och

hans aparta damsällskap. Året efter sökte och erhöll jag medlemskap i LCD.

Detta om de tyska anknypningen. Sedan dess har jag varit på Tecno Classica, Bremen Classic, Turin och Padova, men aldrig Stuttgart! Jörgen Sack hade ordnat två otroligt förmånliga biljetter som jag använde två dagar i mars. I Lancia-montern fanns Integrale och Fulvia Sport från Schweiz och en Appia serie 1 och Flaminia Touring GT från Tyskland. En cappuccino väckte "Mäss-Andarna" till liv. Efter alla kramar och hälsningar var det så dags att "göra" mässan.

Montergrannar först. Alfa, Fiat och handlare besöktes. Det är uppenbart att "löne-utvecklingen" för min pension inte har hängt med prisuppgången. Överallt var det priser som om de var utsatta i Lire! En Dino 246 GT från München, ny lack, men ingen motor!

Den skulle bara sättas in, var självklart



helreoverad, liksom bilen i övrigt. En koll i motorrummet övertygade mig om att de börjat reoveringen från fel håll! Begärt mässpris: 450 000 euro. Jag undrar om mässpris är förmånligt för kunden eller för säljaren. Vad tror ni?

Silvauto hade en B24 Spider till salu, matching numbers, helt original, ASI rakt igenom, en pärla enligt säljaren. Jag anmärkte, bilen är omlackad, det är väl originalkulör? ”Nej, den var grå från början” löd svaret.

En Fulvia Berlina, 2 serie, kaffebrun med firmadekaler, begärd pris 13 990 euro. Man tar sig för pannan! Ferrari Testa Rossa, som man kunde köpa i Sverige för 400 000 kronor för några år sedan, begärde man 150 000 euro för. Flaminia Convertible kostade 185 000 euro, Flavia Zagato 60 000 euro. Som tur hade jag ”orkanens öga” – Lancia-Montern – där kunde jag erhålla en viss stillhet. Där kunde jag se, en Appia serie 1, originalskick, aldrig reoverad, originallack, en välhållen bil inköpt från första ägaren i Neapel. Renoverade och överrenoverade bilar finns det gott om, men originalare, de blir mer och mer sällsynta.

Vart tar hobbyn för entusiaster vägen, när fler och fler bilar tenderar att bli investerings-objekt för personer, som hellre köper bilar, än placerar sina pengar på inlåningskonton som ger 0.0 % i ränta!



Appia serie 1 i originalskick.

Det positiva med ”Retro Classics” är att mässan har en otrolig bredd. Naturligtvis är focus på tyska fordon, men det finns även italienska. Varje hall har ett speciellt tema.

Efter mässan kan man besöka både Porsche- och Mercedes-museum

Det sistnämnda är en sjuvåningars byggnad där man från översta planet vandrar i spiral ”utför”, för att på ett informativt och pedagogiskt sätt kunna följa företagets utveckling, även i ett samhällsmässigt historiskt perspektiv.

I varje våningsplan finns dessutom separatutställningar. Hemresan gick bra, som förväntat, Anna-Lena tog emot med laxpaj och lämpligt vitt vin.



Delta Integrale. Preparerad för bana. 500 hästar.

Mötet med en **Lancia Gamma**

Text Bo Göran Hellers Foto FCA



Då jag strövade runt, mest på måfå i Bolognas gamla stad, efter ett besök i San Petronio, där Karl V kröntes 1530 och efter en föreläsning på det italienska lantbruksuniversitetet om den svavelbundna betongens beständighet i aggressiva miljöer för åtskilliga år sedan, mötte min blick en underkön Lancia Gamma Coupé.

Jag behövde en uppryckning efter ett ganska likgiltigt möte med italienska ingenjörer – deras talanger låg på annat plan än jag hade förväntat mig – samma erfarenhet hade jag tidigare en gång haft i Trieste, på den marina högskolan, där in-tresset för hygien på fartyg lämnat mycket

övrigt att önska. Jag började undra – sysslar italienska ingenjörer bara med bilar?

Gammans linjeföring var alltigenom modern och eftersom jag utgick från, att den mekaniska prestationen uppfyllde alla Lancias kvaliteter, stod jag stum av beundran. Jag undrade varför denna sköna skapelse inte tidigare korsat min väg. Svaret på denna undran är emellertid komplicerat.

Lancia Gamma introducerades 1976 på Genève-salongen, lagom till Lancias 70-årsjubileum. Introduktionen föregicks av stora förväntningar, skapade genom reklam – nu skulle den nya ägaren sedan



1969, Fiat, visa vad man ville använda Lancia till. Det talades om lyx med former utprovade i Pininfarinans nya vindtunnel, men framför allt på den mekaniska sidan, en V6 eller kanske rentav en V8, med drag av Ferrari. Därför blev förvåningen, och även besvikelsen, stor då den första versionen fick nöja sig med Lancias gamla 2,0-liters fyrcylindriga boxer. Men denna var utprovad och hade gott anseende på den italienska marknaden, dit försäljningen begränsades.



Gamma Berlina

Först med andra versionen vände sig Lancia till den internationella marknaden och då med en större boxer-4 på 2,5 liter.

Tydligen ville Fiat markera sitt förtroende för motortypen, men teknikerna hade tagit alldeles för lätt på uppskalningens problem! En lång rad av bekymmer anmälde sig efterhand, bland annat med otakt i ventilspelet och risk för överhettning, vilka föranledde åtgärder från tillverkarens sida – generöst genomförda men till priset av ett sjunkande anseende. Och då motåtgärderna i flera fall ersatte tidigare åtgärder sjönk anseendet ner mot nollpunkten. Återförsäljarna var förtvivlade och Gammann dog för att helst glömmas bort utom av de entusiaster, som aldrig sviker Lancia.

Dagens fråga är om det inte är entusiasterna som får rätt om Gamma till sist. Speciellt Coupén har blivit en kultbil i Italien, där den fortfarande kan köpas för rimliga pengar om den är tillverkad efter -79, i varje fall i jämförelse med de klassiska modellerna av Lancia. Efter alla revideringar är det numera en fullt pålitlig bil, som kan fås med förgasare eller direktinsprutad, med manuell eller automatisk växellåda. Och det finns en version med 16 ventiler, som ger 180 hk! Vår medlem i Lancia-klubben, Alf Olsson i Grebbestad, har två Gammor: en Berlina -78 och en PF Coupé -79. Hans entusiasm för dessa klassiker är säkert ingen tillfällighet!



Berömda människor och **Lancia**

Text Bo Göran Hellers

Foto FCA, med flera

Skådespelare, författare, dirigenter... Folk i farten har påfallande ofta fallit för Lancia. Här är din guide till vem som körde vad!

Verkligt nyskapande insatser inom kultur och konst görs av udda människor, avvikande genom arv och valet av vägar i livet. Det är inte konstigt att i denna kategori finna entusiaster just för Lancia, ett avvikande märke som länge varit pionjär inom bilismens teknik men också excellerar i läcker formgivning.

I förra numret av La Lancia visades en vinterbild på den unga Brigitte Bardot, lekfullt upphoppad på en Lancia Flaminia framför hotellet Miramonti i Cortina. Ni som minns hennes sång om Harley Davidson, där hennes franska hela tiden tar överhanden, vet om hennes dragning till fordon med karaktär! Men hon är bara en i raden! På senare år har denna stjärna ägnat sig år djurskydd, vilket talar vackert för hennes livshållning.

Vårt första exempel är Enrico Caruso, den store tenoren som verkade länge nog (d 1921) för att dokumenteras på grammofoonskivor. Han ses stiga in i sin Lancia Theta, någon gång på 10-talet! Sångarens självkänsla var det inget fel på, som nog synes, vilket bidrog till den italienska operakonstens framgångar över hela västvärlden.

Nästa exempel kommer oss ännu närmre, då det visar Greta Garbo bakom ratten på sin Lancia Lambda, i sällskap med sin väninna Vera Schmiterlöw. Tyvärr lärde sig Greta aldrig att utnyttja sin berömmelse till andra insatser i samhällslivet – hon var en skön skådespelerska och ingenting annat!



När den karriären var slut tystnade hon för alltid.

En som absolut inte tystnade var den italienske författaren Gabriele d'Annunzio, som efter en lång karriär som dekadent poet också hann med en egenartad politisk insats, först som flygare i första världskriget och därpå som vägröjare för korporativism som slutade i den jugoslaviska staden Fiume. Han ses här bakom ratten på en Lancia Trikappa. Då det

runda flygledartornet på Arlanda, ritat av Gert Wingårdh, planerades för några år sedan var avsikten, att citat från Antoine de Saint-Exupéry skulle varvas med citat från d'Annunzio, återgivna på slingor runt de prefabricerade ringarna. Men italienern ströks i sista stund, då han ansågs ha stått fascismen för nära. Säkert orättvist!



Läs gärna Göran Häggs bok (2015) om skalden.

Den avgudade Tazio Nuvolari, världsmästare i Alfa Romeo, mannen som ansågs vara den ende som kunde bemästra Auto Unions vidunder (typ D) i slutet av 1930-talet - som en gång slutförde ett lopp utan fungerande styrning med ratten lös i handen - hade en lugnare sida då han körde sin Lancia Belna, högst privat. Det var kontrasten som tilltalade honom.

Någonting liknande kan säkert sägas om den store amerikanske skådespelaren Gary Cooper, som efter sin dramatiska insats i Sheriffen (High Noon) kunde njuta av en tur i sin Lancia Aurelia Sedan. Med tanke på den vulgära smaken för bilar i USA är det överraskande, att just Lancia har haft en stor marknad där, tydligen en protest mot den förhärskande kulturen.



En amerikansk författare med denna attityd är Ernest Hemingway, vars stjärna nog har fallit en aning sedan han fick Nobelpriset (1954). Vissa av hans verk är





tunglästa. Men hans framtoning som man och äventyrare har fortfarande kraft och aktualitet – det är den ensamma hjälten mot det själlösa kollektivet, lite som hans Flaminia Convertible i ett hav av likgiltiga dollargrin.

Andra Flaminia älskare från samma tid var Ali Khan med den undersköna Rita Hayworth, som tyvärr krockade deras Touring. Hur han reagerade på denna händelse är inte känt – kanske fick han vända sig till pappan, Aga Khan själv, för att få råd med reparationen. Ali spelade en viss roll i politiken omkring Mellanöstern, som ett exempel på att religion och politik kunde samverka – tyvärr har denna möjlighet helt försuttits till oändlig skada för samlevnaden i de komplicerade riken som utgör även vår civilisations ursprung. Finns det någon väg tillbaka?

En GT-förare med särskild lyskraft, strax bakom Alberto Ascari, var Eugenio Castellotti. Han levde inte



länge nog för att bli världsmästare. Han följde Lancia D50 till Ferrari-stallet efter Ascaris död 1955, och fortsatte att köra den ombyggda versionen, med stor framgång. Men även han dödades i samband med en testkörning i Modena, endast 26 år gammal.

En konstnär med fantastisk lyskraft var Herbert von Karajan, dirigent och ledare av Berlins filharmoniker.



Dessa spelade i det nya konserthus, vars arkitekt var den originelle expressionisten Hans Scharoun. Då vi en gång hörde Beethovens femma där med barnen blev deras reaktion ändå sval – dirigenten uppträdde alltför självmedvetet! Naturligtvis var von Karajan en entusiast också för bilar, här ses han i en Lancia Stratos.

En verklig entusiast för Lancia var skådespelaren Marcello Mastroianni. Han ägde ett flertal, varav jag väljer att visa min egen favorit, Lancia Flaminia Super Sport Zagato. Efter alla roller som förste



Marcello Mastroianni x 2



Rita Hayworth



Monica Bellucci

älskare måste det ha varit en ren lisa att få sätta sig ensam i en underskön automobil för utfärder i det sköna landskapet omkring Rom. Hans motspelare i *La Dolce Vita*, Anita Ekberg, hade också erfarenhet av Lancia, to m i tävlingar, där hon sågs i en Flaminia GT. Hennes liv i Italien vände sig till sist, tråkigt nog, mot hennes skånska ursprung, vilket kändes onödigt. Hennes utveckling från gräbba till hagga var inte vacker – bilen, en Lancia, fick kompensera för det griniga humöret. Men hon var magnifik i sin ungdom!

En skådespelerska som knappast åldrades alls var Audrey Hepburn. Hon behöll sin



50-talslook genom hela livet, som hon förgyllde med turer i sin ägandes Flaminia Sedan. Frågan är om inte hennes stil är mera föråldrad än bilen – jag minns det ljuva 50-talet men kan inte för mitt liv förstå hur vi kunde falla för flickornas mode. Men Brigitte Bardot var också med på den tiden och hennes stil kan

man ju bara godkänna, även nu, då hon passerat de 80. Hennes första äktenskap var med Roger Vadim, som förde in henne på Lancia-spåret, bl a med en Aurelia B24, en av de vackraste bilar som någonsin slitit asfalten. Efter Brigitte följde Jane Fonda i hans liv – men hennes roll som hälsominister lockade honom inte i längden – ett visst mått av dekadens hör samman med det franska livet, som behöver stimulans genom konst och raffinement, Lancia!



Vår exposé kunde avslutas med Françoise Sagan (*Bonjour tristesse*), som älskade bilar, däribland Lancia. ”Ska man gråta ut över livets elände känns det bättre i en Jaguar än i en Volkswagen”. Men jag lyfter hellre fram Monica Bellucci i en Fulvia Zagato. Hon är inte längre ung men bär sin ålder med stil, ja betagande skönhet. Är det inte något av Lancia över henne – tidlösheten, attraktionen, människans lustfyllda umgänge med mekaniken!

Läs på om Norge!

Text Bo Göran Hellers Foto visitnorway.se

Då NLM (Nordiska Lancia-mötet) snart ska gå av stapeln i Norge, närmare bestämt i Oslo den 10-12 juni, finns det anledning att reflektera över platsen och sättet. Huvudstaden innerst i fjorden, Oslo, med detta namn sedan 1925, har undergått en formidabel omvandling under senare tid, i takt med att Norge har blivit rikt och välmående.

Förklaringen bakom rikedomerna tillkommer inte endast oljan, med tillhörande investeringar, även om den har bidragit märkbart. Landet har flera andra näringar, speciellt shipping med säkerhetsutrustning för fartyg, fiske och flyg. Norrmännen har satt det mesta av sin rikedom i oljefonder med uppgift att investera i värdepapper över hela jorden – detta har hittills visat sig vara en klok politik, dock inte oomstridd, då det också finns krafter i Norge som vill sätta sprätt på en större andel av intäkterna.

Då oljan under senare år sjunkit till en tredjedel av tidigare pris, från 120 till 40 USD/fat, har denna resurs börjat omvärde-

ras, även i Norge. Man talar nu om att inte exploatera alla tillgångar i botten – framför allt inte om utvinningen blir olönsam. Då är det klokare att låta oljan ligga kvar, som en reserv. Kommer 4:e generationens kärnkraft (breeder) som kostnadseffektiv baskraft för framtiden finns det ju heller ingen anledning.

Efter en heroisk upptakt under medeltiden blev Norge en part i Kalmarunionen på slutet av 1300-talet. Då denna knakade på 1400-talet tvingades Norge in i en personalunion med Danmark, från 1450, en union som bestod ända till Kiel-freden 1814. Då tog vi svenskar över under Jean-Baptiste, för att avleda alla tankar på någon revansch för Finland. Den kulturella länk, som hade utvecklats under århundraden med Köpenhamn, visade sig emellertid vara starkare än alla inviter från Sverige. Därför var det ju bara en tidsfråga innan unionen skulle spricka, till många svenskers förargelse. Men norrmännen hade tröttnat på alla unioner – nu tillhör landet inte ens EU.



Hustruns och min bröllopsresa 1966 gick till Geilo och Dr Holms hotell. En vecka med snö i de norska fjällen är ett minne för livet. Men man känner också smaken av en helt annan kultur, lokal men också landsomfattande. Ironiskt nog var 1800-talet en skördetid för norsk nationalistisk kultur, inom musik, litteratur och drama. Landet reste sig till egen identitet. Utvecklingen har fortsatt under självständigheten från Sverige, med nya inslag av bl a arkitektur. Ett utmärkt exempel är Knut Knutsen, som har ritat Norges villalikhande ambassad i Stockholm. Samma arkitekt kunde rita vresigt och sturigt i trä uppe i fjällandskapet. Mera behärskad

men minst lika skicklig var Sverre Fehn, som jag själv hade glädjen att arbeta med i Danmark, inte utan konflikter! Idag måste Snøhetta nämnas, ett kollektiv som har signerat biblioteket i Alexandria, ett mästerverk, men också operahuset i Oslo.

I norsk kultur finns två strömningar – heroismen omkring ensamma män och solidariteten inom arbetarrörelsen. Typiska hjältar är Roald Amundsen, som tog sig först till Sydpolen och Fridtjof Nansen, som skidade ensam över Grönland. Dagens hjältar är företagsledare, sådana som Bjørn Kjos, Norwegian, och John Fredriksen, skeppsredare. Kanske även Vincenzo Lancia, en utlänning, kan räknas dit?

Salutorg



Lancia Flaminia 2.8 1965 Jag har 4-5 projektbilar (beroende hur man räknar) och tiden/pengar räcker inte till alla. Möjligen någon i Sverige kan vara intresserad av denna Berlina eftersom den är original svensksåld bil med allbekant historia. Original köpekontrakt från 1965 finns kvar liksom andra dokument från 60- och 70-talet.

Tyvär bilens är en renoveringsobjekt, men ett bra sådant. Motorn startar bra och spinner som en katt. Växellådan funkade okej men kopplingen slirar. Därför är bilen begränsat körbar. Undre kanterna av dörrarna är rostiga och det finns rost också på golvet. Inredningen är mest original (smutsig och sliten) och det behövs lite jobb. Om någon vill investera cirka 15 000 euros i delar och renovering (+ ansträng-

ing) kan han få en riktig pärla. Bra bilar i Europa kostar ungefär 35 000 euro. Så investeringen för denna bil är inte alls dum. Viktigaste är naturligtvis att bevara historien och ge ett nytt liv för en fantastisk bil.

Eftersom denna bil bör behållas i Sverige eller Skandinavien är den i första hand till salu i Sverige. Om ingen är intresserad här blir jag tvungen att erbjuda bilen någon annanstans. Priset är 9 000 euro. Bara 599 stycken av Flaminia Berlina 2,8 har tillverkats. Inte så många finns kvar i världen.

Jag har naturligtvis mera bilder och kan ta bättre senare i sommar. Bilen finns i södra Finland.

Markus Nieminen

Tel: +358 40 746 6107.

E-mail: markus@classicdata.fi



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).

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

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, verkstads-service, m.m. – samt beställning av klubbregalier.

Lancia Fulvia Coupé 1,3 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

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.

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

Klubbregalia



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. Pris: 60 kr.

Muggar, av högklassigt porslin, mörkblå med vitt Lancia-tryck. Pris: 60 kr.

Nyckelband, med snabbblåsningar för mobil, kamera, nycklar eller MP3, blått med guldtext: "LANCIA" alternativt "LANCIA Integrale". Pris: 20 kr.

Klubbmärke, emaljerat rockmärke med nål och låsning (s.k. pins), vitt/blått/guld, diameter: 16 mm. Pris: 20 kr.

Klubbmärke, som ovan men utan nål, att limma på underlag, diameter: 16 mm. Pris: 20 kr.

Klubbmärke, dekal av plast, att fästa på bilen e.d., vitt/blått/guld, diam. 75 mm. Pris: 5 kr.

Klubbmärke, emaljerat vagnmärke, med skruvfäste, vitt/blått/guld, diameter: 75 mm. Pris: 250 kr.

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.08-35 24 64 (frakt tillkommer).

Källströmboken suppl. på engelska. 32 sidor. Pris 30 kr.

Fulvia, i rallyhistorien, tyska, 256 sidor. Pris: 275 kr.

Fulvia-Puzzle. Alla fabriksfulvior med historia. Ernst Marquart, tyska. 153 sidor. Pris: 250 kr.

Schnelle Flavia, om Flaviamodellellens formidabla tävlingsframgångar. Pris: 250 kr.

Lancia Flavia inkl.CD som innehåller allt! av Angela Verschoor, 206 sid. Kr 450:-. Lancia i Sverige av Bengt Gustavsson. Kr 200:-

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.
Hörningsnäsavägen 12, 141 45 Huddinge
Tel. 08-711 00 28 Mob. 070-532 00 28
E-mail: bonylen@telia.com

Karl Hansell klubbmästare/ledamot
Ringvägen 160, 116 31 Stockholm
Mob. 070-932 02 93
E-mail: karl_hansell@yahoo.se

Magnus Wälinder klubbmästare/
ledamot
Tunavägen 7, 184 51 Österskär
Mob. 073-460 24 53
E-mail: walinder@kth.se

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 Wälinder

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

Hemsida www.lanciaklubben.se.
Delar www.lanciaregistret.com

Klubbadress Svenska Lanciaklubben
c/o Bo Nylén, Hörningsnäsavägen 12,
141 45 Huddinge

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

Svenska Lanciaklubben

Protokoll från årsmöte i festsalen på Taxinge slott 23 april 2016

Antal deltagare 34

Klubben bjöd på en omgång kaffe och tårta inför förhandlingarna.

A. Förslag till dagordning enl. gällande stadgar förelåg, publicerat i La Lancia feb. 2016 (nummer 125)

1. Mötets öppnande – av styr ordf Lars Hansson, som hälsade de närvarande välkomna
2. Frågan om årsmötets stadgeenliga utlysande – kallelse förelåg publicerad i La Lancia feb. 2016, d v s med en månads framförhållning, vilket godkändes
3. Val av mötesordförande, sekreterare, 2 Justerare (tillika rösträknare) – till mötesordförande valdes Stefan Wångerud, till sekreterare styrelsens ordinarie sekr (Bo G Hellers), till justeringsmän Tor Fredriksson och Rolf Nylén
4. Godkännande av dagordning – mötet godkände det framlagda förslaget
5. Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse – denna förelåg publicerad i La Lancia feb. 2016 (nr 125) och godkändes utan uppläsning eller anmärkning
6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning (för 2015) – styrelsens kassör, Bo Nylén, föredrog en särskild handling, visande ett ingående saldo på 42.362:07 samt ett utgående saldo på 48.546:57. Årets resultat var sålunda 6.184:50, eller knappt 9% av årets intäkter (69.438:-). Denna vinstmarginal behöver höjas under 2016 för att säkra NLM (Nordiska Lanciamötet) 2017, som ska arrangeras av oss. Vägen dit går via bättre betalningsdisciplin avseende årsavgifter och lägre tryckkostnader för La Lancia. Kassören uttryckte optimism om utfallet men framhöll vikten av att betala för sig, och i tid!
7. Föredragning av revisionsberättelsen – denna föredrogs av klubbens revisor, Lars Cyrus, som inte funnit någonting att anmärka på i styrelsens förvaltning
8. Fastställande av balansräkning – denna fastställdes enligt det lagda förslaget
9. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen – årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för förvaltningen under 2015
10. Beslut om medlemsavgift för 2017 – årsmötet fastställde årsavgiften enligt styrelsens förslag till 395:-, d v s oförändrad avgift
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag – inga skriftliga motioner förelåg. Genom red och styrelseledamoten Mikael Stjerna väcktes förslaget att se över vår publikation, La Lancia, som med 4 nr/år och momsfrihet dragit en kostnad på uppåt 10.000:-/nr. Red föreslog en radikal nedskärning till ett enda nr/år, att utges i feb med redovisning av föregående års verksamhet och med perspektiv på det just påbörjade året. En sådan utgivning i A4-format skulle dra en kostnad på 15.000:-. Därutöver skulle all kommunikation mellan styrelse och medlemmar ske via e-mail.

Ett mindre radikalt förslag vore att minska utgivningen till 2 nr/år, ett i början på vår och höst. Vår hederspresident Herbert Nilsson framhöll, att styrelsen övertolkat de svar som inkommit från övriga Norden på hans förslag att samarbeta (utbyte av artiklar o likn), ev ge ut en gemensam publikation. Vägen är fortfarande öppen för en nära samverkan. På kort sikt är behovet större av att finna en redaktör som åtar sig uppgiften under en hel mandatperiod. Saken ska diskuteras i Oslo i samband med NLM i juni. Styrelsen har beslutat om utgivning av La Lancia med 4 nr under 2016 men fick årsmötets uppdrag att undersöka möjligheten för en omläggning utan kvalitetsförsämring i relationen med medlemmarna - återkomst i höst.

12. Val av klubbordförande på 1 (ett) år - valberedningens ordf Mats Thillman framlade förslaget till omval av Lars Hansson, vilket årsmötet fastställde

13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter- årsmötet gick på valberedningens förslag enligt följande:

- Bo Göran Hellers (sekr), omval på 2 år
- Hector Garcia, ledamot, omval på 2 år
- Karl Hansell, klubbmästare (KM), nyval på 2 år (två KM i förening)
- Magnus Wälinder, klubbmästare (KM), nyval på 2 år (två KM i förening)
- Rolf Nylén, suppleant, omval på 1 (ett) år
- Joona Besada, suppleant, omval på 1 (ett) år

F ö gäller, att

- Bo Nylén, kassör, är vald för ytterligare 1 (ett) år
- Mikael Stjerna, redaktör, är vald för ytterligare 1 (ett) år

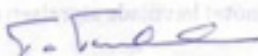
14. Val av revisor och revisorsuppleant-valberedningens förslag innebar:

- Lars Cyrus, revisor, omval på 1 (ett) år
- Claes Millus-Larsen, revisorsuppleant, omval på 1 (ett) år

15. Val av valberedning - till valberedning utsågs av årsmötet Mats Thillman och Per Edvardson

16. Mötets avslutning - mötesordförande tackade de närvarande för deltagandet. Årsmötet uttryckte sin särskilda uppskattning till de avgående mångåriga styrelseledamöterna Bo Nylén (redaktör) och Per Edvardson (klubbmästare) med en varm applåd

Justeras:



Tor Fredriksson



Rolf Nylén

B. Extravaganza

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

Årets EXTRAVAGANZA gick välförtjänt till Stefan Wångerud för hans sedan tidigt 2000-tal brukade och till "kopia" av Juha Kankkunens "världsmästarbil" ombyggda Delta Integrale.



Avsändare Svenska Lanciaklubben c/o Bo Nylén. Hörningsnäs vägen 12, 141 45 Huddinge



Lancia Astura 1933

utsågs till "Peoples Choice" under 2016 års Concorso d'Eleganza vid Villa d'Este.