



LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN
NUMMER 133 , FEB 2018

Historiskt Rally med Delta Integrale



Bild från Bergslagsrallyt 2017

Luciakaffe i Gnesta

Stilstudie *Flaminia del 2*

Stigande priser på Lancia

Sportbilsdagen i Västervik



Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet: Luciakaffe i Gnesta
Sid. 6	Extravaganza 2017
Sid. 8	Sportbilsdagei Västervik
Sid. 10	Från dröm till verklighet
Sid. 15	Bilteknisk Utveckling?
Sid. 16	Stigande priser på Lancia
Sid. 20	Lancia Flamina del 2
Sid. 30	Kallelse till Årsmötet på Taxinge slott
Sid. 31	Verksamhetsberättelse för 2017
Sid. 32	Sidbyte
Sid. 33	Klubbmästaren erbjuder
Sid. 34	NLM 2018
Sid. 35	Salutorg och Klubbregalia

Klubben rekommenderar följande aktiviteter:



Vinterträffen hos
Arsenalen i Strängnäs
lördagen den 17/3, mer
information längre fram i
tidningen.

Skandinavians största militärfordonsmuseum



Bild: Från 1 maj vid Venngarns slott 2017

Svenska Lanciaklubben

Grundad 1953

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

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

Styrelsen

Lars Hansson ordf./ ansvarig utg. La Lancia

Storgatan 7, 736 32 Kungsör

Tel. 0227-139 44 Mob. 070-334 64 25

E-mail lars.a.hansson@telia.com

Bo Göran Hellers sekreterare

Karins Allé 6, 181 44Lidingö

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

E-mail bghellers@gmail.com

Magnus Wålinder kassör/ handläggare

MHRF försäkring/ besiktning

Tunavägen 7, 184 51 Österskär

Mob. 073-460 24 53

E-mail walinder@kth.se

Lena Helfrid ledamot/ layout La Lancia

Bruksgatan 69, 610 40 Gusum

Mob. 070-20 33 128

E-mail linson7@gmail.com

Hector Garcia ledamot/ webbansvarig,

handläggare MHRF försäkring/ besiktning

Nedre Torekällgatan 17, 151 73 Södertälje

Mob. 073-64 78 711

E-mail hectorfredrik@gmail.com

Karl Hansell ledamot/ klubbmästare

Ringvägen 160, 116 31 Stockholm

Mob. 070-932 02 93

E-mail karl_hansell@yahoo.se

Mikael Stjerna suppleant

Grönviksvägen 57, 167 71 Bromma

Tel. 08-704 83 13, 08-736 58 88

E-mail mikael.stjerna@teknikensvarld.se

Daniel Rebert suppleant

Tritonvägen 6, 172 63 Sundbyberg

Tel. 08-568 208 20 Mob. 070-826 84 22

E-mail daniel@rebert.nu

Herbert Nilsson hederspresident

Norregatan 4 A, 241 33 Eslöv

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

E-mail hebbel1935@gmail.com

Lanciamodeller Kontaktpersoner

Lambda, Aurelia Herbert Nilsson

Aprilia, Appia Rolf Nylén

Flaminia, Delta Tor Fredriksson

Flavia, Fulvia "

Beta, Rally 037 Magnus Wålinder

Reservdelar, service, transporter samt klubbregalier

Tor Fredriksson Mob. 070-698 30 39

Hemsida www.lanciaklubben.se

Reservdelsforum

www.lanciaregistret.com

Klubbadress svenska Lanciaklubben

c/o Magnus Wålinder Tunavägen 7

S- 184 51 Österskär

Plusgirokonto: 55 58 14- 3

IBAN SE77 9500 0099 6034 0555 8143

BIC/SWIFT: NDEASESS

Org. nr: 802440-7838

Några ord från ordföranden. av Lars Hansson

Just hemkommen från Lanciaklubbens Rally till ”Luciakaffe” på Gustavsviks Café och levande Ljus sätter jag igång med att skriva medan minnesbilderna sitter kvar. Kanske något att tänka på för den som hitintills skriftligen inte berättat om sina Lanciaupplevelser.

Jag tror att alla ni trogna läsare har intressanta händelser att berätta om. Min bedömning är att det är i storleksordningen färre än tjuugo procent av läsarna som bidrar med material. Nog om detta just nu och åter till Gnesta träffen.

Tjugofyra deltagare nådde målet, två bilar bröt varav en råkade ut för ett fordonsfel och tvingades avbryta, men tog sig trots detta hem. För vår del (Ritva och jag själv) var det en 10 mila väg i var riktning, fin, asfalterad och utan störande trafik.

Julstämningen märktes redan innan vi kommer fram till Cafét, en TOMTE håller på att klättra in genom fönstret på Ådalskyrkan.



Efter målgång får vi disponera samma trevliga rum som förra året, nu möblerat med separata mindre bord. Efter lite mingel dyker Peter upp och berättar husets historia med bland annat sina Eskilstuna kakelugnar som än i dag har Lanciastatus.

Byggnaden innehöll under en period även en trikåfabrik med kvinnlig ägare. Gnesta Trikåfabrik AB vid den tid då kvinnor ännu inte ansågs lämpliga/ kunniga att driva ett företag i egen regi. I fabriken arbetade endast kvinnor, detta ledde till att vid arbetsdagens slut stod Gnestas alla unga män på kö för att få nöjet att skjutsa hem kvinnorna på sin cykel.

Kvinnors plats i samhället verkar vara ett aktuellt ämne än i dag.



Peter berättar även historien om hur Blaupunkt bilradio fick sitt namn. Monteringsarbetet gjordes i huvudsak manuellt, speciellt lödningsarbetet.

Detta ledde givetvis till stor manuell kontrollinsats ofta med korrigerig som följd. När ett fel hittades markerades detta med en prick med blå kulör. Felet rättades till men pricken satt kvar.

Detta ledde med tiden till att kunderna började fråga efter bilradio med blå prick – felmarkeringen hade blivit en kvalitetsstämpel och företagsnamnet ändrades till Blaupunkt GMBH. Märket ingick under en tid i Bosch koncernen. Jag kan givetvis inte garantera att allt detta är sant men det var trevligt att lyssna på. Precis som förra året förplägades vi med kaffe med dopp samt efter Peters berättelser även med en härlig chokladmousse tårta. Här nedan tar glada medlemmar för sig av de läckerheter som serverades.



Blaupunkt-berättandet stimulerade tydligen gästernas hunger, tårten reducerades snabbt till en bråkdel av vad den varit.

Övrigt:

När du betalar medlemsavgiften, tänk på att ange ditt namn och det är betalningen avser, det underlättat kassörens arbete. Vänligen tänk på detta! Lars H

Vi ses på årsmötet den 21 april!

Extravaganza 2017

Rolf Nylén fick priset för sin Appia Farina Coupé



På våren 2013 kontaktades jag av Kalle Hellström, han hade tröttnat på sin Appia Farina Coupé. Jag blev givetvis intresserad, tyckte det var synd om bilen skulle hamna utomlands. Jag hade renoverat två stycken Appia tidigare och hade således lite erfarenhet samt delar till dem. Ett problem var dock att jag höll på att renovera min pappas gamla Aprilia, vilket var ett omfattande projekt. Det var också en fråga om plats.

Vi åkte emellertid till Lidköping och tittade på bilen, vilken jag tyckte var i fint skick. Allting fanns och karossen var rostfri. Vi gjorde upp köpet och gick igenom Kalles exemplariskt skötta dokumentation. Förutom en hel del reservdelar bl. a ett antal topplockspackningar ingick också ytterligare en kaross i gott skick.

Jag hyrde ett bilsläp och hämtade bilen samt ett antal kartonger med delar. Ytterligare ett antal turer med släpkärra företogs för att frakta hem alltihop till Huddinge.

Nu var jag naturligtvis sugen på att starta motorn. Ett medföljande avgassystem monterades, oljefilter byttes samt ny olja fylldes på. Förgasaren och bränsletanken rengjordes, likaså bränsleledningen och ny bensin fylldes på. Nya tändstift monterades och fördelaren gick igenom.

Det visade sig att någon tappat en mässingsmutter i fördelaren, detta hindrade centrifugalvikterna att röra sig. Dessutom hade muttern slipats av mot fördelaren så att ett fint mässingspulver prydde insidan av fördelaren, det är ju elektriskt ledande, så det måste rengöras noggrant.

Sedan kollades ventilspel och tändning, slangarna till kylaren byttes samt ny kylarvätska. Startmotorn rengjordes samt generator som även fick nya kol, och till sist monterades ett nytt batteri. Motorn var svårstartad, det visade sig att någon växlat om choke och värmereglage, det blev värme istället för choke.

Sedan var det dags för bromsarna att renoveras. Köpte nya bromscylindrar från Cavalitto. Det är ingen idé att renovera gamla cylindrar som kanske inte blir bra, börjar de att läcka är det adjöss med bromsbanden också. Bromsbehållaren hade bytts till en vanlig burk med självfall, vilket inte fungerar eftersom SIBIF- systemet fordrar ett visst tryck (ca: 1 kg) för att oljan skall komma förbi den bakre packningen i huvudcylindern.

Grillen demonterades och kromades, navkapslar och "snobbringar" likaså. Fälgarna blästrades och lackades med epoxilack och nya däck sattes dit. Bilen lämnades in för lackering i originalkulörer. Jag vågade inte ta ur rutorna inför lackeringen för välvda rutor är känsliga, särskilt som gummilisten kan vara ganska hård.

Efter lackeringen började monteringen av lister och emblem. Spränglisten var besvärlig, den är stel och vill gärna hoppa upp i hörnen. Genom att borra ett litet hål genom listens svulst och trä igenom en rostfri tråd, kunde listen låsas på insidan.

Vid provkörningen tyckte jag att växellådan tjöt lite för mycket, raxskurna drev och osynkroniserad etta gör att dreven ofta blir slita. Som av en händelse hade jag en bra låda att byta med. Det var bara att "kasta sig" ned på golvet och skrida till verket.

Då kopplingen är dragande måste man lossa låsmuttern innanför luckan under kopplingshuset för att frigöra uttrampningsarmen. Lådorna till Berlinan och Farinan är identiska förutom att slutväxeln är ändrad. För att hastighetsmätare och vägmätare skall stämma får man byta drevsatsen till hastighetsmätarwiren. Utväxlingen är instansad på slutväxelns ovansida och drevsatsens lock. Även ett nytt innertak monterades samt viss klädsel har förnyats. En elektrisk bränslepump monterades samt en batterifrånskiljare.

Väldigt mycket mer har gjorts med bilen, men nu går den fint och jag kan åka till träffar och möten och glädjas åt resultatet. Jag hoppas också att Kalle som lät mig överta bilen skall vara nöjd och tycka att den hamnade i rätta händer.



Sportbilsdagen i Västervik

Lördag förmiddag den 19:e augusti startade Lasse och jag Barchettan för en tur till Västervik. Vi skulle ”kolla in vrålåken” på Sportbilsdagen i Västervik. Temat för året var amerikanska muskelbilar, men det fanns en och annan europé också. När vi var framme parkerade vi utmed Strandvägen. Vi fortsatte till fots genom city mot hamnen där de skulle köra runt på en liten bana med bilarna. Det var inte hastighetstävling utan det gällde att ha så lika tid som möjligt alla varv.



På vägen dit mötte vi bl. a en Porsche och en Alfa Romeo som körde cruising i stan.



När vi kom fram till depån så fick vi se och höra om en SAAB Sonett som var väldigt speciell. Det var en cabriolet som bara gjordes i sex exemplar. Två stycken finns i USA och ett exemplar i Schweiz och tre stycken i Sverige. Två av dem finns på SAAB:s Bilmuseum.

Den tredje var här i Västervik och körde racing med alla de 57,5 hästkrafterna.



Deltog gjorde även en skönsjungande Lamborgini, och en röd ovanlig Ferrari replica. Enligt speakern finns bara ett originalexemplar av denna modell och den var inte till salu. Vanligast var Ford Mustang och Corvette. Här nedan en mörkblå Ford GT 40 som mullrade fint.



Vildast på banan var en Ford Escort i rallyutförande, som ”showade” för publiken och tänkte varken på varvtid eller däckkostnad.



På hemvägen besökte vi den forne Lancia medlemmen och numera kassören i Fiat Classic Club, Kjell Helgesson. Lite trevligt samspråk i garaget innan det blev dags för hemfärd. Vädret var bra hela dagen, men vi bestämde oss ändå för att fälla upp suffletten innan vi gav oss av från Kjell.

Det var tur för vi hann inte långt förrän himlen öppnade sig och vi fick åka hela vägen hem i regn.

Text & Bild: *Lena & Lars Helfrid*



Från dröm till verklighet

Lancia Integrale fantastico!

Jag heter Tomas Åkeson och bor i Örebro och tävlar i rally med bilar. Min karriär började i en Volvo Amazon 122S i några lokala tävlingar 1972, och sedan har det bara rullat på fram tills idag. Hur många tävlingar jag har deltagit i vet jag inte men det är mer än 500 stycken, både i lokala tävlingar och på SM och EM nivå.

Jag har avverkat några rallybilar bland annat flera Saab V4: or, flera Ford Escort RS2000, Opel Kadetter fram till början av 1980 talet, då de häftiga grupp B bilarna dök upp på tävlingarna i Sverige, tänker då på Svenska Rallyt som går i Värmland.

Intresset för Lancia bilarna började när Stig Blomqvist och Björn Waldegård kom till Sverige med Lancia Stratos bilarna. De var ju riktigt häftiga bilar och de lät så "gött" tyckte jag. De sista åren 1985 - 86 av grupp B bilarna med eldsprutande Lancia Delta S4 är väl det häftigaste som visats upp i Sverige.

Jag köpte då min första Saab Lancia 600 som jag tyckte var en kul bil, för att kunna känna på och äga en Lancia. Det här var nog 1984 tror jag, körde flera år med bilen, och trivdes bra med den.

Svenska Rallyt 1988 kommer jag ihåg, då vann Markku Alén med en Lancia Delta HF i Gr A klassen, vilken häftig bil tyckte jag, en sån skulle man ha. I Sverige gick det inte att få tag i de bilarna och dyra var de, så jag köpte en Mazda 323 4WD istället och tävlade med ett tag, detta för att få rutin på att tävla med 4 hjulsdrivna bilar.

Jag hängde ofta hos Rallysport Sweden i Örebro som drevs bland annat av Ola Strömberg och Stig Blomqvist.

En kväll när jag kommer ner till dem efter jobbet står där tre stycken Lancia Delta Integrale och blänker, tre "riktiga rallybilar".

De ska storsatsa på ett Lancia team i Sverige, med tre bilar året är 1988 - 89. Jag blev helt tokig, en sån bil måste man ju bara ha, men de var fortfarande för dyra för mig, så jag får vänta med detta.

Jag avverkade flera andra 4-hjulsdrivna rallybilar fram till 1995, då jag kunde köpa min första riktiga Lancia Delta Integrale 8V -88, en riktig rallybil. Det var just en av de Italienbyggda bilarna som jag hade sett hos rallysport Sweden i slutet på 80-talet, jippi! äntligen.

Det var ju så himla häftigt att kunna få köra och äga en riktig rallybil liknande de bilar som Markku Alén, Henry Toivonen med flera körde.

Visst det går åt många timmar i garaget för att de ska fungera på tävlingarna, men det är nått speciellt med Lancia bilarna.



Egen bild från "Marknadsnatta" 2017

Jag tävlade med varierad framgång med denna Lancia fram till 2005 då jag måste fått nått "tokslag", för jag sålde bilen till en annan Lancia fantast i Kil.

Där stod jag nu utan Lancia igen, helt sjukt. Men Rallysuget fanns naturligtvis kvar. Jag började bygga på en Ford Escort RS2000 -73, den började jag tävla med 2009 i historiska rallytävlingar i serien Rallyklassikerna.

Detta var en helt ny värld för mig, eller om man vänder på det så är man tillbaka på ruta ett, med samma gäng som tävlade på 1970 talet, och med liknande bilar som mitt startår 1972 - 73. Det var skitkul helt enkelt! Här kör man med Fia klassade rallybilar som följer ID handlingar som fabriken har bestämt hur rallybilarna ska se ut från den tidsperiod som tävlingsbilen kommer från.

"Men Lancia suget fanns kvar, hur kunde jag sälja den fina Rally Lancia som jag hade, hur ska jag kunna lösa detta?"

Jo, jag hittar en vinröd Lancia Delta Integrale 8V-88 till salu i Lindesberg hösten 2011. En vanlig gatbil men ändå en Lancia. Jag åker och köper den, "yeha" nu får man åka Lancia igen, va kul, har använt den ganska mycket till bilträffar.

I samma veva ringer en Lancia fantast från Örebro, Kaj Wallin till mig och berättar att han har köpt en gammal Rally Lancia Delta Integrale 16V. Han talar också om att han tänker delta med den i Midnattssolsrallyt 2012.

Kaj är själv handikappad så han vill att jag ska köra Lancian i tävlingen, jättekul tycker jag. Nu är jag tillbaka i rallyspåret med en riktig Lancia. Det blir tre Midnattssolsrallyn med den bilen.

”Nu är suget enormt efter en egen Rally Lancia.”

Under 2011 - 12 hittar jag en Rally Lancia Delta Integrale 8V -88 till salu på blocket, den köper jag.

Idén är att bygga en riktig Gr A replica av Markku Aléns vinnarbil från RAC Rallyt 1988, och sen tävla med den i serien Rallyklassikerna. Nu är jag alltså tillbaka till den dagen då jag såg de Italienbyggda Lancia bilarna hos Ola Strömberg 1988, de som jag inte hade råd att köpa.

Nu kan jag bygga en egen ”rallyvärsting” som jag kan tävla med. Arbetet börjar raskt med bilen, samtidigt som jag tävlar med Ford Escorten och kör Kajs Lancia på tävlingar.

Bilen plockas ner och lackas under, inuti och med den klassiska Martini dekoren utvändigt. Fjädringen och hjulupphängningarna byggs om i kraftigare material samt med uniballs leder, allt efter FIA:s ID handlingarna för bilen i Gr A skick.

Bromsar byts till Brembo 4 kolvs ok både fram och bak, samt en ny bromspedalbox med bromsvåg monteras för att kunna fördela bromskraften fram eller bak. Nya bromsledningar typ Goodrich monteras. En 60 liters säkerhetstank monteras med större bränslepumpar samt nya ledningar. Ett nytt avgassystem 3” byggs till bilen, även en annan drevsats till växellådan monteras.

Jag tillverkar egna hasplåtar i kolfiber för att skydda motor, växellåda och bakre diffklump. Motorn uppdateras med nytt chip i styrdatorn, matchning av insug och avgaskanaler samt turbon. Turbon förses med en 38mm restriktor i insuget allt enligt ID handlingarna.

Min Lancia är nu nästan färdig, detta är i maj 2016, den har blivit precis som jag vill ha den. Nu är det dags att boka en Besiktningsman från förbundet som ska Fia godkänna bilen för historisk tävlande.

”Jag hade planerat en start i Midnattssolsrallyt 2016 med min nybyggda Lancia.”

Tyvär dröjer alla Fia handlingar, de kommer till slut hem till mig under julen 2016, suck!

Nu när jag fått alla handlingar kan äntligen börja tävla med bilen i Rallyklassikerna. Föreningen har beslutat att tillåta historiska rallybilar tillverkade fram tom 1990 att delta, i denna klass som heter J1-J2, perfekt, eftersom min bil är från 1988.



Egen bild från Kolsvarundan 2017

Hela 2017 kör vi Klassikerseriens deltävlingar, med början i Bergslagsrallyt, där vi tar poäng direkt.

Säsongen fortsätter och vi tar poäng i alla tävlingar, till slut står vi som segrare i Klassen J1-J2 totalt. Jättekul att få vinna en serie med min drömbil Lancia Delta Integrale.

Jag tackar mina kartläsare för all hjälp jag kunnat få på tävlingarna, för utan deras insatser hade jag inte kunnat genomföra tävlingarna på det vinstrika sättet.

” Allt handlar ju om ett samarbete i bilen för att kunna komma i mål med bra resultat.”

Bilen ska till 2018 års tävlingssäsong även få ett brandsläckningssystem inmonterat och splitterfilm på alla rutor. Motorn kommer även till 2018 att få racesvänghjul med racekoppling, nya kamaxlar med annat lyft, och motorstyrningen ska sedan ställas in för att få bästa effekt.

2018 års tävlingssäsong börjar med en rallytävling i Örnsköldsvik 10/2 och nästa tävling är i Östersund 24/2.

Hoppas 2018 års säsong blir lika framgångsrik som den förra, att bilen håller ihop, och att vi håller oss på vägen...

Cordiali saluti, Tomas



Tomas Åkeson med kartläsare Tommy Petterson

***Svenska Lancia klubben Gratulerar
till seger i din klass 10.32
i Rallyklassikerna 2017***

Bilteknisk utveckling ? av Bo Göran Hellers

Kommentarer till Bo Nyléns tankar i La Lancia 132

Den ångmotor som framställs som idealisk för framtidens bilism har varit under utveckling i årtionden utan att övertyga. Dess moderna uppfinnare var Ove Platell, urtypen för en innovativ svensk ingenjör. Ryktet gick att självaste Curt Nicolin, den namnkunnige chefen för ASEA, stödde tanken.

Men detta var på 1970-talet! Vad hände sedan?

Projektet övergavs – möjligen oförtjänt, vilket nog är vad Bosse och sannolikt också sonen Peter Platell påstår.

De alternativ för bilars energiförsörjning som f n är aktuella hos en rad tillverkare är antingen direktdrift med el från batterier (typ Tesla) eller från bränsleceller som matas med ren vätgas, vilket är vad japanerna föredrar. Det är mera komplicerat, i synnerhet med mindre buffertbatterier, men tillhör sannolikt framtiden. **Snabbt och rent!**

Hur ska då vätgasen produceras? **Sol, vind och vatten**, enligt Ted Gärdestad, låter sympatiskt men förslår inte långt i ett framtida samhälle utan fossila bränslen. Verkligheten är nog den, att vi borde frigöra naturen från energiproduktionen, möjligen med undantag för sol på taken, men delar av vattenkraften och i synnerhet den fula vindkraften borde avvecklas. Ersättningen kan komma med 4:e generationens kärnkraft, mär teknikmotståndet i samhället väl är övervunnet. För komma dithän bör vi söka samarbeta med de länder där utveckling i denna riktning pågår, Frankrike och Ryssland!

Det blir många politiska hinder att övervinna!

Några bilpriser från Bilistens Årsbok 1962 av Per Edvardsson

Lancia Appia 111 Sedan	15 412 kr	Volvo Amazon Sport 90 hk	15 630 kr
Lancia Flavia Berlina	20 458 kr	Volvo P 1800	20 426 kr
LanciaFlaminia Sedan	38 351 kr	SAAB 96	9 858 kr
Mercedes 220 Cabriolet	46 640 kr	Volkswagen 1500 Karman Ghia	16 017 kr
Jaguar Fixed Head Coupé	35 457 kr	Austin 850 Super	8 533 kr

Samma år hade en manlig Industriarbetare 7:39 kr/ tim. motsvarande för en Kvinna 5:21 kr/ tim.

Konsumentprisindex KPI, 1962 var 436, KPI för år 2014 var 4580. Lite annat penningvärde då!

Stigande priser på Lancia

Att samlarbilsmarknaden är "big business" förstår man lätt när man studerar resultatet från de senaste årens bilauktioner. Men vart pekar trenderna, och hur står sig Lancia på marknaden?

Efter finanskraschen 2008 - 09 gick priserna på samlarbilar i taket. Många index talar om en prisuppgång på mer än 50 procent per år. Vissa märken och modeller ökade till och med mer än så, till exempel Porsche, Ferrari och Mercedes.

Självklart kan inte en sådan tillväxt vara för evigt. Under 2016 mjuklandade samlarbilsmarknaden, och bilauktionernas ständiga prisrekord har ersatts av en ganska platt prisutveckling. Vi ser det också på att andelen "inte sålda" bilar på bilauktioner har ökat under 2017. På många auktioner såldes bara hälften av objekten. En mer normal andel är kring 70 procent. Vissa modeller har gått ner i pris under 2017.

Lancia har dock stått utanför de tvära kasten på samlarbilsmarknaden, utan har snarare tuffat uppåt i saktmaakt längs prisspiralen. Två omständigheter talar för vårt märke. Det italienska arvet och rallyhistoriken.

En tydlig trend de senaste åren har varit ett ökat intresse för italienska märken generellt. Kanske beror det på ett allmänt intresse för italiensk design och kultur. Kanske är det så att de höga priserna för de renrasiga märkena Ferrari, Maserati och Lamborghini spiller över på märken som Alfa Romeo och Lancia. De befinner sig i alla fall i en geografisk närhet.



Hos bilhandlare Guzzago står rariteterna tätt.

Priserna har fördubblats på några år säger han.



Denna Flaminina kommer att gå på export.

En ännu starkare trend är fascinationen för tävlingshistorik och för modeller och märken med tävlingsframgångar. Förra året såldes en Lancia Delta Integrale för 255 000 pund, nästan 2,8 miljoner kronor. Orsak: Det var Juha Kankkunens gamla tävlingsbil. Rätt DNA kan aldrig rosta bort.

Av samma orsak har Lancia Fulvia coupé äntligen landat i en sexsiffrig prisbild. För 2 - 3 år sedan bytte Fulvia coupé ägare för 50 000 kronor. I dag hamnar prislappen på minst 100 000 kronor, om bilen är i bra skick.



Denna HPE begärde man 4000 euro för, den ser snygg ut och har fin klädsel.

I verkligheten är den omlackerad, tyvärr var underarbetet inte ordentligt gjort.

Min vän Peter Klemensberger, undrar varför bilhandlare aldrig talar sanning!

Av de övriga 60-tals modellerna är det främst coupéversionerna som har ökat starkt. Flavia coupé har gått upp i värde, i synnerhet de tidiga generationerna. Flaminia har alltid varit kännarnas val, och det gäller mer än någonsin. Intressant är även att sedanversionen har ökat i värde, och fina exemplar begär man mer än 200 000 kronor för.

Beta-modellerna från 70-talet var länge så billiga att det knappt lönade sig att laga rostiga karosser. I dag har i alla fall specialversionerna fått den uppmärksamhet de förtjänar. Beta coupé kan man fortfarande få för 30 000 kronor, men då får man räkna med några skavanker. Beta Spider är dyrare. Modellen designades och byggdes av Zagato, och det är detaljer som spelar in. Jag vill påstå att man får betala dubbelt upp för en Spider. Beta HPE verkar ligga någonstans mittemellan. Jag var nere i norra Italien och tittade på många HPE våren 2017 och vill nog påstå att man minst måste betala 50 000 kronor om man ska ha en rostfri bil med klädsel i bra skick.



Till slut hittar Peter "fyndet", en privatägd ljusblå HPE, en ägare och ömt vårdad. Här rullar ägaren ut bilen ur garaget. Sonen och dennes gode vän har tagit ledigt från arbetet för att kunna översätta till engelska.

Monte Carlo är en annan modell som har ökat omkring 50 procent på de senaste tre åren. Men fortfarande är det en undervärderad modell. Den har udda design, en ovanlig teknisk lösning och låga tillverkningskostnader. I dag får man ge drygt 100 000 kronor för en Monte Carlo i Italien.

Den mest undervärderade modellen av alla är tveklöst Gamma. Pininfarina-design och boxermotor hjälper inte, de här bilarna ligger fortfarande och skvalpar runt 50 000 kronor.

Bland de yngre Lancia-modellerna är det främst Delta Integrale som har en hög prisbild. I den andra änden på prisskalan har jag noterat att Y10 har börjat väcka ett visst intresse hos en ny generation bilentusiaster. Bland de riktigt nya modellerna har jag sett att Kappa Coupé verkar ha nått sitt lägsta pris. Bilarna man ser till salu i dag är dyrare än för 3 - 4 år sedan.



Prisökningen för olika Lancia-modeller är skönjbar i hela Europa. Billigast är de fortfarande i Italien. I Tyskland och Holland tycker jag priserna är påtagligt högre. Frankrike ligger mittemellan. Svenska priser är svårt att uttala sig om eftersom det är så få till salu.

Att köpa en bil i Italien har dock blivit krångligare de senaste två åren, i synnerhet om man vill köpa den privat. Myndigheterna kräver numera att man tar hem bilen till Sverige på lastbil, och först när det italienska registreringskontoret får se en fraktsedel som bekräftar att bilen de facto har exporterats får man ut "librettot" som krävs för att registrera bilen i Sverige.

Frankrike är det enklaste landet att köpa bil i, säljaren skriver "vendu" (såld) på registreringshandlingen och sedan är det bara att köra hem!

Text och bild: *Mikael Stjerna*

Lancia Flaminia Del 2, Specialmodeller av KarlHansell

Specialkarosser

Lancia sålde aldrig officiellt Flaminian som ett rent chassi. Därför gjordes det inte många specialkarosser på Flaminia bas, men några lyckas de italienska karossmakarna dock göra:

1959 Vignale, Cabriolet

Vignale ville bygga ersättaren till Aurelia B24:an och tog fram en cabriolet till Turin salongen 1959. Fessia tyckte att den såg för amerikansk ut, så uppdraget att ta fram en Flaminia Cabriolet gick istället till Touring, som utgick ifrån sin nyligen lanserade GT. Vignale Cabriolet är designad av Michelotti.

Bilen byggdes på det korta sport chassit. Bilen är tyvärr skrotad sedan länge.



1960 Pininfarina, 335 "Prezidentale"

1960 beställde Italiens president Gronchi 4 stycken förlängda limousiner för att ha som paradbilar.

Första stora framträdandet var när Queen Elizabeth var på besök i Rom 1961



De gick att använda som vanlig cabriolet eller med glastak.



Samtliga fyra bilar finns kvar idag. Två står på bilmuseum och två används fortfarande av den italienska presidenten.

1960 Motto, Loraymo

Designad av den fransk/amerikanska designern Raymond Loewy. Det påstås att mycket av bilens egenskaper berodde på språkproblem mellan amerikanen Loewy och de italienska karossmakarna på Motto. Låt oss hoppas att det var så. Bilen var "försvunnen" under många år, men är upphittad och renoverad i USA.



Dess skönhet kan diskuteras!

Bakpartiet på Loraymon är ganska lik Studebaker Avanti, som Loewy ritade 1963.

1962 Boneschi, Amalfi

Boneschi byggde en tvåsitsig cabriolet kallad Amalfi. Designad av Rodolfo Bonetto. Bilen finns kvar idag, troligen i Schweiz.



Bilder ifrån Turinsalongen 1962

1963, Pininfarina, Coupe Speciale

Denna mycket vackra bil designad av Tom Tjaarda, har nyligen avhandlats denna tidning.

Bilen finns idag i USA.



Pininfarina byggde inte bilen helt klar. Bland annat så hade bilen inga riktiga baklysen. De röda romberna under bakluckan är bara röda plastbitar. En tidigare ägare byggde om bilen så att den skulle gå att köra på allmän väg, den är idag ombyggd till originalutförande.



Med fungerande bakljus.

1969 Ghia, Marica

Denna vackra coupe designades också av Tom Tjaarda, denna gång för Ghia.

Att Ghia, år 1969, valde att göra en helt ny design på ett chassi som var på väg ut ur produktion kan verka märkligt. En teori om varför man gjorde så var att Lancia var på väg att köpas upp av FIAT, och Ghia vill gärna att FIAT skulle lägga ett bud även på dem. Ghia såldes något år senare till Ford.

Billen finns kvar idag, troligen i Schweiz.



Kanske är den snyggast med vanliga Flaminia fälgar?

1962, Lancia Flaminia Polizia

Även italienska polisen ville naturligtvis åka Lancia Flaminia. Lancia byggde 11 stycken Berlinor med den vassare 3C motorn speciellt till den italienska polisen.

Troligen finns ingen av dessa bilar kvar



Det finns en bil på italienska polisens bilmuseum, men den har ingen 3C motor, så det kan vara en kopia.



Zagato

Zagato byggde förutom sin egen produktionsmodell ett antal specialbyggda tävlingsbilar. Minst en av dessa på ett rörramschassi (Det blir lite mer om dessa i nästa del om Flaminia i tävlings-sammanhang.)

Troligen finns ingen av dessa bilar kvar. Det har under årens lopp byggts ett antal kopior.



Frågesporten

I förra delen av Flaminia artikel avslutades med en fråga om två tävlingsförare som också åkte Flaminia Berlina privat. Rätt svar var Juam-Manual Fango och Peter Collins. Först inskickade rätt svar kom ifrån Lars Hanson. Grattis Lars! Lancia delade gratis ut Flamina Berlinor till Formel 1 förare. Fangio hade sedan tidigare kört mycket Lancia som privat bil, bland annat en Aurelia B20.



Juan Manuel Fangio med sin Flaminia Berlina

Det faktum att Peter Collins körde Lancia privat störde Enzo Ferrari ganska mycket. Peter var väldigt populär både inom Ferraristallet och inte minst inom familjen Ferrari, där han nästan var som en extra familjemedlem.



Peter och Louise Collins med Flaminia Berlina

Enzo försökte på många sätt att övertala Peter att börja köra Ferrari även som privatbil, men Peter höll envist fast vid sin Flaminia.

Tillslut fick Enzo in en Ferrari 250 med en specialkaross ritad av Pininfarina, byggd i bara ett exemplar och ville ge den till Peter. Bilen hade bara dörr på passagerarsidan, på förarsidan fanns bara en djup nerskärning, som en gammal engelsk sportbil. Enzo tyckte att den borde passa för engelsmannen. Den här gången gav Peter upp och bytte sina Lancia mot en Ferrari.



En mycket vacker bil, så kanske gjorde han ett bra byte där Peter Collins, även om Ferrarin inte är lika tekniskt avancerad som Flaminian.

(Dock var Peter inte nöjd med bromsarna så de bytte han ut och skapade därmed den första Ferrarin med skivbromsar, men det är en annan historia...)

KALLELSE till ÅRSMÖTE på TAXINGE SLOTT

Lördagen den 21 april 2018 klockan 12.00. (festsalen 1 tr. upp i slottet)

Alla Lanciafamiljer hälsas varmt välkomna. Klubben bjuder på kaffe och tårta.

Tag av vid Nykvarn när ni färdas E 20 från Södertäljehållet. Skyltat "Taxinge", gamla vägen. Från Strängnäs, tag av vid Mariefred, följ gamla vägen österut mot Taxinge.

A. Förslag till dagordning, enl. gällande stadgar.

1. Mötets öppnande
2. Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande
3. Val av mötesordförande, sekreterare, 2 justerare (tillika rösträknare).
4. Godkännande av dagordning.
5. Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse.
6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning.
7. Föredragning av revisionsberättelsen.
8. Fastställande av balansräkning.
9. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen.
10. Beslut om medlemsavgift för 2018.
11. Behandling av motioner och styrelsens förslag.
12. Val av klubbordförande på 1 år.
13. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter. (kontakta gärna valberedningen,
Per Edvardsson tel. 08-35 24 64. mob. 070-321 78 16.
14. Val av revisor och revisorsuppleant.
15. Val av valberedning
16. Mötets avslutning.

B. Extravaganza.

Utdelning av vandringspokalen, för den - vid årsmötet närvarande-bästa Lancian i förhållande till användningen samt nedlagd möda och flit.



Glimtar från vackra Taxinge Slott vid tidigare årsmöten

PÅMINNELSE! Har du ännu inte betalat årsavgiften 395:- kr för i år, till klubbens pg 55 58 14 -3 så skynda nu - för fortsatt härlig Lancia-glädje, gemenskap och nytta. Forza Lancia!

Verksamhetsberättelse för Svenska Lanciaklubben år 2017

Vid utgången av året hade Svenska Lanciaklubben 120 medlemmar, varav 1 är nya och 24 har utträtt. Klubben bidrar till det allmänna föreningslivet med sakkunnig entusiasm.

Klubben har under året med framgång arrangerat NLM (Nordiskt Lanciamöte) i Sundsvall. Över 90 deltagare i 49 Lanciabilar från sju länder hade tagit sig till Södra berget. Längst körväg dit hade deltagarna från Schweiz och Frankrike med runt 225 mil. Utöver intresset för bilarna bjöd mötet på rika kulturupplevelser som en stadsvandring genom stenstaden (byggd efter stadsbranden 1888) med besök på det välkända Hotel Knaust. Ett stort tack går till Karl, Magnus och Hector för det fina arrangemanget.

Verksamheten under året började med vinterträffen på World of Classics i Tumba, lördagen 18 mars. Trots namnet består de stora samlingarna av enbart USA-bilar, ordnade kronologiskt så att man kunde följa utvecklingen av skilda stildrag. Kanske drömde man en gång om dessa amerikanare, men efter visningen längtade man till enkelhet och italiensk elegans, som faktiskt fanns även hos de första Corvetterna.

Lanciaklubbens årsmöte hölls traditionsenligt på Taxinge slott, den 22 april. Den Italienska dagen i Stockholmstrakten hölls den 1 maj på Venn garns slott, i Skåne samma dag på Krapperups slott, vid båda välbesökta träffar med deltagande Lanciabilar under strålände sol. I Köping firade de Bil- och Teknikhistoriska Sällskapet 30-årsjubileum den 13 maj, då vår ordförande deltog med sin Flavia Coupé. Samma dag hölls vårträff i Sorunda med Fiat Classic Club, där ett flertal Lanciabilar väckte publikens uppskattning.

Den 27 maj var det dags för italienskt möte på Wittseröd Gård i norra Skåne, där ägaren har inrättat ett garage med platsuthyrning för ”pärlor på fyra hjul”. Sekreteraren deltog. Den 6 juni hölls den Motorhistoriska dagen på Edsbergs slott i Sollentuna, den 7 juli Västerås Summer Meet, där endast ett italienskt fordon, en Lancia, kunde återfinnas bland alla amerikanare. En italiensk hamnträff ordnades i Nyköping den 26 juli, där samtliga klassiska bilmärken från Italien fanns representerade. I vanlig ordning fanns Lanciaklubben med på Eskilstuna Veteran dag den 27 augusti. Hölöträffen hos Tor den 30 september avslutade årets åkande i Sverige med veteranerna. Men nio medlemmar reste den 18 oktober ner till ”Rally Legends in San Marino”, där de bland andra träffade ett flertal rallyvärldsmästare. Årets sista evenemang, Luciaträffen, genomfördes den 9 december på Gustavsviks Levande Ljus & Café i Gnesta med stort deltagande.

Fem styrelsemöten har hållits under året, den 4 februari hos sekreteraren, Bo Göran, den 18 mars hos World of Classics i Tumba, den 22 april i samband med årsmötet (konstituerande möte), den 2 juli hos Hector och ett sista möte i garaget i samband med Hölöträffen. Klubbtidningen och dess distribution som periodisk tidskrift med 4 nr/år fungerar nu utmärkt. Klubbens hemsida (www.svenskalanclaklubben.se) har uppdaterats och fungerar nu tillfredsställande. Styrelsen har under året ”föryngrats”, vilket är en förutsättning för klubbens långsiktiga fortbestånd. Reservdelsförsörjning, teknisk support för att vidmakthålla bilarnas skick och försäljning av klubbregalier är omfattande och har skötts av Tor Fredriksson och ordföranden, Lars Hansson. Genom klubbens medlemskap i Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) erhåller vi fortlöpande information om bland annat EU-regler för import, besiktning och registrering. Dessutom erbjuds våra medlemmar veteranbilförsäkringar, vilket många utnyttjar. Vid Riksförbundets årsstämma 21 oktober deltog Lena Helfrid och Hector Garcia.

Styrelsen

Sidbyte av Bo G Hellers

Min artikel om "Landet *Italien* speglat i *Lancia*" i förra numret av *La Lancia* har fått flera bemötanden, som förtjänar replik.

Min beskrivning av sidbytet i Sverige år 1967 kanske var väl dramatisk, men kampanjen för bevarandet av vänstertrafiken beskrev faktiskt en omläggning som ett hot mot säkerheten, även långsiktigt. Vi som en gång hållit till vänster var inte att lita på, någonsin, enligt argumenteringen!

Jag vet inte om detta har prövats statistiskt men menar nog, att den långsiktiga nedgången i antalet omkomna i trafiken visar på motsatsen – vi som nu är äldre var inte hopplöst fångade i vårt vänsterbeteende.

Högertrafiken i USA hänger samman med självständigheten från Storbritannien, 1786.

Eftersom Finland efter 1809 var ett furstendöme under Ryssland påtvingades landet den ryska högertrafiken, men först 1858, troligen mer av praktiska skäl än politiska.

Den italienska röran med vänstertrafik i städerna och högertrafik på landsbygden kan man skratta åt – skiftet måste ske vid stadsportharna, där det rådde ständigt kaos – men är inte bilden djupt sympatisk och mycket italiensk? Mussolini hade ambitionen att resa landet till ny storhet, både inåt och utåt. Han lyckades till en början men hamnade i dåligt sällskap, vilket straffade sig.

Behovet av uppsikt över vägkanten, vilket länge talade för högerstyrning hos *Lancia*, lär fortfarande gälla i Bolivia, där en ensam bergsväg har vänstertrafik i det högertrafikerade landet. Man kan undra hur förarna kan behärska sina fordon – med koncentration! Men är det så mycket värre än för svenska lokförare, som kör tåg i vänstertrafik och den privata bilen till höger?

Vår hederspresident, Herbert Nilsson, påpekar, att högerstyrning i högertrafik ger föraren möjlighet att stiga ur för att på ett säkert sätt öppna bakhjulet för medföljande passagerare, kanske via en suicide door? Omvänt gällde i Londontrafiken, där taxibilarna traditionellt var vänsterstyrda i vänstertrafik. Men denna regel är numera bruten – både vänster- och högerstyrning förekommer.

Klubbmästaren erbjuder följande aktiviteter:

Vinterträffen hos Arsenalen utanför Strängnäs äger rum lördagen den **17 mars**, **Skandinavians största militärfordonsmuseum**. Vi träffas klockan 12.00 för ett gemensamt besök på museet. **Anmälan till Karl Hansell** senast **15 mars**, via mail eller telefon, (se sid 3).

Årsmöte på Taxinge slott den **21 april**, se information på sidan **30**.

Italienska dagen på Venngarns slott tisdagen den **1 maj**. Det brukar vara stor uppslutning av Lanciabilar på klubbparkeringen, de har utlovat bättre trafikflöde i år. Samtidigt i **Skåne** samlas man på **Krapperup slott** i sann italiensk anda.

Italienmöte på Wittseröd Gård lördagen den **19 maj**. Gården ligger mellan Eslöv och Höör. Från kl. 10 visas utställningen med tema **Alfa Romeo** i stora hallen, **nytt** för i år är **franska bilar**. Servering av korb, kaffe och rulltårta. För långväga gäster kan ordnas med enkel logi. **Varsko gärna Magnus Nilsson** mobil 070-962 30 44, mail fanalone62@gamil.com



Motorhistoriska Dagen arrangeras av olika klubbar runt om i Sverige den **6:e juni**, mer om detta i nästa nummer av La Lancia.

Utländska träffar



Lancia Motor Club i England arrangerar Goodwood Trackday Saturday 31 March 2018, kontakta Brian Mills 01903 265868, blsmills68@yahoo.co.uk

Tyska Lanciaklubben fyller 40 år, träff 10 - 13 maj i Braunlage, mer information: <http://www.lanciaclubdeutschland.de>

Holländska Lanciaklubben, träff 1 – 3 juni, mer information: <http://www.lanciaclub.nl>



Nordisk Lanciatræf 2018

Nordisk Lanciatræf 2018

Det 15. nordiske Lanciatræf finder sted fra 8. til 10. juni 2018 ved Vejle på østkysten af Jylland. Vi har booket Munkebjerg Hotel, som ligger i en stor bøgeskov med udsigt over Vejle fjord. Hotellet er arkitektonisk flot, smukt møbleret og yder fin service. Det ligger øverst på en bakke som én gang om året bliver brugt til et historisk bakk løb. Landskabet udenom er kuperet med mange små, spændende veje. Rigtige Lanciaveje.

Fredag 8. juni: Ankomst i løbet af eftermiddagen. Middag

Lørdag 9. juni: Køretur til bl.a. Jelling hvor kong Gorm den Gamle er begravet. Han var far til Harald Blåtand og bedstefar til Svend Tveskæg, Englands erobrere. Der er to store gravhøje, to store runesten og et fint, nyt museum der fortæller om vikingekongedømmet. Det hele er på UNESCOs World Heritage liste. Frokost i en gammel vandmølle, gallamiddag om aftenen.

Søndag 10. juni: Køretur til nok en seværdighed. Frokost/lunch og farvel.

Pris: 2.450 DKK (330 Euro) per person i dobbeltværelse. 3.150 DKK (425 Euro) i enkeltværelse. Børn under 12 år: 1.000 DKK (135 Euro)

Prisen dækker alle måltider men ikke drikkevarer fra fredag aften til søndag frokost/lunch.

Kontakt: aurelia@webspeed.dk eller Niels Jonassen, Boserupvej 510, DK-3050 Humlebæk, Danmark

Länk för anmälan till årets NLM <https://lanciaklub.dk>

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.



Foto: Mikael Stjerna

Här kan du som är medlem i Lanciaklubben annonsera gratis!

Kontakta red. Lena Helfrid 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 Lancia. www.autoexpernten.se





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



Herbert Nilssons Fulvia Zagato 1,3S



Markku Alén
"in action"
när han vann
Svenska
Rallyt 1988