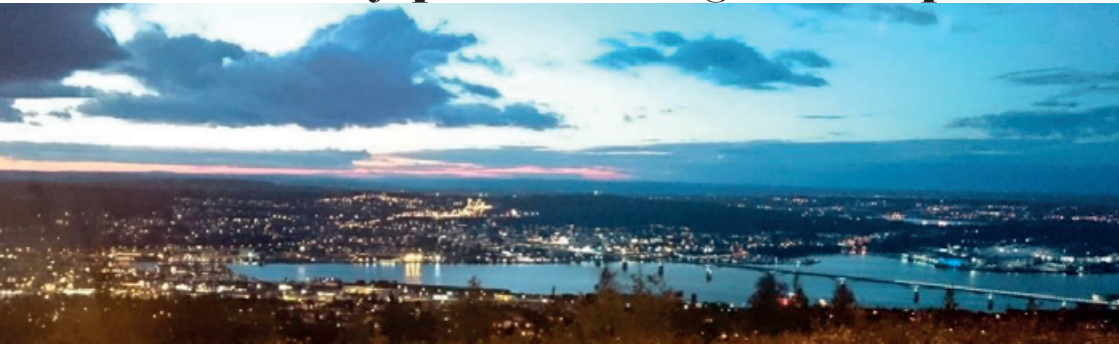




LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 131 , SEP 2017

Sommarens höjdpunkt i Sveriges medelpunkt...



NLM i Sundsvall



(Flygfoto; Jan Wagréus)

Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4, 5	Ordföranden har ordet
Sid. 6	KAK:s journalistpris, Bilismen i stöpsleven
Sid. 7-13	Italienträff på Wittseröds Gård
Sid. 14	Crusing i Västerås
Sid. 15	En tanke om drivmedel
Sid. 16,17	Hamnträffen i Nyköping
Sid. 18-35	Rapport om nordisk Lancia Träff i Sundsvall
Sid. 36-38	Historia om Sundsvall
Sid. 39	Salutorg och klubbregalia

Klubbmästarna erbjuder även följande kommande aktiviteter:

Lördag 30:e september Höstträff i Hölö. Ta med familjen och någonting att förtära vi, samlas vid **11-tiden** för några timmars trevlig Lancia samvaro.



(Foto: L Helfrid)

I MHRF:s Evenemangskalender 2017 finns all information om hela årets begivenheter. Se www.mhrf.se

Svenska Lanciaklubben

Grundad 1953

Klubbens syfte är att samla intresserade Lanciaägare och personer med genuint intresse av dessa bilar för att under trivsamma former:

- Öka medlemmarnas insikt i allt som berör Lanciabilarnas teknik, egenskaper, skötsel och historia samt bistå vid problem.
- Informera om och ventilera andra frågor som berör veteranbilshobbyn samt relaterade produkter och teknologi.
- På bästa sätt bevaka reservdelsfrågan.

Styrelsen

Lars Hansson ordf./ ansvarig 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 44Lidingö

Tel. 08-767 51 75 Mob. 070-600 57 95

E-mail bghellers@gmail.com

Magnus Wålinder kassör/ handläggare

MHRF försäkring/ besiktning

Tunavägen 7, 184 51 Österskär

Mob. 073-460 24 53

E-mail walinder@kth.se

Lena Helfrid ledamot/ layout La Lancia

Bruksgatan 69, 610 40 Gusum

Mob. 070-20 33 128

E-mail lnilson7@gmail.com

Hector Garcia ledamot/ webbansvarig,

handläggare MHRF försäkring/ besiktning

Nedre Torekällgatan 17, 151 73 Södertälje

Mob. 073-64 78 711

E-mail hectorfredrik@gmail.com

Karl Hansell ledamot/ klubbmästare

Ringvägen 160, 116 31 Stockholm

Mob. 070-932 02 93

E-mail karl_hansell@yahoo.se

Mikael Stjerna suppleant

Grönviksvägen 57, 167 71 Bromma

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

E-mail daniel@rebert.nu

Herbert Nilsson hederspresident

Norregatan 4 A, 241 33 Eslöv

Tel. 0413-100 12 Mob. 070-910 94 05

E-mail hebbel1935@gmail.com

Lanciamodeller Kontaktpersoner

Lambda, Aurelia Herbert Nilsson

Aprilia, Appia Rolf Nylén

Flaminia, Delta Tor Fredriksson

Flavia, Fulvia ”

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 58 14- 3

IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143

BIC/SWIFT: NDEASESS

Org. nr: 802- 440

Några ord om NLM i Sundsvall 2017 av Lars Hansson

Ritva och Jag kom i väg runt klockan 10 från Kungsör, vi planerade att köra över Västerås och därefter 56:an-via Gävle och E4 till Sundsvall. Tyvärr tvingades vi ta Passaten i stället för Flavian. Den ca: 17 år gamla fläktremmen på Flavian visade tecken på uttorkning och sprickor på remmens undersida. Remmen var märkt 9,5 x 1000. Dagens nya remmar är 10 mm breda, detta innebar att en rem av typen 10x1000 inte går att "kränga" över remskivan.



Dessutom är det justerbara spannet över växelströmsgenerators begränsad både när det gäller att slacka och spänna. Generators tar i antingen oljepåfyllningstornet eller vattenspumpens utlopp till kupéns värmeelement. Det är mycket trångt om inte kylaren demonteras. Den som har jobbat med detta kommer säkert ihåg att ett större antal rivsår på händerna har uppstått under övningen. Den aktuella remmen kan inte ha varit speciellt ovanlig eftersom den en gång inköptes på OK macken i Kungsör.

I skrivande stund har jag ännu inte lyckats få tag på rätt rem. Vid provkörning och inbromsning lät det dessutom som om fläkten tog i kylaren. Allt detta var orsaken till att Flavian inte användes trots att den tvättats och krompolerats av ett av barnbarnen dagen innan

Nog om detta, bra körväder ända tills rasten vid Hagsta i Söderhamnstrakten. Under denna matrast började det störtregna, jobbigt trots Passatens moderna torkarsystem. Jag försökte föreställa mig hur det var att köra exempelvis Rolfs och Anitas Appia cabriolet i detta väder.



Regnet upphörde och därefter var körningen lättare, vi anlände till Södra Berget runt halv 5 tiden. I stora backen innan hotellet kommer plötsligt en modern Maserati emot oss. Det visade sig sedan att denna kördes av Hotellets Restaurangchef. Väl uppe på krönet gladdes vi av att se så många Lancior på samma ställe.

Efter incheckning och småprat var det dags att mingla inför buffémiddagen, här fanns god mat för alla smakinriktningar. husets vin serverades till buffen, redan här anade vi att mat och dryck skulle hålla hög klass.

Lördagen börjar med nedfart till Stora torget där bilarna parkeras och Sundsvallsborna får tillfälle att beskåda Lanciabilar i en omfattning man aldrig tidigare sett. Här fotograferas det med hjälp av vanliga kameror och drönare.



Harald Bergsaker demonstrerar här bredvid "undermedlet" som gör att allt regnvatten på vindrutan "rinner av" och underlättar körning i regn med äldre bilar.

Undermedlet finns hos alla välsorterade biltillbehörs butiker.

Dagens program innehåller även dramatiserad guidning av "stenstaden", där vi får en inblick i hur vanligt folk och överklass levde. Man kan väl

baserat på guidningen säga att kvinnorna spelade en stor roll i att utveckla Sundsvall, speciellt på områdena arbetsvillkor, utbildning och barnpassning.

Namnet Stenstaden kommer sig av den stora branden sommaren 1888 då den då av trä byggda staden brann ner på ca: 9 timmar. Därefter byggdes husen av sten, där av namnet. Den kvinnliga guiden/fotografen förevigade Lanciaägarna utanför Hotell Knaust och



Hotellägare Knaust berättade ståendes i trappan själv om hotellets historia.

Efter detta lunchades det på Norra berget där vi kunde beskåda Sundsvall och bilarna från ett utsiktstorn.

Kvällen avslutades på sedvanligt sätt med Galamiddag och Nationalsång. Restaurangen visade verkligen prov på att klara oförutsedda saker, bland annat fixade man snabbt fram röding till de som inte åt av den röda entrecoten.

Söndagen var i huvudsak besök på Galtströms bruk, som har anor från 1673 och levererade 1200 skeppspund stål (ca: 160 ton) stångjärn/år. Bruket stängdes 1919. Även här fick vi en god insyn i arbetsförhållanden och arbetsvillkor. Dagen avslutades med en stor Norrlandsmacka

med fyra sorters fisk- och räkor som pålägg.

Stort tack till: **Kalle**, **Magnus** och **Hector** som haft huvudansvaret att arrangera den fina träffen.

Vår medlem och tillika Teknikens Värld-reporter **Mikael Stjerna** har uppmärksammats med KAK:s journalistpris 2017.

– Utmärkelsen kom som en total överraskning för mig, en angenäm sådan. Man är i gott sällskap, tidigare har bland annat Håkan Matson på Dagens Industri och Lasse Swärd på Dagens Nyheter belönats med detta pris, säger *Mikael Stjerna*.

KAK motiverar utmärkelsen med följande ordalag:

"Få personer kan sägas ha bidragit till att utveckla svensk motorjournalistik som *Mikael Stjerna*. Genom en lång och gedigen journalistisk gärning har han visat prov både bredd och djup i sin rapportering kring mobilitetsfrågor. Han har på så sätt bidragit till att belysa olika aspekter av bilismen som samhällsföreteelse, vilket KAK vill uppmuntra."



Till La Lancia säger *Mikael Stjerna* att han hoppas att han i framtiden kan få tid att skriva i klubbtidningen. – Tyvärr har det blivit alldeles för mycket arbete på Teknikens Värld de senaste åren, så jag har inte haft tid med den viktiga publikationen, La Lancia.

Bilismen i stöpsleven – dags för Lancia? Av Bo Göran Hellers

Rätt nyligen var det bilismen i sig självt som skulle bekämpas – inte minst för att den fostrar förare till själviska subjekt, som förtrycker omgivningen i trafiken och riskerar andras liv. Denna opinion har nu kastat sig över diesel-driften, främst för privatbilismen, vars NOX-utsläpp sägs utgöra ett hot mot folkhälsan. På de senaste dagarna har även den tyngre nyttotrafiken dragits in i stormen, trots att man där sedan länge tillsatt urea för kvävereduktion före utsläpp. Egentligen borde exemplet med de tyngre fordonen tjäna som förebild för utvecklingen. I stället för förbud riktade och effektiva åtgärder, som kan eliminera invändningarna. Dieseln är bränslesnål och därför har den erövat mer än halva personbilsmarknaden i länder som Tyskland, Frankrike och något mindre i Italien, liksom även i USA. Jag vägrar tro, att det är en återvägsgränd.

Även Lancia har använt dieseln i större fordon, bussar och lastbilar. Men detta var längesedan och det går nog inte att tro på någon särskild åsikt därifrån. På tal om Lancia får jag ibland besynnerliga reaktioner – finns det märket fortfarande? Har det någonsin funnits, eller är det bara en dröm? Är Lancia sinnebilden av den goda bilismen, den som fostrar ansvarskännande och återhållsamma förare – älskare av underfundig mekanik?

WITTSERÖDS GÅRD 26-28 maj. foto Bo Nylén.

Mitt i Skåne ligger Höör och straxt nordväst därom vid Hallaröd, ligger en anrik gammal herrgård och jordbruksfastighet med stora bokskogar och tillhörande marker, som ägs av Jan & Lena Malmgren. Vid Corp de Logiet, som tagit dem 17 år att renovera med ekbalkonger och äkta halmtak, vajade den italienska flaggan vars mått det senare blev vadslagning om.



Sedan nu även ett av lidren pietetsfullt omvandlats till bilmuséum, kunde inbjudan till premiärvisning och Lanciaträff ske och många övriga härliga bilar från solens rike hade hörsammat inbjudan.





Sedan Jan köpte Robert Liljas Aurelia GT och gemenskapen från lantbrukshögskolan i Arlöv odlades med Magnus Nilsson och pappa Herbert, har tanken på muséet nu växt fram till förverkligandet.

Där fanns för dagen hela 7 Lanciabilar – L'ultimo grande Capolavoro !



Ungdomarna skötte det inledande kaffet med hembakad rulltårta samt korv och glassserveringen – där vi sökte skugga i solgasset.

Harald och Kjersti Bergsaker kom från Oslo i Flavia Zagaton. De hade övernattat i Halmstad, där de gått på bio och lyckats få med sig bioposters om den nya italienska filmen ”Galna av lycka” med två tjejer på äventyr i en röd Lancia Appia Vignale Convertible.

Från Danmark kom Niels och Hanne Jonassen och förutom jag och Anita, var Tor & Harriet Fredriksson samt Lasse & Marika Cyrus där.



Harald hade även med sig en tavla med norska trafikregler hemifrån, som överräcktes till dagens värd.

Damerna i samspråk vid Lanciabilar.



Skåningen Jesper Jespersen, med ny röd Fiat 500, (Lancia Ardean fick stanna hemma) studerar de senaste intressanta biltidningarna med Niels och Harald.

Bo Göran Hellers och hustru Jane deltog med släktingar från trakten.





Anders Hofverberg kom direkt från Ring Knutstorp med gul Lotus på vagnen.

Den vita Fulvia Coupén serie 1 var nyligen inköpt i Italien.



Och i den något äldre vita Fiat 500-an med tidsenlig koffert bak kom herr Canerstam.

En vass De Tomaso piggar upp med vacker sång i gröngräset.



Ferrari och Alfa Romeo likaså.



Även andra europeiska märken fanns med liksom sonen i huset med sin VW Buggy.



Rask italiensk Moto Guzzi motorcykel med V-motor minsann. Medan grillen värmdes upp till kvällens middag, kopplade alla av med kalla drycker, kaffe och mera rulltårta på husets terrass. Efter en vadslagning mellan Jan och Harald om den italienska flaggans längd, halades denna och lades ut på terrassen för kontrollmätning. Utgången blev inställelse för Harald till höstens jaktsäsong på platsen.





Medan Lasse berättar skrönor ur sitt rika billiv, tar Herbert på sin italienska kostym.



En härlig dag bland idel italienska skönheter.
Tack Janne och Lena för initiativet och gästfriheten.

Ordföranden på Cruising 7 juli i Västerås. *av Lars Hansson*

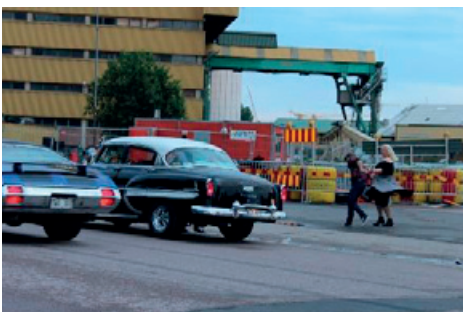
Efter att ha spenderat ett stort antal timmar på att reparera vänster fönsterhiss i Flavian bestämmer Ritva och jag oss för att åka till Västerås för att flanera och titta på cruisingen. Power Big Meet har flyttat till Lidköping, mötet som hålls i Västerås heter numera Västerås Summer Meet.

Jag har inte hittat några siffror på deltagarantalet, men det tycks ha minskat med 20%. Vädret är hyfsat, stundtals med duggregn. På plats finns fordon i alla tänkbara skick, från superrenoverade pärlor till "Rat cars". I flertalet av bilarna är endast föraren nykter och ofta kvinna.

Övriga passagerare har i många fall konsumerat åtskilligt med alkohol, detta får mig att tänka på besöket på Tumba Bilmuseum, där den duktige guiden noggrant förklarade det lämpliga i att överförfriskade använder de "skålade fenorna" som avloppsrör för att förenkla städningen dagen efter. Polisen hade satsat stort för att hålla ordning. Mitt intryck är att det är en lugn tillställning, åtminstone så länge vi är kvar.



Här ovan kommer en snygg Ford följd av en Cheva Bel Air. Gula bilen ovan är okänd för mig men väcker visst uppseende, klarar den en besiktning? Spontanbugg uppstår här nedan och polisen har god koll på läget från hästryggen. Det börjar skymma och vi "Flaviar" oss sakta mot Kungsör igen.



En tanke om drivmedel *av Bo Göran Hellers*

Volvo Cars har just meddelat, att man från 2019 endast kommer att erbjuda hybrider och helelektriska fordon med ett femtal varianter. Samtidigt ger Tesla beskedet, att man nu är färdig att sätta igång produktionen av modell 3, den länge emotsedda helelektriska lågprisvarianten. Det artar sig till -strid!

På tal om debatten om lämpliga drivmedel för dagens, och speciellt framtidens, bilar:

Henry Fords hustru Clara tyckte, att uppgiften att vea igång en bilmotor inte var passande för en kvinna och föredrog därför att köra en Brougham från Andersson Electric i Detroit då hon var på utflykt utan chaufför, vilket lär ha hänt. Bilen kunde gå nästan 200 miles på en laddning – utan ljud, lukt och vev. Hur äktenskapet påverkades av hustruns egensinne förtäljer inte historien – Henry var väl alltför upptagen med arbetsstudier enligt Taylor och individuella rörelser i produktionen enligt Gilbreth för att ge sig tid för dispyter i hemmet.

Dessa amerikanska märkesmän påverkar fortfarande vårt arbetsliv, men det var japanerna som var mest läroaktiga, vilket även amerikanerna fick känna av i sinom tid, då Nippon utmanade USA i Stilla havet under WW2, ett utslag av absolut hybris.



(Foto: L Helfrid) Tesla modell S

ITALIENSK HAMNTRÄFF I NYKÖPING 26 juli. *av Bo Nylén*

Framför raden av Lanciabilar kunde i år ses den yngre generationen nytillträdda styrelsemedlemmar – kassören Magnus Wålinder från Österskär och redaktören Lena Helfrid från Gusum.



Trots frånvaro av det vackra vädret så höll regnmolnen tätt denna varma julkväll. Till kvällens parad hade Magnus´ Lancia Beta Monte Carlo -75 valts ut och publiken fick en lång och utförlig berättelse om dess fantastiska historia.





Kalle Hansell lovordade kompisen Olles välrenoverade Lancia A112 Abarth. Här syns även en Alfa Romeo och en hel rad med Ferrari.



Hela familjen Helfrid / Nilsson kom i Lancia Beta Coupé och parkerade bredvid f.d. Lanciaklubbmedlemmen Fredrik Ajnefors' Alfa Romeo Spider Touring -59, vars första ägare var prinsessan Kerstin Bernadotte (gift med Carl Johan). Alfian blev även kvällens bil.



Rapport från Nordisk Lanciaträff (NLM) i Sundsvall 4-6 augusti 2017

Och Lancisti vid Lancia vi såg varthelst vi såg i sågarnas stad

av Magnus Wälinder med bidrag från Bo Nylén



Nästan 90 Lancisti och 43 stycken magnifika Lanciabilar trotsade avstånd och ostadigt väder, och kom, sågs och segrade i och med årets Nordiska Lanciaträff i Sundsvall, den 14:e i ordning efter starten 2004 på Fyn i Danmark. Kan det möjligen vara världsrekord som det nordligaste internationella Lanciamötet hittills? Breddgraden¹ för Sundsvall (62,4°), ungefär i Sveriges geografiska mitt, ligger en bra bit norr om Anchorage (61,2°) i Alaska! Mötesplatsen var Hotell Södra Berget och dess storslagna utsikt över stad, hav, öar och typiska Medelpadska berg mot ingången till Jämtlandsfjällen.



Bild: Sven-Gunnar och Kerstin Berglinds eleganta Flaminia Coupé 3B (1960), designad av Pininfarina. Det är något visst med en vit Flaminia med zeboramönstrad klädsel parkerad framför en hotellentré. Den spektakulära klädseln gjordes iordning av före ägaren tillika ägare till välkända Svenssons Möbler i Lammhult.

¹ En breddgrad motsvarar 60 nautiska mil á 1,852 km, det vill säga ca 11,11 mil. T.ex. ligger Stockholm på 59,3°, Lillehammer på 61,1° och Rovaniemi på 66,5° (!).

Lite om Sundsvall

Sundsvall är centralorten i Sundsvalls kommun och Västernorrlands län, och utgör Medelpads enda stad. Orten är invånarmässigt Sveriges 21:a och Norrlands tredje största tätort, med cirka 60 000 invånare. ”En liten storstad, eller en stor småstad” som Sveriges mest kända körledare, Kjell Lönnå, brukar säga om sin hemstad Sundsvall, som också ibland kallas Sångsvall. Kommunen har en folkmängd på runt 100 000 invånare.

Sundsvall uppkallades och fick stadsprivilegier år 1621 under Gustaf II Adolfs styre. Mellan år 1850, då ångsågen slog igenom på allvar, till år 1900 blev Sundsvall en av Sveriges rikaste och mest blomstrande industristäder. I och med ett gynnsamt läge mellan Ljungans och Indalsälvens mynningar för timmerflotning anlades mängder med sågverk kring stadens kustlinje. Detta skapade oerhörda rikedomar för de så kallade träpatronerna. Och vad gjorde de för en del av pengarna? Jo de investerades genom att uppföra praktfulla byggnader såsom vid Hamngatan och Strandvägen i Stockholm, ta Hallwylska Palatset som ett exempel. Och det var om denna träindustri som poeten Elias Sehlstedt skaldade då han såg utsikten från Sundsvall över sjön åt Alnön ”*Och såg vid såg jag såg, varthelst jag såg*”.



Bild: Utsikt från Hotell Södra Berget över Sundsvall med omnejd. (Foto: Hector Garcia.)

Två händelser har särskilt satt Sundsvall på kartan. Den första är Sundsvallsstrejken år 1879, en av Sveriges första stora organiserade strejker utlöst av att sågverksarbetarnas lön sänktes drastiskt. Orsaken var en plötslig depression med kraftiga prisras på trävaror och därmed sjunkande vinster för Träpatronerna. Totalt 23 ångsågar fanns i Sundsvalls

sågverksdistrikt vid strejkens utbrott. Och när de välbärgade träpatronerna fick stödlån från staten på tre miljoner kronor för att kunna hålla produktionen uppe firade de med en stor fest. Trots detta höjdes inte arbetarnas löner, som redan innan depressionen levde i fattigdom och under hårda villkor. Strejken var därmed ett faktum.

Den andra händelsen är branden 25 juni 1888 då i princip hela Sundsvalls stadskärna med trähus brann ned - den största branden i Sveriges historia. Den direkta orsaken till branden var en gnista från ångslupen Selånger som i det varma, torra och blåsiga vädret alltså fick förödande konsekvenser. Staden låg sen i ruiner 9 timmar senare och 9 000 människor blev hemlösa. Märkligt nog brann även Umeås stadskärna ned samma dag. Skadorna på egendomarna efter Sundsvallsbranden värderades till ungefär 30 miljoner kronor, och otroligt nog, ersattes förlusterna till stor del genom att de flesta byggnaderna var välförsäkrade. Detta möjliggjorde en snabb uppbyggnad av staden igen, ironiskt nog även tack vara träindustrins rikedomar. Staden byggdes upp i stenmaterial på förslag av främst försäkringsbolagen vilket är det som än idag utgör Sundsvalls centrum, Stenstaden. Valet av byggnadsmaterial berodde också på en nyligen införda lag där trä inte fick användas som stommaterial i byggnader mer än två våningar. Ett förbud som upphävdes först ca 100 år senare, 1994, då Sverige övergick till så kallade funktionsbaserade brandkrav som ska säkerställa att byggnader vid brand ska ha en viss tids bärighet för att brandkåren ska kunna rädda liv.

När det gäller organisationer för bilhobbyn finns bland annat Sundsvalls Motorveteraner och Sundsvalls Motorklubb (SMK). I år har även Mittsverigebanan i närheten av Härnösand öppnat igen för bankörning.

Lite statistik om den öppna Nordiska Lanciaträffen (NLM)

NLM (Nordic Lancia Meeting) har hållits årligen, 14 gånger sen debuten 2004 i Danmark:

(1:a) 12-13 juni 2004 Fyn, Danmark ¹	(2:a) 11-12 juni 2005 Lidköping, Sverige	(3:e) 9-11 juni 2006 Lillehammer, Norge ²
(4:e) 17-19 aug. 2007 Roskilde, Danmark	(5:e) 7-10 aug. 2008 Arboga, Sverige ³	(6:e) 5-7 juni 2009 Kongsberg, Norge
(7:e) 18-20 juni 2010 Fyn, Danmark	(8:e) 20-22 maj 2011 Höör, Sverige	(9:e) 8-10 juni 2012 Halden, Norge
(10:e) 24-26 maj 2013 Tanumstrand, Sverige ⁴	(11:e) 13-15 juni 2014 Mols, Danmark ⁵	(12:e) 12-14 juni 2015 i Turku (Åbo), Finland ⁶
(13:e) 10-12 juni 2016 Oslo, Norge ⁷	(14:e) 4-6 augusti 2017 Sundsvall, Sverige	

¹Danskt 15-årsjubileum; ²Norskt 15-årsjubileum tillika Lancias 100-årsjubileum; ³Svenskt 55-årsjubileum; ⁴Svenskt 60-årsjubileum tillika 10:e NLM; ⁵Danskt 25-årsjubileum; ⁶Finskt 25-årsjubileum; ⁷Norskt 25-årsjubileum

Årets NLM i Sundsvall hade 87 deltagare (29 från Norge, 14 från Finland, 38 från Sverige, 3 från Schweiz och 2 från USA, 1 från Danmark/Sverige, 53 grabbar, 34 tjejer och en hund) och 43 Lanciabilar representerande 13 olika huvudmodeller:

<u>11 Beta</u> (3 HPE, 3 Montecarlo, 3 Spider och 2 Coupé)	<u>5 Aurelia</u> (4 B20 och 1 B24 Spider "America")	<u>4 Flaminia</u> (2 Coupé, 1 GTL och 1 Berlina)
<u>4 Thema</u> (2 SW, 1 Berlina och 1 8.32)	<u>4 Thesis</u>	<u>4 Delta</u> (3 Nuova och 1 Integrale)
<u>3 Flavia</u> (2 Coupé och 1 Sport Zagato)	<u>2 Fulvia</u> Coupé	<u>2 Ypsilon</u>
<u>1 Appia</u> Cabriolet Vignale	<u>1 Kappa</u> Berlina	<u>1 Y10</u> och <u>1 A112</u>

Längst färdväg med Lancia (snabbaste vägen enligt Google Maps): Delad första plats mellan Joachim och Robert Griese i Aurelia B20 (1956) från Bern i Schweiz, ca 2 259 km (23 h 34 min); samt inom felmarginalen, Jan Huss i Aurelia B20 (1957) från Paris i Frankrike, ca 2252 km (22 h 30 min): – fantastiskt!

Längst resa utan Lancia: Don Strong och Rhonda Morin från Portland, Oregon USA.

Färd i hållregn mot Hotell Södra Berget i Sundsvall

Det är tidig fredag morgon den 4 augusti och Stockholms växlande men fina sommarväder, ett av de torraste i mannaminne, har drastiskt blivit till regn och rusk. Jag och Don Strong, Portland Oregon USA, startar Montecarlon och börjar färden norrut. Vi inledde med tankning vid den legendariska OK Q8-macken i Åkersberga där Don upptäckte att oljenivån såg låg ut på oljestickan. Vi återvände därför hem (bara 2 km bort) för att hämta en liter med Mobil 1, sen lite påfyllning och ny avfärd. En fadäs man får räkna med i den här branschen – ett missöde i genomsnitt per dag som segelkaptenen brukar säga.

Nu var vi alltså äntligen på väg till årets Nordiska Lanciaträff (NLM) i Sundsvall – även kallad Utsiktarnas stad eller Stenstaden. En bilfärd mellan Åkersberga (strax nordost om Stockholm) och Sundsvall är med mina mått mätt kort och behaglig om man nu kör E4:an, ca 38 mil, som med en paus och laglig fart tar ca 4,5 timmar. Hållregn mötte oss från Uppsala till Hudiksvall, faktiskt den regnigaste längre åkturen jag upplevt hittills i Montecarlon. Men som vanligt gick Lancian som "tåget", inga läckage genom kanvastaket, men kanske en anings tendens till vattenplaning på framhjulen på vissa spåriga sträckor av E4:an. Detta är ju ett vanligt beteende hos bilar med mittmotor.

Pampig ankomst och parkeringen av Lancior vid Hotell Södra Berget

När vi når Sundsvall vid tolv-tiden möts vi av vägskyltarna "S Stadsberget" och "Mot högre höjder, 240 m ö h". Det är alltså lätt att hitta till Hotell Södra Berget oavsett vilket håll man kommer ifrån. Väl framme vid hotellet och något trött efter den blöta färden mottogs vi av Sundsvallsborna och medarrangörerna pappa Per-Erik och mamma Birgitta

Wålinder, med anvisad Lanciaparkering, och även Sten och Rose-Marie Thorén som tacknämligt lånat ut sin husbil som mötets ”vaktpost”.

Jan Huss gröna Aurelia B20 fanns sedan torsdag redan på plats tillsammans med Per-Eriks Flaminia Coupé vilka stod prydligt parkerade mot skogsbrynet. Min Beta Montecarlo parkerades sen för tydlig annonsering av Lanciaparkeringens början. En stund senare dök Hector Garcia (med Beta HPE) och Johan Mellström (med Thema 8.32) upp för parkering och placering av Pers stora Lanciaflagga, också det för att visa var vi skulle ställa bilarna. Per-Erik jobbade nu intensivt med att mota bort icke önskvärda ”vem-som-helst”-bilar typ Volvo, Golf, Audi och annat. Samtidigt anlände Kalle och Gunilla Hansell för arrangemang av mötepaketet innehållande program, deltagarlista, T-shirt, namnskylt, mötesdekal och diverse info från Sundsvalls Kommun. Vid ett-tiden kom så ytterligare 3 stycken svarta Aurelia B20 i samlad tropp, en mäktigt och magisk entré med de medelpadska bergen i bakgrunden.



Bild: Per-Erik och Birgitta Wålinders Lancia Flaminia Coupé 3B (1963), fortfarande med väl fungerande orenoverad originalmotor, och Jan Huss Lancia Aurelia B20 GT (1957) prydligt parkerad på Lanciaparkeringen. Aurelia och Flaminia är kanske kronorna på verket för Lancia. Och vilken som är bäst tvistar de lärda om. Flera släktdrag finns, t.ex. är Jans Aurelia en sista Serie 6 med V6-motor borrarad till 2,5 liter och med bakvagn av DeDiontyp, alltså precis som Flaminian, som moderniserats ytterligare med skivbromsar runt om. Aurelian har en Weber 40 tvåportsförgasare, medan Flaminian har en Solex 35 treportsförgasare. Totalt producerades 3 871 st. Aurelia GT (1951-58) och 5 236 Flaminia Coupé (1959-67) [1]. Båda bilmodellerna lär ha varit dyrare än en Aston Martin.



Bild: Tre fabulösa svarta Aurelia B20 anländer till Södra med Joachim och Robert Griese, Herbert och Magnus Nilsson, samt Jan Malmgren.



Bild: Mika Lindroos mäktiga Lancia Thesis "Ministro Speciali" vid ankomsten av en stor grupp finska deltagare.



Bild: Reidar Dregg i elegant Lancia Flaminia Berlina (1958) vid ankomsten av stor grupp med norska deltagare. Finns det en elegantare bilmodell?



Bild: Två röda designkoner med regndroppar. Till vänster: Harald och Kjersti Bergsakers Lancia Flavia Sport Zagato (1964). Till höger: Erik Hansens Lancia Beta Monte-Carlo (1975), designad och byggd av Pininfarina.

Vid fyra-tiden, nu i regn o rusk, gör en stor grupp finska deltagare en oförlömlig och välarrangerad ankomst med Mika Lindroos Lancia Thesis (2004) i spetsen, specialutrustad med sirénlampor i grillen eftersom bilen ursprungligen varit en limousin i

Italien för någon minister eller annan höjdare. Och vid fem-tiden anländer också den största gruppen deltagare, nämligen Norrmännen, som vanligt med härlig anda och fina bilar. Nu hade alltså nästan alla mötesdeltagare anlänt, helt utan mekaniska problem, trots långt avstånd och ruskväder. Undantaget var Per Bjørnholdt och Inger Ovnbøl från Danmark som fick problem med sin Lancia Beta HPE Volumex (1977) på resan upp till Sverige vilket tyvärr innebar återbud till träffen.



Bild: Början av Lanciaparkeringen vid hotellet. I förgrunden Magnus Wälinders Lancia Beta Monte-Carlo, version Carrera Messicana (1975).

Välkomstmottagning och grillbuffé på fredagskvällen

Framåt kvällen hälsades deltagarna välkomna i hotellets restaurang med välkomstdrink sponsrad av Svenska Lanciaklubben, följt av grillbuffé och lite annonseringar från arrangörerna. Det är även nu som ”tågvislan” i trä (design Don Strong) introduceras som mötets ordning-i-ledet-signal. Kvällen till ära fanns självaste Kjell och Ulrika Lönnå som restauranggäster. Innan hemgång fick Kjell en ingivelse och bjöd några av oss på underhållning med sång och spel vid flygeln i hotelllobbyn.

Uppställning av bilarna vid Stora Torget

Lördagen inleddes med frukost och sen avfärd i karavan kl. 9.30 ner till Stora Torget i centrala Sundsvall för uppställning av bilarna. Onekligen tur med vädret för detta event.



Bild: Parkering på Stora Torget i Sundsvall, totalt cirka 40 Lanciabilar, som fascinerade många förbiflyande Sundsvallsbor. Vilken artrikedom! (Flygfoto: Jan Wagréus).



Bild: I fokus framför Stadshuset parkerades Aurelior, dels Pers och Anna-Lenas röda Lancia Aurelia B24 Spider "America" (1955), inofficiellt träffens "Concorso d'Eleganza", dels Jan Malmgrens och Joachim Grieses Lancia Aurila B20 (1955 resp. 1956). I bakgrunden skymtar "Oscar Knaust" med sin Chevrolet (1930). (Foto: Hector Garcia).



Bild: Två röda rallyikoner. Till vänster: Jan Wagréus och Agneta Fahlström i Lancia Delta HF Integrale EVO II (1994). Till höger: Tor Havnviks Fulvia Coupé Rally 1,3 HF (1967).



Bild: Till höger syns Anitha och Rolf Nyléns Lancia Appia Vignale Cabriolet (1958), enda exemplaret i Sverige. Bilen har också viktig historik i Sundsvallstrakten där Per-Erik Wålinder köpte bilen 1979, då i mycket dåligt skick. Han överlät den i samma skick 1990 till Mikael Kühne, och sen övertog Ulf Jönsson, Bergforsen, bilen 2002. Mikael och Ulf inledde renoveringen, främst gällande plåtarbetet och stolarna. Sommaren 2006 köpte Anita och Rolf bilen som sen fullbordade en fantastisk renovering, inklusive kaross, mekanik och detaljer med mera. Allan Christensen kollar så att Rolfs parkering blir perfekt bredvid sin läckra Alfa Romeo 4C (2015). (Foto: Hector Garcia).



Bild: "Tvillingsystrarna". Lena och Lasse Helfrids (vänster) Magnus Wålanders (höger), körd av Hector Garcia, Lancia Beta HPE (1978).

Dramatiserad stadsvandring

Efter ett par tågvissegnaler startade sen en stadsvandring anordnad av Stenstans Berättarteater. Tre av huvudpersonerna var Sundsvallslegenderna, schlagerkompositören Kai Gullmars (1905-1982), fotografen Maria Kihlbaum (1874-1962) och Oscar Knaust (1886-1943).



Bild: Till vänster: huvudpersonerna i stadsvandringen samlade vid statyn över Sundsvalls grundare Gustav II Adolf. Till höger: Oscar Knaust i hotellets berömda trappa.



Bild: "Kai Gullmars" bjuder Per Edvardsson på en "cigarett" under stadsvandringen. (Foto: Kalle Hansell).



Bild: På Stora Torget samtidigt som stadsvandringen demonstrerade Johan Mellström motorljudet från denna Lancia by Ferarri-motor i sin Lancia Thema 8.32 (1992). (Foto: Hector Garcia).



Bild: Jani Kivirantas fina Lancia Y10 (1988) inför Sundsvallsmötet nyservad med ny kamrem utfört av hans 8-åriga dotter Aura. (Foto: Hector Garcia).

I år bestämde sig Jani Kiviranta för att delta med sin Y10, en ovanlig syn under de tidigare NLM. Det var också en bra anledning att få bilen tillbaka på vägen efter över 5 års vila. Hans 8-åriga dotter Aura ville dock göra all nödvändig service för att göra den körklar, det vill säga hon bytte framgångsrikt motorolja, oljefilter, kamrem och bromsvätska, helt själv. Vilka fantastiska historier man kan få höra vid dessa nordiska Lanciamöten.

Norra Stadsberget

Efter Stora Torget åkte deltagarna i ett antal karavaner via Stadsbacken upp till norra delen av staden, alltså Norra Berget. Där väntade en avhyst parkering för våra bilar. Efter mingel samt fotografering av både bilarna och utsikten intogs en gemensam lunch på Restaurang Grankotten. För de som trotsade regnet var det sen möjligt att besöka Norra Bergets friluftsmuseum- ett sorts mini-Skansen. Där kunde man få en glimt av Medelpads historia och promenera bland historiska byggnader, den äldsta, Kyrkladan, daterad till tidigt 1300-tal, samt en av Medelpads äldsta bevarade vattensågar. Här fanns även djur av gamla lantraser och kulturhistoriska odlingar. Inne på Hantverks- & Sjöfartsmuseet finns även den beryktade *Skvadern*, en korsning mellan en tjäder och en hare, som blivit en inofficiell symbol för Sundsvall. Denna skråna lär ha kommit till vid träpatronernas livliga fester med tillhörande jakthistorier nere på Hotell Knaust på 1870-talet.



Bild: Parkering vid Norra Berget. (Foto: Hector Garcia).



Bild: Utsikt från Norra Bergets utkikstorn "Glasspinnen" över Sundsvall med omnejd. (Foto: Hector Garcia).

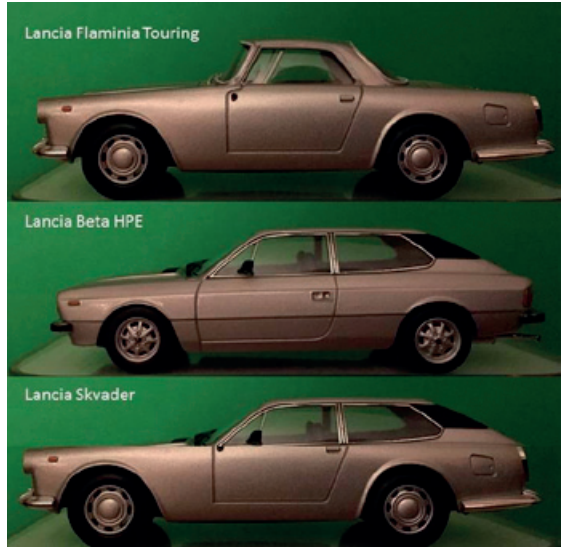


Bild: Till vänster: Skrönan Skvadern, inofficiell symbol för Sundsvall. (Foto: Sundsvalls Muséums Digitala Bildarkiv). Till höger: Kors i all sin dar - en Lancia Skvader mellan Flaminia och Beta, nästan lika konstigt som dagens skvader mellan Lancia och Chrysler.

Galamiddagen

På lördagskvällen väntade en galamiddag med 3-rättersmeny och skymning med stämningsfull utsikt. Historierna avlöste varandra inom denna Lanciafamilj. Traditionsenligt överlämnades fina och spännande gåvor till arrangörerna. Ett strålande tal hölls som vanligt av Norska Lanciaklubbens ordförande Harald Bergsaker som också höll alla på halster inför avtäckningen av den unika postern över Paulo Virzis film "Galna av lycka" med en Lancia Appia Vignale Cabriolet. Vilket sammanträffande med tanke på Anitha och Rolf Vignale och dess Sundsvallshistoria. Per Edvardsson gav också en passande gåva till Magnus i form av en sorts kantlisthyvel.

Återigen fick vi se stålande uppträdande med Nationalsånger, särskilt vackert denna gång var det Finska inslaget som också hade med en vers på svenska. Det såg välrepererat ut.



På särskild begäran av Bosse Nylén sjöng även Birgitta Wålinder sin låt Bilfantastens Visa, tillägnad sin man Per-Erik: ”Jag trivs bäst ner’ i garaget, i garaget vill jag bo, några månader om året så att själen kan få ro.”.



Bild: Till vänster: Mika Lindroos med gåvor i form av en finsk gin och Finska klubbtröjor med mera. Till höger: Birgitta Wålinder sjunger Bilfantastens visa. (Foto: Hector Garcia).

Galtströms Bruk (av Bo Nylén)

Sedan söndagsfrukosten var avklarad, packade några av de långväga deltagarna för hemfärd.

Bild: Söndag förmiddag och dags för avfärd mot Galtströms Bruk och hemåt.

Don Strong och Magnus Wålinder vid sin Lancia Beta Monte-Carlo, version Carrera Messicana (1975), med originalmålning av firman PubliMais i Turin.

(Foto: Hector Garcia)



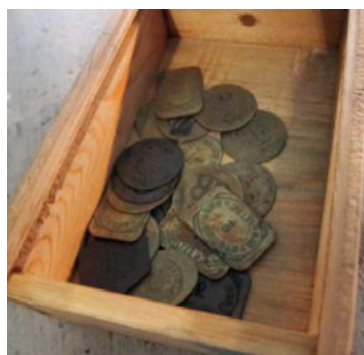
Men i en lång rad körde de övriga på små vägar ut mot havsbandet till Galtströms Bruk. Ett järnbruk vid kusten söder om Sundsvall. Vem kunde ana att ett järnbruk funnits där. Förklaringen var den rika tillgången på skog, vattenkraft och en lämplig utskepningshamn. Ty för att tillverka 1 ton stångjärn behövdes 30 hl träkol och till detta gick det åt mycket skog. Så 1673 anlade Magnus Blix bruket, som växte till Medelpads största industrianläggning på 1800-talet med 333 anställda från 84 st hushåll. En egen kyrka byggdes redan 1680 och en järnväg med ånglok klarade transporterna. Järnbruket lades ned 1916 och sågen därstädes år 1919. Nu guidades vi runt av en ung grabb vars anfäder arbetat på bruket och Magnus inledde med instruktioner.



Bild: Herrgård, som nu är den 4:e återuppbyggda efter bl.a. ryssarnas härjningar 1721, hade en vackert anlagd park under 1800-talet. Omfattande renoveringar har ägt rum på senare tid och förvaltas idag av skogs- och papperskoncernen SCA.



Den stora masugnen försågs med järnmalm från gruvor ända från Utö i Stockholms skärgård och till Alnön i grannskapet och vi kunde se hur verksamheten bedrivits under flera brukspatroners ledning från kontoret där egna präglade mynt tjänade som betalning till arbetarna för användning inom brukssamhället.



I två grupper undfångades vi en härligt komponerad stor lunchsmörgås med havstema i en restaurangbyggnad. Med GPS-hjälp hittade vi sedan till E4-an för färd hemåt efter en minnesvärd, intressant och välorganiserad Lanciaträff.



Tacksägelse

Ett särskilt tack till: Alla deltagare – och speciellt tack Harald för din koordinering av de norska deltagarna (29 st. måste vara rekord för ett Lancia-möte utanför Norge, eller?); Organisationskommittén: Kalle och Gunilla Hansell, Hector Garcia, Pappa Per-Erik och Mamma Birgitta; Sten och Rose-Marie Thorén för utlåning av vaktusbilen; Svenska Lanciaklubben för sponsring av fredagens välkomstdrink samt Styrelsens hjälp och råd till organisationskommittén; Hotell Södra Berget, särskilt Kristina Larsson och Hotellchef Patrik Attini; Sundsvalls Kommun för arrangemang av ”träffpåsen” och koordinering av bilparkering på Torget; Catrin Berlin för arrangemang av stadsvandringen; Restaurang Grankotten; SCA för sponsring av guidning vid Galtströms järnbruk; Jimmys fina arrangemang med landgång, äppelkaka och kaffe vid Galtströms Café och Restaurang.

Och kanske är det dags att lägga till ytterligare ett namn för Sundsvall - ”Regnsvall”. Kärt barn har många namn.

Källa: [1] Long, B. 1999. Lancia. From Alpha to Zeta and Beyond. Sutton Publishing

Lite historia om Sundsvall *av Bo Göran Hellers*

Dagens Sundsvall är en viktig stad för Norrland, ja för hela konungariket Sverige. Dess invånarantal närmar sig 100 000 med hälften i tätorten. Näringslivet hade tidigare en typiskt norrländsk prägel av skog och skogsprodukter – nu är ensidigheten borta och näringarna många ovanpå de traditionella. På motsvarande sätt utvecklas näringslivet i hela landet – äldre grenar överlagras av vår tids bidrag på tillkommande områden som IT och supplerande tjänster. Sundsvall utgör ett gott exempel på hur felaktigt det är att hävda, att industrisamhället övergår i kunskapssamhället – ingenting försvinner, inte heller lantbruket, som en gång sysselsatte mer än 90% av befolkningen och fortfarande ger oss mat på bordet, trots att antalet sysselsatta har sjunkit till tjugondedelen. Lantbruket är dessutom fortfarande starkt i Norrland. Även industrisamhället består, visserligen med färre anställda men med ett större och rikare produktutbud.

Men vad kommer man att tänka på när Sundsvall nämns? Det kan vara tiden inom luftvärnet (Lv 5) på Södra Stadsberget med räder på stan efter avslutad tjänst, gärna på Knaust som då (1960) var ett hotell med tillhörande bar, där dagpenningen snabbt visade sin otillräcklighet. Den solfjäderformade trappan, ritad av Sven Malm efter förebild av barockarkitekten Baltasar Neumann, imponerade på unga sinnen, men vi saknade Zarah Leander(!), den enda som varit tillräckligt magnifik att fylla carrara-stegen på denna livets teater. Om jag minns rätt hade hennes gång utför trappan inte ett dyft med handlingen i den aktuella filmen att göra – det var en fristående show-piece!

Knaust var ett hotell, som vuxit upp ur askan efter den bekanta stadsbranden 1888. Hela Sundsvall brann då upp på en måndag, 25 juni. Samma dag brann även Umeå! Tala om katastrof. Men städerna var små och hade inte samma tyngd som i vår tid i relation till sitt omland, men ändå! I Sundsvall blev 9 000 hemlösa. Kungen, Oscar II, blev upprörd och for följande dag med tåg upp till Sundsvall medförande tält och andra förnödenheter. Så handlar en monark med ansvarskänsla! Som oftast var Oscar beräknande och lät pressen följa med, vilket gav rikt utbyte.

En tidigare monark, Karl XIV Johan, hade också reagerat på stadsbränder. Städerna var traditionellt byggda av trä och brann då och då, oftast efter att någon varit oförsiktig med levande ljus. Borås, min hemstad, brann ner för tredje gången 1822. Kungen var då relativt ny i ämbetet och lät saken ha sin gång.

Återuppbyggnaden gick snabbt, men redan 1827 var olyckan framme på nytt – staden brann ner för fjärde gången! (Samma år brann även Åbo.) Kungen fattade humör och gav besked på franska, att nu fick det vara nog med bränder! Borås ska återuppbyggas med obrännbara material, vad som helst utom trä! För att understryka allvaret bilade kungen en check på 75 000 Rdr som grundplåt för arbetet, tagna ”ur egen ficka”. Och hör sen! Detta brev blev början på Sveriges utveckling till ett betongland. I Borås antog Carl Gustaf Rydin, en tidnings- och blivande riksdagsman, utmaningen och började tillverkningen av stöphus med bindemedel av kalk, en metod som patenterades och tillämpades över hela landet. Bjälklagen utfördes fortfarande av trä. Sådana hus fanns kvar ännu i min barndom men är nu rivna, i varje fall i Borås, där lusten att bevara fått ge vika för krav på förnyelse.

Ett tidigare exempel på förstörelse är slottsbranden (Tre Kronor) 1697. Just som kungen, Carl XI, avlidit och stod lik utbröt en brand i kastalen, som hade väggar av natursten men bjälklag av trä och som länge tjänat som riksarkiv. Intresset för arkivering hade vuxit under hela 1600-talet, då man börjat förstå värdet med kulturella sammanhang, speciellt antikviteter. Under det tidigare 1500-talet hade man saknat sådant intresse, vilket ledde till oersättlig förstörelse av de många klosterarkiv (omkr. 40), som funnits runtom i riket. Nu försvann ytterligare en tredjedel av Sveriges medeltid. Med återstående fragment har forskare pusslat ihop en sannolik bild av vårt förflutna, bl a med användning av diofantiska ekvationer, härledda ur skattelängder och tillämpade på gårdsbesättningar och kyrkoförhör.

Efter 1888 byggdes Sundsvall upp i sten, vilket fortfarande utgör stadens kärna. Nybyggena speglade stadens rikedom, det var träbaronernas tid och sågverken låg tätt utmed kusten. Flottningstekniken hade utvecklats till industriell skala med rännor och skiljen. Dessutom hade man fått dynamit som kunde användas för att lösa upp brötar, som tidigare varit ett svårt hinder.

På 1960-talet byggdes betongbron över till Alnön. Vi besökte bygget som teknologer, i sällskap med vår vördade professor, Georg Wästlund. Det var nog första gången vi mötte den höghållfasta betongen, vars ringa spridning i egenskaper väckte professorns misstänksamhet. Arbetsplatsen låg på båda sidor om Draget och transporterna över vatten gick med korg på en ansenlig höjd. Just som vi befann oss hängande i luften kom en flygare som dök under linan, till Georgs stora förargelse – han anmälde saken till polisen – livsfara hade förelegat!

Vi teknologer var nog av en annan mening, vi tyckte, att flygaren varit mest skicklig, men vem vågar säga emot en professor?

En nutida professor, Magnus Wålinder, har bjudit årets NLM till hemstaden, Sundsvall. Fantastiskt nog förordar han trä som konstruktionsmaterial, gärna i stora hus. Trä har blivit ett tillåtet och tillgängligt material för byggnadsändamål, sedan 1994. Även New York, som haft träförbud sedan 1926, lär överväga att tillåta materialet, givetvis i kombination med sprinklers för att snabbt bekämpa lokala bränder. Erfarenheterna vad beträffar kostnaderna för fullt utrustade hus i Stockholms-området är inte positiva. Men det ekologiska perspektivet väger tungt i vår tid – kanske bäddar detta för en långsiktig framgång. Samma perspektiv gäller Lancia – det ädla märket vinner i längden!

PS. Finns det då inga trästäder kvar i landet, som visar den medeltida byggnadstekniken? Närmast kommer vi i Eksjö, som tyvärr förlorade ett kvarter i brand härom sistens, liksom Jönköping, vars gamla centrum nyligen skadades svårt. Längre kommer vi i finska Kristinestad, som grundades av drottning Christina och som kan uppvisa åtskilliga hus från hennes tid. Där har man varit försiktigare med större avstånd mellan husen, liksom i Mariehamn på Åland, byggt på 1800-talet med hela boulevarder mellan trähusen!



Bild: Magnus Wålinders Lancia Beta HPE (1978) vid Tundadals sågverk och dess timmerupplag. (Foto: Hector Garcia).

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.

Säljes

Lancia Fulvia Rally Coupe 1,3 1967 ombyggd för historiskt rally och regularity.

Fulvia 1,3 HF replica byggd enligt 60-talets fabriktävlingsbilar. Historical Technical Passport, FIA-Apendedix K samt registrerad för trafik i Sverige. Kenneth's motor trimmad 1,3 l motor med högkompressionskolvar, HF original kamaxlar, precisionsoljepump, elektronisk tändning (ej FIA), skyddsbur, förstärkta bladfjädrar, rallystötdämpare, skumfylld säkerhetstank, 13" och 14" alu-fälgar med däck, racingstolar och bälten. Reservdelar, tillbehör: 2 st aluminiumdörrar, aluminiumbaklucka, Dunlop broms ok, bromsskivor, drivaxlar, bakaxlar, 1,3 l motor med 4 vx-låda i vagga, extra 4 vx-låda, delar till 5 vx-låda, original tändsystem, vindruta, bak och sidorutor, original stolar och baksäte samt mycket mer.

Hela paketet säljes, först och främst till entusiast med ambitionen 'SaveLancia'. Ev. kan tidig Delta Integrale tas som inbyte. Skicka mail – så ringer jag upp.

Patrick T. toorell@icloud.com



Lancia Delta HF Integrale -94 (f.d. Peter Tibells)
Kontakta Tor Fredriksson alt. Margareta Tibell för mer info.

Autoexperten

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

Öppet: Må – Torsdag 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 Lancian.

www.autoexperten.se



B



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



Jan Huss Aurelia B20 GT och Per Edvardsson med sin Aurelia Spider.



Gruppfoto utanför Hotell Knaust.