



# LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIA KLUBBEN  
NUMMER 158 , JUNI 2024

**Årets Extravaganza!**



**Tilldelas i år Tomas Åkeson för hans Rally 037 Replica -77**

**Årsmötet på Taxinge slott**

**Italienska dagen på Skokloster**

**En liten Lanciahistoria**

**Nuova Lancia Ypsilon**



## Innehåll i detta nummer:

|         |                                |
|---------|--------------------------------|
| Sid. 3  | Klubbpresentation och styrelse |
| Sid. 4  | Ordföranden har ordet          |
| Sid. 5  | Årsmötet på Taxinge slott      |
| Sid. 7  | Årsmötesprotokoll 2024         |
| Sid. 8  | Revisionsberättelsen           |
| Sid. 9  | Italienska dagen på Skokloster |
| Sid. 12 | En liten Lanciahistoria        |
| Sid. 16 | Årets Extravaganza             |
| Sid. 18 | Nuova Lancia Ypsilon           |
| Sid. 23 | Salutorget                     |



## Klubbmästarna rekommenderar:

### Nyköpings hamnträff "Italienskt och franskt tema"

Onsdagen den 10 juli är det italienskt och franskt tema i hamnen, insläpp börjar klockan 17.30 evenemanget håller på till klockan 21.00.

### Klassikerfestivalen i Valdemarsvik 26 - 27 juli

Även i år slår vi ett slag för denna festival som rymmer så mycket, Bilar, träbåtar, motorcyklar, moped, traktorer och yrkesfordon. Mer information: [www.klassikerfestivalen.se](http://www.klassikerfestivalen.se) där finns utförligare program.

### Stockholms Car Meet

Lördagen den 3 augusti, arrangerar **Classsic motor** bilfestivalen för hela familjen. Detta går av stapeln på **Solvalla**, öppet mellan klockan 09-30-15.30. Förköp 199:-/ person, pris på plats 300:-/person. För mer information: [www.stockholmcarmeet.se](http://www.stockholmcarmeet.se)

### Eskilstuna Veterandag

Den 24 - 25 augusti arrangerar **Automobilhistoriska klubben Eskilstuna** och **Eskilstuna Flygklubb** Eskilstuna Veterandag. Marknaden öppnar för besökande klockan 12.00 på lördagen, söndag öppet från klockan 07.00 Entré för moderna fordon 120:-/ person, fordon äldre än 30 år betalar förare och passagerare 20:-/ person. För utförligare information: [www.eskilstuna-veterandag.se](http://www.eskilstuna-veterandag.se)

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

**Per Edvardsson** ordf./ansvarig utg. La Lancia

Besvärbacken 2A, 191 40 Sollentuna

Mob 070-321 78 16

e-mail [per.edvard@telia.com](mailto:per.edvard@telia.com)

**Erik Cyrus** sekreterare

Trädgårdsvägen 31 B, 181 65 Lidingö

Mob. 076-04 88 700

e-mail [cyrus@live.se](mailto:cyrus@live.se)

**Magnus Wälinder** 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

Hultsjövägen 3 A, 612 76 Lotorp

Mob. 070-20 33 128

e-mail [lnilson7@gmail.com](mailto:lnilson7@gmail.com)

**Tomas Åkeson** ledamot/klubbmästare

Prinsgatan 13 B, 703 41 Örebro

Mob. 076-105 23 55

e-mail [tomas.akeson@gmail.com](mailto:tomas.akeson@gmail.com)

**Lars Helfrid** ledamot/klubbmästare

Bruksgatan 69, 615 71 Gusum

Mob. 070-27 29 227

e-mail [lassehellfrid@gmail.com](mailto:lassehellfrid@gmail.com)

**Johan Mellström** valberednings ordf.

Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg

Mob. 076-14 77 092

e-mail [johan@mellstrom.net](mailto:johan@mellstrom.net)

**Rolf Nylén** suppleant

Solursbacken 10, 141 35 Huddinge

Mob. 070-889 43 34

e-mail [lanciaroffe@gmail.com](mailto:lanciaroffe@gmail.com)

**Tomas Öhman** suppleant

Mariehov 1, 647 93 Mariefred

**Mob.** 073-416 05 05

e-mail [tomaseohman@gmail.com](mailto:tomaseohman@gmail.com)

**Persimon Sandberg** suppleant

Bryggvägen 4, 183 63 Täby

Mob. 073-953 11 06

e-mail [p-mon\\_90@hotmail.com](mailto:p-mon_90@hotmail.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 Magnus Nilsson

Aprilia, Appia Rolf Nylén

Flaminia, Delta Tor Fredriksson

Flavia, Fulvia Tor Fredriksson

Beta, Rally 037 Magnus Wälinder

**Hemsida** [www.svenskalanciaklubben.se](http://www.svenskalanciaklubben.se)

## Reservdelsforum

[www.lanciaregistret.com](http://www.lanciaregistret.com)

## Klubbadress Svenska Lanciaklubben

C/O Magnus Wälinder, Tunavägen 7

SE-184 51 Österskär

**Plusgirokonto:** 55 58 14-3

IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143

BIC/SWIFT: NDEASESS

**Org. nr:** 802440-7838

## Ordföranden har ordet av Per Edvardsson

LANCIA i evolutionens tider-nya EV- modeller snart på (våra) vägar!

Min salig Fader, han plägade uttrycka sig på följande sätt: "Det var bättre förr, ju förr desto bättre!" Men icke förty, vem vill tillbaka till häst och vagn och Agrarsamhället. Tiderna blev omställning till industrisamhället, T-Ford, telefon och rundradio, allt tillsammans med utveckling i rapidfart. Bilismen tog jättekliv, där bland andra vår Vincenzo med LANCIA som drev på utvecklingen med sina innovativa konstruktionslösningar.



Det arvet vårdar och vidmakthåller Svenska Lanciaklubben sedan 1953!

Tyvärr har jag inte varit hos min Aurelia B10 sedan jag insjuknade i den där lungembolin hösten 2023.

Veckan före påsk åkte jag och Anna-Lena på en charterresa till Umbrien. Vi bodde på ett utmärkt hotell i staden Trevi. Det värmdes i hjärtat eftersom det också är en Lancia modell! Vi besökte allehanda vingårdar, bergsbyar och gjorde en stadsvandring i staden Perugia.

Det bar sej inte bättre, än att jag snavade (nykter) i en trappa från 1300-talet. Hälsenan på höger fot skadades allvarligt. Hemma fick jag en korrektionsstövel på akuten, att ha under 8 veckor.

Ingen bilkörning, inget garage, kändes lite deppigt. Den 27 maj tog Sjukhuset bort stöveln och jag kunde använda vardagsbilen igen. Puh! Är det inte det ena, så är det det andra, som man säger!

Undertecknad har också deltagit i en klubbkonferens arrangerad av MHRF i Falun den 23 mars 2024. Närvarande var 12 personer från olika Bilklubbar.

Klubben höll Årsmöte lördagen den 20 april. Medlemmar kom från när och fjärran. Herbert och Magnus Nilsson från Eslöv och Bosse och Anita Nylén från Umeå bland andra. Stefan Wångerud invaldes som revisorsuppleant och Karl Hansell invaldes i Valberedningen. Protokoll på annan plats i detta nummer.

Extravaganzan utdelades i år till Tomas Åkeson för hans välbyggda Lancia Beta Montecarlo 1977.

I skrivande stund har precis NLM 2024 i Nokia, Finland avverkats. Reportage från detta evenemang kommer i nästa nummer av La Lancia.

## Årsmötet på Taxinge slott av Lena Helfrid

Det var en tapper skara Lanciaentusiaster som samlades på gräsmattan utanför slottet lördagen den 20 april. Vädret var minst sagt kyligt och grått med endast ett par plusgrader. De flesta som kom körde modernare bilar, men Rolf och Anitha Nylén kom i sin söta Appia Berlina, Tor och Harriet Fredriksson i sin vackra Flavia Coupé, Tomas Öhman i sin fina Fulvia Coupé samt Tomas Åkeson i sin Beta Montecarlo ombyggd till en magnifik 037:a.



Redaktörens eloge för längsta sträcka får Bosse och Anita Nylén som kört från Umeå till årsmötet, som god tvåa kommer Herbert och Magnus Nilsson som kört från Höör.

I år hade ett större sällskap hyrt hela övervåningen i Slottet där vi brukar hålla vårt möte, så vi fick hålla tillgodo med undervåningen i ”Stallet” istället.

Spiltor, halm och annan ”bråte” var sedan länge borttaget samt renoverat med en bar, bord och stolar, hiss till övervåningen, där ytterligare ett mötesrum och toaletterna finns.



Vi var ett 20-tal personer som lät sig bjudas på kaffe, kakor och tårta, alltihopa var lika gott som vanligt och som de flesta vet så är Taxinge vida känt som ”kak-slottet”.



Ett glatt gäng vid det uppdukade långbordet, från ena och andra änden.

Styrelsen samlad för att hålla årsmöte. Från vänster Bo Göran Hellers som för mötet vikarierade som sekreterare, Per Edvardsson höll i klubban, jag själv och kassör Magnus Wålinder.



Efter mötets öppnande och godkännande av dagordning behandlades diverse punkter samt val av klubbordförande och styrelsemedlemmar. Dessa presenterades av valberedningens ordförande Johan Mellström. Efter mötets avslutande utsågs årets vandringspris Extravaganza, som gick till Tomas Åkeson med sin fina, välbyggda 037-replika.

Vår ordförande Per överlämnar vandringspokalen till en överraskad och glad Tomas.

Taxinge Slott, Stallet

1. Mötets öppnande, kl 12.45
2. Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande  
Kallelsen annonserad i La Lancia 157, FEB 2024, vilket godkändes
3. Val av mötesordförande, sekreterare, 2 justerare (tillika rösträknare)  
Ordf. Per Edvardsson, Sekr. Bo G Hellers, Just. Magnus Nilsson + Tomas Åkeson
4. Godkännande av dagordningen  
Årsmötet godkände dagordningen i publicerat skick
5. Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse  
Verksamhetsberättelsen publicerades i La Lancia 157 – ingen särskild kommentar
6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning  
Kassören redovisade resultatet för jubileumsåret 2023 (- 60 517,50) med kommentaren att risken vid stora arrangemang bör bäras av utomstående. Aktuell behållning 78 tkr.
7. Föredragning av revisionsberättelsen  
På grund av missförstånd deltog inte ordinarie revisorn (Lars Cyrus) vid årsmötet. Han hade per telefon gett sitt godkännande av förvaltningen under 2023. Berättelsen biläggs
8. Fastställande av balansräkning  
Den Ekonomiska redovisningen för 2023 godkändes i sin helhet av årsmötet
9. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen  
Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för 2023
10. Beslut om medlemsavgift för 2025  
Styrelsens förslag om oförändrad avgift (395:-) tillbakavisades av årsmötet, som beslutade om en försiktig höjning till 425:-
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag  
Inga motioner hade inkommit för behandling i styrelsen
12. Val av klubbordförande på 1 år  
Valberedningens förslag om omval av Per Edvardsson godkändes av årsmötet
13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter  
Ordinarie styrelseledamöter omvaldes av årsmötet enligt valberedningens förslag  
Styrelsesuppleanter omvaldes av årsmötet enligt valberedningens förslag, bilägges

#### 14. Val av revisor och revisorssuppleant

Till ordinarie revisor omvaldes Lars Cyrus av årsmötet på valberedningens förslag

Till revisorssuppleant nyvaldes Stefan Wångerud på valberedningens förslag

#### 15. Val av valberedning

Årsmötet beslutade om omval av Johan Mellström som sammankallande

Årsmötet beslutade om nyval av Karl Hansell som ledamot

Redaktion av "La Lancia" enligt årsmötets beslut

Redaktör/Sammanställare/Layout: Omval på 1 år, Lena Helfrid

Tryckansvarig: Omval på 1 år, Magnus Wålinder

#### 16. Mötets avslutande

Ordf. tackade årsmötet för god stämning och kloka beslut

Vid pennan

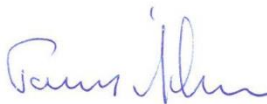
Bo G Hellers/



Justeras



Magnus Nilsson



Tomas Åkeson

### Revisionsberättelse

#### Till årsmötet i Svenska Lanciaklubben 2024 04 19

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen. Undertecknads ansvar som revisor är att med rimlig säkerhet uttala mig om förvaltningen på grundval av min revision. Revisionen är gjord enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för revisionen av årsredovisningen har jag granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i föreningen för att kunna bedöma om någon styrelseledamot har företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet.

De handlingar som granskats är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för revisionsarbetet.

Styrelsens ledamöter har enligt undertecknads uppfattning inte handlat

i strid med föreningens stadgar och jag tillstyrker att Svenska Lanciaklubbens årsmöte beviljar styrelsen ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Tyresö 2024 04 19

Lars Cyrus

# Italienska dagen 1 maj på Skokloster av Magnus Wälinder



Lanciabilarna som anlände först.



I händelsernas centrum fanns naturligtvis både Johan Mellström och jag själv.

Nedan: Lanciaflaggan blev som vanligt dittransporterad och uppsatt av Appiagurun Rolf Nylén i "Lanciafällan". Denna som vanligt arrangerad av Per Edvardsson med hjälp av Johan Mellström.



## Träffens dyraste bil!

Ferrari 259 Carlifornia 1960, drog till sig många blickar. Till salu för 23 miljoner kronor, som hittat. Men var den äkta?



Nedan: Tomas Åkesons Rally 037 "Recreation" drog nog ändå till sig flest blickar under dagen.



Här är några tappra deltagare som blev kvar på slutet med 1000 frågor till Tomas.

Nedan. Klubbmedlemmen Akis deltog med sin superfina Delta HF Integrale EVO 1, 1993.



Även Johan Mellström skickade in några härliga bilder.



Sammanfattat:

Festligt

Folkligt

Fullsatt

och

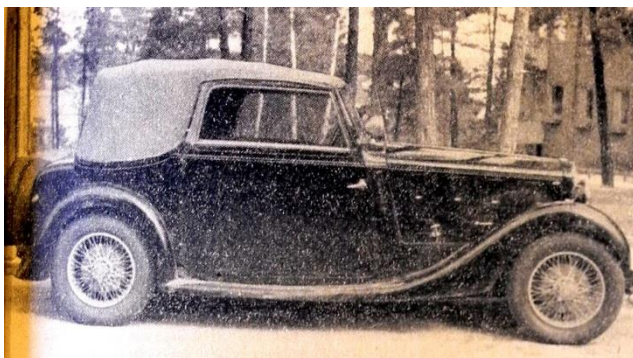
Kalasväder!



## En liten Lanciahistoria av Owe Persson

Italiens dåvarande diktator Benito Mussolini ville införa massbilism i Italien och flörtade intensivt med Henry Ford för att få en Ford-fabrik i Italien. Detta satte fart på FIAT som 1932 introducerade FIAT Balilla, framtagna för massstillverkning, och liknade en förkrympt Ford A. Lancia hängde också med på denna marknadssektor med en mindre bil.

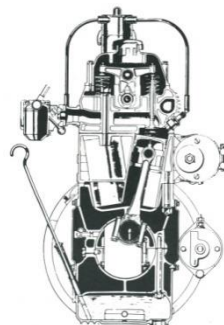
Med Augusta-modellen gjorde Lancia 1933 sitt insteg bland de mindre bilarna. Motorns cylindervolym var under 1200 cm<sup>3</sup>, presterande 35 hkr och med bilens totalvikt på ca 900 kg blev det ett behändigt fordon. Ur teknisk synvinkel var den ett exempel på ett radikalt nytänkande med ett självbärande täckt karosseri i vilket chassistrukturen var integrerad och därtill separat framhjulsfjädring.



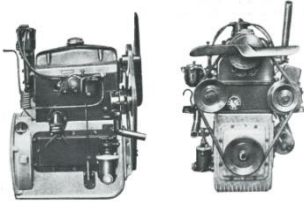
Lancia Augusta Cabriolet 1936, den enda kända Lancia Augusta i Sverige. Bilden från tidningen FART. Den har haft många ägare, från 1960 ägdes den av Bo Önnermark, men är numera exporterad utomlands.

De första åren under 1930-talet var en spännande tid då mycket tekniska nyheter infördes, särskilt då separat fjädrande framhjul och här hade Lancia en lång erfarenhet från sin 1921 introducerade Lamba, som innehöll de unika mekaniska ingredienser, som firman utvecklade fram till 1960-talet. För framhjulen användes en robust teleskopfjädring, vilken Lancia utvecklade och förfinade allt efter. Hydrauliska bromsar – med standarddelar från Lockheed - var också en teknisk nyhet som även infördes på Augusta-modellen.

Naturligtvis var motorn utförd med smal vinkel mellan de saxade cylindrarna i ett gemensamt block och ett heltäckande cylinderlock med vertikala ventiler manövrerade av en överliggande kamaxel. Denna för Lancia, typiska konfigurationen gav en kort motor och en stabil vevaxel. Motorn var placerad fram och via en fyrväxlad låda fördes kraften vidare av en kardanaxel till en stel bakaxel med halvelliptiska bladfjädrar.



Växellådan var kombinerad med en frihjulsmekanism, vilken ansågs ha flera fördelar bl. a. erhöll man låg bensinförbrukning då bilen kunde rulla långa sträckor utan något gaspådrag. Det verkar som om de flesta biltillverkare på någon modell hade frihjul – ex. vis Volvo- och då särskilt under 1930-talet för att efterhand förpassas till bilteknikens kuriosakabinett.



Lancia Augusta motor. 18,15 grader mellan cylindrarna, 1194 kubikcentimeter slagvolym och 35 hästkrafter. Elegant lösning hur kamaxeln påverkar ventilerna. Avgaskanalen i topplocket kunde ibland ge värmeproblem.

Som synes, Lancia ville göra en snygg motor.

Den täckta versionen – kallad Berlina – var en sparsmakad skapelse i avsaknad av uppseendeväckande linjeföring men med en trevlig finish och sublim mekanik, som var typisk för Lancia under epoken. Dörrarna öppnades mot mitten utan stolpe i mellan och denna lösning hittade man länge på Lancias bilar.

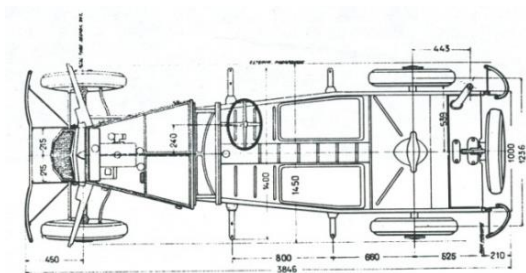


Lancia Augusta- Berlina di Lusso-med läckra trådekerhjul.

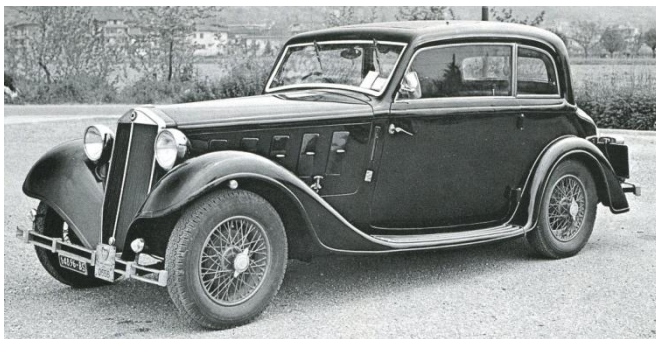
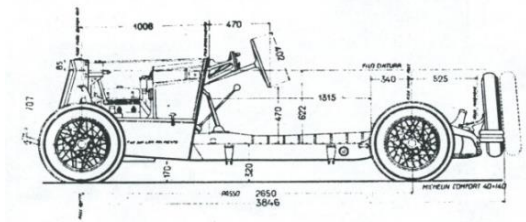
Dessa bilder med en täckt standard Berlina fotades 1960 på Kungsportavenyn i Göteborg. De visar ett lätt skamfilat exemplar, registrerat i Milano, som verkar ha klarat resan till Norden och som syntes en kort tid i Göteborgstakten, för att åter försvinna, kanske för den åter till Milano...



Strax efter Berlina-modellen presenterades en chassiplattform på vilken en svärm av framväxande italienska karossmakare kunde hantverksmässigt framställa vackra och fantasifulla skapelser i vid mening.



**Bilder nedan:** Specialkaross från Ghia, en 2-dörrars coupé årsmodell 1934. Byggt på Lancia Auguasta chassiplattform, av vilka det tillverkades ca: 3000 stycken. Bilen på bilderna är restaurerad i Italien.



1936 avslutades tillverkningen efter att ungefär 14000 Berlina och 3000 chassier hade sålts till vilket kommer den franska versionen, kallad Belna, vilken tillverkades i Lancias dåvarande Paris-fabrik där ytterligare 2500 Berlina och 500 chassier producerades.

## Troligen den enda Lancia Augusta som fanns i Sverige



Ett antal medlemmar i Svenska Lanciaklubben kunde år 2012, hemma hos Bo Önnemark, få se det förmodligen enda exemplaret av Augusta i Sverige. Detta i form av en tvådörrars cabriolet, med en härlig patinerad utstrålning, som verkade längta efter att bli "tillfixad" för att börja rulla igen.

Den är tillverkad 1936 och har en lång historia i vårt land, den hade ägts av Bo Önnemark sedan åtskilliga decennier under 1900-talet. Någon uppgift om karossmakare har inte hittats, så kanske kommer den från en anonym underleverantör.

På instrumentbrädan, längst till vänster, syns reglaget för frihjulsmekanismen

Bilen är numera exporterad.



## Lancia Beta Montecarlo 1977 av Tomas Åkeson

Jag fick äran att ta emot årets Extravaganza!



Tanken var från början att bygga en Lancia Rally 037, så likt originalbilen som möjligt.

Lancia tillverkade 1982 ca 200st 037 bilar för att klassa in dem i rallyklassen Grupp B. De använde Lancia Beta Montecarlo-bilen som grund i projektet, som de då kallar SE037.

Dallara fick i uppgift att tillverka rörchassit och hjulupphängningar, och Pinifarina designade karossen som gjuts i glasfiber och polyester.

De använde samma motor som satt i rallybilarna Fiat 131 Abarth, de monterade på en Root kompressor med en 34 mm tvåports förgasare, tändning från Magneti Marelli. Motorn monterades ihop med en ZF växellåda, samma som sitter i Pantera bilarna.

Jag bestämde mig för att göra likadant för att bygga en Lancia Rally 037. Jag började med att köpa en Lancia Beta Montecarlo av 1977 årsmodell, den plockades ner och rostlagades.

Rörchassi delarna kommer från England, karossdelarna kommer från Italien och GB.

Hjulupphängningarna är av egen tillverkning enligt originalritningarna. Lancias 4-kolvs Brembo bromsar monterades fram och Lancia Deltas 2-kolvsok med handbroms monterades bak.

På grund av de dåliga gjutningarna så fick karossdelarna modifieras för att passa på chassit.

För att få tag på en kompressormatad Lanciamotor, så köpte jag en Lancia Beta Volumex, den fick donera motorn som helrenoverades. Blocket borrades och högkompressionskolvar monterades, topplocket portades, Root-kompressorn och Weberförgasaren renoverades, nya A16 kammar, 4,5kg racing-svänghjul, ny Magneti Marelli tändning, och ett egentillverkat extraktorrör med rostfri ljuddämpare helt enligt originalsystemet. Motoreffekten är ca: 210hk med 0,5 bars laddtryck.

Jag lät tillverka två 30L bränsletankar i Aluminium med skumfyllning, exakt som original. Elsystemet är original från Montecarlon.

Instrumentpanelen är original Lancia 037 Stradala med Abarth instrument, stolarna kommer från en Lancia Delta Integrale.

Fälgarna är JR6 Wheels 17" och däckerna är Toyo Tires. Bilen lackerades i Audis Nardo Grey, färdig vikt på bilen är 985kg.

Det som avviker från originalbilarna är växellådan, fälgarna och en 16V topp samt att min bil saknar störtbur.

Bilen blev så lik en äkta Lancia rally 037 som man kan komma i nuläget. Min bil är som basmodellen Stradala. De bilar som var för tävling hette EVO och de var uppdaterade för tävlingsbruk.



## Nuova Lancia Ypsilon av Lars & Lena Helfrid

**Det har ryktats länge om den första elektriska Lancia - nu är den äntligen här! Detta är den första produktionen sedan Stellantis kom in i bilden. Den är större, elegantare och mer personlig, finns för närvarande endast elektrisk, men kommer snart med en 3-cylindrig 1,2 liters motor.**



Lancia Ypsilon var 2023 den tredje mest sålda bilen i Italien. Den första generationen Ypsilon kom 1995, nu 2024 kommer den fjärde generationen och är den första som är byggd inom Stellantis-gruppen.

Den är djärvare och sportigare än de tidigare generationerna. Där även måtten ändras, den har en längd på 408 cm som är 24 cm längre än förut, på bredden är den 8 cm bredare vilket är 176 cm och höjden är 144 cm och detta är 8 cm lägre än den gamla versionen.

Först ut är den 100% elektriska versionen som ger 156 hk och 260 Nm i vridmoment, ett batteri med kapacitet på 51 kWh och en deklarerad räckvidd på 403 km, vilket är helt jämförbart med konkurrenterna. I verkligheten kommer den troligen inte att komma riktigt så långt beroende på temperatur och körsätt.

Ypsilon delar plattform med ett par andra medlemmar av Stellantis-familjen, såsom Opel Corsa och Peugeot e-208, men även Jeep Avenger, Fiat 600 och Alfa Romeo Milano.

Ypsilon har ändå en distinkt italiensk känsla för design och detaljer, med de speciella dolda bakre dörrhandtagen, en upplyst "calice"-grill och cirkulära bakljus som påminner om den legendariska Lancia Stratos.



Framsidan är den mest futuristiska delen. Ingen klassisk mask med satingaller eller skimrande bågar: dess former kontureras av tre tunna ljuslinjer (två horisontella och en vertikal), som fungerar som varselljus. De är infogade i ett svart band inspirerad av Beta Montecarlo. Längre ner sticker själva strålkastarna ut, vars sexkantiga form påminner om dem på 1965 års Fulvia Sport Zagato.



Den finns redan till försäljning i en begränsad upplaga av 1906 stycken som även är Lancias födelseår.

Kostnaden för denna skönhet är 39 500 euro och den kommer att finnas hos återförsäljarna runt om i Europa i slutet av maj 2024, dock ej i Sverige.

Interiörmässigt samarbetar Lancia med den välkända italienska möbeltillverkaren Cassina, vilket ger känslan av att sitta i ett italienskt vardagsrum snarare än i en bil.

En blå sammetsklädseln med cannellonimotiv är lyckad, som trots att den delvis är tillverkad av återvunnet material påminner om Lancia-tyget från förr.

Sätena i nya Lancia Ypsilon är bekväma och erbjuder värme- och massagefunktioner.



Även för de som sitter i baksätet är utrymmet mer än tillfredställande, med en ganska stor soffa. Det finns även två användbara USB-uttag, men handtagen i taket saknas.



Ombord på Lancia Ypsilon möts du av en elegant, klassisk miljö, i kupén blandas plana ytor, som den stegvisa instrumentbrädan, och cirkulära element som mönster i dörrarna och det innovativa bordet ovanför konsolen. Den rymmer telefonens trådlösa laddningsplatta och kan stödja en surfplatta som "står" genom en kortplats.

CMP-plattformen kan rymma olika typer av strömförsörjning, både 100% elektrisk och med förbränningsmotor.

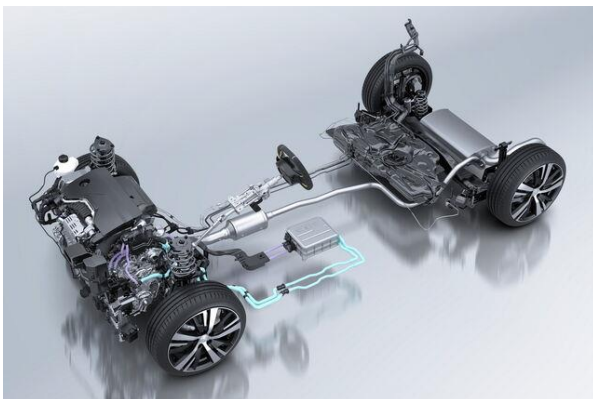


De förväntas använda den 1,2 l turboladdade trecylindriga motorn med 136 hk och den robotiserade dubbelkopplingslådan.

Förmodligen kommer vid ett senare tillfälle också en klenare variant på 101 hk. Dessa förväntas börja på cirka 25 000 euro.

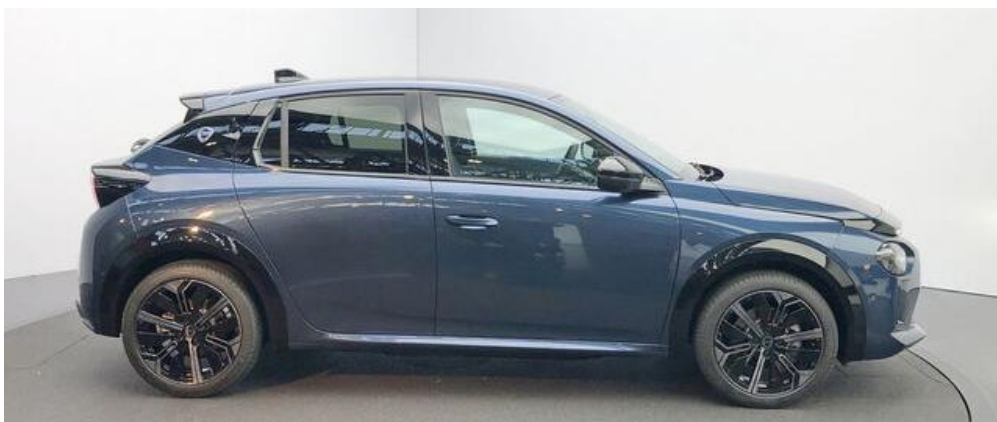
Fronten är av McPherson-typ med fjäder/stötdämpare som utför den bärande och dämpande funktionen. Bakaxeln är en torsionsbrygga.

Denna typ av fjädring används ofta bland små bilar och kombinerar effektivitet med låga kostnader och dimensioner.



Den nya plattformen har gjort det möjligt för Lancia Ypsilon att utrusta sig med alla de modernaste säkerhetssystemen, som saknades i det tidigare, inklusive semi-autonom körning på nivå 2.

Lancia Ypsilon är utan tvekan den ”finare damen” på fordonsmarknaden, som överträffar sina tekniska rötter med estetik och prestige. Detta i en tid då de flesta nya bilar verkar vara ytterligare en i raden av liknande produkter som främst skiljer sig i varumärke snarare än innovation, försöker Lancia ge något mer.



Även om tekniken i grunden är densamma, är det förpackningen som räknas och det är här Lancia Ypsilon 2024 verkligen lyser.

### **Källa och bilder:**

al Volante.it av Luca Banchio,  
City Magazine av Jan Macarol

## SALUTORG

Broschyrer till salu!

Lancia Thesis ca. 2023, tysk text, ca: 50 sidor, 30 x 30 cm se foto.

Lancia Dedra ca: 1992, dansk text, 36 sidor, 30 x20 cm.

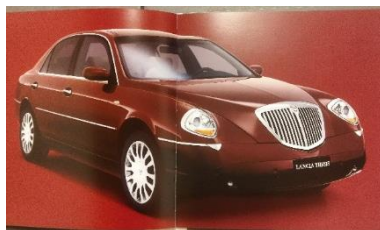
Lancia Thema ca: 1992, dansk text, 18 sidor, 20 x 30 cm.



Är du intresserad ring eller maila till Uno Johansson

mobilnr: 070-316 13 20

mail: [uno-johansson@telia.com](mailto:uno-johansson@telia.com)



---

**\* Attenzione \* Attenzione \* Attenzione \* Attenzione \***

### **Redaktörens vädjan!**

Kära La Lancia-läsare detta är en vädjan från Er redaktör, jag kan inte ensam göra hela tidningen. Jag kan heller inte fara land och rike kring för att göra reportage.

Denna tidning är för medlemmar och av medlemmar, vi måste hjälpas åt om vi ska kunna fortsätta att få en La Lancia i brevlådan 4 gånger om året.

Därför vänder jag mig till er runt om i landet tillika läsare av La Lancia att bidra med bilder på era bilar, renoveringsobjekt, mekartips, tekniska lösningar, resor, utflykter och träffar mm. Allt som en Lancia är inblandad i är intressant.

Om ni åker på en träff eller en utflykt, tag några bilder med mobilen (mobiltelefonen är ju alltid med) och skriv några rader, krångligare behöver det inte vara.

\*\*\*\*\*

**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)



Avsändare: **Svenska Lanciaklubben** c/o Magnus Wälinder, Tunavägen 7, SE-184 51 Österskär.  
Avs: Kringel-Offset AB Box 19012, 152 25 Södertälje.

**Tidningsurklipp från Svenska Dagbladets kultursida 21 februari 2023.**



**Ciao!**  
**Spero di rivederti presto!**