



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 138 , MAJ 2019

Årets Extravaganza!



Per Edvardsson och Anna-Lena Nilsson med Aurelia B24 Spider

Per i Italien

En Lanciasaga

Vinterträffen i Eskilstuna

In memoria di due Lanciaprofili

1maj och Italienska dagen på Skokloster



Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 6	Protokoll från Årsmötet
Sid. 7	In memoria di due Lanciaprofil
Sid. 10	Rapport från Rallysäsongen 2018 av Tomas Åkesson
Sid. 14	Per i Italien av Per Edvardsson
Sid. 17	Vinterträffen i Eskilstuna av Lars Hansson
Sid. 20	Tre vägröjare av Bo G Hellers
Sid. 22	En Lanciasaga av Rolf Nylén
Sid. 26	1 maj och Italienska dagen på Skokloster av Magnus Wålinder
Sid. 28	Tankar om el... av Bo Nylén
Sid. 29	Du gamla du fria av Per Edvardsson
Sid. 30	Salutorget

Klubbmästarna erbjuder följande kommande aktiviteter:

Torsdagen den 6:e juni, arrangeras **Motorhistoriska Dagen**, i samarbete med MHRF, av flera klubbar runt om i Sverige. Målet för stockholmarna är som vanligt Edberggs Slott i Sollentuna. Skåningarna kan åka till Habo Gård i Lomma där firas Motorhistoriska dagen med MHK. I Norrköping firas Nationaldagen och Motorhistoriska dagen i **Olaiiparken**, "mitt i centrum", Norrköpings veteranbilsklubb NVBK och VMCK Östergyllen arrangerar. Ja, det firas på många platser runt om i landet, hör efter med er lokala klubb vad som gäller.



Nordisk Lanciaträff i Finland 7- 9:e juni, för mer information se separat annons.

Sportbilsdagarna i Västervik: 17 - 18 augusti, för mer information, www.sportbilsdagen.se

Hamnträffarna på sommarkvällarna! Automobilhistoriska klubben har måndagsträffar vid **Årstaviken**, olika teman.

Automobilsällskapet har onsdagsträffar vid **Hamnen i Nyköping**, den **24 juli** är det **Italienskt tema**.

Eskilstuna Veterandag 25 augusti: Traditionsenlig klubbträff på **Ekeby flygfält**.

För andra träffar och arrangemang se **MHRF:s Evenemangskalender** på internet, gå in på www.mhrf.se för mer information.

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

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

Styrelsen

Lars Hansson ordf./ansvarig utg. La Lancia
Storgatan 7, 736 32 Kungsör
Tel. 0227-139 44 Mob. 070-334 64 25
E-mail lars.a.hansson@telia.com

Erik Cyrus sekreterare
Trollvägen 27, 13334 Saltsjöbaden
Mob. 072-312 83 79
E-mail bghellers@gmail.com

Magnus Wålinder kassör
Tunavägen 7, 184 51 Österskär
Mob. 073-4602453
E-mail walinder@kth.se

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

Hector Garcia ledamot/ webbansvarig,
Handläggare MHRF försäkring/ besiktning
Nedre Torekällgatan 17, 151 73 Södertälje
Mob. 073-64 78 711
E-mail hectorfredrik@gmail.com

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

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

Daniel Rebert suppleant
Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg
Tel. 08-568 20820 Mob. 070-826 84 22
E-mail daniel@rebert.nu

Tomas Åkeson suppleant
Pringsatan 13 B, 703 41 Örebro
Mob. 070618 24 32
E-mail 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

Lanciamodeller Kontaktpersoner

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

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

Hemsida www.lanciaklubben.se

Reservdelsforum
www.lanciaregistret.com

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

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

Org. nr: 802440-7838

Några ord från ordföranden *av Lars Hansson*



Jag tackar för förtroendet att ytterligare en gång bli vald till ordförande i Svenska Lanciaklubben. Per i valberedningen har som vanligt gjort ett bra jobb, mitt intryck är att det inte blir lättare att ”ragga upp” kandidater till styrelsen.

Ungdomarna har stora krav på sig att sköta sina jobb och vi äldre kanske tycker att vi av olika skäl inte kan hårbärgera

och nyttja ett veteranfordon. För min egen del kommer jag närmare den punkt där jag inte har kraft och plats för en veteran Lancia och kommer därför på sikt att avveckla veteranbilsägandet och signalerar redan nu att jag inte är aktuell som styrelsemedlem i kommande styrelser.

Vi tackar även Bo Göran för hans välskrivna mötesprotokoll och ser fram mot att lära känna den nyinvalda Lanciaklubbsekreteraren Erik Cyrus. Om efternamnet låter bekant så, javisst far och son är medlemmar i klubben. Vi tackar även Karl Hansell för sina insatser som Klubbmästare. Per och Hector tar över denna uppgift. Det fina vädret bidrog även till att nyblivna medlemmarna Leif och Marianne Nilsson färdades långväga i sin Thesis, ända från Mariestadtrakten, för att delta i årsmötet.

Lanciaklubben drabbas även av att medlemmar avlider, nu senast Sven Gunnar Berglind och Bo Önnermark, bägge med stort Lanciaintresse och ägare till fina Lanciabilar.

Nu till det trevliga, Ritva och jag kommer att delta i NLM i Helsingfors. I samband med bokningen stötte jag på problem, enligt receptionisten var hela hotellet fullbokat. Som tur var svarade Mika Lindroos snabbt på mitt mail och förklarade att det krävdes ett Lanciakodord ”1906 Lancia ” för att kunna boka rum.

Vi kommer i samband med träffen göra en rundtur i Finland. Jag får nog träna på bastubadandet och andra finska manliga aktiviteter såsom telefonkastning och hustrubärning (Kärringkånk).

Tur att jag har en del goda vanor. En av mina vanor att i samband med Lanciaåkande är att efter ha kört ut bilen ur garaget öppna motorhuvon och titta om det syns spår av vätskeläckage. Skräckslagen noterade jag ett bensinläckage mellan bränslepump och det stora Fisfapiltret. I mitt fall är bränsletrycket runt 2 bar, så det vill till att allt är tätt. Befintlig slang monterades 2015 och hade ett ytterhölje av stål nät, men ingen armering i slang. Det blir det till att byta samtliga slangar.

Den nya slangen inköptes på El och Diesel och har kraftig armering, tål hög värme och har även en plastskoning som yttre skyddstillbehör. Slangen kommer delvis att ligga på motorns bröstkåpa eftersom det är en boxermotor.

Extravaganzan gick denna gång till familjen Edvardsson för deras extremt fina och unika Aurelia GT B24 Spider ”America 1955. Vilken trevlig dag!



Ordföranden tipsar!

Motorhistoriska dagen den 6:e juni i samarbete med MHRF, gå in på hemsidan www.mhrf.se eller kolla med eran lokala klubb för mer information.

Sportbildagenarna i Västervik den 17 - 18 augusti.

Eskilstuna Veteranmarknad den 25 augusti.

Trevlig sommar!

Protokoll fört vid årsmöte i Svenska Lanciaklubben, Taxinge slott 2019.04.27

Närvarande: 24 st enligt sep. deltagarlista.

A. Årsmötet (enligt gällande stadgar).

1. Mötets öppnande – Klubbens styrelseordförande Lars Hansson öppnade mötet.
2. Fråga om årsmötets stadenliga utlysande. Kallelsen publicerades i klubbens tidning La Lancia nr 137, feb. 2019 enligt stadgarna.
3. Val av mötesordförande - sittande Lars Hansson valdes, till sekreterare valdes Tomas Åkeson. Som justerare tillika rösträknare valdes Anders Bergman Jansson och Tor Fredriksson.
4. Godkännande av dagordningen – Det framlagda förslaget godkändes av mötet.
5. Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse – publicerades i La Lancia nr 137, verksamhetsberättelsen godkändes av mötet.
6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning – Kassör Magnus Wålinder föredrog ärendet enligt utdelad rapport. Intäkter 24000:- i medlemsavgifter, kassa nu ca 70000:-.
7. Föredragning av revisionsberättelse – Revisorn Lars Cyrus föredrog ärendet och mötet godkände revisionsberättelsen.
8. Fastställande av balansräkning – den förelagda balansräkningen godkändes av mötet.
9. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen – Styrelsen gavs ansvarsfrihet för förvaltningen av verksamhetsåret 2018.
10. Beslut om medlemsavgifter för 2019 – mötet fastställde oförändrad medlemsavgift 395:-.
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag - inga inkomna motioner.
12. Val av klubbordförande – mötet omväljer Lars Hansson på 1 år.
13. Val av övriga styrelsemedlemmar och suppleanter – mötet följer valberedningens förslag: Sekreterare: nyval av Erik Cyrus 1 år. Klubbmästare: fyllnadsval Per Edvardsson 1 år. Suppleanter: Mikael Stierna 1 år, Daniel Rebert 1 år, Tomas Åkeson 1 år.
14. Val av revisor och revisorsuppleant – Mötet valde Lars Cyrus (ordf.) och Claes Millus Larsen (suppl.) 1 år.
15. Val av valberedning- mötet utsåg Per Edvardsson (sammank.) och Johan Mellström 1 år.
16. Mötets avslutning- 3st nya medlemmar deltog på årsmötet. En påminnelse om det förestående Nordiska Lanciamötet i Finland 7-9 juni 2019 gjordes.

B. ExtraVaganzan gick denna gång till familjen Edvardsson för deras extremt fina och unika Lancia Aurelia B24 Spider America - 1955.

Justeras:

Lars Hansson

Tor Fredriksson

Anders B Jansson

Bo Önnermark – i minne av hela Lanciaklubben av Per Edvardsson

Det samlades några tekniskt bilintresserade ungdomar redan för 66 år sedan, som ser det naturligt att bilda en klubb, det är också naturens gång att dessa nu äldre gentleman lämnar jordelivet. Den 10 mars 2019 lämnade en vän och inspiratör oss, med stor sorg och saknad. Farväl instämmer hela Lanciaklubben.



Ty oförlömliga är minnena hos alla närvarande Lancia-entusiaster från två härliga träffar ute på Ljusterö, som Bosse med familj bjöd in till senast år 2012, då han rullat fram Lancia Augusta Cabrioleten -36 på varvsplanen.

Per tackar Bo för gästfriheten med goda italienska drycker.

Bo (Bosse) Önnermark född 10 januari 1933, uppväxt i föräldrahemmet i Enskede, tog studentexamen och började på Kungliga Tekniska Högskolan. Tidigt hade Bosse stort intresse för tekniskt intressanta fordon som första bilen, en Lancia Aprilia 1938, som han köpte när han gick på KTH. Bosse kom tidigt i kontakt med AHK och arkitekt Sven Trädgårdh som intresserade Bosse för Rolls Royce, varpå han köpte två RR Silver Ghost, en är såld till Nederländerna. Bosse och Olle Ljungström, en känd RR ägare, arbetade under 1,5 år gemensamt med motorn till den kvarvarande "Ghosten" inför uppstart under sommaren 2019 som tyvärr inte hanns med.

Bosse hade också under sextioalet köpt en Bugatti Typ 22, "Brescia" i delar. Den bilen övertogs av Anders Wahlgren som återuppbyggt bilen med alla originaldelar! Bugattin torde dock komma ut på vägarna under 2019.

Även en Lancia Lambda 1925 Touring inköptes på auktion i Västmanland. Både Aprilian och Lambdan är totalt nedplockade inför kommande renoveringar. Under 60-talet arbetade Bosse i England, letade länge och köpte en Bentley MX 4 1/4 liter 1939 Sport Saloon.

Douglas motorcyklar, var Bosses "andra" stora motorintresse! På Gärdesloppet åkte jag bredvid Bosse när han körde Douglas 2 3/4 HP från 1919. Ett flertal Douglas motorcyklar väntar på omfattande renoveringar.

Sven-Gunnar Berglind, 1938 - 2019, ett outplånligt minne av Bo Nylén

En av Lanciaklubbens mest färgstarka personligheter, har oväntat gått bort alltför tidigt. Med sina fantasifulla berättelser och osannolika skrönor fyllde han lätt upp sin omgivning med hela sin generösa attityd. Som gränspolis i Trelleborg redan på 1960-talet, grundades hans legendariska bana och hans omfångsrika vänkrets.

Flitigt deltagare i Lanciaträffar som Halden i Norge 2012, Sundsvall 2017 och senast vid den Nordiska Träffen i Vejle, Danmark 2018, sitter mötena med honom och hustru Kerstin för evigt etsade på näthinnan.



Sven-Gunnar vid den vackra Lancia Flaminia PF Coupé -60, för färd till flera Lanciamöten.

Redan vid polisskolan i Skövde på 50-talet, ännu boende i föräldrahemmet i Spånga utanför Stockholm, skaffade han sin första Lancia, en Aprilia -47 och lite senare en galant Aprilia Touring Coupé, som Luigi Fallai hade sålt ny 1947.



Sedan han träffat Kerstin, som gick utbildning till barnmorska i Stockholm, behövdes rymligare bilar. En Lancia Aurelia Berlina var då lämplig, men även en Fiat gick bra.



Polistjänst i Trelleborg och Kerstin på lasarettet fordrade flytt till en egen stuga i Klagstorp intill. En liten Renault CV4 behövde service med Sven-Gunnars hemgjorda lyft – med soptunnan som motvikt!



Lägenhet i stan och en Studebaker med stort bagagerum medan bygget av egna villan med det stora garaget pågick ute i Gislövs Strandmark vilken stod klar 1974, varifrån vi minns såväl engelska Daimler som franska Dyna Panhard o Citroën.



Från Danmark kom även hastigt en Lancia Flaminia Touring Cabriolet in i garaget med motorproblem, men den vita Flaminia PF Coupén -60 med den spektakulära leopardklädseln, skapad av tidigare ägaren i Lammhult, Sven G. Svensson med Design-möbelstudio, finns där ännu.



Med bravur trollband Sven-Gunnar sin publik, en man med stort motorhjärta.

Rapport från Rallysäsongen 2018 av Tomas Åkesson

Efter en bra rallysäsong 2017 med vinst i historiska klassen J2, så tänkte jag att uppdatera motorn i min Lancia Delta Integrale, för att öka tempot lite grann på tävlingarna. För det finns mer att hämta ur motorn. Har kört med 1,1 bar laddtryck hela tiden, och det går att öka effekten mera.

Jag beställer nya kamaxlar från England, och när de kommer visar det sig att de har fel kamprofil mot vad som stod på deras hemsida.

Efter många mailbrev tröttnar jag på dem och avvaktar med kambytet.

Byter i alla fall till ett nytt lättare svänghjul och en ny sinterkoppling.

Vi anmäler oss sen till första tävlingen för att testa bilen.



Bergslagsrallyt 27/1 i Ludvika

Redan på väg ut till SS1 kör vi transportsträckan som är ca 3 mil, då ska jag prova bilen lite och märker att vid max effektuttag så slirar kopplingen lite. Men vi beslutar att testa bilen i alla fall.

SS1 börjar bra men efter ca 1 mil körning tappar kartläsaren bort sig i noterna, han känner av lite åksjuka. Likadant på SS2.

Inför SS3 var det service och det blir mörkt ute. På transporten till SS3 är det kolsvart och givetvis går kartläsarlampan sönder, den var sprillans ny.

Kartläsaren får läsa noterna med lampan i mobilen på, gick sådär bra. Vi fick sänka tempot för att hålla oss på vägen.

Efter prisutdelningen ska jag köra bilen ca 5 km till parkeringen där vår kärra står, när jag kommer ut så är det punka på vänster framhjul, kör med punka till kärran, vi lastar och åker hem.

Vi blev 4: a i klassen historiska bilar.

Jämtrallyt 24/2 i Östersund

Vi har anmält oss och fixat boende, det ska bli kul att tävla i Östersund tycker vi.

Men efter mycket strul med Lancia och transmissionsproblem tvingas vi lämna återbud på torsdagen då vi skulle åka till tävlingen. Suck.

Det visade sig att framdifferentialen hade gått sönder på grund av att vi åkte med punktering 5km i Ludvika.

Differentialen hade slitit ut sig totalt därav oljudet från transmissionen.

Skutskärratten 3/3

Vi efteranmäler oss till tävlingen efter mycket mekande med växellådan och framdifferentialen.

När vi kommer till besiktningen i Skutskär så är det punktering igen på framhjulet, trots att bilen stått på karran. Fixar punkteringen och besiktar bilen.

Efter genomgång av tävlingen så ska vi ut och starta upp Lancia, då vägrar den att starta, bränslepumpen vill inte gå igång. Vi missar vår starttid och tvingas att bryta tävlingen. F-n också.



Den lördagen åker vi ca 70mil för lite fika o rallysnack, grymt.

Götenerundan 26/5

Bilen är fixad nu tror jag, den går bra i alla fall. Jag har en ny kartläsare med mig till tävlingen. Det är soligt och ca 30grader varmt.

Körningen på SS1 känns ok, men den nye kartläsaren blir åksjuk o spyr efter sträckan. Vi genomför tävlingen trots åksjukan och blir 2: a i historiska klassen.

Den nye kartläsaren säger efteråt, aldrig mer nån åkning med Lancia!



Strömkarlen 1/9 i Trollhättan

Ny tävling med min ordinarie kartläsare. Det ska bli skoj, bilen går bra också.

Tävlingen går bra, vi har en kamp med Bosse Sandin i en BMW M3, vi slutar till slut 4: a i historiska klassen.

Äntligen fungerar allt bra, det känns bra.



Mälarrallyt 22/9 i Flen

Nu är vi taggade för att åka Mälarrallyt, som är en riktig klassiker. Första gången jag åkte Mälarrallyt var 1978, och då var det SM tävling och jag körde en Saab V4. Jag tror vi hade start nr 223, kommer inte ihåg placeringen men vi kom runt i alla fall.

Vi åker nu transport ut mot SS1 för att åka Mälarrallyt, allt känns bra och humöret är på topp.

På startlinjen SS1 så börjar det ryka ur motorrummet, en motorbrand tror vi, vi backar undan bilen o kollar vad det är. Servopumpen har skurit fast och multiremmen har slirat av och det är gummirök överallt. Vi får bryta igen, suck.

Vi får sitta i solgasset hela dagen och titta på alla andra som kör iväg, som tur är så säljs det hamburger på platsen så vi klarar oss hela dagen.

Rikspokalen 6/10 i Örebro

Nu är det hemma tävling och vi är taggade igen trots alla missöden, man får inte ge upp i rallysvängen.

Första sträckan går bra, SS2 också, men på SS3 så känner kartläsaren att nu är det kört, han blir åksjuk och måste spy, vi stannar ca 3 min i ett vägbyte, men vi slutför tävlingen trots allt. Vi blir 3: a i historiska klassen trots allt strul.

Marknadsnatta 27/10 i Skänninge

Nu är det final i Klassiska Historiska rallyserien.

Det har snöat på natten, när vi kommer ner till Skänninge är det ca 5cm snö på marken. Spännande, för det är bara godkänt med sommardäck på bilarna.

Tävlingen går sådär, det är ”snorhalt” och vi är i diket 2ggr, men Lancian håller ihop så vi kan slutföra finalen. Hjulhusen och bärmarna är tillstuckade, så det blir att vintermekka med bilen nu.

Vi är glada att vi kom i mål, och kan avsluta serien med prisutdelningar och middag i Borensberg.

Trots alla missöden blir vi 2: a i serien, klass J2.

- 1: a Anders Söderberg 60p
- 2: a Tomas Åkeson 29p
- 3: a Tom Axelsson 27p
- 4: a Janne Petterson 12p
- 5: a Bosse Sundin 8p



Vad som kommer att hända rallyåret 2019 återkommer jag med.



Det blir i alla fall start i Midnattssolsrallyt som går i Örebro i år, kanon en hemmatävling. Tyvärr har tävlingsledningen förbjudit 4wd bilar, så jag kan inte starta med Lancian. Det blir istället start med min Ford Escort rs2000.

Vi ses, hälsningar Tomas.

Per i Italien av Per Edvardsson

Auto Moto Retro Turin 21 januari till 3 februari 2019.

År 2018 besökte Herbert och Magnus Nilsson denna mäs­sa för äldre italienska bilar, motorcyklar och andra eventuella fortskaffningsmedel.

Jag förstod att denna mäs­sa blivit mycket större än när jag var där för ca: tio år sedan. Jag blev så inspirerad av deras reportage i La Lancia nr: 134 att jag beslöt mig för att göra ett återbesök. Ett bättre, väl fungerande tändningslås till B24 och körrikt­ningsreglage till B10, var på önskelistan.

-Skall man ha tur, ska man ha det i Italien!

Sagt och gjort, jag bokade flygbiljett med SAS till Milano Linate flygplatsen, tur och retur för 1,984 kr, dit den 30 januari och hem den 5 februari. Min journalistvän, Massimo Condolo, hämtade mig vid flygplatsen. Vi körde till M.A.R.A., där han trodde att de hade delar till mitt tändningslås, men icke! Snabbt in till Turin för att checka in på Hotell Nizza, (tips från Herbert), kostnad € 50/natt, verkligen prisvärt och ligger vid Centralstationen ”Porta Nouva”.

Jag köpte en ”SL -biljett” för € 1. 70 och besökte ”Museo Nazionale Automobile”. Inträdet för pensionärer är €10, och vem träffar jag där, om inte Herbert och Magnus förstås, och deras kamrat Göran. Det är otroligt hög nivå på alla fordon, italienska så klart!



Där var också en separat utställning om bildesignern Masrcello Gandini, han som ritade förlagan ”Stratos Zero”, till det som senare blev rallybilen ”Lancia Stratos”.

Bild till vänster:
Stratos
”Jolly Club”



Mässan började torsdagen den 31 januari efter klockan 15.00.

Jag var där för att bland annat leta tändningslås. Flera säljare hade "helrenoverade" för €300, det kändes inte komfortabelt.

Däremot hittade jag bakombelyst körriktningsreglage till B10 för €30. Helt OK!

Tyvärr tappade jag bort Herbert och Magnus i vimlet, vi letade väl efter lite olika saker.

Bilden till vänster: Fiat Barilla.



Bilden ovan: Lancia Ardea och Appia serie II, dessa kunde man köpa på mässan.

På fredagen besöktes Cavalitto. Jag visade tändningslåset för Enrico Baarlam, som skruvade isär det, kollade på låscylindern och försvann bakom hyllorna. Efter en stund kom han illbaka med en fabriksny låscylinder med tillhörande nyckel. Perfekt! Detta för bara €100, jag fick flygresan "gratis" så att säga, om man räknar så...

Jag frågade honom om min B20-motor, första seriens, den som sitter i min B10. Som den säljare han är, -tyckte han att jag skulle köpa nya foder och kolvar till motorn. Kostade "bara" €1,980. Jag "passade" på detta! Som ni säkert förstår.



Bilden här bredvid:
En Fulviamotor i alla dess beståndsdelar.
"Rosso Corsa" från Genua är specialister på just Fulvia, både gat- och racerbilar, här visas ingående komponenterna i Fulviamotorn.



Bilder ovan: Dessa fantastiska aluminiumplåtkonstrnärer, bygger ett komplett aluminiumchassi efter D50- ritningar (Formula 1), bara för att de kan!

Turin är en mysig stad. Arkader, trevliga caféer, genuina restauranger och museer att besöka. Måsten är Egyptiska museet, bästa samlingarna efter museet i Kairo, sägs det. "Museo Nazionale del Cinema", är ett annat mycket intressant museum, där har man från takterrassen en vidunderlig utsikt över Turin.

På hemvägen tog jag "Frecciarossa" till flygplatsen, (det betyder röda pilen på svenska och är Italiens höghastighets tåg, introducerat 2009). När tåget lämnat Turin färdas man i nästan 300 km/ timmen, biljetten kostade €18, flygbussen till Linate kostade €5, men det var betydligt trevligare att fara med Frecciarossa, och eftersom jag flög på dagtid fungerade det perfekt. Allt var perfekt på denna veckas resa till Italien, förutom det ihållande snöblasket. DET kunde jag varit utan!

Vinterträffen 2019

Text och bild Lars Hansson

Vi träffades den 23:e mars på Eskilstuna stadsmuseum.

Man kan väl säga att vädret var något kallt, men solen sken och på eftermiddagen var det riktigt mysigt att bli gruppfotoferad längs museiväggen. 10 st Lanciaentusiaster hade tagit sig till Museet denna tidiga vårdag. Byggnaden ligger i ett härligt nostalgiskt industriområde, här finns gott om kanaler som tidigare kunde generera kraft till verktyg och maskiner. Den stora attraktionen för Lanciaklubben är utan tvekan ångmaskinskörningen. Museet innehåller förutom det traditionella utbudet en lekavdelning för barn och vuxna barn. Här finns möjlighet att leka och handla med traditionella leksaker samt köra grävskopa (med föräldranärvaro). Här kan till och med ordföranden bli kung för en dag.



En trappa upp finns bland annat en modelljärnväg samt teknikintressefrämjande utrustning där vi bland annat kan se en av våra deltagare mäta spänningsskillnaden mellan vänster och höger handflata.



Vårt bilintresse triggades av den ihoppressade bilen, förhoppningsvis var det ingen Lancia.

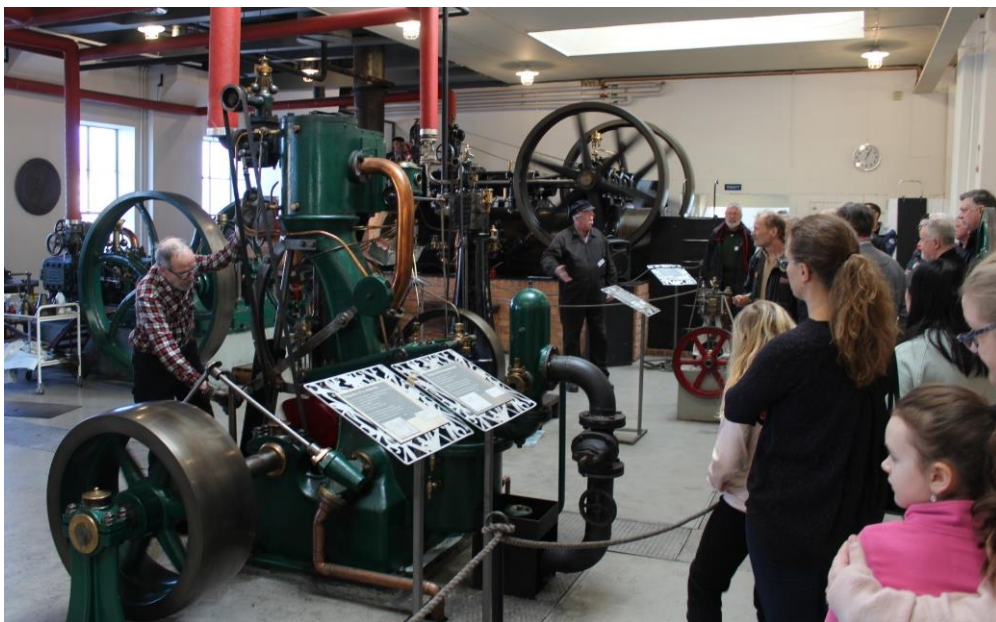
Har för mig att vi såg en liknande kub på FIAT museet i Turin 1981. För den vapenintresserade finns här även en utställning innehållande allt från värjor till pansarbrytande vapen. I museet finns givetvis en Cafeteria där de först anlända avnjöt kaffe med dopp.





I maskinverkstaden kan vi beskåda olika typer av verkstadsmaskiner, så som hyvlar, bormaskiner och fräsar. Eftersom maskinerna drivs med flatremmar, finns ett i taket hängande system med axlar och hjul. Självklart var risken för olyckor ständigt närvarande. Här ovan studerar Tor och Bosse kipphyveln och arborrverket.

Ångmaskinenshallen öppnade klockan 15:00.





I hallen pågick ett Årsmöte för Ångmaskinsföreningen. Efter årsmötet startades ett flertal maskiner upp. Den stora ångmaskinen längst bort på bild drev i sin ungdom en timmersåg. Ångmaskinen går inte av sig själv, den kräver stora mängder ved för att skapa kraft. Man kan ju föreställa sig att det krävdes enorma vedtravar för att kunna hålla igång sågen.



Efter avslutad träff blev det gruppfoto i museets yttervägg.

Vi som var hungriga promenerade till Stora Torget och tog en bit mat på Grekiska Kolgrillen. Där serverades mat med medelhavsstuk samt öl och kaffe.

Själv beställde jag stekt fisk med pommes frites.



*Sammanfattningsvis
en trevlig dag om än
lite kylig.*



Tre vägröjare – Vincenzo Lancia, Howard Huges, Elon Musk av Bo Göran Hellers

I min ungdom var veckotidningar fyllda av berättelser om halvt mytiska celebriteter, skådespelare, operasångerskor och avsatta kungar, som levde hemliga liv på fashionabla adresser. Dit hörde t ex Greta Garbo, som efter avslutad karriär gick och gömde sig i en takvåning på Manhattan – hon sågs smita ut till något rendez-vous på the Russian Tea-Room framåt kvällen men gjorde annars ingenting av sin berömmelse! Och var tog Lambdan vägen, som hon färdades i tillsammans med väninnan Vera Schmitterlöv?

Till dåtidens jet-set hörde också en industrialist, Howard Hughes, fabulöst förmögen grundat på utvinning och marknadsdistribution av olja, dåtidens energibärare, fullständigt oberäknelig och mekaniskt begåvad, vilket han visade med egna patent, redan som mycket ung. I likhet med dagens Donald Trump hade han ärvt en startplåt, som han förvaltats väl till ett verkstadstekniskt kluster av svåröverskådlig struktur – det var egentligen bara chefen själv som hade fullständig översyn. Sådant kan gå illa, som det gjorde för Ivar Kreuger, men Howard Hughes stod rycken ekonomiskt. Men hans ledarstil var äventyrlig, direktörerna för dotterbolagen förstod honom inte, kände sig kränkta, sökte förgäves kontakt och slutade i desperation, medan deras chef ägnade sig åt sina egna projekt, i första hand utvecklingen av flygplan.

För flyget drog han två slutsatser:

- Sjöflygplan, vare sig dessa har båtskrov eller pontoner som displacement, är ingenting att gå vidare med – de är för bränslekrävande och motsättningen mellan planet på vatten och i luften är oöverkomlig
- Stora flygplan för masstransport, vare sig detta gäller människor eller gods, som startar och landar på flygfält, tillhör framtiden – de är användbara både för civilt och militärt bruk – dessutom kan de göras snabba, vilket demonstrerades av Hughes med en rekordflygning från Los Angeles direkt till New York 1937

Året därpå genomförde han en mycket uppmärksam flygning jorden runt på rekordtid – hela hans liv handlade om att överträffa äldre prestationer. Året därpå blev han huvudägare i Trans World Airlines, TWA. Howard Hughes har i vår tid porträtterats av Martin Scorsese i filmen The Aviator med Leonardo di Caprio i huvudrollen. Berättelsen tog fasta på den komplexa personligheten som också innefattade relationer med namnkunniga kvinnor från Hollywood, som Jane Russell och Katharine Hepburn, vars intelligenta utstrålning både fängslade och stötte bort honom. Han gifte sig med Jean Peters, som var mindre krävande men som snart

övergav honom för andra rika män. I filmstadens krävande atmosfär sökte man det yppersta – bland bilar valde man gärna Lancia, bl. a Hughes' vän Gary Cooper, ett märke som var exotiskt och uttryckte raffinerad kvalitet.

I vår tid har rollen som oförutsägbar miljardär övertagits av Elon Musk, även han djupt involverad i energifrågan, i hans fall i hur man skaffar el till hans bilar av märket Tesla, uppkallade efter en begåvad serb, Nicola Tesla, som gjorde mycket för att sprida elektricitetens välsignelser över världen. Musk's förmögenhet vilar på försäljningen av betaltjänstföretaget Paypal, 2002. Budskapet om den bekväma kraftkällan låg till grund också för den elbilskultur som rådde i USA före första världskriget. Problemen med denna kraftförsörjning är flera, långsam laddning, tunga batterier, kort räckvidd. Men Musk har avvisat all kritik och hånat alternativen, framför allt den vätgasdrift som ledande japanska tillverkare förordar. I La Lancia har jag ställt mig bakom vätgasen och hoppas få se Lancia i en ny roll då FIAT-koncernen äntligen bestämmer sig.

Musk's sätt att leda bilföretaget har väckt kritik bland medarbetare och framför allt på börsen, som inte verkar veta vad den ska tro. Han bemöter kritiken med nya äventyr i form av ett solenergibolag, SolarCity, och en ambition att kolonisera rymden med SpaceX. Efter att ha skickat upp en bil i rymden - vilken onödig gest(!) - som ett förebud om människans ankomst till nya världar, har han förklarat sin ambition att först kolonisera planeten Mars med frivilliga, som får lösa enkel biljett. Under tiden detta projekt mognar fram ägnar han sig åt att lansera en riktigt gammal idé, att transportera människor inneslutna i skyttlar som transporteras under jord i rör under vakuum (The Boring Company), vilket är liktydigt med att framdriften sker utan luftmotstånd. Detta har prövats förr, utan framgång, men nu kanske tiden är mogen då vi har bättre utrustning för ändamålet. För läsaren är det säkert bekant, att jag är en varm anhängare av vakuumtransporter av avlopp (i Joel Liljendahls efterföljd) så osvuret är kanske bäst. Den bestämde Elon Musk blir tydligen osäker inför kvinnor – han har varit gift med den brittiska skådespelerskan Talulah Riley under två perioder men dejtar f n andra skönheter.

Min favorit bland entreprenörer bär det vackra namnet Vincenzo Lancia. Hans vilja var tydlig – han ville skapa någonting nytt och startade företaget Lancia för detta syfte. Resultatet blev världens första bil med självbärande kaross, Lambda, skapad i ett lagarbete med lojala medarbetare. Denna princip är särskilt motiverad för en rörlig miljö men arbetar sig f n in i byggnadskonstruktioner, där man eftersträvar större utbyte av insatsen. I förlängningen kan detta synsätt utsträckas till materialinnehållet, som kan differentieras så att huvuddelen tas från enklare råvaror, medan den kvalificerade delen, som upptar högst 10% av volymen, uppfyller höga anspråk. Arvet från Lancia svävar över utvecklingen!

En Lanciasaga av Rolf Nylén

Det var en gång (som alla sagor börjar) en bilhandlare från Göteborg, som annonserade ut en Lancia Aprilia serie II. Han fick bland annat två svar, ett från Filip Jansson, som redan hade en Aprilia serie I och ett från Olle Nylén.

Den listige bilhandlaren åkte till Filip och sålde bilen till honom. Han tog därefter Filips gamla bil, åkte till Electrolux på Lilla Essingen, där Olle arbetade, och sålde Filips gamla bil till honom. Sen satte han sig på tåget tillbaka till Göteborg, nöjd efter den lyckade dubbelaffären och med ”svullen” plånbok.

När pappa kom hem med den nya (gamla) bilen jublade vi ungar, för den gamla Fiat 500:an började bli trång för en familj med fyra barn.

Efter ett tag tog pappa kontakt med bilens förra ägare, som ju var Filip Jansson, och en livslång vänskap knöts. De enades om att söka upp andra Lanciaägare och bilda en Lanciaklubb. Detta var 1953, Olle var ordförande och Filip kassör. Medlemsavgiften var 3 kronor de första åren, vilken senare höjdes till tio kronor.

Vi åkte på semester med bilen, en gång till västkusten och en gång till Furuviks djurpark. Pappa tyckte om att meka med bilen. Han moderniserade den genom att såga upp och montera en Volvobakruta för att kunna se bakåt när han backade.



En gång när vi var på Electrolux på Hägerön och bilen stod parkerad vid Kalvsiks brygga, hade någon kört på bilen så att fotsteget var hoptryckt. Det var också ganska rostigt, så pappa tog helt enkelt bort fotstegen på bägge sidor.

En gång blev bilen påkörd bakifrån av en lastbil. Bilen lämnades till Melins Plåt & Lack i Huddinge för försäkringsreparation. Det var mycket rost, en ny baklucka monterades dit. Balkarna som håller bakvagnsbalken var rostiga, varför bakvagnsbalken svetsades fast med grov plåt direkt i hjulhusen.

Bilen började bli angripen av rost både här och där. Framskärmarna var rostangripna i nederkant, varvid pappa helt sonika klippte av skärmarna så att ett lustigt v-format utseende uppstod.

Med tiden insåg pappa att det nog var dags att byta bil. Den gick vidare via Marianne Lamby till Autocar på Frejgatan till Britt-Marie Stenqvist. Den hamnade bakom en lada hos Bo Sture Stenqvist, där också Bo Stures och Ivan Lambys Aprilior stod.

Britt-Marie och en väninna skulle renovera en av Apriliorna, för att åka till Nordkap. Hon bedömde sin pappas bil för den minst dåliga, Lambys näst sämst och Olles sämst. Där skulle nog sagan om Aprilian vara slut. Olles Lancia utdömd som skrot. (Ej renoveringsbar av någon vettig människa).

De tre Apriliorna hamnade vidare via någon i Västerås/Örebro trakten. Den bästa hos Mässelqvist och de andra två hos Tommy Strömberg i Saltsjöbaden.

Sedan gick tiden, som den brukar göra, tills en dag då Sune Lundin kom och sade att han har pappa Olles Aprilia. Den känns igen på den uppsågade bakrutan. Eftersom jag (Sune) nu är uppsagd från mina lokaler i Västerås, har jag inte plats för "Olles" bil, ni får den om ni hämtar den.

Jag var först tveksam eftersom jag hade nog med bilar, men pappas bil hade jag ju många minnen från, så den tyckte jag vore värd att räddas.

Jag hyrde ett bilsläp och Bosse, Per Edvardsson och jag åkte ner till Sune, där vi med stor möda lyckades lasta och hämta bilen. Lite fundersamma var vi, då bilen var vit, men det kan ju ha hänt under tidens gång. Däremot den uppsågade bakrutan var ju bekant.

Hemma i garaget lyftes motorn ur. Det visade sig att en råtta hade fyllt ena cylindern med vetekorn, eftersom tändstiften var borttagna. De fuktiga kornen hade orsakat korrosion på cylinderväggen, som var så djupa att blocket var kassabelt. Synd på en i övrigt väldigt fin motor.

Jag fick med ett bakstycke till rutan bak och svetsade igen den uppsågade bakrutan, för det skulle ju vara original. Det är ju bland annat det som givit bilen sitt karaktäristiska utseende.

Men så en dag sa Herbert, du ska inte vara så säker på att det är Olles bil, för det fanns en till som gjorde lika dant som Olle, och sågade upp bakrutan. Det visade sig att jag börjat jobba med fel bil. Då fick vi kontakt med Tommy Strömberg.

Han visade oss sin bil med uppsågad bakruta, som stod i ett garage på Henrikadalsklippan i Nacka. Nu stämde allt, bakrutan, färgen och sidosökaren, allt kändes igen. Då bytte vi bilar, och jag fick hem rätt bil till garaget.

Jag fick också med ett bakstycke med de dubbla bakrutorna, och fick än en gång svetsa igen den uppsågade bakrutan. Jag tillverkade en anordning så jag kunde hänga upp karossen och snurra den runt. Sedan började ett omfattande svetsjobb.



Jag pressade nya golv och nytt bagagerumsgolv, gjorde nya balkar för bakvagnens fästen och nya kanter till skärmarna. Dörrarnas nederdelar var rostiga, samt bakluckan och hjulhusen, ja överallt var det rost som fick lagas.

Jag köpte en genomgången motor av Sune Lundin, för att spara tid. Växellådan, slutväxeln, framvagnen, bromsarna, bakaxlarna, styrsnäcken, ja allt fick gås igenom. Nya hjullager köptes från Cavalitto. Bilen skickades för lackering till Viklunds Bil & Karosseri i Finspång. Det tog ett år innan den var hemma igen.

Sedan hittade jag en tapetserare bara någon kilometer hemifrån mig. Han byggde upp och klädde sätena, dörrsidorna och innertaket, ja allt. Sådant tar också tid och ingenting är gratis. Mycket detaljer så som körriktningsvisare, tändningslås, tankgivare och mätare behövde ses över. Till det elektriska fick jag dra nya kablar, för det gamla var inget att ha. Stötfångare fick jag köpa av Herbert Nilsson, grillen och diverse små detaljer lämnades in till förkromning. Fälgarna fixades till och nya däck införskaffades.

Det går givetvis att berätta hur mycket som helst, men nu är bilen besiktigad och kan köras till träffar och annat kul. Så nu fortsätter sagan...



Här besökte vi Ekeby flygfält i Eskilstuna, augusti 2018. Foto: Lars Helfrid

1maj och Italienska dagen på Skokloster av Magnus Wälinder

Traditionsenligt demonstrerades det den 1 maj med 100-tals italienska fordon vid Skokloster och det stora gräsfältet. Vädret var också traditionsenligt kallt och grått. Men stämningen var förstås glödhet, särskilt i Lancia-fällan, på första parkett, som Per Edvardsson tacknämligt ställt i ordning och bevakat som en blodhund redan kvällen innan och i tidig otta. Hector Garcia hade också fixat med uppsättning av Lanciaflagga och tält som kunde skönjas på långt avstånd då bilarna gjorde entré. Snyggt jobbat!

Inte mindre än 4 stycken Delta Integrale var på plats – måhända träffens vanligaste ovanliga bil? Två ytterligare Delta av tredje generationen var också prydligt uppställda, samt en elegant silvergrå Thesis. Helt plötsligt, bevakat av publik med höjda ögonbryn, fräste Erik Lycke in i fällan med sin 8.32-motormodifierade Beta Montecarlo, se bild nedan. Det ljudet går inte att ta miste på, även om Erik påstod att han gjort en del modifieringar som eventuellt resulterat i att bilen går lite tystare. Inga hörselkåpor syntes heller till denna gång.



Erik Lyckes fantastiska ingenjörskonst: en Thema-8.32-Ferarri-motor monterad i sin Beta Montecarlo. Detta visar med tydlighet att Montecarlon ursprungligen var designad för en större motor, men när oljekrisen kom så valde Fiat den mindre Lampredi-motorn, också den ett mästerverk i ingenjörskonst.

Som pricken över i:et fanns förstås även Pers och Anna-Lenas Aurelia B24 Spider på plats. Och många både beundrande och nyfikna, och kanske även lite perplexa, besökare svärmade runt bilen. Vi ska vara stolta och tacksamma över att vi får se denna bil så ofta. Den måste tillhöra en av bilhistoriens topp-5 design-ikoner, kanske den bästa, eller är det Stratosen? Återigen kunde jag konstatera att då jag precis kommit igång och tjata intensivt med 5 - 6 Lancisti i 3 - 4 timmar, inklusive fika vid Johan Mellströms välarrangerade bord och stolar under tältet, så började de flesta Ferraris, Lamborghinis, Alfor, Fiats m.m., inklusive motorcyklarna, lämna fältet. Det enda jag lyckades snappa upp var att det trots vädret dykt upp ovanligt många Ferraris och ett par riktigt heta Lambos. Tiden går fort när man har kul.



Ett annat kul skådespel och perfekt inramning uppstod vid hemfärden när suffletten till Aurelian skulle fällas upp, se bild ovan. Tre ingenjörer (tror jag), fick klura och kämpa ett bra tag innan den var på plats.

Sammanfattningsvis var Lancia-fällan helt klart motordagens bästa utställning av skönheter i min mening, och träffen kan varmt rekommenderas till nästa 1 maj.

Per, och bröderna Anders och Folke Tillman samarbetar tålmodigt vid Spidern då suffletten ska upp. – Hur var det nu, den andra sidan verkar ju göra helt fel, eller, finns det någon finurligt dold spärr någonstans?

Tankar om el... av Bo Nylén

Medan alla boende utanför storstädernas kollektivtrafikområden just nu undrar hur de ska kunna ha råd att tanka den livsnödvändiga bilen, när regeringen har fixat så att skatten på bensin & diesel höjs ”automatiskt” i stället för den urgamla seden att svenska folket låter sig beskattas utifrån Riksdagens beslut.

Inte undra på att ”Bensinupproret” redan nu samlar 300,000 medlemmar, att likt fransmännen gå ut med gula västar till demonstration för fundamentala levnadsvillkor.

Förtvivlade småbarnsföräldrar och pensionärer i hela Sveriges landsbygd, helt utan annan möjlighet att ta sig till avlägset belägna dagis, skolor, sjukhus, affärer och jobb, med den enda bil de har råd med – en över 20 år gammal halvrostig dieselbil eller möjligen en liten, alltför trång med bakåtvänd barnstol eller rullstol, föga krocksäker bensinbil – också från tiden då bränslepriset var överkomligt.

Över 60 % i skatt på bränslet och ansvariga politiker säger sig inte kunna göra något, vittar bara om förakt för folk - ingen förvånas över massivt politikerförakt.

Klimatet förbättras inte ett dugg av skatter, utan bara genom teknikutveckling och snabb omställning till förnybara biodrivmedel, som är lika klimatsmart som el.

Politikernas prio-1 vore därför att träffa expertisen i branschorganisationerna Svenska Bioenergiföreningen, Svebio och Bil Sweden, för snabba konkreta åtgärder att bygga ut inhemsk framställning i Piteå, Sundsvall m.fl. och distribution av biodiesel EVO100 i hela landet. Medan finska Enzo redan gör milliontals Ton biodiesel till den svenska tunga trafiken och flyget, bygger kineserna kolkraftverk och flygplatser i en rasande takt. Sverige står för TVÅ PROMILLE av jordens utsläpp av växthusgaser. Det är bra med klimataktioner, men skall så klart riktas till de stora utsläppsmålen och inte vara politiska slagträ i svenska folkets huvuden.



Att tro på elbilar är som att tro på Gud, är ett numera vedertaget begrepp. Energin måste ju tillverkas i andra änden av elsladden, och räcker bara en kort sträcka. Sen går det så här! Fram med dieselgeneratoren ur bagagerummet och ladda batterierna! Som med riktigt hänsynslöst katastrofala metoder tillverkas av jordens sällsynta grundämnen, fraktas och görs i en jättefabrik utanför Skellefteå. – En seriös miljödebatt med grundlig riskanalys efterlyses!

”Du gamla du Fria” av Per Edvardsson

Snart är det 6 juni och vi firar Sveriges Nationaldag. Gustav har namnsdag och det är Flaggdag. Det firas överallt, flaggviftningar, finklädde barn, musik och körsång hörs över nejderna.

”Fordonshistoriska Dagen”, visar upp det fordonskulturella arvet! Vi Lanciaägare visar upp våra utsökta italienska pärlor, på träffar från Skåne till Norrbotten.

La Lancia vill på detta sätt påminna om texten till Sveriges Nationalsång, skriven 1844 av Richard Dybeck. Dess status som nationalsång har aldrig officiellt, genom politiska beslut, antagits som nationalsång. Vi sjunger den ändå!

Även vid våra Nordiska Lancia Träffar framföres de olika Ländernas Nationalsånger. Nästa gång vi ”Svenskar” sjunger, blir i Helsingfors!

Målsättningen blir att ta första priset i ”Sångkampen”!!

*Du gamla, Du fria, Du fjällhöga nord
Du tysta, Du glädjerika sköna!
Jag hälsar dig, Vänaste land uppå jord,
/: Din sol, din himmel, -dina ängder gröna :/*

*Du tronar på minnen från fornstora dar
Då ärat Ditt namn flög över jorden,
Jag vet att Du är och Du blir vad Du var.
/: Ja, jag vill leva jag vill dö i Norden :/*

Öva, öva, öva!!!



SALUTORG

Till Salu!

Nu säljer jag min pärla som tjänat mig väl under ett antal år. Tyvärr har jag inte den tiden och engagemanget som krävs för att hålla på.

Det är en Lancia kappa K Coupé 1998.

Ett exemplar av tre i Sverige.



Motor: 2,0 Turbo.
Importerad från Italien
2003.

Avställd sedan 2015.

Bilen finns i Järna.

Pris 5000 kr BVSA.

Håkan Kindlund

0735 - 160 435

REA

T-shirt från 50-årsjubileet med Lanciaklubbens logo, mörkblå storl. M-XL
30 kr styck.

T-shirt med Lanciaklubbens logo, mörkblå storl. S-XXL, 60 kr styck.

Klistermärken med Lanciaklubbens logo, 80 mm i diameter, 10 kr styck.

För mer information kontakta Tor Fredriksson tel. 070-698 30 39



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. Bland annat finns:

Delta/ Prisma, nya strålkastare höger, vänster, 800:-/ st, ny kamrem till 1,6 1980-85. Ny kamrem till Delta 4x4 Turbo HF 1983 – 85, 800:-/ st.

Nya bromsskivor 2 stycken till Delta Integrale nr:82476515, 500:- för båda.

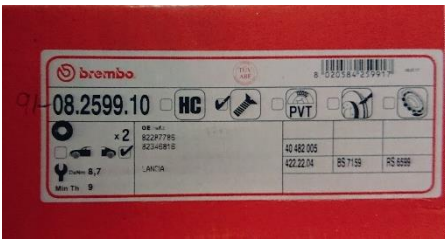
Två nya bromsskivor med nr: 82287786 – 82346816, 500:- för båda.

Thema 834 1984 – 94 en ny generator 12/85 A, 800:-/ st.

Nya kamremmar VKMA 02224 SKF och VKMA 02422 SKF, 800:-/ st.

Lufffilter till A112 – A112 E, samt Beta 1800, 200:-/ st.

Brytarspetsar till Flavia 1500, 40:-/ st.



Detta 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.

Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!

Kontakta red. Lena Helfrid ring 070- 20 33 128 eller maila 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 10.00 – 14.00 Söndagar: stängt

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

Vi hjälper dig med den äldsta till den nyaste Lancian.

www.autoexperten.se





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



Bosse och Anita Nylén kom i denna tjugiga Flavia Cabriolet till årsmötet på Taxinge Slott.



Lancia Omicron Bus från 1927, motor Lancia-Junker tipo 90, en 3 cylindrig Diesel, 4771 cm³ och 95 HP. Fyra växlar, toppfart 40 km/ timmen. IVECO Historic Museum i Turin. Foto: Per Edvardsson