



# LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN  
NUMMER 144 , NOV 2020



**Bella Åland från 2005**

**Rapport från MHRF**

**Höstträff i Hölö**

**Lancia Delta Integrale**

**Lancia Från Flavia till Flavia**

**En solskenshistoria**



## Innehåll i detta nummer:

|         |                                       |
|---------|---------------------------------------|
| Sid. 3  | Klubbpresentation och styrelse        |
| Sid. 4  | Ordföranden har ordet / Peugeot notis |
| Sid. 6  | Bella Åland, tillbakablick från 2005  |
| Sid. 10 | Rapport från MHRF:s årsstämma         |
| Sid. 12 | MHRF försäkring                       |
| Sid. 15 | Zagato                                |
| Sid. 16 | Höstträffen i Hölö                    |
| Sid. 18 | Lancia Delta Integrale                |
| Sid. 23 | Lancia från Flavia till Falvia        |
| Sid. 25 | En solskenshistoria                   |
| Sid. 27 | Salutorg                              |



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

Vi får ta en Luciafika för oss själva hemma istället för den traditionsenliga på Gustafsviks Levande Ljus & Café i Gnesta.

Här nedan densamma som pepparkaksmodell.



**Foto:** Lasse Helfrid, från 2019 års Lucia fika.

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. 076-105 23 55  
E-mail [tomas.akeson@gmail.com](mailto: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](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!*

Min förra krönika i La Lancia 143 avslutade jag med ett stridsrop: ”Nu ser vi fram emot hösten, då COVID19 ska besegras och de goda andarna ska lyfta oss till nya höjder!” Tyvärr är vi ännu inte där, snarare tvärtom, situationen har åter förvärrats. Vi blir ålagda allehanda begränsningar i våra livsfunktioner, ska bära en ful ansiktsmask och hosta i armvecket, hur det nu ska gå till. Det är tråkigt, om inte annat.

Själv sitter jag numera ensam på mitt kontor, där vi tidigare kunde vara tre som sporrade varandra i olika projekt. I gengäld är jag numera involverad i tre parallella bokprojekt, ett om omläggning av sanitetstekniken i samhället, det andra om brobyggarna i Stockholm under första halvan av 1900-talet, det tredje om radhuskulturen på Lidingö. Så jag har att göra i min ensamhet. Men snart kommer vår Ossian på hembesök från Panama i två månader – då blir livet annorlunda!

I tider av oro och betryck flyr man gärna till säkra värden i livet, sådant som ger lugn och förankring, exempelvis ett lyckligt äktenskap, keramiska samlingar eller en relation med en omtyckt automobil, en Lancia! Den utstrålar minnen från fjärran adresser och stunder med goda vänner för länge sedan. Den kan inte bytas ut för att den är gammal och kanske lite skröplig – den följer en genom tillvaron som en kär vän, som kan behöva en och annan översyn på vägen. Så är det just nu för min Flavia Coupé 64 som inför vintern hittat hem till Pekka Lampinen på Hölö Bilskadecenter för vissa förbättringar av lack och detaljer. Även instrumentbrädan ska renoveras, av mannen från Stallarholmen, av åldersskäl, liksom en del mätare. Arbetet har nu påbörjats.

(Vet ni om att Selaön, den största ön i Mälaren, där Stallarholmen ligger på sydspetsen, har en intressant historia med färjeförbindelse i både norr och i söder för en smidig passage. Rutten ingick i Eriksgatan.)





Jag vet att bilen inte har något märkvärdigt värde för någon annan än för mig själv. Men det gör egentligen inte så mycket – det är en bil för livet och varje gång jag får tillfälle att trycka in startnyckeln känner jag mig glad, rentav lycklig. Ute på landsvägen rullar den på i värdig fart under omgivningens nyfikenhet, blinkningar och tecken på sympati.

Den lätta italienska livsstilen, så väl fångad i min bil, försöker jag göra till min egen, trots våra olika ursprung. Min familj kommer från Ungern på modernet och från västgötabönder på fädernet, följaktligen gör jag motstånd genom att anta en italiensk livshållning!

## Peugeot notis av Bo Göran Hellers

På ett Rotary-möte härom veckan höll en bilförhandlare ett föredrag om pågående tendenser inom bilismen. Hans märke var Peugeot, som tydligen har goda tider och hänger med i tendenserna mot hybrid och fullständig elektrifiering. Även målsättningen att uppnå självkörande status berördes.

På min fråga vad delningsekonomin i förening med självkörande bilar skulle innebära för antalet fordon i landet fick jag svaret, att detta skulle förbli oförändrat! Dagens 4,8 miljoner personbilar, varav uppskattningsvis 0,5 miljoner är veteraner, skulle snarare öka till 5,0 inom överskådlig tid. Inför auditoriet uttryckte jag mina starka tvivel. Den självkörande tekniken är inte enbart ett verktyg för större säkerhet – den är också ett verktyg att befria från det enskilda ägandet. Som den ser ut för närvarande är privatbilismen ineffektiv – bilen är i rörelse bara några procent av tiden.

Om bilen erbjuds via nätet, som självkörande taxi, kan verkningsgraden höjas dramatiskt och antalet bilar i samhället minskas. Ska vi gissa till 1,5 miljoner plus veteranerna.

Häri genom frigörs parkeringsytor, både på gator och i parkeringshus, vilket är vad stadsplanerarna önskar för att kunna förtäta samhällena och minska transportbehovet.

**Den som lever får se!**



Bild: från internet.

## Bella Åland 2005 av Bo Nylén

Liksom många andra klubbar måste vi återge äldre artiklar ”reprinted stories”, när Coronan begränsar mötesverksamheten. Ett minnesvärt sommarminne är den träff som våra finska Lanciavänner inbjöd till år 2005. Vi kunde då bara trycka La Lancia i svart/vitt, varvid repotaget förlorade den skönhet som den åländska arkipelagen förtjänar – så mycket nöje 15 år senare.



Uppställning i Badhusparken i Mariehamn.

Med mycket italiensk kärlek har Ålands Motorklubb med Johan Granholm och hans vänner denna sommar bjudit in till en samnordisk träff med ett intressant program. Den 1 juli åkte därför 5 svenska Lanciabilar med Eckerölinjen från Grisslehamn över till Åland. Från Finland, Sverige och Åland sammanstrålade i Badhusparken i Mariehamn mängder av män och kvinnor med italienska bilar och motorcyklar.

Medan våra Lanciabilar stod utställda där bland alla Fiat, Alfa Romeo och Ducati samt Moto-Guzzi m.fl. bjöds på en 4-timmars lunchkryssning i det helt strålande vädret med segelfartyget Linden. En kopia byggd 1990-93 av det ursprungliga skeppet från 1920, som då gick i lasttrafik på England med sten. Något moderniserad med motor och bekväm salong och bar, men med imponerande segelrigg i de 3 masterna, där en ung besättning med flickor och pojkar jobbade hårt.



Svenska och Finska Lanciaklubbarnas ordf.  
Tor Fredriksson och Jani Kiviranta samspråkar.

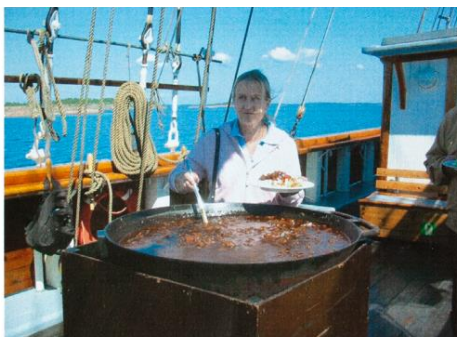
Så gjorde även kocken, som lagade en mycket god lunch åt de 28 gästerna.



Vi går ombord på s/v Linden.



Kaptenen välkomnar passagerarna



En mustig köttgryta smakade förträffligt.

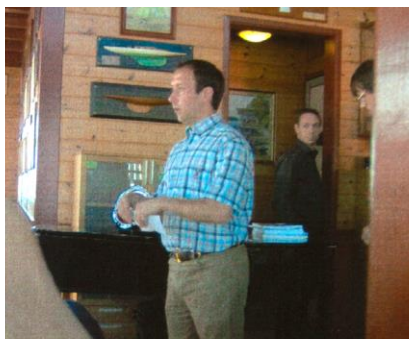


Mätta och belåtna Lanciadamer i solskenet.

På kvällen avnjöts en middag i segelrestaurangen vid hamnen tillagad av ”TV-kocken” Michael Björklund, ackompanjerad av sprudlande italiensk operamusik framförd av Alfaklubbens Marcus Boman på flygel och Therese Karlsson sopran, Jenny Carlstedt mezzosopran och Michael Fagerholm tenor.



Samling vid Segelrestaurangen i hamnen.



Johan Granholm, värd från Ålands Motorklubb.





Stor italiensk opera.



Stefan Petrovic och Cecilia Gustavsson med flera inväntar maten.

Nästa dag samlades alla på stadens torg för "Giro di Åland" en karavan av italienska bilar och motorcyklar körandes i lång rad genom den åländska arkipelagen, från ö till ö över broar och färja ända ut till Alören vid Sandösund på nordöstra Åland, där det turkosblå havet kluckade mot de obebyggda stenhällarna.



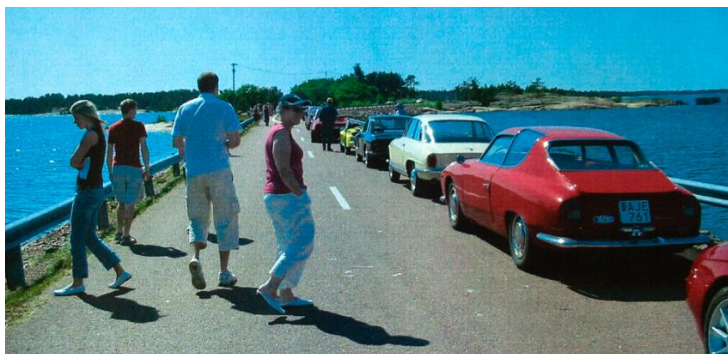
Michael Björklund tackar för uppskattningen.



Vi passerade också de ryska fästningen Bomarsund som engelska flottan bombarderade 21 juni 1854, och Kastelholms slott samt en vingård där de produceras gott Åländskt äppelvin (fanns att köpa på båten hem).

Samling i stadsparken inför Giro di Åland.

En lång bilkaravan körde genom det åländska landskapet.





På hemvägen åt vi lunch i solgasset på natursköna Jan-Karlsgården, stannade vid Finströms kyrka med gamla svenska anor samt besökte ett nystartat ölbryggeri vid Stallarhagen, innan vår färja hem till Sverige åter avgick.



Vid Sandösund vände vi åter. De Tomaso, Siata och Alfa och alla övriga.

Med en sådan gudomlig tur med vädret blev det hela en härlig utflykt med tillfälle att knyta kontakter med likasinnade inte minst den finska Lanciaklubben med ordförande Jani Kiviranta.



Fikapaus vid Finström kyrka.

# Rapport från MHRF av Per Edvardsson

Förbundsstämma den 17 oktober 2020.



Covid-19 influensan har förorsakat stora omställningar, mot det vi har sett som normalt! Detta drabbade förstås även MHRFs verksamhet, inklusive den årliga förbundsstämman. På ett tidigt stadium beslöts att hålla stämman digitalt. Eftersom förbundet har ca 200 klubbar och alla kan sända 2 personer som stämmodeltagare, blev det bestämt att begränsningar måste till. Således blev resultatet att 50 personer från 35 olika klubbar anmälde sig till fysiska möten. Många klubbar avstod p.g.a. Covid19-skäl. Det bestämdes att hålla digitala möten på 8 platser i Sverige. Styrelsen satt i sina lokaler i Solna, vi Stockholm huserade i Hotell Mornington, Bromma. Vi var 16 personer tillsammans med vår moderator Lennart West, från kansliet. I en konferenssal var vi utspridda i Coronaavstånd, men kunde följa stämman på den stora bildskärmen på ett tydligt sätt. Det gällde att synkronisera tekniken och göra deltagarna uppmärksamma på hur allt var tänkt att fungera.

Klockan 12 serverades en lättare lunch, innan en halvtimmes frågestund. Det blev diskussion från flera stämmodeltagare om bränslen, diesel, med eller utan inblandningar, bensins åldrande och vad händer på 10 - 15 års sikt? Det kom frågor om hur MHRF samarbetar med andra, t.ex. SMC och båtbranschen. Jan Tägt från förbundet svarade och redogjorde för vad förbundet gjort, och framförallt, inriktning inför framtiden. Det klargjordes från MHRFs ordförande, Kurt Sjöberg, Förbundets PRIO ETT; -Att tillvarata medlemmarnas intressen för att framgent kunna bruka fordonen. (Som en bonus erbjödes vår Entusiastförsäkring!)

Alla deltagare hade fått underlag genom mail och Youtubeföredragningar från kansliet.

Kurt Sjöberg hälsade det digitala årsmötet öppnat. Fastställande av röstlängd, mötets ordf. och andra inledande paragrafer. På grund av Covid-19 har förbundets verksamhet dragit mindre kostnader, liksom hos de flesta klubbar, vilket gjort vinsten högre än normalt. Hos oss i Bromma, anmärkte Volvo PV-klubben, att ett företag genererar vinst; - men ett idédrivet förbund, genererar, Överskott. Detta tog styrelsen till sig.

Punkt 14: Omvaldes ordförande Kurt Sjöberg, förbundsekonom Mats Grimme och ledamot Lars Söderqvist. Alla på 2 år. Göran Flank ställde inte upp för omval. Valberedningen hade föreslagit Anders Albihn, Göteborg till ledamot i förbundsstyrelsen, vilket också beslutades.

Revisorer och valberedning omvaldes.

Punkt17: Förslag till verksamhetsplan för innevarande verksamhetsår föredrogs.

Kansliet kommer att flytta från sina 180 kvm lokaler, p.ga mycket höjd hyra, till med ändamålsenliga 130 kvm lokaler i Örnberg. Där får man också tillgång till lokaler i källarplanet. Ett prioriterat område blir att förstärka digitaliseringen av förbundets verksamhet utifrån medlemmarnas krav på service. Från flera stämmobesökare framfördes kritik mot långa handläggningstider!

Punkt 18: Tack vare det gynnsamma ekonomiska läget, Corona, är medlemsavgiften 31.53/person och år till 2022 år. För 22/23 räknas avgiften upp med Arbetes Kostnads Index, AKI.

Punkt 19: Budgeten för innevarande år presenterades. Flytt och viss anpassning av lokalerna i Örnberg och, utveckling av IT-stöd, ger mycket arbete. Dessutom skall service till medlemmar upprätthållas. Budgeten slutar på 8,3 milj. kr. inklusive vinstutdelning från Folksam.

Punkt 20: Preliminärt datum för nästa förbundsstämma är den 16 oktober 2021.

Punkt 21: Kurt Sjöberg avslutade mötet och önskade stämmodeltagarna fortsatt nöje med sina rullande kulturarv.

### ” För gårdagens fordon på morgondagens vägar”!

Per Edvardsson var Svenska Lancia Klubbens enda deltagare på Stämman, i Bromma.

Några reflektioner: Eftersom ljudet, från de olika mötesplatsernas lokaler varierade, utgjorde mina väl fungerade hörapparater god hjälp för bättre hörbarhet.

Bättre mikrofoner och bättre mikrofonvana skulle underlätta. (Det finns ALLTID nåt att jobba på!)

Vid kaffet, efter mötet, var det fordonsrelaterade samspråket stimulerande.

Covid19-avstånd förstås!

På det hela taget var den Digitala Stämman en positiv upplevelse.

**Bild:** Lennart West MHRF:s kansli, armbågshälsar på Lanciaklubbens Per Edvardsson





# Den ledande försäkringen



## FÖRSÄKRINGEN

Motorhistoriska Riksförbundet  
mhrf.se  
forsakring@mhrf.se  
08-30 28 01

MHRF-försäkringen, Sveriges äldsta – och största – försäkring för historiska fordon, drivs av MHRF i samarbete med Folksam och erbjuder ett försäkringsalternativ för de flesta fordonen.

## Grundförutsättningar

- Du är medlem i en MHRF-ansluten klubb
- Fordonet ska vara minst 20 år gammalt
- Fordonet förvaras i låst utrymme/garage
- Fordonet är endast för nöjeskörning
- Du har ett bruksfordon eller tillgång till ett inom hushållet.

## Detta ingår

Följande ingår för fordon som används i trafik (även fordon med avvikelser, blivande klassiker, rullande renovering och korttidsförsäkring):

### Trafikförsäkring

- Personskada
- Skador som du med ditt fordon kan orsaka någon annans fordon och/eller egendom.

### Helförsäkring

Utöver trafikförsäkring ingår:

- Glasrutförsäkring
- Räddningsförsäkring (bl. a. bärgning)
- Brandförsäkring
- Stöldförsäkring
- Rättsskyddsförsäkring
- Vagnskadeförsäkring
- Kristerapi.

## Detta ingår inte

Nedan ges några exempel på vad som inte omfattas av MHRF-försäkringen, oavsett försäkringsalternativ:

### Mer detaljerad information i villkoren

- Maskinskada
- Saker du har med dig i fordonet som inte är fordonstillbehör, till exempel mobiltelefon, läsplatta, GPS eller bagage
- Utrustning som inte är normalt och tidstypisk för fordonet
- Skada som uppkommit på fordonet vid tävling eller liknande användning inom inhägnat eller avlyst område samt vid hastighetskörning som till exempel stretrace
- Skada i samband med övningskörning eller uthyrning.

# Så här ansöker du om MHRF-försäkringen

Tänk på att börja i tid. Besiktningsmännen jobbar för dig på sin fritid – för din trygghet.

## 1. Skapa konto

- Gå in på [mhrf.se/forsakring](http://mhrf.se/forsakring) och välj rubriken MHRF-försäkringen – Hur ansöker jag?
- Välj sedan Så här skapar du ansökan om MHRF-försäkring och följ instruktionerna
- Välj sedan Skapa digitalt konto (du hittar knappen till höger).

## 2. Ansök

- På [mhrf.se](http://mhrf.se) loggar du in dig (uppe till höger)
- Välj Mina försäkringar och skapa en ny ansökan enligt anvisningarna
- När du väljer besiktningsman tänk på att det går bra att ta den närmast dig. Besiktningsmännen finns samlade under en egen flik.

# Även för drömmarna!

Vi erbjuder även försäkringar för såväl tids-optimister som drömmare.

## Inte i trafik

Fordon omfattas inte av hem- och/eller villa-försäkring. Försäkringsalternativen nedan är för dig som sätter värde på ditt objekt. Även i delar.

### Uppställnings- eller renoveringsförsäkring

- Glasrutförsäkring
- Brandförsäkring
- Stöldförsäkring
- Rättsskyddsförsäkring
- Begränsad vagnskada (transport, översvämning)
- Kristerapi.

### Lagerförsäkring

Gäller fordon som förvaras i avvaktan på renovering.

- Brandförsäkring
- Stöldförsäkring
- Översvämning
- Uppsätlig skadegörelse
- Kristerapi.

## Reservdelar ingår

I alla försäkringsalternativ (utom lager- respektive flermopedsförsäkring) ingår 1 pbb i försäkringsskydd för det försäkrade fordons reservdelar.

## Bråttom?

### Behöver du en försäkring snabbt?

Ring Folksam i Kramfors 0612-853 50 och teckna en försäkring till ordinarie pris. Den omvandlas till en MHRF-försäkring när din ansökan godkännts.

### Viktiga telefonnummer vid nöd

Vid skador under vardagar kontorstid:

Sverige, Folksam Företag +46 (0)8-452 37 64

Utomlands. SOS International: +46 (0)8 13 60 60

Skador övrig tid, Sverige och utomlands:

Folksam Jour +46 (0)771-45 00 00

## Om MHRF

För gårdagens fordon  
på morgondagens vägar

mhrf.se



Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar över 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan användas, bevaras och utvecklas.

Bland våra medlemsförmåner finns marknadens ledande försäkring för historiska fordon.

## Våra

## försäkringsalternativ

... hittar du på nästa sida. Försäkringsvillkoren finns att tillgå via vår hemsida, [mhrf.se/forsakring](http://mhrf.se/forsakring). Uppgifterna i denna broschyr gäller från 1 maj 2020.

## Självrisiker

|                                  |          |
|----------------------------------|----------|
| Trafik                           | 1 000 kr |
| Vagnskada                        | 1 500 kr |
| Brand och stöld                  | 1 000 kr |
| Räddning                         | 1 000 kr |
| Glas                             | 1 500 kr |
| Glaslagning                      | 0 kr     |
| Rättsskydd 20% av kostnad, lägst | 1 200 kr |

## Dyrare fordon

Gäller samtliga fordon: extra försäkringsbelopp kan köpas till per 2 pbb (94 600 kr) åt gången. Priset per 2 pbb varierar enligt nedan. Obs! Vid försäkringsbelopp över 30 pbb krävs en garagebesiktning.

Prisbasbeloppet (pbb) för 2020 är 47 300 kr.

|                 |             |        |
|-----------------|-------------|--------|
| 2–8 extra pbb   | (per 2 pbb) | 125 kr |
| 10–30 extra pbb | (per 2 pbb) | 170 kr |
| 32–96 extra pbb | (per 2 pbb) | 240 kr |

# MHRFs försäkringsalternativ

*MHRF reserverar sig för eventuella tryckfel.*

**Helårspremie**      **Rullande renovering /avvikande utförande**      **Max antal prisbasbelopp**

|                                                                                                                                                   | Värde upp till 4 pbb        | Värde upp till 4 pbb |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------|-------------|
| <b>Helförsäkring bilar–tungta fordon</b>                                                                                                          |                             |                      |             |
| <b>Bil t.o.m. 1950</b><br>Alla minst fyrehjuliga fordon tillverkade senast 1950.                                                                  | <b>430 kr</b>               | <b>690 kr</b>        | <b>*100</b> |
| <b>Bil 1951–1975</b><br>Personbilar och lätta lastbilar.                                                                                          | <b>700 kr</b>               | <b>1 080 kr</b>      | <b>*100</b> |
| <b>Bil 1976–2000</b><br>Personbilar och lätta lastbilar.                                                                                          | <b>990 kr</b>               | <b>1 400 kr</b>      | <b>*100</b> |
| <b>Bil blivande klassiker 2001–2010</b><br>Endast för den som sedan minst ett år har en gällande MHRF-försäkring för bil eller mc äldre är 20 år. | <b>2 300 kr</b>             | <b>-</b>             | <b>*100</b> |
| <b>Tungt fordon 1951–1990</b><br>Lastbilar, husbilar och bussar.                                                                                  | <b>1 100 kr</b>             | <b>1 400 kr</b>      | <b>30</b>   |
| <b>Uppställningsförsäkring</b><br>För bilar som inte körs på allmän väg, t. ex. tävlingsbilar och bilar uppställda på museum.                     | <b>335 kr</b>               | <b>-</b>             | <b>*100</b> |
| <b>Renoveringsförsäkring</b><br>För bilar under renovering, täcker även delar lämnade för t. ex. förkromning.                                     | <b>335 kr</b>               | <b>-</b>             | <b>*100</b> |
| <b>Helförsäkring mc och mopeder</b>                                                                                                               | Värde upp till 2 pbb        | Värde upp till 2 pbb |             |
| <b>Motorcykel t.o.m. 1950</b>                                                                                                                     | <b>400 kr</b>               | <b>690 kr</b>        | <b>30</b>   |
| <b>Motorcykel 1951–1975</b>                                                                                                                       | <b>400 kr</b>               | <b>1 080 kr</b>      | <b>30</b>   |
| <b>Motorcykel 1976–2000</b>                                                                                                                       | <b>800 kr</b>               | <b>1 400 kr</b>      | <b>30</b>   |
| <b>Motorcykel blivande klassiker 2001–2010</b><br>Endast för den som sedan minst ett år har en gällande MHRF-försäkring för mc äldre är 20 år.    | <b>2 300 kr</b>             | <b>-</b>             | <b>30</b>   |
| <b>Moped t.o.m. 1990</b>                                                                                                                          | <b>375 kr</b>               | <b>690 kr</b>        | <b>2</b>    |
| <b>Flera mopeder t.o.m. 1990 (Obs! Endast trafik)</b><br>Detta försäkringsalternativ gäller upp till fem mopeder.                                 | <b>350 kr</b>               | <b>-</b>             | <b>-</b>    |
| <b>Uppställningsförsäkring</b>                                                                                                                    | <b>240 kr</b>               | <b>-</b>             | <b>30</b>   |
| <b>Renoveringsförsäkring</b><br>För mc under renovering, täcker även delar lämnade för t. ex. förkromning.                                        | <b>240 kr</b>               | <b>-</b>             | <b>30</b>   |
| <b>Helförsäkring övriga fordon</b>                                                                                                                | Värde upp till 2 pbb        | Värde upp till 2 pbb |             |
| <b>Traktor t.o.m. 1990</b>                                                                                                                        | <b>340 kr</b>               | <b>690 kr</b>        | <b>30</b>   |
| <b>Husvagn t.o.m. 1990</b>                                                                                                                        | <b>280 kr</b>               | <b>690 kr</b>        | <b>30</b>   |
| <b>Lagerförsäkring</b>                                                                                                                            | Värde upp till 2 pbb        | Värde upp till 2 pbb |             |
| <b>Orenoverade fordon</b><br>För fordon som lagras i väntan på renovering.                                                                        | <b>255 kr</b>               | <b>-</b>             | <b>6</b>    |
| <b>Korttidsförsäkring</b>                                                                                                                         | Endast värde upp till 3 pbb | Under max 1 år       |             |
| <b>Endast oregistrerade fordon samt tunga lastbilar och bussar.</b>                                                                               | <b>620 kr/kvartal</b>       |                      | <b>3</b>    |



## Zagato-kommentar av Bo Göran Hellers

I förra numret av La Lancia (nr 143) skrev min son Ossian en längre artikel om ”Lancia och Zagato”. Jag har fått kommentaren, att designhuset Zagato fyllde 100 år 2019, vilket borde ha framhållits i en sådan översikt, inte minst för att hylla formgivaren bakom Lancias vackraste skapelse, enligt min mening, Flaminia Zagato Sport. Denna makalösa skönhet fick en egen presentation i PRONTO, Magazin des Lancia Club Suisse, nr 1/2019. Artikeln bar rubriken ”Poesie auf Rädern” (Poesi på hjul), vilket är talande för innehållet.

Denna fantastiska bil ägs numera av Werner Zücker i Zürich, en stad där jag i min ungdom praktiserade hos Electrolux. Staden har en huvudgata ner mot sjön, Zürchersee, med namnet Bahnhofstrasse – karakteristiskt för Schweiz är att en av de dyraste gatorna i världen bär ett så trivialt namn. Under promenaden mot sjön passerar man Paradeplatz, vilket skvallrar om gatans historiskt militära anknytning – numera är det bara på nationaldagen 1 augusti som mässingsorkestrar paraderar.



Ännu närmare sjön kan man vika av till vänster för att komma till restaurangen Zum Kropf, ett lokus skapat i jugendstil före Första världskriget, där man serveras karakteristisk schweizisk mat, mycket kraftfull och god. Jag lärde mig en gång äta där, av min salig morfar, då jag tillfälligtvis var vid kassa.

Zagato är fortfarande ett familjeföretag i Milano, nu under ledning av tredje generationen. Grundaren hette Ugo och hade gjort sina första erfarenheter av konstruktion inom flyget under Första världskriget och hade bestämt sig för att göra allting bättre då han startade firman 1919. Han lämnade materialet trä till förmån för metalliska kombinationer, där aluminium spelade en tidig roll. Han betonade formens intelligens med sikte på fart och funktion, bestående värden.

Den första alliansen med en extern tillverkare gällde Alfa Romeo fram till mitten av 1930-talet. Därefter vidtog andra märken, däribland Lancia. Bland bemärkta bilar har motorpressen särskilt framhållit Aprilia Sport (1938), Fulvia Sport (1967) och Fulvia Spyder 1,3 (1968). På 1990-talet kom som en slutpunkt Lancia Hyena, vilket Ossian bekräftade avslutningsvis i sin artikel.

## Höstträffen i Hölö av L Helfrid

Det var strålande sol lördagen den 19:e september när den efterlängta höstträffen i Hölö gick av stapeln detta "Corona-år". Där även det första "fysiska" styrelsemötet kunde hållas med visst avstånd ute i det fria. Vi var ett 20-tal glada Lanciavänner som träffades utanför garaget hos värdparet Tor och Harriet Fredriksson.



Här står Lanciabilarna fint uppställda framför paddocken.

Från Östergötland körde min 90-åriga far Ingemar sin Fulvia från -71, med mor Wivian i passagerarsätet, jag och Lasse följde efter med vår Beta HPE från -78 de cirka 30 milen tur och retur. En långväga gäst var Magnus Wålanders far Per-Erik, som Magnus hade hämtat i Sundsvall, med sin Thesis "Don Corleone". De skulle sedan vidare till Uppsala för att fira Magnus bror som fyllde jämt.



Jag och mor vid fikabordet som vi med "Corona-avstånd" ställt upp mellan våra bilar.



När alla kommit och vi hälsat på varandra, på avstånd, dukades den medhavda matsäcken upp.



Här äts det och pratas Lancia eller andra aktuella spörsmål kan man tänka...

Ett uppdämt behov av att träffas och prata med varandra fanns ju eftersom det inte varit några andra tillfällen för detta i år.

När matsäcken var uppäten öppnades styrelsemötet av ordföranden Bo Göran Hellers, de flesta ledamöter var närvarande, dock medverkade sekreterare Erik Cyrus telefonledes.



Några vänner i samspråk vid husväggen.

Ännu en lyckad Hölöträff i solig Lanciaanda.

Vi tackar värdparet för denna gång!



## LANCIA Delta integrale av Herbert och Magnus Nilsson

Efter att Miki Biasion två gånger blivit World Champion med Delta integralen, beslöt han sig för att organisera ett evenemang i sin hemstad Bossano del Grappa.

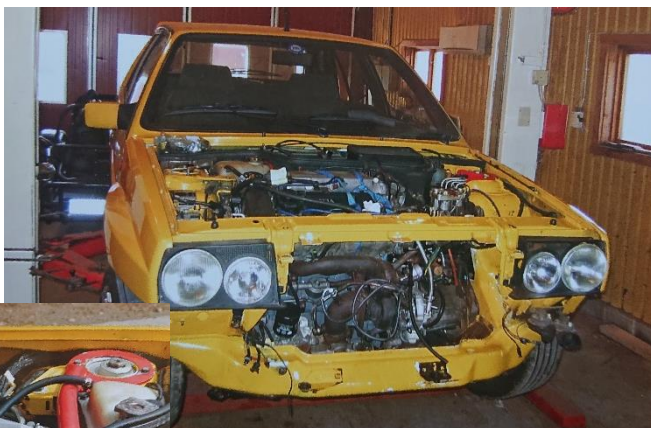
Han bjöd in några nära vänner från sin racingtid till en Lancia Reunion, detta var år 2011. Alla inbjudna kom, bland annat Didier Auriol, Sandro Munari, Cesare Fiorio, Juha Kankkunen, och Markku Alén. Totalt registrerade man 284 stycken Lancia integrale inklusive förare.

Magnus och jag som ägnat vårt Lanciaintresse åt de äldre mästerverken (cappolavori vagnarna) hade blivit nyfikna på denna Lancia Ikon.

På Blocket utanoserades en Lancia Delta integrale Evo I Kat, årsmodell -92, som var importerad från England, registrerad i Sverige utan katalysator. Den hade 8 ventiler, 204 hk och 352 Nm. Magnus och jag enades om att köpa bilen, detta var i september 2015. Vi ville lära känna denna "Ikon".

Bilen var renoverad av Walkers i England, dock ej dess motor. Efter att vi en tid glatt oss åt bilens egenskaper märkte vi att turbo-effekten sjönk, för att senare utebli helt.

Vid uppmätning av motorns down-load, var den för stor. Vi monterade ur motorn och lämnade den till vår motorbyggare för renovering.



**Bild ovan:** Bilen i garaget för motordemontering  
**Bild till vänster:** Motorn renoverad.



Efter att renoveringen var gjord, skulle motorn monteras tillbaka i bilen igen, vi tog då ett beslut om att installera ett modernare styrsystem.

För detta anlätade vi på motorbyggarens rekommendation två specialister på området.  
**Den ena av dem, Bjarne Cox har skrivit en redogörelse om detta. Han skriver:**

”Att elektroniken är en svag punkt på gamla bilar och i synnerhet många av Lancias modeller med Magneti Marelli-system går inte att förneka. Det var därför vi tog beslutet att byta till ett modernare styrsystem med tillhörande kringkomponenter för att öka både tillförlitligheten och prestandan. Valet föll på ett Maxxecu, ett styrsystem som både är utvecklat och ihopmonterat för hand i Sverige med den höga kvalitén på hård- och mjukvara samt höga kvalitetskontroll som medföljer.

Detta är en av anledningarna till att det är ett av marknadens bästa motorstyrsystem som sitt låga pris till trots har en oerhörd flexibilitet som enkelt konkurrerar med de största aktörerna i branschen. Detta i kombination med hög användarvänlighet gör valet av styrsystem enkelt då i princip vem som helst kan konfigurera programvaran (mappningen ska dock fortfarande lämnas till ett proffs då detta inte är automatiserat).

Själva modellutbudet är brett just för att ge köparen full möjlighet att välja just det system som passar dem, vare sig det är ett enkelt system till lägre pris, om applikationen inte kräver mer eller ett system som i princip kan styra en hel bil, det vill säga att det utöver motorn, kontrollerar exempelvis växellåda, lampor och stötdämpare.

Gemensamt för alla systemen är CAN-kompabilitet och delad programvara, något som gör det enkelt att expandera systemen, integrera dem i moderna bilar och att byta styrsystem utan att vare sig mappa om eller lära sig en ny programvara. En del av boxarna delar till och med pinout på kontaktstyckena så att kabelhärvorna är kompatibla med flera modeller i utbudet. Fullt sekventiell styrning av bränsle och tändning samt aktiv lambdareglering är såklart standard utöver avancerade loggnings- och felsökningsfunktioner samt långtidstrim av både tändning och bränsle.

I Deltan valde vi ett Sport, av den anledningen att bluetooth efterfrågades och att vi från början skulle styra lågohm-spridare, något som kräver speciella styrkretsar. Det visade sig dock att detta inte var nödvändigt då originalspridarna byttes ut redan efter en av de första provkörningarna, eftersom vi kom fram till att de var för små för det tänkta effektuttaget.

Vi noterade när vi tog ur dem att de dessutom var rostiga och hade sett bättre dagar, så beslutet att byta dem visade sig vara helt rätt. Ersättarna blev Bosch-spridare, som är ca 35% större och med betydligt modernare teknik i form av Bosch EV6.

Vi valde även att montera ny elektronisk laddtrycksstyrning som styrs direkt från sprutet via GPO och som utan tvekan ökar responsen gentemot ett rent pneumatiskt system, då dessa generellt sett har lite creep och inte alls samma förmåga att styras.

På Deltan var första steget att ta ur det gamla systemet. Ett sånt här jobb skulle egentligen gjorts med motorn delvis ur, men efter cirka fyra timmar var elhärvan borttagen utan att något var klippt, detta var viktigt för mig, så att bilen kan återställas eller att någon annan får nytta av det. Nästa steg var att konstruera en ny elhärva på plats i bilen, då hålet i torpedväggen och placeringen av det försvårar att mata in härvan i efterhand. Det var även här i början av projektet som vi blev medvetna om att ett modernare triggerhjul med tillhörande givare samt en modern tändspole var att föredra.

Ett bättre triggerhjul med bättre upplösning och med en tandprofil som är specifikt designad efter specifikationen för givaren, ger bättre förutsättningar för systemet att göra sitt jobb. Detta tillsammans med en modern triggergivare som jobbar enligt Hall-princip, minskar chansen för triggermissar och hårdvaruproblem flerfaldigt. Den är ej heller hastighetskänslig som en VR-givare är och detta gör att man inte behöver oroa sig för problem med att systemet ska synkronisera, något som är vanligt exempelvis då det är dåligt med spänning i batteriet så att startmotorvarvet blir lägre.

Den nya tändspolen låter oss få en starkare gnista på samma gång som vi kan ta bort fördelaren och därmed eliminera ännu en möjlig felkälla. Till denna är det även helt nya specialgjorda MSD-tändkablar och moderna resistorstift. Dessa komponenter bidrar till att minska risken för EMI, som kan störa ut de flesta elektroniska komponenterna i bilen.

Alla kablar som styrs från sprutet via PWM, som till exempel spridarna och laddtrycksstyrningen (som båda består av pulserande solenoider), är tvinnade för att minska risken för EMI. Hela huvudstammen är sedan klädd i krympslang för att skydda kablagen från yttre åverkan samt fukt. Kabeln till triggergivaren är ytterligare skyddad från störningar med skärmat, flätat hölje som är kopplad till jord i ena änden. Denna fläta ”sväljer” EMI: n och leder den till jord istället för att låta induktionen påverka signalen. Detta är egentligen överkurs när man har en Hall-givare som i detta fall då dessa är väldigt okänsliga för störningar men det är det korrekta sättet att göra det på.

När bilen väl var ihopsatt, var det dags att ställa in systemet. Om man bortser från en del mekaniska problem som vi var tvungna att lösa var själva processen att ställa in bilen relativt smärtfri.



I detta fallet började vi med att köra bilen på vägen innan vi körde den i dynon och i princip allting var färdigt när vi väl satte den i bänken.

Detta sätt att utföra kalibreringen på gör att vi när vi väl är i bänken kan fokusera på främst tändningsoptimering, något som är extra viktigt när man kör på vanlig handelsbensin, som i detta fall ligger på 98 oktan. Man jobbar fortfarande en del med bränsle- och laddtrycksstyrningen, men dessa har man feedback på från loggningen även under gatkörningen, något man inte har när man ska ställa tändningen.

Om man bortser från joniseringsanalys och annan avancerad labbteknik så är en bänk som mäter effektskillnaden mellan olika inställningar enda sättet att optimera tändningen korrekt. Inte ens en knocksensor är något man har nytta av när man ska plocka max effekt, då man beroende på bränsle och motor antingen är knockbegränsad eller inte, något man inte vet innan man sett vad som händer med effekten i förhållande till knocknivåerna.

Kalibreringen utfördes i en fyrhjulsdyno och detta gjorde att vi även kunde se hur bra skicket var på fördelningsdifferentialen. Denna visade sig vara i mycket gott skick med exakt samma hastighet på båda axlarna, något som man aldrig får om den är det minsta sliten.

Att inte vara knockningsbegränsad innebär att man kan nå maximal effekt för en kombination innan knock, medan du med en knockbegränsad setup når knock innan maximal effekt.

När du knock innan maximal effekt kan du lita på dessa knocksensor-värdena i optimeringen eftersom man inte kan gå längre än så oavsett om man vill eller inte, men går man in i knock på en motor som inte är knockbegränsad är man förbi effektivitetsområdet och har således både en mindre effektiv inställning och ett smalare fönster som motorn kan gå i eftersom små skillnader kan göra att den går över gränsen.

Detta gör att varje setup kräver noggrann inställning, för att man ska kunna garantera att motorn kommer att hålla. Att man dessutom inte alltid kan lita på knocksensorvärdena beroende på förhållandena man utsätter bilen för, gör att maximal effekt med minimal tändning är det absolut optimala.

Dessa optimala förhållandena kan endast ses i bänk, där effekten som ett givarvärde man loggar och gör sina justeringar efter.”

Bifogat diagram från bromsningen visar de viktigaste värdena och programvarans layout.

## Diagram



**Resultat:** Som framgår av diagrammet erhöles värdena, effekt: 252,9 hk vid 5316 v/min, vridmoment: 380,3 Nm vid 4239 v/min.

Nu var det dags för oss att känna på en ”fullmatad IKON”. Min rektion var: Inte förvånad över att den blev Rallychampion sex år i följd.



**Bilden:** Deltan nyrenoverad

## Lancia från Flavia till Flavia av Bo Nylén

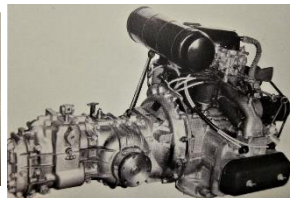


När professor Antonio Fessia år 1957 fick i uppdrag av företagsledningen att ta fram en helt ny Lancia-modell att ersätta Appia, Aurelia och Flaminia, drog han ut sin byrålåda och tog fram sina ritningar från kriget och flygmotorn i Caproni, den 4-cylindriga boxermotorn som han provat i några prototyper efter kriget och presenterades på Turin Motor Show 1960 som Lancias första framhjulsdrivna modell.

Och med Rzeppa-drivknutar med sfäriska kullager (constant velocity joint), häpnade provförarna över den helt ryckfria gången. Till detta bidrog även en listig växellådskonstruktion, där den 60 cm långa ingående drivaxeln, tvärs igenom pinjongdrevet, utgör en fjädrande torsionsaxel. Hela drivaggregatet med motor, växellåda och hjulupphängningen i dubbla triangellänkar, monterad i en gummiupphängd hjälpram i karossen, resulterar även i god väghållning med hög komfort.



Lancia Flavia 1500 Berlina. Vevpartiet och hela drivpaketet med motor och växellåda.



Att ge denna Lancia namnet Flavia, med anor från den grekisk/romerska kejsar-dynastin, visar sig helt rätt, för när Pininfarina visade upp sin Coupéversion på Parissalongen år 1963 vann den omgående skönhetspriset – med antikens vackra drottning Flavia i åtanke.



Inte bara jag har haft flera Flavior genom åren, utan övriga klubbmedlemmar har kunnat njuta av de olika utvecklade modellernas egenskaper.





År 2011 - 12 tog Fiatkoncernen med där ingående Chrysler, upp detta ikoniska namn och tillverkade en liten serie Lancia Flavia Cabriolet med helt amerikanska drag och all modern bekväm teknik, varav en del kom till Europa. Men amerikaner vet hur man bygger cabrioletter. Utgående från Chrysler 200 och en rak 4-cyl. motor utan turbo på 170 hk och mycket plast i karossen. Stor bil och inte så lättsålda av de fåtal som kom till Sverige. Men en behaglig bil för Lanciapensionärer - kan intygas. I en bilhall överraskades en ung försäljare när vi ville prova en som stod inklämd där och priset t.o.m. gick att diskutera. Anita såg nöjd ut och visst är den bekväm, och efter flera utflykter kan mätas bensinförbrukning på 0,75 - 0,83 l/mil – överraskande bra.



En liten detalj upptäcktes dock vid första besiktningen. Byta en strålkastarlampa fordrar demontering av hela plastfrontstycket, för att nå insatsen och de (dyra) glödlamporna däri. Med tålamod och gott humör klaras det hela dock på en dryg timme. Även batteriet finns att hitta där inunder – bra att veta. Den tjocka instruktionsboken om radio, telefoner och navigationssystem m.m., ger kvällsläsning länge. Intressant Lancia Flavia á la Fiat Group!





## En solskenshistoria – eller? av Magnus Wålinder

Det är utmanande att hålla igång tre moderna Lancia som bruksbilar. Dessa bilar är något helt annat än gamla klassiker, och här följer ett litet exempel på vad jag menar med detta:

Vi har under våren haft ett mycket irriterande servicemeddelande i vår Delta "Vitis", se bild nedan, som sa: "Change engine oil" samt att en röd oljekannelampa blinkande och lyste. Meddelandena försvann efter en stunds körning, men kom tillbaka igen nästa gång man startade.

Jag har bytt både olja och filter själv, varefter jag också försökte släcka lampan med mitt iCarsoft-verktyg. Men icke sa Nicke. Då jag gick in i service-menyn för just den funktionen som ska nollställa oljeservicen meddelades att funktionen inte fanns tillgänglig.

Det hjälpte inte heller med att uppdatera till senaste versionen av mjukvaran. Frustrerande, och jag vägrade, av både princip och stolthet, att åka till någon verkstad för att åtgärda detta löjliga fel.

Vad göra?

Jag började förstås att googla på problemet och fann ganska snabbt en massa YouTube-videor inom detta tema. Efter ett tag hittade jag en film med en engelsman som förklarade hur man tar bort ett liknande servicemeddelande på en Fiat Doblo av ungefär samma årsmodell som vår bil. Och hör på den här beskrivningen han gav (översatt till svenska förstås):

- Slå på tändningen, tryck ned gaspedalen helt, håll den nedtryckt, tryck sen samtidigt 7 ggr på bromspedalen, håll därefter gaspedalen nedtryckt ytterligare minst 60 sek.

Är detta ett skämt tänkte jag. Men, jag följde instruktionen, och vips, servicemeddelandena försvann. Mycket märkligt tycker jag. Snacka om att vi är slavar under tekniken.

Tacka vet jag en hederlig gammal Flaminia, även om dom också har sina mycket speciella tekniska lösningar.



**Bildtext:** Österskär, juni 2020, från vänster:

**1) "Vitis"** (Lancia Delta 1,8 Di Turbojet, Bicolore, 2012, 200 hk, automat 6 vxl, 6 000 mil, första privata ägare) – vår finbil för solsken och medvind, förvarad under tak, men problembarnet nr 1 med för tredje gången ny turbo sommaren -19.

**2) "Don Corleone"** (Lancia Thesis 2,4 JTD Emblema, 2005, 170 hk, automat, 24 000 mil) – vår slängbil nr 1 och familjens favorit, ny kamrem, vattenpump, generator, airbag för passagerarstolen och hydraul-ledning för servostyrningen, sommaren -19.

**3) "Gråis"** (Lancia Delta 2.0 MTJ, 2010, 165 hk, manuell, 10 000 mil) - vår slängbil nr 2, ännu så länge förhållandevis problemfri med ny kamrem, vattenpump, stegmotor för kupéfläkt sommaren -19.

Tack för all hjälp till Niklas och Boris på PowerCar i Huddinge.



## 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.

## Till Salu!

### Lanciaentusiasten Alf Olsson säljer nu ett flertal av sina Lanciabilar

På grund av problem med Trafikverket, de vill bygga en bro över min tomt och verkstad, säljer jag ett antal av mina bilar av modellerna Appia, Fulvia, Flavia och Beta. Ring eller maila för mer information. Mobil nummer: 070-589 08 14 Mail: [lancialagret@telia.com](mailto:lancialagret@telia.com)



**Prisma 1600, -85**, cirka 10 000 mil. En ägare sedan 1987. Fungerar, men behöver en översyn samt besiktning. Ej körd på sex år. Pris 5000 kr.

Säljes av Björn Erlandsson  
026-61 63 99

### 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)

**Autoexper**ten

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.autoexpernten.se](http://www.autoexpernten.se)





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



Bilder: från internet

## **Buon Natale e Felice Anno Nuovo!**

Tillönskas alla medlemmar i  
Lancia klubben!

