



# LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN  
NUMMER 128 , NOV 2016



Photo: Per Edvardsson

**Freyja Burill at last in Fobello, driving her Lancia Lambda Weymann – “the Boot” – from northern UK to to the 95-year celebration of Vincenzo Lancia’s first testride there – called “Amici della Lambda”.**

Den engelska distriktssköterskan Freyja Burill, äntligen framme i Fobello med sin Lancia Lambda Weymann för 95-årsfirandet av Vincenzo Lancia’s första testkörning där – kallat “Amici della Lambda”.



Lancia parad i Nyköping 2016, när Lanciafabriken fyllt 110 år !

Innehåll i detta nummer bl.a. :

- Sid. 3-4, Klubbpresentation, styrelse + nekrolog Mats o Peter
- Sid. 5 -6 Ordföranden har ordet
- Sid. 7-8 Ekebyträffen 28 aug.2016
- Sid. 9-12 Lancia under fanorna. B G Hellers
- Sid.13-14 Årsstämma 2016, MHRF. Rapport B G Hellers
- Sid.15 Lancia före Volvo. B G Hellers
- Sid. 16-19 Hösträff i Hölö 10 sept. 2016
- Sid. 20-21 När tiden kom ikapp Lars Cyrus
- Sid. 22-26 Amici della Lambda, Fobello 1-4 sept. 2016
- Sid. 27-28 Nordisk Träff i Sundfsvall 2017 + kommande träffar
- Sid. 29-31 Salutorg, Klubbregalia + Autoexperten
- Sid. 32 Baksidan. Lennart Haajanen i Bugatti + Vikingatider i Skåne

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 . (t.f. redaktör)  
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  
Tel. Mob. 070-932 02 93  
E-mail karl\_hansell@yahoo.se

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

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

**Mikael Stjerna.** ledamot  
Grönviksvägen 57, 167 71 Bromma  
Tel. 08-704 83 13, 08-736 58 88  
E-mail mikael.stjerna@teknikensvarld.se

**Joona Besada.** suppleant  
Källbrinksvägen 27 B, 141 31 Huddinge  
Tel. mob. 073-811 95 15  
E-mail joona.besada@gmail.com

**Rolf Nylén.** suppleant  
Solursbacken 10, 141 35 Huddinge  
Tel. 08-774\_73\_57 Mob. 070-889 43 34  
E-mail rolf.nylen@bredband.net

**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	Tor Fredriksson
Flavia, Fulvia	Bo Nylén
Beta, Rally 037	Magnus Wälinder

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

**Hemsida** [www.lanciaklubben.se](http://www.lanciaklubben.se)

**Reservdelsforum**  
[www.lanciaregistret.com](http://www.lanciaregistret.com)

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

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

**Org. nr** 802440 - 7

## **Mats Thillman och Peter Tibell in memorium.**

På kort tid har vi fått mottaga det smärtsamma meddelandet, att två av våra klubbmedlemmar har gått bort, och våra kondoleanser går till deras familjer.

Med sina vida kunskaper och genuina intresse för märket Lancia, har båda länge varit aktiva i klubbstyrelsen, avhållna och respekterade.

**Peters** vänkrets sträckte sig vida omkring på vägkartan och hans hjälparbete till behövande Lanciabilar av italienska reservdelar har räddat många. Som medlem även i den tyska Lanciaklubben (LCD), har han i senaste numret Lancia Rundschau 02/2016, uppmärksammats av sina många vänner genom Doris & Gerhard Gscheidle.

Gravstenen vid Täby kyrka blir en påminnelse för alla Lanciavänner om hans godhjärtade gärning.

**Mats** utvidgade sina sympatier även vertikalt och tillika med hängivet socialt hjälparbete över Östersjön.

Med Mats ungdomliga framfart i Roslagens rallytävlingar i Fulvia, i spåren efter Björn Waldegård m.fl. och Peter bakom ratten i sin gula Delta Integrale – världsmästarbil 6 år i rad på 1980-talet – får vi konstatera att båda med sin ålder bara var inne på näst sista delsträckan.

De hade en sträcka kvar till målet som båda såg fram emot med tillförsikt med läkarnas hjälp, men de bröt loppet i förtid.

Vi saknar dem båda och klubben har hedrat dem genom deltagande vid resp. begravning.

Styrelsen gm Bo Nylén

## Några ord från ordföranden. Lars Hansson

Vilken sommar det har varit. All utomhusaktivitet har kunnat utföras i strålande sol. Vi har kunnat delta i trevliga bilträffar både i närområdet och på NLM i OSLO.

Styrelsen har fört diskussioner med Norska, Finska och Danska klubbarna om samarbete med klubbtidningarna. Detta har resulterat i överenskommelse om utbyte av material mellan ländernas redaktioner.



På senaste styrelsemötet, som hölls i Kungsör, med 4 Lancior utanför huset och 8 personer runt bordet, beslutades att se över klubbens Hemsida, med behövlig uppdatering. Uppdraget gick till de datakunniga ungdomarna Hector och Joona, med sikte på nystart till nyår. Här riktades också en uppmaning till medlemmarna att inrapportera aktuella e-mailadresser .

Våra tankar går även till Mats och Peters för tidiga bortgång. Peters frånfälle påverkar också reservdelsbeställningarna från Cavalitto, då han skötte korrespondensen och betalningen av de delar som Lanciaägare efterfrågade genom Tor Fredriksson. Peter var välkänd hos Enrico och beställningarna expederades mycket snabbt från bägges sida. Jag kommer nu själv att försöka ersätta Peter i detta avseende och har redan etablerat kontakt med Italien.

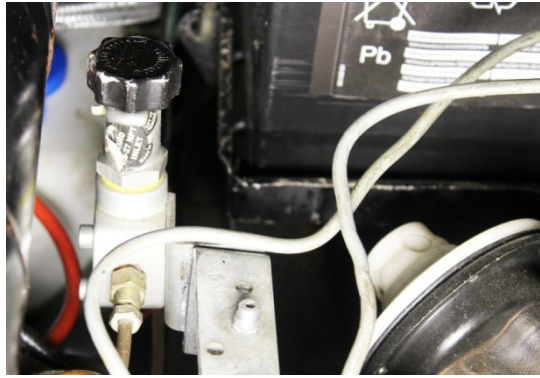
Självklart kan var och en som själv vill beställa delar från Cavalitto göra det.

Två mycket aktiva och avhållna klubbmedlemmar mindre, ger också klubben en skarp påminnelse om behovet av generationsväxling i styrelsen. – den viktigaste punkten på dagordningen. En nödvändighet för klubbens fortlevnad och en grannliga uppgift för valberedningen att i god tid före årsmötet den 22 april 2017, finna medlemmar med hjärta och själ för Lanciamärket. Tidningen har härvid fastslagits vara av central betydelse, och för att enl. skatteverkets regler räknas som ”periodisk tidskrift”, med åtföljande momsbefrielse, måste utgåvan vara minst 4 nr/år. Att bland klubbens 154 medlemmar hitta någon med de enklaste datorkunskaperna i programmet Word, samt några få grunder i bildredigeringsprogrammet Photoshop – att redigera ihop vår tidning – *måste bara gå !*

Om alla sedan hjälps åt att skriva artiklar, fotografera trevliga händelser och bidra till tidningens innehåll är det klart ! Men utan innehåll blir det ingen tidning – förstått !

Även Lancior som står stilla mycket har behov av en översyn av bromsarna före besiktningen. I synnerhet som min Flavia har av fader Allan ”svensktillverkade” sådana. På en Flavia eller Fulvia med nedsjunkna bladfjädrar kan faktiskt bakhjulen dessutom få en tendens att låsa med ”kast” som följd.

För säkerhets skull har jag därför monterat en extra reduceringsventil för bakbromsarna under huven. Ventilen gör det också möjligt att öka bromskraften bak om bilen är tungt lastad.



I Kungsör finns det just nu en asfaltsträcka på 2 km som stängts av på grund av en broreparation och passande nog finns den fortfarande kvar då man tappade bron när den skulle monteras på plats. På denna sträcka har jag gjort ett större antal hårda inbromsningar, (spåren syns fortfarande). Det har resulterat i att bromsarna nu är perfekta. Bromskraften bak ligger nu på c:a 50% av framhjulen och bilen har just besiktigats med resultatet "utan anmärkning".



Lanciabilar i mängd på Storgatan 7 i Kungsör



Och garagesnacket höll i sig länge

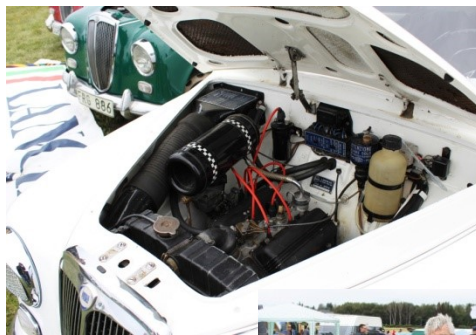
Hälsningar Lasse



Hela tre stycken Appia Berlinor kom till årets veterandag på Ekebyfältet i Eskilstuna där Lanciaklubben traditionsenligt hade en plats inrutad och välkomnade medlemmar från när och fjärran.



Per Edvardsson och Lars Hansson håller Lanciamärket stadigt framför Per Wilhelmssons vita från Ludvika, Sigge Larssons gröna från Katrineholm och Rolf Nyléns röda från Huddinge. Och där bredvid står Lasses Flavia Coupé från Kungsör och den gula Aprilian nu tillhörig Herbert Nilsson från Mariefred. T.v. ser vi Pers gröna Fulvia Coupé hemmahörande i Sollentuna.



Sigge och hans grabb tog sig en titt i Ludvikabilens vackra motorrum.

Och pressen dök upp för fotografering.



Även i år fanns vår f.d. Lanciaklubbmedlem Lars Filipsson med sina Chevrolet Corvaier i klubbbrutan intill. Och bredvid de amerikanska kultbilarna från 60-talet, fanns i år två sällsynta minibussar med namnet Greenbrier, avsedda att ta upp konkurrensen med VW-



bussarna .  
De tillverkades mellan 1961 och -65 med samma 6-cyl. boxermotor placerad bak som personbilarna och av det fåtal som kom till Sverige lär några ha använts som ambulanser.



Per Edvardsson i samspråk med Lars bland deras Chevrolet Corvair-bilar, En bil med intressant historia vilken efter nära 10 års utveckling bara överlevde 1960-talet som bilmodell.

Med andra ord - en riktig kultbil.





## LANCIA UNDER FANORNA av Bo Göran Hellers .



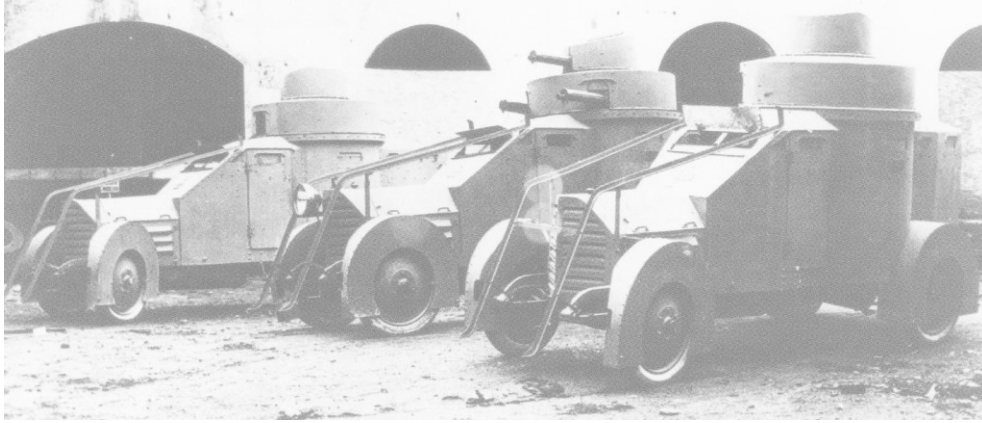
I allmänhet föreställer man sig Lancia som sinnebilden av fredlig och teknisk elegans. Ägarna är vänner av raffinemang i stil och funktion. Därför kan man känna besvikelse då man tvingas konstatera, att Lanciafordon har varit delaktiga i både första och andra världskriget i bepansrade versioner, inte enbart till försvar utan också som anfallsvapen. I den utförliga boken La Lancia av Wim Oude Weernink (1979) hänförs omständigheten diskret till det sista kapitlet om tunga nyttofordon, lastbilar och bussar. Det är klart att en tung överbyggnad kräver en kraftig ram och sådana var gemensamma för alla nyttofordon, som kunde inbegripa militära versioner.



Men det är någonting skumt med Lancias deltagande – man trädde in först under krigens senare del, när utgången var mer eller mindre given, i synnerhet gäller detta under Andra världskriget. Det talar för att detta skett under politiskt tvång efter statliga beställningar och utan entusiasm från märkesledningens sida. Kanske har ett bristande engagemang inverkat på tidsåtgången men inte på den kvalitet man erbjudit, i synnerhet gäller detta för de senare fordonen.

Men konstruktionsavdelningen har inte varit rustad att utföra militära versioner, eller påtvingats sådan expertis som först så småningom lyckats genomdriva en produktion.

## Lancia IZ och IZM



Denna krigsmaskin byggdes egentligen av Ansaldo i Genua, ett företag som ännu existerar och som nu är specialiserat på signalstyrning av järnvägar, ett fredligt värv med militära utvecklingar. Den första versionen, IZ, en utveckling av ett lastfordon Autoblinda, producerad från 1915, utrustades med dubbla torn, det undre med två det övre med ett maskingevär. Det var i verkligheten debut för bepansrade fordon som krigsmaskiner. Fordonet hade stor eldkraft men trängseln omkring kulsprutorna måste ha varit besvärande då någon fjärrstyrning inte förekom.

Kulsprutan var en relativt ny uppfinning och soldater på marken hade ganska sent lärt sig att ta sig i akt – början på Första världskriget blev en blodig affär beroende på okunnighet om eldkraft och räckvidd för dessa vapen. Fordonet vägde hela 3,7 ton med en 6 mm bepansring, kunde ha en besättning på sex och var försett med en kraftig rälsgaffel som kunde undanröja enklare hinder, som taggtråd och spanska ryttare. Motorn var en 35 hk Theta. Men produktionen började först 1916 och i liten skala. Mindre än 20 exemplar tillverkades, som naturligtvis inte gjorde någon större skillnad i det pågående kriget.

Redan 1911 hade Lancia utvecklat ett lastbilschassie som med olika vapenbestyckningar kom till användning under Första Världskriget. Med motorer från Theta, Kappa och Dikappa-modellerna pågick tillverkningen ända till 1929.





För italiensk del bestod det Första världskriget av strider i Alperna mot krafter från Österrike-Ungern – ett högt fordon som IZ hade svårigheter att manövrera på smala alpvägar. Den förbättrade versionen, IZM, lanserades först

1918, då kriget var på upphällningen. Den hade ett enda torn med dubbla kulsprutor, bepansringen var nu 9 mm, motorstyrkan 40 hk, innerutrymmet sikten och balansen förbättrad och toppfarten ökad. Av denna version tillverkades på statlig beställning 110 st, som fick en viss betydelse efter kriget, då Mussolini tog vid med sin expansionistiska politik. Modellen tjänstgjorde till och med under Andra världskriget, närmast som museiföremål liksom så mycket annan krigs-utrustning under de italienska fanorna. Den som får se diktatorn på film mönstra sina trupper före kriget med deras patetiska utrustning inser, att äventyret bara kunde sluta med katastrof.

Italien förklarade krig mot Frankrike och Storbritannien i juni 1940.

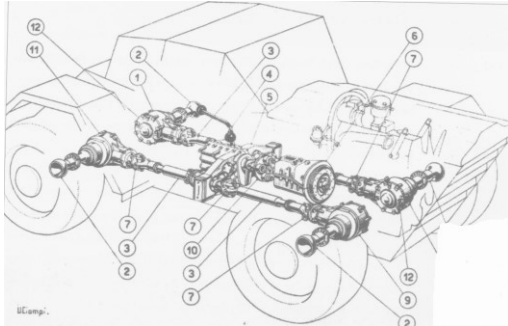
Senare förklarade Mussolini också krig mot USA, vilket väckte munterhet i parlamentet – diktatorn blev utskrattad. Taktiken var från början att återigen attackera i Alperna, invänta Frankrikes sammanbrott under tysk övermakt och ligga lågt i Afrika, där man dominerade Libyen och Etiopien (Abessinien).

### **Lancia Lince**

Men engelsmännen angrep italienarna med rörliga förband tack vare tillgången på lätta pansarfordon av typen Dingo, tillverkad av Daimler sedan 1938. Italienarna svarade med att utveckla en egen modell, AB41, återigen tillverkad av Ansaldo.

Denna hade förtjänster men kunde inte mäta sig med fiendens fordon. Då en Dingo föll i italienarnas händer och testades med framgång bestämde man sig därför att kopiera dess teknik. Det mekaniska innehållet anförtroddes åt Lancia, medan bepansringen skulle utföras av Ansaldo-Fossati. Kraven var fyrhjulsdraft, oberoende fjädring på alla fyra hjulen, god acceleration, topphastigheten 90 km/h och liten vändradie. Eftersom man räknade med att kunna utnyttja redan utvecklade produkter gavs Lancia kort tid fram till prototyp. En sådan förelåg i november 1942 och sattes omedelbart i produktion. Man utnyttjade fjärde versionen av Astura-

motorn på 2,6 l, som gav 60 hk. Tändning och smörjning (dubbla oljepumpar) modifierades för att passa i det backiga ökenlandskapet i Nordafrika. Motorn monterades i fordonets akter. Väckellådan kopierades efter Dingo och hade åtta växlar framåt och fyra bakåt i en tvåstegsfunktion. Fordonet blev en omedelbar succé och var i verkligheten den mest avancerade militära produkt som lanserades av italienarna under Mussolini. Men fordonet kom ut för sent och kunde inte vända krigslyckan för de italienska färgerna.



Lancia Lince.

Motorhistoriska riksförbundet, MHRF, håller en stämma årligen – nu senast den 15 okt i Upplands Väsby. Stämman var välbesökt av drygt 80 (med Svenska Lanciaklubben) av 176 medlemsklubbar.



Via klubbarna har riksförbundet knappt 100 000 personliga medlemmar, en betydande folkrörelse som fortfarande växer med mottot att hålla kulturarvet rullande. Bland medlemsklubbarna ingår fordon av många slag, bilar är växande med viss dragning åt det amerikanska hållet, motorcyklar något avtagande, mopeder kraftigt växande, vilket känns överraskande. Tre klubbar hade nu ansökt om medlemskap, varav två (VMCK Östergyllen samt Svenska Volvoklubben) godkändes av stämman, medan den nybildade klubben Hyltebygdens Fordonsveteraner, efter högläsning av stadgarna, ansågs ha ansökt ett år för tidigt.

Verksamheten inom riksförbundet avser försäkringar, genom samverkan med Folksam, arkivering genom insamling av böcker och fotomaterial, bearbetning av myndigheter avseende kontrollbesiktningsdirektiv och utbildning av behöriga besiktningsmän.

Antalet försäkringar i riksförbundet är omkring 37 000, nog för att man ska kalla sig marknadsledande. Förbundet genomför fortgående en analys av inträffade skadefall. Man är särskilt uppmärksam på dyrbara olyckor som brand och stöld. Premien är två basbelopp för tvåhjulingar och fyra för fyrehjulingar. För särskilt värdefulla fordon kan tilläggsförsäkring tecknas.

Arkivverksamheten fortgår löpande, tydligen med stora donationer, som är välkomna.

Regler för kontrollbesiktning av våra fordon är fortfarande under slutjustering i Näringsdepartementet. Remissförfarande aktiveras under kommande vinter. Tydligen är den antagna nollvisionen för trafikolyckor i trafiken ett problem för regelverket.

Utbildning av besiktningsmän kommer att verkställas på kvällstid och under veckoslut under nästa år. Klubbarna kommer att informeras fortlöpande.

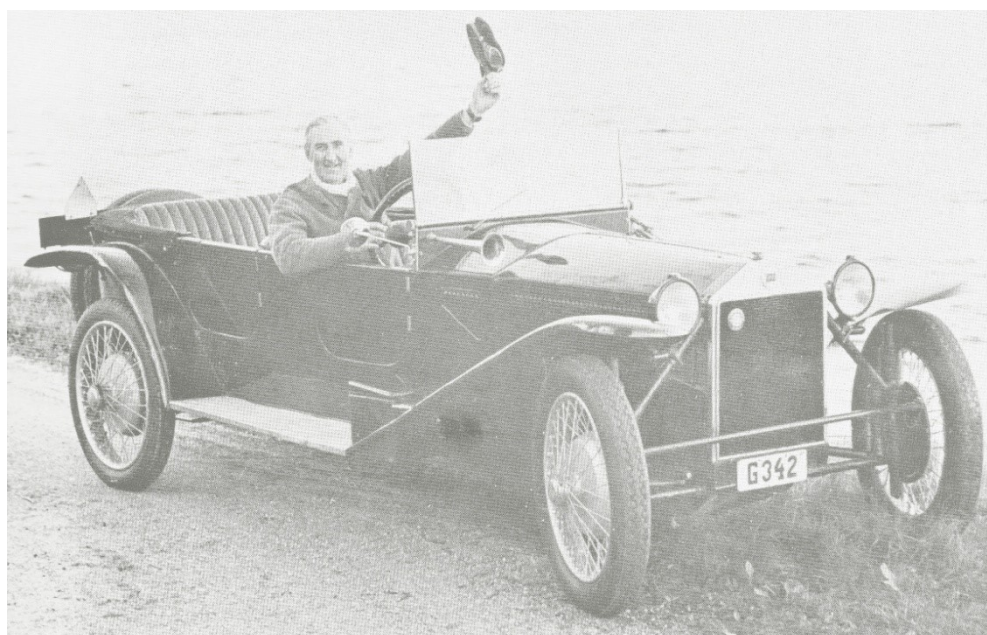
Riksförbundet har tagit initiativ till en särskild yrkeshögskoleutbildning i restaurering av historiska fordon, förlagd till Carlslundskolan i Motala med intag från hela landet. Myndigheten för denna typ av verksamhet har ännu inte tillstyrkt framställningen, men hoppet består. (Den som skriver dessa rader har själv suttit i

styrelsen för den lokala yrkeshögskolan just i Upplands Väsby och tillstyrker varmt riksförbundets ambition.)

En kuriös tvist har avgjorts i Mark- och Miljööverdomstolen, föranledd av att en privatperson samlat på sig 300 fordon, stående på ett antal fastigheter i Strömsund. Grannarna har tydligen velat begränsa denna verksamhet, vilket domstolen villför med beslutet, att han fick behålla högst 25 fordon och endast på egen mark. Denna dom kan möjligen överklagas till Europa-domstolen, eftersom den innebär en inskränkning av den enskilda äganderätten.

Det ekonomiska resultatet för det brutna räkenskapsåret 2015/16 var tyvärr en rysare med ett underskott nära en halv miljon på en omsättning av omkring sju. Men den budget som antogs för innevarande räkenskapsår visar ett litet överskott, vilket känns nödvändigt för att säkra långsiktig överlevnad. Årsavgiften beslutades höjas från kr 24:72 till 25:- kr/medlem för nästa verksamhetsår.

Svenska Lanciaklubben har varit medlem i Riksförbundet sedan 1970-talet, och anser det viktigt att stödja deras hängivna långsiktiga arbete för vår hobby.



*Åke Jern, vår f.d. klubbmedlem och aktiv vid grundandet av MHRF, här i sin Lambda -23.*

## LANCIA FÖRE VOLVO Av Bo Göran Hellers .



I Teknikens Värld 22/2016 (29 sept) finns en artikel, skriven av en motorjournalist Hans Hedberg, om den nya Rolls-Royce Dawn med rubriken "I gryningslandet – Nya modeller öppnar upp för Rolls-Royce i Sverige". Artikeln ska återge en sorts test av egenskaper, värderade utan avseende på märke eller förutfattade meningar.

Men så kommer ändå ett erkännande av att känslor kan spela in för en förare av ett särskilt märke: "Men så är det ju, vissa personer diggar Lancia före Volvo, Mini före Porsche etc." Med denna ursäkt spårar han sedan in på Rolls-Royce och dess ställning som det yppersta inom bilism. Men är det inte någonting otidsenligt över dessa vidunder – tunga och motorstarka, dyrbara att skaffa och köra. Vem behöver egentligen en sådan bil? Självt kommer jag att tänka på den Rolls-Royce som Lenin hade stulit från någon bankir i det förrevolutionära Ryssland – den står numera på museum i Moskva, inte som symbol på en ojämlig samhällsordning utan som tecken på Lenins självpåtagna makt. Nej, ge mig hellre en Lancia med dess briljanta teknik, ingenting för mycket, allt med utsökt smak.



*Lancia Flaminia Pinin Farina Coupé*



*Lancia Thesis*

*Lancia Gamma Coupé 1980.  
En sällsynt vacker bil formgiven av  
Pininfarina och byggd endast i 4.300 ex  
mellan 1976 och 1980.*

*Den fyradörrars Gamma Berlina-  
modellen byggdes samtidigt i 11.400 ex.*

Just i år firar alltså Lancia Gamma  
40 år !



## HÖSTTRÄFF I HÖLÖ 10 sept. av Bo Nylén

I det för årstiden otroligt varma soliga vädret samlades Lanciaklubbens medlemmar och familjer runt långbordet och pic-nic-korgarna vid årets höstträff vid Edeby gård i Hölö, där även korgar med äpplen, päron och plommon fanns medtagna till, inte minst barnens förtjusning.



Långväga kom Sune & Birgit Lundin från Västerås, Lena & Lasse Helfrid från Gusum och Ingemar & Wiviann Nilsson från Norrköping, klubbens hederspresident Herbert Nilsson från Mariefred samt Edvard Kupljen från Norrtälje med sällskap, och ordf. Lars Hansson med Ritva från Kungsör.



Värdeparet Tor & Harriet Fredriksson i samspråk med klubbens nykomlingar Per-Arne Larsson med fru (efter övertagande av Sunes Aprilia och röda Flaviacoupé). Som flera i klubben redan vet, är ju Per-Arne med sin långa verkstadserfarenhet nu sen några år vår närmaste skickliga Lanciaverkstad i Södertälje.





Senast vi såg Kårstaborna Lennart Sandberg och Susanne's Flaminia Coupé -62 i trafik var vid det magnifika 100-årsjubileet i Turin 1981.



Men som en härlig överraskning kom de körande hit och givetvis måste Herbert titta närmare på Susanne's duktiga sömnadsarbete med nytt innertak och visar även motorrummet som fått en rejäl genomgång



Sedan Susanne visat kvinnokraft och i-tag, är den varma ytterväggen och kaffet medicinskt välgörande för Lennart och det blir en härlig avkoppling vid eget bord.



Rolf Nylén med sekr. Bo Görän Hellers och Birgit & Sune Lundin med Lanciamuggar.



Sedan kaffet och bullarna förbrukats vidtog Lanciadiskussionerna i garaget om klubbens nödvändiga generationsväxling.

Herbert Nilsson och Bo Nylén pratar allvar med Lasse och Lena Helfrid som håller hårt i hunden Ducati, namngiven efter Lenas egna raska motorcykel.



Och utanför i solen glänste Lanciabilarna .



Edvard Kupljen t.h. med resesällskap från Norrtälje pratar reservdelar till sin Flavia Vignale Cabriolet - 64 med Tor. Synlig är även Christian Emmertz nylackerade Aurelia GT, ser.3.



Ännu en härlig hösträff att minnas blev detta.

## När tiden kom ikapp mina Lancior år 2016 av Lars Cyrus

**Visst är gamla Lancior pålitliga kvalitetsbilar, men till slut kommer tiden ikapp och vad som helst kan hända.**

Undertecknad har alltid skött sina bilar med mottot att inte skruva i onödan på det som fungerar. Normal service, underhåll av bromsar och vid behov byte av slitdelar har fått räcka. Och det har räckt i många år för både Aurelian och Flavia Coupén. Men sommaren 2016 ville makerna annorlunda. Gång på gång satte mina trotjänare käppar i hjulet för planerade utflykter och resor.

### **Det började 1:a maj**

Första maj, strålande väder och "Italienska Träffen" på slottet Venngarn i stället för Skokloster. Nu var det dags att lufta Flavia Coupén för säsongens första utflykt. Som vanligt räckte det med att hota med startnyckeln för att den lilla boxern skulle hoppa igång. Men säg den fröjd som varar beständigt. Vid Kista, på E 4, 3,5 mil hemifrån smattrade det till i maskineriet och blev tyst. Slutåkt för dagen och bärgningsbil hem. Surt sa räven när han stod vid väggkanten och såg den ena läckra italienaren efter den andra på väg norrut mot Venngarn.

Telefon till MHRF-försäkringens larmnummer och hemtransport. Som tur var stod en ny motor jag fått tag på i USA för 10 år sen redo i garaget. Enda felet var att den inte gick runt, vilket visade sig bero på skurna ramlager. I övrigt visade motorn inga tecken på att ha varit igång. Hjälparen i nöden blev mannen som blivit klubbens "egen" Lanciamek, Per-Arne Larsson, Tälje Motor o Kylarrenovering. Efter demontering av motorn i bilen visade det sig att en ventil gått av med åtföljande ventilsladd och att resten var ganska slitet. Problemet med de skurna ramarna i reservmotorn löstes genom att använda originalblocket och slipa den nya veven. På köpet "original numbers". Resultatet av sexveckorsoperationen kändes som en helt ny bil. Motorn är pigg och vaken på alla varv och bränsleförbrukningen har sjunkit

### **...och fortsatte den 19:e**

Den 19:e maj, dags för en bilträff i Älvkarleby och vår Aurelia GT S IV fick tjänstgöra i stället för den trasiga Flavian. Vi hamnade i Stockholms fredagseftermiddagskaos, 27 grader varmt och tempmätaren steg sakta men säkert mot kokpunkten. En genväg över Kungsholmen verkade vara en bra idé. Vid ett rödljus på Fleminggatan tystnade spinnets från V 6:an. Inget beröm från medtrafikanterna, men ett par vänliga Kungsholmsbor hjälpte oss att skjuta in bilen på en tvärgata. Fram med verktygsväskan. Kommer bränslet fram? Javisst! Gnista? Nej! Nervös koll av fördelaren. Öppnar brytarna? Javisst! Lösa sladdar? Nej! Nytt startförsök och den hoppar igång. Snabbt iväg - kan det vara kondensatorn eller spolen?

Vi bestämmer oss att för säkerhets skull köra till min arbetsplats i Sundbyberg och byta till firmabil. Med knapp nöd och efter några stopp rullar vi in på gården och kan fortsätta vår resa med en Volvo V 70. Efter 1,5 timme rullar vår katt bland Ferrari, Maserati och Mercedes-hermelinerna in på hotellparkeringen i Älvkarleby. Minst sagt snopet.

Vid hemkomsten på söndagen grep jag mig an problemet och det visade sig att isoleringen mellan brytarfjädern och fördelarhuset delvis hade försvunnit med tidvis kortslutning som följd. En temporär lösning bestående av en remsa från ett visitkort medgav hemresa från parkeringen. Väl hemma demontering av fördelaren och operation på köksbordet. Det visade sig att alla små fiberisoleringar var som kex och att lösa kexflagor letat sig ner i fördelarhuset. Efter byte av isoleringar, brytare, samt för säkerhets skull även spole och kondensator var Aurelian sitt gamla lättstartade, spinnande och vibrationsfria jag igen.

### **Till Norge med visst besvär**

Sommarens stora begivenhet för en Lancisti var givetvis den Nordiska Lanciaträffen i Oslo den 10 - 12 juni. Eftersom den anmälda Flavian inte var klar fick det bli Aurelian som fick förtroendet att ta oss till Norge. Första etappen gick till Karlstad och ett besök på Lars Lerinmuséet på Sandgrund. I Karlstad skulle vi även sammanstråla med Rolf Nylén och Per Edvardsson.

Säg den glädje som varar beständigt. Efter museibesöket var hela Karlstad igenproppat av studentflak. Aurelian var inklämd mellan flaken och trottoaren och med punktering på vänster bak. Att byta hjul var inte att tänka på så fram med flaskan med den vita vätska som skall täta inte allt för stora läckor. Kruxet var bara att man skall köra i maklig takt ett par mil för att den skall spridas i slangen. Maklig takt blev det. Köerna rörde sig knappt så efter 40 minuter i 25 graders värme och ca tre kilometer var det nära kokpunkten - igen. Ut ur köerna och upp till kyrkan för avkylning av både motor och passagerare. En vänlig förbipasserande pekade på bakhjulet och påpekade att det var tomt. Djä.....!!! Ut med packning fram med domkraft, reservhjul och verktyg bara för att konstatera att domkraften lyfte för lågt. Det gick att ta bort det tomma hjulet men inte att få dit det med luft i. Nu var goda råd dyra. Telefon och rop om hjälp till Per Edvardsson som tillsammans med Rolf Nylén snabbt kom till hjälp med kompletterande mekanisk domkraft. Per grejade även en gummiverkstad som bytte slang på direkten och skiftade till originalfälg. Med sådana vänner kommer man långt.

Efter en gemensam trevlig middag och en god natts sömn på hotellet gick färden nästa dag bekymmerslöst vidare till den Nordiska Träffen utanför Oslo.

### **En punktering kommer sällan ensam**

Den trevliga Osloträffen, som vi kunde läsa om i augustinumret av La Lancia, avslutades med konstvisning och avskedslunch på Refsnes gods utanför Moss. Nu var det bara hemresa med övernattnig i Karlstad som återstod - trodde jag. När jag mätt och belåten kom ut på parkeringen var vänster bakhjul tomt.

Nej, inte nu igen! Ut med packning, fram med reservhjul, rop på hjälp och den alltid vänlige och lugne Rolf Nylén kom med sin domkraft. Med svetten lackande i den subtropiska värmen kom reserven på plats.

Med huvudet fullt av onda aningar anträdde hemresan. Vad skulle hända härnäst? Skulle vi råka ut för fler punkteringar? Allt gick som tur var bra och vid senare kontroll visade det sig att en vass rostflaga i fälgen, som Karlstadsverkstaden missade, var orsak till punkteringarna. Lätt fixat.

Resten av sommarens träffar ägnades åt inkörning av Flavian, ett rent nöje. Sensmoral av sommarens Lanciaäventyr - man skall inte bli förvånad om det händer något oplanerat. När våra klenoder levererades var det nog ingen som trodde att de fortfarande, efter 50 - 60 år, skulle rulla till glädje för ägare och omgivning. Verktygsväska, tändningsdetaljer, visitkort och lämplig domkraft rekommenderas vid längre utflykter. Fördelen är att de i allmänhet går att lura igång om inget rasat fullständigt. Under Norgeresan noterades ett antal moderna bilar som stod vid vägkanten och väntade på bärgning - med Lanciahälsningar,

Lars Cyrus.



## Amici della Lancia, Fobello 2016.

Reseberättelser ur den engelska klubbtidningen Viva Lancia nr 579, okt.2016 med benäget tillstånd, samt med tillägg av Per Edvardsson, som var på plats, med redan i januari bokad flyg och rum på hotell "Albergo Italia" i Varallo, där vännerna fam. Andreotti mötte upp.

År 1966 tog några engelska Lanciaentusiaster ledda av Pat Ure, ut sina Lambdor och körde till Fobello. Turen gjordes om 1971 mer organiserat, för att fira 50-årsjubileet av Vincenzo Lancias första provtur med Lambdaprototypen i sept. 1921 i Moncenisio-bergen, 18% stigning 2083 m.ö.h. Nu ingår bergen med Sacro Monte i UNESCO:s världsarv, med 45 kyrkor, över 4000 freskomålningar och ca 1000 terrakottastatyer. Och när man inte det "Heliga Landet" kan dessa "Heliga Berg" ersätta resan med staden Valsesia i Piedmonte vid foten av alperna. I år var det förutom de engelska initiativtagarna, fam. Manfredi Lancia, klubben Valsesia Lancia Story, staden Varallo och kommunen Fobello som arrangerade detta 95-årsjubileum.



### Lambda Rally, Fobello 1 – 4 sept.

På *torsdagen* började det dyka upp Lambdabilar. Åtta bilar hade skeppats från Australien till London. Bilarna från Storbritannien körde sedan tillsammans fram till Lanslebourg i Frankrike och över Mont Cenis passet för stopp på italienska sidan vid Montecenisio.



*Together at Lanslebourg Photo:Lorenzo Pattacia*

Men distriktssköterskan från England, Freyja Burill med sin 16-årige son George, packade för andra gången familjens Lambda med campingutrustning och lite reservdelar och körde till färjan i Newcastle. Hennes far, David Wheeler, filosofiprofessor, hade startat sin Lambda Tourer veckan innan för möte i Frankrike. Redan i den täta trafiken i Belgien lade mobilen av och i 30 graders värme på franska bondlandet, började motorn att koka, så täta stopp för vattenpåfyllning blev nödvändiga. Läckaget åtgärdades provisoriskt med en smet av "tuggade kort- en sorts papier-mâché". Plötsligt försvann alla växlar och lite panikkänsla kom. George fann straxt att en låspinne i växelföraren hade fallit ur. Bland bagaget fanns en passande bult som fick duga, och färden fortsatte tills vi mötte pappa David. En punktering orsakade så en för sen ankomst till en campingplats, så tältet slogs upp utanför. På morgonen kom campingägaren och skällde, så fort därifrån.



*Lambda Touring + Weymann Saloon*



*Mont Cenis passet*

Elproblem tvingade också till start med veven. Men sedan gick det undan till lunchen i La Giacconera innan ankomsten till Varallo. Vissa ljud hade hörts med konstiga symptom från framfjädringen på David Wheelers röda Lambda Touring, så *fredagen* började på Giorgios bilverkstad, där han och sonen Allesandro hjälpte Freyja med reparationen.



På kvällen tog Varallos borgmästare Eraldo Botta (som körde en Flaminia Berlina till svenska träffen i Herrfallet 2008), när Varallo kommun bjöd på en fyrrätters middag. Och alla gäster fick en flaska Barberavin med designad Lambdaetikett.

Tidigt på *lördag* förmiddag samlades alla på stora torget inför färden upp till Fobello.



*Torget i Varallo med belgarna herr o fru Leo van Hoorick samt Jan van Hoorick samt Per Edvardsson i samspråk med professor David Wheeler.*





Ray & Genevieve Long, Sidney, har låtit Don Wright tillverka denna Lambda i Casaro- stil efter ett gammalt Mille Miglia foto, med den i Australien nytillverkade 3-litersmotorn. Han hade även med sig 2 st Touring Lambda som kördes av hans två söner med familjer från London, efter containerfrakt dit.



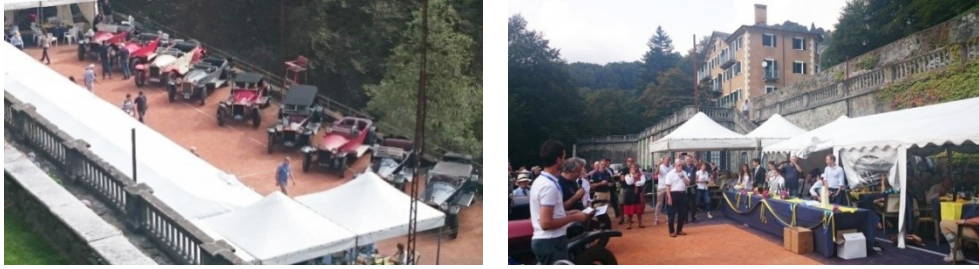
Lambda från Australien med rejäla LED-bakljus En fin Lambda från Tjeckien, just återkommen från rallyt Paris-Peking 13.695 km.



39 Lambdabilar med besättningar satte sig i rörelse utefter "Via Vincenzo Lancia" .

Jag var passagerare i Ugo Gambardellas Lambda serie 5 på den grusiga serpentinvägen upp till La Monta.

20 Lambdor fick plats på tennisplanen framför La Monta av de 39 som körde upp hit, där 5-rätters-lunchen "pranzo" för de 220 gästerna som gavs av fam. Lancia, skyddades från solen med ett stort tält och många tacktal hölls till värden innan återfärden ner.



*Rader av Lambdor vid lunchen framför La Monta, familjen Lancias sommarhus.*



*En magnifik 95-årsjubileums-tårta i tre våningar flankerad av damer i folkdräkter samt hela familjen Manfredi Lancia och medlemmar av Valsesia Lancia Story.*

Jag – Per - åkte med Ian Sutherland ned till Fobello, riktigt spännande;- när det går utför! En Lancia Lambda med långt chassie och två reservhjul är ett *långt* fordon, speciellt i hårnålskurvor. Ändå har Lambda otroligt liten svängradie. Väl nere i Fobello började alla göra sig beredda på återfärd till Varallo. Jag blev passagerare i Freyja och sonen Georges Weymann Saloon. Hon tyckte att de italienska Lambda bilarna körde f ö r långsamt, vi körde om fyra bilar, på lämpliga vägavsnitt. Här var det inte fråga om nåt "fegkör"! Upp-och nedväxlingar i rasande takt, utan skorr. Hon hade kört mycket Lambda, det märktes på armstyrkan – utan servo!. Jag hade svårt att hålla mig kvar i baksätet. En färd man inte glömmar! Och det saknades inte kommentarer efteråt. Kvällen avslutades med en god middag på hotellet.

*Söndagen* kunde ägnas åt avkopplande verksamheter. Många liksom Julian Edwards (hängiven ångtågsentusiast) och Gerald Batt tog sig till järnvägsstationen i Varallo där det var liv och rörelse. Folk i historiska kläder, musikkår som spelade och tal hölls av både tågbolaget och borgmästare Eraldo och de erbjöds en tur med ångtåget på den nyrestaurerade veteranjärnvägen mellan Borgosesia och Varallo. Pappa David och Freyja och George, tog en tur upp i Saco Monte-bergen och på nervägen hördes ett ovanligt ljud

från den Weymann-Lambdan. Pappa trodde det var kopplingen, med det visade sig att ett bakhjul hade lossnat och föll av där vi stod. Freyja – på med overallen och fram med domkraften. Tur att det inte hände i farten.

Dagen avslutades med en gedigen galamiddag i Hotell Sacro Monte. Tacktal hölls och en ny australiensisk bok delades ut till prominenta deltagare som Pat Ure, berättar nu dottern Alison Ure. Som också poängterar att nästa gång år 2021, är det 100-årsjubileum, med sikte på 100 Lambdabilar ! Och organisationsteamet är redan utsett: Alison Ure, Olivia Stevens, Freyja Burill, Constanza Lancia, Edoardo Lancia, Lorenzo Pattacia, Jan van Hoorick, Jo Doumany, Angela Long, Ian & Leanne Simpson. Som gåva överlämnade Gerald Batt en bronsreplika av en staketdel som tidigare omgärdat familjen Lancias hus i Turin och påminde om att ”Lambda is a jolly good Fobello”.

På *måndagen* skulle australiensarna, under guidning av Sebastian Simon göra ett veckolångt besök, först i Schweiz, sedan fortsätta till Frankrike och en träff i Dordogne. Flera AUS-Lambdor skulle stå kvar i Europa inför 2017 Sliding Pillar Rallyt, mellan 9-12 Juni, i ”Saint Valery sur Somme”, Frankrike.

Även övriga deltagare packade för hemresa, så också Freyja och David i sina två Lambdor. Över Col de Petite San Bernard med sina hårnålskurvor och ut på franska slätten. Då hörs ett oroväckande ljud igen, motorn stannar och pappa fruktar det värsta, när vi rullar utför en backe och in på en campingplats. Freyja och George, nu vältränade mekaniker, på med overallen igen och av med topplocket. Och minsann. Låspinnen i kamaxeldrevet som får kamaxeln att rotera, hade gått av. En beg. skruv och mutter fick duga, motorn gick fint och färdens fortsatte nästa dag mot Dijon och Reims med mat från lokala Spar-snabbköp och vila på charmiga campingplatser. Men den röda Lambdan hade börjat läcka vatten, så ur med radiatorslangen och byte av nedre stora slangen. Några punkteringar senare med dålig generatorladdning, genom Belgien med endast LED-lampor i mörkret, vägarbeten och vilsekörning runt Charleroi, förbi Bryssels motorvägar och till gränsen för att tanka och sova. Vilse igen vid Amsterdam, men sen till färjeläget i Ljuiden an Zee där den sista franska matsäcken åts upp i strålände sol. Stort fotointresse vid färjeläget med två Lambdor, men vid ombordkörningen dog motorn på den svarta, så det blev att bogsera den ombord som sista bil, med den röda. Hade kamaxelbulten gått av igen ? Bogsering i land- och vi hade ingen mer topplockspackning, för att kunna byta bulten. Så Weymann-Lambdan fick åka biltransportbil hem , medan jag körde sista biten i den röda Lambda Touren genom England längs de romerska militärvägarna. ”If only that bolt had held for another 60 miles!” says Freyja Burill after the 2.750 miles trip, full of surprising experience.



### **Epilog:**

Per Edvardsson: Home safety by air. Det kändes lite överkligt att enkelt med flyg komma hem till Sollentuna UTAN att hela tiden ha ett 40-tal Lambda bilar runt omkring.

Bo Nylén: These amazing englishmen! Remember the Flavia-jubilée-meeting in Trieste. When a blue Zagato Sport had lost the steeringwheel due to 2 missing bolts under hood. And that in the last curves down and in to the main square in town. Wow !

## Nordisk Lanciaträff i Sundsvall, 4 – 6 augusti 2017.



Mer info med pris & anmälan kommer i nästa nr av La Lancia.

### Klubbmästarna rekommenderar även följande kommande aktiviteter:

**Lörd. 17 dec. 2016. Kl.12.30, Lancia-Luciakaffe, Gustafsvik Levande Ljus & Café, Östra Storgatan 41, Gnesta.** Dit det går pendeltåg (+ promenad 300 meter söderut) Se [www.gustafsvikslevandeljus.se](http://www.gustafsvikslevandeljus.se)

När snön faller vit och ljusen glimmar i vintermörkret, träffas vi alla kring kaffeborden med hembakade lussebullar och pepparkakor, jultårta och varm glögg. Denna gång i nostalgisk miljö i det vackra huset Gustafsvik i Gnesta, som i år firar 120-årsjubileum. Värdepåret Peter & Birgitta tar emot oss och skall berätta om husets gamla anor och historia med Liljeholmens ljus. (som bl.a. finns att köpa i butiken).



**Kostnad 100:- kr / pers –  
och bindande föransmälan är  
obligatorisk, till ordf. Lars  
Hansson, sms, tel. eller mail –  
se sid.3, i god tid före 11 dec. !**

### Vinterträffen i mars 2017, är ännu under planering av Hector och Joona.

Då båda nu har arbete hos Scania i Södertälje, ligger ett besök där till hands. Mer information och detaljer om kommande träffar presenteras i nästa nummer av La Lancia, och vill ni åka till mässor och biltävlingar utomlands, finns ex.vis CAB-resor att tillgå. Se [www.cab-resor.se](http://www.cab-resor.se)

Alla Lanciavänner önskas Ett Gott Nytt År 2017.

## **SALUTORG** I Lancialagret finns mycket ! - 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.



Avgasrör Flavia & A112. Bakljus Flavia 1800 & Fulvia. Kamremmar Beta, Thema, Delta  
Bromsok bak, Delta, Prisma Samt till Delta Integrale : Bromsskivor, Lambdasond,  
Drivknutsats nr.866

**Lancia Thema SW 2,5 lit. turbodiesel -92.** besiktigad året ut + 2st reservdelsbilar, 1.500:-kr  
Sten Blomgren, Abbekås, Tel. 070-559 11 98.



**Lancia Prisma 1600 SR**  
1985 12000 mil. Välskött bil,  
regelbundet servad var 1000:e mil. Bägge hjulhusen bak  
rostlagade för 3 resp 5 år sedan. Kvitto finns. Motorn är  
nyrenoverad. Pris 30.000:- kr. Tage Johansson, Träslövsläge, tel.  
0340-41274

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



**Lancia Flaminia Berlina 2,8 1965.** Svensksåld med  
känd historia. Motorn går fint. Originalinredningen och  
karossen behöver en översyn liksom bromsar och  
koppling. Bilen finns i södra Finland. Markus Nieminen,  
tel. +358 407466107 [markus@classicdata.fi](mailto:markus@classicdata.fi)

**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  
Magnus Nilsson i Eslöv. Tel. 0413-70636 mob. 070-3015220

En **Apriliamotor** och en **Flaviamotor** har Sune Lundin över. Tel. 021-121122.

**Lancia Delta HF Integrale, -94** Gul. (f.d. Peter Tibell's). Nybes. Kontakta Tor Fredriksson  
alt. Margareta Tibell för mer info.

## **KLUBBREGALIA**

Till klubbens Jubiléumsträffar har ett antal användbara saker med Lancia-märken 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, 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:-

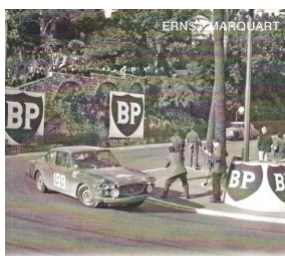
"Fulvia", i rallyhistorien, tyska, 256 sid. Kr 275:-

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

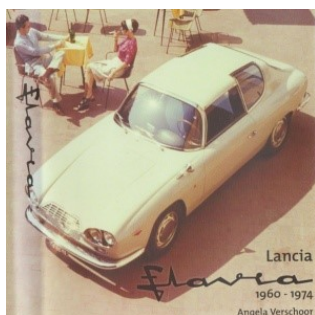
Schnelle Flavia, om Flaviamodelsens formidabla tävlingsframgångar. Kr 250:-.

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

Lancia i Sverige av Bengt Gustavsson. Kr 200:-



**Flavia**  
SCHNELLE FLAVIA  
Wegbereiterin für die Fulvia



**Lancia i Sverige**  
Bengt Gustavsson

**Autoexper**ten



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 Lasse med personal.

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancia.

[www.autoexper ten.se](http://www.autoexper ten.se)



Minnena från den Nordiska Lanciaträffen i Norge, klingar fortfarande i våra hjärtan.

Inte så konstigt att den italienske ambassadören i Norge, Giorgio Novello och hans fru Bianca, gläds åt att ha fått en sådan pärla på norsk mark.

En serie tyska frimärken utkom år 1971, med anledning av Avusbanans 50-års-jubiläum. Tre bilar är lätt igenkända – men vilken bil är på 10-pfennig märket ?  
Pris utlovas av vår sekr. Bo Göran till första rätta svar !





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



En mycket glad, tidigare Lanciaklubbmedlem, Lennart Haajanen på en tur i Blekinge med engelsk chaufför i hans Bugatti typ 23, vid det internationella mötet år 2003.



En Lanciamodell med stora rallyframgångar genom tiderna är denna Fulvia Rallye Coupé 1,6 HF. Denna finns nu i Skåne – där allting händer ! Ex.vis i Löddeköpinge och träffen "Vikingatider". Där även Lanciamodeller som Lambda och Aprilia kan ses.