



# LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN  
NUMMER 143 , SEP 2020



## **Lancia i Panama**

**”Gusum – Motala”, ”Gusum – Motala”**

**Lancia och Zagato**

**En utmaning för ”Lancia pojkarna”**

**Elbilen ett klimathot**

## Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 5	Det futuristiska manifestet
Sid. 6	Lancia i Panama
Sid. 8	"Gusum – Motala"
Sid 12	Övergången till fyrtakt i SAAB
Sid. 14	Lancia och Zagato
Sid. 19	Alberto Ascari ett 65-årsminne
Sid. 21	En utmaning för "Lancia pojkar"
Sid. 24	Elbilen ett klimathot
Sid. 27	Salutorg



Klubbmästarna erbjuder tyvärr inga aktiviteter denna gång.  
Detta på grund av den rådande "pandemin"

Höstträffen i Hölö skall vi ändå genomföra,  
Då är vi ju ute, säkert inte fler än 50 personer,  
och kan hålla avstånd.

**Lördagen den 19:e september, träffas vi vid 11-tiden för  
traditionsenlig höstträff vid "Tors garage" i Hölö.**

Tag med familjen eller en vän och någonting att förtära, så samlas vi  
för några timmars trevlig Lancia samvaro.



*Lanciabilarna står uppgradade utanför garaget i Hölö!*

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](mailto:bghellers@gmail.com)

**Erik Cyrus** sekreterare

Trädgårdsvägen 31 B, 181 65 Lidingö  
Mob. 070-657 32 00  
E-mail [erik.cyrus@swedbank.com](mailto:erik.cyrus@swedbank.com)

**Magnus Wålinder** kassör  
Tunavägen 7, 184 51 Österskär  
Mob. 073-460 24 53  
E-mail [walinder@kth.se](mailto:walinder@kth.se)

**Lena Helfrid** ledamot/layout La Lancia  
Bruksgatan 69, 615 71 Gusum  
Mob. 070-20 33 128  
[Lnilson7@gmail.com](mailto:Lnilson7@gmail.com)

**Per Edvardsson** ledamot/klubbmästare  
Besvärbacken 2 A, 191 10 Sollentuna  
Mob. 070-321 78 16  
E-mail [per.edvard@telia.com](mailto: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](mailto:mikael.stjerna@teknikensvarld.se)

**Daniel Rebert** suppleant  
Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg  
Tel. 08-568 208 20 Mob. 070-826 84 22  
**Tomas Åkesson** suppleant/klubbmästare  
Prinsgatan 13 B, 703 41 Örebro  
Mob. 0706-18 24 32  
E-mail [tomas.akesson@riksbyggen.se](mailto:tomas.akesson@riksbyggen.se)

**Herbert Nilsson** hederspresident  
Norregatan 4 A, 241 33 Eslöv  
Tel. 0413-100 12 Mob. 070-910 94 05  
E-mail [hebbe1935@gmail.com](mailto: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](http://www.lanciaklubben.se)

## Reservdelsforum

[www.lanciaregistret.com](http://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!*

I förra numret av La Lancia (142) visades på omslaget den unga Brigitte Bardot sittande i en öppen Flavia Bertone, försedd med en nummerplåt med den magiska avslutningen ”75”, som visar att vagnen hörde hemma i Paris. En 60-tals bild. Om ni skådat den vackra fransyskan på senare tid i någon av våra skvallertidningar vet ni också att hon åldrats med behag, liksom säkert också bilen – det var kopplingen!

Ja, ni har fått en ny ordförande, som naturligtvis är stolt att få leda Svenska Lanciaklubben. Vi är ungefär 120 entusiaster – men vi är ingen veteranklubb eftersom vår strävan är att en Lancia ska vara tidlös. Vi företräder inte heller bilismen som sådan utan just märket Lancia, vars geniala konstruktioner har fört teknologin för samfärdsel framåt.

På senare tid har vi fört en öppen debatt i vår klubbtidning om framtidens drivmedel, där vi har utgått från flera strävanden, el-drift, vätgas, fordonsgas, förnybara energikällor, den senaste versionen av kärnkraft. Vi har tydligen bidragit till att återuppväcka tanken på små och flera kärnkraftverk, utspridda över landet, för att öka tillgängligheten till el och minska överföringsförluster. Det är min personliga övertygelse, att lösningen ligger i denna riktning, vilket också medför att belastningen på naturen kan slopas, vindkraft och solparker avvecklas, liksom en del av vattenkraften. Flera älvar ska få löpa fritt till glädje för fiske och turism.

Jag tror att mitt första möte med Lancia ägde rum i Schweiz. Jag hade tröttnat på gymnasiet och fick ett sabbatsår med praktiktjänstgöring hos Electrolux i Zürich, eftersom jag visat intresse för absorptionskylskåpets idé. (Den aktuella prototypen, byggd av Baltzar von Platen och Carl Munters, står fortfarande på hedersplats uppe på KTH Energiteknik.)

Personalchefen, Heinz Glattfelder, var en hygglig själ som tog mig ut en söndag på en rundtur i alplandskapet i sin Alfa Romeo Giulietta Sprint. Det blev en vådlig färd på smala vägar, som då och då förde fram till becksvarta öppningar i berget, där vi dundrade in med goda 140 km/h, absolut utan att bromsa: ”Ich Bremse nicht weil meine Bremsen Musik machen!” var hans bistra besked. Och förresten ska du vara glad att jag inte körde en Lancia, för då hade det gått dubbelt så fort!

När jag så småningom fått ordning på mitt liv och skrevs in på KTH mötte jag ett överflöd av Lancia, ägda av professorer, som ville markera sin status. Drivande i denna krets var ”Liket” Andersson, professor i hydrodynamik och en uppburan forskare, som hade doktorerat på människans blodomlopp, sett ur teknisk synpunkt med alla motstånd och tryckfall. Han skydde solen och var därför blek i hyn – då hans företrädare plötsligt avled fick studenterna det lugnande beskedet, att undervisningen

skulle skötas i fortsättningen av ”Liket”. Dessa självmedvetna män på KTH var inte särskilt sociala – det var först när jag inträdde i vår klubb, 1969, som jag mötte värme och kamratskap. Då var jag redan ägare till den Lancia Flavia Coupé, 1964, som jag fortfarande kör några mil med varje sommar.

Den förra ägaren, Roland Kaufeldt, var uppriktig med att bilen krockats i Schweiz (!) av förste ägaren och inte blivit ordentligt lagad – nu ska den bli det inför 2021, då mitt äldsta barnbarn, Anna, ska ta studenten och gärna vill åka fint på sin stora dag. Jag avser att rapportera från arbetet i denna spalt.

Nu ser vi fram emot hösten, då COVID19 ska besegras och de goda andarna ska lyfta oss till nya höjder!

\*\*\*\*\*

## Det futuristiska manifestet, sett med Lancia-ögon av Bo Göran Hellers

Vi har flera gånger konstaterat, att det finns en länk mellan futurismen, lanserad av F T Marinetti 1909, och den finmekaniska utveckling i Italien, som bars fram av flera exklusiva tillverkare, däribland Lancia. Man ville någonting nytt med sin teknik. I futurismens manifest, ett program för hållning och verksamhet, sägs redan i andra paragrafen, att ”Mod, djärvhet och uppror skall bli grundelement i vår poesi.” Därför sökte man efter nya lösningar, så som dessa framgår i alla Lancias modeller. Man hyllar farten för dess egen skull – det var en verklig nyhet – den långsamma lunken bakom hästanspända fordon kunde nu förbytas i explosionsmotorns höga hastighet för bilen. I paragrafen åtta sägs rentav, att ”Tiden och Rummet dog igår. Vi lever redan i det absoluta, eftersom vi redan har skapat den eviga och överallt närvarande hastigheten.”

Begreppet ”dog igår” måste anspela på den relativitetsteori som lades fram av Albert Einstein 1905. Men Marinettis slutsats, att begreppen ”tid och rum” skulle ha dött känns väldigt tokig, rentav fullständigt felaktig, i varje fall i konventionell mening. Den som någon gång har sysslat med relativitetsteorin vet, att denna utgör en fortsättning på Newton´s teori för dynamiska förlopp med tillägget, att inverkan av den relativa hastigheten måste beaktas. Det påverkar både tid och rum. Denna teori låg i luften efter en del ljusexperiment redan på 1880-talet (Michelson-Morley 1887), som inte lät sig förklara med den klassiska dynamiken. Matematikern Hendrik Lorentz utvecklade det teoretiska verktyget, transformationerna, som gav den unge Einstein möjlighet att formulera relativitetsteorin.

Vad visar detta? Att allt hänger samman – jakten på en förklaring till ett oväntat resultat kan öppna dörren till en djupare förståelse av ett fenomen – det hände då och det händer nu – vem vet hur världen ser ut om bara tio år?

## Lancia i Panama av Bo Göran Hellers

Det är med stolthet jag härmed meddelar, att min yngste son, Ossian, boende i Panama sedan många år, har trätt in i vår klubb. Vi publicerade för övrigt en artikel tillsammans ”Stilstudie Lancia coupée” i La lancia Nr 129, februari 2017.

Många medlemmar har redan träffat honom – han kommer ofta på besök utom nu när han är inlåst i sin lägenhet, på 37:e våningen, med tillåtelse att lämna huset någon timme på onsdagar och bara för att handla. Denna Corona!

Panama har ingen speciell Lanciaklubb, däremot en Panama Racing Club, där de fåtaliga *lancisti* i landet är välkomna medlemmar. Ossian ska återkomma med uppgifter om hur många bilar det kan handla om.

I frågor om Lancia är man beroende av det stora landet i norr, liksom i så många andra frågor. Där finns den livaktiga American Lancia Club, som ordnar lokala träffar men också nationella evenemang med stor anslutning.

Panama är ett litet land med 4 miljoner invånare. Spanska är språket men amerikansk engelska går lika bra. Man har en egen valuta, Balboa, som är lika med en dollar, det är mycket enkelt. Har man dollar behöver man inte växla. Vasco N de Balboa var den spanske hjälte som först skådade Stilla havet efter att ha tagit sig över näset, vilket var minst sagt besvärligt. Han blev sedan beskyldd för majestätsbrott och orättfärdigt avrättad vilket lade grunden till hans uppburna ställning. Hans namn finns numera överallt i landet.

Panama bildades som ett eget land genom en utbrytning ur Colombia 1903. USA gav stöd åt självständigheten. De franska försöken att bygga en kanal över näset hade strandat – allt låg i träda. Efter lång politisk tvekan åtog sig amerikanerna att fullfölja bygget – det var den dynamiske presidenten Theodore Roosevelt som drev på. Projekteringen av slussarna, tre på varje sida om höjdpunkten, hade signerats av ingen mindre än Gustave Eiffel, men han fick betala tillbaka sitt arvode i konkursen för att undvika fängelsestraff – skandaliserad blev han ändå.

Dessa byggdes nu av amerikanerna – allt blev färdigt att invigas 1914, men då skulle man just påbörja det stora krig som skakade om Europa i grunden, och festligheterna ställdes in.

Kanalen ägdes alltså av ett amerikanskt bolag, som hade goda tider, vilket i längden retade panameserna. På 1960-talet kom det till upplopp och den snälle presidenten Jimmy Carter reste ner och bilade tvisten (1979) genom att överlåta kanalen med omgivande zon per sekelskiftet 1999/2000. Denna överlåtelse har beskrivits som en ensidig, och onödig eftergift av den nuvarande presidenten, Donald Trump. Han har till och med antytt, att eftergiftspolitikens varit olaglig och fortfarande skulle kunna föranleda åtal för förräderi. (”He gave away our property for nothing.”)

Efter sekelskiftet har kanalen legat i lokala händer. Dessutom har den tillförts en tredje linje med slussar för att kunna hantera dagens stora tonnage. Denna linje har vattenbesparande teknik i form av sidodammar i slussarna – det finns tecken på att denna teknik borde tillämpas också på de äldre slussarna för att säkra vattentillgången.

Tidigare var kanalen landets överlägset största intäktskälla. Numera är det mera blandat – industrier är små och lokala, men fruktodlingar är betydande liksom också banksystemet, som betjänar nord- och sydamerikanska intressen, ett nav för transaktioner och investeringar.



**Bilder:** från internet.



**Foto:** Bo Göran Hellers

Biologiska museet i Panama, ritat av Frank Gehry.

## ”Gusum – Motala” av L Helfrid

Denna sommar var inte lik någon annan sommar. Inget årsmöte, inget NLM i Norge, eller något annat arrangemang, så som Motorhistoriska dagen/ 6:e juni eller tematräffar i Nyköpingshamn för den delen. Helt enkelt en riktigt ”torr” sommar om man ser till bilträffar, på grund av 50 personers regeln. Så vad göra, vi måste ju försöka bidra med något bilrelaterat inslag till detta nummer, som normalt sett är ganska självskrivet med alla vår och sommarträffar.

Det börjar med att Lasse tittar efter sin första bil, en Volvo Amazon från -69, en slagning på reg. numret visar att den idag är en Volvo V90 år 2019. Men Lasses morfars Amazon då? Den han köpte ny 1970, undrar om den finns kvar...det visar sig den göra, hos ett kommanditbolag i Motala med 100 registrerade fordon.

I Motala finns ju Motormuseet, det har jag besökt för många år sedan, men Lasse har inte varit där någon gång, kan det vara där bilen finns. Ska vi åka dit och titta?

Sagt och gjort, första lördagen på semestern går vi upp tidigt och styr kosan mot Motala. Museet ligger vackert beläget vid hamnen i Motala, det finns bra med parkeringsmöjligheter, som är gratis på helgen.

När vi skulle gå in så visade sig semestervärdet inte från sin bästa sida, det kom en rejäl regnskur, så vi skyndade oss in. Vi betalade inträde 140:-/ capita.

Det första som mötte oss var ett helt rum med gamla radioapparater, radiogrammofoner, tv-apparater och gamla mobiltelefoner.

Mycket passande eftersom Motala är känt för Luxorfabriken som grundades 1923 av Axel Holstenson. Han gick bort 1979, men Luxor levde kvar ända in på 2000-talet. Finska Nokia gick in som huvudägare 1984, TV-tillverkningen avvecklades 1992 och flyttades till Finland.



Luxor Empire en Gustaviansk möbel 1948

Istället producerades mottagare för kabel- och satellit-TV, de sista åren med amerikanska Space Craft Inc som ägare. Fram till 2016 tillverkades olika typer av elektronikprodukter för fordonsindustrin.

Numera ägs varumärket Luxor av turkiska Vestel som använder märket för tv-apparater på den svenska marknaden och har inget med de tv-apparater som Luxor tillverkade att göra.

**Bild och text om Luxor från Wikipedia.**



Museet bjuder på många autentiska miljöer av olika slag. Här till höger Sveriges äldsta lastbil i verkstadsmiljö.

Lastbilen är en Helios/NAG från 1903 som tillverkades av AB Södertälje Verkstäder. Motoreffekten var 4 hk och ”toppfarten” 12 km/t.



Nästa miljö är en Esso bensinstation av äldre snitt, från tiden då man ej behövde fylla på bränslet själv och fick rutan rengjord under tiden, om det behövdes.



Det fanns naturligtvis många bilar och motorcyklar att titta på. Det fanns också leksaker, trampcyklar och kameror mm. Vi såg även några italienska märken som här bredvid en Fiat 1100 de Lux -55.

Vi såg många fina gamla motorcyklar, bland annat några vackra italienska märken som ägdes av Einar ”Motala Linkan” Lindqvist.

Han var ett aktat namn på tävlingsbanorna från 1926 fram till början av 50-talet, med 1000 starter och otaliga segrar. Både min far och jag har personligen träffat honom på olika ”rallyn” och möten med Motorcykel historiska klubben. En gång var vi hemma och hälsade på hos Einar och hans fru i Motala när vi var ute på en tur med våra motorcyklar.

**Två av Einars italienska mc här till höger en vacker Moto Guzzi.**



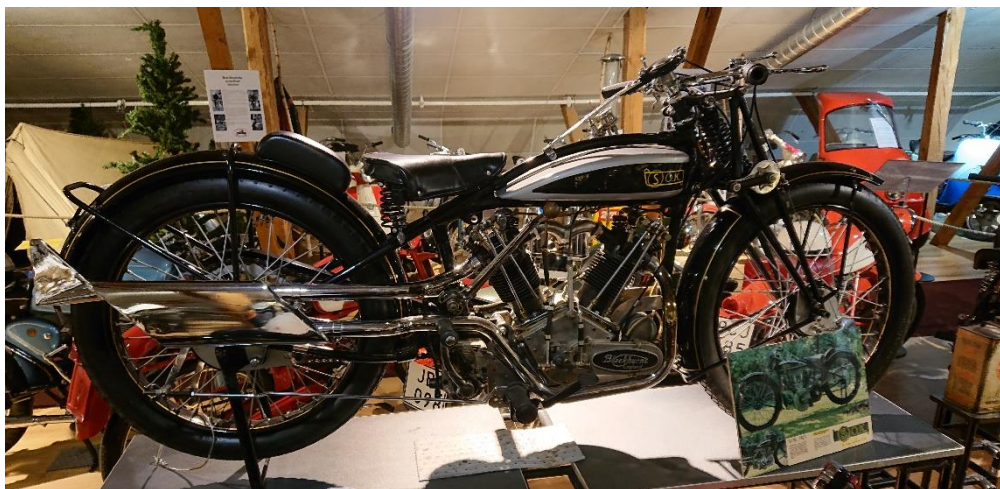
**Nedan en MV Augusta med ”racerstuk”.**



En annan speciell MC, en dyrgrip i hans samling är den Svenskbyggda S.O.K racern från 1923.

Den byggdes och kördes av den kände tävlingsåkaren Fredrik ”Figge” von Malmberg från Norrköping.

Han köpte motorer från engelska Blackburne och konstruerade cykeln baserad på engelska märket OK. Därav namnet ”Svenska OK”, SOK. Motorn på denna är en V-twin på 696 (700) cc, den gav 43 hk vid 5600 varv. Just detta vackra exemplar nedan, har Einar Lindqvist lagt ner 1500 timmar på att renovera till toppskick.



Om man tror att elbilen är något ”nytt påfund” så är det inte fallet. Redan 1875 konstruerade David Solomons ett praktiskt användbart elfordon. Ratcliffe Ward konstruerade 1888 en elektrisk buss och 1889 en elektrisk ”stridsvagn”. Han konstruerade på uppdrag åt W. C. Bersay år 1890 en elektrisk Omnibuss för trafik mellan Charing Cross och Victoria i London.

Även i Frankrike förekom tidiga försök med elbilar. I början av 1890-talet fanns en betydande elbilsproduktion. Men under 1890-talets andra hälft blev bensinbilarna mera driftsäkra varpå elbilarnas betydelse minskade.

Det blev istället i USA som elbilen kom att blomstra. William Morrisson konstruerade 1891 den första elbilen i USA. Baker och Woods startade år 1899 sin elbilsproduktion. I början på 1900-talet exporterade de även sina elbilar till Europa.

Svagheten dessa bilar hade var både den korta räckvidden (3 - 4 mil på dåliga vägar) samt batteriernas tyngd. På ”lättare bilar” kunde de väga upp till 275 kg samt på ”tyngre fordon” upp till hela 750 kg. Detta ledde till att elbilarna även i USA förlorade marknad till förmån för bensinbilen, men behöll sin popularitet lite längre i städerna.

Med på utställningen var denna Baker Electric från 1908, som är på 10 hk och har en räckvidd på 80 - 100 km på en laddning. En Baker Electric var Thomas Edisons första bil. Han designade även Nickel - järnbatterierna. De hade en enormt bra kapacitet för den tiden och några fungerar fortfarande.

Denna bil kördes av Drottning Silvia på Svenska Kungsrallyt 1999.

”Om ni undrar var morfaderns Amazon fanns, så var den tyvärr inte på Motormuseet. Den står någon annan stans i Motala med omnejd, så den gåtan förblev olöst”.



**Foto:** Lars Helfrid

## Övergången till fyrtakt i SAAB av Bo Göran Hellers

Vännen Tor Fredriksson har föreslagit att vi uppmärksammar bytet av motorer i SAAB 95/96 från två- till fyrtakt, där Lancia hade en biroll.

Händelseutvecklingen spänner över flera år och har redovisats i en lång uppsats av Olle Granlund, som den gången, alltså på 1960-talet, var utprovningssingenjör på SAAB's motorlaboratorium.

Bakgrunden var den att tvåtakts Saaben, vars nya modell 96 hade producerats sedan 1960, var en betydande framgång. Men modellen mötte allt skarpare konkurrens från märken som VW, Volvo 444, Opel, FIAT och i någon mån från engelska bilar som Morris.

Ett motdrag prövades 1966, att introducera en modifierad tvåtaktsmotor, 3-cylindrig med trippelförgasare och högre effekt samtidigt som oljeinblandningen minskades från 3 till 1,5%. Utan tvekan hade man här tagit intryck av DKW's framgångar med den trecylindriga motorcykeln på 350 cc, en racer som triumferade i sin klass, bl. a på Kristianstad-banan, där jag själv tillhörde den entusiastiska publiken.

Den nya bilen rök mindre, vilket hade varit en stående invändning mot den tidigare motorn. Men bensinförbrukningen ökade i den vässade motorn, vilket väckte köparnas ovilja. Försäljningen sjönk med 30%.

Företagsledningen noterade utvecklingen med oro. Den tekniska chefen Rolf Melde blev alltmer övertygad, att tvåtakten hade gjort sitt, trots alla framgångar i rallytävlingar med främst Carlsson-på-taket vid ratten - en övergång till fyrtakt var enda vägen ut ur situationen. Vissa förstudier med fyrtaktsmotorer hade utförts redan 1962 - 64 och blev vägledande för de installationer som nu skulle prövas. Tre varianter valdes för intensivare studier:

1. Lloyd Arabella-motorn på 897 cc och 45 hk. Tillverkaren Lloyd hade inlemmats i Borgward men gick i konkurs 1961. Bilen byggdes fram till 1963.
2. Morris Mini Minor (hundkoja) – motor på 848 cc och 33 hk. Detta var en tvärställd installation av ett komplett drivaggregat med växellådan monterad i motorns vevhus.
3. Lancia Appia-motor på 1089 cc och 48 hk. Motorn, som var en V-motor med 10 grader mellan cylinderparen hade ett gemensamt cylinderhuvud och två lågt placerade kamaxlar. Motorn får sägas vara av modernt snitt med block, lock och oljesump tillverkade i aluminium.

Trots det begränsade utrymmet i kortnos-versionen var installationerna lyckosamma och Meldes ambitioner att introducera en fyrtaktsmotor stärktes. Men på grund av olika uppfattningar inom högsta SAAB-ledningen fick Meldes planer inte gehör och stoppades av VD Trygve Holm.

Med sin starka övertygelse om behovet av en förändring tog Melde då kontakt med Marc Wallenberg, den olycklige sonen till Marcus Wallenberg, SAAB's största aktieägare.

Detta var en desperat och mycket riskfylld strategi, då han gick bakom ryggen på sin närmaste chef. Då måste man helt enkelt lyckas, om man vill undgå silkessnöret. Marc lät sig övertygas och gick vidare till nestorn Marcus, som alltid lyssnade på tekniska argument. Ett par dagar senare ringde Tryggve Holm upp Melde och bad honom att dra igång fyrtaktsprojektet.

Holm ställde emellertid ett krav på att bilar med tvåtaktsmotorer skulle tillverkas även fortsättningsvis under en 5-årsperiod. I verkligheten tillverkades tvåtaktsbilar från SAAB ända till 1980. Förklaringen är troligen, att tvåtaktarna var så roliga att köra – själv har jag ägt två DKW-bilar före tiden med Lancia, fartvilliga och smidiga i trafiken, trevliga att köra, även på långa sträckor.

(Att inte lyda en order är det värsta man kan göra inom det militära. Straffet är normalt arkebusering för ordervägran. Men är man general, som exempelvis Hermann von François under första världskriget, och mycket framgångsrik i försvaret av Ost Preussen mot inträngande ryska styrkor, blir man snabbt ursäktad och geniförklarad – just ett vackert exempel! Läs vidare i W Churchill: The Great War)

Men hur gick det då med SAAB och Appia-motorn? Tyvärr manövrerades de mindre tillverkarna ut av storbolagen. Först fick Volvo initiativet men till sist valdes ändå en motor från Ford, som då fortfarande var en betydande aktör på motormarknaden. Det skulle dröja till arvtagaren SAAB-Lancia 600 innan förbindelsen etablerades på nytt. Inte heller denna gång med bestående resultat, en parentes i Lancias långa historia.



### **Bilden på Appiamotorn kommer från Saabveteranerna i Trollhättan.**

Trots den behändiga motorn, övergavs Lancia – tekniken var alltför raffinerad!

Man vågade helt enkelt inte satsa på en så avancerad produkt, den ansågs inte vara tillräckligt robust för våra breddgrader.

## Lancia och Zagato av Ossian Hellers

Det finns tre stora och historiska bildesignhus i Italien - Bertone, Pininfarina och Zagato. Dessa firmor har inte bara designat bilar, utan har tillverkat dem också. Deras nuvarande öden är en historia för sig, som kanske kan tas upp i ett kommande nummer av La Lancia. Denna artikel handlar om Zagato och det oberoende Lancia.

De tre designhusen har även en viss svenskanknytning. Saab, som jag en gång i tiden gjorde ett projekt för som konsult, tillverkade en konceptbil med Bertone 2002 kallad "Novanta". Saab hade aldrig något projekt med Pininfarina, men Saab 9000 byggdes på samma plattform som den Pininfarina-ritade Alfa Romeo 164.

På samma plattform byggdes även Fiat Chroma och den för oss mer närstående Lancia Thema. Anknytningen mellan Saab och Zagato blir än mer krystad, då Vladimir Antonov, ryssen som ägde Spyker och backade upp Victor Mueller i Saab-affären, köpte Zagato 2011.



**SAAB Bertone 2002 "Novanta"**

Volvo har haft en närmare relation till dessa designhus. Framst med Bertone såklart, som från 1977 började bygga bilen Volvo 262C i Italien. Vår granne i Limhamn hade en i silver med svart vinyl. Vi barn tyckte den var fantastisk, (jag är född 1972).

Bilen ser dock helt "gangster" ut, det är oklart vad Bertone tänkte sig egentligen. Tyvärr försågs denna bil bara med den erkänt usla V6:an från Renault. Värdet är idag cirka 150 000 SEK för ett bra ex.



**Volvo 262C**

**Volvo 780 Bertone**



Efterföljaren är i mina ögon Volvos vackraste bil genom tiderna, och vackrast från dess boxdesign-era, Volvo 780 Bertone från 1986. Tyvärr hittade den usla V6:an även in i denna bil och modellen var den enda som såldes i Sverige, men ett ex med B23Turbo och manuell låda är värd att leta efter i USA Går att köpa från 150 000 SEK i bra skick.

Bertone gjorde även en konceptbil för Volvo 1979, kallad "Tundra" med en futuristisk design baserad på 343. En av få konceptbilar från Volvo.



Till höger: **Volvo 343 "Tundra"**

Volvo och Pininfarina ägde gemensamt Uddevalla-fabriken mellan 2003 och 2011. Pininfarina ritade C70 andra generationen från 2006. Denna design var dock inte speciellt lyckad och bilen sålde dåligt vilket sköt samarbetet i sank.



**Volvo GTZ 300 1970**

Zagato gjorde 2 konceptbilar åt Volvo 1969 och 1970 på uppdrag av den italienska Volvo-importören. Volvo GTZ kom 1969, och GTZ 3000 1970. Volvo nappade dock aldrig på idén. Bilarnas öde är idag okänt, men de ser vackra ut på bild.

## Lancia – anknytning

Med denna långa inledning går vi nu över till Lancia! När man säger Bertone och Lancia i samma mening tänker man oundvikligen på Stratos.

Denna fantastiska rallybil från 1973 som inte bara vann VM tre år i följd (1974 - 76), den var snygg och innovativ dessutom. En fantastisk bil helt enkelt. Värdet idag är 5 miljoner eller mer. 1970 kom Lancia Stratos HF, den kanske vackraste konceptbilen någonsin.



**Stratos HF**

Bertone gjorde även Siblio 1978, en konceptbil som ser ut som en värdetransportbil i sportbilsformat. Rolig!

Till höger: **Lancia Bertone Siblio 1978**



Lancia och Pininfarina är som ler och långhalm. Pininfarina ritade den öppna Aurelia B24, och ritade Coupéer av Appia, Flaminia, Flavia, 2000, Beta, Gamma, 037 (Rallybil) och Kappa SW. Säkerligen flera till. Jag får återkomma till detta i en senare artikel.

Zagato gjorde betydligt färre, men kanske också mer speciella Lancia-modeller. Fem stycken räknar jag det till: Först ut var Lancia Appia Cammelo 1956. Denna konceptbil kallades kamelen för de dubbla pucklarna på taket, ett senare Zagato-signum. Trettio väldigt varierade bilar byggdes likt Cammelon. Därefter kom en serie på 150 lite mer standardiserade bilar, vilka kallades GT.



**Appia Zagato GT**

Sedan kom Lancia Appia GTE 1959, en väldigt liten bil (längd 419, bredd 142, höjd 124) vilket var den första riktiga produktionsmodellen. Den hade en 53-hästars motor, senare 60 hp, och var klart undermotoriserad. Som jämförelse hade Volvos B16 85 hästar redan 1958. Appia GTE byttes till Appia Sport 1961, som var ännu mindre (399,141,123). Totalt 500 Appia GTE och Sport gjordes och ett fint exemplar hittar man från miljonen och uppåt. Bilen var byggd av Zagato i aluminium vilken gjorde vikten låg, 820 kilo!



1959 kom även Lancia Flaminia Sport, även denna en aluminiumbil. Detta var storebrodern till Appian på alla sätt. Bilens totalmått (450,164,131) var 10% större, motorn på 119-hästar mer än dubbelt så stark och vikten nästan 50% mer på 1200 kilon drygt. 1964 kom Super Sport och ersatte Sport. Motorn var då på respektable 150 hästar. Sista Flaminian Super Sport gjordes 1967 och siffran 599 för antalet totalt tillverkade ex figurerar.



### **Flaminia Zagato Sport**

Både Appian och Flaminian hade dock många gemensamma designelement. Framljus, grill, hjulhus, bakrutan och dobbelbubbeltaket kan man jämföra och konstatera att de är lika. Just framljusen har sin egen historia. Vid produktionsstart 1959 hade såväl Appian (GTE) som Flaminian moderna glaskupor som täckte framstrålkastarna aerodynamiskt. Glastäckta strålkastare förbjöds dock inför 1960 i Italien och såväl Appian som Flaminian designades om till stående strålkastare. Detta gör förstaserierna från 1959, med glaskupor, extra ovanliga och åtråvärda.

1963 gjorde Zagato sin sista Appia och samma år ersattes den med Lancias kanske märkligaste bil av alla, Flavia Sport. Vill man smickra kan man kalla bilen fulsnygg. Den var byggd av Lancia och i stål. Designen ser ut som om kanske lite väl många element har tryckts in på ganska liten yta.

Baksätetsfönstret är den kanske mest udda detaljen. Det sträcker sig upp genom taket som en förlaga till dagens panoramatak. I en 2+2 Coupe där knappt barn får plats där bak. Genialiskt. Storleken på bilen (446,163,134) var nästan den samma som för Flaminian, men bilen hade mindre motor på 78 (sedan 92 och 102) hästar. Denna "skönhet" gjordes i blygsamma 629 exemplar fram till 1967 och går att finna för runt en halv miljon, i absolut toppskick.

Innan Flaminian och Flavian lagts ned 1967, kom Fulvia Zagato 1965. 1966 måste det alltså ha gått att beställa tre olika nya Lancia Zagato-modeller. Inte konstigt att Lancia gick bankrutt och Fiat tog över...



Fulvia  
Zagato  
1967

Fulvia Zagatos produktion var återigen hos Zagato. Bilen började med 87 hästar vilka blev 115 i slutmodellen 1973. Med över 6500 tillverkade bilar är detta än idag en av Zagatos största succéer. Måtten var (414,157,128) och det är inte mycket mer än Appia GTE. Jag rekommenderar avsnittet på Youtube där bilen presenteras i "Jay Lenos Garage". Denna bil torde vara värd mer än den går att hitta för, även i bra skick, från 300 000 SEK och uppåt.

Det fanns en Lancia Beta Zagato också, men den var bara ihopsatt av Zagato utan egentlig Zagato-design, så den räknas inte.

En bil som däremot borde räknas är **Lancia Hyena**. En privatperson från Holland vände sig 1990 till Zagato med en idé om en coupé baserat på HF Integrale. 1992 stod bilen färdig, men FIAT vägrade förse Zagato med Chassis. Så 24 HF Integrale kötes in och slaktades för att Zagato skulle kunna bygga coupéer av dem.



**Ett värdigt slut på samarbetet mellan Lancia och Zagato.**

*Allbilder i denna artikel är hämtade från Internet.*

## Alberto Ascari ett 65-årsminne av Bo Göran Hellers

Minnet av en stjärnförare som Alberto Ascari må sakta blekna bort efterhand som år läggs till år. Men för oss som har åldern inne framstår han fortfarande som den förare som lyfte Lancia till världsmästerskap i GP, om än med en annan förare vid ratten, Juan Manuel Fangio (1956). Jag klargjorde det invecklade sammanhanget i en artikel för fem år sedan ("Alberto Ascari – ett 60-årsminne" i LaLancia nr 124) som hävdade, att modellen D50 efter överlåtelsen till Ferrari "kördes med stora framgångar under en ny identitet". Är detta sant?



Laget Lancia kände stor sorg efter Ascaris död på Monza, kanske också lite bitterhet mot sin förare, som även tidigare visat prov på en självöverskattning som ledde till olyckor. Hans framfart på höghastighetsbanan Monza var övermodig. Gianni Lancia beslutade att tills vidare ställa in allt officiellt deltagande i tävlingar. Detta hindrade inte att Eugenio Castellotti, supplerad av Vittorio Jano med mekaniker, ställde upp i Belgien på Spa-banan, där han på träningen körde ifrån både Fangio och Stirling Moss i Mercedes. Men Jano vädjade om återhållsamhet, vilket visade sig vara förutseende, då motorn gav upp på sjuttonde varvet.

Ascaris död och finansiella problem låg bakom Gianni Lancias slutgiltiga beslut att dra sig ur tävlandet. Familjen Lancia höll också på att förlora makten över märket. I detta läge vände sig Lancia till FIAT, som förhandlade med Ferrari om att överta sex av de åtta existerande D50 – bilarna med alla reservdelar och tillbehör. För att bjuda motstånd mot tyska Mercedes erbjöd sig FIAT dessutom att stödja Ferraris pressade ekonomi. Det var ett sorgligt avtal för Lancia, vars hängivna medarbetare fick se bilarna och allt arbete skänkas bort, men ett lyckligt avtal för Ferrari där man inte längre kunde hoppas på att den raka fyran skulle räcka till i GP-konkurrensen. Jano följde med för att fortsätta arbeta på D50, som nu döptes om till Lancia-Ferrari.



Bilen dök upp igen på Monza-banan i september 1955. Men trassel med däckerna gjorde att den inte deltog. Men senare i samma månad kom den till start i engelska Oulton Park med förare som Mike Hawthorn och Castellotti. Båda fullföljde efter segraren Moss. Från och med oktober gällde intensivt arbete med att få bilen färdig till nästa säsong, egentligen att

konvertera tekniken i bilen till Ferraris standard. Även V8-motorn byggdes om för att höja effekten. Dessutom reviderades bilens yttre – sidotankarna behölls för aerodynamikens skull men tjänade nu som reservvolymer för bränslet – merparten förvarades nu i aktern som förlängdes.

Hela sju bilar från Ferrari ställde upp i Argentinas GP, som ägde rum i januari 1956. Ledningen önskade pröva en kombination av en traditionell Ferrari, Super Squalo, med den ombyggda Lancia-motorn. Men Fangio körde en äkta Lancia D50 och sopade banan med konkurrenterna, även övriga Ferrari-bilar, och vann racet. Ferrari lät honom hållas hela säsongen och världsmästartiteln blev slutligen hans. Han förlitade sig på en genomprovad konstruktion, körde erfaret och klokt och gav ovansklig ära åt bilens ursprung, Lancia, om än i efterhand.

Under följande år, 1957, hade bilens ursprungliga identitet raderats – den hetta nu Ferrari 801/57. Med den lyckades man vinna en enda GP-tävling, franska GP i Reims, med Luigi Musso vid ratten. Besvikelsen var total och projektet lades ned.

Vad är då slutsatsen?

Den kultur som rådde inom Lancia kunde inte passa in på Ferrari – två självständiga aktörer gick inte att förena. Framgången 1956 berodde på Fangios beslut, motgångarna kom när han släppte greppet.



**Bilder:** från internet

# En utmaning för ”Lancia-pojkarna” i Skåne

av Magnus och Herbert Nilsson

En liten berättelse om hur vi fick tag i vår Appia serie III.

I februari 2018 fick Magnus en förfrågan av Tor Fredriksson om han kunde få tag i en startmotor till en Appia ser III. Svaret blev ”Yes” det kunde han.

Det visade sig vara en äldre man, medlem i vår klubb och boende i Åsljunga. Det är ju nära oss i Eslöv, och en klubbmedlem också, vi åker dit med startmotorn.

Sagt och gjort, vi tog kontakt med köparen och bestämde plats och tid för mötet. Vi kom fram till adressen lite före avtalad tid, så vi tittade oss omkring. Det var en stor elegant villa vid en sjökant med stort trippelgarage i anslutning till villan. Genom ett fönster i garaget skymtades en liten vacker Appia ser III.

Efter en liten stund anlände ägaren med sin son och vi kunde överlämna startmotorn. Vi gick ett varv runt Appian och tittade på henne, hon var vackert metallikgrön. Synd att den inte gick att provköra, men startmotorn hade som bekant lagt av. Hur som helst så tackade han så mycket för det besvär vi haft, och samtidigt talade han om att han ska flytta till Norrtälje.

Villan var alltså såld, och tillträde för de nya ägarna skulle ske om bara några dagar. Han ville bjuda på kaffe innan vi skulle åka hemåt, som vi tackade ja till. Under fikastunden frågade vi vad han ska göra med Appian? Han svarade att den är till salu.



Bilden tagen utanför medborgarhuset i Eslöv.

Vi tittade överraskat på varandra, vad kostar den blev nästa fråga? Efter en lång stunds funderande, erbjöd han oss den för ett bra pris. Vi tittade på varandra igen... **Vi köper den sa vi båda två!** Vi hade bäge blivit förtjusta i den välbyggda lilla Lancian.

I vår gemensamma vagnpark bestående av Lambda, Aprilia, Aurelia och Fulvia var Appian lite udda, men vi visste att den ärvt mängder av konstruktionslösningar från tidigare Lancia modeller.

Nu föddes tanken om att vi skulle åka med Appian till det stundande Nordiska Lanciamötet på Hanaholmen utanför Helsingfors. Vilket skulle bli en glad överraskning för våra Schweiziska -Lambda vänner när vi möter upp dem med vår Appia serie III, eftersom även de skulle delta med en Appia serie III.



Dagen efter besöket hämtade vi hem den lilla bilen med släpkärra till vårt garage, och renoveringen påbörjades. Men det visade sig ganska tidigt under renoveringen att vårt deltagande med Appian i Helsingfors var uteslutet.

Vi lät göra en undersökning om tidigare ägare, det visade sig vara Lancia-vännen Roberto Luppi, som 1983 renoverat motorn på vår bil.



Det var en hel del som behövde göras med bilen för att få den i toppskick. Följande uppräknig av utförda renoveringar talar sitt tydliga språk. Vi började med att köpa en reservdelskatalog och en instruktionsbok.

Vi tömde bensintanken och bytte bottenplugg med filter, vi bytte motorolja och oljan i bakväxeln. Vi riktade styrstagen och gjorde hjulinställning.

Startmotorn är ny, fördelaren renoverades, liksom generator, laddningsrelä och värmefläkt. Köpte en ny förgasare till en Zagatotopp. Nya bromsar runt om, samt trummor fram, huvudbromscylin dern ombyggd och med nya slangar.

Handbromsen renoverades likaså. Det blev en ny armatur i tanken och en ny elbensinpump. Ett nytt avgassystem monterades. Sedan byttes förstas slangar, lister diverse packningar infärgning av sittdynor och till slut nya baklykto r mm, mm.

Det går att rabbla upp hur mycket som helst, vi har säkert glömt att ta med en hel del. Men med bistånd av Lancia-vänner i och utanför klubben lyckades vi få detta projekt i hamn. I november 2019 åkte vi till bilprovningen för besiktning av Appian, och den fick naturligtvis godkänt.



Vi fann att Appian är ett mekaniskt njutningsmedel...

Läs gärna om vår Appia i Nostalgia nr: 9 2020, läsvärt!



Foto: Mats Andreasson



# **Elbilen ett klimathot** av Bo Nylén

En titt på den tekniska utvecklingen.

Är elbilen lösningen på klimathotet?

Nej inte ännu, blir svaret om man följer forskningsrapporter om den tekniska utvecklingen hittills av elbilarna.

Enligt Environmental Change Institute vid anrika Oxford University i England, där man studerat de totala koldioxidutsläppen över bilens hela livscykel, vållar en elbil utsläpp på ca 9 ton CO<sub>2</sub> medan en normal bensinbil ligger på ca 5,5 ton CO<sub>2</sub>.

Beroende på hur elen framställs för laddningen av bilens batteri, kan en bensinbil köra hela 12 750 mil, innan den kommer ikapp elbilens klimatavtryck. Just i sommar har detta faktum fått ökad tyngd, då kärnkraften har stängts ned, sol och vindkraft varit otillräckliga och man tvingats starta reservkraftverket i Karlshamn, som drivs med olja. Hela 40% av elbilens koldioxidutsläpp kommer från tillverkningen av batteriet. Denna är beroende av metaller, varav några finns allmänt, som nickel, mangan och koppar, medan andra är sällsynta, som kobolt och litium. Vissa metaller är starkt giftiga, medan alla måste utvinnas genom gruvdrift, som kräver avancerade miljöhänsyn som är svåra att uppfylla, i synnerhet i utvecklingsländer. Bearbetningen inför batteritillverkningen kräver dessutom kalcinering, en energikrävande ugnprocess med upphettning till 1 000 grader C under hela 12 timmar.

Vid utvinningen av litium åtgår 2 miljoner liter vatten för varje kg av metallen, varav hela 7 kg åtgår till ett färdigt batteri. Detta är naturligtvis helt galet, och forskning bl. a i Tyskland med en anod av kisel istället för kol, vilket kan öka batteriets kapacitet med ca: 20%, till fördel för vikt och räckvidd. Men det är påfallande, att förbättringar av kapaciteten går så långsamt – finns det fortfarande utrymme för optimism?

Att elbilen, som har begränsad räckvidd och bär på en laddproblematik från tveksam elproduktion i ett överansträngt elnät, hittills gör störst nytta vid korta stadsnära transporter i mildt klimat, är sant – men forskningen fortskrider. Ett Uppsalaföretag har kommit långt med ämnet Grafen, (belönat med Nobelpris för 10 år sedan), som har förutsättningar att effektivisera batterier och tillhörande elektronik avsevärt.

Men, som den välkända bilreporten på Aftonbladet, Robert Collin, säger: igår var det etanol, idag elbilar. Att tro på elbilen är som att tro på Gud. Det är inte grundat på vetenskap, utan just på tro.

Och de gamla bensin- och diesebilarna blir allt bränsleeffektivare – och därmed utsläppsvänligare. Trots att biobränslen och bränsleblandningar blir alltmer



tillgängliga, öppnas nya oljefält t.o.m. i Norge. Och utan minsta samvetskval köper folk hem koldioxid trycksatt på flaska, och gör bubbeldricka av det (SodaStream). Var är miljöivrarna då – Greta?

Men gasbilar då? Redan på 1950-talet kunde man åka taxi i Italien i en Lancia Aurelia eller Appia med gastuber på taket, för det var billigare drivmedel, framställt genom pyrolys på reningsverket. Tekniken fanns också i Sverige. Att det var riskabelt att krocka eller medförde annan explosionsrisk, var knappast beaktat.

Säkerhetsfrågan för gasdrift kom nyligen i blyxtbelysning i Stockholm, då en busschaufför med gasbehållare på taket felbedömde höjden under en bro – branden blev våldsamt. Något liknande lär ha inträffat i Helsingborg något tidigare.

Och hur brandfarliga är egentligen elbilarna? Flera har redan brunnit - laddningen är inte riskfri.

Törs någon ha en vätgasdriven bil då? Japanerna tycker det, och jobbar hårt med s.k. bränsleceller, liksom man gör i Sydkorea och Australien.

För visst är det frestande. Framtidens drivmedel till våra bilar finns runt omkring oss hela tiden – sol och vanligt vatten! Bara att sönderdela med el från solen och tanka bilen. Hur svårt kan det vara.?

Kommunalrådet i Mariestad, Johan Abrahamsson, tänkte just så. Utvecklingschefen Jonas Johansson har nu tillsammans med forskningsinstitutioner från Lund, Chalmers och Uppsala med VänerEnergi och flera intressenter byggt upp en världsunik, självförsörjande pilotanläggning för test- och demonstration för tankning av vätgas och kör kommunens bilar med detta. Vid 30 - 50 bilar blir de ekonomiskt lönsamma också!



**Bild:** från internet

Hur går det till då? Jo i en Elektrolysör, driven av solet spjälkas vatten till vätgas och syrgas. Vätgasen tankas i bilen och syrgasen kan användas i industrin och i sjukvården.



**Bilder:** internet

I bilens Bränslecell används vätgasen tillsammans med luft för produktion av el till bilens elmotorer vid hjulen. Som restprodukt i avgasröret blir endast rent vatten samt värme (till bilens uppvärmning). Denna systemlösning kan även användas i fastigheter, tåg, båtar m.m. för att skapa ett fossilfritt samhälle. Ett mycket intressant utvecklingsprojekt för en fossilfri värld – värt att följa!

## Till Salu!

Jag säljer min Flavia Coupé 1,8 Inezione 1967, som varit i familjens ägo sedan 1983. Bilen renoverades och lackerades 1983 av min far.

Jag övertog bilen i slutet av 90-talet. Motorn renoverades 2016, insprutningsreglaget renoverades i samband med detta av Bosch i Tyskland och har bara körts ca: 400 mil efter renovering. Diverse delar medföljer. Kontakta: Lars Hansson tele 070-33 46 425 eller [lars.a.hansson@telia.com](mailto:lars.a.hansson@telia.com)



**Thesis V6 Emblema 2003** Bilen är plommonfärgad med gul inredning i fint skick, 215 hk, automat ca: 13 000 mil, Nytt batteri, nya ok till bakbromsarna. 2 ägare sedan import. Ring Stig på tele 070-34 86 170.

## 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.

Till **Delta Integrale**: Huvudbromscylinde (nr: 10-202-029), spindel (nr: 82463956), drivknutsats (nr: 866), länkarm 93-94 och länkarm S2 -93, bromsskivor 2 x 2 (nr: 82476515, 09514720) och lambdasond.

**Kontakta Tor Fredriksson tel. 070-698 30 39**

## Till Salu!

**Flavia PF Coupé 1,8 1964** Bilen är helt renoverad, motor, växellåda, inredning, bromsar och bladfjädrar. Den är i mycket bra skick, motorn gått knappt 150 mil sedan renovering. Vid intresse kontakta Per-Arne Larsson på telefon 073-618 74 87 eller [larssonperarne@gmail.com](mailto:larssonperarne@gmail.com)



**Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!**

Kontakta red. Lena Helfrid, ring 070-20 33 128 eller maila [lnilson7@gmail.com](mailto:lnilson7@gmail.com)

**Autoexperten**

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 och Söndagar: stängt

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

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancia.

[www.autoexperten.se](http://www.autoexperten.se)





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



Velkommen til  
Nordisk Lanciatreff  
på Lillehammer 4.-6.  
Juni 2021

I 2021 fyller Norsk Lanciaklubb 30 år, og Nordisk Lanciatreff arrangeres i Norge. 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 Hundefossen.

Vi bor på Hundefossen hotell & resort, like ved Norsk kjøretøyhistorisk museum og Hundefossen eventpark.

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 (dobbeltrum), 2865 NOK (enkeltrom)

Priserne inkluderer to hotellovernattinger med frokost og middag, festmiddag på lørdag, samt avslutningdunnsj på søndag.

## Påmelding og oppdatert informasjon:

[norsklanciaklubb.no/nlm2021](http://norsklanciaklubb.no/nlm2021)

