



# LA LANCIA

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA LANCIACLUBBEN  
NUMMER 154, JUNI 2023

## Årets ExtraVaganza!



Tilldelas i år Lena Helfrid för hennes Beta HPE 2000 -78

## Inbjudan till Lanciaklubbens 70-årsfirande

**Är du drabbad av virus?**

**Årsmötet på Taxinge Slott**

**Första Maj på Skokloster**

**Ett unikt Lanciaår 1953**



## Innehåll i detta nummer:

Sid. 3	Klubbpresentation och styrelse
Sid. 4	Press-stopp!
Sid. 5	Årsmötet på Taxinge slott
Sid. 7	Årsmötesprotokoll
Sid. 9	Några ord efter Taxinge
Sid. 10	Lancia Beta HPE
Sid. 12	Ett unikt Lanciaår 1953
Sid. 16	Romarrikets vägnät speglas i Lancias modeller
Sid. 18	Lancias Logotyper
Sid. 19	BMW-gruppen påbörjar produktionen av en iX5 Hydrogen
Sid. 20	Första maj på Skokloster
Sid. 21	Är du drabbad? -Svårbehandlat virus sprids...
Sid. 26	Öppen inbjudan till 70-årsjubileum för Svenska Lanciaklubben
Sid. 29	Lever Lancia?
Sid. 31	Salutorg

## Klubbmästarna rekommenderar:

**Frukostklubben Bil & Bulle:** Arrangerar morgonträffar mellan 06.00-08.00. **Lördag 10 juni:** Brostugan. **Lördag 8 juli:** Hellasgården. **Bil & Bulle** arrangeras även i andra städer runt om i landet, bland annat Norrköping, Västervik, Askersund, Göteborg och Sandviken.

**Ljusterörundan:** 1 juli arrangerar MHS för femte året denna runda, som är öppen för alla fordon 20 år eller äldre. Medlemmar betalar 50:-, icke medlemmar betalar 150:-/ ekipage, anmälan krävs, senast 25/6.

**Nyköpings hamnträff:** Automobilsällskapet ordnar tematräffar på onsdagskvällarna och den 12 juli är det Italienska/Franska fordon. Tid 17.30-21.00, årsmodellsgräns 30 år.

**Arvika Fordonsmuseum:** Italienträff 9 juli, start kl. 12.00, pris 50:-

**Fler arrangemang finns på baksidan...**

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. 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)

**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

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    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

## Press-stopp! av Per Edvardsson

### Förarbyte i Lanciaklubben 2023

Vår eminenta ordförande Bo Göran Hellers, som skött sin uppgift med bravur under de tre år som varit, har nu beslutat att avgå. Detta på grund av sitt stora engagemang i flera akademiska verksamheter, hans författande av två böcker och att han nu fått ytterligare betungande uppgifter.

Klubben kommer sakna hans stilistiska skrivningar och kunskaper på flertal områden. Må han återkomma i La Lancia, och till klubbens träffar med sin Lancia Flavia 1800 Coupé.

Valberedningen började före Jul sondera för ersättare i "försäret". En ordförande behöver vara en "sann" Lancisti, med eller utan Lancia, men vara tillgänglig som ordförande i vår lilla klubb. Flera förslag har framförts, men ingen som har haft möjlighet att ta över "ratten" detta år. Vid frågan på årsmötet om någon ville ta på sig ordförandeskapet uppstod en talande tystnad.

Valberedningen föreslog sig själv som alternativ, d.v.s. Per Edvardsson, vilket också blev mötets enhälliga beslut. Ett hedersuppdrag, att som en av Lanciaklubbens "copiloter", få sätta sig i försäret och påverka körning, gas, broms och vägval.

Det skall bli spännande. Spänn fast säkerhetsbälten!!  
Nu skall VI ut på VÄGARNA och visa vad andra *inte* är!  
D.v.s *Inte* LANCIA.

LA FAVOLOSA LANCIA; La storia, le macchine, le vittorie, det är en bok fler borde läsa.  
På tyska heter den: Fortschritt als Tradition.

**Foto:** Här poserar en något yngre Per framför sin Spider B24 under renovering, på den legendariska Leifs firma Mellbergs Custom i Nyköping.

Fotot taget av Bo Nylén.





## Lanciaklubbens årsmöte, Taxinge Slott 23 april av Per Edvardsson

Det har varit tradition, de senaste åren, att på gräset framför slottet parkera våra Lanciabilar inför årsmötet, avnjuta budapestbakelserna och till sist kora en stolt vinnare av "Extravagansen!".



**Bild till vänster:** Avgående ordförande Bo Görän Hellers överlämnar årets Extravaganza till Lena Helfrid, för hennes Beta HPE -78.

Så också detta år, med diverse problem världen kring, men medlemmar i Lancia klubben vet att prioritera! I soligt och lite kyligt väder anlände, tror jag, Rolf och Anitha Nylén först. De "planterade" vår

klubbafana, ingen kunde missa vår mission! Inför årsmötet klockan 12:00 var det 24 personer som tog sig plats kring borden.



Presidiet, med vår eminente ordförande, Bo Göran, öppnade mötet med ett Aprilia - klubbslag. (Ingen fick börja kaffet innan årsmötet, alla var fokuserade på förslag och beslut).

Dagordningen avverkades på sedvanligt effektivt sätt. Till ersättare för avgående ordförande Bo Göran hade valberedningen inte funnit lämplig kandidat. Det slutade med att undertecknad utsågs till ordförande för innevarande år!

Valberedningen hade också lyckats engagera Persimon Sandberg till suppleant i styrelsen. Han har ett gediget mekaniskt kunnande, både från sin framlidne far, Lennart Sandberg; och hans mor, Susanne Elgh.

Dessutom sänker han styrelsens medelålder betydligt.

**Bild till höger:** Persimon vid sin mammas Triumph Spitfire 4 från -63.



Vår revisor, Lars Cyrus satte fingret på det som är viktigt, nämligen att presentera LANCIA för/till en bredare publik. Att samverka i träffar, med andra italienska märkesklubbar eller andra bilklubbar för ”blandade” märken. Vi behöver ”få ut” våra 122 medlemmar på vägarna. Styrelsen kommer att jobba med detta löpande under året.

Icke att förglömma, vårt 70-Års Jubileum vid Kjesäter Slott den 26-27 Augusti. En formidabel tillställning bland Lancisti, Lanciabilar, mat och dryck!

Eder Ordförande önskar oss ALLA en fin vår, sommar, och ses sen i Vingåker!



## Taxinge Slott, gästvåningen

### 1. Mötets öppnande

### 2. Frågan om mötets stadgeenliga utlysande

Mötet konstaterade att årsmötet utlysts i god tid enligt stadgarna.

### 3. Val av mötesfunktionärer

Årsmötet utsåg Bo Göran Hellers till mötesordförande och Erik Cyrus till mötessekreterare. Till justeringsmän utsågs Tor Fredriksson och Lars Hansson

### 4. Dagordning

Den föreslagna dagordningen godkändes av årsmötet

### 5. Verksamhetsberättelse 2022

Verksamhetsberättelsen är publicerad i La Lancia 153 och godkändes av årsmötet

### 6. Föredragning av klubbens ekonomiska redovisning 2022

Magnus W redovisade intäkter och kostnader för klubben. 120 medlemsavgifter och evenemangomsättning från NLM summerar till intäkter om 117.219 kr. Kostnaderna för verksamheten och NLM har varit i enlighet med förväntningar vilket medfört ett överskott om totalt 12.084 kr för året. Årets resultat täckte därmed precis kostnader för kalender även om dessa redovisas 2023. Kassan räcker därmed för planerade och kommande jubileumsaktiviteter.

### 7. Revisionsberättelse

Revisor Lars Cyrus föredrog sin revisionsberättelse, vilken tillstyrkte ansvarsfrihet för styrelsen.

### 8. Balansräkning

Årsmötet beslutade att fastställa balansräkningen i enlighet med avgiven redovisning.

### 9. Ansvarsfrihet för styrelsen

Årsmötet beslutade att ge styrelsen ansvarsfrihet för 2022.

### 10. Medlemsavgift för 2024

Styrelsen föreslog att avgiften ska vara oförändrad (395:-) vilket godkändes.

### 11. Motioner och styrelsens förslag

Inga motioner har inkommit. Bo Göran meddelade att planering för 2023 års jubileumsfirande pågår och att detta kommer att bli en viktig styrelseaktivitet den kommande perioden. Han efterfrågade förslag på teman för kommande möten.

### 12-15. Val av styrelsemedlemmar, redaktion och valberedning

Per Edvardsson föredrog resultatet av valberedningens arbete, framförallt med inriktning på svårigheter kring val av ordförande. Ordförande Bo Göran Hellers föreslog därefter att Per Edvardsson skulle föreslås till posten som ordförande. Årsmötet beslutade om utnämningar enligt förslaget nedan.

Ordförande	Per Edvardsson	omval 1 år
Kassör	Magnus Wålinder	Sittande 1 år kvar
Sekreterare	Erik Cyrus	Sittande 1 år kvar
Ledamot	Lena Helfrid	Sittande 1 år kvar
Ledamot	Bitr. klubbmästare Tomas Åkesson	Sittande 1 år kvar
Ledamot	Bitr. klubbmästare Lars Helfrid	Omval 2 år
Suppleant	Johan Mellström	omval 1 år
Suppleant	Tomas Öhman	omval 1 år
Suppleant	Rolf Nylen	omval 1 år
Suppleant	Persimon Sandberg	Nyval 1 år
Revisor	Lars Cyrus	omval 1 år
Revisorssuppleant	Claes Millus Larsen	omval 1 år

### Redaktion för La Lancia

Redaktör	Lena Helfrid	Sittande 1 år kvar
Tryckansvarig	Magnus Wålinder	Sittande 1 år kvar
Valberedningens ordf	Johan Mellström	Nyval 1 år

Mötet tackade Bo Göran Hellers för väl utfört arbete i flera viktiga förtroendeuppdrag för Lanciaklubben.

### 16. Mötets avslutande

Ordf. tackade mötet för givande diskussioner och gott humör.

Vid pennan

Erik Cyrus, sekreterare

Justeras



Tor Fredriksson



Lars Hansson



## Några ord efter Taxinge av Bo Göran Hellers

Häromdagen blev jag uppringd av en styrelseledamot i MHRF som ville veta om organisationen kunde vara till nytta för vårt löpande arbete. Man efterlyser uppgifter! Detta är i alla fall ovant, eftersom läget brukar vara det omvända – man har för mycket att göra. Vi berörde den aktuella frågan om fordonsinspektörer och försäkringssamordnare, där vi till all lycka kan hävda att vi uppfyller anspråken. Då jag upplyste honom om att jag just avgått som ordförande blev han överraskad – enligt hans interna upplysning hade jag just tillträtt! Visst, det är kanske sorgligt med endast tre år på posten, men jag måste få tid med lite annat skriveri innan det blir för sent. Man skal holde op mens legen er god, som dansken säger. Samma synsätt har Per Wästberg som fyllt 90 och önskar sig trettio år till, enligt en aktuell intervju i Svenskan.

Min första bil var en begagnad DKW, en trecylindrig tvåtaktare som jag körde under min studietid på KTH. Den var riktigt vass och dess efterföljare blev en nästan ny version av samma bil, fast gul. På den tiden körde jag mycket och min känsla för märket blev stark – en känsla som jag senare återfick för Lancia. Men dessförinnan gick jag ner till en Volkswagen, mest för att spara pengar eftersom jag planerade att gifta mig. Den bilen krossades på Klarabergsviadukten, som en av fyra, av en framrusande lastbil. Ingen kom till skada men bilarna blev skrot. För ersättningen från försäkringsbolaget köpte jag min Lancia Flavia Coupé, av 1964 års modell, 1969. Detta var mot min svärfars vilja – han ville absolut att jag skulle köra BMW, vilket jag så småningom också gjorde och gör fortfarande. Men Lancian användes flitigt ett antal år, bl a av min hustru som väckte uppseende med bilen på AGA.

Efter mycket besvär närmar sig bilen det nyskick som jag en gång lovade den förre ägaren, Roland Kaufeldt, att jag skulle uppnå. Han förstod min böjelse för Lancia, som jag sett flera stycken på KTH, där Bengt ”liket” Andersson, professor i hydromeknik, excellerade med en Flaminia. Han hade en gång doktorerat på blodomloppets dynamik i människokroppen.

Vår son Ossian har synts till då och då i samband med våra klubbträffar. Han bor i Panama City på 37:e våningen mot Stilla havet. Nu kommer han hem till Sverige, bl a för att fira hustruns 80-årsdag. En tur till Hölö är in-tecknad i programmet, men frågan om NLM i Helsingør står öppen. Sannolikt får vi alltför ont om tid för ett besök. Till min glädje har Ossian visat stort intresse för Lancia och han är ute efter en egen bil. Han bildar familj för första gången i höst – jag hoppas att intresset för Lancia består, trots hemtjänsten!

## Lancia Beta HPE 1978 av Lena Helfrid

### ***På årsmötet i Taxinge fick jag den stora äran att motta Lanciaklubbens vandringspris Extravaganza för min Beta HPE.***

Jag köpte henne på våren 2017 av vår eminente kassör Magnus Wålinder. Det var också det året jag började som redaktör för vår tidning, då måste man ju åka ståndsmässigt, även om jag hade min moderna Delta sedan tidigare.

Jag fick mitt Lanciaintresse med "fadersmjölken" så att säga. Även om pappa mest körde Fiat när jag föddes och många år framöver, så vurmade han för Lancia. Så fort han såg en Lancia, ny eller gammal så berättade han om den, dess fina tekniska konstruktion mm, så det var väl inte konstigt om jag också tyckte att de var fina och drömde om en egen Lancia. När jag skulle ta körkort (1984) så köpte pappa en nästan ny Delta (Saab 600) från -83, så den övningskörde jag med. Det var en riktigt trevlig bil som pappa hade i över tjugo år.

Jag har ju även kört både engelska och italienska motorcyklar som en del av er vet, och på 90-talet hade jag en Ducati Pantha 500cc från -81. Det var en mycket trevlig cykel som jag hade mycket kul med, det enda var väl att den inte var så bekväm att åka långa sträckor med, man låg ju på tanken med armarna framåt-stäckta och knäna upp i armhålorna.

I slutet av 90-talet så pratade jag med en av pappas kompisar som hade flera Lanciabilar, men även några motorcyklar. Han berättade att han hade en Beta HPE och undrade om jag var intresserad av den, han var också intresserad av att köpa min Ducati. Pappa och jag stämde möte med honom för visning av HPE:n, den var silverfärgad, tvådörrars med stor koffertlucka, årsmodellen kommer jag inte ihåg, jag tyckte att den var jättefin och det var en likadan twin-cam motor som i min Fiat 131 från -84, som jag hade på den tiden. Vi kom tyvärr inte överens om priset/ bytet, så det blev aldrig någon affär.

Under årens lopp tänkte jag mycket på den där Beta HPE:n och undrade varför jag inte köpte den, när så chansen att köpa Magnus ena Beta HPE kom så tvekade jag inte - nu skulle jag äntligen få min efterlängtrade Lancia.

Lasse och jag har gjort en hel del utflykter med HPE:n, första året (2017) var vi på semester i Dalarna och Hälsingland veckan innan vi åkte till NLM i Sundsvall. Året därpå åkte vi norrut till Hudiksvall och en bit in i landet för att titta på en Lancia Appia, som Lasse var intresserad av. Det var på valborgsmässoafton, på hemvägen

övernattade vi i Gävle, för att nästa morgon styra kosan mot Skoklosters förstamajfirande och sedan tillbaka hem på eftermiddagen.

Sedan har vi varit på olika träffar och andra evenemang också. Vi har pysslat om henne vartefter, det har inte varit några stora problem, hon har startat och gått så fint.

Men en gång när vi körde ett rally i Nyköping var det så varmt ute (32 grader) att vi fick ånglås men efter 45 minuters väntan så startade hon igen.

Förra året var hon lite kinkig, hon kunde stanna rätt var det var, fast hon startade igen efter ett tag.

När vi skulle åka de dryga 30 milen till Höör (NLM 2022), tordes vi inte åka med henne. Vi hade med oss diverse saker till träffen, kassar och tröjor bland annat, så därför åkte vi med Deltan istället, hade just varit snyggt om vi blivit stående någonstans utmed vägen...

I vintras pysslade Lasse om henne en del, han bytte bland annat tändspolen, fördelarlocket, rotor och tändstift, det var ärgat där tändkabeln går in i tändspolen. Dessförinnan hade vi problem med automatchoken, slangarna var igensatta, det är också åtgärdat. Så nu går hon som hon ska.



**Foto ovan:** Taxinge, Bo Nylén.

**Foto till höger:** På gården i Gusum, Lasse Helfrid.



## 1953 – ett unikt Lancia-år av Magnus Wålinder



Som vi ju alla vet startade Svenska Lanciaklubben 1953, se Bosse Nyléns utförliga artikel i förra numret av La Lancia som alltså presenterar hans senaste gedigna forskning främst kring klubbens inledande år på 50- och 60-talen. Vår klubb är sannolikt världens näst äldsta Lanciaklubb. Englands klubb är vad jag förstår 5 år äldre, bildad 1948.

Och se nu för Guds skull till att inte missa klubbens firande av sitt 70-årsjubileum vid Kjesäter Slott, lunch till lunch, lördag-söndag 26-27 augusti, i hjärtat av Södermanland!

Styrelsen har jobbat intensivt både långsiktigt och kortsiktigt med planerandet av arrangemanget, och det mesta talar för att träffen kommer att bli en fullträff, förhoppningsvis i klass med tidigare jubileer. Flera minns nog med glädje, och kanske med en liten nostalgitår i ögat, 10-årsjubileet vid Ulriksdals Vårdshus 1963, 20-årsjubileet i Skottvång 1973, 30-årsjubileet på Lejondals Slott 1983, 40-årsjubileet i Eksjö 1993, 50-årsjubileet på Solbacka 2003, och 60-årsjubileet i Tanumstrand 2013! Och nu är det således dags igen år 2023. Som ni nog förstår är prislappen för årets jubileumsträff (2000 kr, all inclusive) lågt med tanke på det som ingår och på alla kostnadsökningar vi nu hör om dagligen. Passa på att fynda! Vingåkers outlets för märkeskläder kanske också kan passa in i den bilden. Står stjärnorna rätt kommer det även att anordnas en reservdels-loppis vid Hölö-garaget i anslutning till träffen. Passa på att fynda!

Med tanke på jubiléet, låt oss även stanna upp en stund och reflektera lite kring just året 1953. Är det en slump att klubben bildades just då? Vad mer kan man skönja?



*Bilder: Till höger: min brandgula Lancia Beta Monte-Carlo, Carrera Messicana-version, 1975-årsmodell, formgiven av Pininfarina. Till vänster: Notera årtalet 1953 lackerat framför bakre hjulhus.*



Tesen i denna lilla artikel är att det mesta tyder på att det finns några märkliga Lancia-händelser just det året och att "Slumpen är ingen tillfällighet", det vill säga, samma uttryck som titeln till boken av den mytomspunna reklammannen och copywritern Jan Cederquist (Langenskiöld, 2005, 238 sidor). Boken handlar om så kallad synkronicitet, ett begrepp av psykologisk natur vilket kan definieras som "ett iakttagbart meningsfullt sammanträffande utan orsaksmässigt samband". Mitt funderande kring året 1953 och sådan synkronicitet började nyligen, nämligen då jag lite förstrött tittade på vad som faktiskt står målat på min Monte-Carlo, Carrera Messicana-version, alltså årtalen 1953 och 1975 med en elefant i mitten (Lancias tävlingssymbol), se Bild 1. Heureka – jag har funnit det! Årtalet är ju lustigt nog detsamma som Svenska Lanciaklubbens födelseår. Vadan detta, finns det en koppling här? Nejdå, ni kalenderbitare som också lusläser La Lancia vet ju sen tidigare reportage (se nr 124 och 125, 2015-2016) att den speciella lackeringen av bilen handlar om en testkörning i Mexiko, under 5 dagar i slutet av juli 1975, arrangerad av journalisten Gianni Marin vid det italienska bilmagasinet Gente Motori.

För att göra en lång historia kort kan man säga att Marin tog tre Lancia Beta till Mexiko 1975 för att hylla märkets racingtriumf 1953 i den mytomspunna och livsfarliga sportbilstävlingen La Carrera Panamericana, ett lång-distanslopp på ca 300 mil på allmän landsväg från södra till norra delen av Mexiko. Loppet anordnades som ett event för att inviga den mexikanska delen av Panamerican Highway, som blev klar 1950. Drivkraften bakom det hela var den mexikanska regeringen som ville

marknadsföra denna bedrift och därigenom locka internationella affärer till Mexiko. Från början var det ett nio etappers, sexdagarslopp tvärs över landet, nästan helt längs den nya motorvägen, som korsade landet från norr till söder cirka 3 300 kilometer. Antonio Cornejo, en Pontiac-återförsäljare i Mexico City, var manager för evenemanget. Loppet blev också en av deltävlingarna i sportvagns-VM på 50-talet, och gick av stapeln 5 gånger mellan 1950 och 1954.

Och just året 1953 triumferade alltså Lancia som etta, tvåa och trea i biltävlingen, se Bild 2 för Lancias reklamannons nästföljande år.

*Bild 2. Lanciafabrikens annons för att uppmärksamma sin trippel i det fjärde Carrera Messicana 1953. Loppet vanns av Juan Manuel Fangio med Lancia D24.*

**LANCIA**

**IV CARRERA MESSICANA**

1° ASSOLUTO - LANCIA  
Juan Manuel FANGIO  
1h 11' 00" Km. 3077 - media Km. 149.220

2° ASSOLUTO - LANCIA  
Piero TARUFFI - 1h 18' 16" 51"

3° ASSOLUTO - LANCIA  
Eugenio CASTELLOTTI - 1h 24' 53"

NUOVO RECORD ASSOLUTO  
RECORD PRECEDENTE MIGLIORATO DI 45 MINUTI  
45"

RUV  
PIRELLI stelvio

**LANCIA & C. - FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO**

Vinnaren på rekordtid var superstjärnan Juan Manuel Fangio med en Lancia D24 Pinin Farina (Bild 3), cylindervolym 3284 cc. Dessa bilar, som startade med beteckningen D20 1952, var en nyutvecklade ren racingbil, men kan sägas byggas vidare på Aurelia B20 tack vare dess fantastiska tävlingsresultat. Motorn var fortfarande en 60° V 6-motor, men hade denna gång en överliggande kamaxel per cylinderbank. I och med D24-versionen hade bilen utvecklats ytterligare under ledning av Vittorio Jano. Snittfarten för vinnande Fangio var hisnande 169 km/h, uppnått på allmänna vägar i Mexiko på den tiden, om än till stor del på den nybyggda motorvägen. Tvåa, bara några minuter senare, kom Piero Taruffi med samma modell. Trea, också tätt därpå, kom Eugenio Castellotti med en Lancia D23 Pinin Farina (3,0 liter). Loppet leddes dock länge av Felice Bonetti också han i en D24. Bonetti var känd som en modig racerförare och gick under smeknamnet Il Pirata (Piraten). Tragiskt nog, på fjärde delsträckan av åtta, i en tuff duell med Taruffi, körde dock Bonetti av vägen i hög hastighet rätt in i en byggnad vilket dödade honom omedelbart. Efter Bonettis död ville Gianni Lancia dra tillbaka sina bilar från loppet, men de överlevande förarna bestämde sig för att fortsätta tävla för att hedra sin lagkamrat. Fangio, Taruffi och Castellotti gav sen alltså Lancia de tre första platserna.



*Bild 3. Juan Manuel Fangio (Argentina) vid ritten med co-drivern Gino Bronzoni (Italien), vinnarna i La Carrera Panamericana 1953 i en Lancia D24 Pinin Farina.*

Trots flertalet dödsolyckor i loppet, totalt 3 förare och 6 åskådare dog, måste detta ändå ses som ett av de genom tiderna bästa tävlingsresultatet för Lancia. Och som Marin skriver i sitt reportage: man kan undra varför inte Lancia utnyttjade begreppet

Carrera ("race" på spanska) bättre i sina framtida bilmodeller som man gjort på andra håll där det kommit att bli synonymt med två märken genomsyrade av motorsporthistoria: Porsche och det schweiziska klockföretaget Tag Heuer, vars tidigare chef Jack Heuer registrerade 'Carrera'-namnet för sitt företags berömda klocka efter att ha lärt sig om det mexikanska loppet i början av 1960-talet.

Bilarna i Gente Motoris reportage var en brandgul (alltså min bil) och en blå Monte-Carlo, samt en gul HPE. Båda modellerna introducerades 1975. Det ambitiösa projektet gick under namnet "Operation Carrera Messicana" och sponsrades av Lancia, Pininfarina, Alitalia och Aeromexico, därav de målade varumärkena på bilen. Med rubriken *Tre Lancia alla Carrera* publicerade Gianni Marin tre utförliga artiklar i nummer Ottobre, Novembre och Dicembre, 1975, vilka gick ut på att skildra den spektakulära testkörningen med bilarna genom Mexiko motsvarande de åtta delsträckorna i det klassiska loppet. Testloppet skedde från Tuxtla i söder till Juarez i norr och medelhastigheten blev 98 km/h.

1953 var sålunda inte vilket år som helst, utan sannerligen ett av Lancias främsta racingår genom tiderna. Samtidigt med detta startade den Svenska Lanciaklubben. Jag är bombsäker på att Lancias fabulösa tävlingsframgångar under 1953 påverkade de mycket teknikintresserade Aprilia-ägarna i Stockholm med omnejd, alltså legenderna Olle Nylén, Philip Jansson, Herbert Nilsson m.fl., som alltså var med och startade Lanciaklubben det året.



Och likaså är 1953 även födelseåret för Tomas Åkesons, dvs klubbens rally- och 037-byggarlegend, se Bild 4 från Hölö-träffen i september ifjol.

*Bild 4: Rallyföraren Tomas Åkeson, född 1953, visar upp sin egenbyggda fantastiska 037 "recreation" vid Hölö-träffen september 2022. Beundrande blick från Kalle Hansell.*

## Romarikets vägnät speglas i Lancias modeller av Bo G Hellers

Den minnes gode erinrar sig kanske en artikel av min hand, ”Vägval”, publicerad i La Lancia nr 125, i feb 2016. Syftet var att påvisa sambandet mellan namnet på vägarna ut från Rom och Lancias olika modeller. Jag tog tre exempel, Via Appia, den äldsta, Via Aurelia och Via Flaminia, den sistnämnda utgående från Piazza del Popolo, där vår abdikerade drottning Kristina gjorde sitt intåg i den eviga staden (1655). Det finns anknäytning till Sverige! Jag fick en omedelbar replik från Mikael Stjerna, som då tillhörde klubbens styrelse och som tyckte, att jag även borde ha lyft fram Via Flavia och Via Fulvia, trots att dessa inte utgår från Rom. Ja, det gav honom tillfälle att skriva en egen artikel, ”- men Flavia och Fulvia då?” med berättelser från sköna turer med dessa modeller i Italien, gärna i sällskap med Peter Klemensberger, en annan Lancia-vän. Naturligtvis hade han rätt, men ingen diskriminering åsyftades – givetvis inte, jag kör ju själv en Flavia. Här finns också ett tillfälle att rätta till en sakuppgift – det slag som avgjorde Romarikets expansion mot norr, till Rhen men inte längre (!), ägde rum i Teutoburgerskogen år 9 e Kr, där tre romerska legioner förintades av germanska stammar. Romarna hade utnyttjat det vägnät som vuxit fram sedan 300-talet f Kr men blev förvirrade i den mörka skogen.

Det utbyggda vägnätet omfattade till sist 370 länkar och främjade förbindelserna i hela Medelhavsområdet, från Hercules kolonner i väst till gränsfloden Jordan i öst, från Sahara i syd upp till Rhen i norr. Vägarna var av olika beskaffenhet efter krav på bärförmåga och slitstyrka. Det förhållandet att många vägar består in i vår tid bekräftar en betydande ingenjörskompetens kombinerad med systematiskt underhåll. Vägkroppen kan bestå av upp till sex olika skikt – man skulle bra gärna vilja veta hur ett sådant raffinemang kunde förklaras – den bakomliggande forskningen måste ha varit omfattande och dess resultat kan avläsas på väl fungerande konstruktioner.





I brist på underhåll har många vägar gått förlorade, framför allt i angränsande ökenområden där man återgått till karavan-transporter. Men på de flesta håll finns vägarna kvar, mer eller mindre, trots stor belastning, inte minst av det regn som måste avledas.

Men hur gick det till då romarna koloniserade erövrade områden? Hur utvidgade man vägnätet in på ny mark? Frågan har blivit föremål för en ny studie av bl a Ola Olsson, professor i nationalekonomi i Göteborg. Han konstaterar, att romarna undvek att ansluta till befintlig struktur – slugt nog etablerade man en alternativ struktur för att betvinga allt motstånd mot det romerska styret. I verkligheten har denna politik på lång sikt befrämjat ekonomisk och även kulturell utveckling. En parallell utveckling äger rum i vår tid på Västbanken, dock med osäker utgång. Min poäng är att begåvad politik påminner om begåvad ingenjörskonst, vilket för tankarna till Lancia, den rättmätiga arvtagaren till romarnas vägbyggnadskonst.



**Bilder från internet:** Bilden till vänster, en Romersk akvedukt. Bilden ovan, Via Appia Antica.

## Lancias logotyper under 116 år

Denna artikel är översatt av Per Edvardsson och är hämtad ur Australian Lancia Registers Newsletter, nummer 252, skriven av Peter Renou.

Lanciafabriken har i över 116 år haft 12 olika logotyper. På senare tid har en ny logotype tagits fram, troligen inför introduktionen för oss efterlängtnade nya Lancia modeller.

Den första logotypen som presenterades 1907 var ganska enkel. ”Lancia” var skrivet i vita versaler på mörk rektangulär bakgrund. ”L”-et var större än de övriga bokstäverna, och hade ett kraftfullt utseende fram till nutid, men som gradvis försvagats efter 1974.

1907 presenterades en ”mjukare” variant som användes tillsammans med den tidigare. Namnet ”Lancia” utfört i guld och skrivstil. Detta slingriga, eleganta utförande passade perfekt med de bilar som först tillverkades av Lancia i Turin. Den estetiska framtoningen under dessa år dominerades av ”Art Nouveau”.

I februari 1899 sändes Vincenzo Lancia till greve Carlo Biscaretti di Ruffa, för att reparera en krånglande ”Benz”. De blev omedelbart de bästa vänner. Greven hade många intressen och var konstnär, industridesigner, journalist och bilentusiast! Han samlade på fordon med början 1933 och grundade ”Museo Nazionale dell’Automobile” som öppnade efter hans död 1960 och ursprungligen bar hans namn.

Greven designade 1911 den berömda Lancialogotypen, baserad på en ratt, en lans, en flagga och på höger ratteker – knoppen som reglerar bilens tomgång. Denna logotype har utvecklats fram till nutid. Undantaget är logotypen för Beta modellerna från 1972, den påminde om 1906 års version.

Greve Biscaretti var också ansvarig för de detaljerade ritningarna i Lancias reservdelskataloger fram till och med 1:a seriens Aprilia. Dessa ritningar är till otrolig nytta vid renoveringar och underhåll av våra Lancia bilar.



**Bild t v:** Carlo Biscaretti di Ruffa.





1906 - 1911



1907 - 1911



1911 - 1929



1929 - 1950



1950 - 1957



1957 - 1974



1972 - 1981



1974 - 1981



1981 - 2001



2001 - 2007



2007 - 2022



2022 - now

## BMW-gruppen påbörjar produktion av en iX5 Hydrogen Model (vätgas modell).

Detta besked kommer via oljebolaget Shell, som stöder programmet för H<sub>2</sub> (vätgas) i mobilitet. Informationen bekräftar det ömsesidiga beroendet mellan leverantör av drivmedel och biltillverkning. BMW påbörjar tillverkning av en liten serie iX5 Hydrogen model som ska testas med början under våren 2023. Erfarenheter från tidigare försök med hårt pressade konstruktioner är positiva, vilket ger hopp om framgång.

En medlen av BMWs styrelse, Frank Weber, står bakom tron på vätgasen som ett steg mot klimatneutralitet. Han framhåller, att bränsleceller inte kräver några avancerade metaller som kobolt, litium och nickel, till skillnad från behovet för de stora batterierna i ren el-drift. Detta argument väntas växa i tyngd efterhand som elektrifieringen fortgår.

Förhållandet att en stor tillverkare, som BMW, engagerar sig, internt men också på marknaden, för vätgasdrift, inte nödvändigtvis som enda lösning men ändå med starka argument, är uppmuntrande för denna teknik. Det känns oroande för oss som månar om Lancias framtid, där man valt elektrifiering som enda väg. Det är begripligt att man måste välja väg, då resurserna är knappa. Den som lever får se!

## Första maj på Skokloster av Per Edvardsson

Årets italienska fordonsdag på Skokloster lovade att bli en magnifik uppvisning, efter pandemi och förra årets ”pånyttfödelse”! Svenska Lanciaklubben gör varje år en ”inmutning” framför restaurangen, eftersom våra Lanciabilar är så speciella. Undertecknad körde nedcabbat och var på plats före 08.00.

Alfa Romeoklubben var redan på plats för att utföra sedvanliga modellmarkeringar. De flesta, som läst väderutsikterna, visste att klockan 12.30 skulle regnet komma från väster. Hur som helst, det kom många, många fordon, de flesta var Alfor.

**Bild till höger:** Aurelia B24 Spider, en ljusblå tidig Ypsilon.



Lancisti kom inrullande! Magnus Wålinder med new Delta, en röd Delta integrale 8V med rallystuk, Rolf och Anitha Nylén kom i Appia serie II samt Fredrik Ljungqvist med sin Integrale ”Carabinieri”. En tidig Ypsilon kom från Avesta (dock inte medlem i klubben). Bo Nylén kom med en ”annan” bil, han hade sin Flavia cabriolet vinterinställd i Umeåtrakten.

**Bild till höger:** Delta Integrale ”Carabinieri”.

Tomas Åkeson hade redan på tidig förmiddag känning av regnet och ställde in sitt deltagande.

Ralf Lennartsson var på plats med en ”annan” bil. Anders Tillman hade sin egentillverkade sportracer med bland Alfa Romeo bilarna, där hade också broder Folke parkerat sin vardags Alfa.



Rygg i rygg med min Spider hade Björn Lamby parkerat sin Ferrari 458. Björn är son till framlidne Curt Lamby. Curt hade ett gediget Lanciaintresse, det hade han fått från sin far, Ivan Lamby. Familjen Lamby har haft stor positiv inverkan på Lanciaintresset i Sverige.

Strax efter klockan tre var det så dags att plocka ned inhägnad och skyltar. Sist på plan var jag, Magnus Wålinder och Ralf Lennartsson, nu blir det inte roligare, bara ännu blötare! Eller som Magnus sade, av egen erfarenhet: Barn vill inte gå hem från dagis!



# Är du drabbad?

-svårbehandlat virus sprids bland bilentusiaster.

Text: Lars Cyrus Foto: Familjen Nilsson



Ett svårbehandlat virus härjar sedan många år bland bilentusiaster runt om i världen. Smittsamheten är förhållandevis låg, men då inga kända läkemedel botar infektionen, utvecklas den i de flesta fall till att bli kronisk. Allvariga biverkningar t ex i form av genpåverkan kan förekomma, vilket gör sjukdomen ärftlig. Smittade individer är ofta smittspridare resten av sitt liv.

Symtomen är i allmänhet milda, uppträder ofta i skov och yttrar sig genom ökad oro, snabbare puls och under den aktiva fasen vissa kontaktsvårigheter. Internationell forskning visar att smittkällorna oftast är fordonstillverkare och att viruset lättast fäster hos unga män i puberteten för att sedan sakta påverka vissa hjärnfunktioner och slå ut i blom när den smittade når mogen ålder. Självmedicinering förekommer i mycket stor omfattning. Patienterna upplever lindring av symtomen när de kan lugna oron genom förvärv av fordon från de tillverkare som spritt det förorsakande viruset.

Då tillståndet ännu inte klassas som sjukdom, omfattas behandlingen ej av nuvarande ersättningssystem vilket innebär att de drabbade får stå för kostnaden själva. Eftersom besvären inte framstår som samhällsfarliga, utan i många fall upplevs som positiva av omgivningen har några politiska initiativ för behandling inte skett.

**Ett svenskt exempel med lycklig utgång:** *MHM har fått förmånen att tala med Herbert och Magnus Nilsson, Eslöv. Pappa Herbert blev tidigt smittad av Lanciaviruset och sonen Magnus påverkades redan i samband med födseln.*

Herbert berättar att han som ung grabb redan 1950, i samband med en promenad på Hantverkargatan i Stockholm, fick syn på en av de tjugisaste bilarna han sett – en Lancia Aprilia Cabriolet och sedan inte kunde få vare sig bilen eller märket ur tankarna.

– Jag läste vad jag kom över och varje bil jag såg jämförde jag med Lancia, fortsätter Herbert. Ett par år senare, 1953, fick jag jobb på Electrolux konstruktionskontor. På ellaboratoriet arbetade Olle Nylén, för övrigt en av grundarna till Lanciaklubben. Han ägde en Aprilia -39, blev min läromästare och ledsagade mig in i det tekniska raffinemang som en Lancia utgör. Vid den tiden var Sveriges ledande tekniska formgivare Sixten Sason knuten till Electrolux. Vi tre hade många givande diskussioner om bilar i allmänhet och Lancia i synnerhet. Ämnet var högaktuellt eftersom SAAB då hade planer på att använda Appias kompakta lilla V4 i SAAB 96, något som tyvärr visade sig för dyrt. Man fick hålla till godo med Fords V4.

## Äntligen en egen Lancia – men säg den glädje som varar för evigt

Min första bil blev en Fiat 500, 50:a, och pengarna till den fick jag låna av min morbror. Men längtan efter och kärleken till Lancia hade nu blivit så stark så att när tillfälle bjöds 1955 att köpa en Aprilia -38 så sålde jag Fiaten och slog till på Lancian. Min morbror hade ingen som helst förståelse för en sån affär och sade upp lånet. Så jag fick sälja Aprilian, lämna tillbaks pengarna och återgå till cykeln. Grämelse och ilska. Ett intensivt sparande vidtog och det tog inte så lång tid att få ihop tillräckligt kapital för inköp av en Aprilia -39 som Olle Nylén tipsat om.

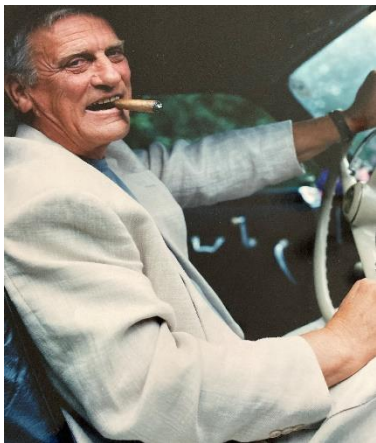
Nu började lanciaäventyret på allvar. Lancia, Lancia, Lancia, renovering, trimning, njutning. För oss lanciatokiga var Lanciaklubben en härlig inspirationskälla. Under Olle Nyléns ordförandeskap fick vi träffa många intressanta personer. De mest fantastiska historier berättades av Eric Rosén, Folke Mannerstedt och Curt Borgenstam höll föredrag. Olle Nylén och kungens urmakare Philip Jansson serverade tips om gedigen skötsel och renoveringsanvisningar. Den intressanta ungraren Nagy som efter att ha varit ungersk ambassadtjänsteman i Stockholm under kriget stannat kvar i Sverige höll med reservdelar till bilarna. Han hade redan före kriget skapat personliga kontakter med ledande företag och personer i Italien och drev nu en reservdelsfirma på Gärdet. Den som har mycket vill ha mer. För min del var det Aurelia GT som hägrade. Det var dåtidens vinnarbil och ett tekniskt underverk med bl a V6-helaluminiummotor, de Dion bakaxel, Lancias sliding pillar framvagn, mm, mm, så när tillfälle bjöds att få köpa en Aurelia GT Serie III sålde jag min Aprilia och slog till. Aurelian motsvarade alla förväntningar och jag lärde mig mycket om italiensk ”finmekanik” i allmänhet och Lancias precisionskrav i synnerhet.



**Bild till vänster:** Lancia Aurelia GT 1951.



Jag hade nu bildat familj och fått en dotter. 1962 var det dags för tillökning i familjen igen. Sonen Magnus såg dagens ljus och vi behövde en större familjebil. Det innebar ett nödtvunget uppehåll i Lanciaägandet, men 1970 gick det inte längre. Då slog längtan efter Lancia åter till med full styrka vilket resulterade i en Flavia Coupe 1,8 med åtföljande rostlagning, lackering och reovering och sen dess har det bara fortsatt.



Allt äldre och allt mer Lancia – Det märkliga är, konstaterar Herbert till slut, att ju äldre jag blir desto större blir Lanciaintresset. Det har gått 52 år sedan 1970 och många Lancior av olika typ och årsmodeller har passerat mina och numera sonen Magnus garage. Vi har fått lära trevliga och gästfria människor över hela världen som drabbats av samma virus som vi och kommit till platser som vi aldrig annars skulle fått se. Upplevelserna skulle fylla en årgång av vilken klubbtidning som helst. Och allt för att mina ögon föll på en Aprilia Cabriolet på Hantverkargatan för 72 år sen.

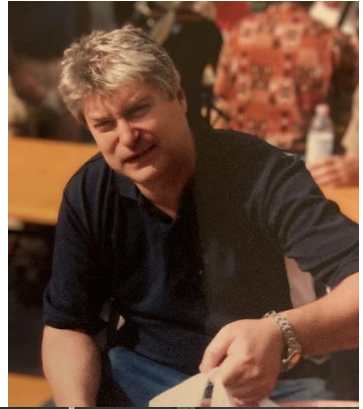
### **Lancia från vaggan till...**

Den 4:e oktober 1962 är inte vilken dag som helst. Kubakris och världen står på randen till ett tredje världskrig om inte Sovjet och USA hittar en lösning på konflikten. Inte nog med det. På Södra BB I Stockholm föds Magnus Nilsson. Skall han förvandlas till atomaska innan han slår upp ögonen på allvar? Vi har facit. Sovjet slog till reträtt och lille Magnus är nu en mogen man med ett dominerande intresse – Lancia. En bidragande faktor vid sidan av arvsanlag kan vara att hemfärden från BB skedde i en Lancia Aurelia GT. – Det är bara att konstatera säger Magnus, Lancia har förföljt mig från allra första början. Om inte med modersmjölken så med pappa Herberts gener och cigarrök. Redan som 11-åring 1973 fick jag följa med till det första internationella lanciamötet i England. Stonehenge, Beaulieu, Silverstone med historic racing och massor med riktigt sällsynta bilar. För en liten grabb var det oemotståndligt och gav minnen för livet.



## 1981 Dags förkörkort och Fulvia

– Nu hade jag fyllt 18 och dags för körkort. Men vad skulle jag med det till om jag inte hade någon Lancia? I god tid hade jag försökt påverka pappa genom att entusiastiskt tala om Fulvia Coupé, Lancias charmerande lilla krutpaket med både stil och attityd. Far förstod vinken och hittade en Fulvia i Göteborg hos Lennart Haajanen, känd i Bugattisammanhang. Efter inspektion blev det affär. Den får man betrakta som lyckad för jag har kvar bilen än i dag.



## Åren går med resor, möten och bilar

– Tiden går fort när man har roligt och det har jag haft med mina och familjens Lancior. Genom våra händer har de flesta modeller passerat och ständigt varit till glädje och bidragit till långvariga och givande kontakter, både ideellt och kommersiellt. För att inte bli långrandig skall jag nämna två som ligger mig varmt om hjärtat. År 2007 fick vi tillfälle att av Marco Smedberg förvärva familjen Smedbergs Lancia Lambda serie 5 Torpedo Passo Corto från 1925. Lambdan som presenterades 1921 betraktas som en milstolpe i bilhistorien med självbärande kaross, sin kompakta V4-motor och sliding pillar framvagn. Bilen är dessutom svensksåld 1925.



Den väcker berättigat uppseende vart vi än kommer – och är dessutom snygg, vilket inte alla gamla bilar är. Ett av våra senaste glädjeämnen är en Lancia Aprilia -47 som tidigare ägdes av Hovurmakare Philip Jansson. Han som hade ansvaret för och drog upp alla slottets klockor. Han var en av stiftarna till Svenska Lanciaklubben och mångårig ordförande. Det är den sista Aprilian som såldes i Sverige av Fallai AB. Aprilian med sin kaross utan mittstolpar, särpräglade bakdel, pigga lilla V4-motor och goda väghållning – charmigare än så kan få bilar vara. – Du frågade förut vilken vardagsbil jag kör. Lancia förstås. 2014 fick jag korn på en Lancia Delta III 844 som var till salu i Stockholm. Min far åkte dit och köpte den. Jag använder den dagligen fortfarande. Åtta år med lyxbil till fyndpris – inte illa. – Om jag aldrig tröttnar på Lancia? Nä – varför skulle jag göra det?

**Bild till höger:** Lancia Aprillia 1947.



**Bild nedan:** Lancia Lambda serie 5 Torpedo Passo Corto 1925. Herbert Nilsson vid ratten.





Öppen inbjudan till

## 70-årsjubileum för Svenska Lanciaklubben

26-27 augusti, 2023, Kjesäter Slott, Vingåker,  
Södermanland.



**Program** (för uppdateringar se [www.svenskalanciaklubben.se](http://www.svenskalanciaklubben.se))

### Lördag 26 augusti

- 10.00-11.00 Ankomst till Kjesäter Slott och incheckning av boende.  
11.30 Lunch  
12.30 Kort utflykt, preliminärt till spektakulär privat bilsamling.  
15.00 Åter till Kjesäter, utställning av bilarna, eftermiddagsfika.  
19.00- Välkomstdrink följt av bankettmiddag och därefter pub.

### Söndag 27 augusti

- 08.00- Frukost och därefter utcheckning av rum.  
10.00 Gemensam utflykt (ej ännu bestämt mål).  
12.00 Avslutande lunch på egen bekostnad

### Kontaktpersoner:

*Magnus Wålander*: tele: 073 460 24 53 ([kontakt@svenskalanciaklubben.se](mailto:kontakt@svenskalanciaklubben.se))

*Per Edvardsson*: tele: 070 321 78 16 ([per.edvard@telia.com](mailto:per.edvard@telia.com))

## Registrering och kostnader

**Registrering** senast 30 juni via [www.svenskalanciaklubben.se](http://www.svenskalanciaklubben.se)

**Mötesavgift** "all inclusive": 2000 SEK per person

**Betalning** senast 30 juni till:

Plusgiro-konto 55 58 14-3 (kom ihåg att ange namn!)

### **Detta ingår**

- En övernattnig i enkel-eller dubbelrum, inkl. frukost. Delad toalett och dusch.
- Lunch och eftermiddagsfika på lördagen.
- 3-rätters bankettmiddag, ink. Fördrink, två glas vin eller öl till maten.
- Mötespaket.

För dem som vill anlända redan på fredagen, eller om man vill stanna någon dag extra, kontakta Anne Hamilton via e-post: [info@kjesater.se](mailto:info@kjesater.se) eller tele: 073-98 00 352

# Open invitation to **70th anniversary of the Svenska Lancia Club**

August 26-27, 2023, Kjesäter Slott, Vingåker, Södermanland.

**Program** (for updates see [www.svenskalanciaklubben.se](http://www.svenskalanciaklubben.se))

## Saturday August 26

- 10.00-11.00 Arrival at Kjesäter Slott (Castle) and accommodation check-in.  
11.30 Lunch  
12.30 Short excursion, preliminary to a spectacular private car collection.  
15.00 Back to Kjesäter, exhibition of the cars, afternoon coffee (fika).  
19.00- Welcome drink followed by banquet dinner and then pub.

## Sunday August 27

- 08.00- Breakfast and then check-out from the room.  
10.00 Joint excursion (destination not yet determined).  
12.00 Final lunch at own expense.

## Contact persons:

*Magnus Wålinder*: tel: +46 73 460 24 53 ([kontakt@svenskalanciaklubben.se](mailto:kontakt@svenskalanciaklubben.se))

*Per Edvardsson*: tel: +46 70 321 78 16 ([per.edvard@telia.com](mailto:per.edvard@telia.com))

## **Registration and cost**

**Registration** no later than June 30 to [www.svenskalanciaklubben.se](http://www.svenskalanciaklubben.se)

**Meeting fee** "all inclusive": 2000 SEK per person

**Payment** no later than Juni 30

Payment details (Please remember to state your name for the payment).

**For international payment refer to page 3**

Account holder: Svenska Lanciaklubben (adress: Tunavägen 7, SE-184 51 Osterskar, Sweden).

## **This is included**

One night in a single or double room, incl. breakfast. Shared toilet and shower.

Lunch and afternoon coffee on Saturday.

3-course banquet dinner, incl. apéritif, two glasses of wine or beer with the meal.

Meeting package.

For those who want to arrive already on Friday, or if you want to stay an extra day, contact Anne Hamilton via e-mail: [info@kjesater.se](mailto:info@kjesater.se) or by tel: +46 73 98 00 352

## Kjesäter Slott

Kjesäter omnämns redan 1381 i samband med att en av landets största jordägare drotsen Bo Jonsson Grip förvärvade egendomen. Dagens Kjesäter slott uppfördes 1865 av Gustaf Trolle Bonde efter ritningar av arkitekten J.F. Åbom. Slottets två flyglar är från 1700-talet.

Under andra världskriget upplät Märta Hamilton (född De la Gardie) utrymme vid Kjesäter till norska staten som transitläger för norska flyktingar. Totalt passerade 42 000 norrmän Kjesäter på sin flykt från den tyska ockupationen.

Svenska Scoutförbundet har under en period drivit folkhögskola och konfirmationsläger på Kjesäter. Egendomen ägs och drivs sedan 1981 av Johan Hamilton tillsammans med sin hustru Anne. Se mer info via [www.kjesater.se](http://www.kjesater.se)

Vingåker som haft en omfattande konfektionsindustri är idag särskilt känt för sin Factory Outlet för märkeskläder.



Kjesäter is already mentioned in year 1381 in connection with one of the largest landowners in Sweden, Duke Bo Jonsson Grip, acquiring the property. Today's castle was built in 1865 by Gustaf Trolle Bonde based on drawings by the architect J.F. Åbom. The castle's two wings are from the 18th century.

During World War II, Märta Hamilton (née De la Gardie) provided space at Kjesäter to the Norwegian state as a transit camp for Norwegian refugees. A total of 42,000 Norwegians passed Kjesäter on their escape from the German occupation.

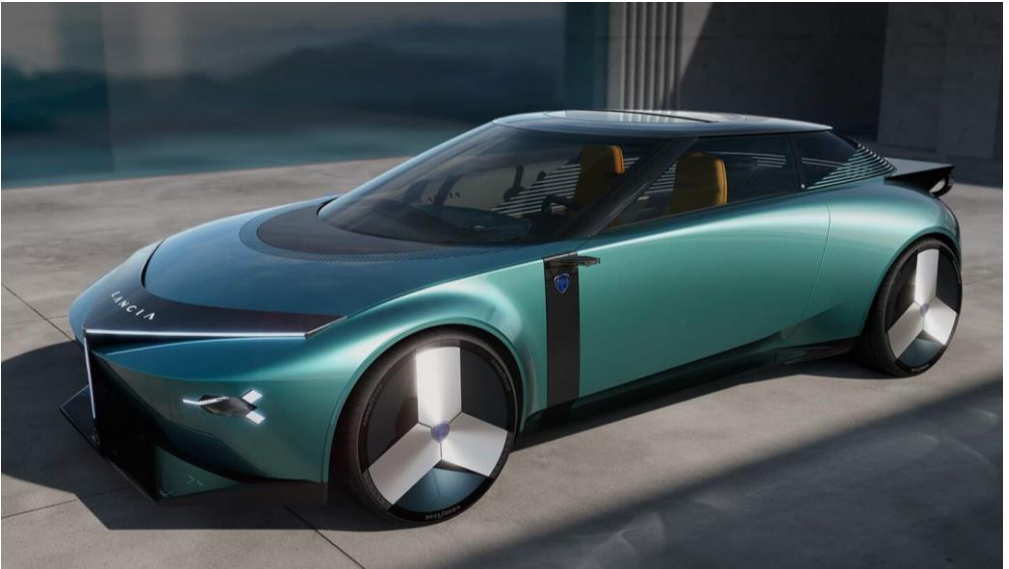
The Swedish Scout Association has for a period run a public high school and confirmation camp at Kjesäter. The property has been owned and operated since 1981 by Johan Hamilton together with his wife Anne. See more info via [www.kjesater.se](http://www.kjesater.se)

Vingåker, which used to have an extensive clothing industry, is today particularly known for its Factory Outlet for branded clothing.



## Lever Lancia? av Bo Göran Hellers

I vår Verksamhetsberättelse för Svenska Lanciaklubben år 2022 (La Lancia 153) redogör vi utförligt för det program, kallat Lancia Renaissance, som visades i maj 2022 med en sublim schablon, uppbyggd av stilelement hämtade från olika modeller i märkets långa historia. Schablonen gjorde tydligen sensation, eftersom den liknade en båt mera än en bil, och häpna åskådare kunde naturligtvis undra hur den skulle översättas i praktisk design. Men all verklig konst innebär en utmaning av förnuftet – framtiden ligger i händerna på Stellanti-gruppens designchef Jean Pierre Ploué och hans unga team hos Lancia Centro Stile i Torino.



**Bild från internet:** Konceptbilen Lancia Pu+Ra HPE evolution.

Normmännen redogör i senaste numret av Lancisti Norvegesi (Nr 78) i en artikel med titeln Lancia lever(?), skriven av Ivar Engerud, för en upprepad information under Lancia Design Day, som hölls strax före Jul 2022. Budskapet var tydligen oförändrat men med aspekter på ett kommande modellprogram, en ny Ypsilon 2024, en ny cross-over 2026 och en ny Delta 2028. Då ska allt drivas elektriskt, vilket kan verka förvånande – varifrån hämtar man denna tro på att vätgasen är underlägsen? Den delas inte av alla – BMW, som är en avancerad tillverkare, förbereder f n produktion av en iX5 Hydrogen model, varom mera i en annan artikel i detta nr av La Lancia. Och i SydKorea avvisar men elen, medan japanerna vacklar.

Designspråket för Lancia kallas ”Pu+Ra Zero”, en akronym för ”pure”, ”radical” och ”Zero” = nollutsläpp, vilket kan uppnås både med el och vätgas. Det känns inte särskilt övertygande. När den gode Ploué därtill lägger ett hundraårigt perspektiv känns det löjeväckande. Kan man överblicka ett årtionde är det bra nog. Han må vara en erfaren designer men är han det Lancia behöver? Hans schablon påminner starkt om Bertone Stratos Zero, en futuristisk och strömlinjeformad skapelse från 1970, som inte hade klarat dagens säkerhetskrav. Observera att begreppet ”zero” var aktuellt redan då – vad stod det för? Var det luftmotståndet som skulle nollas?



**Bild från internet:** Lancia Stratos Zero från 1970.

Till teamets beröm ska sägas att man har lyckats förnya logotypen – i en ny version är den både tydlig och vacker. Till all lycka har man lyft in lansen igen, spjutet som pekar mot Lancias framtid. Det är inte anpassning vi vill ha – det är karaktär och egensinne!

**Bild till höger från internet:**

Varumärkesdirektör Luca Napolitano till vänster och designchef Jean-Pierre Ploué framför nya Lancialogotypen.



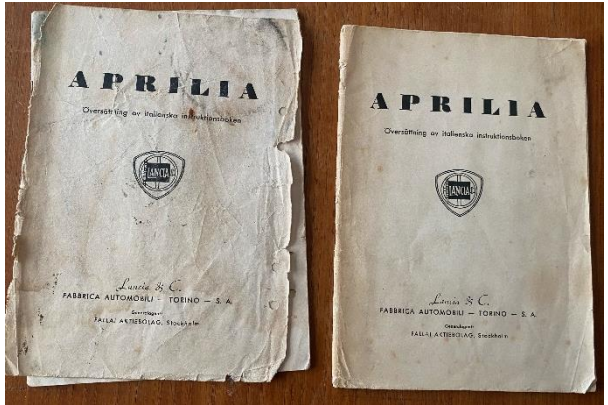
## SALUTORG

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, verkstadsservice, m.m.

## Säljes!

Två svenska instruktionsböcker för Lancia Aprilia från 1947. En är i utmärkt skick och dessutom innehåller ett intressant "grafplottat" ark, där hastigheterna jämförs för olika växlar. Den andra är mer sliten, men fullt läsbar.

Vid intresse kontakta  
Brage Frick via mail:  
[bragefrick@hotmail.com](mailto:bragefrick@hotmail.com)  
Telefon: 076-23 76 101.



## Lancia almanackan 2023

Det finns några Jubileumsalmanackor kvar till försäljning, pris 50:-/ styck. (Frakt tillkommer). Kontakta Magnus Wålinder tele: 073-460 24 53, mail [walinder@kth.se](mailto:walinder@kth.se)

**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 Wålinder, Tunavägen 7, SE-184 51 Österskär.  
Avs: Kringel-Offset AB Box 19012, 152 25 Södertälje.

## **Klubbmästarna rekommenderar fortsättning:**

**Mel's Garage i Enköping:** Cars & Coffe alltid på onsdagskvällar  
16.00 – 20.00. Året runt!

**Klassikerfestivalen i Valdemarsvik:** 28 - 29 juli,  
Bilar – Båtar – Motorcyklar – Mopeder -Traktorer,  
Öppet: fredag 13.00-01.00 lördag 11.00-01.00  
Fri entré för besökare. Anmälan krävs för  
utställning av fordon, gå in och anmäl er snarast!  
[www.klassikerfestivalen.se](http://www.klassikerfestivalen.se)



## **Familjen Helfrid bjuder in till grillkväll!**

Vore kul om några ville komma ner till "Viken" och visa upp sina fina Lanciabilar på Klassikerfestivalen. I samband med detta är ni välkomna hem till oss, vi bjuder på lite mat efter träffen på lördagskvällen, cirka 18.30. Om någon vill övernatta så finns möjligheten (medtag egna sov-attiraljer).

För er som tänker komma till oss, var vänlig ring Lasse eller Lena!

