



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 145, FEB 2021

”Mörtfors Tarzan”



Lancia Aprilia Cabriolet -47

Lancia och Pininfarina



Rallyåret 2020



Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 5	Lancia Ypsilon Hybrid EcoChic
Sid. 6	Kallelse till årsmöte på Taxinge slott
Sid. 7	Verksamhetsberättelse för 2020
Sid. 9	Lancia och Pininfarina
Sid. 13	Mörtfors Tarzan
Sid. 25	Rallyåret 2020
Sid. 28	NLM i Norge
Sid. 29	Utvidet Norsk Lanciatreff
Sid. 30	Klubbregalia
Sid. 31	Salutorg

Klubbmästarna erbjuder:

Årsmöte på Taxinge slott den 25 april kl. 12.00, se formell inbjudan på sidan 6.

NLM i Norge flyttat till hösten 2021, se mer information på sid 28.

Hur det blir med övriga träffar har vi i nuläget inte någon aning om. Vi kan bara hoppas att denna långdragna pandemi ger sig i takt med att vaccineringen kommer att genomföras. Vi håller tummarna!



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.

Styrelsen

Bo Göran Hellers ordf./ansvarig utg. La Lancia
Karins Allé 6, 181 45 Lidingö
Tel. 08-7675175 Mob. 070-60057 95
E-mail bghellers@gmail.com

Erik Cyrus sekreterare

Trädgårdsvägen 31 B, 181 65 Lidingö
Mob. 070-657 32 00
E-mail erik.cyrus@swedbank.com

Magnus Wålinder kassör
Tunavägen 7, 184 51 Österskär
Mob. 073-460 24 53
E-mail walinder@kth.se

Lena Helfrid ledamot/layout La Lancia
Bruksgatan 69, 615 71 Gusum
Mob. 070-20 33 128
Lnilson7@gmail.com

Per Edvardsson ledamot/klubbmästare
Besvärbacken 2 A, 191 10 Sollentuna
Mob. 070-321 78 16
E-mail per.edvard@telia.com

Mikael Stjerna suppleant
Västra Uppfartsvägen 4, 132 37 Saltsjö-Boo
Tel. 08-704 83 13, 08-736 58 88
E-mail mikael.stjerna@teknikensvarld.se

Daniel Rebert suppleant
Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg
Tel. 08-568 208 20 Mob. 070-826 84 22
Tomas Åkeson suppleant/klubbmästare
Prinsgatan 13 B, 703 41 Örebro
Mob. 076-105 23 55
E-mail tomas.akeson@gmail.com

Herbert Nilsson hederspresident
Norregatan 4 A, 241 33 Eslöv
Tel. 0413-100 12 Mob. 070-910 94 05
E-mail hebbe1935@gmail.com

Lanciamodeller Kontaktpersoner

Lambda, Aurelia	Herbert Nilsson
Aprilia, Appia	Rolf Nylén
Flaminia, Delta	Tor Fredriksson
Flavia, Fulvia	Tor Fredriksson
Beta, Rally 037	Magnus Wålinder

Reservdelar, service, transporter samt klubbregalier

Tor Fredriksson Mob. 070-698 30 39

Hemsida www.lanciaklubben.se

Reservdelsforum

www.lanciaregistret.com

Klubbadress Svenska Lanciaklubben
c/o Magnus Wålinder, Tunavägen 7
S-184 51 Österskär

Plusgirokonto: 55 5814-3
IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143
BIC/SWIFT: NDEASESS
Org. nr: 802440-7838

Några ord från ordföranden av Bo Göran Hellers

Kära lancisti!

Mina krönikor blir alltmer lika – en klagosång över instängdheten under Corona och en längtan efter en bättre värld, inte nödvändigtvis den gamla utan helst någonting nytt och bättre. Vi blev på sätt och vis avbrutna mitt i vårt arbete med att skapa nya villkor för trafik och samhällsbyggnad. I stället fick vi karantän och minskad rörlighet. Det tankeutbyte som tidigare gynnades av personliga möten, vilket krävde resor kors och tvärs, har ersatts med stillasittande uppkopplingar på ZOOM och TEAMS. Inget fel på det – idéerna kan gärna få resa digitalt i stället för med människor på tåg och i flygmaskiner. Men vem vet vad den minskade rörligheten innebär på sikt? Finns det någonting trevligare än ett möte med goda vänner, gärna med ett gemensamt intresse, som för Lancia? Därför gläder det mig särskilt, att Harald Bergsaker, min utomordentlige kollega i Norge, bjuder in till NLM (Nordiskt Lancia Möte) i Lillehammer 3 - 5 september. Låt oss visa, från svensk sida, att vi uppskattar hans ansträngningar med en god närvaro och gott humör! Låt oss därför nu hoppas att den tredje vågen av Corona går oss förbi och att vår verksamhet i klubben ska blomma upp på nytt - flera initiativ är aktuella. I det syftet rustar vi våra finanser genom att behålla vår årsavgift, enligt årsmötets beslut förra året. Dessa resurser ska komma till god användning!

Fredric Gustafsson, Maserati-klubbens ordförande, har ställt frågan om det är förenligt med det aktuella integritetskravet enligt GDPR (EU), att vi bilagt en tryckt medlemsmatrikel till senaste utgåvan av La Lancia. En koll med MHRF:s jurist har givit vid handen, att om det står i klubbens stadgar, att man varje år skickar ut en matrikel så anses man godkänna detta när man ansöker om medlemskap. Det anses vara upp till var och en att läsa stadgarna i den förening man vill bli medlem i. Tills vidare tror vi, att detta är sista ordet i frågan, men osvuret är bäst. Vi kan förstås inte hindra, att någon scannar vår matrikel och lägger ut den på nätet – vill ni behålla min aktning så gör inte det! Mullret från Bryssel skulle bli öronbedövande.

La Lancia har givit utrymme åt en debatt om framtidens bilism och dess energiförsörjning. I grova drag finns fyra alternativ:

- 1) Hybrid med både förbränningsmotor och eldrift – komplicerat men rätt effektivt, bl. a tack vare återvinning av rörelseenergi vid inbromsning. Jämför den aktuella konverteringen av Lancia Ypsilon.
- 2) Ren eldrift – avgasfritt (ingen koldioxid) men tungt och med begränsad räckvidd.
- 3) Vätgasdrift med konventionell förbränningsmotor, smidig övergångslösning?

4) Vätgasdrift med bränsleceller och elmotorer, framtidens generella teknik?

Till detta kommer införandet av självkörande bilar tack vare systematisk övervakning och digital styrning. Kanske är den egna bilen på avskrivning, med undantag för veteranerna. En transport kan då beställas på nätet och effektueras som en taxitjänst (Uber). Bilarna, som är förlösa, rullar minst 6 000 mil om året och byts ut eller skrotas efter tre. Trafikarbetet ökar marginellt men antalet bilar i samhället minskar drastiskt. Veteranbilarna får måhända en ny roll? De minner om svunna tider med andra frihetsideal. Artiklar i detta ämne mottages tacksamt av redaktionen!

Lancia Ypsilon Hybrid EcoChic av Bo G Hellers

Lancia Ypsilon är en typisk stadsbil, rätt feminin till utseendet och i produktion sedan 35 år med 3 miljoner tillverkade exemplar, hittills. Redan den tillverkade volymen bekräftar, att detta är en FIAT-produkt med en marknadsandel i Italien på nära 20%. Den bekräftar också, att detta inte är en äkta Lancia, som tillverkats i små serier med utsökt smak. Just i detta avseende tycker jag nog, att man måste ge Ypsilon godkänt – designen skäms absolut inte för sig och minner om det stolta ursprunget, Lancia! Flera videor att beskåda finns nu utlagda på nätet.

Nu har Ypsilon lanserats i en hybrid version, med en kombination av en bensindriven 3-cylindrig explosionsmotor på 1,0 liter med el-motorer på alla hjulen med ett hjärta bestående av ett 12V litiumbatteri. Eftersom den traditionella motorn är relativt svag, 70 hk, har bilen fått en 6-växlad låda. Automatlåda kommer så småningom, enligt ryktet, med troligtvis 8 steg. Hursomhelst, det är en liten, behändig bil med en komplicerad drivenhet, som förenar två helt olika tekniker för framdrift med en raffinerad styrning, allt för att tillfredsställa dagens opinion. Ett ytterligare steg in i en total elektrifiering av driften kräver mycket större batteri, som sannolikt inte är förenligt med bilens behändiga format. Återstår nu att registrera hur bilen säljer på den italienska marknaden – relativt dyr blir den säkert – är den värd priset?

Bild: från internet



KALLELSE till ÅRSMÖTE med Svenska Lanciaklubben på TAXINGESLOTT

Söndagen den 25 april 2021 klockan 12.00 (festsalen 1 tr. upp i slottet).

OBS! Gles dukning-förhandsanmälan obligatorisk (serveringen vill sprida ut oss i lokalen) - ring klubbmästaren Per Edvardsson tel. 070-321 78 16

Alla Lanciafamiljer hälsas varmt välkomna. Klubben står för kaffe och tårta.

Tag av vid Nykvarn när ni färdas på E 20 från Södertäljehållet. Skyltat "Taxinge", gamla vägen. Från Strängnäs, tag av vid Mariefred, kör gamla vägen österut mot Taxinge.

A. Förslag till dagordning, enl. gällande stadgar.

1. Mötets öppnande (klubbens styrelseordf.)
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 resultat och balansräkning.
9. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen.
10. Beslut om medlemsavgift för 2022.
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag till beslut.
12. Val av klubbordförande på 1 (ett) år.
13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter. (kontakta gärna valberedningen, Per Edvardsson tel. 08-35 24 64 eller mobil: 070-321 78 16.
14. Val av revisor och revisorsuppleant.
15. Val av valberedning.
16. Mötets avslutande.

B. Extravaganza.

Utdelning av vandringspokalen, för den – vid årsmötet närvarande – bästa Lancian i praktisk användning. Priset uttrycker klubbens uppskattning av egen insats samt nedlagd möda och flit.

KOM IHÅG! Att betala årsavgiften på 395:- inbetalningskort medföljer detta nummer av La Lancia.

OBS! Avgiften ska vara betald före årsmötet. **Riskera inte din rösträtt!**

Verksamhetsberättelse för Svenska Lanciaklubben år 2020

Vid utgången av året hade Svenska Lanciaklubben 120 medlemmar – medlemsantalet pendlar i spannet 110-120. Några faller ifrån varje år medan andra tillkommer, glädjande nog även yngre som letat sig fram till vår klubb på okända vägar – av dragning till det exotiska och intresse för det excellenta i Lancias konstruktioner? Dessutom lockar det egna hantverket – det är fortfarande vanligt att själv ta en dust med våra klenoder när det behövs.

Årets vinterträff ägde rum den 14 mars på Tekniska Museet i Stockholm – ämnena var AI (artificiell intelligens) och robotik, nära sammanlänkade och numera föremål för intensiv FoU på KTH. En Lancia-entusiast, Roland Kaufeldt, var pionjär inom robotik i Sverige med en pneumatisk lösning, som lanserades på 1970-talet och fick internationellt erkännande under 80-talet. Detta uppmärksammades på utställningen som ett steg mot en industriell eldriven robot, typ ASEA, som nu dominerar, bl. a inom fordonsindustrin. Kaufeldt framhöll den robotiserade tillverkningens fördelar, jämn kvalitet, hög produktivitet, inga arbetsplatsolyckor. Men han betonade också dess risker, utslagning av arbetskraften, ökad alienation och arbetslöshet. Dessa varningar har fortfarande inte besannats – frågan är om detta fortfarande ligger i framtiden. Så har det gått t ex med pappersförbrukningen, som först ökade med digitaliseringen men sedan sjönk drastiskt. Den omedelbara händelsen efter besöket blev en helt annan, nämligen Corona-pandemin! Denna farsot förstörde våra fysiska kontaktmöjligheter under resten av verksamhetsåret, vilket innebar en social förlust, som många medlemmar kompenserade med inre tjänst omkring sina Lancia-bilar. Det ska bli intressant att ta del av resultaten, när vi åter kan träffas, kanske vid NLM i Norge?

Lanciaklubbens årsmöte hölls följaktligen digitalt den 10 juni med en traditionell agenda. Därvid bytte klubben ordförande, Lars Hansson avgick efter väl förrättat värv under fem år och Bo Göran Hellers tillträdde uppdraget. Lars Hansson förtjänar klubbens tacksamhet, medan en ny ordförande ännu är ett oskrivet blad, under coronans påtvungna passivitet. Ingen extravaganza kunde heller utses vid årsmötet – allt sköts på framtiden. Desto viktigare blev därför Hösträffen i Hölö den 19 september, då vi vågade blandas utomhus med egen traktering, omgivna av våra vackra Lancia-bilar. Tor och Harriet Fredriksson förtjänar stor uppskattning för värdskapet. Inga sjukdomsfall har heller rapporterats efter detta event.

Vid förbundsstämman för MHRF den 17 oktober deltog vår klubbmästare Per Edvardsson. Han skrev en utförlig rapport om stämman, vars försäkringserbjudande dessutom gavs en utförlig presentation. Organisationen har en hög representativitet bland landets veteranfordon, som uppgår till omkring en halv miljon.

Under året har vi publicerat flera inlägg om framtidens drivmedel för fordon. El finns som komplement i hybrider eller som enda kraftkälla. Men i Asien, speciellt i Sydkorea men även i Japan, planeras för storskalig användning av vätgas, en revolutionerande möjlighet som alternativ till fossildrift. Men hur ska vätgasen framställas? Här lockar kärnkraften i en fjärde generation (Wallenius, Håkansson) kopplad till storskalig hydrolys – tyvärr är den svenska debatten kvar i andra generationens kärnkraft, vilket gör ett överkligt intryck. Tekniken utvecklas! Världen förändras! Märket Lancia är ett föredömligt exempel på sådan utveckling, under mer än ett sekel.

Fyra (4) styrelsemöten har hållits under året, det första (9/2) fysiskt hos Hector Garcia i Södertälje, det andra (26/4) via ZOOM, det tredje var konstituerande efter årsmötet (28/6) och det fjärde (19/9) fysiskt på Hölö.

Klubbtidningen har utgivits med 4 nr/år med varierat innehåll, däribland flera värdefulla reportage om pågående renoveringar. Klubbens hemsida (www.svenskalanclaklubben.se)



Bilder från Hösträffen i Hölö, ovan samlade vid fikaborden, nedan står Lanciorna på rad.



Lancia och Pininfarina av Ossian Hellers

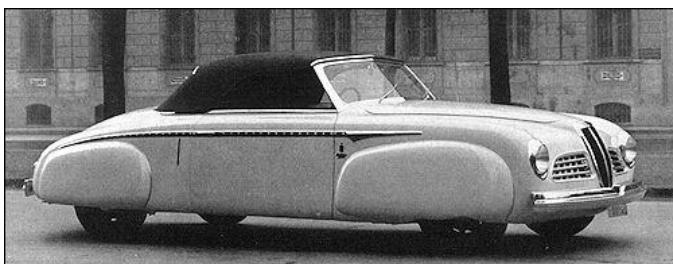
I nummer 143 av La Lancia fanns en artikel om Lancia och relationen till Zagato och Bertone. Framför allt Zagato har en varm plats i ett Lancia-hjärta med sina 4 specialmodeller av Appia, Flaminia, Flavia och Fulvia. För de två förstnämnda var Zagato dessutom byggare av bilarna.

I den artikeln utlovades en uppföljning, men då med fokus på Lancia och Pininfarina. Relationen mellan dessa två bolag är annorlunda än de Lancia hade med andra designhus.

Det började redan 1928. Battista ”Pinin” Farina hamnade då i en konflikt med sin storebror och affärspartner, den säkerligen stadige Stabilimenti Farina. Pininfarina, som han sedermera ville bli kallad, valde därför att starta sin egen bilbyggerifabrik i Turin, och denna kom igång 1930. Pengarna kom från hans frus familj och från en av hans nära vänner, en viss Vincenzo Lancia. Under 1930-talet var Pininfarina en av många karossbyggare runt om i Europa.

Pininfarinas första bil var en Lancia Dilambda 1931. Minnesgoda läsare vet att Lancia Lambda var den första bilen i världen med självbärande kaross, och det var en bedrift av en nybildad karossfirma att starta med en sådan självbärande kaross. Senare på 1930-talet byggdes bilar på såväl den enklare Lancia Aprilia som den mer avancerade Astura. Andra världskriget var dock inte nådigt mot vare sig Lancia eller Pininfarina, med ödelagda fabriker och ingen försäljning som följd.

Efter andra världskriget satte Pininfarina igång med en mängd småserier åt diverse bilmärken, däribland Lancia. En speciell bil var 1947 Aprilia Cabriolet som verkar ha varit en konceptbil. Den är otroligt vacker.



Lancia hade samtidigt såväl Aprilia som Ardea, vilka var förkrigsmodeller vars tillverkning påbörjades igen efter kriget. Lancias första helt nya efterkrigsbil var Lancia Aurelia Sedan 1950, vilken var designad inom bolaget. Coupén B20 kom 1951 och var byggd av Pininfarina, men designad av Ghia. B24 Cabriolet var efterkrigstidens första Pininfarina-designade Lancia och den kom 1954. Idag är B24

de dyraste efterkrigs-Lanciorna näst Stratos och 037. Ett bra exemplar börjar från 3 miljoner SEK.



Bild till höger: Aurelia B24 -55, foto L Helfrid

Samarbetet mellan firmorna fortsatte och 1955 visades konceptbilen Lancia Florida I upp, en 4-dörrars sedan med mycket tydlig USA-influens. Bakdörrarna var av självmordstyp i bästa Lincoln-stil. 1956 var det dags för Florida II, ytterligare en konceptbil, denna gång en coupé. Lancia var så förtjusta i dessa konceptbilar, att de till mångt och mycket behöll de stora designdragen i modellerna Flaminia Sedan 1957 och Coupé 1958. Pininfarina designade och tillverkade även 4 stycken Flaminia Presidenziale på den Italienska presidentens uppdrag 1960-61. Dessa var 7-sitsiga landaulettes och finns bevarade än idag. 2 av dem är i museer, men 2 lär alltså finnas tillgängliga för Italienska högtider i presidentens garage!



Flaminian skall kanske ses som höjdpunkten på samarbetet mellan Lancia och Pininfarina. Jag är själv väldigt förtjust i konceptbilen Flaminia 3C från 1963. Bilen byggdes bara i ett exemplar för att köras av Battista Pininfarina själv. Han hade fram tills 1963 kört Florida II konceptbilen men ville nu byta. När Battista dog 1966 hade han kört 9.100 km med denna special-Flaminia.



För nästa modell, Flavia, gjorde Pininfarina återigen bara designen av coupén. Jag lär förövrigt ha åkt min första biltur i livet i just en sådan, vilken vi allttjämt äger. I Fulvian hade Pininfarina ingen roll. För efterkommande Beta, första bilen under Fiat-ägande, designade och byggde Pininfarina modellen Montecarlo, en mittmotorbil! Dessa kan fås i gott skick för cirka 200.000 SEK, och har potential att öka i värde, tror jag.

Efter Beta kom Gamma, och Pininfarina gjorde återigen både sedan och coupé, men bilen sålde dåligt och därefter var samarbetet ute i kylan verkar det som. Det sista Pininfarina gör för Lancia är konceptbilen Lancia HIT 1988. Huruvida bilens design förtjänar namnet kan diskuteras. Jämför gärna denna design med Alfa Romeo SZ (Sport Zagato) från 1989. Väldigt tidstypiska för slutet av 80-talet!



Lancia HIT 1988



Alfa Romeo SZ 1989

Pininfarina är kanske mest känt för sitt samarbete med Ferrari. 1951 skedde ett berömt möte i den lilla staden Tortona, halvvägs mellan Turin och Modena, då varken Pininfarina eller Enzo ville åka till den andres kontor. På mötet bestämdes att Pininfarina skulle ta hand om design och utveckling av alla Ferraris väg-bilar, så Enzo kunde fokusera på sin passion, F1 och annan motorracing. Fram till nyligen hade alla Ferraris från och med detta möte designats av Pininfarina förutom Dino och LaFerrari.



Pininfarina föll dock nyligen ihop som företag och samarbetet vittrade sönder. 2015 såldes Pininfarina till Mahindra (Indiskt). Den sista Pininfarina-designade Ferrarin var F12 och den tillverkades 2012 - 2017.

Därefter är även detta samarbete avslutat, tråkigt nog!



Bilder: Där inget annat anges är bilderna hämtade från internet.

Mörtfors-Tarzan och passionen till en unik Lancia Aprilia Cabriolet

av Magnus Wälinder

I Tom Alandhs senaste dokumentärfilm ”Mörtfors-Tarzan” – ett porträtt av sin far livsnjutaren Hardy Alandh (1916-1983) – framhävs intressant nog en magnifik Lancia Aprilia Cabriolet årsmodell 1947, se filmens omslagsbild nedan. Hardys passion till denna mycket speciella Lancia går inte att ta miste på, en bil som förärades till honom av den rika änkan Doris.



Bildtext: Den elegante Hardy Alandh vid sin magiska ”eldröda Lancia” (i svart-vitt), en exklusiv och unik Aprilia Cabriolet av Stabilimenti Farina, -47. En avantgardistisk design av Giovanni Michelotti i sina tidiga år. Är det första bildesignen med inbyggda rektangulära framlysen? (Foto: Tom Alandhs privata arkiv)

Dokumentären visades på SVT juldagen 2020 och sågs av nära en miljon tittare. Just nu finns den även på SVT Play (se länk i slutet av artikeln). Genom Toms hantverk, och unika berättarförmåga och karakteristiska röst, har vi genom åren fått se många fängslande dokumentärer, till exempel om både kändisar såsom pianisten Jan Johansson, sångerskan Monica Zetterlund, fotbollslegenden Nacka Skoglund, men även om okändas intressanta, om än problematiska, livsöden såsom drogmissbrukaren Pia Sjögren, kåkfararen Kenneth Viken och Martina med Downs syndrom.

Totalt har han gjort ca 100 dokumentärer, där ett flertal just nu finns på SVT Play, dock med tidsbegränsning, så passa på att botanisera där innan filmerna försvinner som "open access". Filmen om sin fars livsöde har Tom varit tveksam till att göra på grund av att han är väldigt noga med att det personliga inte ska bli det privata. Men till sist valde han ändå att göra denna film, fortfarande på sitt mycket karakteristiska sätt, i mitt tycke ett mästerverk.

Filmen handlar alltså om Hardy - drömmaren, rouén (livsnjutaren), även "kvick i näven" - och hur han samtidigt kämpar med sina besvikelser, till exempel misslyckad företagsverksamhet, många brutna löften och att han blir en alltmer frånvarande far till Tom. Berättelsen träffar mitt i prick i hjärtat, inte bara för min del, utan även för många andra jag pratat med. Vad är det som fascinerar? Kanske är det kontrasterna mellan Hardys till synes glamorösa liv i Stockholm med affärsresor utomlands, storsinta planer och "luftslott", jämfört med den mörka sidan kring hans senare års livsöde. När till slut besvikelserna tog överhanden blev Hardy alltmer marginaliserad i samhället, fick svårt med bostad, och blev till slut nedslagen i ett bråk i Rådhusparken, med flera hårda slag mot huvudet, därefter ambulans och intensivvård vid S:t Eriks Sjukhus, för att två veckor senare avlida i sviterna. Detta alltså i kontrast till hans stjärnglans i ungdomen och medelåldern, som en vacker, reslig och enastående atlet, ja ett fysiskt praktexemplar, med lockigt svallande hår mörkt som ebenholts, manlig grop i hakan, helt klart en Don Juan och karlararl med luft under vingarna.

Och det var väl just denna ståtliga gestalt, likt Tarzan, som måste ha trollbundit Kamrer Bjurstrand från småländska Mörtfors, som träffade Hardy i kroglivets Stockholm i mitten av 40-talet. Hardy blev sedermera inbjuden till Mörtfors av Bjurstrand (även kallad "Mörtforskung") att vistas i det sommarparadis som han skapat där för gästande storstadsbor. På initiativ av Bjurstrand blev Hardy sen också modell för en träskulptur, den så kallade "Mörtfors-Tarzan" av konstnären Otto Jansson, i full skala, som fick stå under klockstapel. I Jan Troells Sverige-berättelse Sagolandet (1988) visas bland annat denna träskulptur i Mörtfors. Skulpturen återfinns numera i Troells egen trädgård i Skåne. Det var också till semesterbyn i Mörtfors som Tom skickades att sommarjobba, första gången som 12-åring i mitten av 50-talet. Det är så filmen inleds.

För oss Lancisti är förstås bilderna och berättelserna i filmen kring denna Aprilia hyperintressant, och onekligen en viktig liten pusselbit i svensk Lanciahistoria. Flera klubbmedlemmar är nu aktiverade kring denna bil, och arkiven och minnesbankarna är under granskning. Efter mejlväxling och kort samtal med Tom Alandh, fick jag tacknämligt låna några originalfoton från ca 1947-48 som visas i filmen, se nedan.



Bildtext: Bästa fotovinkeln av bilen? (Foto: Tom Alandhs privata arkiv)



Bildtext: Hardy visade gärna upp sin Aprilia i Mörtfors och hemstaden Åmål. (Foto: Tom Alandhs privata arkiv)



Bildtext: Sommaren 1948. Här tar Hardy med sonen Tom och hans kompisar på en tur runt Djurgården. (Foto: Tom Alandhs privata arkiv)

Dessutom, i en artikel i Classic Motor årgång 2015 nr 4 av Björn Tiedemann, kan vi faktiskt redan se några av Tom Alandhs bilder och läsa om bilens historik utforskat av Björn m.fl., också med några historier av den senast kände ägaren (1961-62) av bilen, Silvo Engström, då boendes i Stockholm, och när artikeln skrevs boendes på Söder. I artikeln visas några foton på bilen som Silvo sparat, bland annat ett med kraftigt demolerad front efter en krock vid ett rödljus. Efter att Silvo därefter inte längre ansåg sig ha resurser att reparera och behålla bilen, hamnade den hos F:a Begagnade Bildetaljer på Glömstavägen 10 i Huddinge, enligt det sista registrerade ägarbytet den 27 juli 1962. Blev detta slutet för bilen kan man undra? Efter telefonsamtal med bilhistoriken Jan Ströman, som för ett antal år sen också gjort efterforskningar kring bilens historik, bekräftas ovanstående information. Tom Alandh tipsade också om att jag skulle ringa hans snart 90-åriga kusin Mats Höjden i Åmål, och att han eventuellt kan ha mer information om bilen. Mer om det senare.

Bilen är såld ny av dåtidens generalagent för Lancia i Sverige, Fallai A.-B. i Stockholm, Birger Jarlsgatan 38, troligen den 21 mars 1947. Denna firma drevs som ni vet av Luigi Fallai, en mångsysslare och även framgångsrik rallyförare på 30- och 40-talen. Att det är just denna bil går att verifiera tack vare hjälp från Lancia-legenden Bosse Nylén, son till Olle Nylén som ju var med och startade vår klubb 1953. Bosse har nämligen skickat mig en kopia på Fallais försäljningsanteckningar under denna tid. Där står det noterat att han sålt en 2-sitsig Stabilimenti Farina Cabriolet med chassinr 439-11508 och motornr 20999, röd med beige inredning. Detta stämmer

överens med Riksarkivets uppgifter för Hardys bil med reg.nr A 33896. Som synes, har bilen en mycket speciell design med "kantiga" inbyggda framlysen och i övrigt modern strömlinjeformad kaross. En enda motsvarande "tvilling"-bil har jag funnit på nätet (coachbuild.com), se bild nedan, från 1947 i Italien. Det skulle mycket väl kunna vara samma bil som Hardys. Det är svårt att avgöra färg via svartvita foton.



Bildtext: En "tvillingbil" eller samma bil som Hardys? Omgivningen är 1947 Villa d'Este elegance concours, och det ser ut som om bilen är deltagare nr 35. Den kvinnliga skönheten är troligen inte den rika änkan Doris. Bilen, likaså Hardys bil, hade som synes fällbara framrutor (Bild från coachbild.com).

Några frågor som dykt upp under efterforskningarna är exempelvis: finns det någon i klubben, eller inom våra nätverk, som har sett denna bil i verkligheten, och finns det någon ytterligare dokumentering eller information om bilens öde, förutom det som nämns i filmen och i den nämnda artikeln, samt genom de spårade registreringsbevisen? Efter samtal med Per Edvardsson fick jag också tips om att försöka få tag i Luigi Fallais son Pietro "Peppe" Fallai. Och det blev minsann ett lyckat drag. Efter en kort mejlväxling och avstämning per telefon med Peppe, nu 82 år, fick jag hälsa på hemma hos honom i Vasastan. Inför mötet hade han hämtat hem ett fotoalbum från landet med minst sagt fascinerande bilder från bilsalongen på Birger Jarlsgatan då det begav sig. I albumets början, och från ca 1947, finns följande bild på Hardys bil, med uppfälld sufflett.



Bildtext: Hardys bil (2-sitsig) utställd i Luigi Fallais bilsalong på Birger Jarlsgatan 38, våren 1947. Men vem köpte bilen? (Foto: Fallais familjealbum).

Hardys bil är alltså en mycket exklusiv tvåsitsig *Lancia Aprilia Cabriolet* (2:a serien, *Tipo 439*) med specialkaross av Stabilimenti Farina, designad av Giovanni Michelotti. Specialkarosser var särskilt vanliga för Aprilia-modellen. Av drygt 28 000 tillverkade Aprilia mellan 1937-1949 levererades över 7000 lösa chassin (med något förlängd hjulbas) från Lancia för dessa ändamål. I detta sammanhang var Stabilimenti Farina i Turin, se det vackra vagnsmärket nedan, en av de mer framgångsrika karosserifirmorna på 30-40-talen, inte att förväxla med Pinin Farina, dock med mycket nära släktskap.

Stabilimenti Farina startades runt år 1900 som verkstad av Giovanni Farina, äldre bror till Battista Farina och även far till förste Formel 1-mästaren och racerkungen Giuseppe "Nino" Farina. Senare utökades verksamheten till att bygga bilkarosser, och det var där som hans lillebror Battista "Pinin" Farina lärde sig detta yrke, innan han 1930 grundade sitt eget företag Carozzeria Pinin Farina (senare Pininfarina). Under första världskriget anpassade firman sin produktion för att stödja den italienska krigsinsatsen, bland annat tillverkades flygplan. Under mellankrigstiden byggdes många karosser till de stora italienska tillverkarna, som Fiat, Lancia, Itala, Isotta Fraschini och Alfa Romeo. Efter andra världskriget byggdes karosser framför allt för Maserati och Ferrari, men företaget konkurrerades snart ut av yngre förmågor, inte minst Pinin Farina. Företaget lades ned 1953. Runt tiden 1940-50, var dock Stabilimenti Farina, med sina ca 250 specialutbildade arbetare och tekniker ett betydligt större företag än lillebrorsans.

Bland kända anställda vid "Giovannis Farina" fanns alltså hans bror Battista Farina, som arbetade där från 1906 till 1928. Andra berömdheter var Pietro Frua (1928-39) och Felice Mario Boano (fram till 1930), Franco Martinengo och Alfredo Vignale (tidiga skeden av sin karriär). Och inte minst Giovanni Michelotti, en av de mest produktiva designers av sportbilar på 1900-talet, började sin karriär där fram till slutet av 40-talet.

Hardys Aprilia måste ha varit en extrem syn i slutet av 40-talet, ett avantgardistiskt designmästerverk, anser jag, mycket före sin tid och dessutom cabriolet, som ju varit bilarnas arketyper för flera stora filmstjärnor, exempelvis Marcello Mastroianni (Flamina Convertible Touring). Det gjordes ett par till liknande karosser med täckta framlysen och serien kallades för "tanks", se bilden nedan som visar tre olika modeller, två som cabrioletter och en berlina Gran Lusso. Förmodligen blev det inte en så stor framgång för serien, kanske mest på grund av den extrema designen av fronten på bilarna som väl får anses som grotesk. Men Hardys bil har i mina ögon ändå en speciell skönhet, karisma och stor dragningskraft, kanske just tack vare den unika fronten, något som väl är lite svårt att avgöra genom svartvita foton i efterhand förstås. En bildesign måste upplevas. Troligen är detta med "tanks"-serien ett av de sista designuppdrag som Michelotti gjorde vid Farina, influerad av Mario Revelli De Beaumont (coachbuild.com), innan han fortsatte karriären vidare till Vignale, Ghia, Bertone m. fl.



Bildtext: Vänster: Det vackra vagnsmärket för Stabilimenti Farina, den lilla skölden med krönt F. Höger: Tre olika Lancia Aprilia av Stabilimenti Farina designad av Michelotti (1946-47). Serien kallades "tanks" med två olika cabriolet-versioner. Hardys cabriolet-modell (2-sitsig) syns uppe till vänster och nere till höger. En "klumpigare" variant syns nere till vänster och är mycket lik den bil som Fallai sålde till Grosshandlare Biberg (Göteborg) runt 1947, se bild nedan, samt en Berlina Gran Lusso (5-sitsig) uppe till höger. (Bild från coachbuild.com).

Intressant i sammanhanget är att det i Fallais fotoalbum faktiskt finns ytterligare en bild på en Aprilia Cabriolet från denna "tanks"-serie, se nedan. I Fallais försäljningsanteckning finns också mycket riktig en notering för denna bil, en 4-sitsig Stablimenti Farina Cabriolet (chassinr 439-11437, motornr 20820), grön med brunt läder. Köparen var Direktör Biberg, Göteborg, högst troligen grosshandlaren och fruktimportören Andrew Biberg (1903-1994), även prokurist, senare boendes i Förslöv, Skåne. Finns det någon som vet mer om den bilen och dess fortsatta historik?



Bildtext: En "systerbil" till Hardys bil och annan modell i "tanks"-serien, också den utställd i Luigi Fallais bilsalong, runt 1947. Köparen av detta ex. var sannolikt Grosshandlare Andrew Biberg i Göteborg. (Foto: Fallais familjealbum).

Spänningen stiger. I reg. beviset för Hardys bil står det att han är bilens första ägare och att den inregistrerades den 8 mars 1948. Detta är konstigt eftersom Hardy enligt dokumentären fick sin röda Lancia av den stormrika änkan Doris redan då han tog sin flygingenjörsexamen i maj 1947, alltså ungefär då bilen såldes av Fallai. Möjligen kördes bilen oregistrerad av Hardy i ett år. Eller var det någon annan som ägde den oregistrerad under det första året, kanske den rika änkan Doris? Om vi återgår till Fallais försäljningsnoteringar så var köparen av bilen i mars 1947 troligen inte Hardy, inte heller Doris, utan eventuellt Direktör Eric Tornvall, VD för Tornvalls Konfektion i Södertälje. Definitivt står han som köpare till en Aprilia Cabriolet Pinin Farina (ljusgrå med inredning i brunt läder), noterat den 21 mars 1947. Denna bil återfinns glädjande nog i vår klubb idag, hos far och son, Erik och Jan Månsson i Malmö.

Den bilen har rätt chassinummer (439-11569) enligt Fallais noteringar även angivet i klubbens medlemsmatrikel. Här ser vi hur bra det är att finna korrekt data i matrikeln vid bilforskning. Fallai anger sedan på raderna under, utan noterad köpare, ytterligare en Aprilia Cabriolet också den med Pinin Farina-kaross (chassinr 439-11567, motornr 21512, 4-sitsig, amarant med inredning i amarant läder). Och på raden under den bilen, på samma sätt utan noterad köpare, finner man Hardys bil. Direktör Tornvall var nog en ”tät” herre, och kanske slog han till och köpte alla tre bilarna för att testa vilken han gillade mest, för att sedan sälja vidare de andra två (inkl. Hardys).

Efter ett samtal och mejlväxling med Jan, berättar han att Eric Tornvall mycket riktigt står som förste ägare till deras bil mellan 24/3 1947 till 12/6 1951 med reg.nr B14885. Erik Månsson, alltså Jans far som nu är 91 år, köpte bilen 5/7 1954 men alltså inte av Tornvall. Jan meddelade också en fantastisk nyhet, nämligen att Aprilian nu i princip är färdigrenoverad, ett arbete som slutförts i Italien. Vi hoppas därmed att vi får se bilen på de svenska vägarna redan nu under 2021. Vi får också hoppas på några mer detaljer och reportage om den bilen framöver. Jan tipsade även om att det finns en liknande bil i filmen *Min syster och jag* (1950) med Sickan Carlsson i huvudrollen, se länk nedan till mycket intressanta filmklipp, som Jan lagt upp på Youtube. Det är möjligt att det är deras bil men med ett fiktivt reg.nr. Efterforskningar pågår.

Här följer en äldre bild samt en färsk bild på Månssons fantastiska Aprilia Cabriolet.



Bildtext: Månssons Lancia Aprilia Cabriolet, Pinin Farina, 1946-årsmodell. Tidpunkt är 60-talet, tror jag. (Foto: Månssons arkiv)



Bildtext: Månssons Aprilia Cabriolet nu i nyrenoverat skick. Ännu en Lanciaskönhet snart ute på de svenska vägarna, håller vi tummarna för (Foto: Jan Månsson)

Fascinerande nog finns det även en bild på nätet då Eric Tornvall kör Montecarlo-rallyt 1951 med en Aprilia Cabriolet, Pinin Farina, som mycket väl kan vara Månssons bil, se nedan. En resultatlista från Stockholmsloppen 1949 har också med Eric Tornvall i en Lancia (dock stavat som Erik). Eric vann även sin klass i Midnattssolsrallyt 1951 (första året utan turiststatus) i en Fiat 1100. Han var uppenbarligen en skicklig förare.

Finns det kanske någon länk mellan Eric Tornvall, Doris och Hardy runt åren 1947-1948? Om man betänker att Eric Tornvall som ju var i konfektionsbranschen, och den alltid välklädde Hardy med eleganta skor, och sedan Doris i skönhetsbranschen, så har vi här ett möjligt triangeldrama Hardy-Doris-Tornvall, kanske också via Luigi Fallai, som även han hade kopplingar till konfektionsbranschen. Sickan Carlsson anlätades även som reklampelare för Fallais bilförsäljning. I Fallais fotoalbum finns också en bild på en ljusfärgad Aprilia Cabriolet, se nedan. Kan det vara Månssons bil, eller kanske bilen i Min syster och jag-filmen? Efterforskningar pågår och temperaturen stiger några grader till.



Bildtext: Vänster: Eric Tornvall i Montecarlo-rallyt 1951 med en Aprilia Cabriolet. Kan detta vara Månssons bil månnstro? (Källa: <http://rallyemontecarlo1951.unblog.fr>). Höger: Aprilia Cabriolet liknande Månssons bil, men med andra navkapslar, utställd i Luigi Fallais bilsalong, ca 1947. (Foto: Fallais familjealbum)

Det nämns också i dokumentären att Hardys bil fick ett olyckligt slut då han kraschade den i ett dike utanför Örebro, troligen sommaren eller sensommaren 1948. Detta stämmer förstås inte eftersom det enligt reg.bevis fanns ett flertal ägare efter honom i Stockholmsregionen, dokumenterat ända fram till 1962 (och från 1958 till och med registrerad med dragkula).

För vidare forskning kring Hardys bil har jag även ringt Tom Alandhs kusin Mats Höjden i Åmål. Tyvärr var Mats hälsotillstånd kritiskt och han var därför inlagd på sjukhus. Först när jag ringde svarade Mats son Hans Magnus, som var på besök på sjukhuset, men under vårt samtal kvicknade Mats till och då gav sonen luren till Mats. Vi pratade kanske i 10 minuter och Mats minne var det verkligen inget fel på. Han mindes den röda Lancia väl, men visste inte vad som hänt med bilen efter kraschen. Enligt Mats hade Hardy somnat vid ratten, alltså en något annorlunda version än den som Hardy gav om den snabba kurvtagningen som inte ens Fangio hade klarat. Han trodde dock att det var möjligt att bilen inte skrotades utan reparerades. Därefter berättade Mats flera historier om Hardy, bland annat då han jobbade på Saltsjöbanan och tävlade med de andra lokförarna om vem som kunde köra snabbast in mot stoppbocken och stanna så nära som möjligt. Hardy var bäst på den leken, men det kostade honom tyvärr jobbet. En annan historia handlade om då Hardy helt plötsligt likt en akrobat gick på händerna över ett bord på en restaurang och under stort jubel skakade hand med alla som satt runt bordet, bland annat Evert Taube och racerföraren Joakim Bonnier. Det där med Bonnier kanske tyder på att Hardy hade känningar inom motorsporten, och därmed kände Luigi Fallai och Eric Tornvall, som ju också var racerförare, dock inte på samma nivå som Bonnier. Detta förklarar kanske varför just en Lancia Aprilia blev aktuell för Hardy. Dom bilarna var ju bland de mest avancerade

som fanns på den tiden, tillsammans med Alfa Romeo som sedan Bonnier hade agentur för på 50-talet.

Vem av oss Lanciafrälsta känner inte igen oss i Hardys passion och drömtillstånd att få äga och köra en elegant och uppseendeväckande Lancia. Inte minst tänker jag på den "Lanciafeber" många av oss får inför upptäckten av en ny dröm-Lancia som vi vill erövra, farligt likt kärlekens lyckorus. Och nog har det gått överstyr ibland, alltså att människor självklart måste vara viktigare än prylar. Eller? Både vi och prylar kan bestå delvis av samma materia, men det som skiljer oss åt är något metafysiskt såsom den oförklarliga "själen", egen förmåga till reproduktion, och detta med födelse, liv och oundviklig död. Men om man tänker efter: en sådan bil som Hardy skaffade har ju på sätt och vis också en sorts själ, och den har fötts, haft ett livsöde och sannolikt gått skrotdöden till mötes. Kärlek uppstod uppenbarligen också mellan Hardy och bilen, och nu har den på något sätt återfötts, för min del i alla fall.

Det sista spåret efter bilen finns på den där adressen på Glömstavägen i Huddinge, 1962. Är det inte lite lustigt hur liten världen är eftersom den platsen ligger ett stenkast från där Rolf Nylén bor, och även Bosse och Olle Nylén förr om åren. Rolf har ju som ni vet nyligen renoverat sin fars, Olle Nyléns, Aprilia Berlina, ett mycket omfattande arbete av den högre skolan, se tidigare nummer av La Lancia.

Kan vi verkligen vara säkra på att Hardys bil blivit skrotad? Någon kanske insåg en potential och förbarmade sig över bilen, trots allt. Vem vet, den kanske fortfarande "lever" i en lada någonstans, även om den kan vara allvarligt skadad, ombyggd och oigenkännbar eller näst intill förvandlad till järnoxid?



En bils historik kring de personer som ägt och älskat bilen gör den på något sätt besjälad. Sådana historier om hur en Lancia brukats och väckt reaktioner är ofta mer intressanta än bilen i sig. Historierna kring Hardy "Mörtfors-Tarzans" bil är ett sådant exempel, oavsett om den överlevt eller inte.

Länk till dokumentären på SVT Play:

<https://www.svtplay.se/video/29321016/mortfors-tarzan>

Länk till "systerbil" från filmen "Min syster och jag":

<https://youtu.be/vfrXvNlbWro>.

Rallyåret 2020 av Tomas Åkeson

Mina tankar inför 2020 var att delta i Midnattssolsrallyt (MSR), som skulle starta i Örebro detta året. Perfekt tyckte jag, det blir nära och det är lättare att organisera med boende och mekaniker m.m. Jag hade precis köpt en ny rallybil, en Lancia Fulvia 1,3 HF.

Fulvia HF blir perfekt att tävla med i rallyt. Patrick Toorell har ägt bilen tidigare, och han deltog i MSR-rallyt flera gånger, så bilen känner nog igen sig på rallysträckorna. Bilen hade stått i garaget sedan 2015 när jag hämtade den, så bilen skulle prepareras inför MSR-rallyt.

Jag förbättrade fjädringen, satte på en riktig hasplåt typ Gr4, flyttade alla ledningar in i bilen. Bytte ut hela bränslesystemet, med en ny 50 liters aluminiumtank som placerades i bagageutrymmet, nya stålomspunna ledningar och en kraftig el-bränslepump. Byggede ett helt nytt avgassystem som ska ge bättre motoreffekt. Bromsarna renoverades också.



Jag monterade också skärmbreddare (typ Gr4) för att kunna åka med bredare däck.

När allt började komma på plats skulle bilen provas. Efter ett par provturer började elsystemet fungera dåligt, efter en del felsökningar provade jag bilen igen, men felet blev ännu värre, till slut började det att ryka ur el-kablaget. Allt slutade med att jag fick göra ett nytt elsystem för att få bilen att fungera.

Till slut var bilen klar för besiktning på SBP går den igenom nu, så ska den inte behöva besiktigas fler gånger. Jag fick ett nedslag på att bromslamporna tände för sent vid bromsning. Jag justerade bromsljuskontakten lite grann, sedan gick bilen igenom.

Nu hade tiden gått så det var i början på maj, och Coronapandemin härjade för fullt. Tävlingsledningen för MSR-rallyt tog beslutet att ställa in rallyt. Det fanns inga andra tävlingar att åka i hela Sverige, suck. Nu när jag äntligen hade bilen klar för tävling. Vi fick vänta ända till den 24 oktober, för då hade Västra Götalands MK lyckats få tävlingstillstånd att arrangera ett rally.

Vi anmälde oss direkt, och alla i mellan-Sverige verkade göra detsamma, så arrangörerna fick ett fullt startfält, med ca 180 startande. Tävlingen är en riktig klassiker, och heter Marknadsnatta, och startar i Skänninge. Totallängden är ca: 140 km, och specialsträckorna är ca 26 km långa, fördelat på fyra etapper.

Det här var en perfekt tävling att testa ”nya” bilen på, lagom långa sträckor och med blandade karaktärer.

Vi var anmälda i klassen med historiska bilar, det var en salig blandning av bilar, allt från VW 1500S till motorstarka Porsche 911, allt tillsammans utan skillnader i motorstorlekar. Så vi fick åka i vårt tempo och testa bilen helt enkelt.

Vi kommer till tävlingsbesiktningen, som ligger i Mjölby, tidigt på morgonen, vi anmäler oss. Johan Mellström ska sköta kartläsningen, Fredrik Nygren och Beppe Svensson är våra mekaniker.

Alla förberedelser är klara, så vi tar oss till Skänninge där själva starten är belägen. Tävlingsledningen har enligt Coronareglerna allt beläget utomhus, och vi får försöka att hålla avstånd till varandra. All kommunikation med arrangörerna sker med avstånd och skrift på tavlor.

Nu är det dags att tävla, och vi får starttid för avgång. Vi ska nu åka två sträckor som är ca: 13 km vardera, sedan är det service på bilen. Sträckorna löper på bra och jag får känna lite på bilen, hur den uppför sig i ”rallyfart”. Det är jättestor skillnad att köra en framhjulsdreven bil med ca: 115 hk på 1300 cc, och att köra en fyrhjulsdreven Delta Integrale med 250 hk.



Framme vid servicen kollar vi hjulbultar, motor, kollar färgen på tändstiften, tankar lite bränsle och justerar däcktrycken.

Vi får också i oss lite kokkorv och dricka.

Sedan är det iväg igen för att köra de två sträckorna som är kvar, ca: 13 km. Nu känner jag att jag kan börja öka tempot, för jag vet hur bilen uppför sig på vägen.

Vid målet på sista SS4 står Lasse Jonsson och vill intervjua oss, han säger att vi har en av de häftigaste bilarna i rallyt, men farten räcker inte till riktigt. Jag svarar då att det är premiär med denna bilen, att jag inte har kunnat prova den tidigare, så vi är nöjda med att komma i mål, och bilen får godkänt.

Lanciabilarna kan ju vara lite lynniga ibland, och kan hitta på vad som helst. Vi är jättenöjda med dagens resultat och ser framåt för nya tävlingar med Fulvian, det ska bli jättekul.



Coronapandemin kvarstår ännu, som det ser ut i skrivande stund, så rallyåret 2021 kan väl bli något liknande som 2020. MSR-rallyt, som är vår höjdpunkt inför året, står nu och väger om det ska bli någon tävling, eller om det blir inställt även i år. Vi hoppas så klart att Midnattssolsrallyt blir av detta år...



Velkommen til Nordisk Lanciatreff på Lillehammer 3. – 5. sep 2021

I 2021 arrangeres Nordisk Lanciatreff i Norge, og dette treffet vil bli gjennomført i Lillehammer-området. Lillehammer er naturligvis kjent som OL-byen fra 1994. Men distriktet har mange andre attraksjoner, fra Maihaugens historiske bygninger til det nyåpnede Norsk kjøretøyhistorisk museum ved Hunderfossen.

Vi bor på Hunderfossen hotell & resort, like ved Norsk kjøretøyhistorisk museum og Hunderfossen eventyrpark.

Festmiddag og annet sosialt samvær er naturligvis en viktig del av arrangementet!

Pris

Estimert deltageravgift per person: 1600 NOK

Opphold per person (hotell og mat): 2030 NOK (dobbelrom), 2865 NOK (enkeltrom)

Prisene inkluderer to hotellovernattinger med frokost og middag, festmiddag på lørdag, samt avslutningslunsj på søndag.

Påmelding og oppdatert informasjon

norsklanciaklubb.no/nlm2021



Hunderfossen hotel & resort

OBS! Dette är under planering.

Utvidet Nordisk Lanciatreff med historisk vestlandstur 5-8 september 2021



Geirangerfjorden



Union hotell, Öye

For å tilfredstille lancisti-ønsker om en utvidet og enda mer spektakulær norgestur, tilbys en tilleggstur til noen historiske vestlandshoteller. *Denne turen er ikke en del av Nordisk Lanciatreff, og krever egen påmelding.* Dette er svært populære reismål, og påmeldingsfristen er derfor ganske kort: senast 1 juli 2021 (depositum 500 NOK)!

Reiserute – totalt 975 km

- Hunderfossen
- Fossheim hotell, Lom
- Geirangerfjorden
- Union hotell, Öye
- Walaker hotell, Luster
- Oslo

Pris

Opphold per person (hotell og mat):
6750 NOK (dobbelrom),
7700 NOK (enkeltrom).
Priserne inkluderer tre hotellovernattinger med frokost og middag.

Påmelding og oppdatert informasjon

Norsklanciaklubb.no/nlm2021vestland



Fossheim hotell, Lom



Walaker hotell, Luster

Klubbregalia

Till klubbens Jubiléumsträffar har ett antal användbara saker med Lanciamärken på köpts in till försäljning, att beställa från Tor Fredriksson.

Tel: 070-698 30 39. (Frakt tillkommer).

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

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

Nyckelband med snabbblåsningar för mobil, kamera, nycklar eller mP3, blått med guldtext: "LANCIA" alternativt "LANCIA integrale", 20:-/ st.

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

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

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

Klubbmärke emaljerat vagnsmärke, med skruvfäste, vitt/blått/guld, diam. 75 mm, 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 Weernik ("Vår bibel") m.fl. Ring Tor eller maila till Bo Nylén för mer information om priser.

Bland våra klubbregalier finns även dessa böcker hos Per Edvardsson (08-35 24 64). Porto tillkommer.

"Källströmboken" suppl. På engelska, 32 sid. 30:-

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

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

Schnelle Flavia, om Flaviamodellens formidabla tävlingsframgångar. 250:-

Lancia Flavia inkl. CD som innehåller Allt!

Av Angela Verschoor, 206 sid. 450:-



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.

Drivknutsats nr:866, Bromsskivor 2x2 nr: 82476515, 09514720.

Lambdasond integrale. Huvud cyl broms nr: 10-202-029, Spindelled Delta integrale nr:82463956. Länkaram Delta integrale -93,94 och S2 -93.

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

Fulvia delar till salu!

Jag har gott om begagnade delar till Fulvia Coupé 1.3 1967-69.

Det finns bland annat aluminiumdörrar, aluminiumbaklucka, motor i vagga med 4 växlad låda (för renovering), 4x låda, Dunlop broms-ok Serie I, bromsskivor, bakaxel, sido- och bakruta, stolar och baksäte i svart tyg.

Reg. handlingar för 1969, samt många smådelar. Kontakta mig, Patrick Toorell, per mail toorell@icloud.com, så ringer jag upp.

Köpes!

Bakre stötdämpare till Beta HPE 1978 sökes. Kontakta Lena Helfrid

Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!

Kontakta red. Lena Helfrid ring 070- 20 33 128 eller maila lnilson7@gmail.com



Medtag ditt medlemskort i Lanciaklubben och du får minst 10% rabatt på allt i butiken.

(gäller ej redan nedsatta varor)

Öppet: Måndag - Fredag 8.00 – 17.00 Lördagar 10.00 – 14.00 Söndagar: stängt

Välkommen till vår butik på Bovallsvägen 1A i Södertälje hälsar Lasse med personal.

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancian.

www.autoexperten.se





Avsändare: **Svenska Lanciaklubben** c/o Magnus Wålinder, Tunavägen 7, SE-184 51 Österskär.



Tomas Åkesons Lancia Fulvia HF, lastad och klar efter dagens
”Marknadsnatta” rally.



Motorrummet i Fulvia
HF, visst är det snyggt!

Bilden är tagen av
Lasse Helfrid 2017 då
Patrick Toorell ägde
bilen.