



100 anni di LANCIA Lambda

Joachim Griese



100 anni di LANCIA Lambda

Un voyage long d'un siècle

Joachim Griesse

La Lambda a 100 ans et elle est toujours presque aussi vivante qu'à sa naissance, qui l'aurait cru!

Aujourd'hui, nous pouvons célébrer un modèle de voiture qui a émerveillé et ravi les experts dès sa naissance. Avec ses caractéristiques (pour n'en citer que quelques-unes)

- la plateforme innovante sans châssis, c'est à dire monocoque, avec une excellente tenue de route
- la suspension arrière indépendante avec des ressorts et amortisseurs individuels
- le puissant moteur 4 cylindres en V étroit avec arbre à cames en tête
- les freins puissants sur les 4 roues

Elle avait plus de 20 ans d'avance sur son temps. Il est fascinant de suivre la création de la Lambda, du prototype à la production, d'admirer l'inventivité de Vincenzo Lancia et les prouesses d'ingénierie de Battista Falchetto et d'autres collaborateurs dans la construction du prototype. Et puis de voir l'organisation impressionnante de l'usine Lancia, l'utilisation des machines-outils les plus sophistiquées de l'époque, et de se rendre compte que la production de la Lambda était au moins aussi innovante que la Lambda elle-même.

Cette naissance a été suivie d'un premier cycle de vie, à savoir la diffusion rapide de la Lambda dans le monde entier, la promotion de l'innovation par le développement et la production de 9 séries au total, la coopération avec les carrossiers sur la base de plateformes de carrosserie et la satisfaction des clients.

Après la Seconde Guerre mondiale, durant laquelle de nombreuses Lambda ont disparu, le miracle s'est produit : l'enthousiasme pour la Lambda s'est ravivé, d'anciens et de nouveaux propriétaires de Lambda - souvent avec leurs propres fonds - ont réparé et restauré leurs véhicules, se sont organisés à l'échelle nationale et forment aujourd'hui un réseau mondial pour partager, apprécier et profiter des caractéristiques toujours impressionnantes de la Lambda lors de courses et de compétitions entre amis, ouvrant ainsi la voie à la renaissance de la Lambda. Laissez-nous vous emmener dans le voyage des 100 ans de la Lancia Lambda!

Prototype

Le 15 mars 1921, Vincenzo Lancia et Battista Falchetto rencontrent d'autres employés du bureau technique de Lancia pour discuter d'un nouveau modèle basé sur le brevet du 28 mars 1919 (Fig. 1). Vincenzo Lancia suggère que le projet comprenne également le développement d'une suspension indépendante avec amortisseurs pour les deux roues avant. Après la réunion, "Monsù" Lancia distribue les tâches pour un prototype : Battista Falchetto est responsable du style de la carrosserie, du développement de la suspension indépendante avec suspension et absorption des chocs pour les roues avant et de la coordination avec le développement du moteur, Primitivo Rocco pour la création du moteur, Augusto Cantarini pour le design et M. Quarello pour les détails.

Certains détails sont connus grâce au travail sur le prototype. Battista Falchetto était évidemment la personne la plus importante. Falchetto avait obtenu son diplôme de l'Istituto Tecnico Industriale de Turin en 1911 avec les meilleures notes, avait travaillé dans l'aviation pendant la Première Guerre mondiale, s'était intéressé à l'industrie automobile en pleine croissance après la fin de la guerre et était maintenant employé chez Lancia depuis environ un an, d'abord dans l'atelier, puis dans le bureau technique en tant que concepteur. Les réflexions de Falchetto sur la conception de la carrosserie étaient dans l'air du temps. Il a suggéré d'intégrer le groupe motopropulseur dans la plateforme sous la forme d'un tunnel et de fermer la carrosserie ouverte en forme de bateau à l'arrière. Ces deux solutions contribuent de manière significative à la rigidité en torsion de la carrosserie.

Afin d'obtenir une suspension indépendante avec une suspension et un amortissement des roues avant, Falchetto a présenté plusieurs solutions après avoir travaillé pendant une nuit blanche (Fig. 2). Parmi celles-ci, Vincenzo Lancia choisit la variante marquée en rouge dans la figure 2 pour le prototype. La photo 3 montre le moteur du prototype.

REGNO D'ITALIA
 MINISTERO PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO E IL LAVORO
 UFFICIO DELLA PROPRIETÀ INTELLETTUALE

Attestato di Privativa Industriale

(Legge 100 articolo 29900, n. 3790)

Al N. 105 Vol. 490 del Registro degli Attestati a tutto corso
 la domanda depositata, nei documenti voluti dalla legge, all' r. *Lancia e C.*
 Corso, nel giorno *18/3* del mese di *Marzo 1919*
 alla ore *11* della *Lancia e C.*
 residente a *Cremona*
 per ottenere una privativa industriale per il veicolo descritto nel titolo:

Veicolo automobil.

La privativa ha la durata di anni *10* a decorrere dal *18/3/1919*
18/3/1919 salvo i casi di novità, annullamento e decadenza previsti dalla legge.
 Il presente attestato non garantisce che il veicolo abbia i caratteri voluti dalla legge
 perché la privativa sia valida ed efficace, e viene rilasciato unico scopo primario del
 servizio e della scelta di non

Itano, il *18/3/1919*



IL DIRETTORE
[Signature]

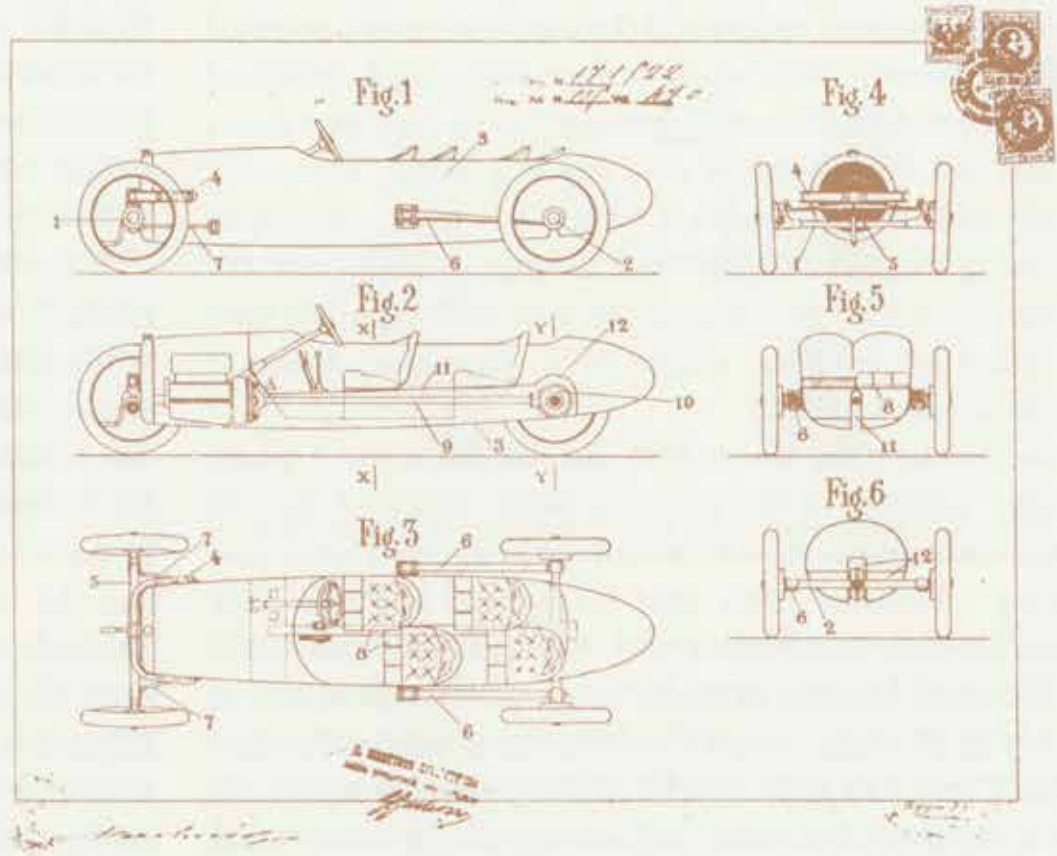


Figure 1: Le brevet pour un véhicule sans châssis daté du 28 mars 1919 pour la société Lancia e C.

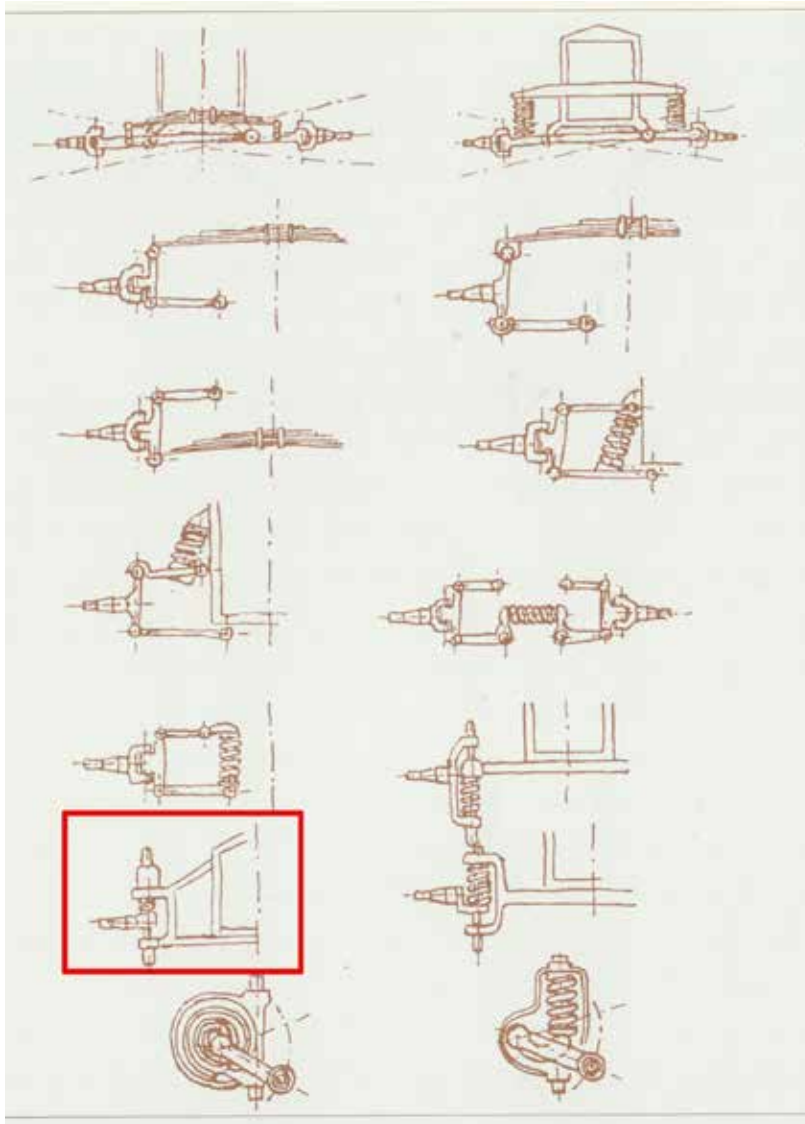


Figure 2: Variantes pour la conception de la suspension avant avec suspension et amortisseurs

Les travaux ont progressé rapidement, les membres de l'équipe travaillant 9 heures par jour, 6 jours par semaine. Dès le 1er septembre 1921 - cinq mois et demi seulement après la première réunion - les essais du premier prototype (photo 4) commencent à Moncenisio, près de Turin (photo 5). Les essais sont très satisfaisants et Vincenzo Lancia invite ses associés Claudio Fogolin (son ancien partenaire), Battista Falchetto, Luigi Gismondi, Manlio Gracco, Francesco Pallavicini, Cesare Scacchi, Rodolfo Zeppigno, Ernesto Zorzoli et les frères Franco et Vittorio Bocca à un dîner suivi d'une partie de boules au restaurant Giaconera à Condove. La première étape a été franchie avec succès!

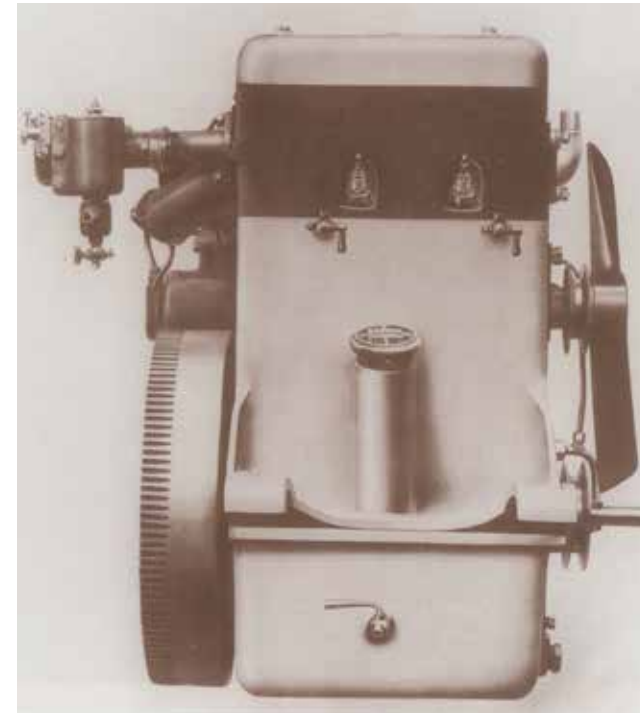


Photo 3: Moteur du prototype



Photo 4: Prototype de la Lancia Lambda

Photo 5: Essai avec le prototype Lancia Lambda à Moncenisio (au volant : Vincenzo Lancia, Luigi Gismondi, en tant que copilote, et sur les sièges arrière les frères Franco et Vittorio Bocca)



Pré-production

Il s'agissait maintenant d'utiliser l'expérience acquise avec le prototype pour le développement et la production d'une voiture de série, avec laquelle Vincenzo Lancia voulait présenter la Lambda aux grands salons internationaux de l'automobile de Paris et de Londres en 1922. Un premier article sur le nouveau modèle Lancia apparaît dès le 30 Novembre 1921 dans l'hebdomadaire milanais *Motori Aero Ciclo e Sports* : "Imaginez une voiture longue et spacieuse, de dimensions normales, très basse, avec quatre ou cinq places, mais ne pesant que 450 kilos; capable d'atteindre 120 km/h sur le plat et 70-80 km/h en montée vers Superga et Moncenisio, avec un moteur à quatre cylindres d'un alésage et d'une course de 75 mm par 300 mm; avec un bonne tenue de route, sans suspension ni essieu avant, et capable de satisfaire même cet autocritique méticuleux et indomptable qu'est le Cav. Lancia". Sous une forte pression, le travail s'est poursuivi sur le type de moteur. Le moteur Type 67 avait effectivement un alésage et une course de 75 mm sur 300 mm, comme l'indiquait déjà l'hebdomadaire milanais, et un dessin en coupe est visible sur la figure 6. Outre le moteur, presque tous les autres composants techniques ont été revus et améliorés, notamment la suspension indépendante qui assure l'absorption des chocs des roues avant. En même temps, d'autres essais ont été effectués, dont l'un est visible sur la photo 7.

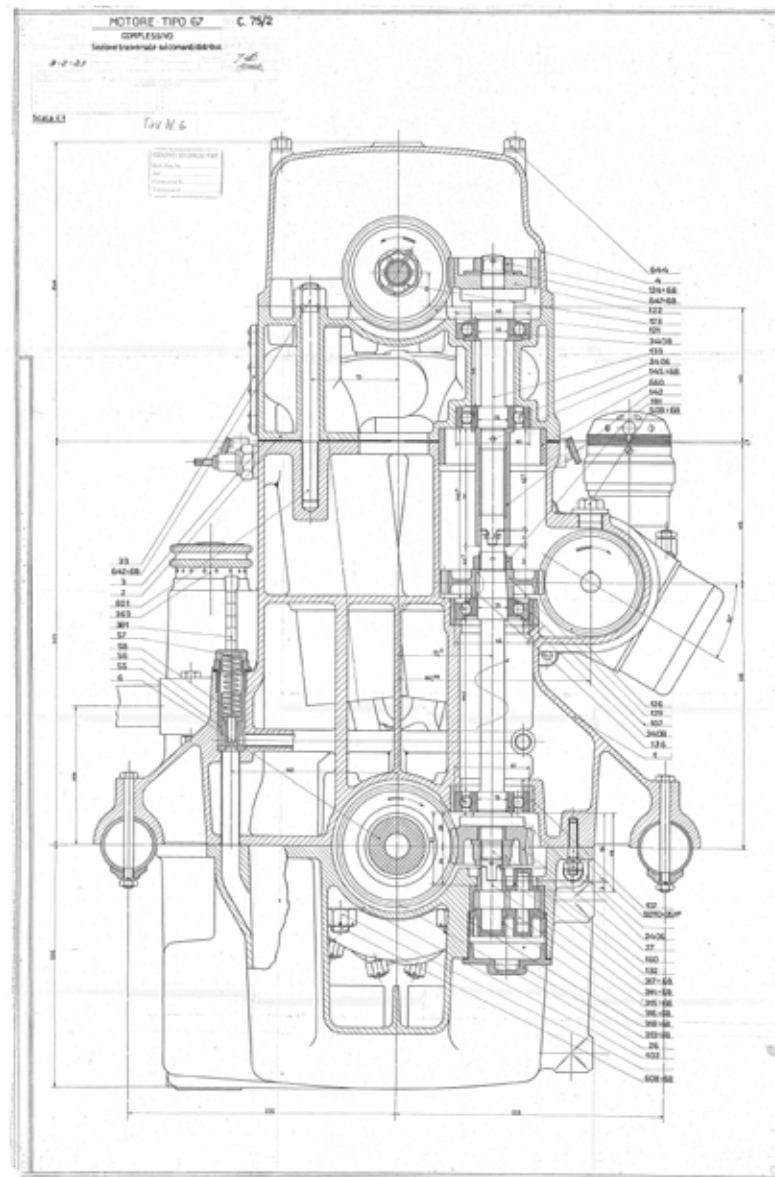


Figure 6: Schéma en coupe du moteur Type 67 pour la Lambda de pré-production



Photo 7: Essai routier avec le modèle de pré-production Lambda (Battista Falchetto au premier plan)

Au printemps 1922, les travaux sur le type de pré-production de la Lambda étaient déjà bien avancés. Un dimanche matin, Vincenzo Lancia et Battista Falchetto font un long essai routier jusqu'à San Dalmazzo et reviennent par Savigliano et Carmagnola. Le véhicule d'accompagnement était une Trikappa conduite par Battista Ajassa, qui était le mécanicien de Vincenzo Lancia à l'époque de sa carrière de pilote. Après Savigliano, la piste devient très sinueuse et Vincenzo Lancia dit à Battista Falchetto: "Maintenant, nous allons un peu plus vite!". Bientôt, la Trikappa de Battista Ajassa était hors de vue derrière eux. Avant Carmagnola, ils se sont arrêtés pour attendre la Trikappa. Finalement, ils ont fait demi-tour et ont rencontré la Trikappa au bord d'un étang, dans lequel elle s'était écrasée avec l'avant, Battista Ajassa n'ayant pas réussi à maintenir le véhicule sur la route dans les virages serrés à la vitesse fixée par la Lambda. Vincenzo Lancia était très satisfait de sa Lambda.

À la fin de l'été 1922, des journalistes spécialisés de différents pays ont été invités à conduire et à évaluer la Lambda de présérie. Les documents fournis contenaient, entre autres, le texte suivant : "L'automobiliste d'autrefois exigeait une voiture robuste et fiable, mais l'automobiliste d'aujourd'hui a un objectif plus élevé. Il n'exige pas seulement la robustesse et la fiabilité, que toute voiture moderne devrait posséder, mais il attend également des caractéristiques que les développements techniques modernes permettent d'atteindre, à savoir une vitesse élevée, même en pente, une suspension confortable, des freins contrôlables et puissants et, surtout, une voiture qui tient parfaitement la route. Une telle combinaison, souhaitée par tous les automobilistes, ne peut généralement être obtenue qu'à grands frais, et les constructeurs qui ont essayé de produire des voitures présentant ces caractéristiques ont constaté que le résultat est un véhicule coûteux, lourd et frayeux à entretenir, qui ne peut donc être vendu qu'à une gamme limitée de clients. Ces difficultés ne sont toutefois pas insurmontables et la nouvelle Lancia "modèle Lambda" réunit toutes les caractéristiques essentielles décrites ci-dessus dans une voiture au prix modéré. Pour y parvenir, il a fallu rompre avec de nombreuses

pratiques antérieures, tester de nouvelles théories et réaliser des expériences de grande envergure. La LAMBDA est donc radicalement différente des voitures déjà connues. Ses qualités mécaniques, son efficacité, son accélération exceptionnelle, la vitesse qu'elle atteint et maintient, la douceur et la puissance de ses freins et la particularité de sa carrosserie font qu'elle peut rivaliser avec les voitures de la classe la plus élevée, mais en termes de prix, de cylindrée, de poids, de faible consommation et de coût général, elle doit être placée dans la classe des petites voitures. Nous sommes donc convaincus que nous serons en mesure d'offrir à nos clients une voiture qui, malgré son faible prix, est à la hauteur, voire supérieure, à toutes les voitures proposées à ce jour."

Avant même les salons de l'automobile de Paris et de Londres, des articles sur la Lambda sont parus dans la presse internationale en septembre 1922, par exemple dans *The Auto Car* avec des photos de la carrosserie et du moteur et des critiques très positives. Au Salon de l'automobile de Paris, début octobre 1922, la Lambda est exposée (photo 8) avec carrosserie Torpédo (photo 9) et en plateforme avec toute la mécanique (photos 10 à 13).



Photo 8: Stand Lancia au salon de l'automobile de Paris début octobre 1922

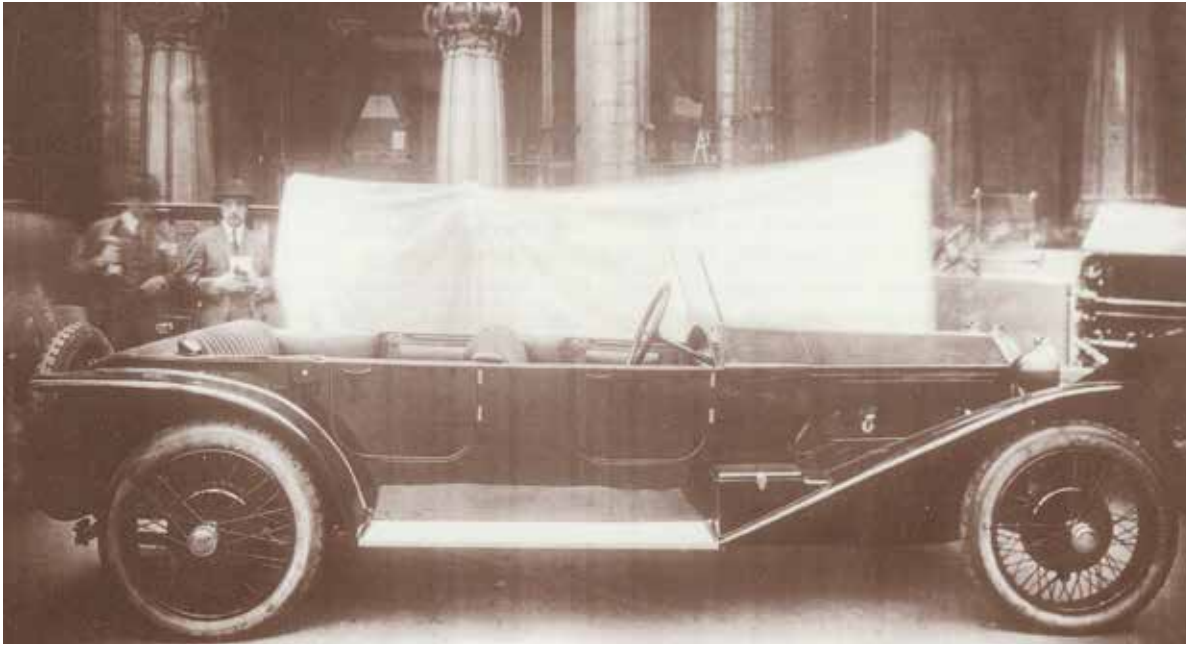


Photo 9: Lambda Torpédo au Salon de l'automobile de Paris début octobre 1922

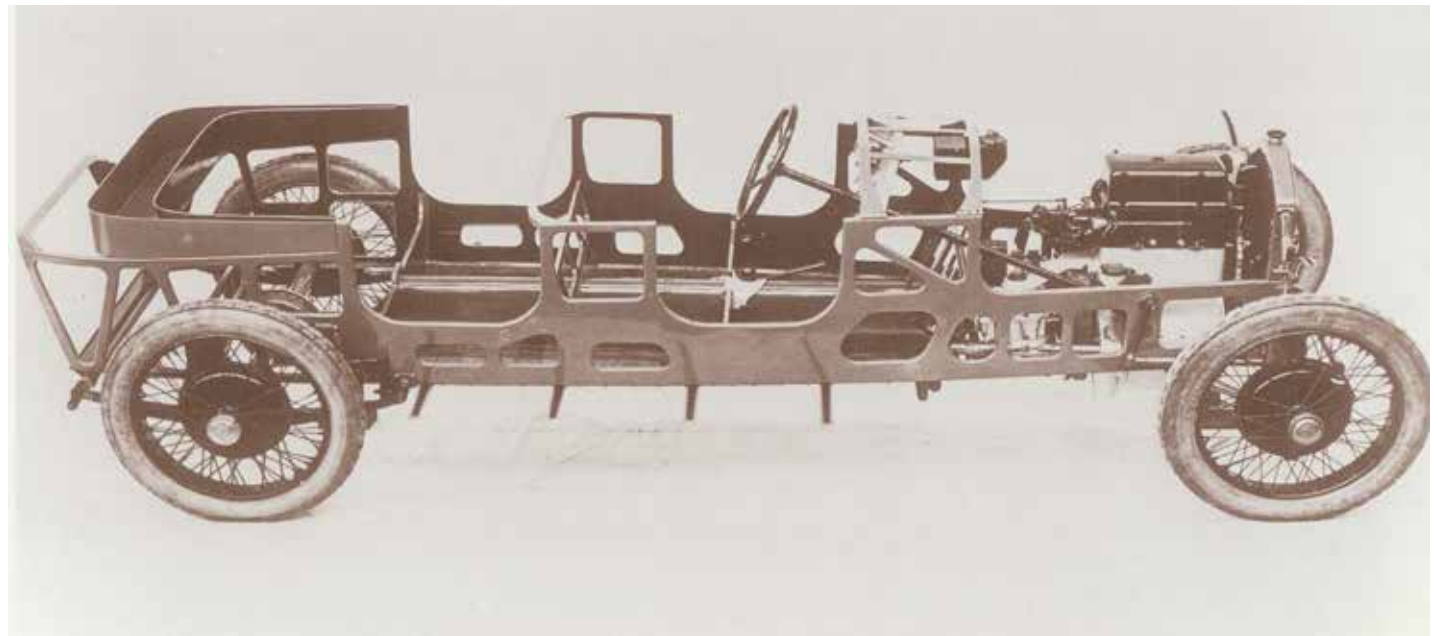


Photo 10: Structure de la carrosserie de la Lambda avec toute la mécanique à Paris début octobre 1922

Photo 11: Façade de la Lambda à Paris début octobre 1922 avec une vue du moteur

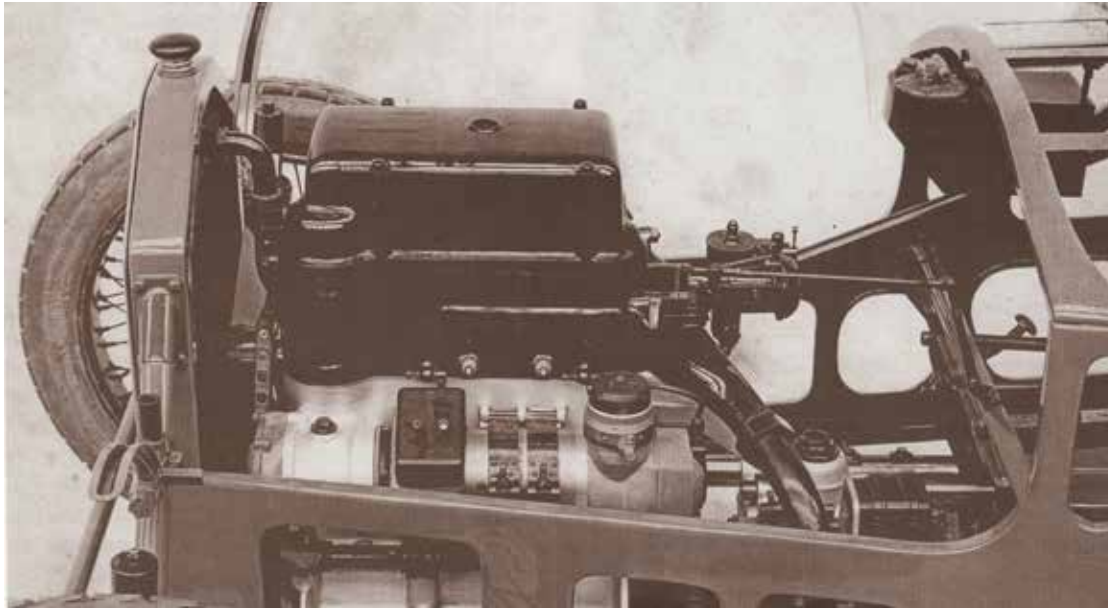


Photo 12: Façade de la Lambda à Paris début octobre 1922 avec une vue du tableau de bord

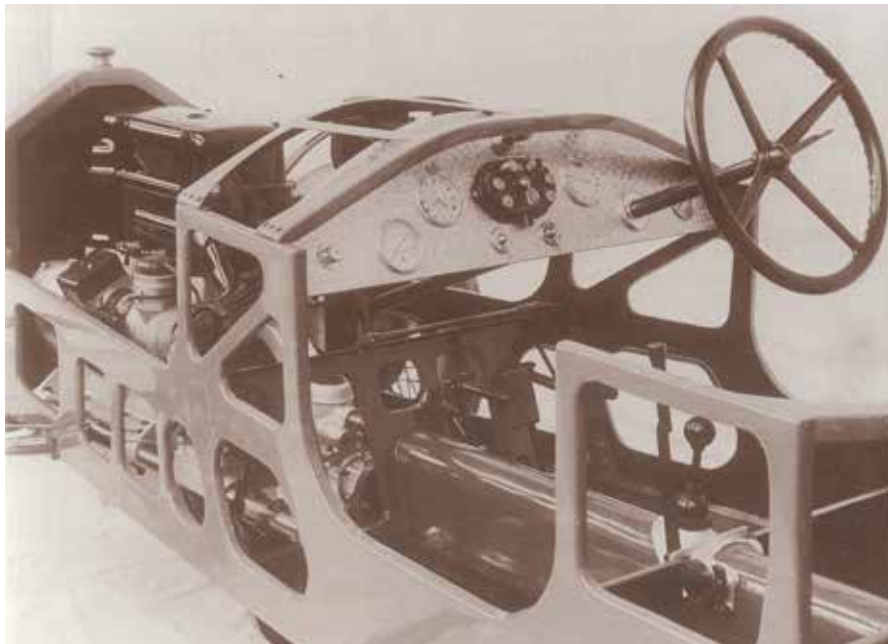
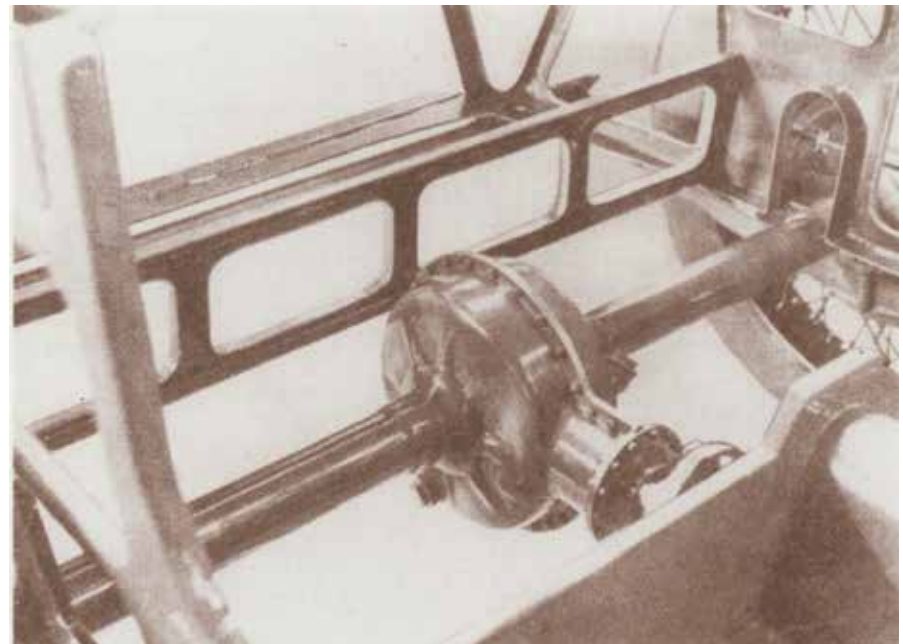


Photo 13: L'essieu arrière de la Lambda à Paris début octobre 1922



Vincenzo Lancia n'était pas à Paris ; il a épousé Adele Miglietti le 12 octobre 1922 à l'église Gesù Nazareno de la Piazza Martini à Turin et ensuite a rejoint Londres pour sa lune de miel.

Le Salon de l'automobile de Londres a ouvert ses portes début novembre 1922 et la demande de stands est très forte. Lancia se voit attribuer le stand 270 sur un total de 1.050 stands. Comme on peut le voir dans la figure 14, la Lambda est à nouveau présentée avec carrosserie torpédo châssis avec toute la mécanique. La Lambda a reçu beaucoup d'attention dans la presse automobile britannique. Autocar, The Motor et The Automobile Engineer ont été particulièrement impressionnés par la carrosserie, mais aussi par le moteur, la suspension et l'absorption des chocs des roues avant indépendantes et même le magnéto dynamo Bosch de la Lambda, présentée pour la première fois. Le prix relativement bas de 625 £ a également été mentionné positivement. Il y avait également une photo dans The Motor de Luigi Gismondi et Battista Falchetto conduisant l'exposition Lambda de Turin à Londres. La Lambda a également reçu une attention très positive sur les routes de Londres, notamment pour ses freins. La police a fait l'éloge d'une voiture aux freins fiables en déclarant : "Elle freine comme une Lambda!"

Vincenzo Lancia ne faisait pas partie de l'équipe officielle de Lancia, mais il ne manquait évidemment pas l'occasion d'apparaître de temps en temps sans être reconnu sur le stand Lancia, et il a dû être satisfait des nombreux commentaires positifs des visiteurs.

Vincenzo Lancia et sa femme Adele, ainsi que Luigi Gismondi et Battista Falchetto, reviennent à Turin avec la Lambda de l'exposition de Londres. Les expositions à Paris et à Londres ont été un grand succès pour la Lambda. Il y avait de nombreuses commandes provenant de l'étranger, mais aussi d'Italie. Cela signifiait que la production pouvait commencer. Un an plus tard - au Salon de l'automobile de Paris 1923 - Lancia a dû informer ses clients que le délai de livraison de la Lambda serait d'environ un an en raison de la forte demande.

270 Lancia & Co.,

18, Berkeley Street Piccadilly, London, W.1

28/80-H.P. 8-Cylinder LANCIA "Triokappa" Touring Car.
Engine 75 bore x 130 stroke (Treasury rating 27.8 h.p.), 105 b.h.p. overhead valves, pump circulation, forced oil feed, Bosch magneto, Zenith carburetter, 4 speeds and reverse, bevel drive, detachable wire wheels, 895 x 135 Michelin cable tyres, Lancia dynamo lighting and electric starting equipment, 2 spare wheels, 4-5 seated torpedo body by Maythorn & Sons, with back scuttle, folding screens to front and rear seats, hood and side curtains, tool box, scuttle ventilators, painted seagull grey with black leather upholstery; fully equipped. Price, chassis, £1,150; complete car, £1,600.

LANCIA

28/80-H.P. 8-Cylinder LANCIA "Triokappa" Saloon.
Chassis details as above; special 4-door 4-5 seated saloon by H. J. Mulliner & Co., Ltd., with soft leather head, frameless windows with mechanical lifts, full equipment, painted orange with cloth upholstery. Price, chassis, £1,150; complete car, £1,650.

14/40-H.P. 4-Cylinder LANCIA "Lambda" Torpedo Car.
Engine 75 bore x 120 stroke (Treasury rating 13.9 h.p.), 50 b.h.p. overhead valves, pump circulation, forced oil feed, Bosch ignition, starting and lighting, Zenith carburetter, 3 speeds and reverse, bevel drive, detachable wire wheels, 765 x 105 Michelin cable tyres, 1 spare wheel and tyre; 4 seated torpedo body with hood, screen, tool and luggage boxes, full equipment, painted maroon with black leather upholstery. Price, complete car, £625; with detachable saloon head, £685. Chassis not supplied.

14/40-H.P. (13.9) 4-Cylinder LANCIA "Lambda" Skeleton Torpedo.
Showing constructional details as above.

8-Cylinder LANCIA "TRIKAPPA" Engine Unit in Sections.

Figure 14: Stand 270 détail du catalogue Salon (Lambda surligné en rouge)

Production

Tout d'abord, il semble utile de jeter un coup d'œil à l'usine Lancia où a eu lieu la production de la Lambda. Une vue aérienne de l'usine est visible dans la photo 15. Le plus gros composant de la mécanique de la Lambda est le bloc-cylindres en aluminium, une œuvre d'art qui, une fois coulée, contient les chemises de cylindre en fonte et tous les tuyaux d'huile en cuivre et, après la coulée, subit plusieurs couches d'usinage. Nous avons la chance qu'en 1927, un journaliste américain spécialisé ait été invité à passer plusieurs semaines à l'usine Lancia pour écrire des articles pour le magazine "American

Machinist", complétés par un grand nombre de photographies. Par conséquent, de nombreux processus de production et machines-outils sont bien documentés. La photo 16 montre l'usinage des blocs-cylindres Lambda sur une grande rectifieuse, la photo 17 montre le contrôle dimensionnel. La photo 18 montre le dessus de la culasse Lambda, la photo 19 la vue latérale pendant l'usinage. La photo 20 montre le vilebrequin Lambda dans une phase d'usinage. La photo 21 montre comment sont usinés les deux supports pour la suspension et l'absorption des chocs des roues avant.

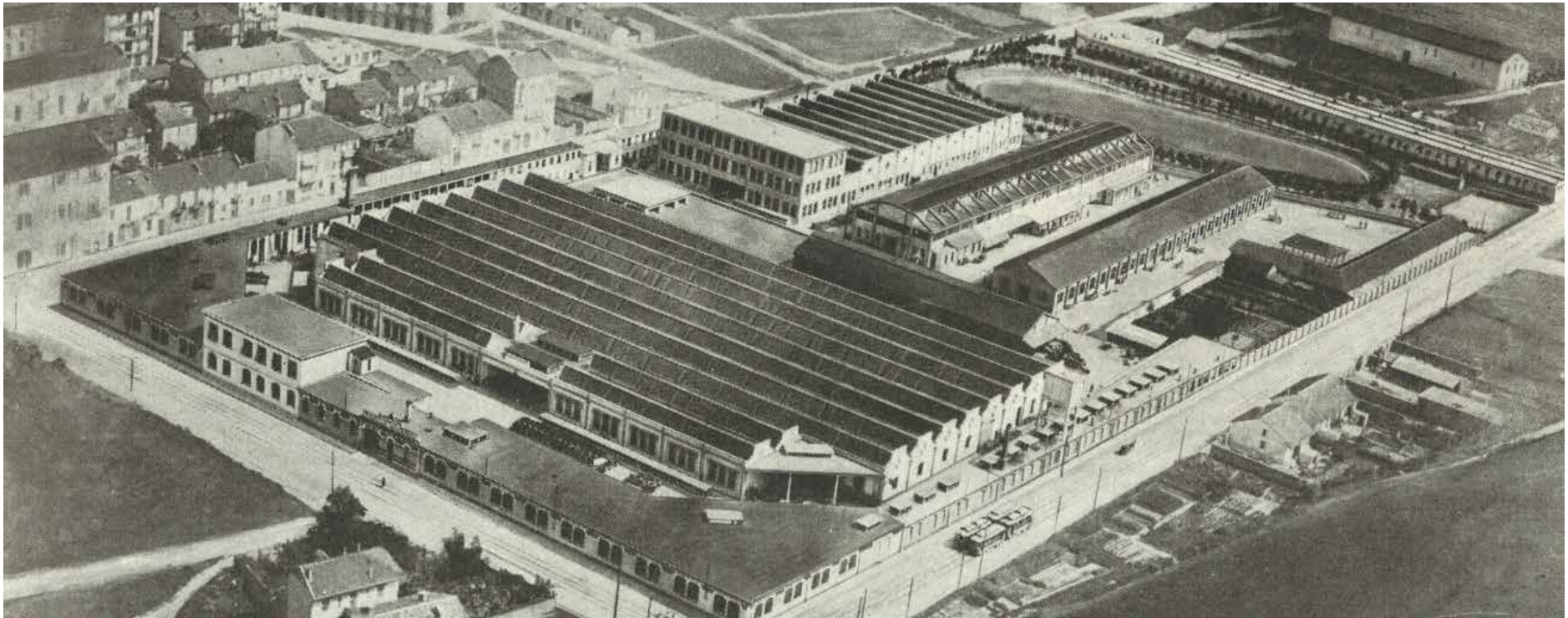


Photo 15: L'usine Lancia en 1927

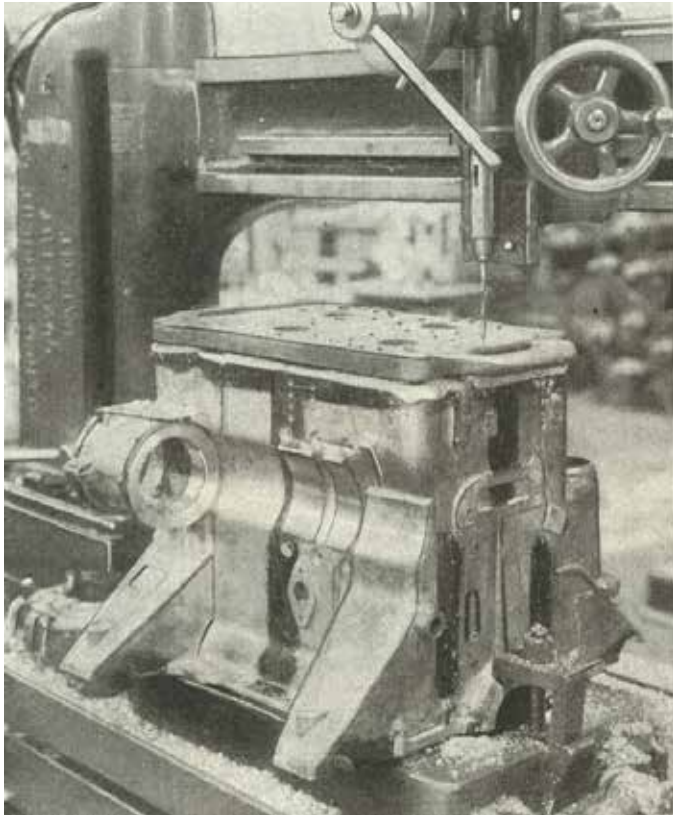


Photo 16: Usinage du bloc-cylindres de la Lambda

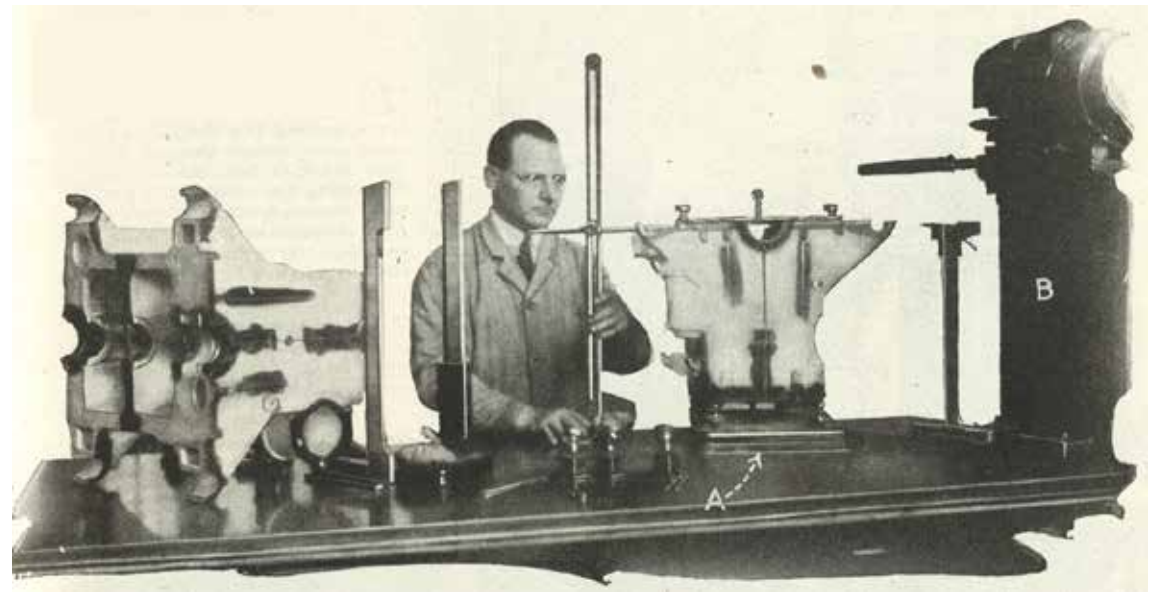


Photo 17: Vérification des dimensions du bloc-cylindres Lambda

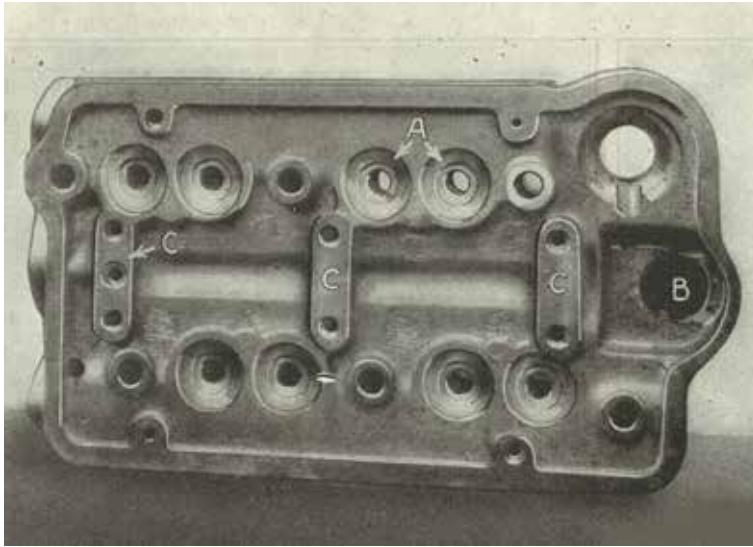


Photo 18: Culasse Lambda

Photo 20: Usinage
du vilebrequin de la
Lambda

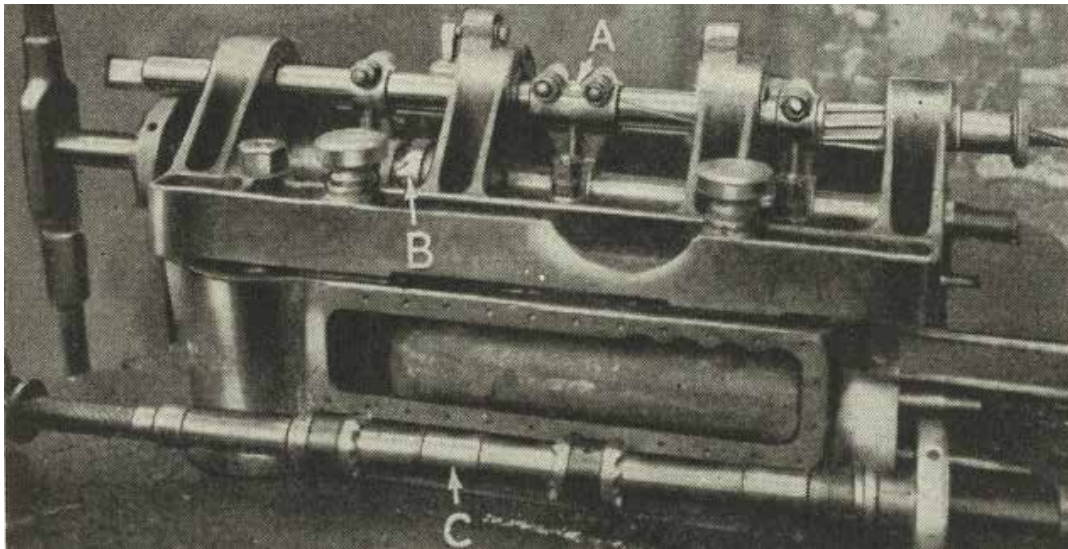
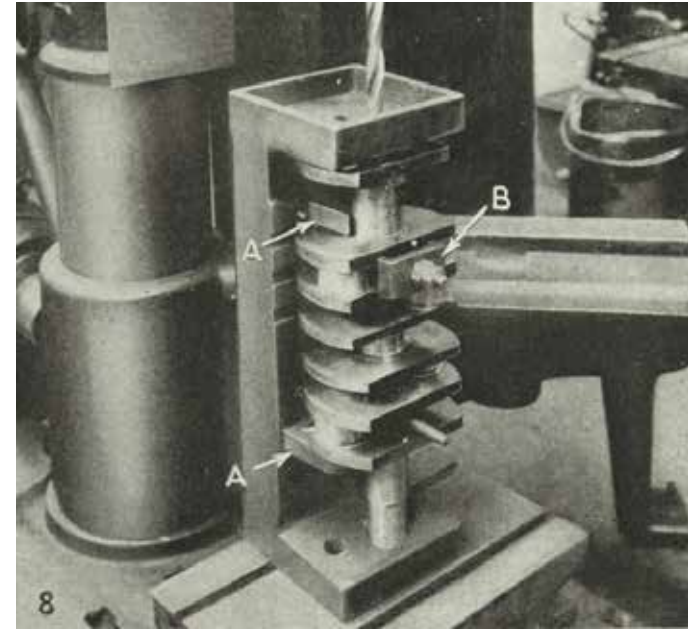


Photo 19: Culasse Lambda en cours d'usinage

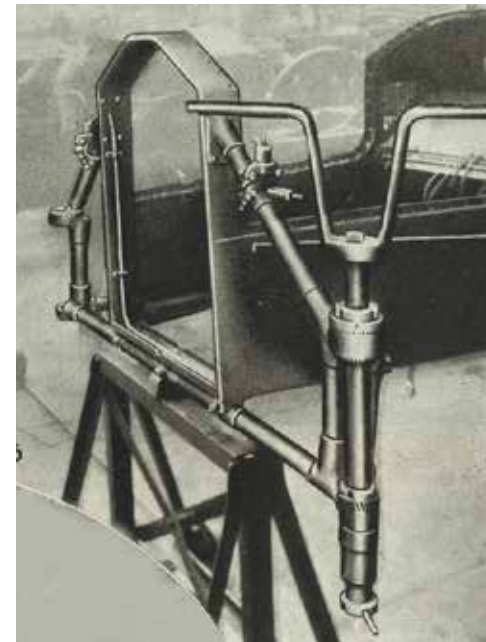


Photo 21:
Montage de
la sus-
pension
avant
avec la sus-
pension
et les amortis-
seurs

La photo 22 montre l'équipement de test pour le différentiel Lambda. Pour terminer la vue d'usine, deux autres photos de la carrosserie. La photo 23 montre les "Ballons" pour le Torpédo en cours de construction, la photo 24 montre la file d'attente devant les cabines de peinture.

Mais revenons maintenant à la production de la Lambda. La Lambda a été produite en 9 séries de février 1923 à septembre 1931 avec un nombre total de 12.998 voitures. Nous divisons la description en deux parties : La production des séries 1 à 6 et la production des séries 7 à 9. Les raisons de cette division seront bientôt claires.

SÉRIE PERIODE PRODUCTION

			Type Carros.	Type Moteur	Type Transm.	Type Différen.
1	02/23 - 09/23	400	214	67	109	151
2	09/23 - 04/24	1.100	214	67	109	161
3	04/24 - 10/24	800	214	67	109	161
4	10/24 - 04/25	850	214	67	109	161
5	02/25 - 10/25	1.050	214	67	112	161
6	09/25 - 06/26	1.299	216 e 217	67	112	164

La Lambda de première série (photo 25) était largement identique à la Lambda de pré-production (ses exemplaires sont inclus dans le total de 400). Le moteur Type 67 avait une cylindrée de 2.120 cm³ et une puissance de 50 ch à 3 000 tr/min. Le type de carrosserie 214 est resté le même jusqu'à la cinquième série incluse. Sur ce type de carrosserie, il était possible de mettre un "Ballon" - (photo 26), qui donnait l'impression d'une Lambda Limousine. Cependant, le montage/démontage impliquait des efforts considérables, de sorte que le propriétaire optait souvent pour la solution Torpédo ou Torpédo avec Ballon. Dans les pays étrangers proches, les voitures étaient souvent conduites chez les concessionnaires Lancia de chaque pays, comme on peut le voir dans la photo 27 où les voitures sont transférées de Turin à Vienne. Cela a également servi à faire de la publicité pour les Lambda. Dans la deuxième série de la Lambda, à partir du 1.000ème véhicule, il était possible d'avoir en option le pare-brise bombé de la version Torpédo. Comme le montre la photo 28, ce pare-brise est ensuite devenu standard à partir de la troisième série jusqu'à la cinquième série incluse.

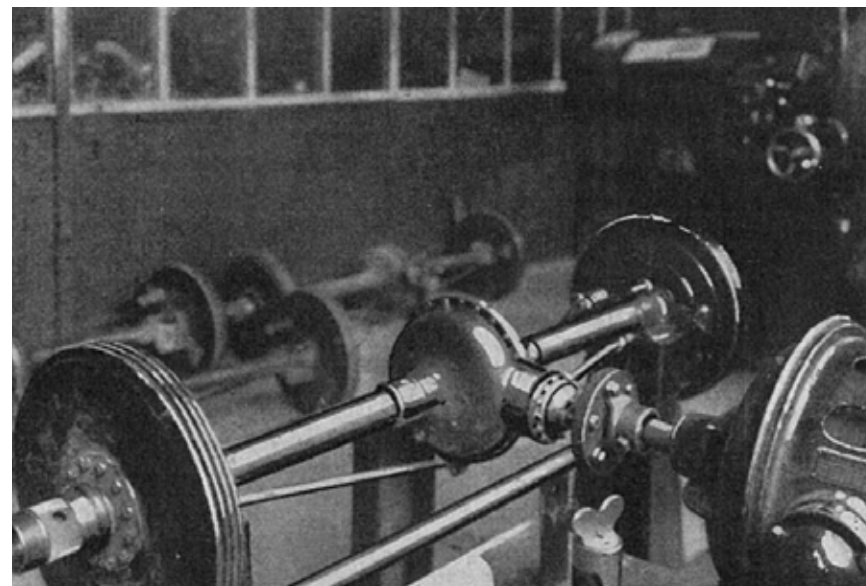


Photo 22: Dispositif de test du différentiel (le différentiel est entraîné par un moteur électrique)



Photo 23: Montage du "Ballon" pour le Lambda Torpédo



Photo 24: Files d'attente devant les cabines de peinture

*Photo 25: Lancia Lambda
Torpedo 1ère série avec
carrosserie type 214*

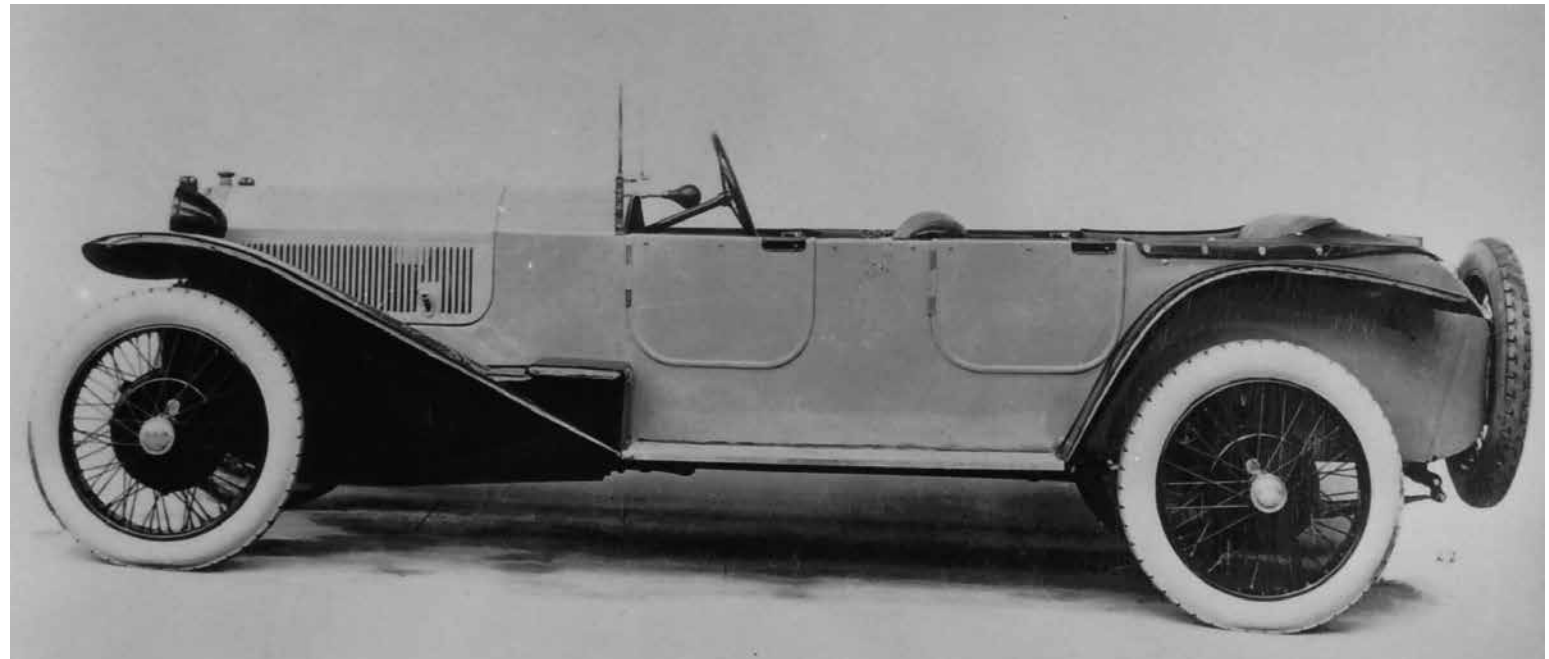


Photo 26: Lancia Lambda Torpédo 1ère série avec Ballon

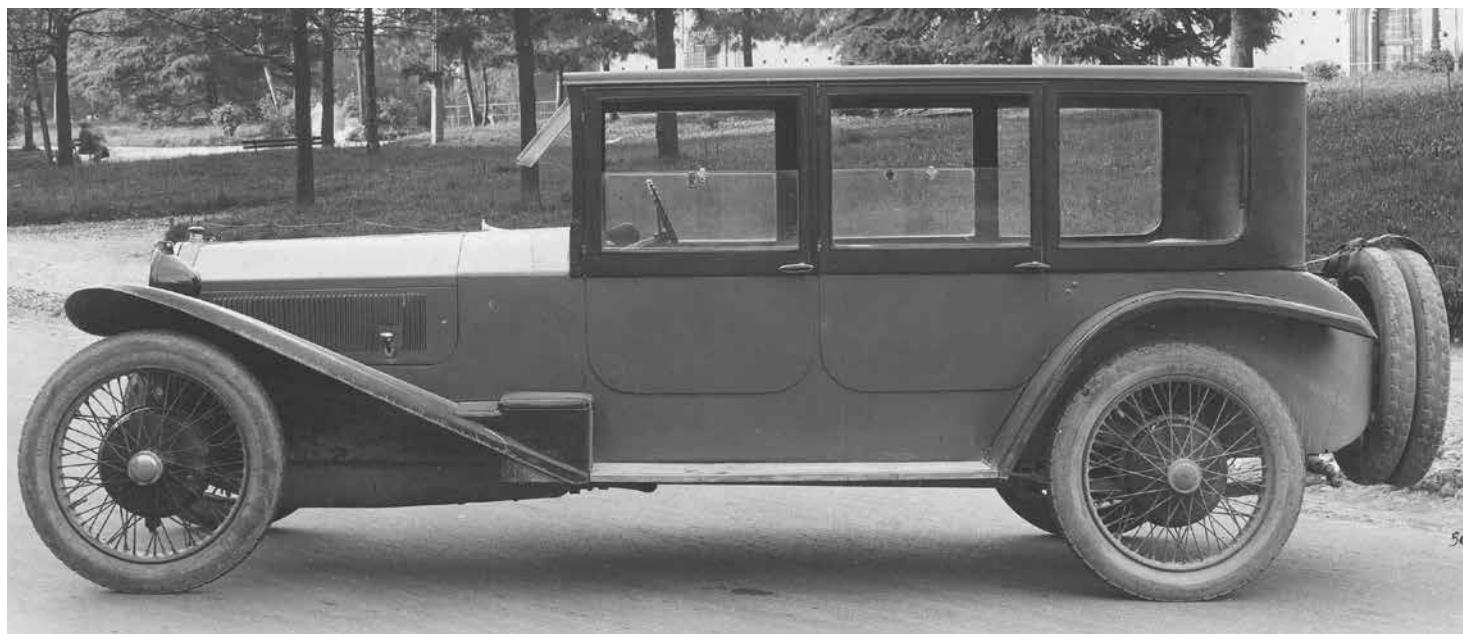


Photo 27: Présentation de la nouvelle livraison (3 Lambda Torpédo et 3 Lambda Torpédo avec Ballon) chez le concessionnaire Lancia viennois de la Stubengasse 20 (la photo est datée du 15.12.1924 et concerne probablement les Lambda de la 4ème série)

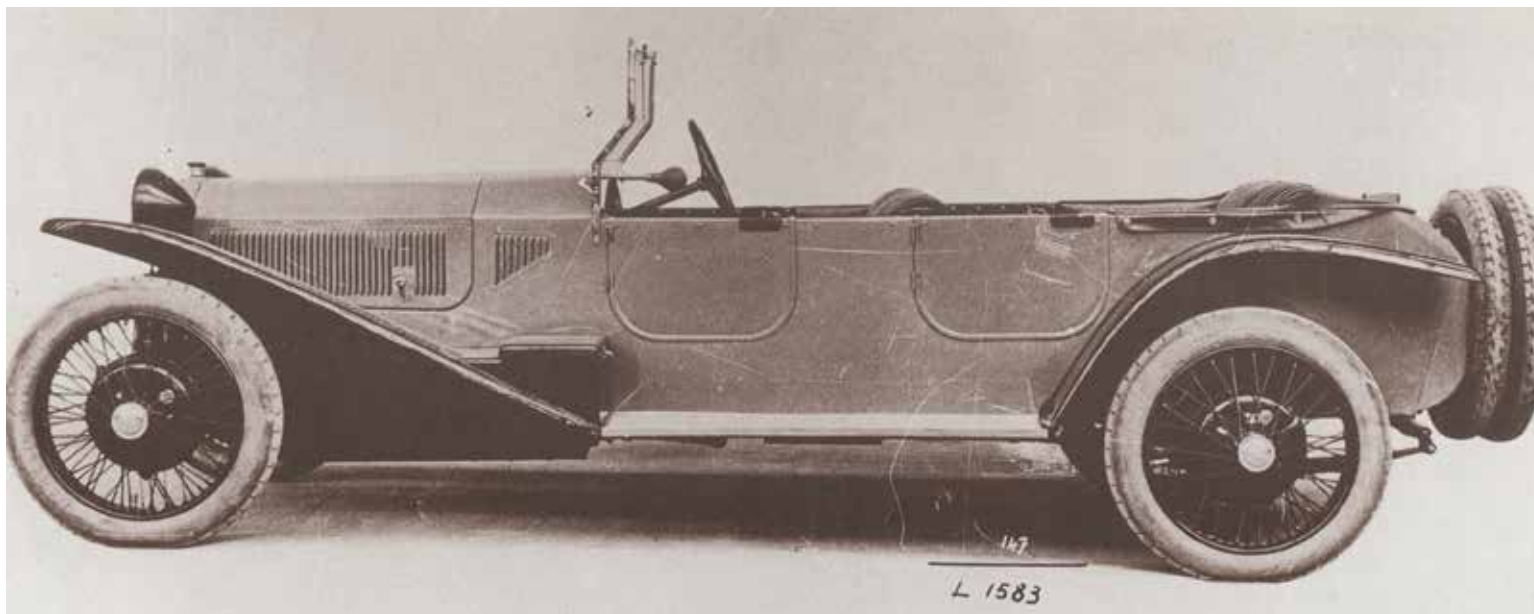


Photo 28: Lancia Lambda Torpédo 3ème série

Dans la troisième série, l'équipement électrique du démarreur et de la dynamo magnéto est passé de Bosch à Magneti Marelli et celui des phares de Bosch à Zeiss ; à partir du véhicule 4.601 de la sixième série, tout l'équipement électrique est revenu à Bosch.

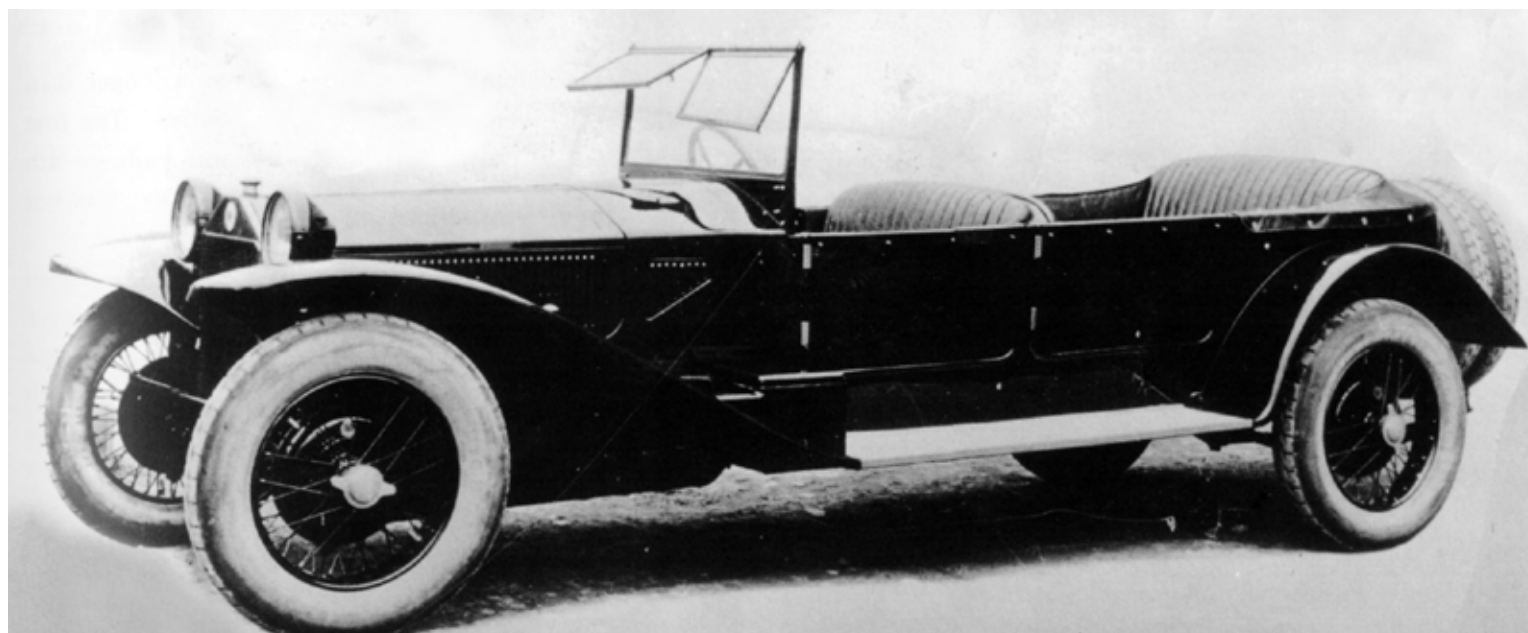
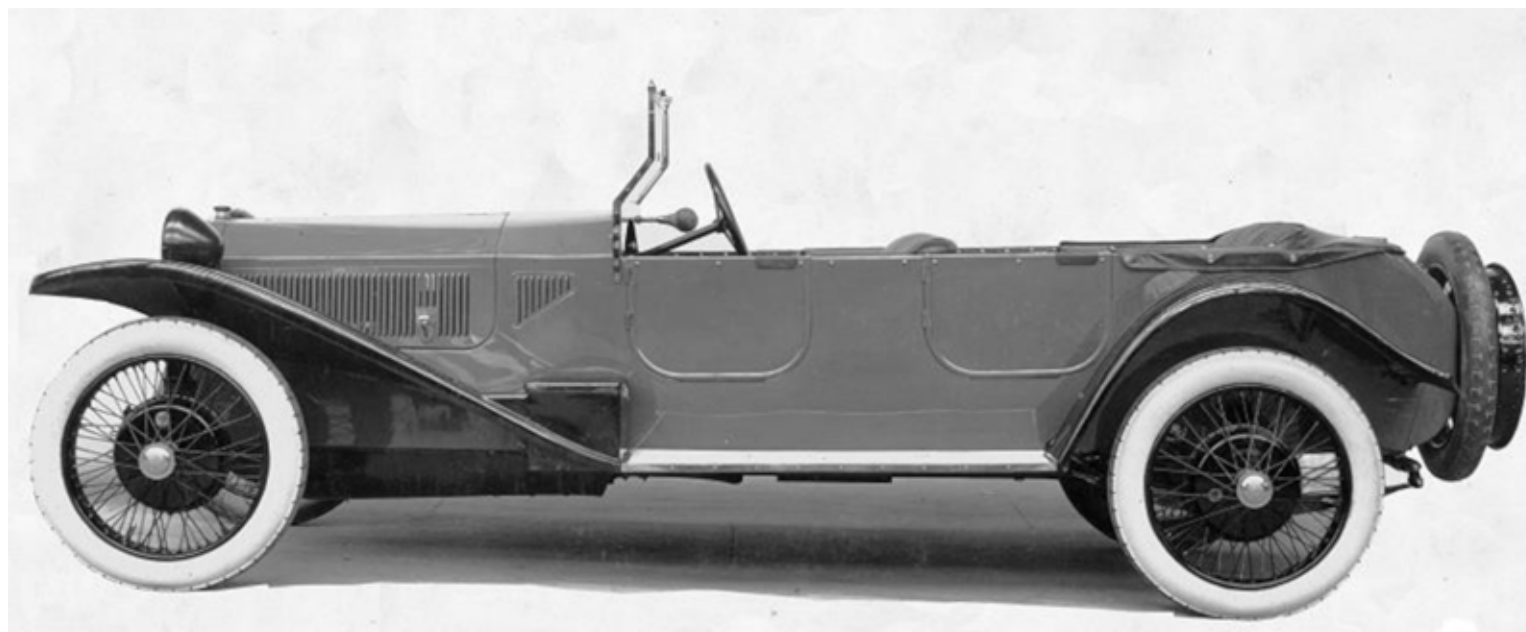
Pour la quatrième série, le moteur du Type 67 a été révisé en grande partie. Dans la quatrième série, les garde-boue ont également été modifiés, comme on peut le voir sur la photo 29. Dans la cinquième série, la boîte de vitesses à 3 rapports a été remplacée par une boîte de vitesses à 4 rapports et quelques modifications ont été apportées à la carrosserie et à la mécanique en préparation des séries ultérieures 7 à 9.

La sixième série (photo 30) a un empattement différent de 3,42 m (type de carrosserie 216) par rapport aux cinq séries précédentes avec 3,10 m. La longueur accrue permet d'accueillir 6 personnes (4

sièges normaux et 2 sièges supplémentaires à l'arrière). En outre, le différentiel passe du type 161 au type 164 et la deuxième partie des modifications de la mécanique et de la carrosserie est réalisée en vue des séries 7 à 9 suivantes. Enfin, comme déjà mentionné, Lancia revient au fournisseur Bosch pour l'équipement électrique à partir de la voiture 4.601. Le plus grand changement, cependant, est qu'une plateforme sera disponible avec la mécanique de la sixième série (carrosserie type 217 - photo 31), sur laquelle peuvent être montées toutes les carrosseries d'usine et de tiers.

C'est ce qu'attendaient de nombreux carrossiers en Italie, mais aussi dans d'autres pays. Dans le passé, il était courant que chaque client ait deux fournisseurs pour sa voiture, un pour la mécanique et un pour la carrosserie. Vincenzo Lancia avait auparavant déçu les carrossiers en offrant tout - mécanique et carrosserie - d'une seule source, à savoir l'usine Lancia elle-même.

*Photo 29: Lancia Lambda
da Torpédo 4ème série*



*Photo 30: Lancia Lambda
Torpédo 6ème série avec
carrosserie type 216*

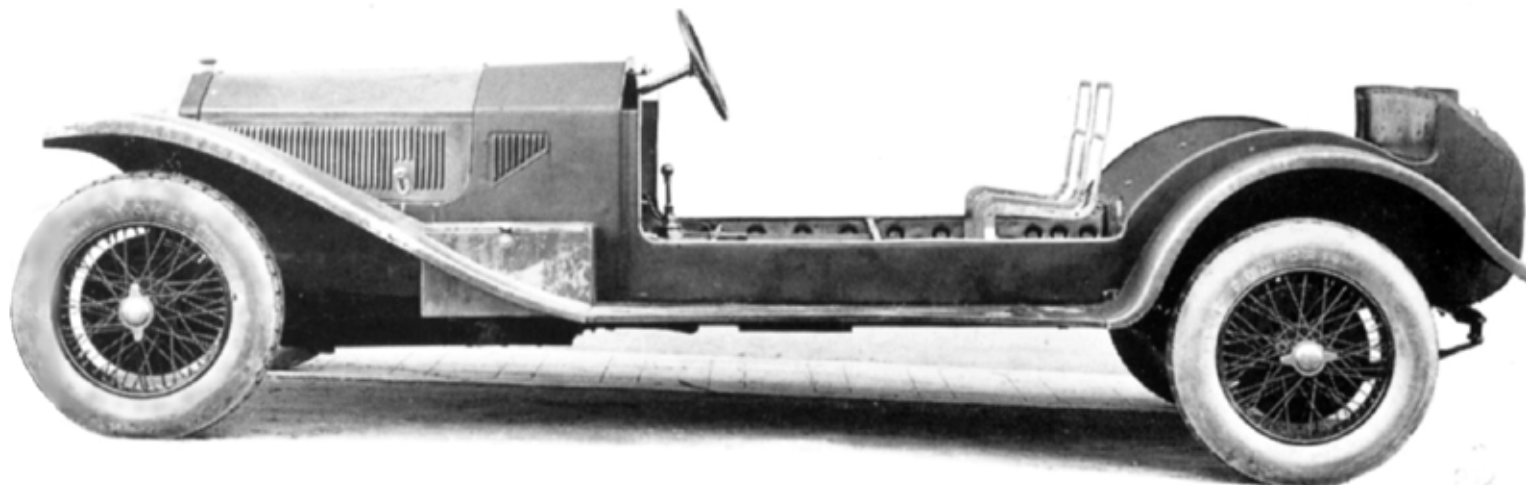


Photo 31: Carrosserie du type 217 (empattement 3,42 m) avec une plateforme pour la 6ème série Lambda

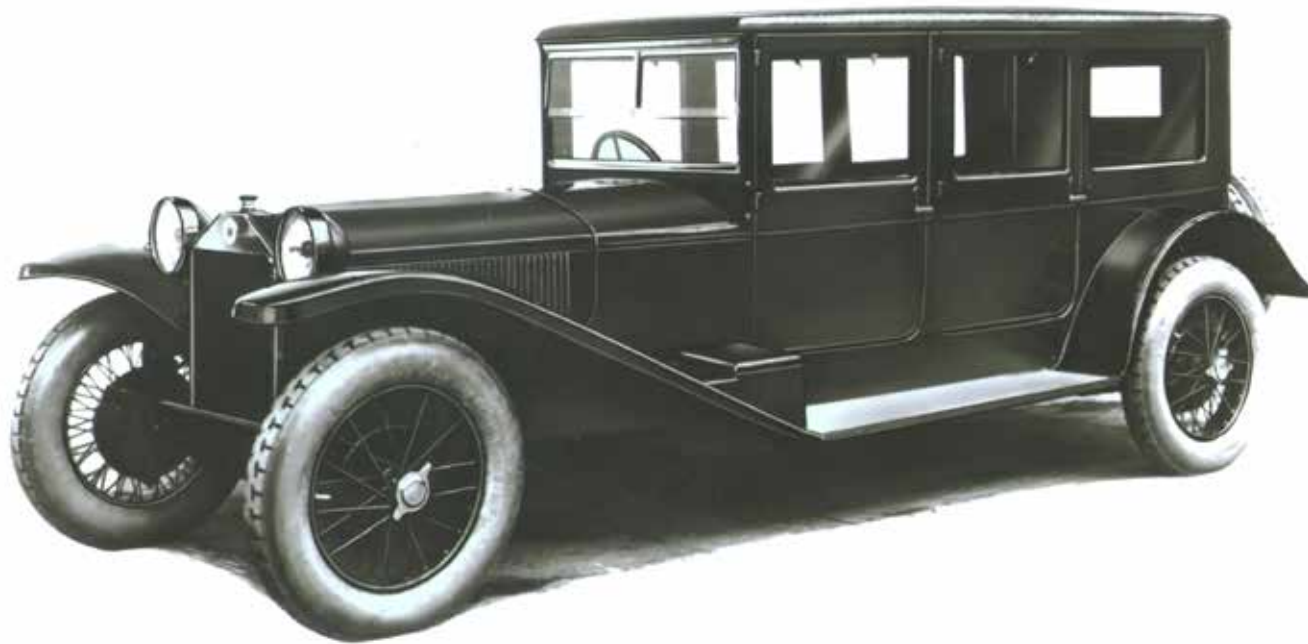
Maintenant, d'autres entreprises peuvent construire des carrosseries pour pénétrer sur un marché favorable déjà exploité par Lancia et rendre Lancia encore plus prospère. Lancia offre aux carrossiers la possibilité de vendre leurs carrosseries, construites sur la plateforme, par l'intermédiaire de l'organisation de vente Lancia, de sorte qu'un marché beaucoup plus vaste leur est immédiatement accessible. Nous verrons comment cela évoluera vers un marché d'environ 2 000 Lambda hors-série.

La sixième série de la Lancia Lambda proposait, en plus de la Lambda Torpédo et de la plateforme 217, un Torpédo Ballon (photo 32), comme pour les séries précédentes. Aujourd'hui, il est clair que le monde des Lambda s'est diversifié, un changement qui correspond également à la demande.

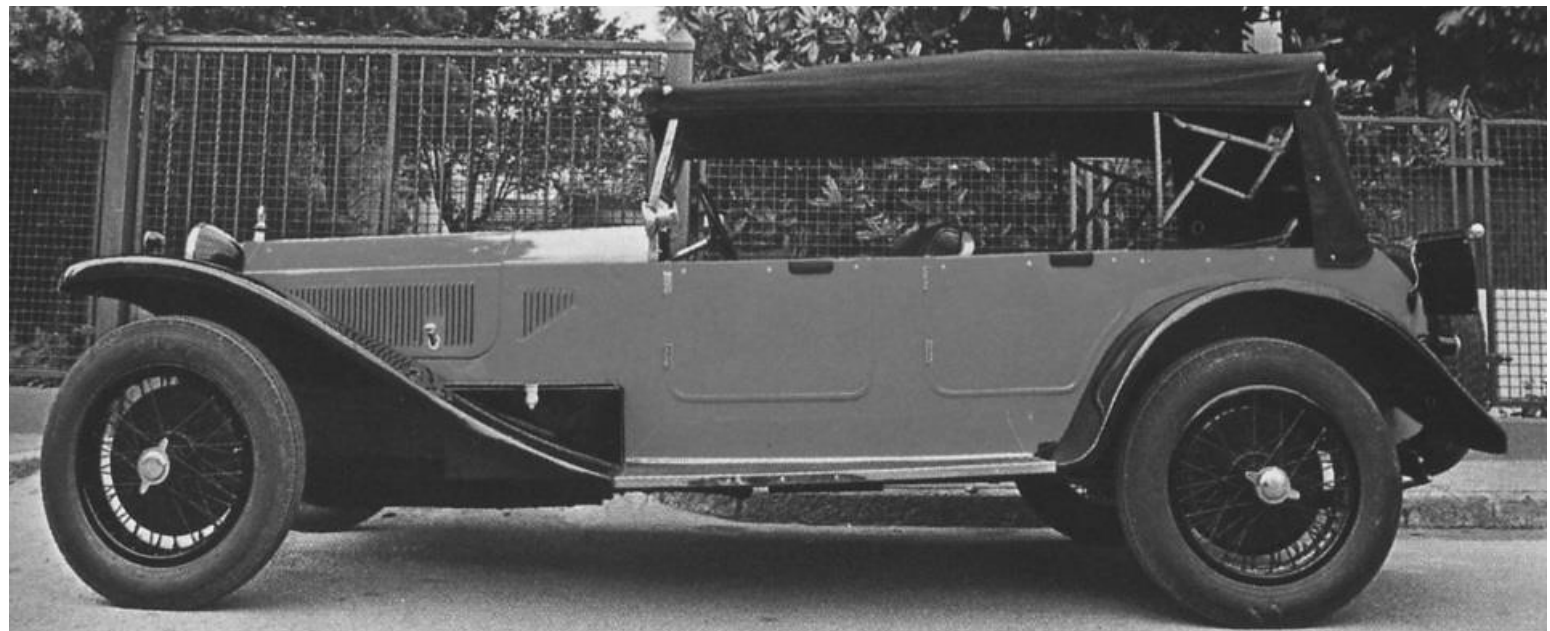
Nous pouvons maintenant passer à la deuxième partie de la production, les séries 7, 8 et 9 de la Lambda.

SÉRIE	PERIODE	PRODUCTION	Type			
			Carros.	Moteur	Transm.	Différen.
7	05/26-02/28	3.098	216/7/8/9	78	112	164
8	03/28-01/31	3.901	221/2/3/4/5/6	79	112	164
9	01/31-09/31	500	221A/2A/3/4	79	112	164

On peut très bien voir la grande variété de types de carrosserie, par exemple, dans la septième série, les mêmes types sont proposés dans la sixième série, à savoir 216 et 217 (tous deux avec un empattement de 3,42 m) et en plus deux types de carrosserie 218 et 219 avec un empattement de 3,10 m, comme il était courant dans le passé ; 218 (photo 33) est un Lambda Torpédo, 219 est une plateforme, comme vu dans la photo 31, mais avec un empattement court.



*Photo 32: Lancia Lambda Torpédo Bal-
lon 6ème série*



*Photo 33: Lancia Lamb-
da Torpédo 7ème série
avec carrosserie type
218*

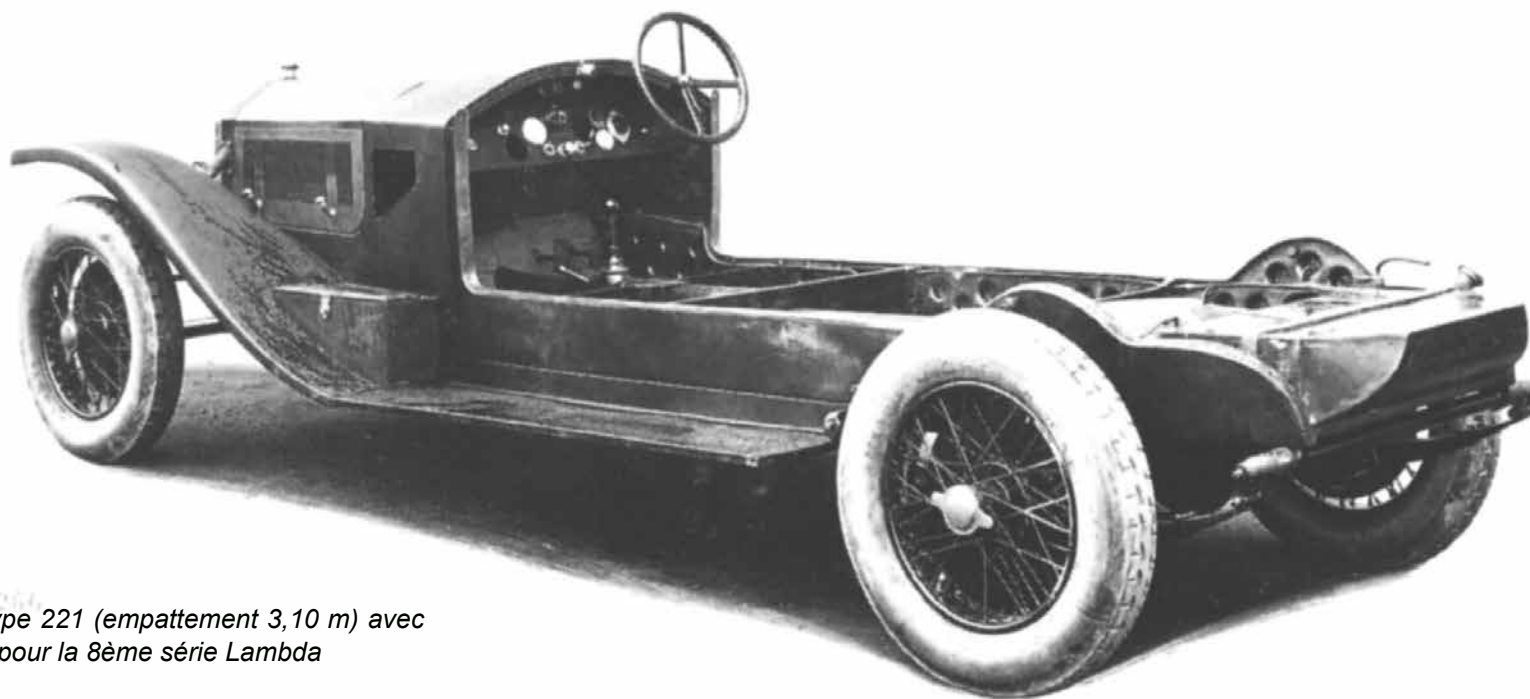


Photo 34: Carrosserie type 221 (empattement 3,10 m) avec une plateforme pour la 8ème série Lambda

Le principal changement dans la mécanique se situe au niveau du moteur. Les développements ultérieurs ont conduit au moteur Type 78, qui, avec une section de cylindre plus grande, a augmenté sa cylindrée de 2.120 cm³ à 2.375 cm³, donnant une puissance de 59,4 ch à 3.250 tr/min. Les bougies d'allumage, qui étaient situées dans le bloc-cylindres dans le type de moteur précédent, sont maintenant situées dans la culasse.

Dans la huitième série, la variété devient encore plus grande, aux variantes d'empattement mentionnées précédemment avec la plateforme 221 (photo 34) et 222 s'ajoutent des variantes avec la Lambda Torpédo (types de carrosserie 223 et 224 sur la photo 35) et en plus maintenant deux variantes d'empattement d'une Lambda Berline Weymann fermée (type de carrosserie 225 dans la photo 36 et 226

dans la photo 37). Vincenzo Lancia avait acquis une licence de la société française C.T. Weymann pour construire une version légère d'une voiture fermée. À partir de la huitième série, le moteur a été perfectionné pour devenir le Type 79, avec une cylindrée de 2.569 cm³ et une puissance de 69 ch à 3 500 tr/min. Les conduites d'huile, qui se trouvaient auparavant dans le bloc-cylindres, sont désormais situées à l'extérieur et reliées à un filtre à huile.

Dans la neuvième série, un carburateur plus grand est utilisé et le magnéto Bosch est remplacé par une bobine d'allumage. Les types de carrosserie de la neuvième série sont les variantes à plateforme - désormais de type 221A et 222A avec le moteur de type 79 - et les variantes Torpédos 223 et 224, déjà mentionnées dans la huitième série.

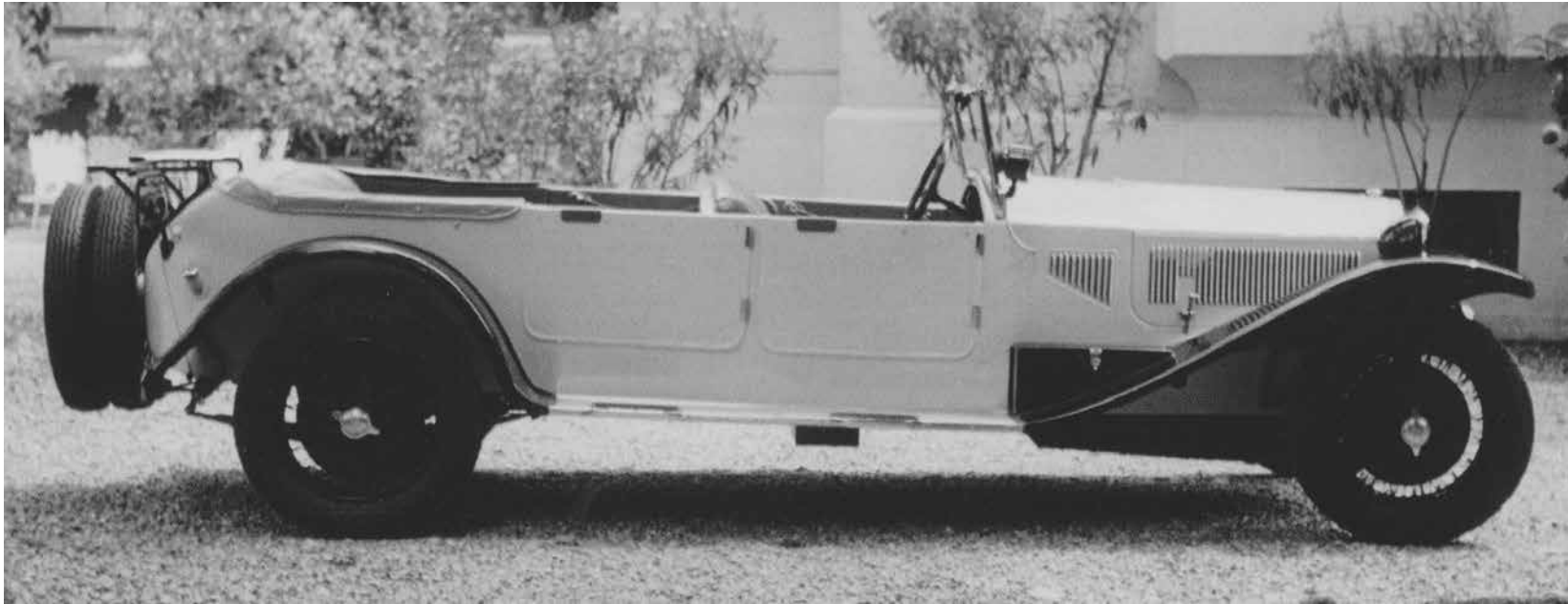


Photo 35: Lancia Lambda Torpédo 8ème série avec carrosserie type 224 (empattement 3,42 m)

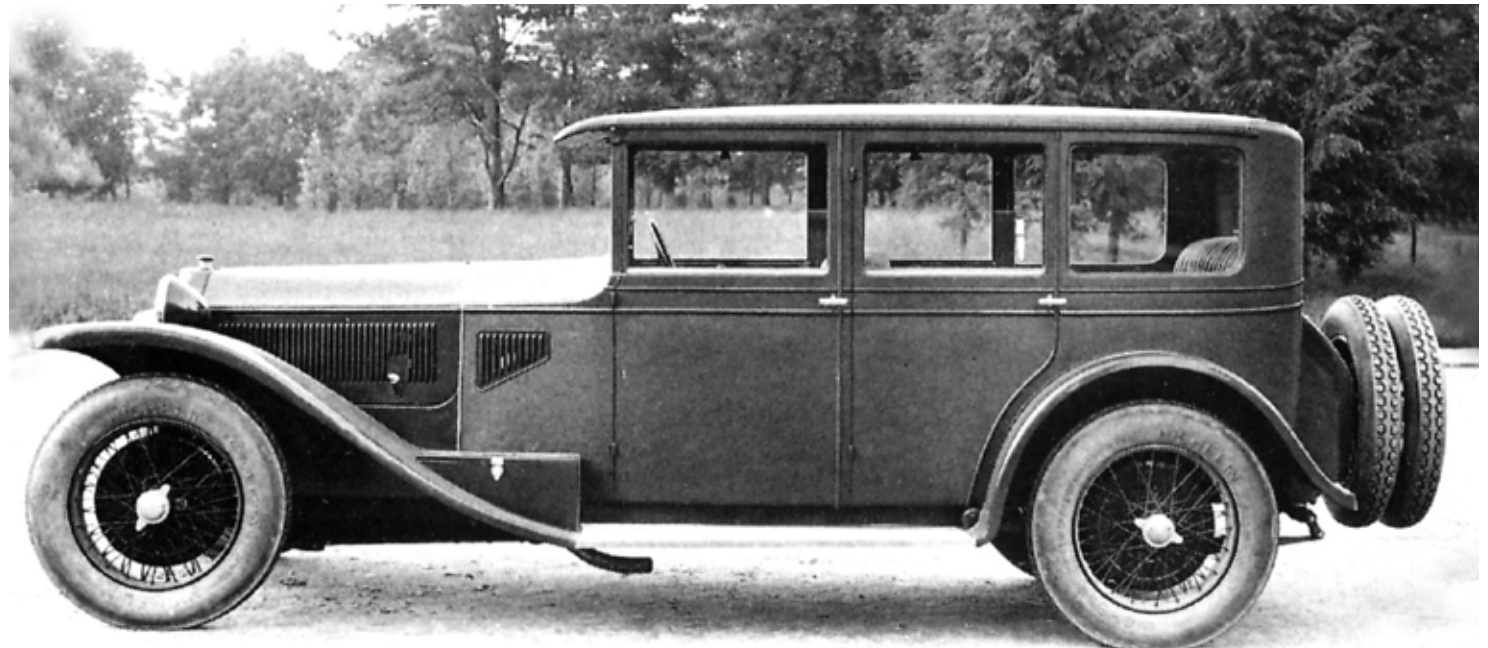


Photo 36: Lancia Lambda Berline Weymann 8ème série avec carrosserie type 225 (empattement 3,10 m)

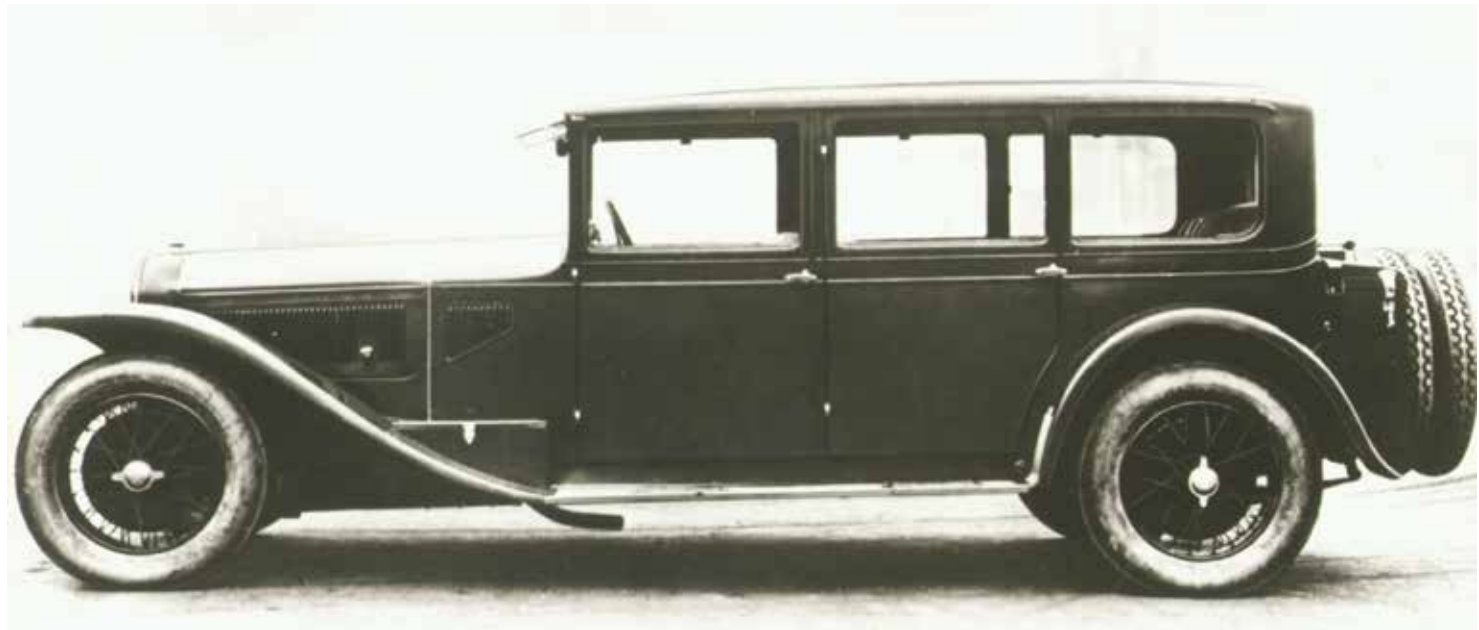


Photo 37: Lancia Lambda Berline Weymann 8ème série avec carrosserie type 226 (empattement 3,42 m)

Lambdas hors-série

Certains carrossiers et clients n'ont pas attendu que la sixième série Lambda ait sa propre plateforme pour développer et produire des modèles Lambda hors-série. Le carrossier Mario Casaro de Turin a donc acheté une Lambda de cinquième série de la production normale, a découpé une partie de la carrosserie et l'a transformée en une Lambda Casaro Spider sportive et luxueuse (photo 38). Cette Lambda a rencontré une forte demande, notamment aux États-Unis. Puis, lorsque que les plateformes de carrosserie sont devenues disponibles, un certain nombre de carrossiers réputés en Italie, mais aussi dans de nombreux autres pays, ont commencé à construire des modèles Lambda et à les commercialiser par l'intermédiaire de Lancia. Aujourd'hui, plus de 90 modèles Lambda sont connus dans le monde entier, en plus des modèles Lambda de Lancia, produits par plus de 30 carrossiers différents. Cela

signifie que la Lambda possède le plus grand nombre de variantes de tous les modèles Lancia. Vous pouvez voir quelques Lambdas d'autres fabricants dans les photos suivantes. Mario Casaro de Turin a produit des modèles Lambda Mille Miglia pour Lancia en plus du modèle sportif déjà mentionné; la photo 39 montre le modèle Lambda pour la Mille Miglia 1928. Les Stabilimenti Farina de Turin, souvent appelés Farina en abrégé, ont construit toute une série de modèles Lambda, dont 3 sont mentionnés ici: la Lambda Farina Berline - photo 40, la Lambda Farina Spider - photo 41 et le modèle Lambda Coupé de Ville pour Arturo Toscanini - photo 42. Touring à Milan a également produit un certain nombre de modèles Lambda; ici un modèle Coupé Limousine - photo 43 et un modèle Weymann Grand Sport - photo 44, ainsi que la Carrozzeria Moderna avec le modèle Double Accès - photo 45.

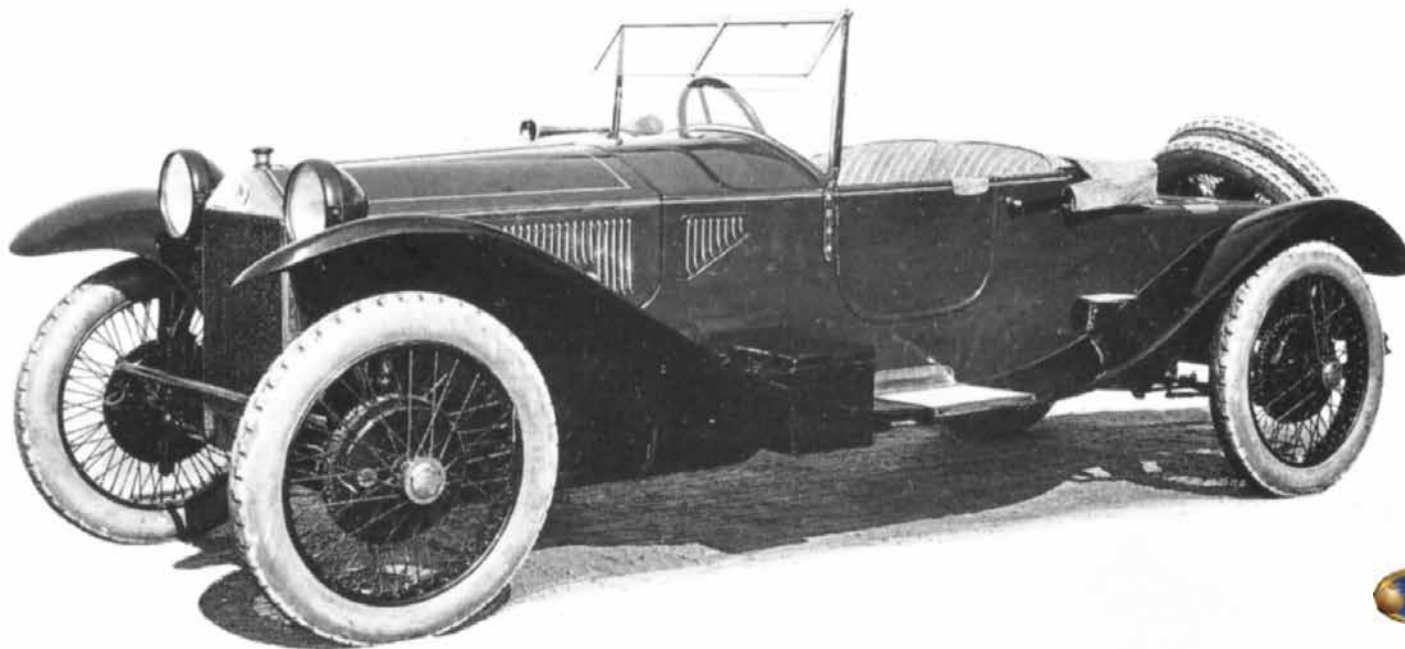


Photo 38: Lambda Casaro Spider, basée sur la Torpédo 5ème série

CARROZZERIA MCASARO
TORINO VIA NIZZA 168 ANGO. VIA THOMON

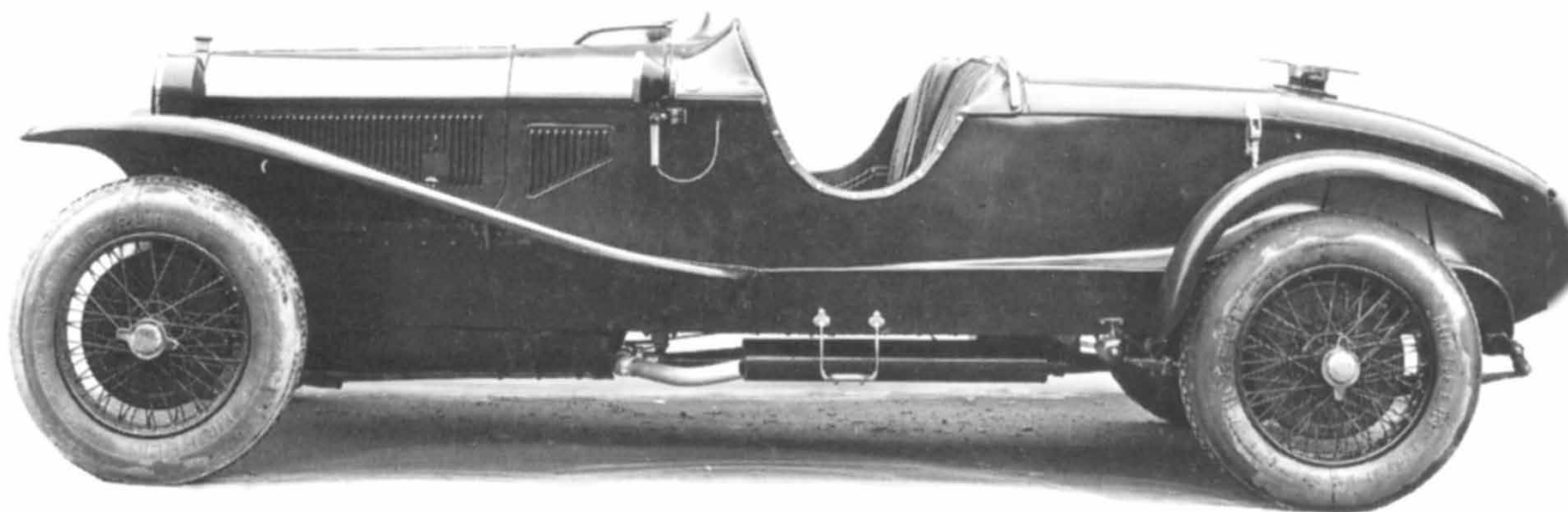


Photo 39: Casaro Lambda Mille Miglia, basée sur la plateforme type 221 de la 8ème série

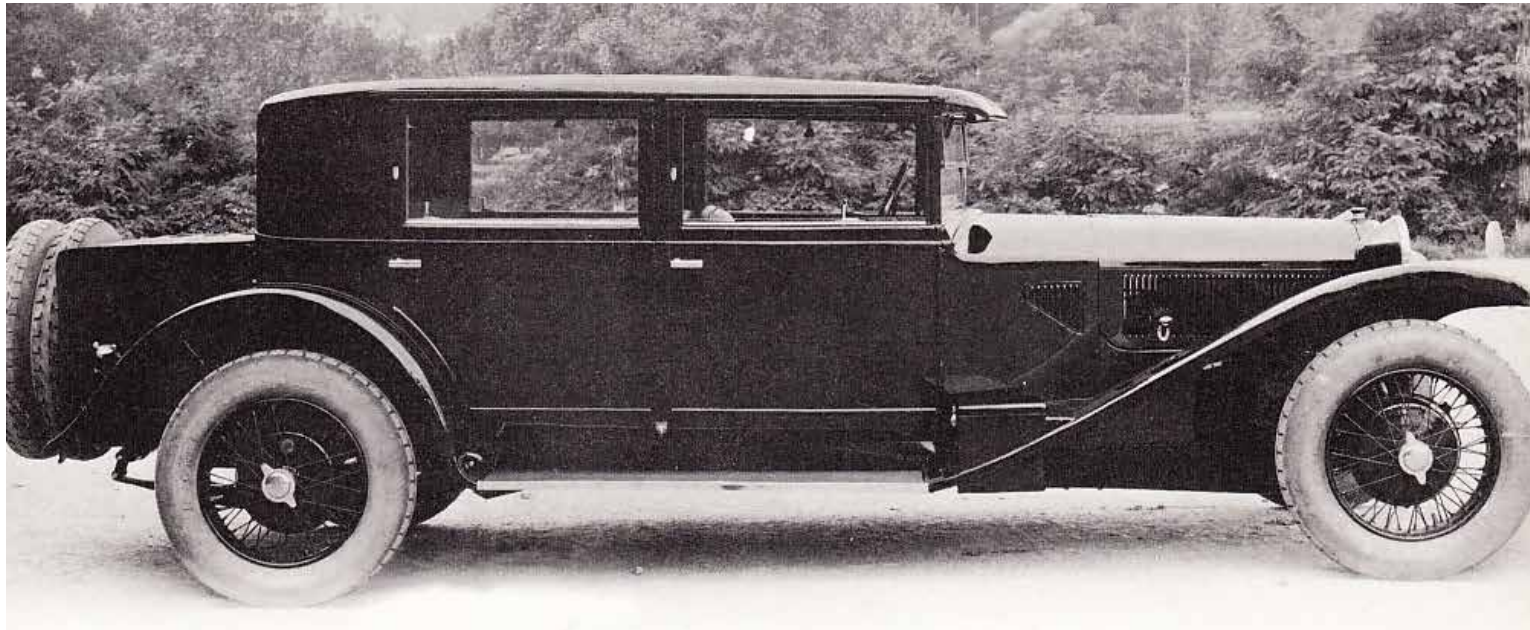
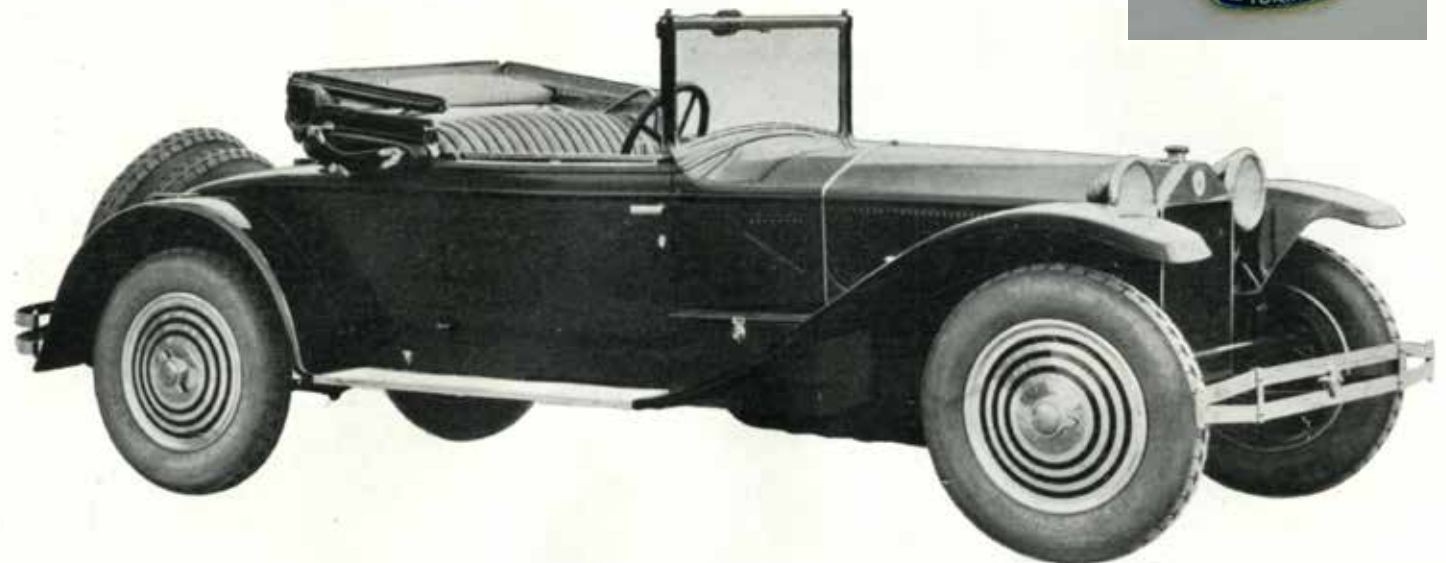


Photo 40: Lambda Farina Berline, basée sur la plateforme type 217 de la 6ème série



Photo 41: Lambda Farina Spider, basée sur la plateforme type 219 de la 7ème série



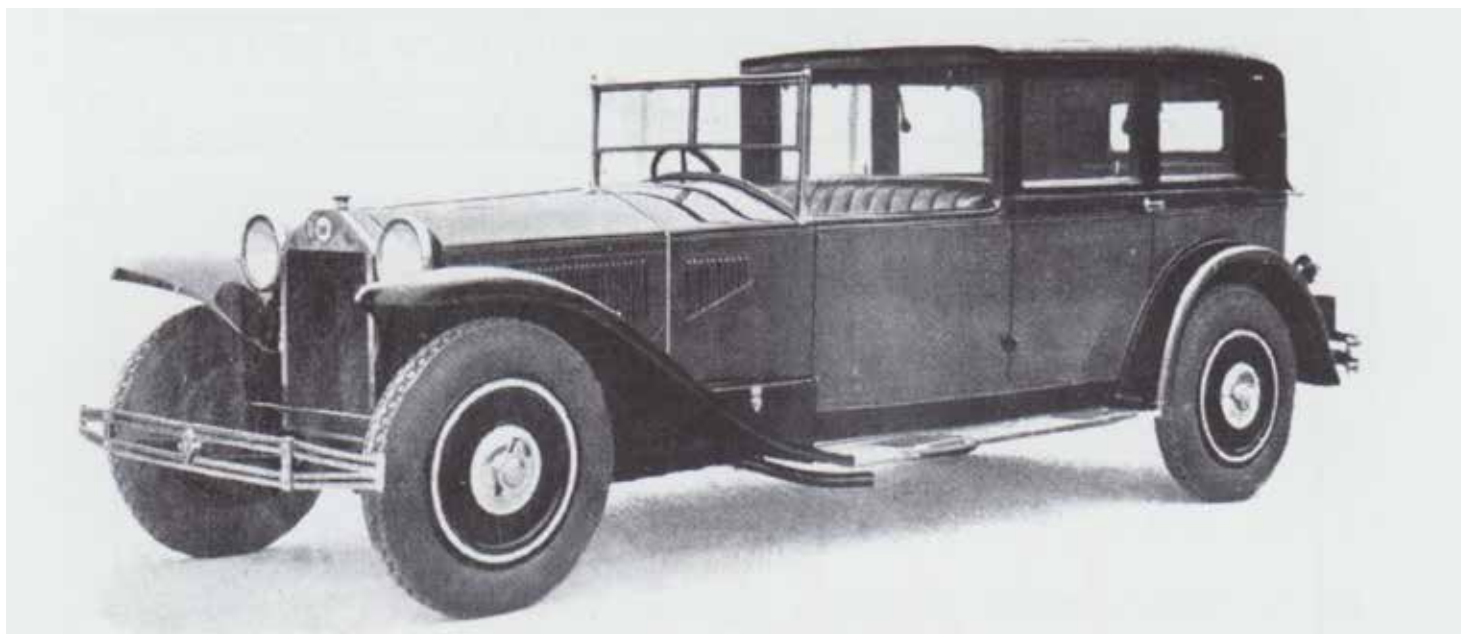


Photo 42: Lambda Farina Coupé Limousine pour Arturo Toscanini, basée sur la plateforme type 222 de la 8ème série

Photo 43: Lambda Touring Coupé Limousine, basée sur la plateforme de type 222 de la 8ème série



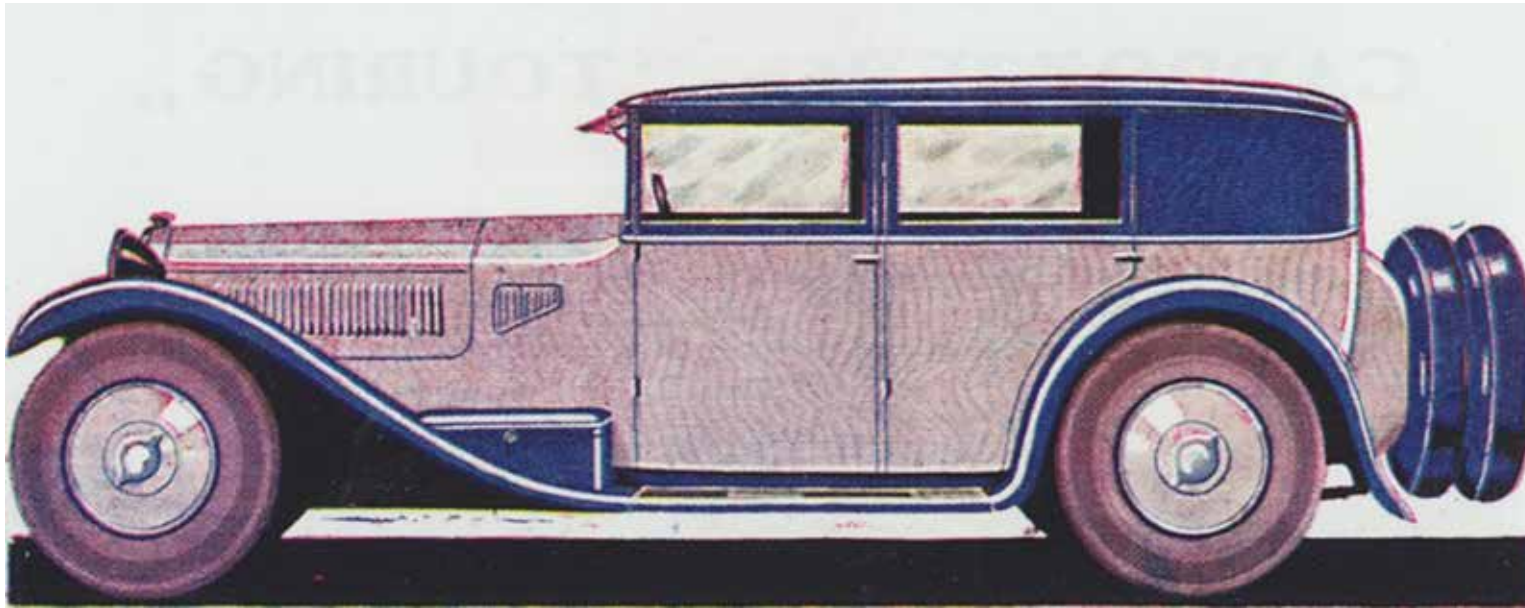


Figure 44: Lambda Touring Berline Weymann Grand Sport, basée sur la plate-forme de type 221 de la 8ème série

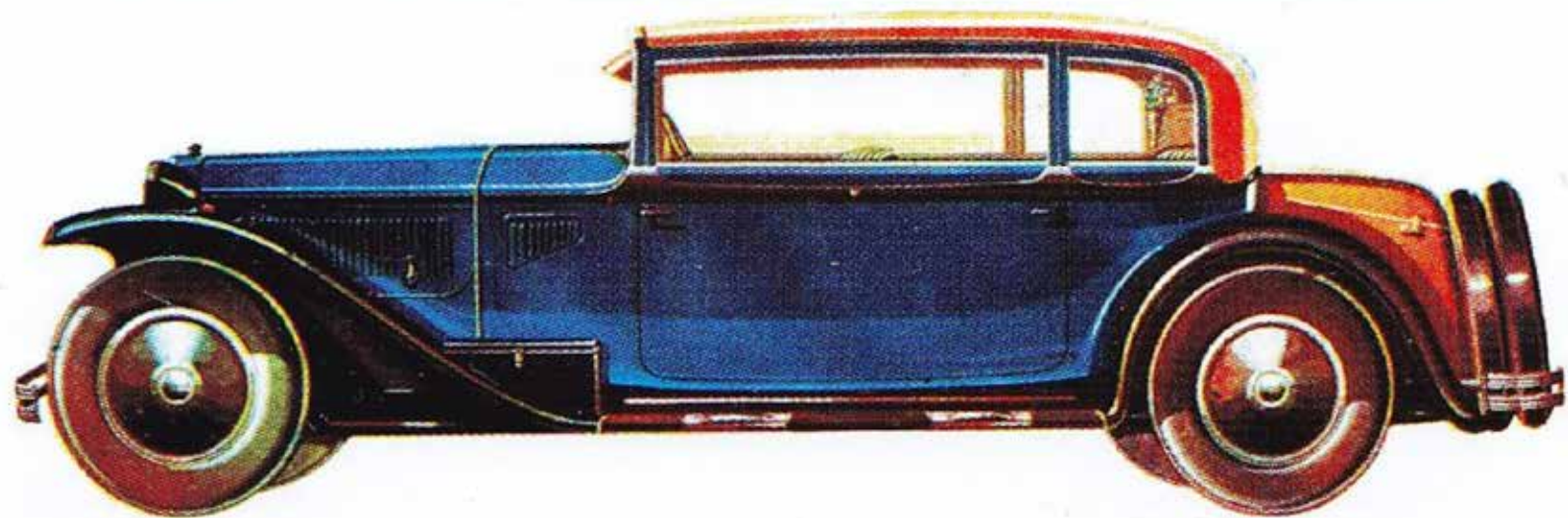
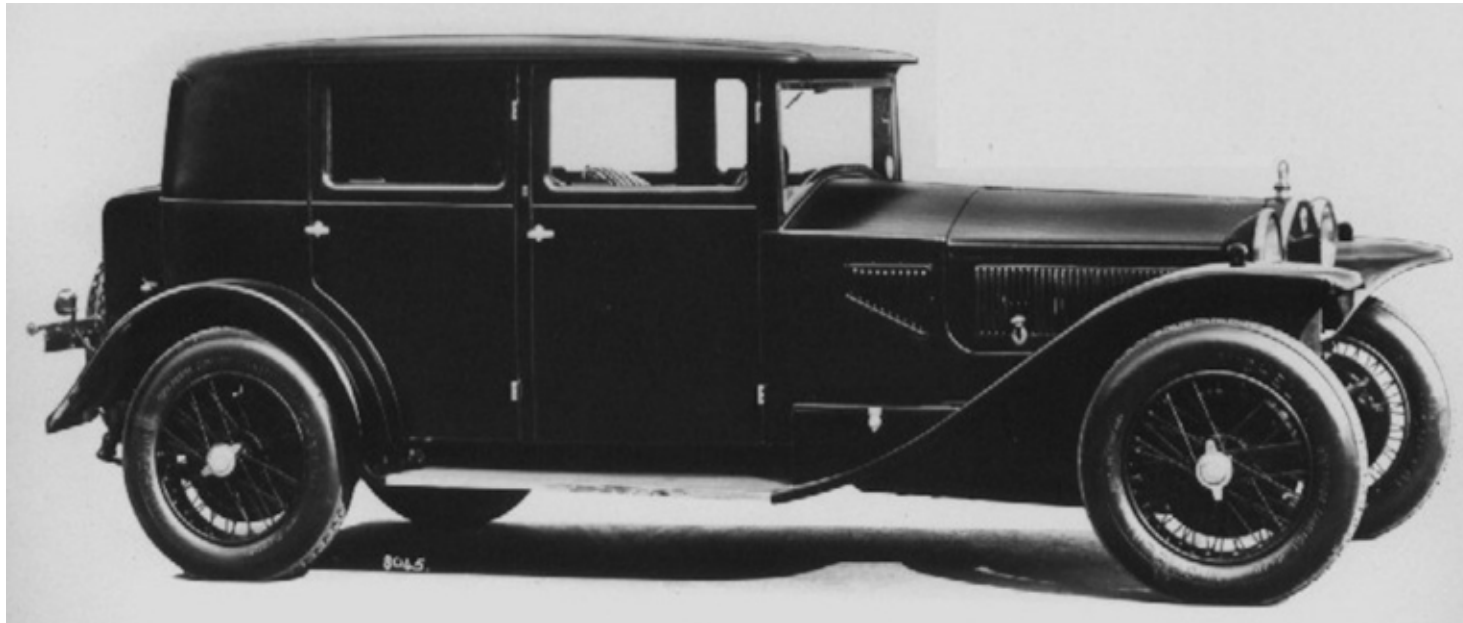


Figure 45: Lambda Carrosserie Moderna Double Accès, appelée ainsi parce que la porte peut être ouverte des deux côtés (avant ou arrière) - basée sur la plateforme de type 221 de la 8ème série Lambda

Outre les Italiens, de nombreux carrossiers étrangers ont également proposé des Lambda avec leurs propres carrosseries. Voici une sélection de 8 pays, chacun avec un modèle Lambda.



Albany

Royaume-Uni - Londres

*Photo 46: Lambda Albany
Limousine Weymann, basée
sur la plateforme type 221 de
la 8ème série*

Hongrie - Budapest

*Photo 47: Lambda Berline
Antal Zupka, basée sur la
plateforme type 222 de la
8ème série*





Autriche - Vienne

Photo 48: Lambda Armbruster Sport Cabriolet Comtesse Maria Wenckheim, basée sur la plateforme type 222 de la 8ème série



Belgique - Bruxelles

Photo 49: Lambda D'leteren Faux Cabriolet, basée sur la plateforme type 217 de la 7ème série





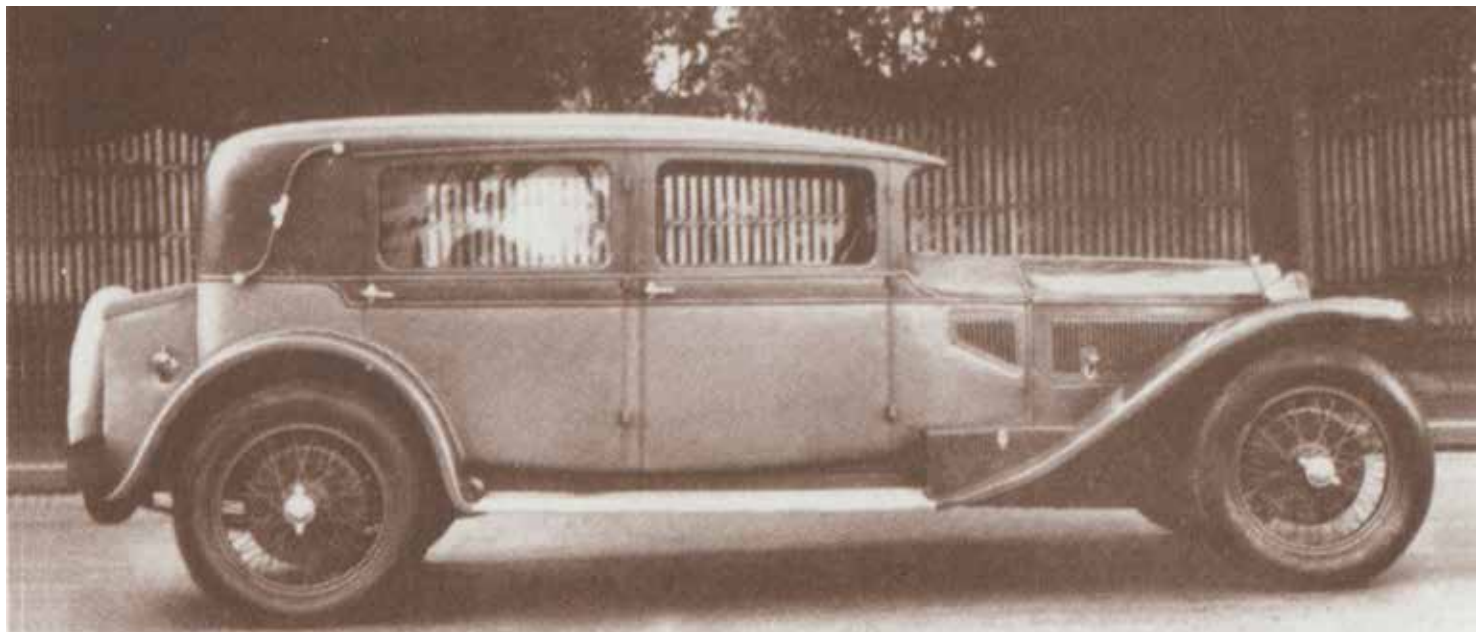
France — Colmar
Suisse — Genève

Photo 50: Lambda Gangloff Cabriolet, basée sur la plateforme type 222 de la 8ème série



Australie - Melbourne

Photo 51: Lambda James Flood Berline, basée sur le type de plateforme 221 de la 8ème série





Allemagne - Ulm

*Photo 52: Lambda
Kässbohrer Torpédo
Sport, basée sur la
plateforme type 221 de
la 8ème série*



France - Paris

*Photo 53: Lambda
Berline Labourdette,
basée sur la plate-
forme type 222 de la
8ème série*



Organisation de la publicité et des ventes

Lancia avait déjà mis en place une organisation de vente mondiale pour la Theta et la Kappa, qui pouvait désormais être utilisée pour la Lambda. Avec le début de la production, la publicité a également commencé, d'abord avec des informations sur le produit dans les journaux, mais bientôt avec des informations publicitaires plus raffinées, telles qu'une approche du groupe cible ou l'accent mis sur les avantages de la Lambda.



Figure 54: Information, sur la Lambda dans les journaux, financée par Lancia

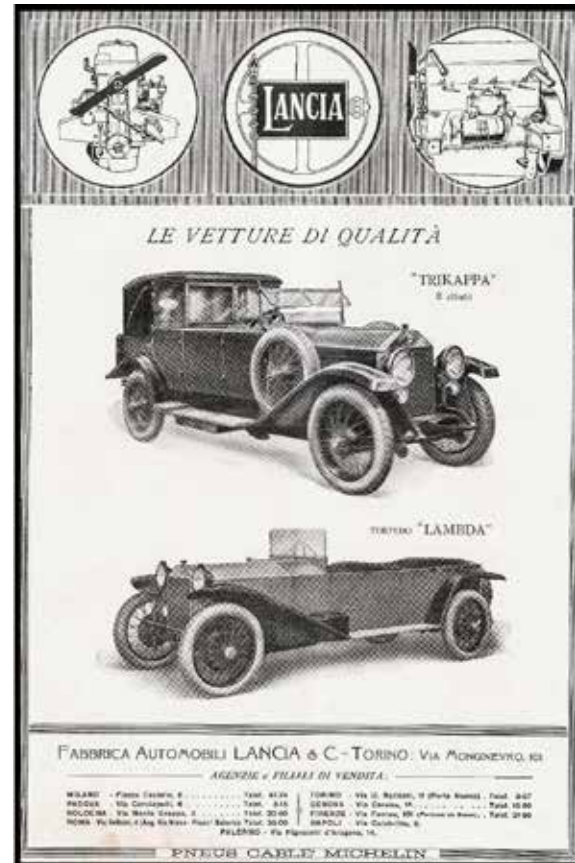


Figure 55: Information, sur le produit Lambda, financée par Lancia, les fournisseurs ou les concessionnaires



Figure 56: Publicité destinée aux jeunes et aux athlètes



Figure 57: Publicité pour les groupes cibles culturellement intéressés

GRATIS AI SOCI

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

TOVRING CLUB ITALIANO
Via Monte Napoleone 14 - MILANO

PROVATE LE AUTOMOBILI
LANCIA

Agenzia
Commerciale
dell'Automobile
E. MINETTI

MILANO
5 VIA QUINTINO SELLA
(ANGOLO PIAZZA CASTELLO)
IND. TELEGR. MINEITAUTO
TELEFONO = 41-24

 An Art Deco style advertisement for TOVRING magazine. At the top, it says 'RIVISTA MENSILE DEL TOVRING' in large, stylized letters. Below that, it mentions 'TOVRING CLUB ITALIANO' and the address 'Via Monte Napoleone 14 - MILANO'. The central illustration shows a woman in a long orange coat and a light-colored dress, holding a blue banner that says 'PROVATE LE AUTOMOBILI LANCIA'. The banner is held high with both arms. The background is a simple, light-colored wash. At the bottom, there is contact information for the agency 'E. MINETTI' in Milan, including the address '5 VIA QUINTINO SELLA (ANGOLO PIAZZA CASTELLO)', telegraph code 'MINEITAUTO', and phone number '41-24'. The entire advertisement is framed by a decorative border with floral and geometric patterns.


Figure 60: L'image publicitaire comme œuvre d'art

Les informations destinées aux clients comprenaient naturellement aussi des listes de prix, ici une liste de prix d'un revendeur italien (Fig. 61). Les personnes intéressées par la Lambda pouvaient obtenir plus de renseignements (détails du produit, organisation des ventes, conditions de vente) dans une brochure publiée par Lancia (Fig. 62 et 63). L'organisation des ventes de la Lambda couvrait 17 régions en Italie et 25 pays dans le monde. Bien sûr, immédiatement après la livraison de la première Lambda, il y a eu aussi des résultats de tests de conduite, qui ont montré des valeurs impressionnantes en termes de performance, d'accélération et de freinage et ont été rapidement inclus dans la publicité (photo 64 et 65). L'accélération de la Lambda n'a pas été égalée par les autres voitures jusqu'aux années 1940, et pour les performances de freinage, il a fallu environ 40 ans pour que les voitures comparables atteignent les mêmes résultats.



 <p>AGENZIA COMMERCIALI DELL'AUTOMOBILE E. MINETTI MILANO (20) - Via P. Young 10, 5 - MILANO (20) FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. TORINO</p>	 <p>FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. TORINO</p>
<p>LISTINO PREZZI (in vigore dal 9/3/1928) delle vetture LANCIA tipo "LAMBDA S.s serie con carrozzeria NORMALE a 4-6 posti e COCCHIA a 4 posti</p>	<p>LISTINO PREZZI N° 01 Bis (in vigore dal 1° aprile 1928)</p>
<p>----- Prezzi Italia -----</p>	<p>-----000000----- VEETURE SPECIALI SU LAMBDA VIII SERIE -----</p>
<p>1* - TORPEDO completa come da Catalogo, con 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50; - Tipo normale e tipo corto a 4 posti . . . L. 57.000.- - Tipo normale a 6 posti * 59.000.-</p>	<p>*) - SPYDER - 2 posti-senza valigia- completo come da catalogo con 6 ruote e 6 gomme Michelin Comfort Bibendum 14x50 Lit. 60.000.-</p>
<p>2* - CONDOTTA INTERNA "WEYMANN" completa come da catalogo, con 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50; - Tipo normale e tipo corto a 4 posti - (quest'ultimo con sedili anti-sporcevoli) . . . L. 71.000.- - Tipo normale a 4 posti con divisorio a cristalli fra i posti anteriori e posteriori * 72.000.- - Tipo normale a 6 posti * 75.000.- - idem-con divisorio a cristalli fra i posti anteriori e posteriori * 74.000.-</p>	<p>2) - SPYDER CABRIOLET -2 posti completo come sopra . . * 70.000.- 3) - SPYDER CABRIOLET -4 posti completo come sopra . . * 72.500.- *) - BERLINA WEYMANN FALSO CABRIOLET su chassis corto 4 posti-completo come sopra * 75.000.- 4) - BERLINA WEYMANN FALSO CABRIOLET su chassis lungo 4 posti-completo come sopra * 75.500.- 5) - CONDOTTA INTERNA RIGIDA su chassis lungo-4 posti completa come sopra * 80.000.-</p>
<p>3* - LAMBDA GREGGIA Tipo "WEYMANN", completa come da catalogo, con banchine, parafranghi e 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50 - Tipo normale e tipo corto a 4 posti . . . L. 53.600.- - Tipo normale a 6 posti * 54.350.-</p>	<p>-----00000-----</p>
<p>4* - LAMBDA GREGGIA MODIFICATA Tipo "WEYMANN", completa come sopra, con 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50, senza coda e senza parafranghi posteriori, per carrozzerie speciali. - Tipo normale e tipo corto a 4 posti . . . L. 53.600.- - Tipo normale a 6 posti * 54.350.-</p>	<p>NOTA - Detti prezzi s'intendono per vetture rese franco di ogni spesa nella Sede Provinciale di ogni nostro Concessionario di vendita e possono essere variati in qualsiasi momento senza preavviso.-</p>
<p>----- NOTA - I prezzi del presente listino s'intendono per macchine rese franco di ogni spesa alla Sede di ciascuna Agenzia, o Filiale o Sub-Agenzia. - Essi seguiranno il corso della tariffa pneumatici Michelin.</p>	<p>Essi seguiranno il corso della tariffa pneumatici Michelin.-</p>

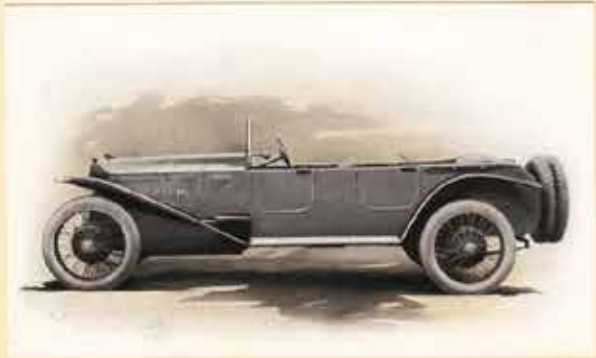
Photo 61: Liste de prix du concessionnaire automobile italien Minetti à Milan, valable à partir du 9 mars 1928

17 JANVIER 1929



FABBRICA DI AUTOMOBILI
LANCIA & C.
VIA MONCINEO N° 101
TURIN

VOITURE TYPE
LAMBDA



LAMBDA TORPEDO

Caractéristiques

Moteur	quatre cylindres en monobloc à V
Alésage	mm. 75
Course	mm. 120
Capacité totale	litres 2,12
Puissance taxable en France	HP 12
Réservoir d'huile	litres 6
Réservoir d'essence	litres 68
Freins sur roues AV et sur roues AR.	
Changement de vitesse	trois marches avant et marche arrière
Suspension	AV spéciale avec frein hydraulique AR par ressorts demi-elliptiques max. 1050 x 58
Roues	amovibles à rayons métalliques Rodge Withworth avec une ou deux roues de rechange.
Pneus Michelin	765 x 105 câblés
Empattement	mt. 3,100
Voir	mt. 1,330
Longueur maximum	mt. 4,400
Largeur maximum	mt. 1,640
Hauteur du sol au plancher	mt. 0,420
Hauteur du sol au dessus de la capote du torpédo.	mt. 1,600
Hauteur du sol au dessus de la voiture fermée avec conduite intérieure	mt. 1,650
Hauteur maximum du sol au point plus bas de la voiture	mt. 0,200
Carrosserie	torpédo pouvant se transformer en voiture fermée conduite intérieure.
Poids de la voiture complète, environ	kg. 1900

NOMS ET ADRESSES DES AGENTS
PAGES 22, 23, 24

Figure 62: Brochure Lambda

ÉTRANGER

ANGLETERRE. *Carria Automobile C. Ltd.*, 18, Berkeley Street, London W. 1
 ALLEMAGNE. *Deutsche Lancia Automobil Verkauf A.G.* Barenstrasse, 26, Monaco.
 AUSTRALIE. (VICTORIA ET TASMANIA). *Schmidt Motor Co.* Melbourne, Flinders St.
 (NOUVELLE GALLES DU SUD). *Haskins et Hoskins*, Sydney.
 (STR.-AUSTRALIE). *Vision Lancia Ltd.*, 168, Gawler Place, Adelaide S.A.
 AUTRICHE. *Automobile-Fabrik Silberstein & Co.* Wien, 1, Dominikanerbastei, 22.
 BELGIQUE. *Société Industrielle Italo-Belge*, Bruxelles, Chaussée de Vleurgat, 251.
 BRÉSIL. *Colombo Comberini & Co.* Rio de Janeiro, Rua Evaristo de Veiga, 51.
Irmão Grossi, São Paulo, Rua Barão de Itapetatinga, 37.
 BULGARIE. *Mario De Donato & Nino Chefcouloff*, Rue Louis, 4, Sofia.
 CANTON TESSIN. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti*, Milano, Via Porta Tonnaglia, 5.
 ÉGYPTE. *C. Fummo*, Alexandrie, Rue Fouad I, 22.
 FRANCE. *Agence Generale Lancia pour la France*, 23, Avenue du Roule, Neuilly-sur-Seine.
 GRECE. *Glouanis & Komaris*, 6, Rue Saint Constant, Athens.
 HONGRIE. *Fabrics & Societas Anonima per Azioni per il Commercio d'Automobili*, Jokai tér 10, Budapest.
 HOLLANDE. *N.F. Automobiel Maatschappij de Freemery & Groen*, Zaanstraat, 52, La Haye.

INDES (NORD). *M. T. Ltd. Percapine Buildings*, British Indian Street, Calcutta.
M. T. Ltd. Bughat Road, Bombay.
 INDES HOLLANDAISES. *A. E. Kiderlen*, Packstrat, 77, La Haye.
 IRLANDE. *Irish Italian Trading Co.*, 16, 1. R. O'Connell Street, Dublin.
 PÉROU. *Tassara Batto & C. Lima*, Mantas, 145-153.
 POLOGNE. *Syndikat Handlowy & Co. Ltd. Praskok*, 4 m. 7, Varsovic.
 PORTUGAL. *Ferreirinhas Ltd.*, Rua Passos Manuel 191-1º, Porto.
 ROUMANIE. *Société Italo-Roumaine H. Rolfo & Co.*, Via Gergori Alexandrescu, 67, Bucarest.
 SUÈDE. *Rich F. Bjorkmann Motor A. B.*, Stockholm, Kungsgatan, 29.
 SUISSE. *Adler & C. Lausanne*, 11, Avenue d'Onclay.
 TCHÉCOSLOVAQUIE. *Silberstein & Co.*, Durach, 26, Brunn.
 URUGUAY. *Domingo Zambra*, Montevideo, Sierra 2428.
 YOUGOSLAVIE (CROATE ET SLAVONE). *Franch I Drug.* Marticeva Ulica, 16, Zagreb.

ITALIE

PIÉMONT. *Bocci & Musy*, Torino, Via Urbano Rattazzi, 11.
 LIGURIA. *A. & M. Mulledo*, Genova, Via Cattica, 1 A.
 LOMBARDIA. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti*, Milano, Uffici esposizione, vendita: piazza Castello, 5, telefono 41-24. Riparto pezzi ricambio, deposito vetture: via Porta Tonnaglia, 5, telefono 4-73. Officina riparazioni: via Castelrotto, 26, telefono 66-321.

TRE VENEZIE e FIUME. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti*, Padova, Via Conciapella, 6, telefono 5-15.
 TOSCANA. *Agenzia Automobili Lancia Augusto Bastagliani*, Firenze, via Faenza, 101 (Fortezza da Basso).
 EMILIA. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti*, Bologna, uffici via Monte Grappa, 3, telefono 20-30. Officina Garage: Via Lamo, 111.
 LAZIO. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti* }
 ABRUZZI. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti* } Roma
 UMBRIA. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti* } via Velletri, 4
 MARCHE. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti*, Milano, piazza Castello, 6, telefono 41-24.
 Roma, via Velletri, 4.
 CAMPANIA. *A.M.A. Agenzia Meridionale Automobilistica* }
 MOLISE. *A.M.A. Agenzia Meridionale Automobilistica* }
 PUGLIE. *A.M.A. Agenzia Meridionale Automobilistica* } Napoli
 BASILICATA. *A.M.A. Agenzia Meridionale Automobilistica* } via Calabritto, 6
 CALABRIA. *A.M.A. Agenzia Meridionale Automobilistica* }
 SARDEGNA. *Carboni & Boroli*, Cagliari, Via San Giuseppe, 8.
 SICILIA. *Vigo & Cordaro*, Via Michele Ripisardi, 5, Catania.



Figure 63: L'organisation commerciale de Lancia à l'époque de la Lambda

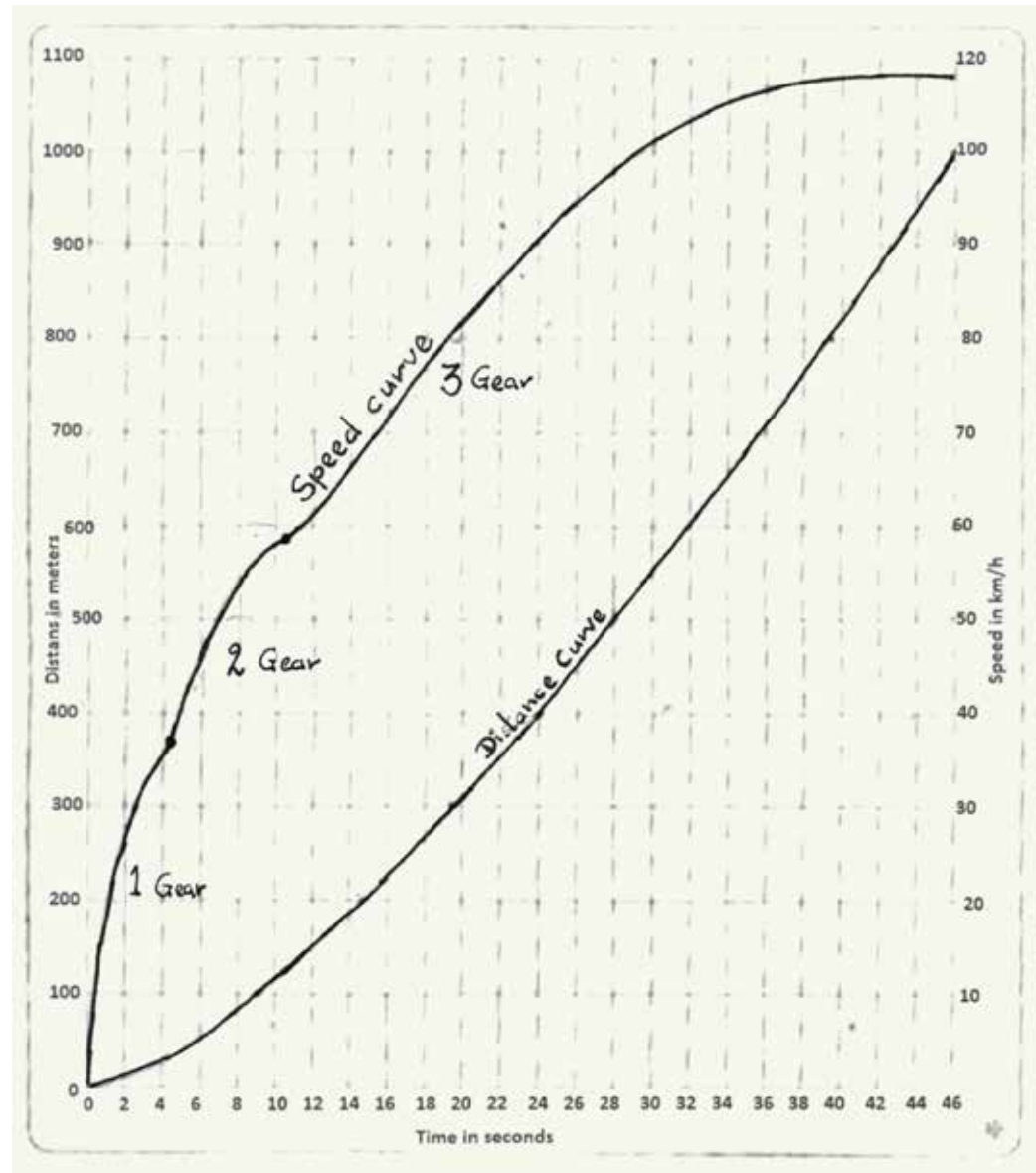


Figure 64: Accélération de la troisième série Lambda

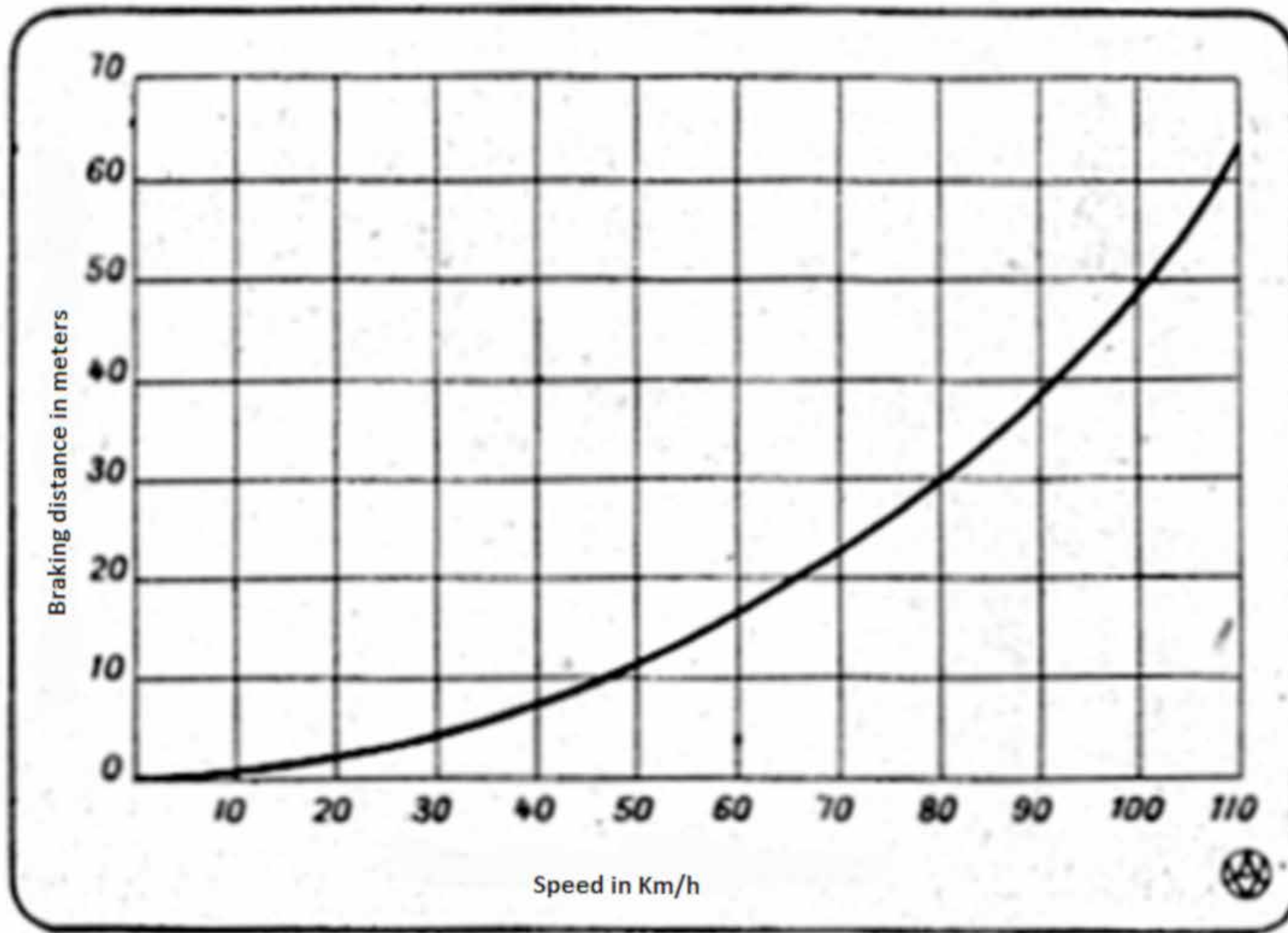


Figure 65: Performance de freinage de la troisième série de Lambda

Les Lambdistes

Le nouveau propriétaire d'une Lambda - comme pour toute nouvelle voiture - a dû étudier le manuel du propriétaire (Figure 66). Il était utile de connaître la technologie un peu plus qu'aujourd'hui, comme le montrent quelques exemples tirés du manuel du propriétaire. Le démontage et

le montage des roues semblent assez faciles, mais il est déjà plus difficile de changer un ressort de la suspension et de l'amortisseur d'une roue avant. Tous les outils nécessaires à la maintenance étaient fournis avec la Lambda. Le mode d'emploi était généralement disponible en allemand, anglais, français et italien.

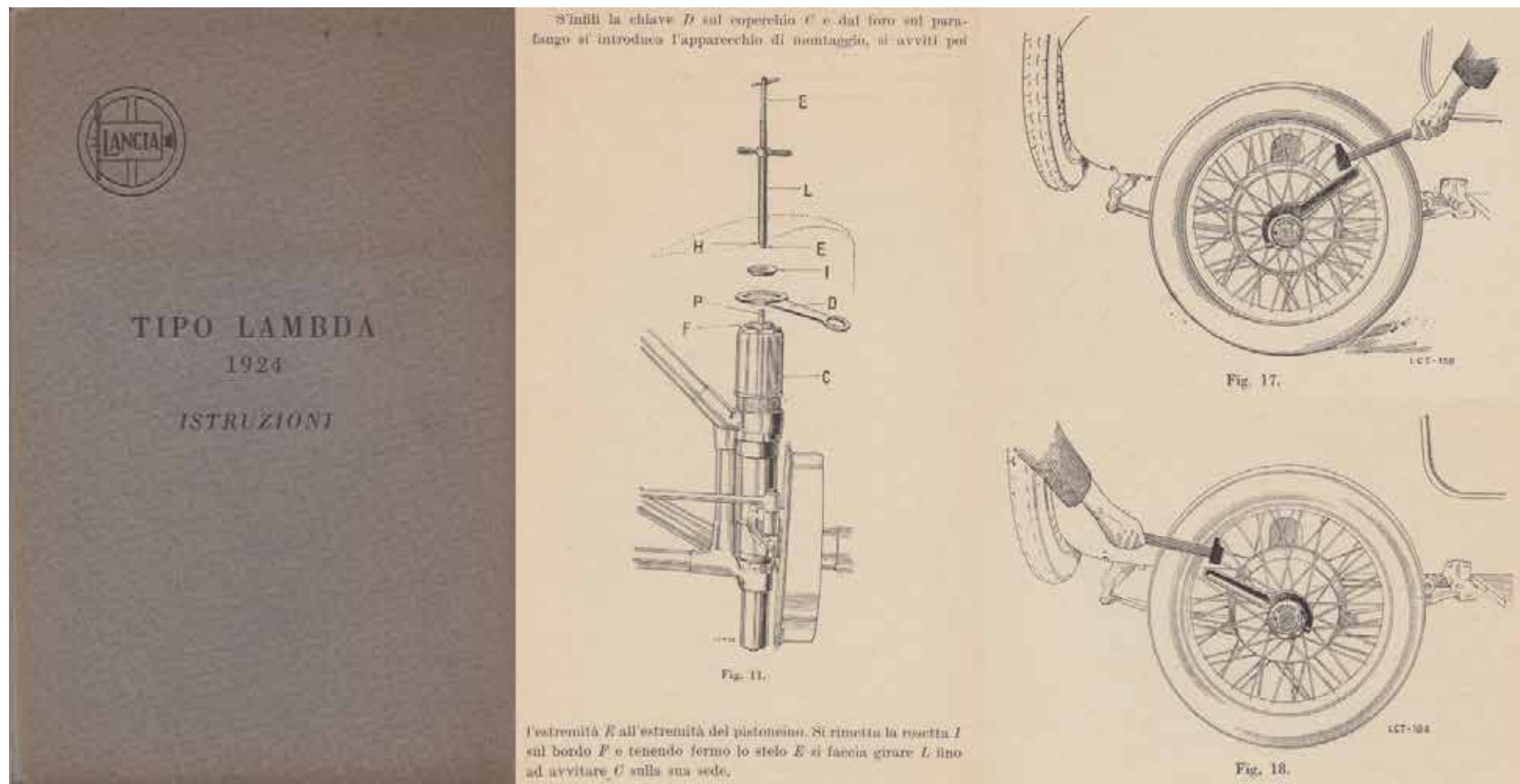


Figure 66: Extrait du mode d'emploi

Pour le plus grand plaisir des propriétaires japonais de Lambda, un manuel d'utilisation japonais a été fourni au Japon. En plus du mode d'emploi, il y avait également un livre de pièces détachées (Fig. 67). Il n'était disponible qu'en italien pour les séries I à

6. En revanche, à partir de la septième série Lambda, il était quadrilingue (allemand, anglais, français et italien). Les croquis des pièces détachées, dessinés par le comte Carlo Biscaretti di Rufia, un ami de Vincenzo Lancia, constituent une particularité.

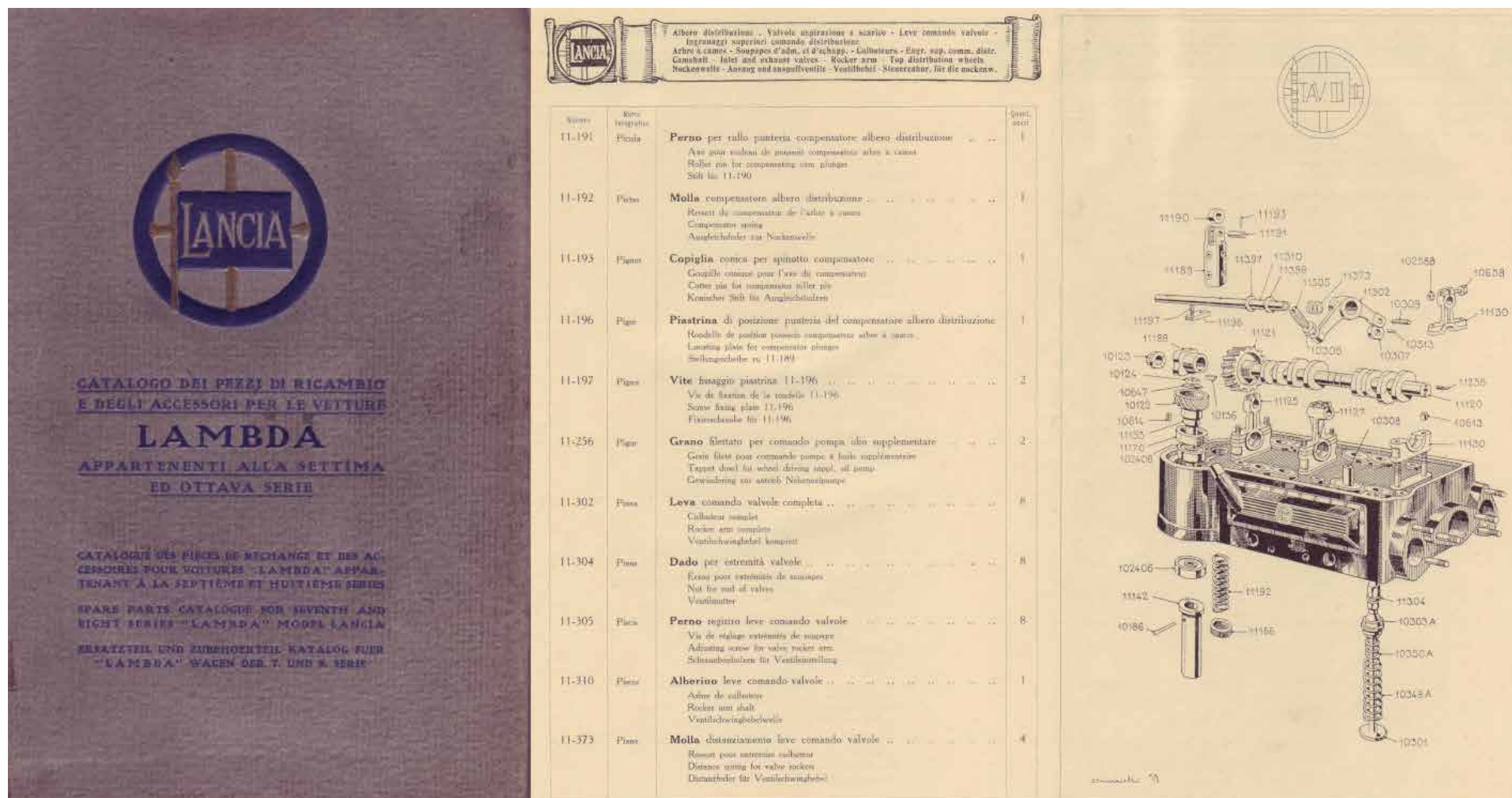


Figure 67: Extrait du catalogue de pièces détachées

Qui étaient-ils, les propriétaires de Lambda? Malheureusement, Lancia ne dispose pas de données sur les noms des propriétaires de ce modèle. Par conséquent, nous ne les connaissons que par des personnalités célèbres, comme le compositeur Giacomo Puccini (photo 68), qui était très enthousiaste à propos de sa Lambda, et le chef d'orchestre Arturo Toscanini, qui avait une Limousine Coupé fabriquée

par Farina, comme nous l'avons déjà vu. Représentatif du grand nombre de propriétaires de Lambda à l'étranger, le collage photo de la Fig. 69 montre des Lambda et des propriétaires de Lambda de 16 pays différents. En revanche, l'utilisation de Lambda lors d'évènements sportifs a été documentée en détail dans le magazine Autosport avec les noms des pilotes et copilotes qui ont réussi avec la Lambda.

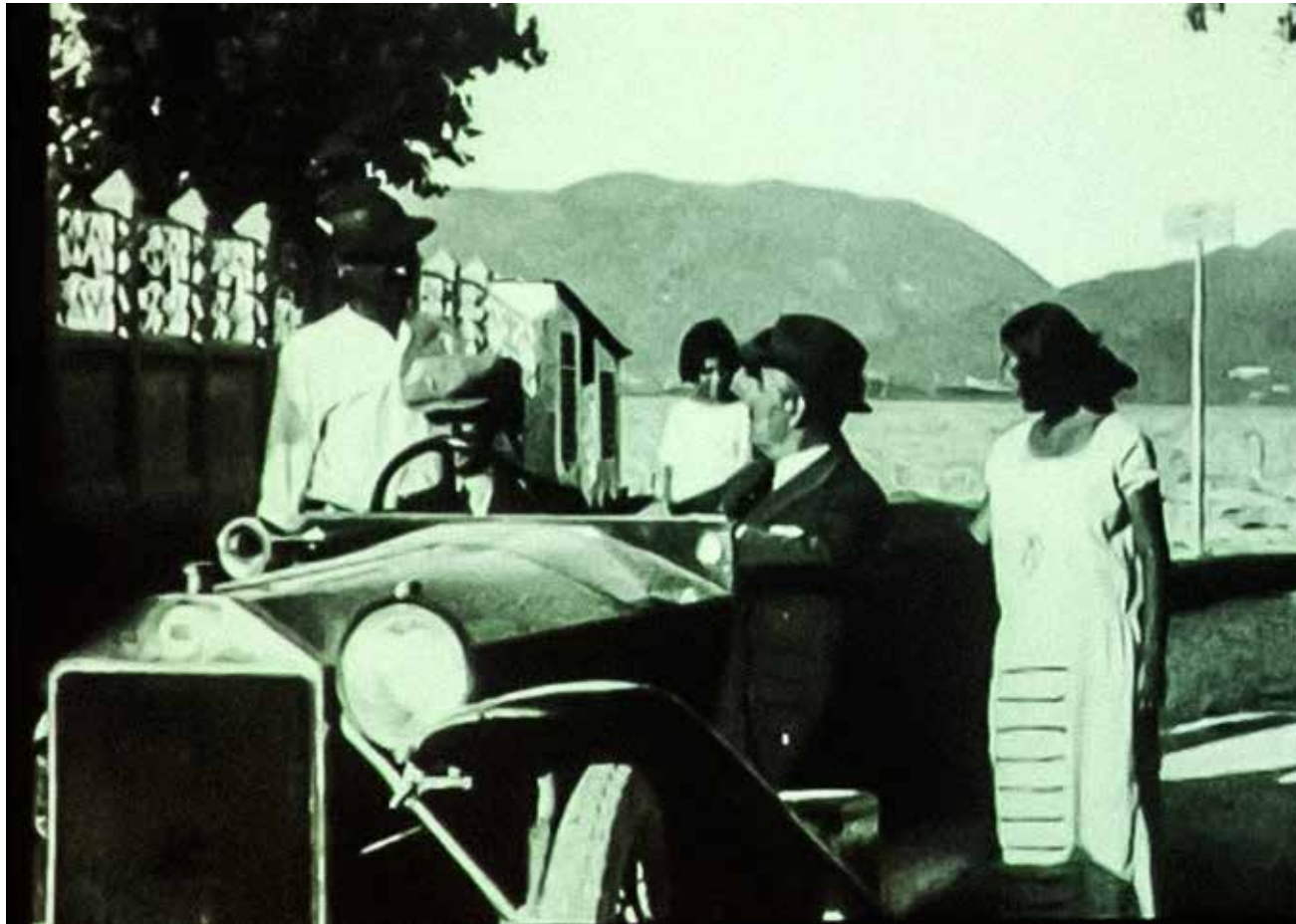


Photo 68: Giacomo Puccini dans sa Lambda



Figure 69: Propriétaires de Lambda de 16 pays (rangée du haut: Allemagne, Hongrie, Suisse, France, Portugal ; rangée du milieu: Inde, Angleterre, Norvège, Hollande, Belgique ; rangée du bas: Espagne, Autriche, Libye, Australie, Japon, Ukraine)

Très tôt, la Lambda a été utilisée dans des manifestations sportives; voici une photo de quelques Lambda participant à la course de la Klausen en Suisse en 1924 (photo 70). Évidemment, sa bonne tenue de route et la puissance de son moteur ont également apporté des avantages dans les sports automobiles. Vincenzo Lancia n'avait pas l'intention de faire courir officiellement la Lambda. Cependant, lorsque la course automobile nationale Mille Miglia est organisée pour la première fois en 1927, il se laisse convaincre de participer à la Mille Miglia avec 6 Lambda, dont les équipes sont sélectionnées par les concessionnaires Lancia de Milan et de Turin. Il s'agissait de Lambda Torpédo de la septième série, avec une carrosserie de type 218 et des moteurs spécialement préparés. Le succès a été encourageant : l'équipe de Strazza Varallo a terminé 4ème au classement général et 1er dans la catégorie jusqu'à 3.000 cm³. Cela incite Vincenzo Lancia à se préparer intensivement pour le Mille Miglia de 1928 afin d'améliorer le résultat. Six Lambda Torpédo

de la huitième série avec le type de carrosserie 223 avec des moteurs améliorés et des boîtes de vitesses et différentiels spéciaux ont été utilisés, ainsi que 3 Lambdas avec le type de carrosserie Casaro 221 avec une mécanique modifiée. La course s'est déroulée assez favorablement pour Lancia au début. Luigi Gismondi, en tant que pilote d'une des Lambda, avait progressé jusqu'à la deuxième place de la course, mais a dû abandonner après environ $\frac{3}{4}$ de la distance de la course en raison d'une panne de moteur. Néanmoins, l'équipe Strazza/Varallo a réussi à terminer à la 3ème place du classement général (et à la première place dans la catégorie jusqu'à 3.000 cm³). Après cette expérience, Vincenzo Lancia se distancie de toute participation ultérieure de l'entreprise aux Mille Miglia. Toutefois, cela n'a pas empêché les équipes de pilotes de chercher à remporter d'autres succès avec la Lambda dans des courses soutenues par le secteur privé. Ermenegildo Strazza s'est rapidement révélé être le pilote le plus performant, et la Figure 71 présente son palmarès, exclusivement au volant de la Lambda.

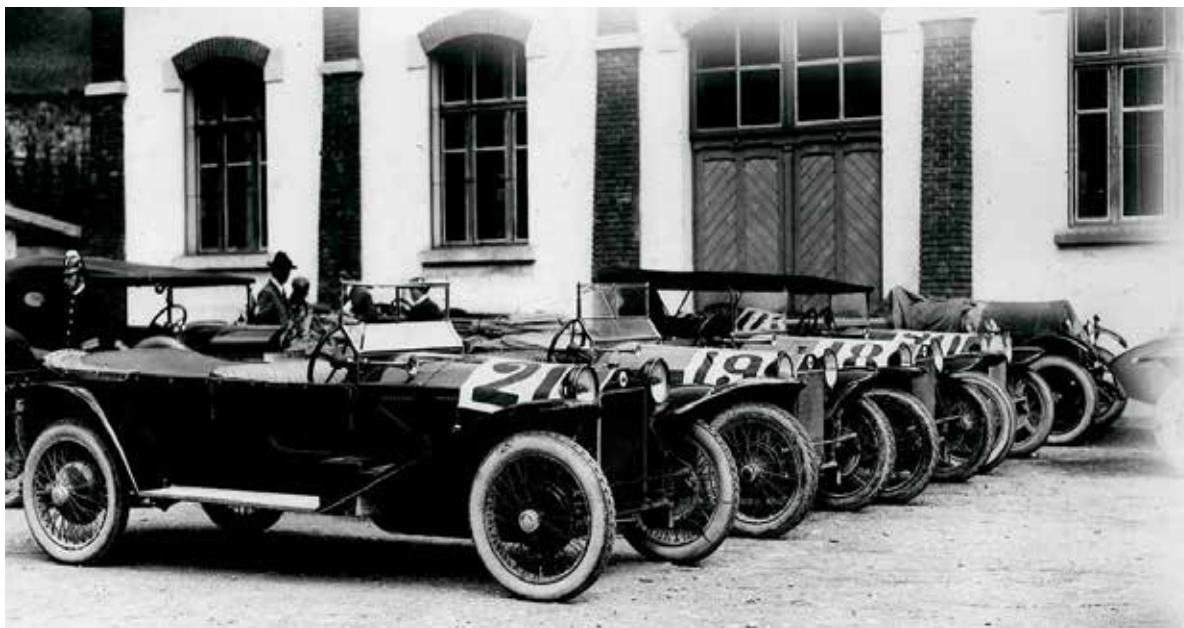


Photo 70: Quelques Lambdas à la course de Klausen 1924





Data	Evento	Posizione	Commenti
12.1929	Coppa del Garda	1.	
23.02.1930	Edolo – Pontedilegno	3.	
27.04.1930	Giro della Sicilia	4.	con Viglieri
29.05.1930	Coppa Presolana	2.	
10.08.1930	Cicuito Tre Province	4.	
22.08.1930	Coppa della Bernina	1.	
22.02.1931	Edolo – Pontedilegno	1.	
03.05.1931	Giro della Sicilia	4.	con Valentino
28.02.1932	Edolo – Pontedilegno	1.	
10.04.1932	Mille Miglia 1932	8.	con Gismondi
06.08.1932	Corsa del Klausen	1.	
28.08.1932	Corsa dello Stelvio	3.	
30.10.1932	Como – San Maurizio	1.	
09.04.1933	Mille Miglia 1933	11.	con Gismondi
08.10.1933	Coppa Principessa di Piemonte	5.	
01.04.1934	Edolo – Pontedilegno	1.	
04.08.1934	Corsa del Klausen	1.	
08.1934	Corsa dello Stelvio	1.	

Palmares di Ermenegildo Strazza (solo con la Lancia Lambda)

Data	Evento	Posizione	Commenti
12.1925	Coppa del Garda	2.	
01.1926	Criterium di Gallarate	1.	
14.11.1926	Corsa di Toricelle	2.	
27.03.1927	Mille Miglia 1927	4.	con Varallo
19.07.1927	Trieste – Opicina	1.	
07.12.1927	Coppa del Garda	1.	
01.04.1928	Mille Miglia 1928	3.	con Varallo
30.09.1928	Trieste – Opicina	1.	
12.1928	Raid Milano – Oslo	1.	con Viglieri
24.02.1929	Edolo – Pontedilegno	1.	
14.04.1929	Mille Miglia 1929	4.	con Varallo
26.05.1929	Coppa Presolana	1.	
16.06.1929	Trieste – Opicina	2.	
30.06.1929	Coppa della Sila	2.	
25.08.1929	Corsa della Bernina	2.	
09.1929	Monte San Prima	1.	



Figure 71: Ermenegildo Strazza au volant de la Lambda avec son palmarès

La Renaissance Lambda

L'enthousiasme des propriétaires de Lambda ne se dément pas. En 1947, le British Vintage Sports Car Club - VSCC - comptait 19 membres qui étaient propriétaires de Lambda et participaient activement aux événements du VSCC. Lancia avait une usine à Alperton, au nord-ouest de Londres, et les anciens employés avaient créé leur propre entreprise et proposaient également des services pour la Lancia Lambda, notamment pour améliorer les performances de la Lambda en course. Bob West, qui a fondé le Lancia Club anglais LMC (Lancia Motor Club) en 1947 avec quelques amis, était l'un des spécialistes.

Son chef-d'œuvre était une culasse Lambda avec 2 carburateurs et 4 tuyaux d'échappement, dont 2 ont été fabriqués et existent encore aujourd'hui. Sur la photo 73, vous pouvez voir un côté de la culasse avec la connexion pour l'un des carburateurs au milieu et ensuite les connexions pour deux tuyaux d'échappement. On peut observer la même chose de l'autre côté de la culasse. Les culbuteurs de soupapes sont raccourcis et montés sur 2 arbres pour réduire la masse mobile. Julian Jane a remporté presque toutes les épreuves de sport automobile de 1949 dans sa catégorie avec sa Lambda équipée de cette culasse.



Photo 73: La culasse développée par Bob West dans les années 1940 pour une Lancia Lambda

La photo 74 montre Julian Jane dans sa Lambda. Parmi les autres pilotes ayant réussi, citons Murray Austin (photo 75) et John Vessey (photo 76). John Vessey, avec John Turner, a fondé le Consortium Lambda (LC), qui, à ce jour, propose à ses membres une gamme de pièces détachées Lambda. Ils ont mis à disposition les connaissances acquises par Lambda à cette époque sous la forme de 9 informations écrites, qu'ils ont distribués aux membres. Dans les années 1950 et 1960, la Lambda a souvent connu le succès dans les courses britanniques et la technologie Lambda était très bien connue. De courageux propriétaires de Lambda n'ont pas eu peur de parcourir de longues distances avec leurs Lambda pour participer à des rallyes en Italie, comme le Rallye della Laguna à Venise en 1964, le Rallye Varese en 1966 ou la Coppa Monza en 1968.

Photo 74: Julian Jane dans sa Lambda portant le numéro d'immatriculation CUL 636 en 1949

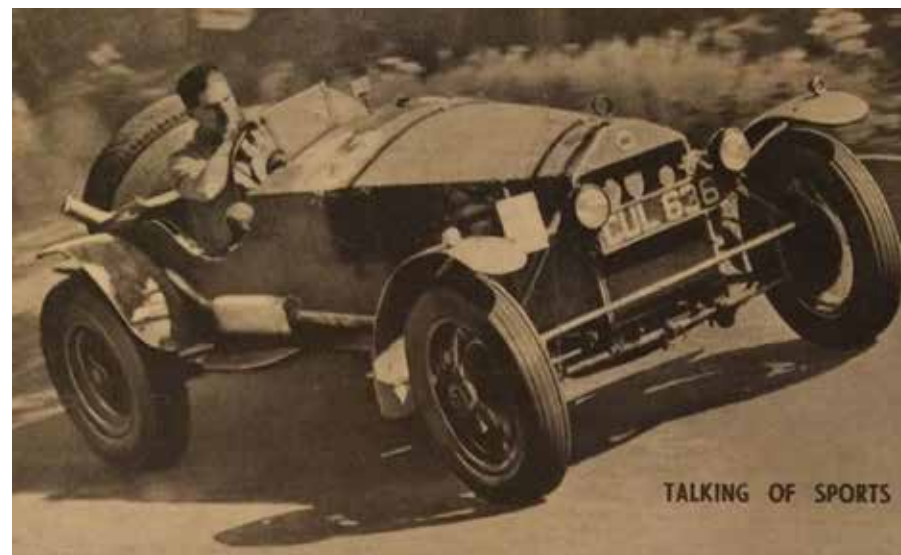


Photo 75: Murray Austin dans sa Lambda portant le numéro d'immatriculation UU 1738 en 1952

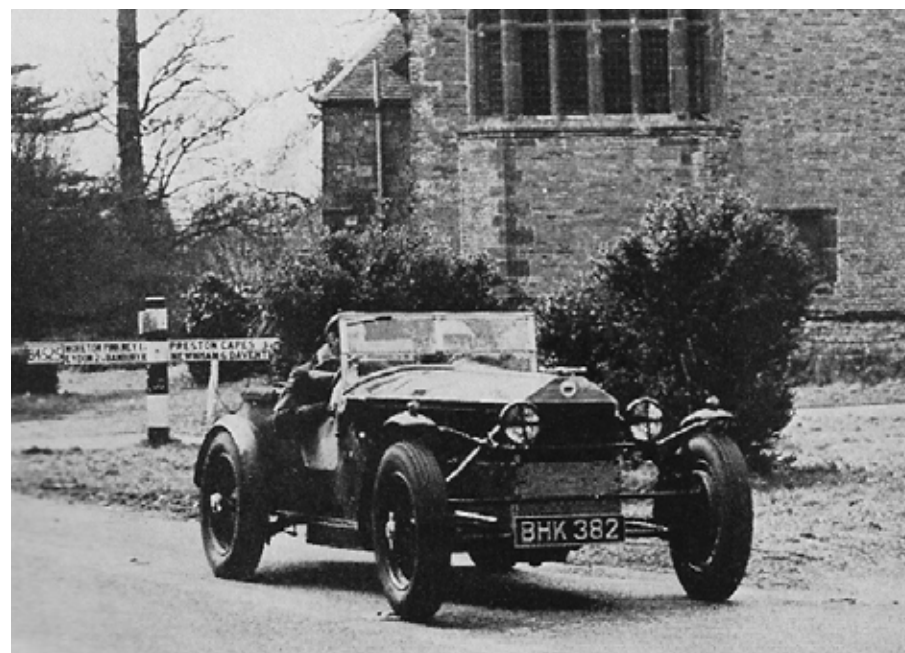


Photo 76: John Vessey dans sa Lambda immatriculée BHK 382 en 1956



Photo 77: Lambdas à Biella 1969

Ces voyages et participations à des événements sont documentés sur des films et peuvent encore être admirés aujourd'hui. Aux États-Unis, l'American Lancia Club a été fondé en 1956 dans le but d'aider les membres à utiliser et à entretenir tous les modèles Lancia à partir de 1906. Hayden Shepley, le premier président du Lancia Club, s'est particulièrement investi dans l'utilisation et l'entretien de la Lambda. En Italie, une première réunion de passionnés du Lancia Club a lieu à Biella en 1969, à laquelle ont participé également des Lambdas (photo 77). En 1972, le Lancia Club a été fondé en Italie. En 1972, il y a eu une grande réunion en Italie pour le cinquantième anniversaire de la Lambda, à laquelle des Lambdas du monde entier ont été invitées, et en effet, on pouvait voir des Lambdas de nombreux pays à Turin. En 1981, un événement a eu lieu pour célébrer le 100ème anniversaire de Vincenzo Lancia, et de nouveau des Lambdas sont arrivées de différents pays. La photo 78 montre la Lambda d'un participant américain.



Photo 78: Une Lambda Casaro 1981 à Fobello

D'autres clubs Lancia sont fondés dans les années 1970, en Suisse et aux Pays-Bas en 1973, en Allemagne en 1978 et en France en 1980. En 1991, le Lancia Club a organisé un évènement pour célébrer le 80ème anniversaire de la Lambda à Turin. Pour marquer l'occasion, une plaque commémorative (photo 79) a été installée au Moncenisio pour rappeler le premier essai du prototype Lambda le 1er septembre 1921. En tant que participants à cet évènement de Turin, Pat Ure, Harry Scott et Ian Young ont conduit de Turin à Fobello, le lieu de naissance de Vincenzo Lancia, et ont eu l'idée d'inviter tous les Lambdistes du monde à une réunion à Fobello tous les 5 ans. Cette idée existe encore aujourd'hui sous le nom de "Amici della Lambda". En 1996 et 2001, Pat Ure a organisé ces rencontres, en 2006 (photo 80), 2011 et 2016 l'organisateur était Jonathan Wood et en 2022 l'évènement à Fobello (reporté de 2021 à 2022 à cause de la pandémie) sera organisé par Alison Ure, la fille de Pat Ure.



Photo 79: Plaque commémorative à Moncenisio



Photo 80: Fobello 2006



En novembre 1990, un Lanciste passionné, l'ingénieur Romano Bagnoli, écrit une lettre réservée à "quelques enthousiastes" pour annoncer son projet: créer le "Registro Storico Lambda" pour

- tenir unis les propriétaires Lambda
- Se réunir plus souvent avec les voitures aimées, ainsi qu'avec des amis étrangers.
- Régler les problèmes, comme l'approvisionnement en pièces de rechange, et
- Suggestions d'échanges.

Une enquête a d'abord été menée pour savoir combien de ces véhicules se trouvaient encore en Italie, puis la nécessité de créer un registre des propriétaires s'est fait sentir. En 1998, Romano a décidé d'organiser une réunion annuelle du RILL (Registro Italiano Lancia Lambda). La photo 81 montre les Lambdas lors de leur réunion de 2009. Malheureusement, Romano Bagnoli est décédé en janvier 2012. Aujourd'hui, Lucia Gambarin est la présidente du RILL. La photo 82 montre les Lambdas lors de leur réunion de 2018. Depuis 2011, le RILL publie régulièrement la "Gazzetta".



Photo 81: Les Lambdas du RILL au Lac d'Iseo 2009



Photo 82: Les Lambdas du RILL dans la province de Modène 2018

En 2000, le premier livre traitant exclusivement de Lambda a été publié : "Lambda l'eccezionale" par Oscar Capellano. En 2001, un deuxième livre a été publié, également consacré à la Lambda : "Capolavoro - the design, development and production of the LANCIA LAMBDA" par Bill Jamieson. À partir de 2020, la deuxième édition de ce livre est disponible en anglais et en italien : "Capolavoro - progettazione, sviluppo e produzione della LANCIA LAMBDA". Fin 2011, Bill Jamieson et Joachim Griese ont décidé de fonder le Lambda World Register (LWR) afin d'utiliser les moyens techniques désormais disponibles pour améliorer la communication entre les propriétaires de Lambda du monde entier et de mettre autant que possible les connaissances mondiales sur la Lambda à la disposition de tous les membres. Les propriétaires de Lambda sont assurés que leurs données resteront confidentielles. Le LWR n'a aucun intérêt commercial et la coopération avec d'autres associations qui s'intéressent - également - à la Lambda, comme les Clubs Lancia, fonctionne bien. Lors de la mise en place du LWR, le fait que John Turner, du Consortium Lambda, ait déjà compilé un registre d'environ 200 Lambdas dans le monde entier et ait aimablement mis ces données à disposition du LWR a été d'une grande aide. En outre, Jonathan Reeve a mis à jour les 9 bulletins du Consortium Lambda et les a mis à disposition du LWR. Vers la fin de 2012, des données sur plus de 300 Lambdas et leurs propriétaires étaient déjà disponibles dans le LWR. Il a été décidé de distribuer un bulletin d'information LWR trimestriel à partir de 2013 et, afin de surmonter les barrières linguistiques, en allemand, anglais, français et italien. Les articles vont des rapports actuels sur les réunions Lambda, les pièces détachées et les fournisseurs disponibles, les descriptions de réparations et de restaurations aux articles historiques. À la mi-2021, 35 numéros de la lettre d'information du LWR avaient déjà été publiés dans les langues susmentionnées. Depuis 2013, il existe également le site web www.lambdaworldregister.org - en 4 langues - avec une partie publique et une partie réservée aux membres. Depuis 2014, des copies de nombreux dessins techniques originaux de la Lambda sont disponibles pour les membres du LWR. Grâce à eux, il est possible de produire des pièces de rechange pour la Lambda aux dimensions, matériaux et autres caractéristiques correctes, fidèles à l'original, et donc d'effectuer des réparations et des restaurations avec un niveau de qualité élevé. Fig. 85 montre un exemple de l'un des 5 plans de culasse de la Lambda 7ème série.



Figure 83: Première page de la lettre d'information LWR 2/2020



Photo 84: Site web de LWR

C'est pourquoi aujourd'hui, en plus des pièces détachées d'occasion, il existe un grand nombre de pièces détachées neuves pour la Lambda, comme le bloc-cylindres (photo 86) et la culasse (photo 87) du moteur Lambda.

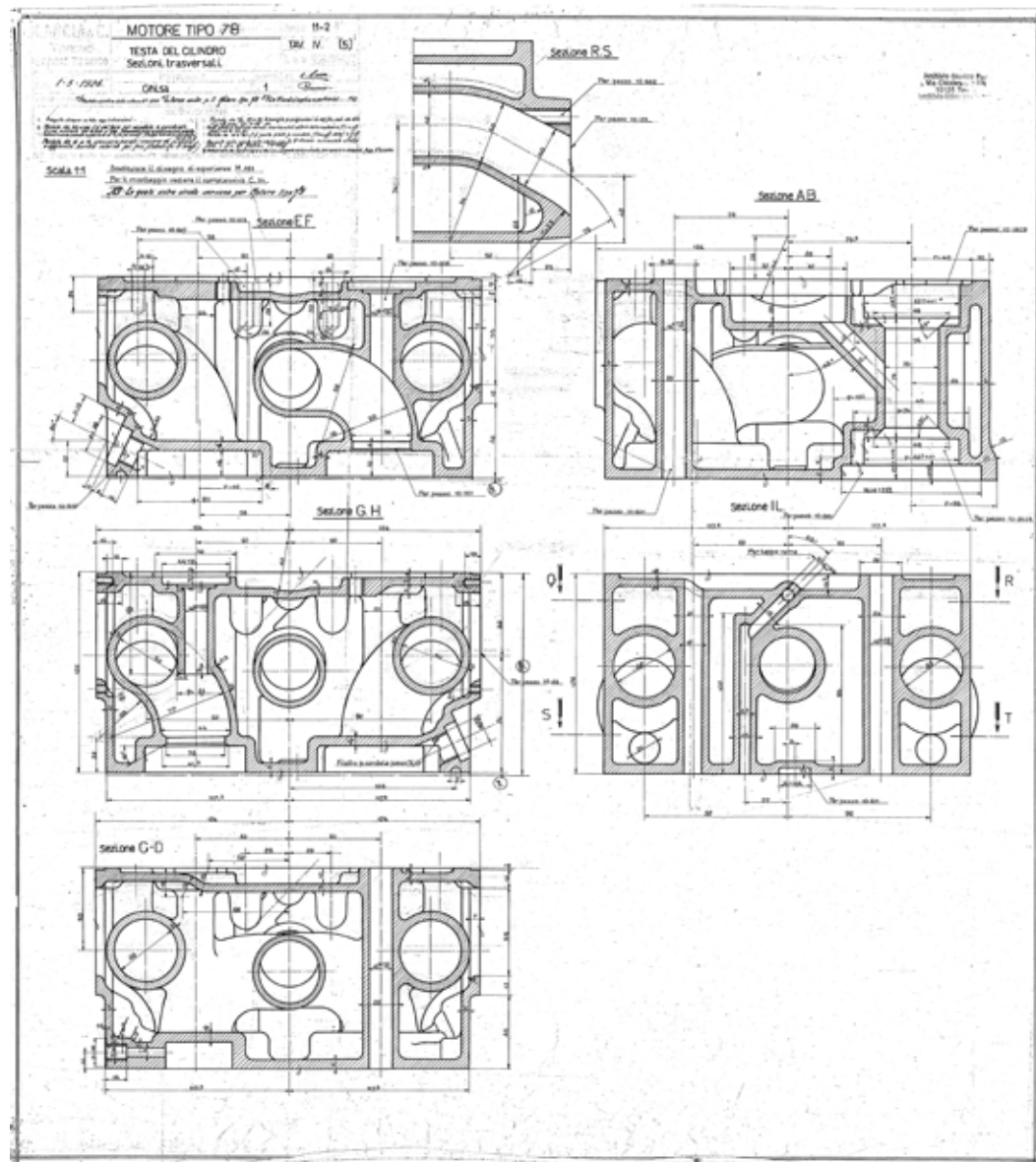


Fig. 85: Un des 5 dessins de la culasse de la 7ème série Lambda



Photo 86: Blocs-cylindres de Lancia Lambda (les premières séries à gauche, les séries ultérieures à droite)



Photo 87: Culasses de Lancia Lambda (les premières séries à gauche, les séries ultérieures à droite)

La Lambda est également de retour dans l'arène sportive. Dans la Mille Miglia 2021, la trente-neuvième réédition de la course historique organisée en Italie de 1927 à 1957, l'équipe Andrea Lui-

gi Belometti/Gianluca Bergomi a terminé deuxième au classement général (photo 88) et l'équipe Gianmario Fontanella/Anna Maria Covelli troisième au classement général (photo 89).



Photo 88: Deuxième place aux Mille Miglia 2021 pour Gianluca Bergomi et Andrea Luigi Belometti



Photo 89: Troisième place aux Mille Miglia 2021 pour Anna Maria Covelli et Gianmario Fontanella

Le Lancia Club Italie, avec l'aide du RILL et du LWR, a organisé la célébration du centenaire de la Lambda à Turin et dans ses environs du 31 août au 5 septembre 2021. Le RILL

- Registro Italiano Lancia Lambda - a tenu sa réunion annuelle 2021 en juin avec plus de 20 Lambda en Toscane (photos 90 à 94).



Photo 90: Réunion annuelle du RILL 2021 en Toscane



Photo 91: Réunion annuelle du RILL 2021 en Toscane



Photo 92: Réunion annuelle du RILL 2021 en Toscane



Photos 93 et 94: Réunion annuelle du RILL 2021 en Toscane

Les "Amici della Lambda" ont organisé une section spéciale "100 ans de Lambda" au Classic Car Show de Londres du 25 au 27 juin 2021 (photos 95 à 97). Le Lancia Club of the USA organise une compétition italienne le 14 août au Bayonet Golf Course à Seaside CA en l'honneur des 100 ans de la Lamb-

da. L'Australian Lancia Register dédie le meeting Castlemaine 26, du 22 au 24 octobre 2021, à l'anniversaire de la Lambda. Enfin, en 2022, les "Amici della Lambda" accueilleront la réunion du "Centenaire Lambda" du 31 août au 5 septembre à Turin et Varallo/Fobello .



Photo 95: "100 ans de Lambda" au 2021 Classic Car Show à Londres



Photo 96: "100 ans de Lambda" au 2021 Classic Car Show à Londres



Photo 97: "100 ans de Lambda" au 2021 Classic Car Show à Londres

Les Lambdas enregistrés dans le LWR au 30 juin 2021, ventilés par pays, sont répertoriés dans la Figure 98. Aujourd'hui, environ 300 Lambda circulent régulièrement sur les routes du monde entier. Ces

Lambdas comprennent la quasi-totalité de la gamme Lancia Lambda et plus de 20 modèles Lambda hors-série. L'enthousiasme des amateurs de Lambda contribuera à ce qu'il y en aient encore plus à l'avenir.

Paese	Numero Lambda	Paese	Numero Lambda
Argentina	7	Monaco	2
Australia	84	Norvegia	1
Austria	6	Olanda	16
Belgio	7	Polonia	1
Canada	2	Portogallo	6
Cina	1	Regno Unito	72
Danimarca	1	Repubblica Ceca	2
Francia	12	Serbia	1
Germania	17	Spagna	3
Giappone	4	Sud Africa	3
India	7	Stati Uniti	15
Irlanda	9	Svezia	3
Italia	113	Svizzera	30

Figure 98: Lambdas enregistrées dans le LWR au 30 juin 2021, ventilées par pays

Sources de littérature:

- Bill Jamieson, Capolavoro - Progettazione, Sviluppo e Produzione della Lancia Lambda, Trevi 2020
- Stefano Falchetto, Falchetto, Planner & Designer, Novara 2011
- J. A. Lucas, article dans le magazine American Machinist 1928
- Vidéo "Carrosseries pour la Lancia Lambda" <https://youtu.be/1G8UtZRJk-U>
- Documents Lancia
- Archives du Lambda World Register



Si vous avez trouvé ce livre intéressant, nous avons la suggestion suivante pour vous:



Bill Jamieson nous emmène dans un voyage depuis les débuts de la carrière de Vincenzo Lancia et ses succès en course jusqu'au concept radical de la Lambda; du prototype non conventionnel au développement de neuf séries successives de ce célèbre modèle. Nous avons un aperçu des conditions de travail de l'usine Lancia et nous vivons les triomphes et les déceptions de la Lambda en compétition. Disponible en anglais et en italien.

Pour plus d'informations et pour commander, envoyez un e-mail à: jgriese0@gmail.com

