



# LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN  
NUMMER 152 , DEC 2022



Lite vinterkörning måste den tåla! -säger Ewa

**Ewa och Rune Andersson i Malung**

**Oväntat stopp i Vännäs**

**MHRF Årsstämma**

**Rally Legend 2022 i San Marino**



## Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Ordföranden har ordet
Sid. 6	Ewa och Rune Andersson
Sid. 11	Oväntat stopp i Vännäs
Sid. 16	MHRF Årsstämma 2022
Sid. 18	Rally Legend 2022
Sid. 22	Nordiskt Lanciamöte 2023
Sid. 23	Salutorget



## Luciafika

Svenska Lanciaklubben bjuder på

### Luciakaffe med Tårta



Detta äger rum på Mel's Garage & Café i Enköping. Söndagen den 11 december 2022 klockan 13:00.

Mel's Garage ligger på Åkerbygatan 4 i Enköping. Det är lätt att hitta, avfart 142 om man kommer från Stockholm. Kommer man från Västerås så tar man avfart 141 på E18. Kör in mot centrum. Gå in på [www.mels.se](http://www.mels.se) för vägbeskrivning och gatuvy. (Mel's Garage har en pyramid som tak, den syns på ganska långt håll, vänster sida). *Ett lämpligt tillfälle att samåka!*

Förutom mest amerikanska bilar och Hot Rods finns här ett typiskt Amerikanskt Café. De öppnar klockan tio, då kan man ur egen plånbok, inhandla olika sallader, pajer, smörgåsar t.ex. räkmackan "Elvis" och pannkakor med sylt! Cafés glassbar är fantastisk, där kan man t.ex. köpa en "Corvette Split"!

**Anmälan** sker till Per Edvardsson, **senast tisdagen den 6 december**, så Caféet vet hur stor Prinsesstårta de skall tillverka.

Ring eller sms på 070-321 78 16 eller skicka mail till [per.edvard@telia.com](mailto:per.edvard@telia.com)

\*\*\*\*\*

OBS! Styrelsen passar på att hålla ett sista möte för året en timme före Luciafikat, välkomna!

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

**Bö Göran Hellers** ordf./ansvarig utg. La Lancia

Karins Allé 6, 181 45 Lidingö

Tel. 08-7675175 mob. 070-600 57 95

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

**Erik Cyrus** sekreterare

Trädgårdsvägen 31 B, 181 65 Lidingö

Mob. 070-657 32 00

e-mail [erik.cyrus@swedbank.com](mailto:erik.cyrus@swedbank.com)

**Magnus 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)

**Per Edvardsson** ledamot/klubbmästare

Besvärbacken 2 A, 191 40 Sollentuna

Mob. 070-321 78 16

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

Hultsjövägen 3 A, 612 76 Lotorp

Mob. 070-27 29 227

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

**Johan Mellström** suppleant

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

Tel. 08-77 47 357 mob. 070-889 4334

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

**Tomas Öhman** suppleant

Hultsjövägen 3 A, 647 93 Mariefred

Mob. 073-416 05 00

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

**Herbert Nilsson** hederspresident

Norregatan 4 A, 241 33 Eslöv

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

e-mail [hebbe1935@gmail.com](mailto:hebbe1935@gmail.com)

## Lanciamodeller kontaktpersoner

Lambda, Aurelia Herbert Nilsson

Aprilia, Appia Rolf Nylén

Flaminia, Delta Tor Fredriksson

Flavia, Fulvia Tor Fredriksson

Beta, Rally 037 Magnus 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 Bo Göran Hellers

Jag har varit medlem i Svenska Lanciaklubben sedan 1969, då jag blivit ägare av den bil, en Flavia Coupé, som jag fortfarande gärna kör. Gammal kärlek rostar som bekant aldrig. Min närvaro vid våra träffar på den tiden var nog inte så övertygande. Men jag minns att jag blev revisor vid något tillfälle – jag kom ifrån uppdraget med några enkla formuleringar, som jag hoppas aldrig behöver läsas. Vid något årsmöte hade vi bjudit in en engelsman med fru, båda *lancisti*. Han förklarade att hon var en ”garageman’s daughter”, en garanti för äktenskapets hållbarhet trots mannens liv i garaget.

**Bild till höger:** Sir Rowan Atkinson, känd skådespelare och komiker. Han sågs på 50-års jubileumsmiddagen som engelska Lanciaklubben hade 1997. Om han fortfarande är medlem i Lanciaklubben ska vara osagt.

Här i form av karaktären Mr Bean, med en Lancia Thema i bakgrunden.



### Lucia på Medelhavet

Vid förra årets Lucia-firande i Lanciaklubben talade jag om en minnesvärd havsresa 1964, från Neapel till Siracusa på Sicilien, den heliga Lucias hemstad enligt legenden. Vi blivande civilingenjörer var på slutresa före examen och hade med oss en avhållen professor, Hilding Brosenius med hustru. Jag var ordförande i organisationskommittén för evenemanget och bemöttes därför med sura miner, då kamraterna upptäckte att de fått fjärdeklasskojer att sova i, medan professorsparet hade en gigantisk förstaklasshytt på däck med glasrutor på tre sidor. De bjöd upp oss på kvällen på ett glas och vi rymdes ledigt alla femtio i deras hytt.

Efter denna traktering var det åtskilliga kamrater som vägrade att gå ner i kölsvinet till kojerna – man satt helt enkelt uppe resten av natten, med kort och dryck. Tidigt på morgonen passerades de Eoliska öarna med Stromboli, vars vulkan var aktiv just då och lyste upp himlen, ett vackert men också farligt skådespel. Då hade jag ännu inte sett Roberto Rossellinis film ”Stromboli”, där han lanserade Ingrid Bergman i den kvinnliga huvudrollen.

Anna Magnani var svartsjuk och glädde sig åt att Rossellini hade svårt att regissera svenskan. Fenomenet kallas skadeglädje och är en ful känsla, ovärdig en sann älskare av Italiens natt.

## Vätgas- eller batteridrift?

I tidskriften Illustrerad Vetenskap nr 8/22 ställs alternativen, vätgas eller batteri mot varandra. En vision presenteras utförligt ”Väte intar Europa steg för steg”. I denna framhålls vår kontinent som banbrytare för en ny energipolitik, baserad på produktion av vätgas, som i ett nät av kontinentala rör distribueras ut på marknader till oss konsumenter. Men kraftförsörjningen bakom denna magnifika plan bygger på att Norge levererar naturgas, som konverteras till vätgas, medan fortsättningen hämtar nödvändig energi från sol och vind. Ska detta verkligen tas på allvar?

Havsbaserad vindkraft är visserligen en möjlighet, men varför gå denna väg när det finns alternativet kärnkraft, som i ny version kan utnyttja det kärnbränsle som den nuvarande generationen lämnat efter sig.

Men det mycket märkliga är att tidskriften i ett annat stycke anför bedömningen, att ”Idag satsar framför allt Japan, Sydkorea och Kina på vätgasbilar. Tillsammans räknar dessa asiatiska länder med att komma upp i ett par miljoner vätgasdrivna personbilar till år 2030. Trots fördelarna med vätgasbilar tyder allt på att det är elbilarna som avgår med segern i Europa.”

För mig är detta obegripligt – varför skulle Europa hålla fast vid en sämre teknologi än Asien?

---

## Rättelse

I referatet från Höör om ”Utmärkelser för särskilda insatser” i senaste numret av La Lancia, nr 151, omnämndes min danska kollega Niels Jonassen som fysiker i H C Ørstedes efterföljd. Detta är ett missförstånd, vilket jag beklagar – jag borde ha vetat bättre. Jonassen har påpekat att han är ”historiker med speciale i kolonihistorie”. Därmed avses förvisso inte koloniträdgårdar, som kunde förtjäna en egen berättelse, utan dansk kolonialhistoria, som är komplicerad med många inslag från Asien, Afrika och även Amerika, speciellt Danska Västindien. Den sista kolonin är väl Grönland, som strävar långsiktigt mot självständighet.

## Ewa och Rune Andersson i Malung

Vår ambition är att bevara italiensk rallyhistoria.

Med en pappa som sålde Fiat under småbarnsåren, som exalterat berättade om italienska bilar efter ett besök i Italien och Turin och med en storebror som tävlade i rally med Fiat, så var vägen utstakad för Ewa. Något italienskt skulle det vara!

Ewas första bil var en Fiat 128 sport coupé. Den gick som ett skållat troll! Det var nog därför som Rune, efter att ha blivit frånåkt på skogen mellan Malung och Lima (tur att det inte fanns fartkameror då), fastnade för henne! Inledningsvis körde Rune Volvo 142, men efter någon vecka i Ewas familj så blev det en Fiat 131!

Runes bilintresse väcktes, då han redan i unga år, fick vara med sin morbror Roland som körde rally, tillsammans med Roland tävlade Rune i skotercross några år under 70-talet.

Under tidigt 80-tal började Ewa och Rune med folkrace. De körde såklart italienskt. År 1985 gjorde Ewa debut inom rallycrossen med en Fiat 850 sport coupé. Motorn, som Rune och Ewas storebror byggde, var en 1800 cc twincam med dubbla Solex, vassare kamaxlar, Gislaved Frost vinterdäck bak samt gamla OT-däck fram, där dubben hade plockats ur. Det gick riktigt bra, förutom att hon slog runt var och varannan tävling, då bakhjulen vek in sig och den rullade runt lätt som en boll. När detta åtgärdades med vajrar, så gick det så klart ännu bättre. Otroligt startsnabb var den!



Tabergbanan Jönköping, SM-final 1985.



Startlinje, rallycross Borlänge 1985.



Inför tävlingssäsongen 1986 var dock tävlingsbilen utbytt. Bästa vänner hade hämtat hem en krockskadad Lancia Beta Monte Carlo från San Remo i oktober år 1985, transporterat den på biltrailer bakom en Fiat 131, genom hela Europa. Nämnas kan att det inte var enkelt att hämta en bil från Italien på den tiden. Så mycket papper och krångel i tullen. Men våra vänner var ändå glada, de hade hunnit med att se San Remorallyt!

Till våren år 1986 var den dock klar, Ewas Lancia Beta Monte Carlo med Martiniränder! Den var utställd på Frescatimässan i Stockholm samma år. Vilken uppståndelse det var när den rullade av trailern inför första rallycrossstävlingen för året, i Tomelilla maj 1986! Dåtidens bilsporttidning, Idrottsbladet, uppmärksammade också denna ovanliga rallycrossbil. Rune och Ewas bror Hans-Erik byggde bilen.

Motorn var en 2-liters twincam med turbo från Svensk Turboteknik, ett insprutningssystem från Porsche V8 och turbokolvar från Porsche 911. Potent, startsnabb men svårkörd.



**Bild höger:** Påväg till start, Svampabanan i Tomelilla, 1986.

I samband med Svenska Rallyt 1986 träffade vi Signor Rossi där han meddelade att Martini var ett registrerat varumärke, så några Martiniränder fick vi inte använda i tävlingssammanhang, berättar Ewa.

Med det nya reglementet som kom år 1988, där turbo och 4WD förbjöds i SM för tjejer, blev Lancia inte aktuell för rallycross längre. När det sen blev husköp, första barnet på väg, ekonomin var skral och vår gamla Mercedesbuss från -73, behövde bytas till en större och modernare, var vi tvungna att sälja Lancia. En tung dag då den lämnade Malung och for ner till Skåne.



Enligt rykten har den sedan varit över till Danmark en sväng, men finns nu åter på svensk mark. Tyvärr inte till salu. Kändes lite ledsamt att få en bild på den här om året! I riktigt dåligt skick och fortfarande med Ewas namn på!

Ewa fortsatte tävla med rallycross och en Fiat 131 ersatte Lancia. Fiaten var en otroligt härlig tävlingsbil! Även Rune körde några tävlingar med den. Bilen står för övrigt kvar i garaget och genomgår i detta nu en helrenovering!

**Bild höger:** Ewa med sin Fiat 131, SM i Rallycross på Kinnekulle Ring, där hon slutade som tvåa i A-finalen.



Ewa kom aldrig över saken efter sin Lancia och när de år 2009 hittade ett skapligt exemplar; hos en italienerare boende i Tyskland, så kunde drömmen uppfyllas. Äntligen en Lancia på gården igen! Men Ewa var inte nöjd med att det "bara" var en Beta Monte Carlo, drömmen var ju en rallyreplika av 037. Så efter fem år, mycket blod, svett och tårar, så var den äntligen klar – 037:an!



**Bild ovan:** 037:an vid Siljans strand.



Både tidningarna Bilsport och Klassiker har gjort fina reportage om Lancia. Den har varit september månads kalenderbil i tidningen Klassiker, den har varit på utställning i Åbo, Turku saloon där den blev Top-10, på Oslo motorshow, Arvikas italienska bildag, Skokloster 1: maj, Dala Sportbilsfestival, Klassikers bilträff på Conventum i Örebro och på Elmia. Vald till utställningens vackraste bil på Västerdalsträffen och på Orsa Sportbilsfestival.

Så klart att den väcker uppmärksamhet!

2015 valdes Lancia till Sveriges vackraste 80-talsbil. Detta vid Klassikers bilträff på Wenngarn. Världens vackraste bil enligt Ewa! Poängen är ju också den körs på vägen till och från alla evenemang!



Här får Ewa ta emot priset som ägare till Sveriges vackraste 80-talsbil, på Wenngarn 2015.

### Bild höger: Elmia 2018

Några Lancia Integrale har vi haft i vår ägo, både en 8- och en 16-ventilare. Dessa har dock gått vidare till nya ägare.



Nu har vårt Lancia-stall berikats med en Stratos Hawk-replika, ett vackert bygge av Jo Ravensborg. Vår ambition har varit att skapa och bevara Italiens rallyhistoria! Tyvärr saknar vi en Lancia Delta S4!



Stratos Hawk replika.



Ewa och Rune Andersson med några av de italienska skönhetererna.



## Oväntat stopp i Vännäs av L Helfrid

På hösten 2021 införskaffade vi en äldre husbil, en italiensk Laika årsmodell 2001. Vi provade att campa med den en helg i början av oktober, sedan blev den inställd för vinterförvaring. Under vintern smiddes planer på vart semestern skall gå nästa sommar, det blev bestämt att färden skulle gå mot Norrland. Ingen av oss hade varit mycket längre än till Sundsvall.

Första veckan på semestern packade vi husbilen full med förnödenheter, två katter och en hund. Färden gick norrut på mindre vägar till Söderhamn, därefter fortsatte vi på E4:an.

Jag kom på den ljusa idén att ringa till Johan Mellberg, som har en stuga vid Njurundabommen, han var där och vi var välkomna. Vi köpte med oss jordgubbar och Johan bjöd på grillat med tillbehör. Efter frukost morgonen därpå fortsatte vi färden.



Vacker vy från Johans altan.

Det blev flera stopp längs vägen, på olika campingar och ställplatser, fördelen med husbil är förstås att man kan stanna när man vill för att till exempel äta eller rasta djuren. Vid Umeå svängde vi av inåt landet på väg 92. Efter några mil började min mage kurra, jag sa till Lasse att vi måste stanna och äta snart, för jag orkar inte köra längre. Strax därpå kom vi till Vännäs, vi ser en skylt som det står Motormuseum på.



Vi svänger av väg från 92, om det inte är sevärt kan vi i alla fall fixa vår lunch där. Vi tittar oss lite skeptiskt omkring, utanför finns en arméhelikopter och en massa "bråte", är det värt att lägga entréavgift och gå in? Utanför finns också en nostalgimack, som är riktigt fint anordnad. Se bilder nedan.



Vi funderar på saken medan vi äter i husbilen. När vi är mätta och belåtna efter lunchen så bestämmer vi oss för att se vad som finns på museet, nu när vi ändå är här. Vi betalar och går in, mannen i kassan berättar att Vännäs Motormuseum drivs av en ideell förening med ett 30-tal medlemmar, föreningen startades 1986.

Hangaren som museet huserar i byggdes 1927 och användes av flygvapnet fram till efter 2: a världskriget. Föreningen höll sin första utställning 1993, efter några års renovering av hangaren. Vännäs ligger vackert beläget där Vindelälven och Umeälven möts, knappt 3 mil från Umeå.



När vi kommer in blir vi förvånade över hur mycket fordon, prylar och skyltar som ryms innanför dessa väggar. Det är flygplan och helikoptrar i taket, trampcyklar uppsatta på ena väggen, båtmotorer i långa rader på övervåningen. En lång rad med Puch-mopeder i olika årsmodeller.





I förgrunden en vit Puch Florida, den vita färgen fanns mellan 1962 och 65. Den kallades "Kungamopeden", eftersom vår nuvarande kung fick en ny sådan, som var just vit.

Det fanns även ett antal fint renoverade motorcyklar.

**Bilden till höger:** Här ser vi en BSA, en Triumph och en Velocette.

På bottenvåningen fanns bilar, några traktorer och en lastbil, samt mycket mer prylar.



Det var också en hel del uppbyggda miljöer med dockor som var tidsenligt klädda. Två bensinstationer, en Caltex och en Shell fanns också. Till och med inne på toaletten fanns nostalgisaker, så som rakhyvlar, borstar, parfymflaskor, förpackningar med tvål och schampo, mm.

**Bilden till höger:** en tankbil från tidigt 30-tal av märket Volvo.



**Bilden till vänster:** en Fordson traktor med tidsenligt klädda dockor, så som det kunde se ut förr i tiden.

På väg mot toaletten fick vi se en märklig liten röd motorcykel med sidvagn, det står "Stora Bullret" på sidan av vagnen.



Denna lilla ”mini-mc” byggde Sporthandlare Elis Granberg i Åsnäset till sin son Leif.

Den blev färdig 1951, väger 33,5 kg är 110 cm lång, 65 cm bred och 58 cm hög. Det tog honom ungefär 200 timmar att bygga, han har tillverkat allt utom motor, hjul, skärmar och kedja.

Den lilla sidvagns cykeln har allt som en normalstor cykel har, såsom teleskopgaffel, hel och halvlyse, växlar, signalhorn och gashandtag mm.

Den startas med så kallad springstart i likhet med speedwaymotorcyklar. Motorn är en hjälpmotor av märket ABG på 48 cc, denna är nedväxlad så den endast går i rask marschfart. Sonen Leif var 2 ½ år gammal när han provkörde motorcykeln för första gången, pappa fick justera gasen, men styrningen skötte han själv. Var han manne världens yngsta motorcyklist 1951?



**Bild ovan:** I taket hänger ett glidflygplan av 30-talstyp, en tysk SG-38 Schulgleiter dessa vinschade man upp med bil när eleven skulle lära sig att flyga. Min far började med en sådan när han skulle lära sig att flyga 1946.

Uppe på övervåningen fanns båtmotorer i långa rader, båtar, flera flygplan och flygplansmodeller.

**Bild nedan:** Den här "Loppa" är byggd av Gunnar Andersson, Rossön i Jämtland.



Flygplanstypen introducerades i Frankrike 1934, den demonstrerades av sin uppfinnare och byggare Henri Mignet. Loppa, som den kallades i Sverige, var designad att bli ett extremt lätt flygplan att bygga och flyga.

Mignet påstod att vem som helst som kan vika ihop en papplåda kan bygga en Loppa och den som kan köra bil kan flyga en Loppa.

När Gunnar 1999 var 83 år började han att bygga sin Loppa efter franska ritningar, detta tog honom tre år. Tyvärr gick Gunnar bort innan han hann provflyga den.



**Bild till vänster:** En ovanlig Chrysler Sno Runner från 1980. Den har en 2-takts motor på 135 cc och 7 hk. Det blev ingen större succé så produktionen lades ner efter tre år.

Var det då värt att se? Ja det var absolut sevärt, så mycket fordon och saker på samma plats!

# Rapport från MHRF av Bo Göran Hellers

## MHRF:s årsstämma 26 oktober 2022



Som säkert är bekant bland våra medlemmar tillhör Svenska Lanciaklubben, en riksorganisation, MHRF (Motorhistoriska Riksförbundet). Denna har funnits i mer än 50 år. Där finns nu nära 200 klubbar med mer än 100 000 medlemmar, alltså en betydande folkrörelse till försvar av den klassiska motorismen. MHRF är i sin tur medlem av ett internationellt organ, FIVA (Federation Internationale Vehicules Anciens) med säte i Turin, där även Lancia hör hemma.

Syftet med all verksamhet är att hålla våra fordon igång, rättsligt och praktiskt genom att bistå i juridiska frågor och i tekniska avgöranden, t ex i frågan om framtida drivmedel.

Dessutom bedriver man inom MHRF en försäkringsverksamhet i samarbete med Folksam. Riksorganisationen håller en årlig förbundsstämma, senast den 22 oktober - 22. Representationen från klubbarna vid stämman var hyfsad, nära 50%.

Verksamheten undergår för närvarande en förändring genom digitaliseringen av all kommunikation, in till och ut från riksorganisationens kansli. (Man lovar att övergången ska bli mjuk men bestämd.) Detta gäller också för försäkringsärenden, där pappersarbetet upphörde 1 maj. Även hemsidan (mhrf.se) har reviderats. Detta ökar med nödvändighet avståndet till enskilda medlemmar, vilket borde ha diskuterats öppet på stämman. I stället fick vi en ganska avslagen tillställning, där enigheten omkring den förda politiken var uppenbar. Man inser allmänt, att utvecklingen kräver rationalisering, om inte personalbehov ska växa organisationen över huvudet. Bemanningen räknar f n 5-7 tjänster, vilket sägs inte ska öka. Med rätta hjälpmedel ska mer åstadkommas.

Som ett led i omläggningen av verksamheten ingår rollförändringar och nya benämningar. Våra besiktningsmän ska i fortsättningen heta **fordonsinspektörer**, samtidigt som ett mycket stort antal icke-aktiva rensas ut. Inom Lancia-klubben, där vi inte tar så formellt på uppgifterna, har vi kontaktpersoner som besitter stor kompetens avseende vissa modeller, vilket framgår av sid 3 i varje nummer av La Lancia. Hur fordonsinspektörer ska rekryteras måste styrelsen ta sig an inför 2023. Inom försäkring ska varje klubb utse en **försäkringssamordnare**, som håller kontakt med handläggare på MHRFs kansli. Eftersom värdet på våra bilar inom Lancia-klubben varierar så starkt finns anledning att framhålla, att relationen mellan bolag och kund är avgörande. En resultatdelning med Folksam är en viktig del av ekonomin för MHRF och hela försäkringsfrågan därför av vital betydelse.

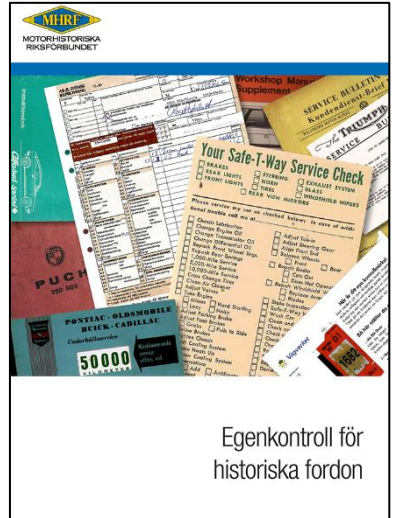


Vid årsmötet fastställdes också budgeten för innevarande brutna verksamhetsår, 2022-23. Här kunde man ha önskat sig mera diskussion – vissa kostnadsställen för resor och förplägning förutses ha en dramatisk utveckling, troligen beroende på ett ökande internationellt engagemang. Vaksamhet rekommenderas!

Broschyr från MHRF

## Egenkontroll för historiska fordon

Historiska fordon sköts i allmänhet väl, även då de används för tävlingsändamål. Det är egentligen självklart, vid hård belastning gäller det att grejerna fungerar. Men även utanför tävlingsbanan hyser ägaren i allmänhet sådan känsla för fordonet att det sköts exemplariskt. Till hjälp för den ambitiösa innehavaren tjänar en viktig broschyr från MHRF om ”Egenkontroll för historiska fordon”. Dess budskap ligger i linje med bestämmelser på många andra områden i samhället, t ex för byggnader, där man framhåller det egna ansvaret, för funktion och kontroll, där så är möjligt. Exemplariskt!



Egenkontroll för historiska fordon

**Denna broschyr finns att ladda ned via [mhrf.se/agarguide](http://mhrf.se/agarguide).**

\*\*\*\*\*

När Lancia-året nu går mot sitt slut erinrar jag mig en artikel från 2007 av motorjournalisten Calle Carlquist: ”Det finns för få Lancia på svenska vägar. I en tid när var och en har möjlighet att få sin bil osannolikt personlig i utrustning och konfiguration saknas sedan länge det mest individuella bilmärket av alla i utbudet.”

I Bilregistret finns det idag drygt 2 000 Lancior, som pryder våra vägar. I vår klubb finns omkring 200, dvs omkring 10% av beståndet. Är detta mycket? Jag vågar påstå att klubb-bilarna står för det bästa inom Lancia, kvalitet, variation och individualitet. Men representation är viktig och måste försvaras – nästa år fyller klubben 70 – imponerande kan tyckas men också uppfordrande för styrelse och medlemmar.

Livet med Lancia är ett fortsatt äventyr!

## Rally Legend 2022 av Johan Mellström

När hösten börjar göra sig ordentligt påmind här i Sverige är det återigen dags att åka till Italien och San Marino. Rally Legend lockar som vanligt till en resa dit i början av oktober varje år.

Årets Rally celebrerade att det var 40 år sedan Lancia 037 presenterades, dessutom firades att det var 20:e gången som Rally Legend genomfördes och vidare att det var 50 år sedan Sandro Munari vann Monte-Carlo rallyt. Förutom nämnda jubileum firades Dakarrallyt med flera Dakarbilar, 90-talets Subarutävlande med Colin McRae, så det blev ett ordentligt firande.

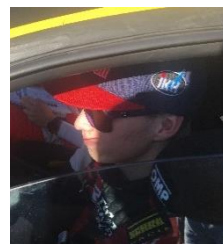
Celibriteterna på plats var åtskilliga med Walter Röhrl, Juha Kankkunen, Markku Alén, Jari Matti Latvala, samt precis nykorade världsmästaren Kalle Rovannerä, bara för att nämna några av dem.



**Juha**



**Markku**



**Kalle**

Två svenska tävlingsekipage var med i form av två Audi S1 rallycrossbilar med ca 600 hk vardera, vilka ”showade” ordentligt. Där fanns också ett annat svenskt ekipage med PG Andersson/Anders Fredriksson och ett halvnorskt med Ole-Christian Vejby/Jonas Andersson. Sedan var ju vi där också; Tomas Åkeson, Tommy Pettersson, Stig-Åke Hedmark, Daniel Rebert, Beppe Svensson, Clemens Waldau, Andreas Enbom och så jag.

**Bild till höger:** ”La Liga” utanför Hotell Accademia med hotellchef Antonella.



Årets resa utgick från Arlanda med flyg till Bergamo där vi hämtade ut en hyrbil och körde ner till Imola. Där drack vi ett glas vin och hämtade ut vår utrustning på Augusto Zuffas vingård. Efter inpackning i minibussen åkte vi de sista 10 milen ner till Hotell Accademia i Rimini där vi som vanligt mottogs varmt av hotellchefen Antonella.



Då kvällen blivit sen tog vi en drink i värmen på uteplatsen och sedan drog vi oss tillbaka till våra rum som Drottning Elizabeth skulle ha uttryckt det hela.

Torsdagen inledde vi med att åka upp till San Marino för ett traditionsenligt förmiddagskaffe på Café Rondello och inköp av rallyts entréband. Sedan tog vi en promenad runt i rallyområdet och tittade på vad som skulle komma innan vi åkte ner till Tavullia för att försöka se om Valentino Rossis museum var öppet. Då det inte hade öppnat ännu och vi började bli hungriga, åkte vi norrut mot Restaurang Greppia, en gammal favorit. Kvällen tillbringades på lokal restaurang där vi åt ”seafood” pasta och njöt av gott vin.

Fredagen inleddes med att vi åkte upp till Shakedown-sträckan och fick en första glimt av helgens fortåkare.

När ögonen var mätta på bilar och magen hungrig på mat åkte vi till en annan gammal favoritrestaurang Trattoria Rustica Ugolin där man får vällagad mat och tiramisu till stor belåtenhet.

Vi åkte tillbaka ner till rallyområdet och tittade på bilar och människor i massor! Colin McRaes far Jimmy och dotter Alison var där och Colin hyllades, med på hyllningen var massor av gamla och nya rallystjärnor och den avslutades med att Kalle Rovannerä fick de skor som Colin hade när han vann rally VM första gången.

Höjdpunkten på fredagens Park fermé är när alla rallybilar ställs upp runt löparbanorna på idrottsstadium, tänk er ca 180 rallybilar i perfekt skick stående bredvid varandra runt en hel löparbana!!!



Fiat 127 i rallykostym!

På fredagskvällen åkte vi som vanligt upp till gamla staden i San Marino och tittade på bilarna först i några högfartskurvor och när vi sett tills ögonen åter blivit mätta och magarna hungriga travade vi till restaurang Bolognese, som har fantastiska pizzor till låga priser mitt i största turistområdet, fantastiskt trevligt och gott.

Maten skakade vi ner genom att gå upp till grupperingsområdet där alla bilar skall stå stilla en timme (bland annat för att besättningarna skall äta middag). Vi promenerade runt bland bilarna tills benen var ömma och ögonen trötta.



Lördagen inleddes med att åka till Conad och införskaffa dagens förnödenheter; grillspett, kaffe, bröd, vin, och allt annat som man inte kan vara utan. Vi åkte upp till ett välkänt vägbyte på slutet av La Casa, rallyts längsta sträcka. Efter att ha sett ut en bra plats, etablerade vi oss med grill, gasspis, bord och stolar vid ett litet skjul för åsneutfodring.

Dagen tillbringades med att fika, grilla, äta, träffa trevliga människor och inte minst titta på fantastiska rallyprestationer. Frammot kvällen tog vi oss ner till hotellet och klädde om för ytterligare en av resans höjdpunkter. Om vi köper vin så står Accademia för mat till oss, sig själva och fyra belgare som vi träffar varje år. Det blev som vanligt en fantastisk kväll med mycket mat, vin och trevliga samtal.



Söndagen inleddes med frukost och utcheckning så att vi sedan kunde inleda med ett besök i rallyområdet några timmar innan det var dags för transport tillbaka upp till Imola och Zuffas vingård, där det vankades många rätter med fantastisk mat och många flaskor gott vin samt trevliga samtal om vad vi sett och varit med om under några händelserika dagar. Kvällen avslutades på ett nytt hotell i närheten av vingården.



Måndagen inleddes med frukost och sedan transport upp till Ducatis högsäte med besök på både museum och fabrik.

När det återigen var dags för mat åkte vi till en gammal favoritrestaurang som drivs av en före detta F1 kock åt Ferrari.

Efter måltiden blev det dags att börja färden mot flygplatsen i Bologna för att resa hemåt igen.



Det är inte klokt så mycket trevligt man hinner med på 5 dagar i fantastisk sällskap!



## Nordiskt

# Lanciamöte 2023

Från fredag den 2:e till söndag den 4:e juni

Vi kommer att bo på ett Konventum conference center. Det är ett fint exempel på god arkitektur, smyckad med exempel på dansk design och utsökta konstverk. Det är beläget i mitten av en stor grönyta, med utsikt mot Öresund. Till detta kommer att det har ett utsökt och sublimt kök. För ytterligare information, besök gärna: [lanciaklub.dk](http://lanciaklub.dk)



Öresund har alltid varit en central länk för Danmark. Historiskt låg de tre största städerna längs dess stränder. År 1658, då Malmö under tvång avstods till Sverige, ryckte Helsingør upp på andraplatsen i det danska riket.

## Ställ upp i Danmark!

Det nordiska Lanciamötet (NLM) 2023 har säte i Helsingør. Staden är i sig värd ett besök och är lätt tillgänglig från alla håll.

Registrering och check-in på hotellet kommer att äga rum på fredag eftermiddag – vi har gott om tid att packa upp innan det är dags för en god måltid.

Lördag den 3:e juni kommer vi att köra en vända genom landskapet, som tack vare dess många skogspartier och naturliga skönhet utgjorde de danska kungarnas favoriserade jaktmarker. Dagen avrundas med en traditionell NLM galamiddag.

Efter frukosten på söndag 4:e juni kör vi en kort sträcka till ett bilmuseum med ett intressant urval av klassiska bilar, däribland flera Lancia bilar. Där kan vi också inta en avskedslunch, som avslutar NLM.

## SALUTORG

I Lancialagret finns mycket! - och resten kan skaffas! **Reservdelar**, nya eller beg. till Aprilia, Appia, Aurelia, Flaminia, Flavia, Fulvia, Beta, Delta, Dedra, Kappa, Thesis, m.fl. till ytterst förmånliga priser för klubbens medlemmar. **Kontakta Tor Fredriksson tel. 070-698 30 39**, för mer info. och vidare affär, ev. transporter, verkstadsservice, m.m. - samt beställning av klubbregalier.

## Till Salu!

**Lancia Flavia Cabriolet**, årsmodell 2012, uttagen 2013. Den har gått 5300 mil, och är bara sommarkörd.

All tänkbar utrustning finns, samt skinnsäten. Säljes på grund av att tiden inte räcker till och att den bara står i garaget.

Om intresse finns ring Erik 070-640 50 31

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



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

**Autoexperten**

Medtag ditt medlemskort i Lanciaklubben och du får minst 10% rabatt på allt i butiken. (gäller ej redan nedsatta varor)

Öppet: Måndag - Fredag 8.00 – 17.00    Lördagar 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.autoexperten.se](http://www.autoexperten.se)







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



Tony Fassinas 32 ventilers Stratos på stadion i San Marino.

**Buon Natale e Felice Annu Nuovo!**

