

100 anni di LANCIA Lambda

Joachim Griese



100 anni di LANCIA Lambda

Eine Reise durch 100 Jahre Lancia Lambda

Joachim Griese

Die Lambda ist 100 Jahre alt und immer noch fast so lebendig wie zu ihrer Geburtsstunde, wer hätte das gedacht!

Heute können wir ein Automodell feiern, das schon bei seiner Geburt die Fachwelt verblüffte und begeisterte. Mit seinen Merkmalen (um nur einige zu nennen)

- dem innovativen rahmenlosen Fahrzeug mit hervorragender Straßenlage
- den einzeln gefederten und gedämpften Vorderrädern
- dem kraftvollen 4-Zylinder-V-Motor mit obenliegender Nockenwelle
- gleich starken Bremsen an allen 4 Rädern

war es seiner Zeit mehr als 20 Jahre voraus. Es ist faszinierend, die Entstehung der Lambda vom Prototyp bis zur Produktion zu verfolgen, den Erfindungsreichtum von Vincenzo Lancia und die Ingenieurleistung von Battista Falchetto und anderen Mitarbeitern bei der Konstruktion des Prototyps zu bewundern. Und dann die beeindruckende Organisation des Lancia-Werks zu sehen, den Einsatz einiger der raffiniertesten Maschinen der damaligen Zeit, und zu erkennen, dass die Produktion der Lambda mindestens so innovativ war wie die Lambda selbst.

Der Geburt folgte ein erster Lebenszyklus, d.h. die schnelle weltweite Verbreitung der Lambda, die Förderung der Innovation durch die Entwicklung und Produktion von insgesamt 9 Serien, die Zusammenarbeit mit Karosseriebauern auf der Basis von Karosserieplattformen und die Zufriedenheit der Kunden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, in dem viele Lambdas verschwanden, geschah das Wunder, dass die Begeisterung für den Lambda wieder aufflammte, dass ehemalige und neue Lambda-Besitzer - oft mit eigenen Mitteln - ihre Fahrzeuge reparierten und restaurierten, sich landesweit organisierten und heute ein weltweites Netzwerk bilden, um die immer noch beeindruckenden Lambda-Eigenschaften zu teilen, zu schätzen und in Rennen und Wettbewerben mit Freunden zu genießen und damit die Lambda-Renaissance einzuläuten.

Lassen Sie sich auf die Reise 100 Jahre Lancia Lambda mitnehmen!

Prototyp

Am 15. März 1921 trafen sich Vincenzo Lancia und Battista Falchetto mit anderen Mitarbeitern des Technischen Büros von Lancia, um ein neues Lancia-Modell auf der Grundlage des Patents vom 28. März 1919 zu besprechen (Bild 1). Vincenzo Lancia schlug vor, dass das Projekt auch die Entwicklung einer Einzelradaufhängung mit Federung und Stoßdämpfung für die beiden Vorderräder beinhalten sollte.

Nach dem Treffen verteilte 'Monsù' Lancia die Aufgaben für einen Prototyp: Battista Falchetto war für das Design der Karosserie, die Entwicklung der Einzelradaufhängung mit Federung und Stoßdämpfung für die Vorderräder sowie die Koordination mit der Motorentwicklung verantwortlich, Primitivo Rocco für die Motorentwicklung, Augusto Cantarini für das Design und Herr Quarello für die Details.

Einige Details sind aus den Arbeiten am Prototyp bekannt. Battista Falchetto war offensichtlich die wichtigste Person. Falchetto hatte 1911 das Istituto Tecnico Industriale in Turin mit Bestnoten abgeschlossen, war während des Ersten Weltkriegs in der Luftfahrt tätig gewesen, hatte sich nach Kriegsende für die schnell wachsende Automobilindustrie interessiert und war nun seit etwa einem Jahr bei Lancia beschäftigt, zunächst in der Werkstatt und dann im Technischen Büro als Konstrukteur. Falchettos Gedanken zum Karosseriedesign lagen im Trend. Er schlug vor, den Antriebsstrang in Form eines Tunnels in die Plattform zu integrieren und die offene, bootsförmige Karosserie am hinteren Ende zu schließen. Beide Lösungen tragen wesentlich zur Torsionssteifigkeit der Karosserie bei. Um eine Einzelradaufhängung mit Federung und Stoßdämpfung der Vorderräder zu erreichen, präsentierte Falchetto nach der Arbeit in einer schlaflosen Nacht mehrere Lösungen (Bild 2). Aus diesen wählte Vincenzo Lancia die in Bild 2 rot markierte Variante für den Prototyp aus. Foto 3 zeigt den Motor des Prototyps.

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

Attestato di Privativa Industriale

(Legge 100 articolo 28900, n. 27901)

Al N. 105 Vol. 490 del Registro degli Attestati è stato iscritta
 la domanda depositata, nei documenti voluti dalla legge, all' r. *Lottaria S.*
Corusso nel giorno *14/11* del mese di *Novembre 1918*
 alla *Me. Della Lancia e C.*
 residente a *Corico*
 per ottenere una *privativa industriale* per il *veicolo* designato nel titolo:

Lettura automobil.

La *privativa* ha la durata di *anni 10* a decorrere dal *1/1/1919*
1/1/1918 salvo i casi di *cessazione* e *diminuzione* previsti dalla legge.
 Il *primo* *decreto* non garantisce che il *veicolo* abbia i *caratteri* voluti dalla legge
 perché la *privativa* sia *valida* ed *effettiva*, e viene *rilasciata* senza *preliminare* del
verbo e *della* *scrittura* di *non*

Itano, il *15* *Marzo* *1919*.



IL DIRETTORE
[Signature]

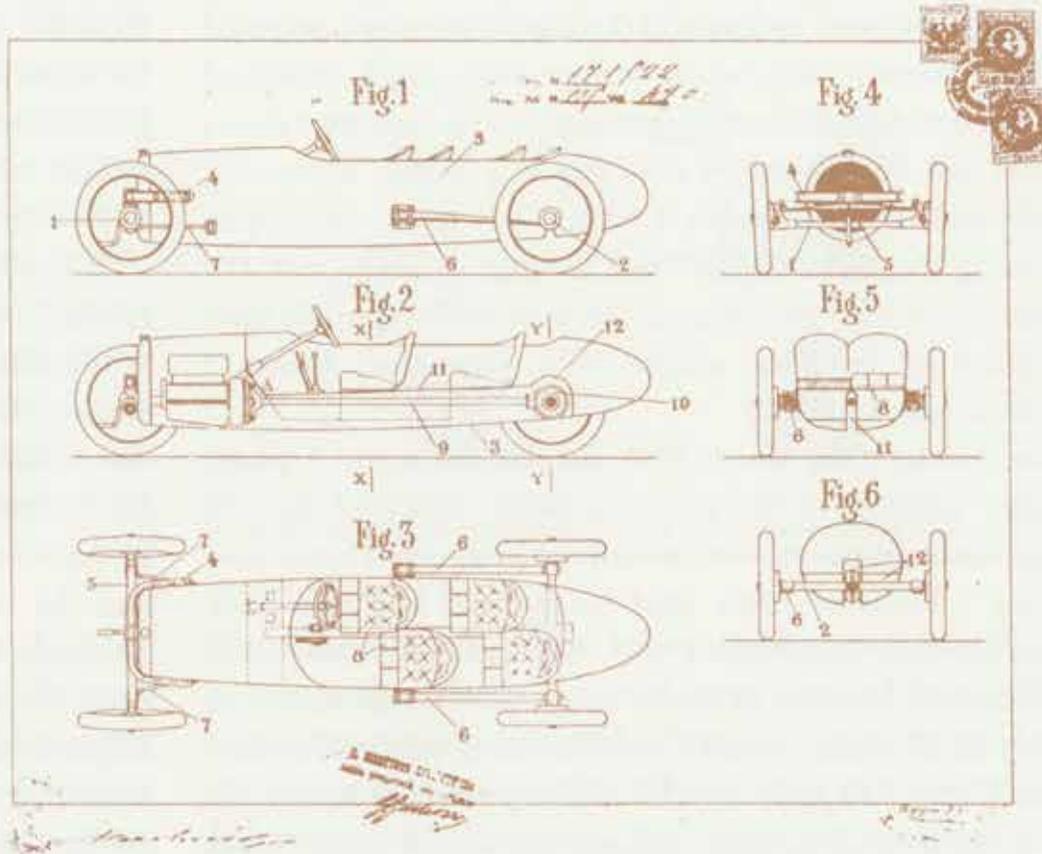


Bild 1: Das Patent für ein rahmenloses Fahrzeug vom 28. März 1919 für die Firma Lancia e C.

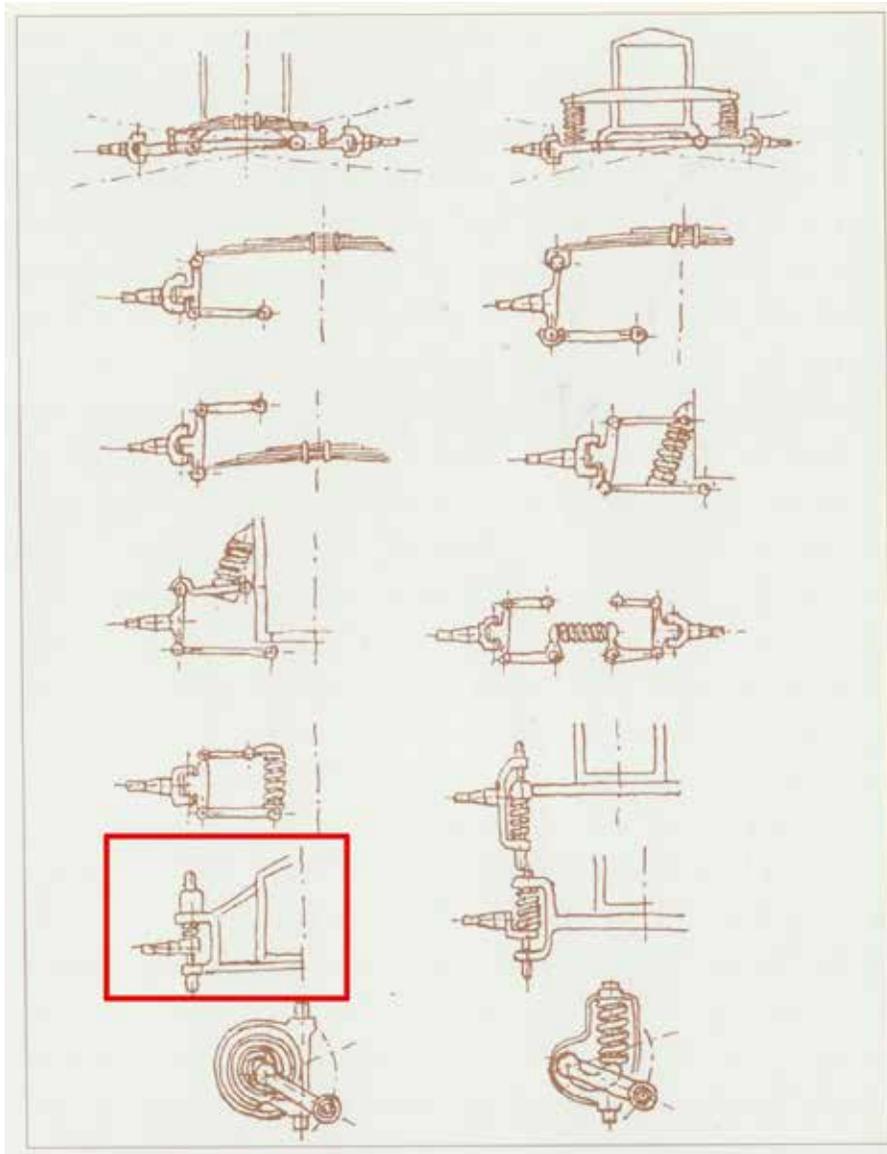


Bild 2: Varianten für den Aufbau der Vorderradaufhängung mit Federung und Stoßdämpfung

Die Arbeit ging schnell voran, die Teammitglieder arbeiteten 9 Stunden pro Tag, 6 Tage pro Woche. Bereits am 1. September 1921 - nur fünfeinhalb Monate nach dem ersten Treffen - begann die Erprobung des ersten Prototyps (Foto 4) am Moncenisio bei Turin (Foto 5). Die Testfahrten verliefen sehr zufriedenstellend, und Vincenzo Lancia lud seine Mitarbeiter Claudio Fogolin (seinen ehemaligen Partner), Battista Falchetto, Luigi Gismondi, Manlio Gracco, Francesco Pallavicini, Cesare Scacchi, Rodolfo Zeppegno, Ernesto Zorzoli und die Brüder Franco und Vittorio Bocca zu einem Abendessen mit anschließendem Bocciaspiel in das Restaurant Giaconera in Condove ein. Der erste Schritt war erfolgreich getan!

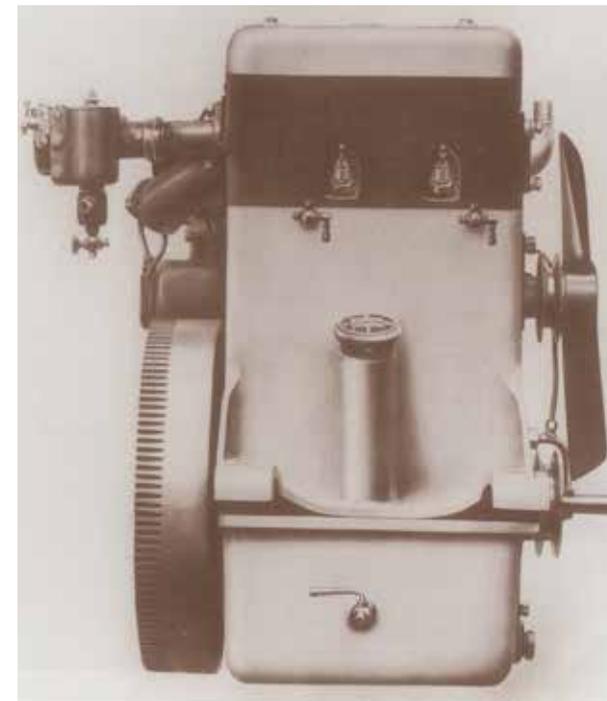
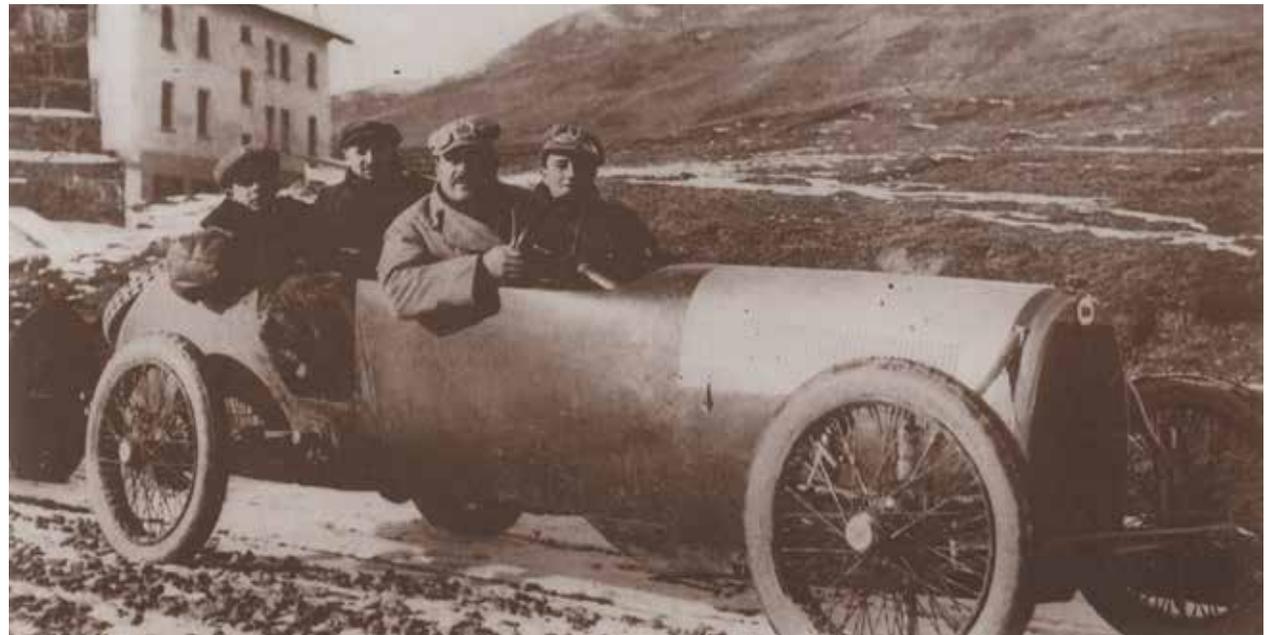


Foto 3: Motor des Prototyps



Foto 4: Prototyp der Lancia Lambda

Foto 5: Testfahrt mit dem Lancia Lambda Prototyp am Moncenisio (am Steuer: Vincenzo Lancia, Luigi Gismondi, als Co-Pilot und auf den Rücksitzen die Brüder Franco und Vittorio Bocca)



Vor-Produktion

Nun galt es, die mit dem Prototyp gewonnenen Erfahrungen für die Entwicklung und Produktion eines Serienwagens zu nutzen, mit dem Vincenzo Lancia 1922 die Lambda auf den großen internationalen Automobilausstellungen in Paris und London präsentieren wollte. Ein erster Artikel über das neue Lancia-Modell erschien bereits am 30. November 1921 in der Mailänder Wochenzeitung *Motori Aero Ciclo e Sports*: "Stellen Sie sich ein langes, geräumiges Auto mit normalen Abmessungen vor, sehr niedrig, mit vier oder fünf Sitzen, das aber nur 450 Kilo wiegt; das mit einem Vierzylindermotor mit einer Bohrung und einem Hub von 75 mm mal 300 mm 120 km/h in der Ebene und 70-80 km/h bergauf in Richtung Superga und Moncenisio schafft; das gut auf der Straße liegt, das weder Fahrwerk noch Vorderachse hat und das sogar jenen akribischen und unbezwingbaren Selbstkritiker Cav. Lancia zufriedenstellt". Unter großem Druck wurde die Arbeit an dem Motortyp fortgesetzt. Der Motor des Typs 67 hatte tatsächlich, wie bereits in der Mailänder Wochenzeitung zu lesen war, eine Bohrung und einen Hub von 75 mm mal 300 mm, eine Schnittzeichnung ist in Bild 6 zu sehen. Neben dem Motor wurden auch fast alle anderen technischen Komponenten überarbeitet und verbessert, insbesondere die Einzelradaufhängung mit der Federung und Stoßdämpfung der Vorderräder. Gleichzeitig wurden weitere Testfahrten durchgeführt, von denen eine auf Foto 7 zu sehen ist.

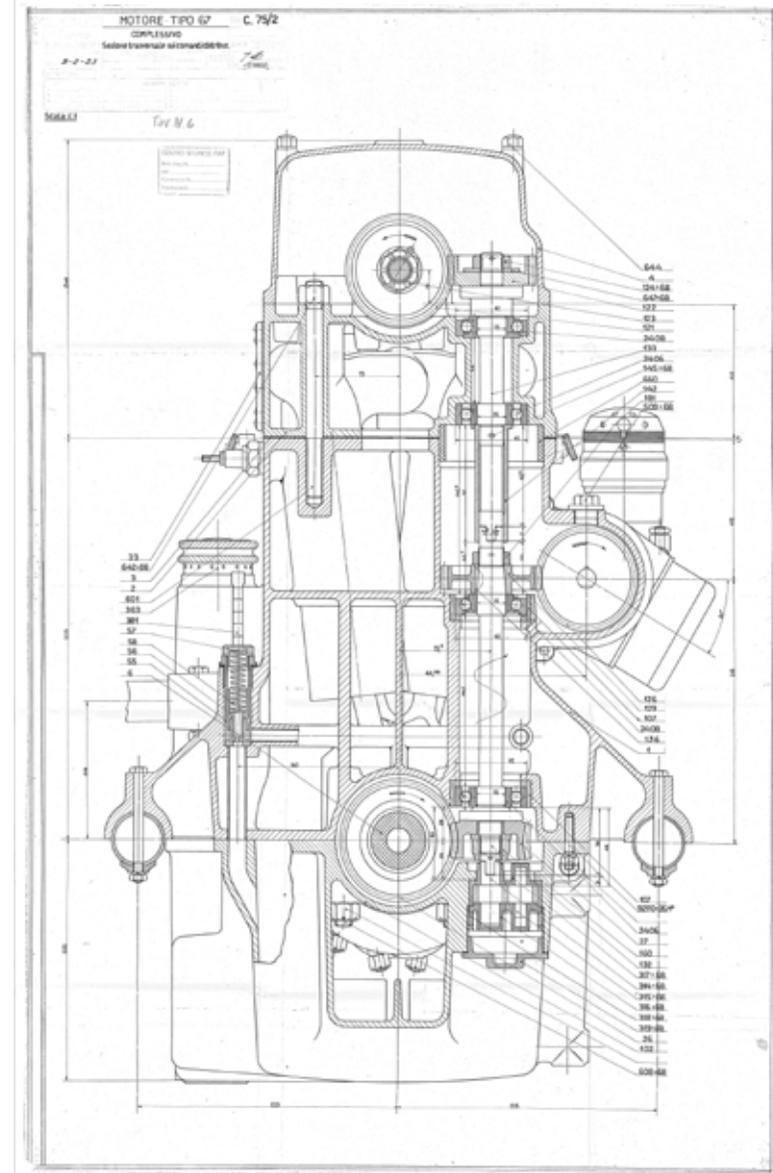


Bild 6: Schnittzeichnung des Motors Typ 67 für die Vor-Produktions-Lambda



Foto 7: Testfahrt mit dem Vor-Produktionsmodell Lambda (im Vordergrund Battista Falchetto)

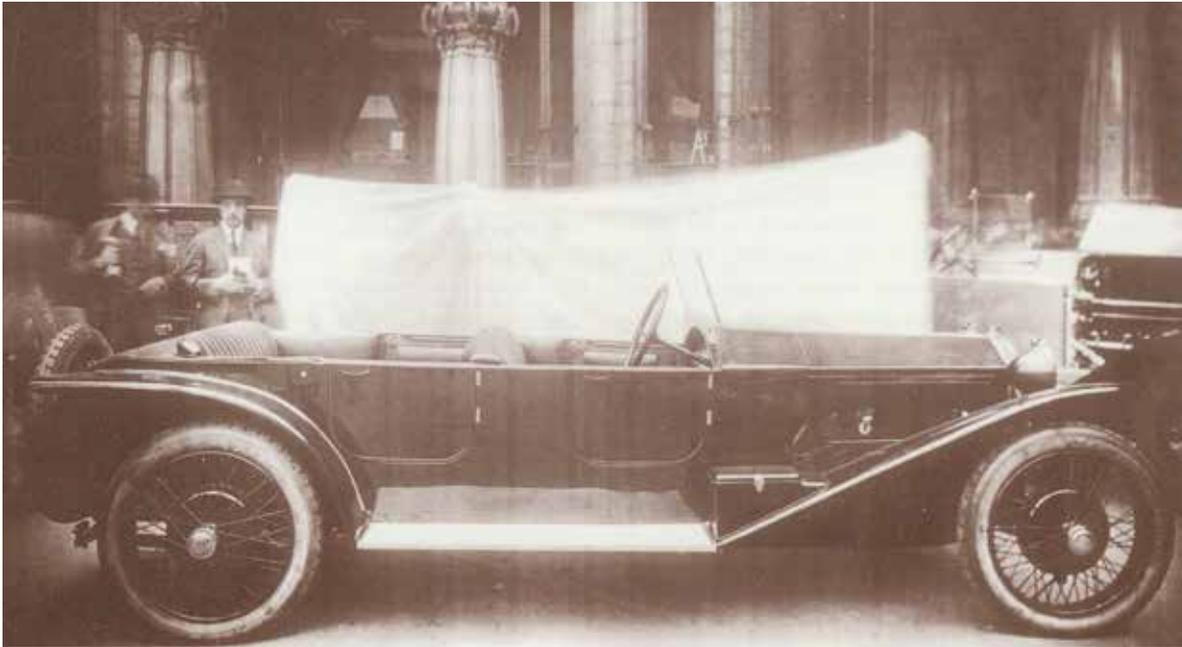
Im Frühjahr 1922 waren die Arbeiten am Vor-Produktionstyp der Lambda bereits weit fortgeschritten. An einem Sonntagmorgen unternahm Vincenzo Lancia zusammen mit Battista Falchetto eine lange Testfahrt nach San Dalmazzo und kehrte über Savigliano und Carmagnola zurück. Das Begleitfahrzeug war eine Trikappa, die von Battista Ajassa gefahren wurde, der zur Zeit der Rennkarriere von Vincenzo Lancia dessen Mechaniker war. Nach Savigliano wurde die Strecke sehr kurvenreich, und Vincenzo Lancia sagte zu Battista Falchetto: "Jetzt werden wir etwas schneller fahren!" Bald war die Trikappa von Battista Ajassa hinter ihnen außer Sichtweite. Vor Carmagnola hielten sie an, um auf die Trikappa zu warten. Schließlich kehrten sie um und trafen die Trikappa am Rande eines Teiches, in den sie mit der Front hineingefahren war, da Battista Ajassa es nicht geschafft hatte, das Fahrzeug in den engen Kurven mit der von der Lambda vorgegebenen Geschwindigkeit auf der Straße zu halten. Vincenzo Lancia war mit seiner Lambda sehr zufrieden.

Im Spätsommer 1922 wurden Fachjournalisten aus verschiedenen Ländern eingeladen, den Vor-Produktionstyp der Lambda zu fahren und zu bewerten. Hierzu gab es Dokumente, die unter anderem den folgenden Text enthielten: "Der Autofahrer von früher verlangte ein Auto, das robust und zuverlässig war, aber der Autofahrer von heute hat ein höheres Ziel. Er verlangt nicht nur Robustheit und Zuverlässigkeit, die alle modernen Autos besitzen sollten, sondern er erwartet auch Eigenschaften, die durch moderne technische Entwicklungen erreicht werden können, nämlich hohe Geschwindigkeit, auch bei Steigungen, komfortable Federung, kontrollierbare und starke Bremsen und vor allem ein Auto, das perfekt auf der Straße liegt. Eine solche Kombination, die von allen Autofahrern gewünscht wird, ist in der Regel nur mit großem Aufwand zu erreichen, und Hersteller, die versucht haben, Autos mit diesen Eigenschaften zu produzieren, haben festgestellt, dass das Ergebnis ein teures Fahrzeug ist, ein Auto, das schwer und teuer im Unterhalt ist und daher nur an einen begrenzten Kundenkreis verkauft werden kann. Diese Schwierigkeiten sind jedoch nicht unüberwindbar, und das neue Lancia "Lambda-Modell" vereint alle oben beschriebenen wesentlichen Merkmale in einem Auto mit moderatem Preis. Um dies zu er-

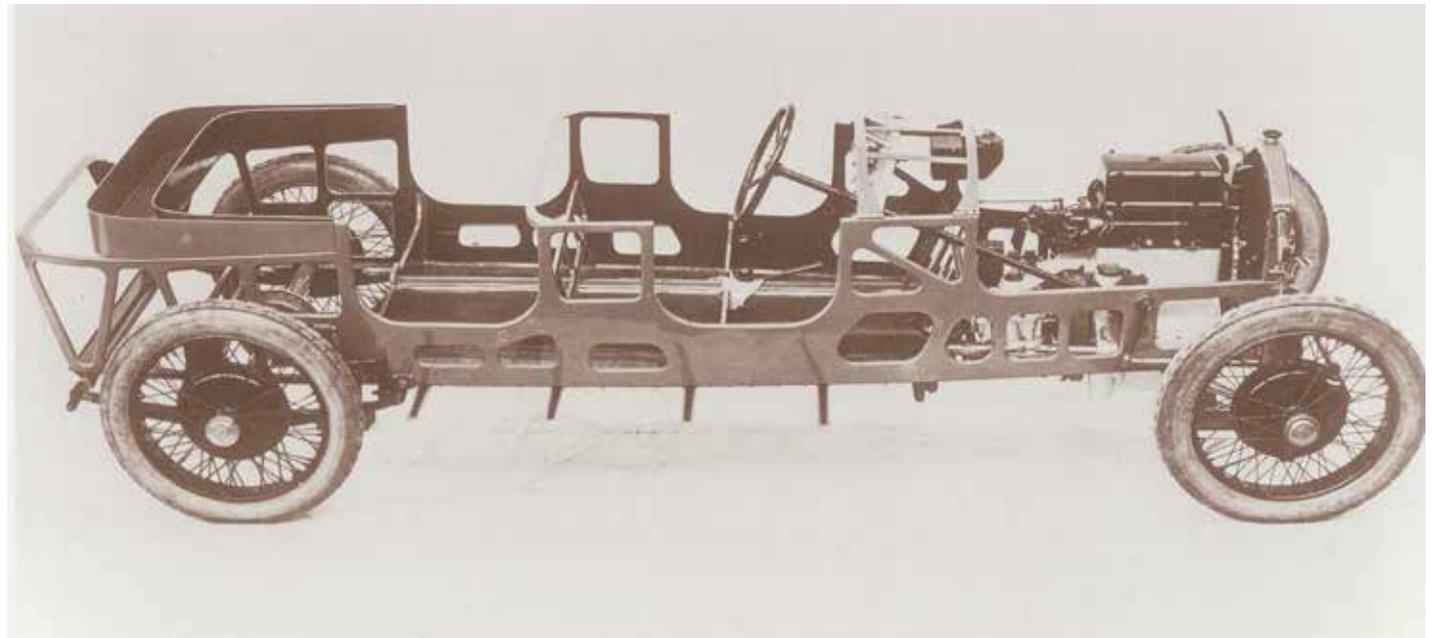
reichen, war es notwendig, sich von vielen bisherigen Praktiken zu lösen, neue Theorien zu testen und Experimente von erheblichem Umfang durchzuführen. Die LAMBDA unterscheidet sich also radikal von den bereits bekannten Autos. Seine mechanischen Qualitäten, seine Effizienz, seine außergewöhnliche Beschleunigung, die Geschwindigkeit, die sie erreicht und hält, die Geschmeidigkeit und Kraft seiner Bremsen und die Besonderheit seiner Karosserie bedeuten, dass sie mit Autos der höchsten Klasse konkurrieren kann, aber in Bezug auf den Preis, die Motorgröße, das Gewicht, den geringen Verbrauch und die allgemeine Kosten in die Klasse der Kleinwagen eingeordnet werden muss. Wir sind daher zuversichtlich, unseren Kunden ein Auto anbieten zu können, das trotz des niedrigen Preises allen bisher angebotenen Kraftfahrzeugen ebenbürtig, wenn nicht sogar überlegen ist." Noch vor den Automobilausstellungen in Paris und London erschienen im September 1922 Artikel über die Lambda in der internationalen Presse, zum Beispiel in *The Auto Car* mit Fotos von Karosserie und Motor und sehr positiven Bewertungen. Auf dem Pariser Autosalon Anfang Oktober 1922 wurde die Lambda ausgestellt (Foto 8), als Torpedo (Foto 9) und als Struktur der Karosserie mit der gesamten Mechanik (Fotos 10 bis 13).



Foto 8: Lancia-Stand auf dem Pariser Automobilsalon Anfang Oktober 1922



*Foto 9: Lambda Torpedo auf dem Pariser Automobilsalon
Anfang Oktober 1922*



*Foto 10: Karosseriestruktur der
Lambda mit der gesamten Mecha-
nik in Paris Anfang Oktober 1922*

Foto 11: Front der Lambda in Paris Anfang Oktober 1922 mit Blick auf den Motor

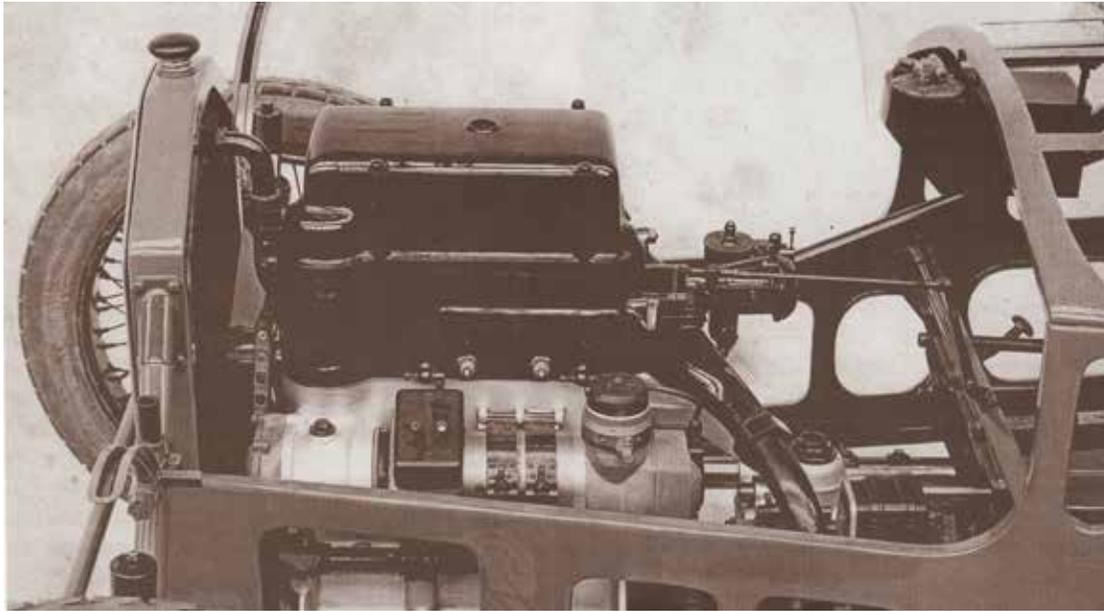


Foto 12: Front der Lambda in Paris Anfang Oktober 1922 mit Blick auf das Armaturenbrett

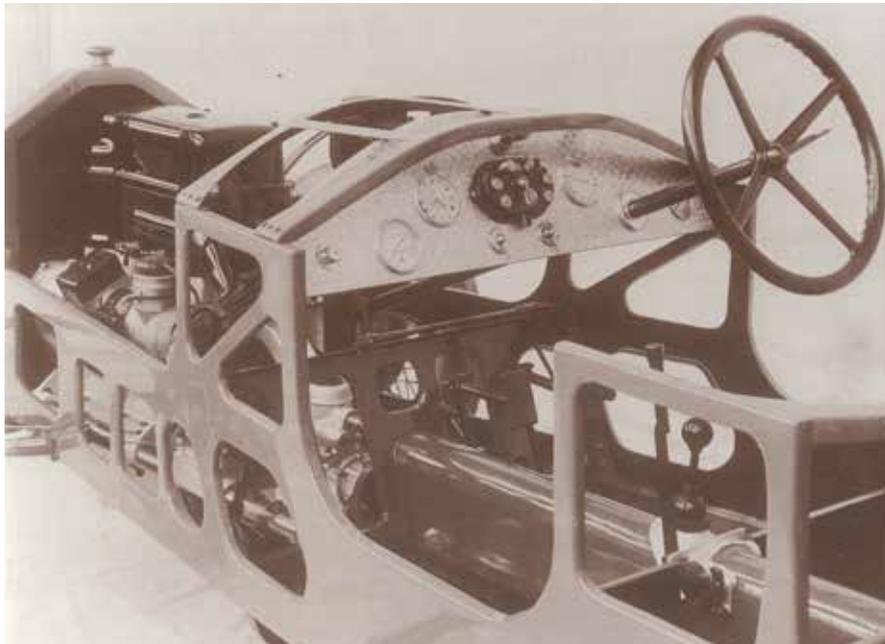
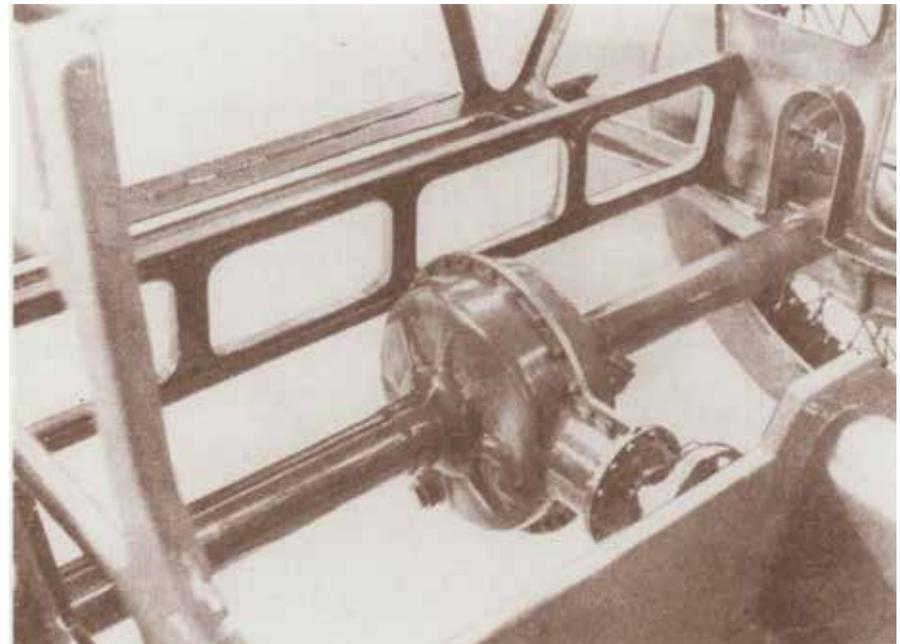


Foto 13: Die Hinterachse der Lambda in Paris, Anfang Oktober 1922



Vincenzo Lancia war nicht in Paris; vielmehr heiratete er Adele Miglietti am 12. Oktober 1922 in der Kirche Gesù Nazareno auf der Piazza Martini in Turin und nutzte anschließend London für seine Flitterwochen.

Die London Motor Show begann Anfang November 1922, und die Nachfrage nach Ständen war sehr groß, Lancia wurde Stand 270 von insgesamt 1.050 Ständen zugewiesen. Wie in Bild 14 zu sehen ist, wurde die Lambda wieder als Torpedo und als Karosserie auf Rädern mit der gesamten Mechanik ausgestellt.

Die Lambda erhielt viel Aufmerksamkeit in der britischen Automobilpresse. Autocar, The Motor und The Automobile Engineer waren besonders von der Karosserie beeindruckt, aber auch vom Motor, der Federung und Stossdämpfung der unabhängigen Vorderräder und sogar vom Bosch-Dynamomagneto in der Lambda, der zum ersten Mal gezeigt wurde. Auch der relativ niedrige Preis von 625 £ wurde positiv erwähnt. Außerdem gab es in The Motor ein Foto von Luigi Gismondi und Battista Falchetto, die mit der Ausstellungs-Lambda von Turin nach London gefahren waren. Auch im Londoner Straßenverkehr erhielt die Lambda vor allem für ihre Bremsen sehr positive Aufmerksamkeit. Die Polizei lobte ein Auto mit zuverlässigen Bremsen mit den Worten: "Es bremst wie eine Lambda!"

Vincenzo Lancia war zwar nicht Teil des offiziellen Lancia-Teams, ließ es sich aber natürlich nicht nehmen, ab und zu unerkannt auf dem Lancia-Stand aufzutauchen, und er muss sich über die vielen positiven Kommentare der Besucher gefreut haben.

Vincenzo Lancia und seine Frau Adele reisten zusammen mit Luigi Gismondi und Battista Falchetto mit der Lambda aus der Ausstellung von London nach Turin zurück. Die Ausstellungen in Paris und London waren ein großer Erfolg für die Lambda. Es gab zahlreiche Aufträge aus dem Ausland, aber auch aus Italien. Damit konnte die Produktion beginnen. Ein Jahr später - auf der Pariser Messe 1923 - musste Lancia den Kunden mitteilen, dass die Lieferzeit für die Lambda aufgrund der hohen Nachfrage etwa ein Jahr betragen würde.

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.

Bild 14: Stand 270 aus dem Messekatalog (Lambda rot hervorgehoben)

Produktion

Zunächst scheint es lohnenswert, einen Blick auf das Lancia-Werk zu werfen, in dem die Produktion der Lambda stattfand. Eine Luftaufnahme der Fabrik ist auf Foto 15 zu sehen. Das größte Bauteil der Lambda-Mechanik ist der Aluminium-Zylinderblock, ein Kunstwerk, das im Guss die gusseisernen Zylinderlaufbuchsen sowie alle kupfernen Ölleitungen enthält und nach dem Guss einer mehrschichtigen Bearbeitung unterzogen wird. Wir haben das Glück, dass 1927 ein amerikanischer Fachjournalist zu einem mehrwöchigen Aufenthalt in der Lancia-Fabrik eingeladen wurde, um für die Zeitschrift

"American Machinist" Artikel zu schreiben, die durch eine große Anzahl von Fotos ergänzt wurden. Dadurch sind viele der Produktionsprozesse und Maschinen gut dokumentiert. Foto 16 zeigt die Bearbeitung von Lambda-Zylinderblöcken auf einer großen Schleifmaschine, Foto 17 zeigt die Maßkontrolle. Foto 18 zeigt die Oberseite des Lambda-Zylinderkopfes, Foto 19 die Seitenansicht während der Bearbeitung. Foto 20 zeigt die Lambda-Kurbelwelle in einer Bearbeitungsphase. Foto 21 zeigt, wie die beiden Halterungen für die Federung und Stoßdämpfung der Vorderräder bearbeitet werden.

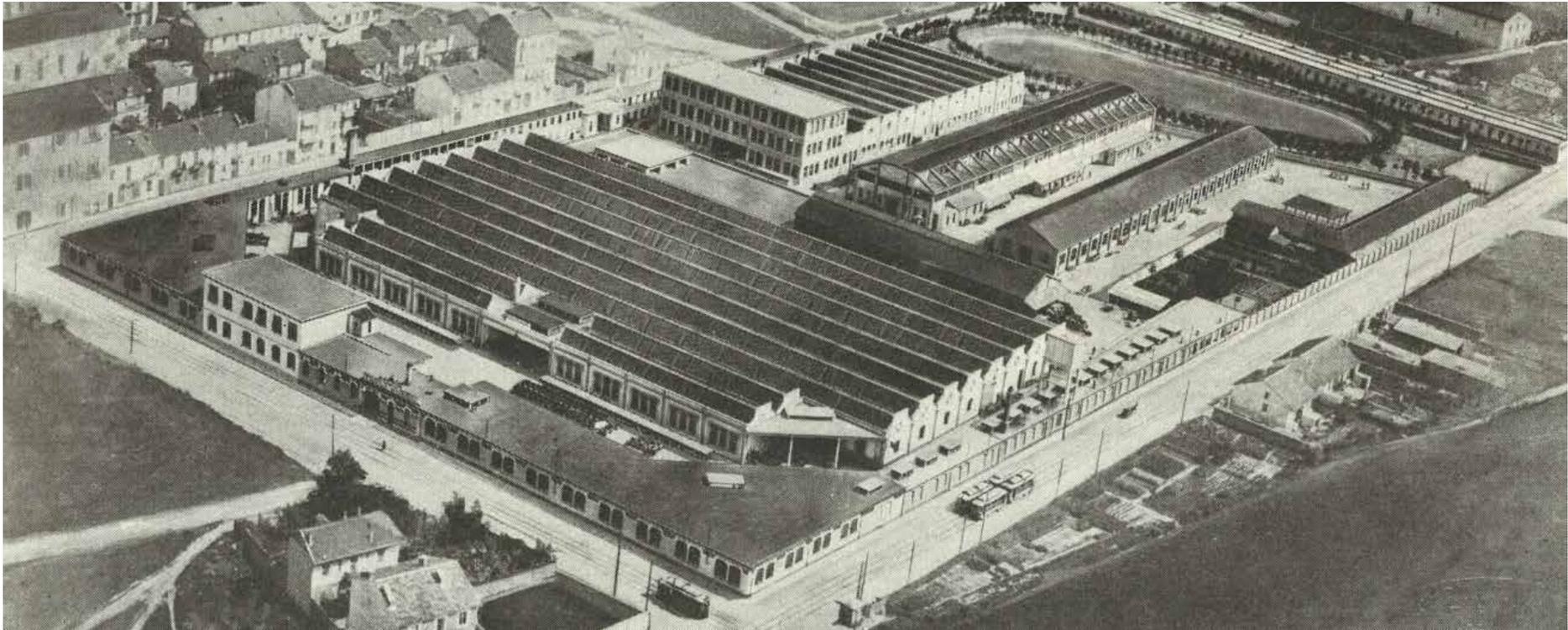


Foto 15: Die Lancia-Fabrik im Jahr 1927

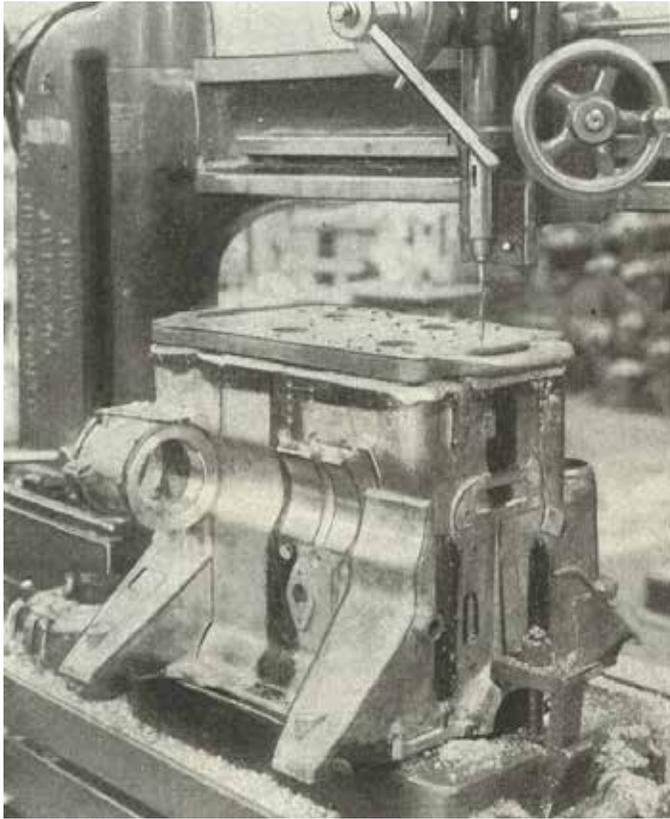


Foto 16: Bearbeitung des Lambda-Zylinderblocks

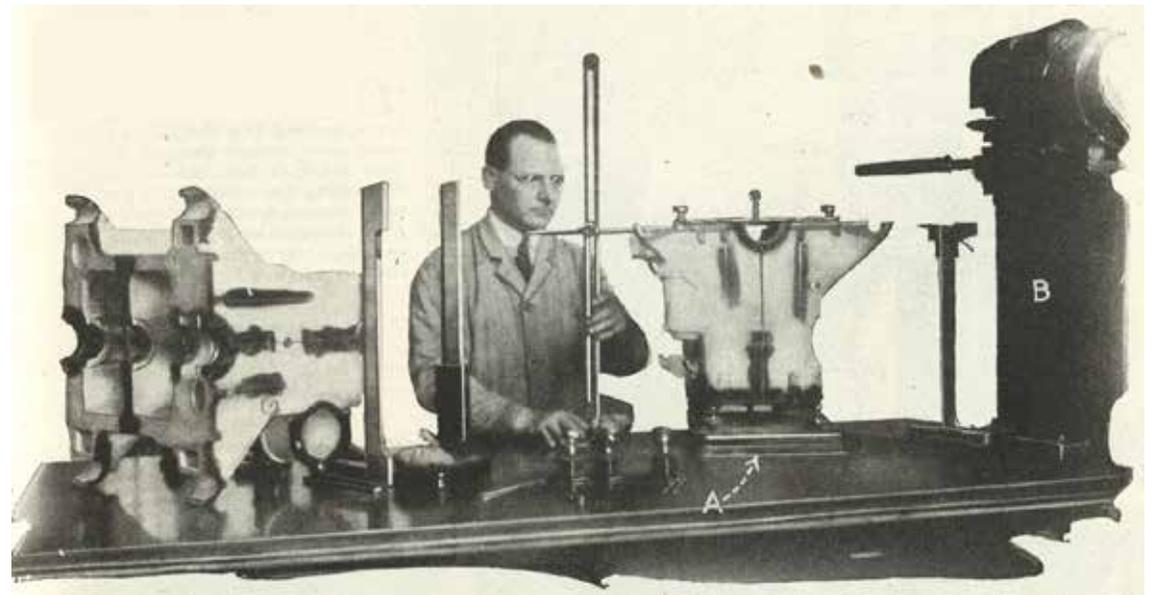


Foto 17: Prüfen der Abmessungen des Lambda-Zylinderblocks

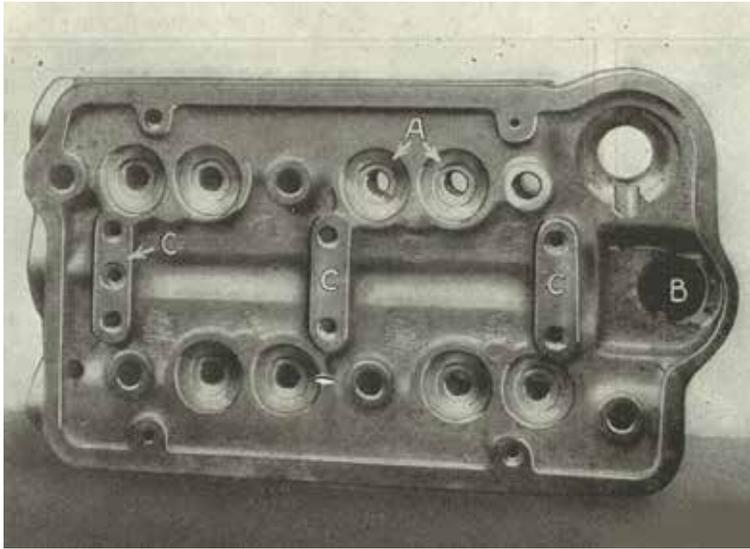


Foto 18: Lambda-Zylinderkopf

Foto 20: Bearbeitung der
Lambda-Kurbelwelle

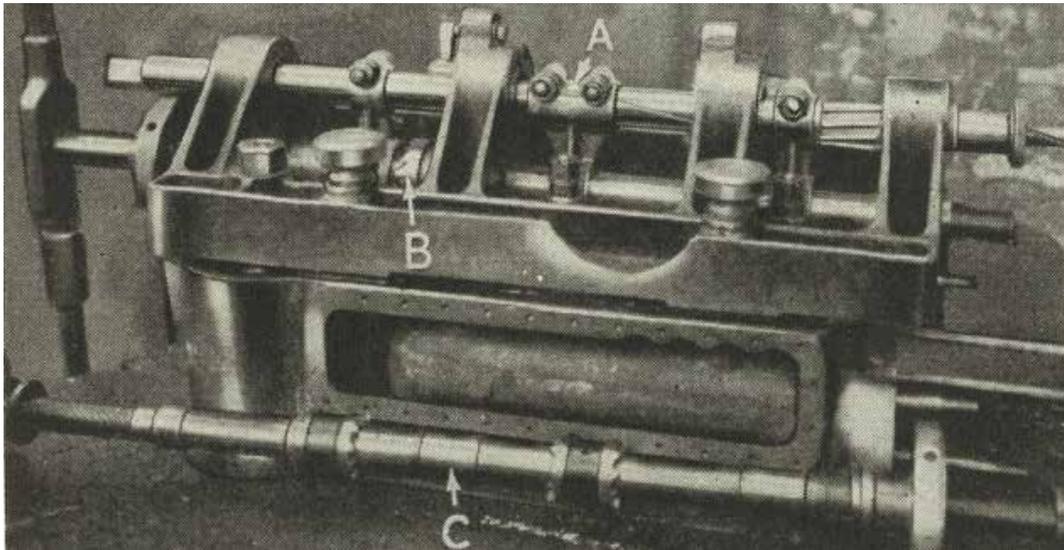
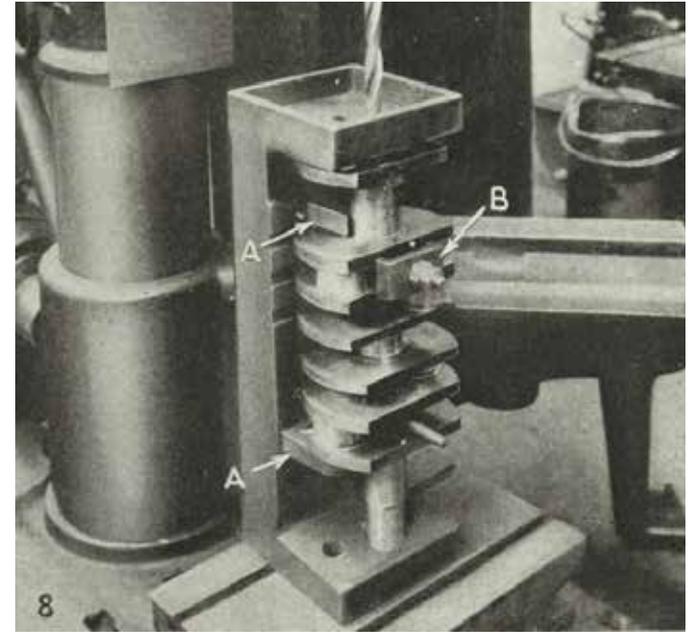


Foto 19: Lambda-Zylinderkopf wird bearbeitet

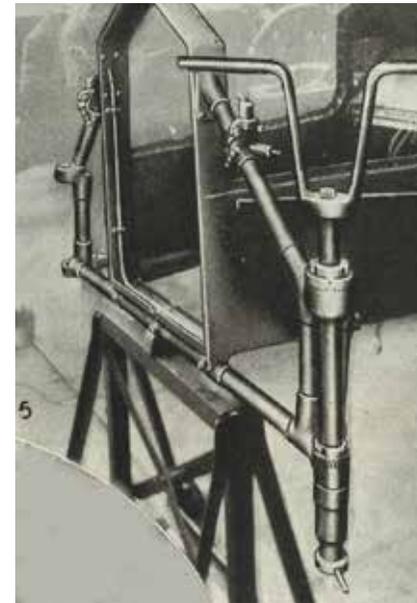


Foto 21: Montage
der Vorderrad-
aufhängung mit
Federung und
Stoßdämpfung

Foto 22 zeigt die Prüfeinrichtung für das Lambda-Differential. Zum Abschluss der Werksansicht noch zwei Bilder der Karosserie. Auf Foto 23 werden die "Ballons" für den Torpedo gebaut, auf Foto 24 sieht man die Warteschlange vor den Lackierkabinen. Doch nun zurück zur Produktion der Lambda. Die Lambda wurde in 9 Serien von Februar 1923 bis September 1931 mit einer Gesamtzahl von 12.998 Wagen produziert. Wir unterteilen die Beschreibung in zwei Teile: Produktion der Serien 1 bis 6 und Produktion der Serien 7 bis 9. Die Gründe für diese Aufteilung werden bald deutlich werden.

SERIE	ZEITRAUM	PRODUKTION	Typ	Typ	Typ	Typ
			Karosserie	Motor	Getriebe	Differential
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	216/217	67	112	164

Die Lambda der ersten Serie (Foto 25) entsprach weitgehend der Vor-Produktions-Lambda (ihre Exemplare sind in der Gesamtzahl von 400 enthalten). Der Motor vom Typ 67 hatte einen Hubraum von 2.120 cm³ und eine Leistung von 50 PS bei 3.000 U/min. Der Karosserietyp 214 blieb bis einschließlich der fünften Serie gleich. Auf diesen Karosserietyp konnte man einen "Ballon" - aufsetzen (Foto 26), der den Eindruck einer Lambda-Limousine vermittelte. Die Montage/Demontage war jedoch mit erheblichem Aufwand verbunden, so dass sich der Eigentümer oft für die Torpedo-Lösung oder die Torpedo mit Ballon-Lösung entschied. Im nahegelegenen Ausland wurden die Fahrzeuge oft zu Lancia-Vertretungen in den einzelnen Ländern gefahren, wie auf Foto 27 bei der Überführung der Fahrzeuge von Turin nach Wien zu sehen ist. Das dient auch zur Werbung für die Lambda. In der zweiten Serie der Lambda war es ab dem 1000. Fahrzeug möglich, die geknickte Frontscheibe der Torpedoversion als Option zu haben. Wie das Foto 28 zeigt, wurde dann diese Frontscheibe ab der dritten Serie bis einschließlich der fünften Serie Standard.

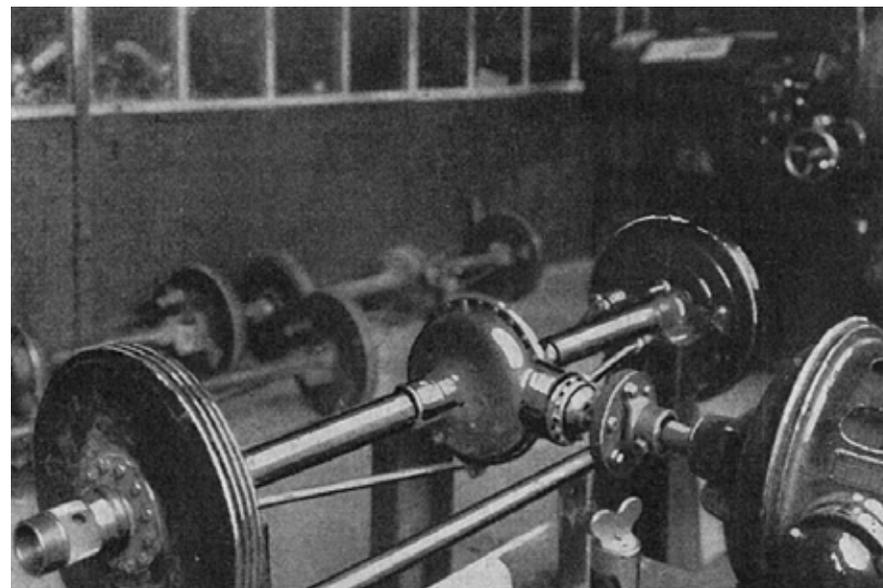


Foto 22: Vorrichtung zum Testen des Differentials (das Differential wird von einem Elektromotor angetrieben)



Foto 23: Montage des "Ballons" für den Lambda-Torpedo



Foto 24: Warteschlangen vor den Lackierkabinen

Foto 25: Lancia Lambda Torpedo 1^a Serie mit Karosserie Typ 214

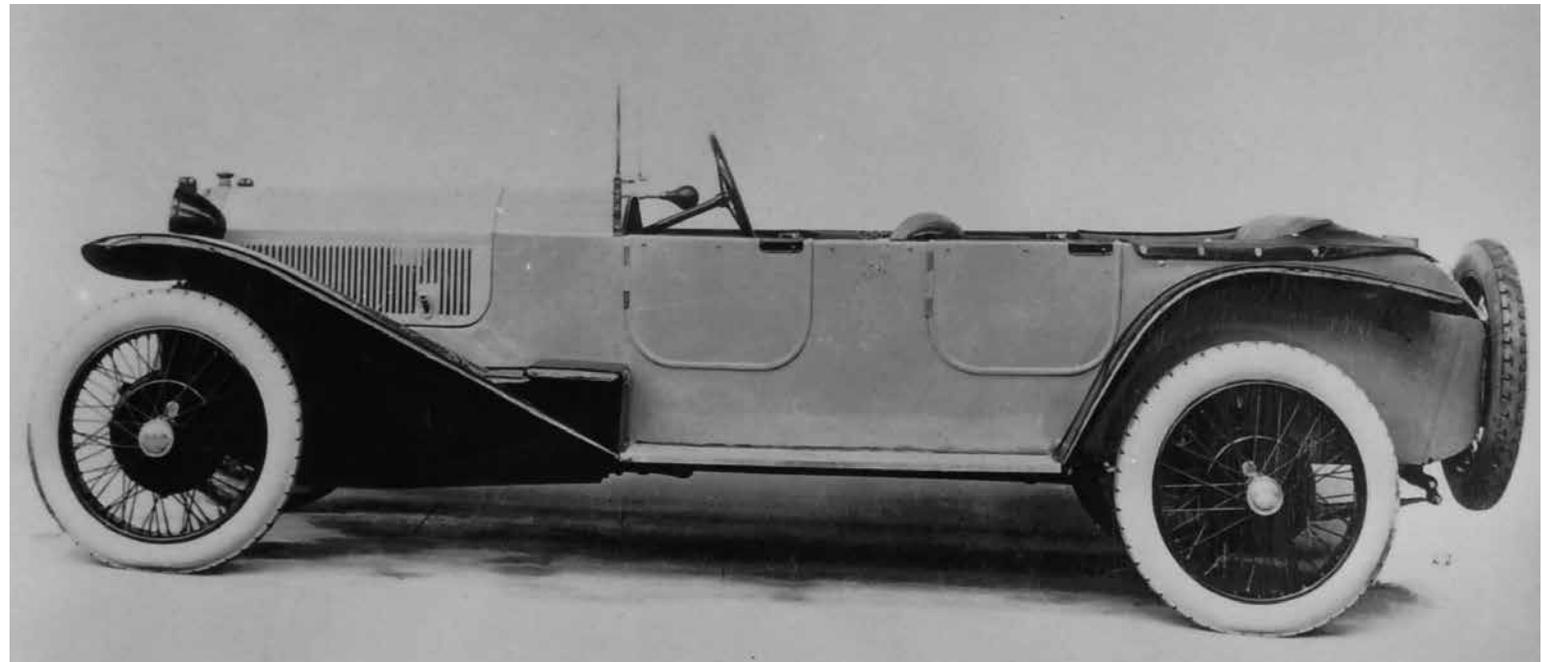


Foto 26: Lancia Lambda Torpedo
1^a Serie mit Ballon

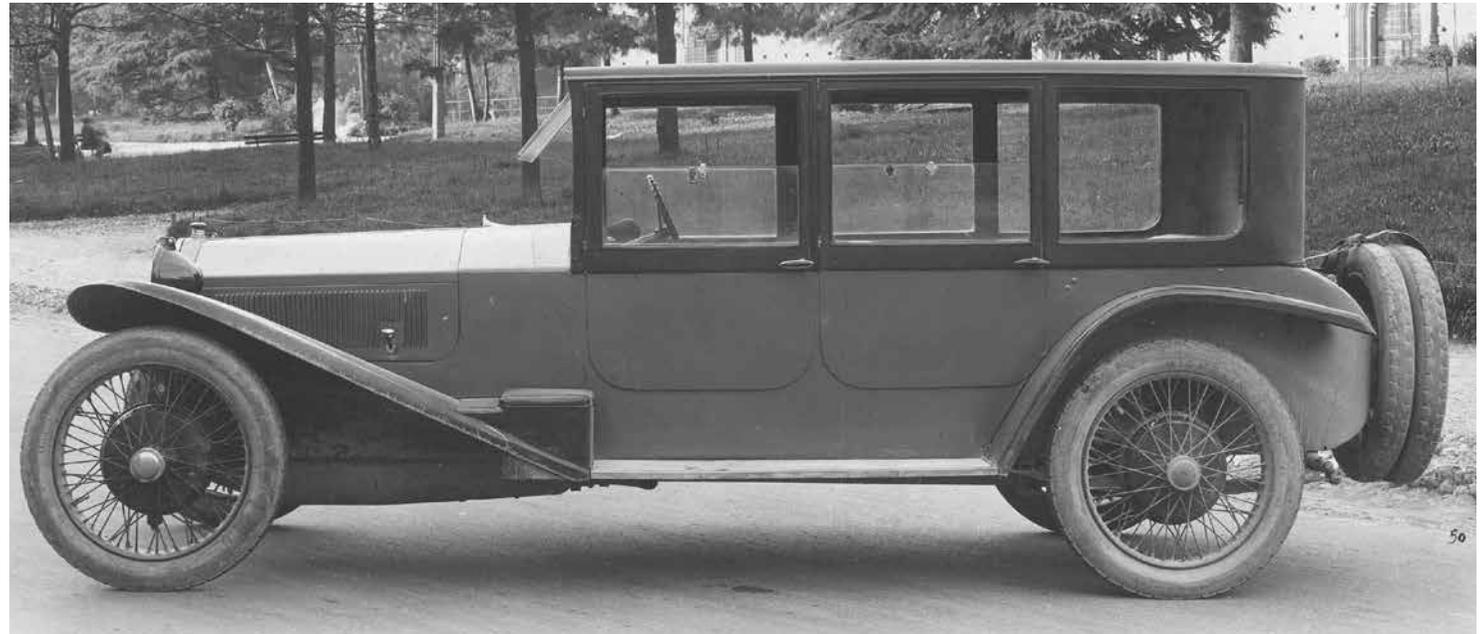


Foto 27: Präsentation der
neuen Lieferung (3 Lambda
Torpedo und 3 Lambda Tor-
pedo mit Ballon) beim Wiener
Lancia-Händler in der Stuben-
gasse 20 (das Foto ist auf den
15.12.1924 datiert und betrifft
wahrscheinlich die Lambda der
4^a Serie)

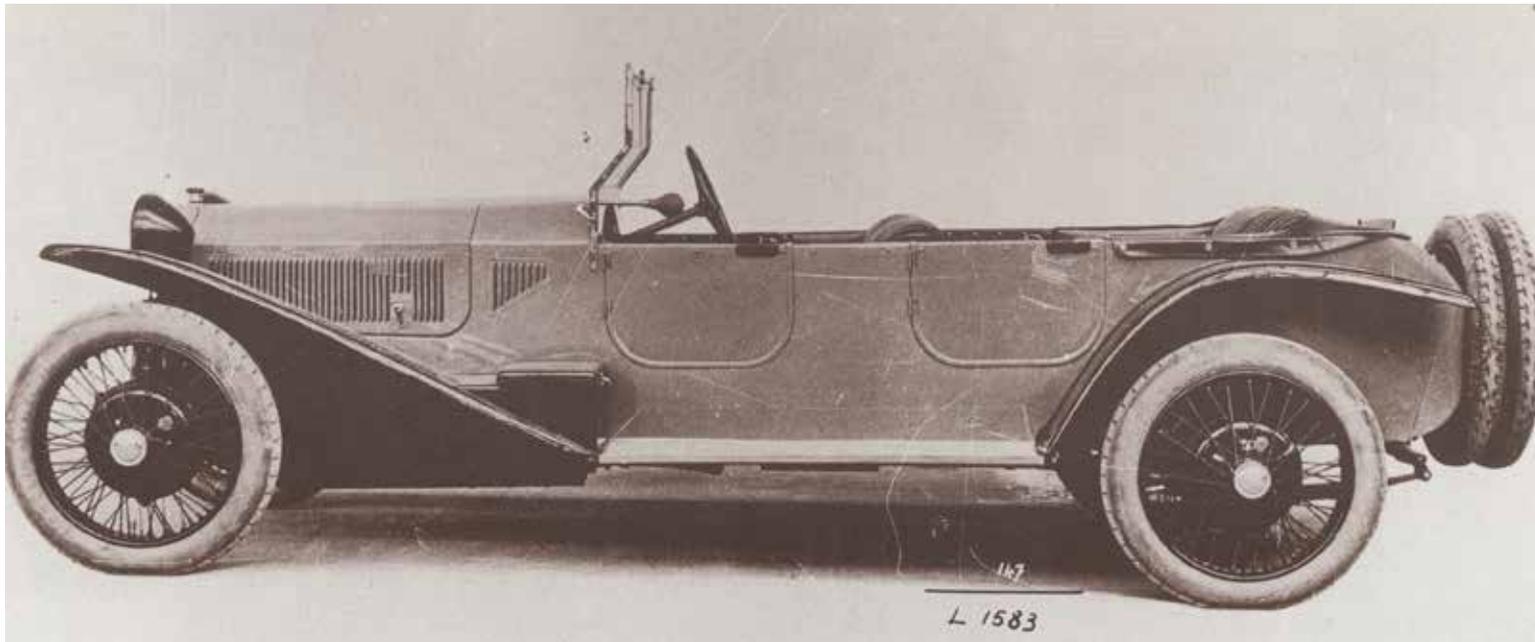


Foto 28: Lancia Lambda Torpedo 3ª Serie

In der dritten Serie wurde die elektrische Ausrüstung für den Anlasser und den Dynamomagneto von Bosch zu Magneti Marelli und für die Scheinwerfer von Bosch zu Zeiss gewechselt; ab dem Fahrzeug 4.601 der sechsten Serie kehrte die gesamte elektrische Ausrüstung zu Bosch zurück. Für die vierte Serie wurde der Motor des Typ 67 in weiten Teilen überarbeitet. In der vierten Serie gab es zudem Änderungen an den Kotflügeln, wie auf Foto 29 zu sehen. In der fünften Serie wurde das 3-Gang-Getriebe durch ein 4-Gang-Getriebe ersetzt, und es wurden einige Änderungen als Vorbereitung für die späteren Serien 7 bis 9 an der Karosserie und der Mechanik vorgenommen. Die sechste Serie (Foto 30) hat mit 3,42 m ein anderes Radstandsmaß (Karosserietyp 216) als die bisherigen fünf Serien mit 3,10 m. Die größere Länge ermöglicht Sitzplätze für 6 Personen (4 normale Sitze und 2 Zusatzsitze im Fond). Außerdem

wird das Differential von Typ 161 auf Typ 164 geändert und der zweite Teil der Modifikationen an Mechanik und Karosserie in Vorbereitung auf die folgenden Serien 7 bis 9 durchgeführt. Schließlich kehrt Lancia - wie bereits erwähnt - ab Wagen 4.601 zum Lieferanten Bosch für die elektrische Ausrüstung zurück. Die größte Änderung ist jedoch, dass eine Plattform für eine Karosserie mit der gesamten Mechanik der sechsten Serie (Karosserietyp 217 - Foto 31) angeboten wird, auf der auch andere als die bisherigen Karosserien (von Lancia und von Dritten) produziert werden können. Darauf haben viele Karosseriewerkstätten in Italien, aber auch in anderen Ländern, gewartet. In der Vergangenheit war es üblich, dass jeder Kunde zwei Lieferanten für sein Auto hatte, einen für die Mechanik und einen für die Karosserie. Vincenzo Lancia hatte zuvor die Karosseriebauer enttäuscht, indem er alles - Mechanik und Karosserie - aus einer Hand, nämlich aus dem Werk Lancia selbst anbot.

Foto 29: Lancia Lambda
Torpedo 4ª Serie

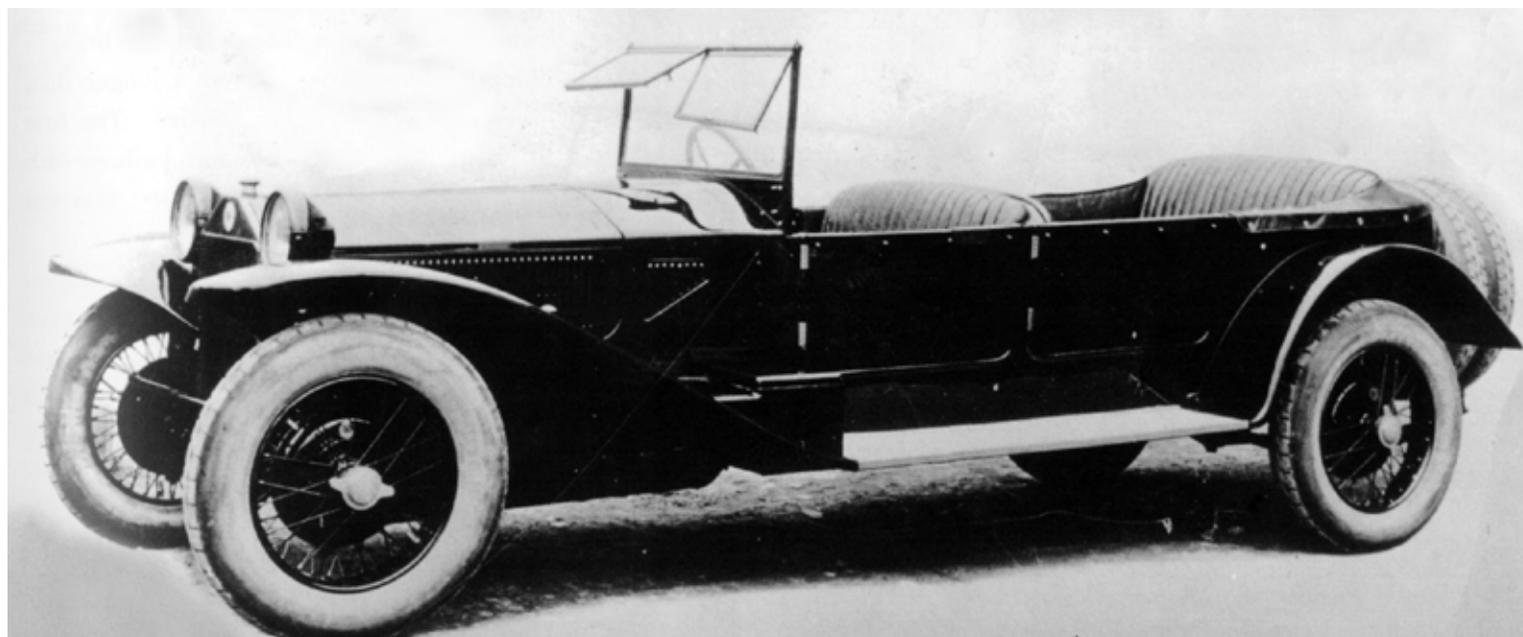
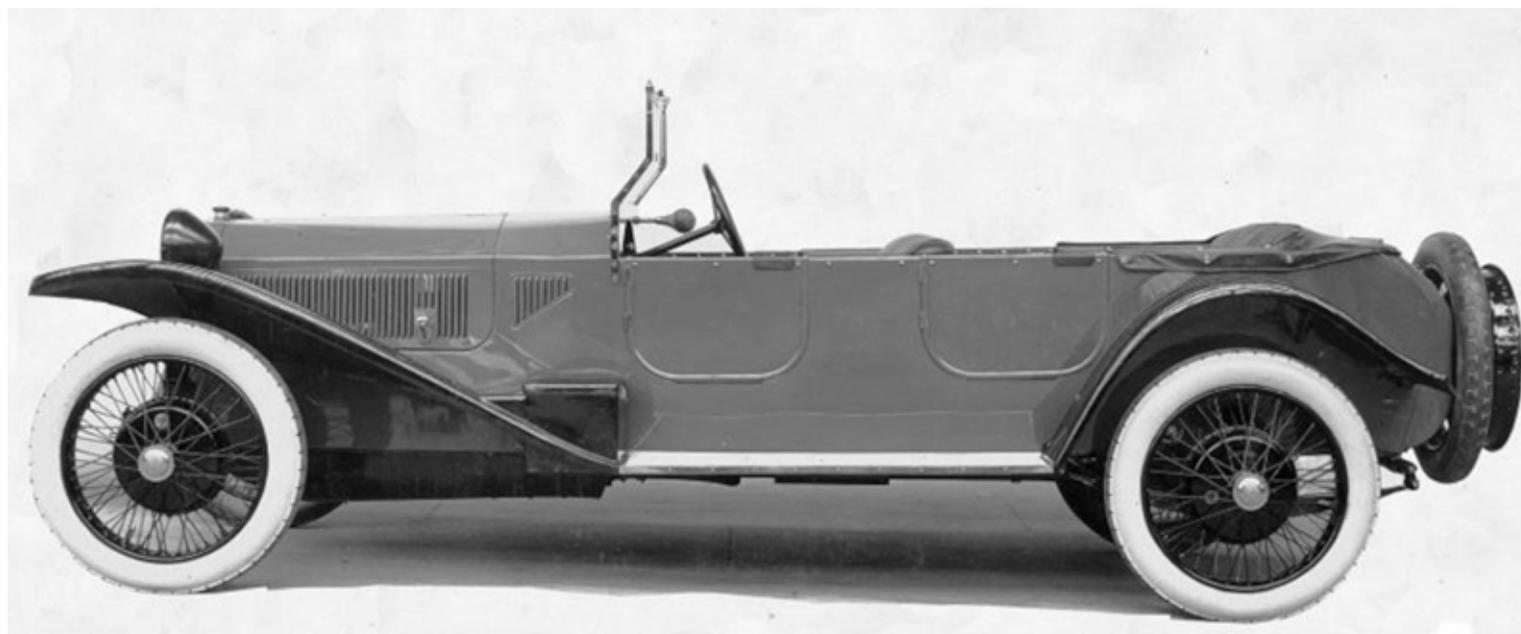


Foto 30: Lancia Lambda
Torpedo 6ª Serie mit
Karosserietyp 216

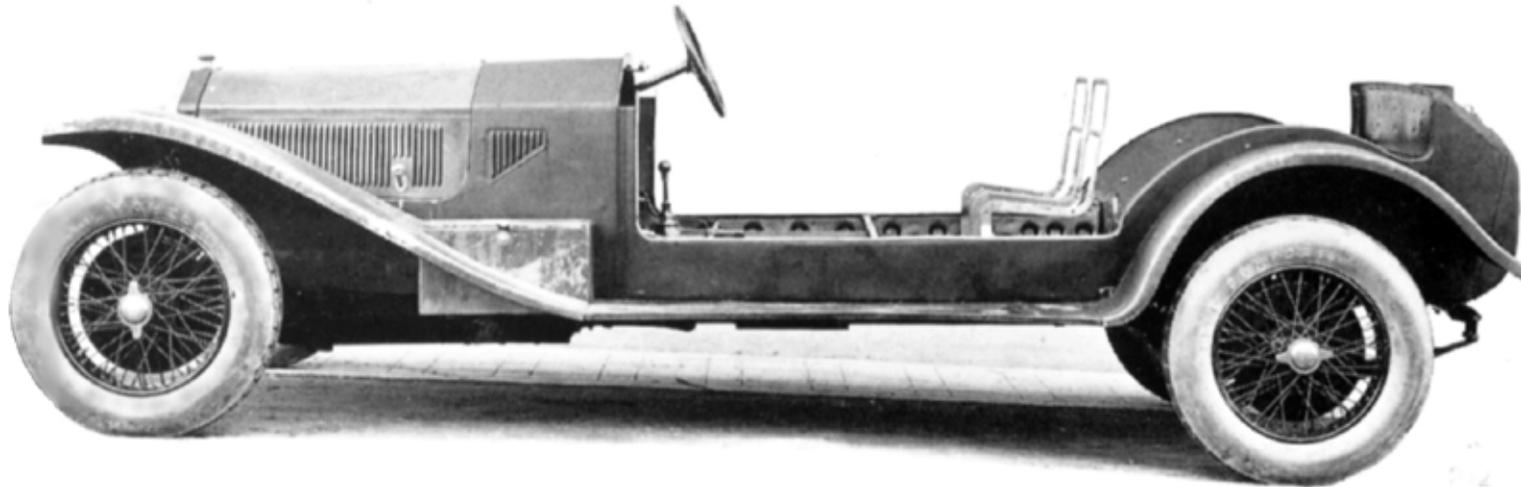


Foto 31: Karosserie des Typs 217 (Radstand 3,42 m) mit einer Plattform für die 6^a Serie Lambda

Jetzt können auch andere Unternehmen Karosserien bauen, um in einen günstigen, von Lancia bereits erschlossenen Markt einzutreten und Lancia noch erfolgreicher zu machen. Lancia bietet den Karosseriebauern die Möglichkeit, ihre auf der Plattform aufgebauten Karosserien über die Lancia-Vertriebsorganisation zu verkaufen, so dass ihnen sofort ein viel größerer Markt zur Verfügung steht. Wir werden sehen, wie sich daraus ein Markt mit etwa 2.000 Lambda, die auf Plattformen aufgebaut werden, entwickelt.

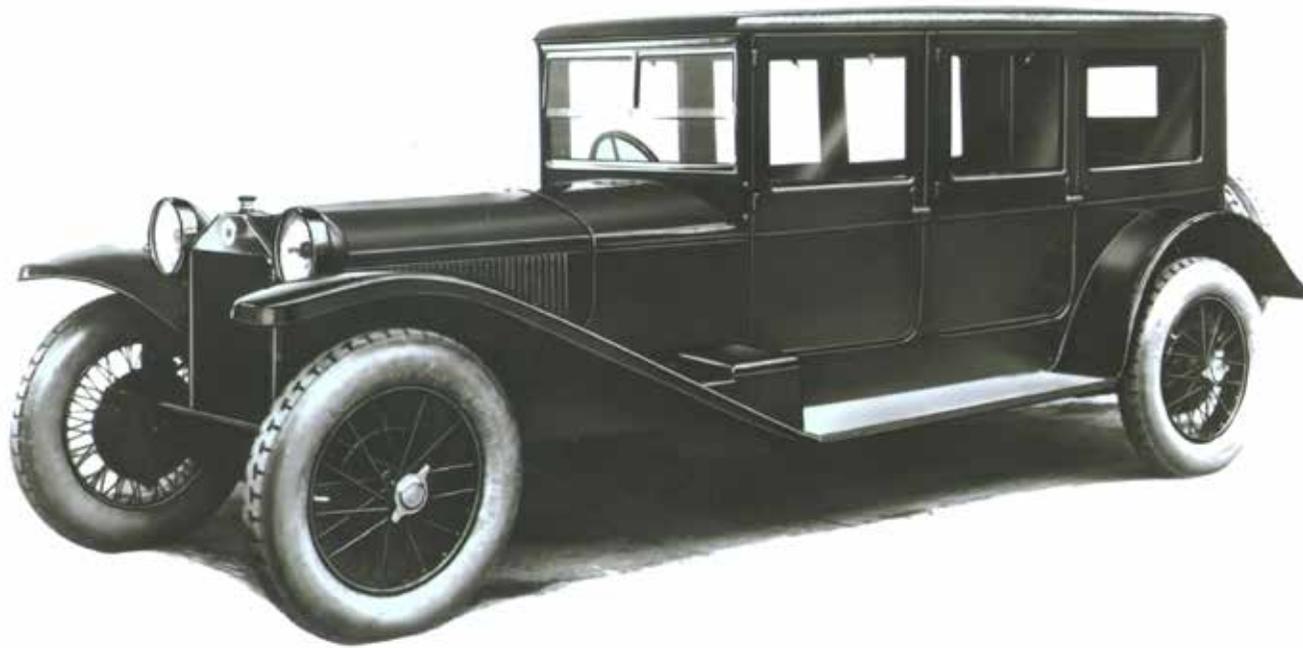
Die sechste Serie der Lancia Lambda bot neben dem Lambda Torpedo und der Plattform 217 auch einen Torpedo Ballon (Foto 32) an, wie bei den vorherigen Serien.

Jetzt ist klar, dass die Lambda-Welt vielfältiger geworden ist, eine Veränderung, die auch der Nachfrage entspricht. Damit können wir in den zweiten Teil der Produktion einsteigen, die Lambda

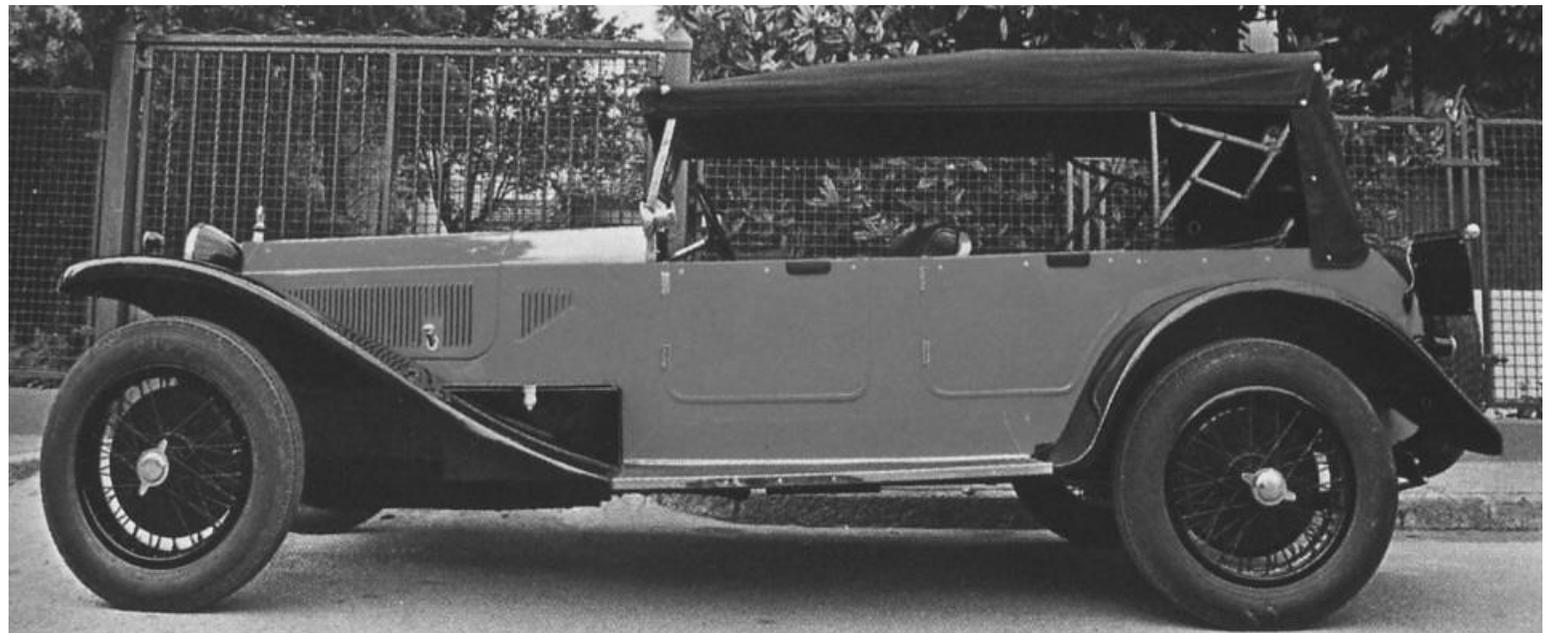
der Serien 7, 8 und 9.

SERIE	ZEITRAUM	PRODUKTION	Typ			
			Karosserie	Motor	Getriebe	Differential
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

Man kann sehr gut die große Vielfalt an Karosserietypen erkennen, z.B. werden in der siebten Serie die gleichen Typen wie in der sechsten Serie angeboten, nämlich 216 und 217 (beide mit einem Radstand von 3,42 m) und zusätzlich zwei Karosserietypen 218 und 219 mit einem Radstand von 3,10 m, wie es früher üblich war; bei 218 (Foto 33) handelt es sich um einen Lambda-Torpedo, bei 219 um eine Plattform, wie auf Foto 31 zu sehen, aber mit kurzem Radstand.



*Foto 32: Lancia Lambda Torpedo Ballon
6ª Serie*



*Foto 33: Lancia Lambda
Torpedo 7ª Serie mit Ka-
rosserietyp 218*

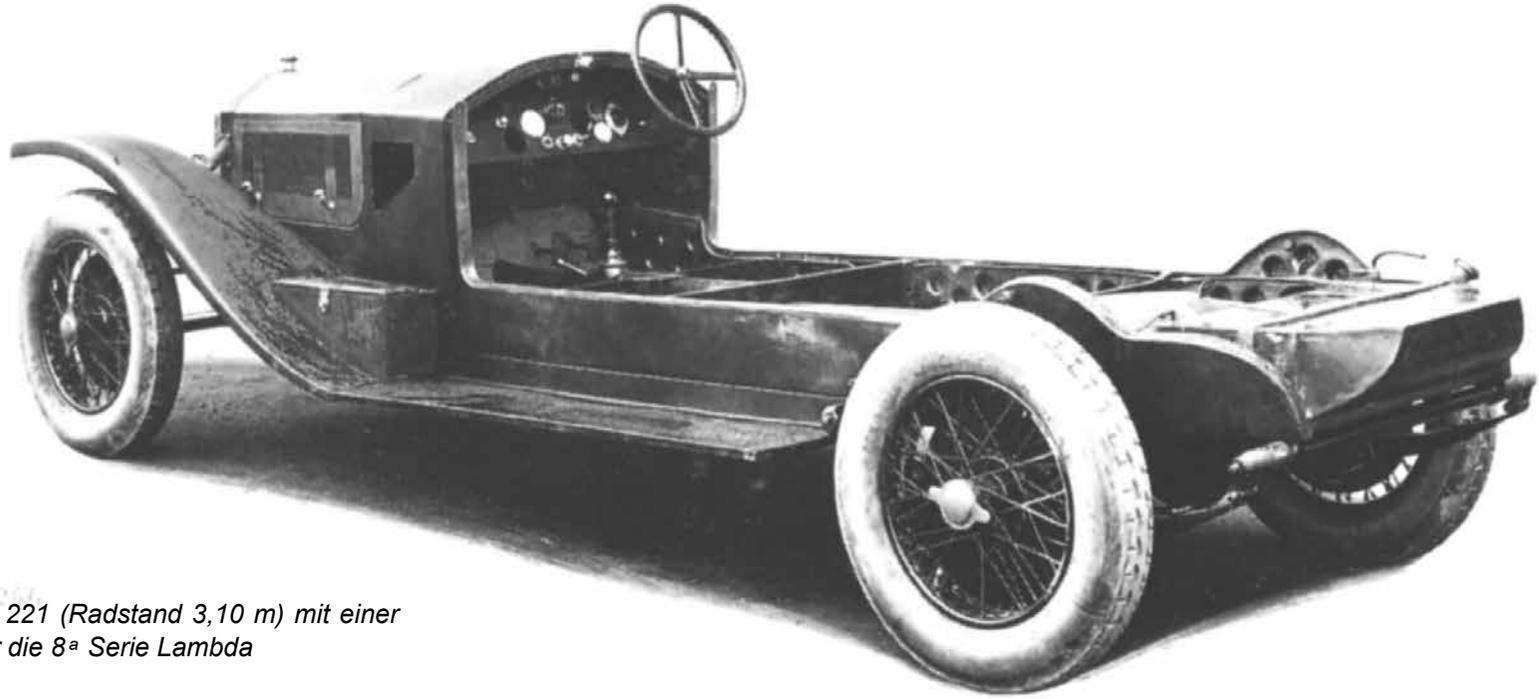


Foto 34: Karosserietyps 221 (Radstand 3,10 m) mit einer Plattform für die 8^a Serie Lambda

Die wesentliche Änderung in der Mechanik liegt im Motor. Die weitere Entwicklung führte zum Motor Typ 78, der bei grösserem Zylinderquerschnitt seinen Hubraum von 2.120 cm³ auf 2.375 cm³ vergrößerte und damit eine Leistung von 59,4 PS bei 3.250 U/min erreichte. Die Zündkerzen, die sich beim bisherigen Motortyp im Zylinderblock befanden, befinden sich nun im Zylinderkopf. In der achten Serie wird die Vielfalt noch größer, zu den bisher erwähnten Radstandsvarianten mit der Plattform 221 (Foto 34) und 222 kommen Varianten mit dem Lambda Torpedo (Karosserietypen 223 und 224 in Foto 35) und zusätzlich nun zwei Radstandsvarianten eines geschlossenen Lambda Berlina Weymann (Karosserietyp 225 in Foto 36 und 226 in Foto 37).

Vincenzo Lancia hatte von der französischen Firma C.T. Weymann eine Lizenz zum Bau einer leichten Version eines geschlossenen Fahrzeugs erworben. Ab der achten Serie wurde der Motor zum Typ 79 mit einem Hubraum von 2.569 cm³ und einer Leistung von 69 PS bei 3500 U/min weiterentwickelt. Die Ölleitungen, die sich bisher im Zylinderblock befanden, sind nun außen angebracht und mit einem Ölfilter verbunden. In der neunten Serie wird ein größerer Vergaser verwendet und der Bosch-Magnet durch eine Zündspule ersetzt. Als Karosserietypen gibt es in der neunten Serie die Plattform-Varianten - jetzt als Typ 221A und 222A mit dem Typ 79-Motor - und die Torpedo-Varianten 223 und 224, die bereits in der achten Serie erwähnt wurden.

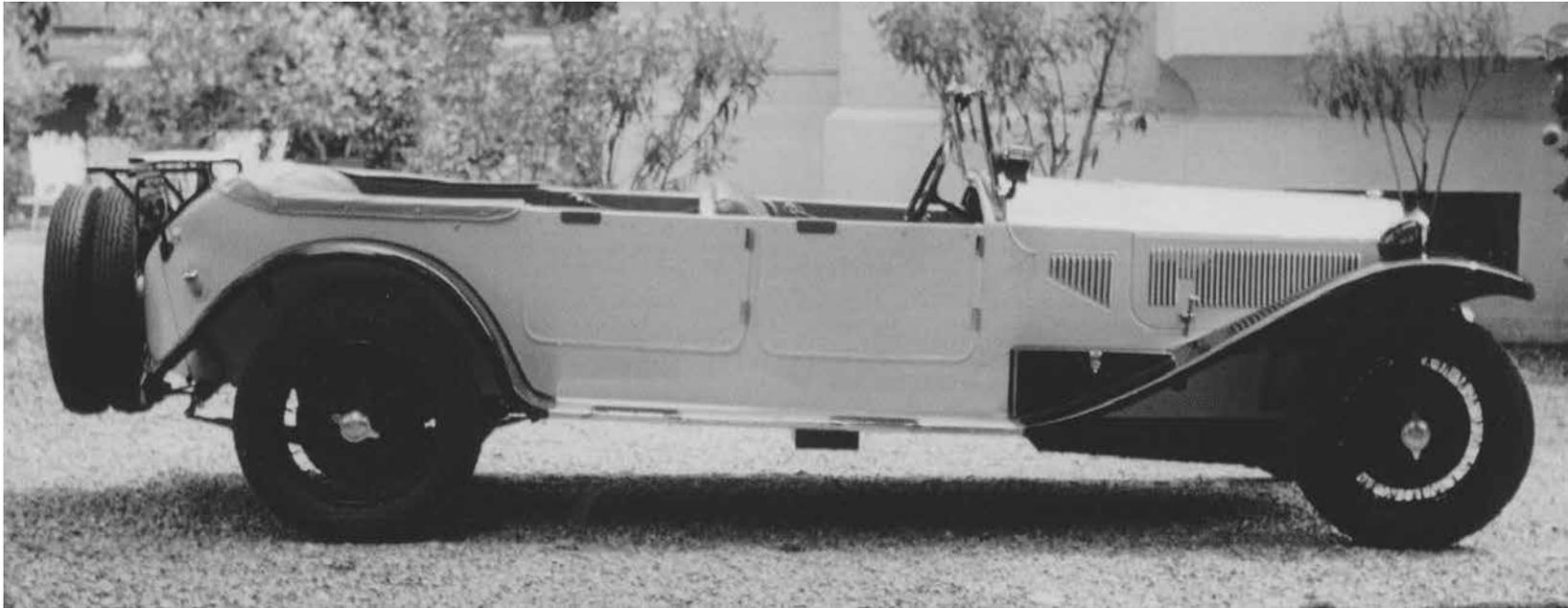


Foto 35: Lancia Lambda Torpedo 8^a Serie mit Karosserietyp 224 (Radstand 3,42 m)



Foto 36: Lancia Lambda Berlina Weymann 8^a Serie mit Karosserietyp 225 (Radstand 3,10 m)

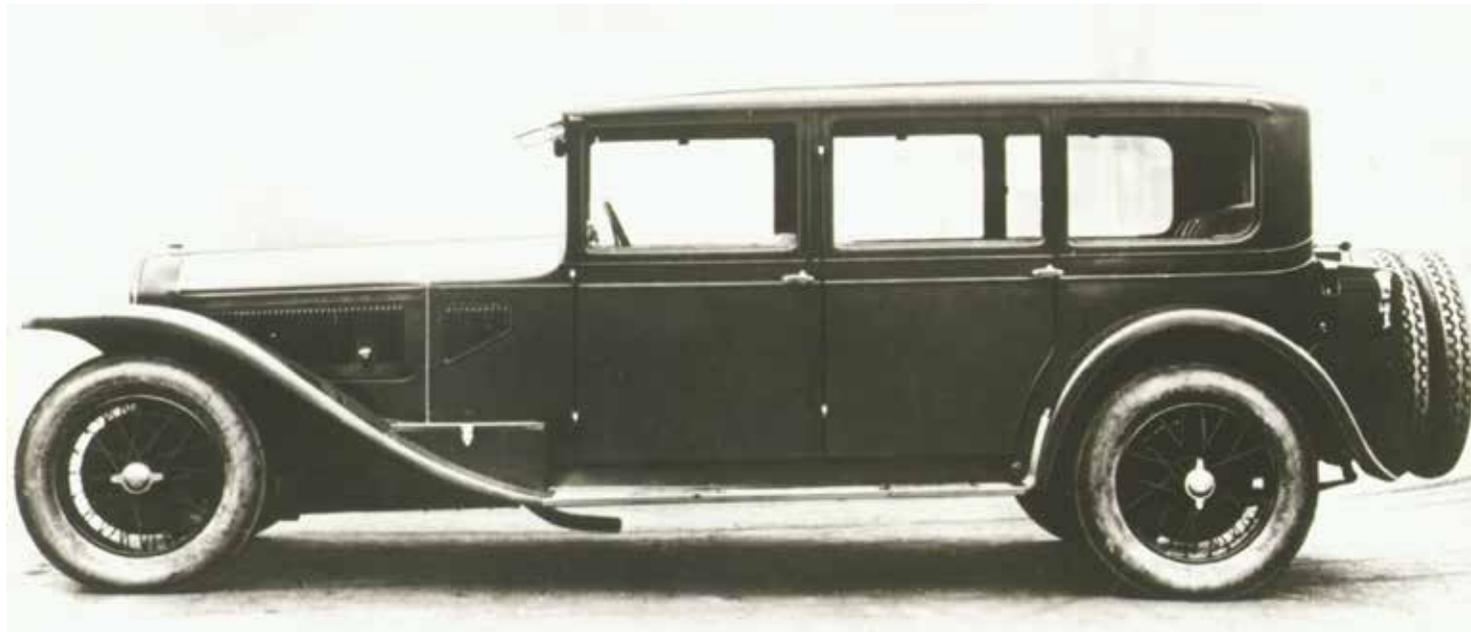


Foto 37: Lancia Lambda Berlina Weymann 8ª Serie mit Karosserietyp 226 (Radstand 3,42 m)

Lambdas von anderen Herstellern

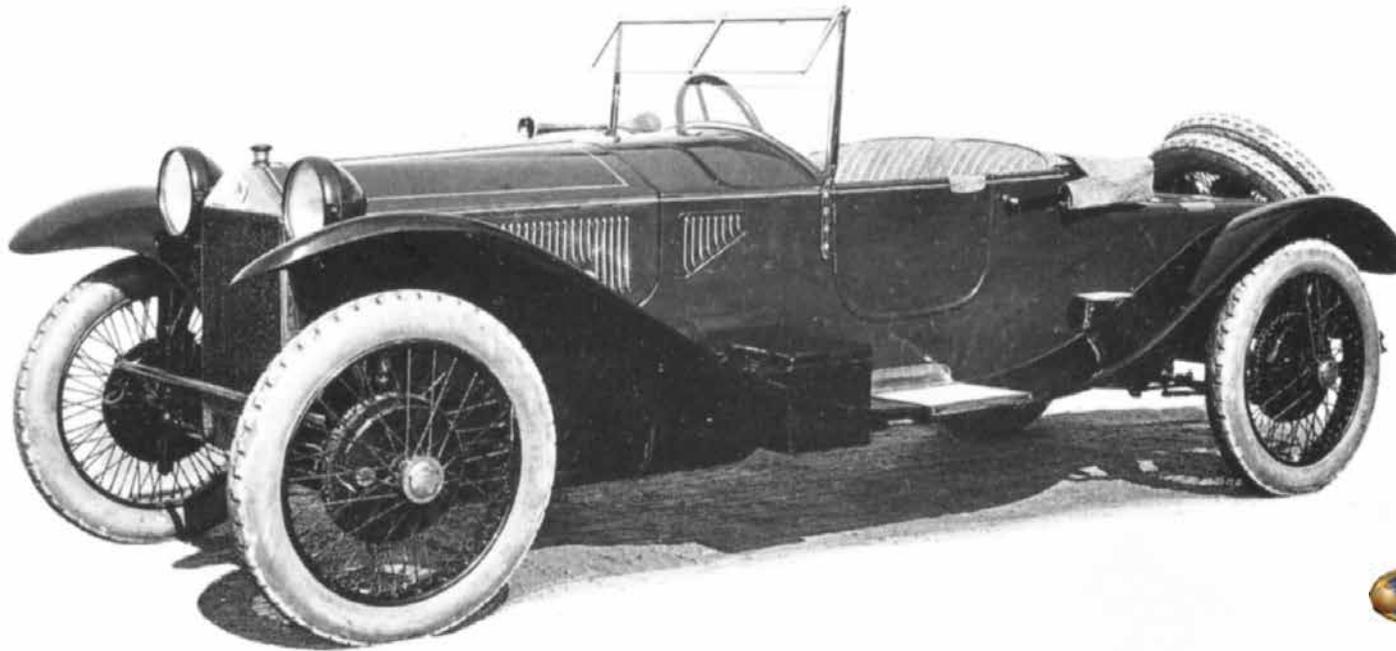
Einige Karosseriebauer und Kunden warteten nicht, bis die sechste Serie der Lambda eine eigene Plattform hatte, um Lambda-Modelle ausserhalb der Serie zu entwickeln und zu produzieren. So kaufte der Karosseriebauer Mario Casaro aus Turin eine Lambda der fünften Serie aus der normalen Produktion, schnitt einen Teil der Karosserie weg und verwandelte sie in einen sportlichen und luxuriösen Lambda Casaro Spider (Foto 38). Diese Lambda stieß vor allem in den Vereinigten Staaten auf große Nachfrage. Als dann Karosserieplattformen zur Verfügung standen, begannen eine Reihe bekannter Karosseriebauer in Italien, aber auch in vielen anderen Ländern, Lambda-Modelle zu bauen und über Lancia zu vermarkten. Heute sind weltweit mehr als 90 Lambda-Modelle zusätzlich zu den Lambda Modellen von Lancia bekannt, die von mehr als 30 verschiedenen Karosseriebauern hergestellt wurden. Damit hat die Lambda die

größte Variantenvielfalt aller Lancia-Modelle. Einige der Lambdas von anderen Herstellern sehen Sie in den folgenden Bildern.

Mario Casaro aus Turin produzierte für Lancia neben dem bereits erwähnten Sportmodell auch Lambda Mille Miglia Modelle; Foto 39 zeigt das Lambda Modell für die Mille Miglia 1928.

Die Stabilimenti Farina in Torino, oft kurz Farina genannt, bauten eine ganze Reihe von Lambda-Modellen, von denen hier 3 erwähnt werden: die Lambda Farina Berlina - Foto 40, die Lambda Farina Spider - Foto 41 und das Modell Lambda Coupé de Ville für Arturo Toscanini - Foto 42.

Touring in Mailand produzierte auch eine Reihe von Lambda-Modellen; hier ein Limousinen-Coupé-Modell - Foto 43 - und ein Weymann Grand Sport Modell - Bild 44, sowie die Carrozzeria Moderna mit dem Modell Double Entrée - Bild 45.



*Foto 38: Lambda Casaro Spider,
basierend auf der Lambda Torpedo
5^a Serie*

CARROZZERIA MCASARO
TORINO VIA NIZZA 168 ANG. VIA THOMON

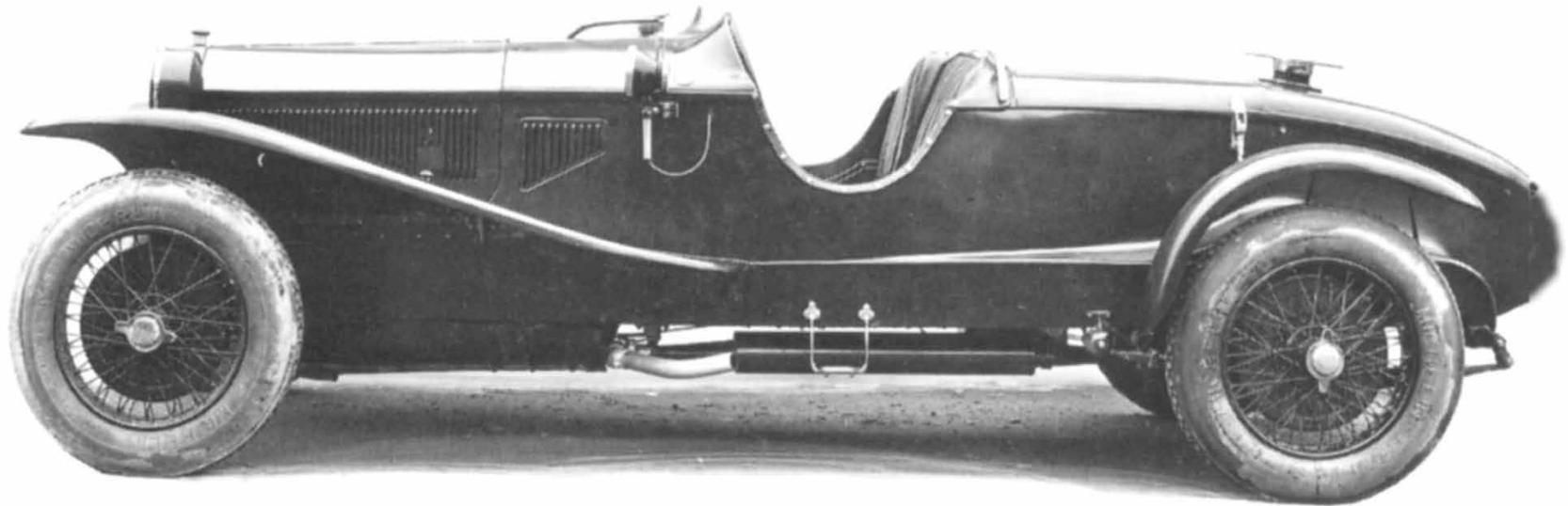


Foto 39: Casaro Lambda Mille Miglia, basierend auf dem Plattformtyp 221 der Lambda 8^a Serie

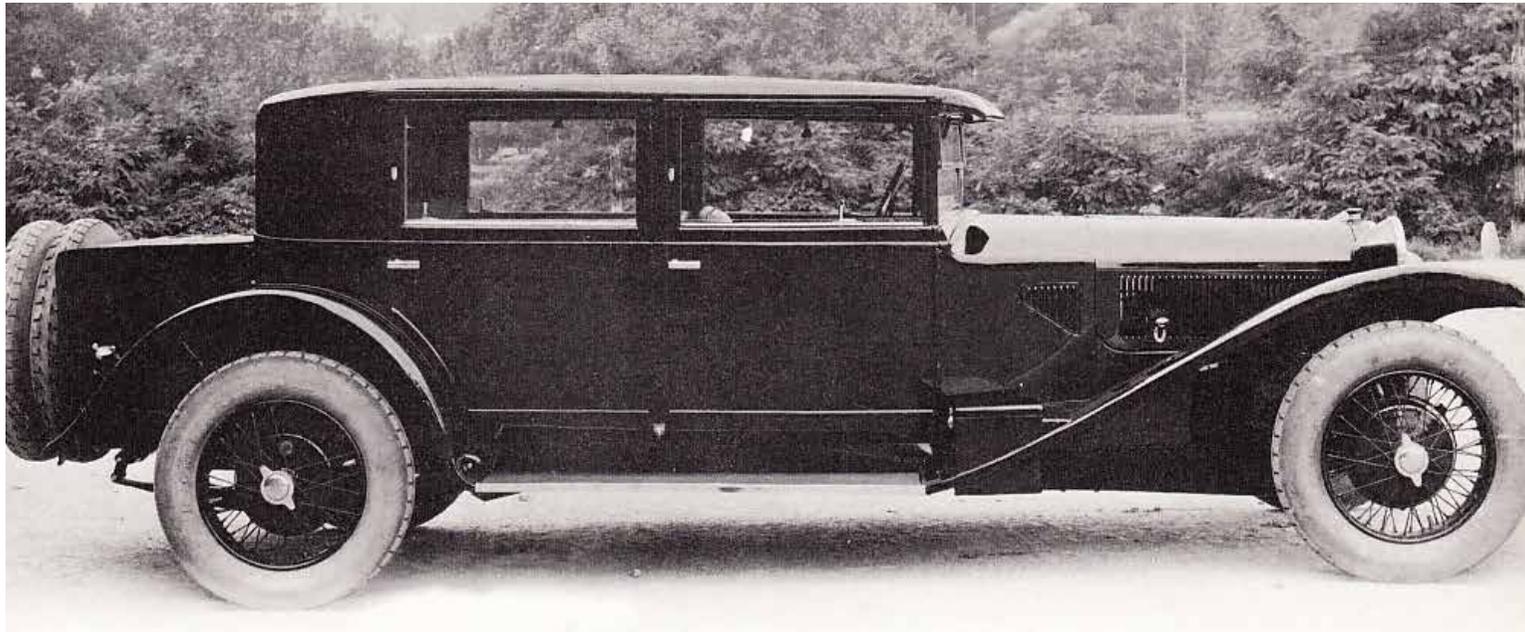
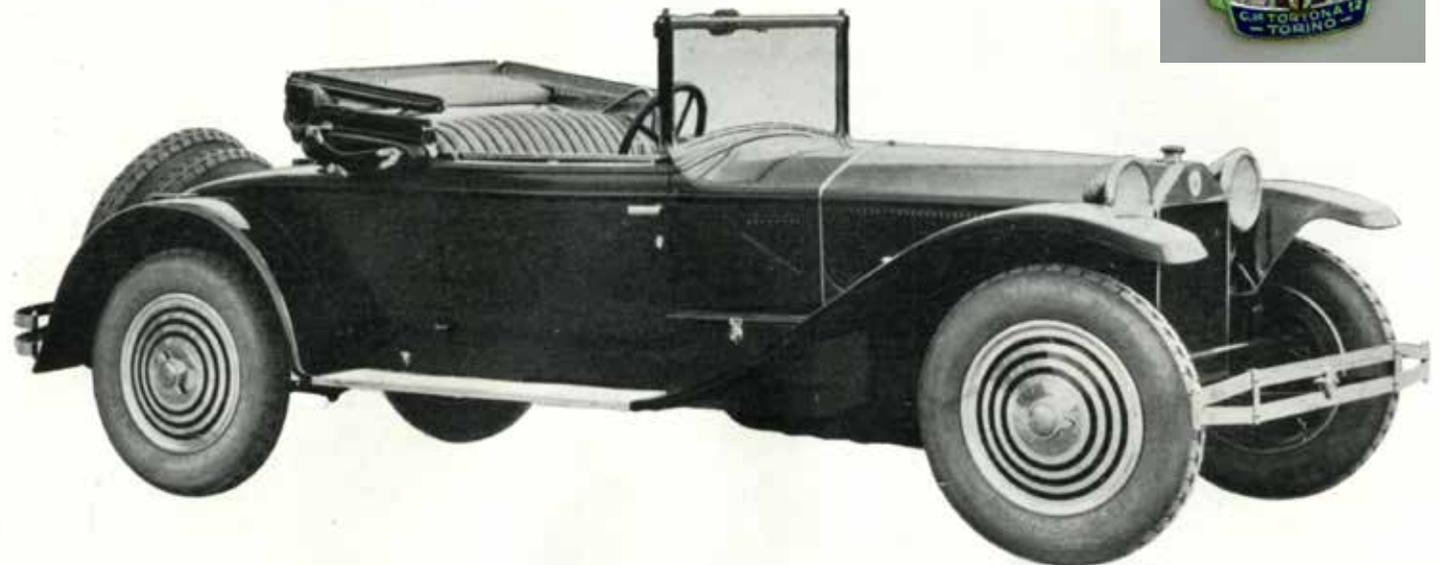


Foto 40: Lambda Farina Limousine, basierend auf dem Plattformtyp 217 der Lambda 6^a Serie



Foto 41: Lambda Farina Spider, basierend auf dem Plattformtyp 219 der Lambda 7^a Serie



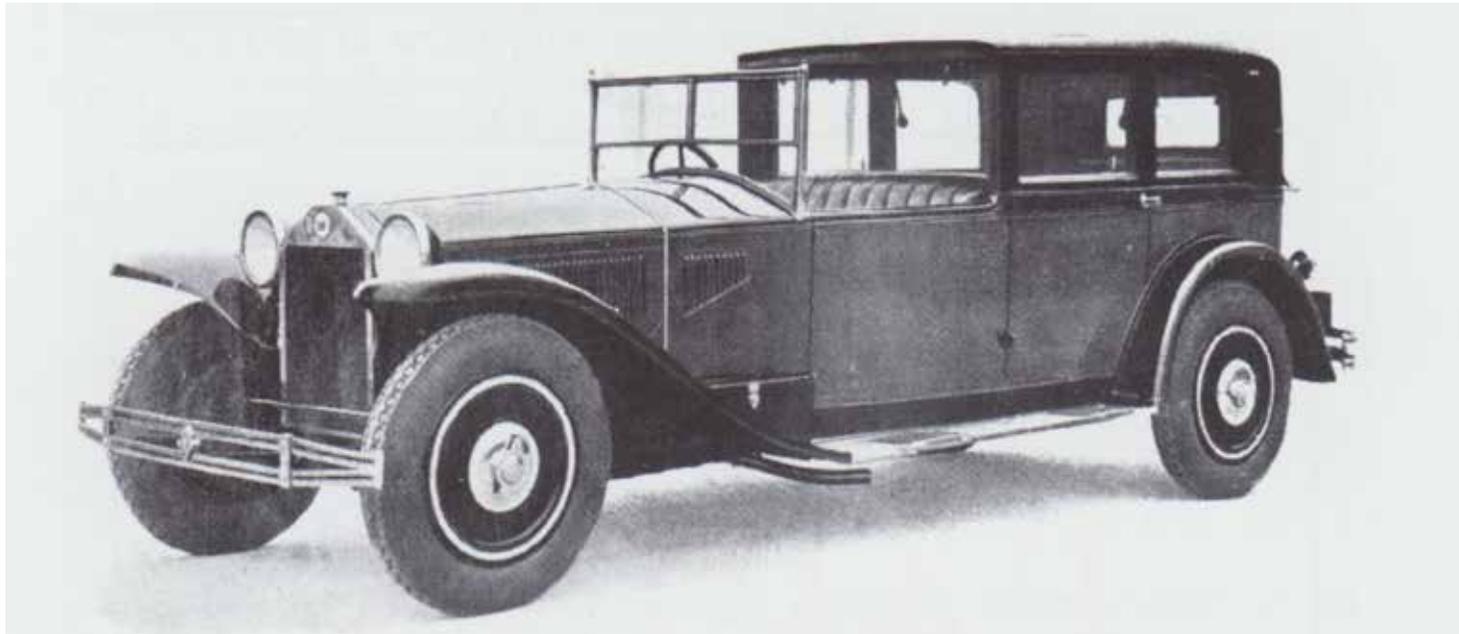


Foto 42: Lambda Farina Coupé-Limousine für Arturo Toscanini, basierend auf dem Plattformtyp 222 der Lambda 8^a Serie

Foto 43: Lambda Touring Limousine Coupé, basierend auf dem Plattformtyp 222 der Lambda 8^a Serie



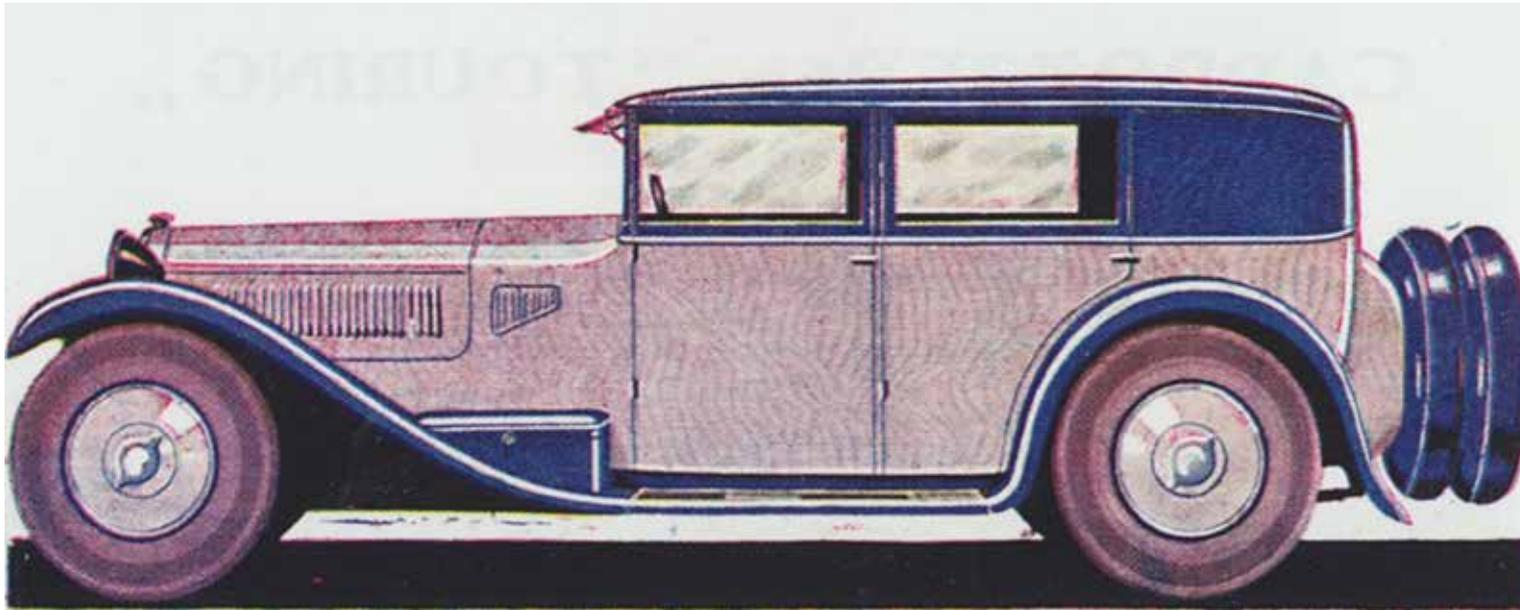


Bild 44: Lambda Touring Berlina Weymann Grand Sport, basierend auf dem Plattformtyp 221 der Lambda 8^a Serie

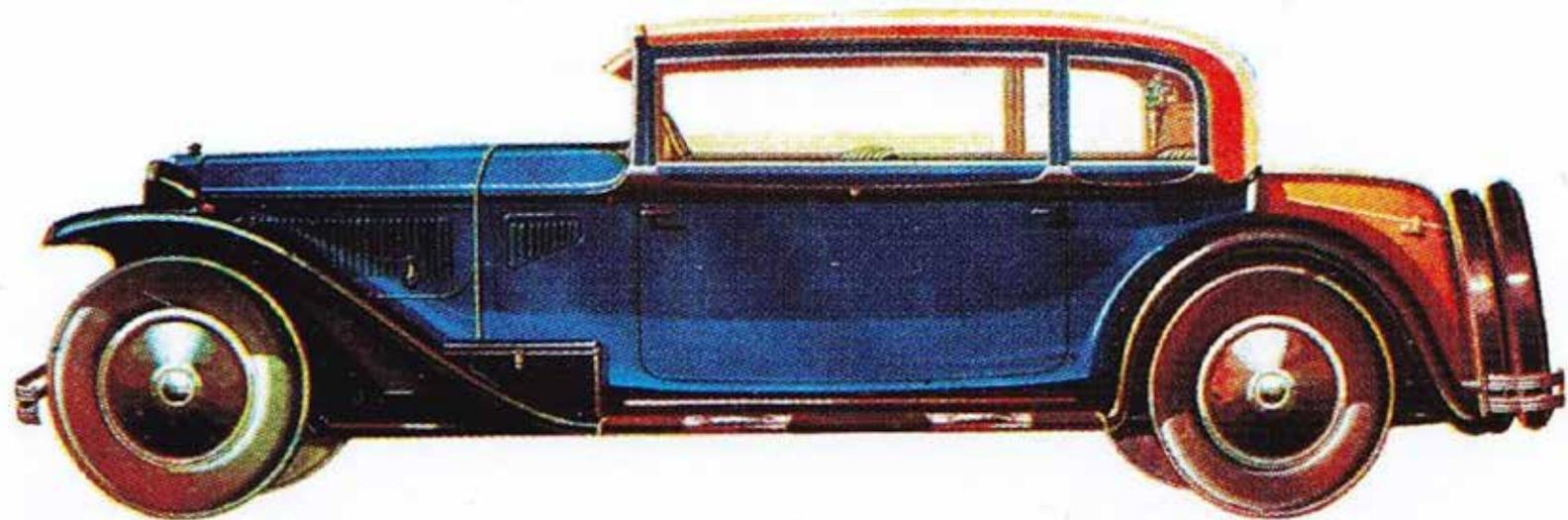
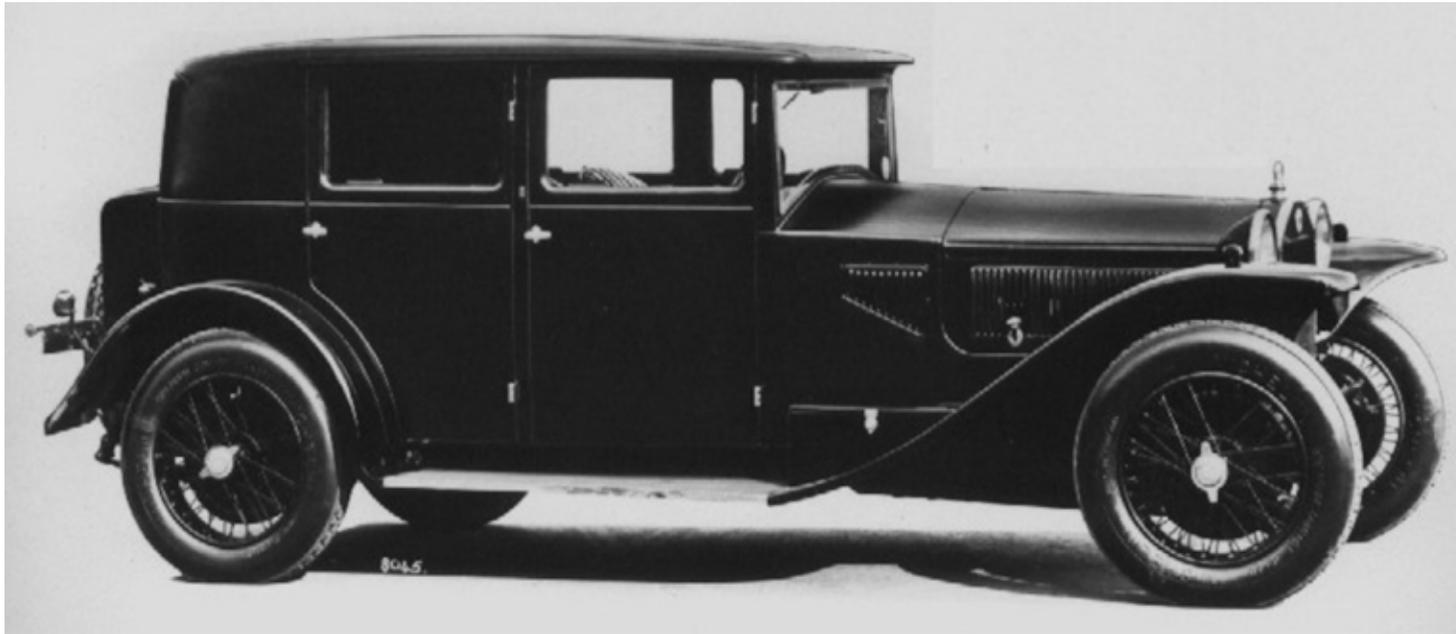


Bild 45: Lambda Moderna Double Entrée Karosserie, so genannt, weil die Tür von beiden Seiten (vorne oder hinten) geöffnet werden kann - basierend auf dem Plattformtyp 221 der Lambda 8^a Serie

Neben den Italienern boten auch viele ausländische Karosseriebauer Lambdas mit eigenen Karosserien an. Hier ist eine Auswahl von 8 Ländern mit jeweils einem Lambda-Modell dargestellt.



Albany

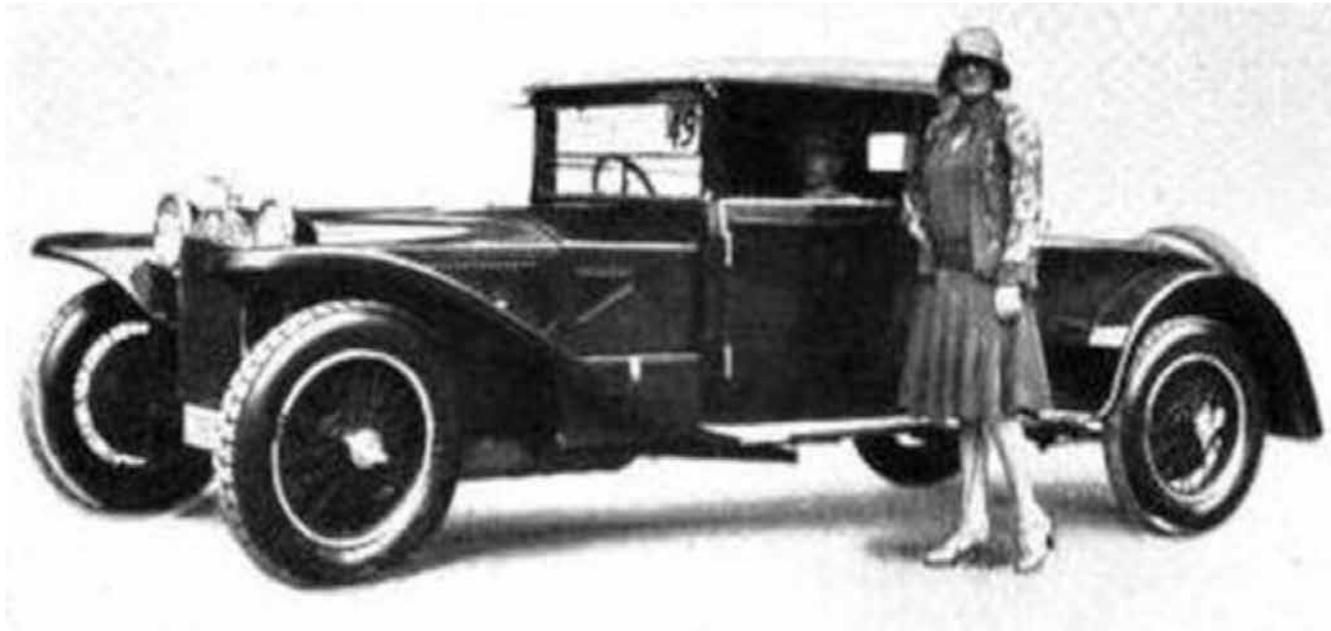
Vereinigtes Königreich
London

Foto 46: Lambda Albany Limousine Weymann, basierend auf dem Plattformtyp 221 der Lambda 8ª Serie

Ungarn - Budapest

Foto 47: Lambda Antal Zupka Limousine, basierend auf dem Plattformtyp 222 der Lambda 8ª Serie





Österreich - Wien

Foto 48: Lambda Armbruster Sport Cabriolet Contessa Maria Wenckheim, basierend auf dem Plattformtyp 222 der Lambda 8^a Serie



Belgien - Brüssel

Foto 49: Lambda D'leteren Faux Cabriolet, basierend auf dem Plattformtyp 217 der Lambda 7^a Serie





Frankreich _ Colmar
Schweiz Genf

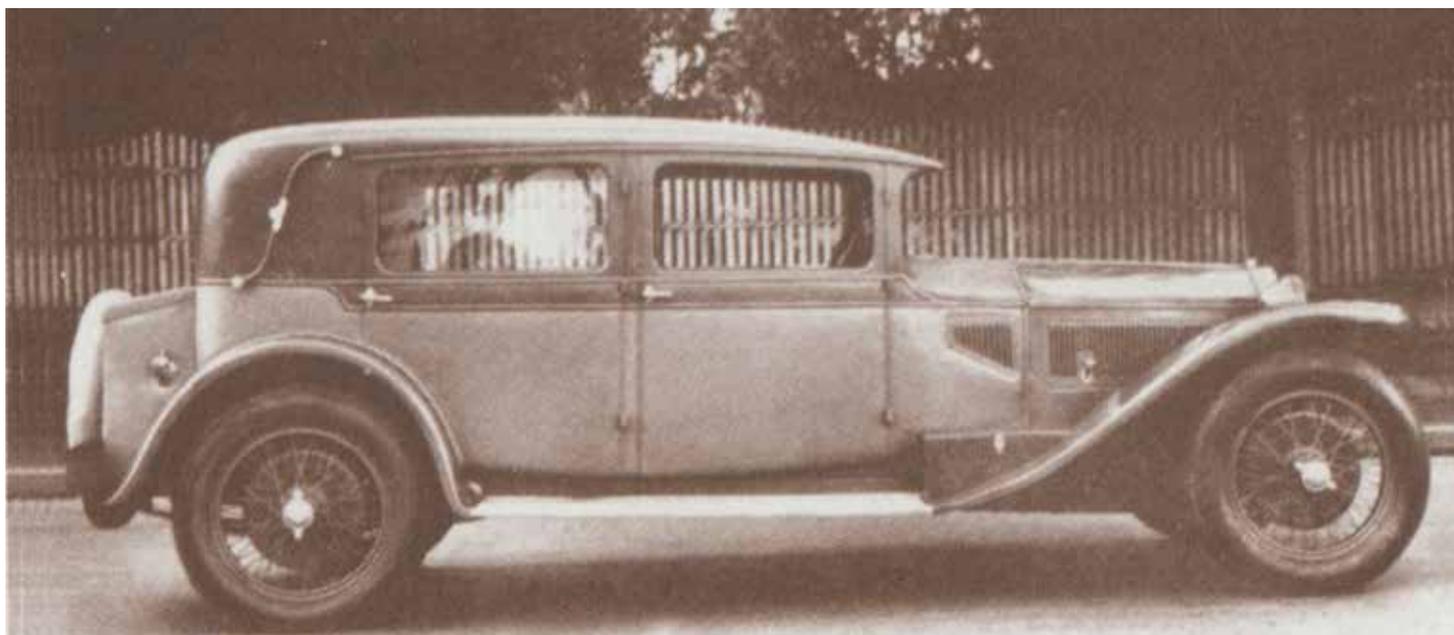
Foto 50: Lambda Gangloff
Cabrio, basierend auf dem
Plattformtyp 222 der Lam-
bda 8^a Serie



AMES FLOOD PROP LTD
MOTOR BODY BUILDERS.

Australien - Melbourne

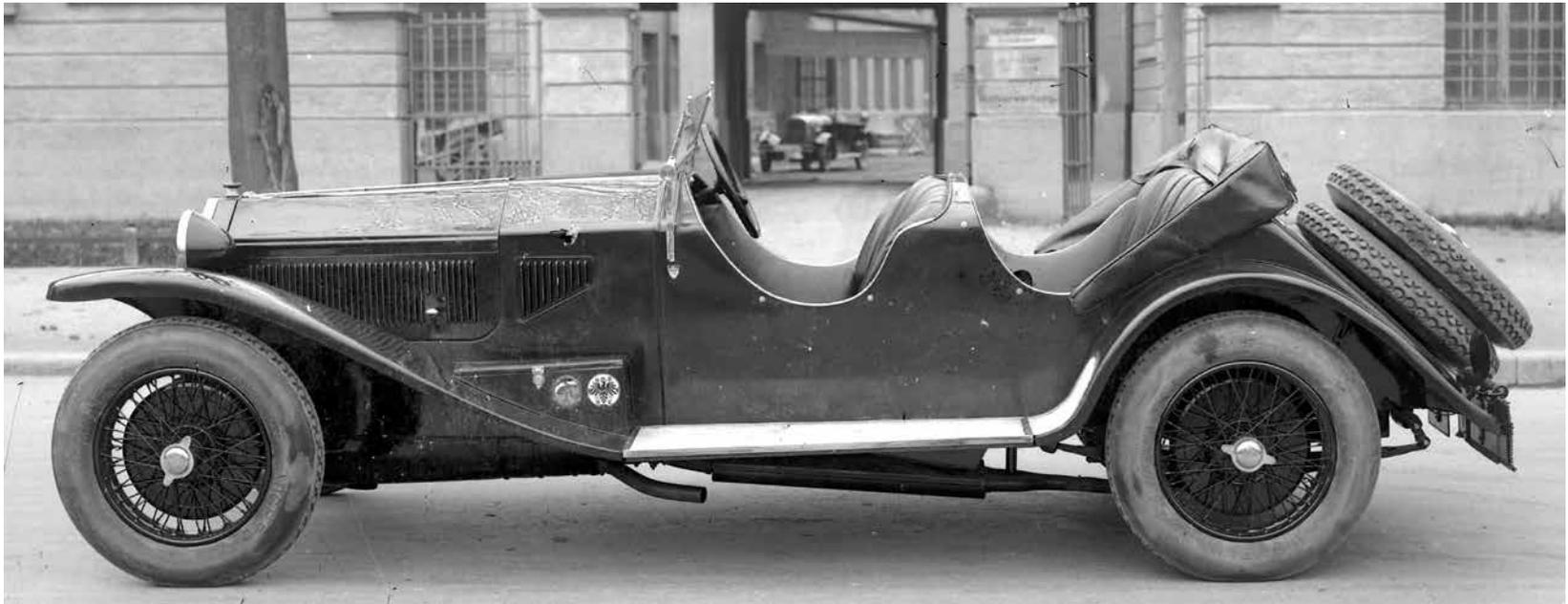
Foto 51: Lambda James
Flood Limousine, basierend
auf dem Plattformtyp 221
der Lambda 8^a Serie





Deutschland - Ulm

Foto 52: Kässbohrer
Torpedo Sport, basie-
rend auf dem Platt-
formtyp 221 der Lam-
bda 8ª Serie



Frankreich - Paris

Foto 53: Lambda La-
bourdette Limousine,
basierend auf dem
Plattformtyp 222 der
Lambda 8ª Serie



Werbung und Verkaufsorganisation

Lancia hatte bereits für die Theta und die Kappa eine weltweite Vertriebsorganisation aufgebaut, die nun auch für die Lambda genutzt werden kann. Mit dem Start der Produktion begann auch die Werbung, zunächst mit Produktinformationen in Zeitungen, bald aber auch mit verfeinerten Werbeinformationen, wie z. B. einer Zielgruppenansprache oder der Betonung der Vorteile der Lambda.



Bild 54: Produktinformation zur Lambda in Zeitungen, finanziert durch Lancia

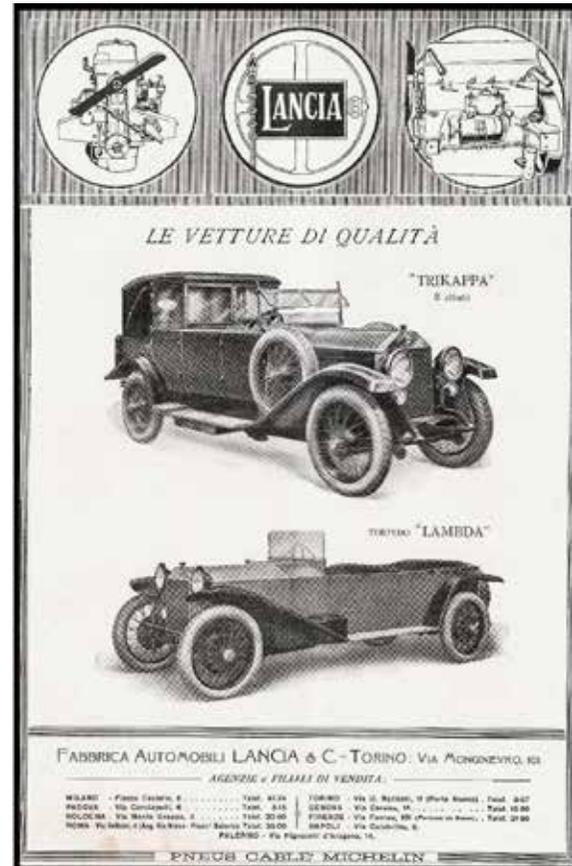


Bild 55: Produktinformationen zur Lambda, finanziert von Lancia, Lieferanten oder Händlern



Bild 56: Werbung, die sich an junge Menschen und Sportler richtet



Bild 57: Werbung für kulturell interessierte Zielgruppen

CRITERION
THEATRE
Licensed by the Lord Chamberlain to LADY WYNDHAM (Miss May Moore)

AFTER ALL

1928

MARLENE CROOK

LILIAN BRATHWAITE

By **JOHN VAN DRUTEN**

THE WYNDHAM THEATRE, Ltd.
The New Theatre, St. Martin's Lane, W.C.2.

Manager: **LADY WYNDHAM**
Miss May Moore

Managing Director: **HOWARD WYNDHAM**
and **MURDOCH ALBEE**

SUNSHINE CRUISE
By the World's most
Delightful Cruising Line
"ARANDORA STAR"

WITH DELICIOUS COOKING AND SERVICE

Every afternoon in a comfortable
hall. The greatest cheerfulness
and hospitality under reasonable
conditions. Cruise to the
"Arandora" makes a most
delightful holiday.

Full particulars from
BLUE STAR
LINE

1, Green Street, London, E.C.1. Telephone: 8911.
Lithuania - 10, Water Street, and Principal
Foreign Agencies

SUNSHINE CRUISES TO
MEDITERRANEAN, WEST
INDIES, NORWAY AND
NORTHERN CAPITALS

Also Trips to
BRAZIL AND ARGENTINA





Speed with Safety

LANCIA

LANCIA (Export) LIMITED
45, FINSBURY PARK, LONDON, N.4.
S.W. Telephone (Gower 4334)

Agents: "Continental" Motor
London, Paris, ALPHEUS
de WERLEBY,
de WERLEBY.

Distinction

The new 16 h.p. Lancia "Lambda" for 1927 is manufactured in Chassis form with two lengths of wheelbase in which all types of bodies can be fitted, ranging from a smart Sports Two-Seater to a luxurious and comfortable Saloon, according to customer requirements.

The following is our schedule of bodywork on these chassis:—

LONG WHEELBASE		SHORT WHEELBASE	
Chassis including bodywork	Value (£)	Chassis including bodywork	Value (£)
English 4-Seater Saloon —	8570 0 0	English 2's Folding Road	6570 0 0
English 2-Seater D-Luxe	795 0 0	English 4-Seater with Delivery	795 0 0
English 4-Seater Saloon —	859 0 0	Italian 4-Seater Tourer	875 0 0

LANCIA
"LAMBDA"



STAND 63
OLYMPIA

Latest Catalogue C.L.I.
on application.

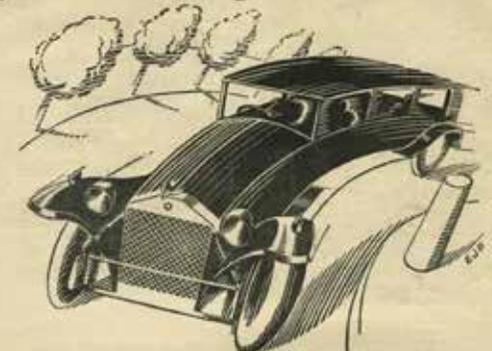
Sole Representatives:
CURTIS AUTOMOBILE CO., Ltd.
14, BARKLEY STREET, LONDON, W. 1.

The price of complete Cars as above includes all extras, ready for the road; amongst this equipment being a very highly efficient damping device.

Bild 58: Werbung für Kunden, die in ländlichen Gebieten leben

July 6, 1928. Number 29

you can always tell a Lancia



See it cornering . . . how it holds the road! Low-built, steady, smooth—the safest and most comfortable car you can drive.

See it on hills. It spurs them, like it is built, unswerving past anything, steadily, smooth, anything, doing things for a mile that other machines' attempt. See it above all on a bad road, still as it goes high speed, riding it as a good dip ride a slight one, giving the a smaller one and that would shake another car's frame off its hinges.

• It can climb steep hills with a car 300 miles in a day and be ready for leaving at the end of it. Recently you corner of a standard motor Lancia come from Chicago in London at an average of 45 by the top week.

• It can outperform a dozen other machines of them for more experience—which gives a clear feel and you'd do something to buy the Lancia's handle money value as best. We say "perhaps," because they come on the scene in Japan, in England. But there is no car that can touch a Lancia, let alone beat it, on a long run over ordinary roads. No other car is as comfortable. No other car can average the same speed.

The Lancia Chassis (214), including wings, lamps, wheels, fenders, oil, vacuum, running boards, door handles and so on. The English built Weymann Saloon and the Two-seater Coupé both cost £241. The Open Two-seater costs £175 and the Four-seater £211.

Make an appointment by telephone for a trial run or write for the book, "The Low-built Lancia."

Curtis Automobile Company Ltd., Sole Lancia Commissionaires, Curtis Buildings, Park Royal, London, N.W. 22.
Phone: M11046-11048. Telegrams: Carlisland, London.
West End Showrooms, London, and Complete Sales Distribution Ltd., 14, Barkley Street, Finsbury, London, W. 1.
Phone: Mayfair 7030. Telegrams: Carlisland, Finsbury, London.

. . . the low-built Lancia

SMALL LETTERS: "THE MOTOR" WEEK CORRESPONDENCE WITH APPLICANTS. P. 13

104 THE MOTOR ADVERTISEMENTS. October 1928, 1928

THE AIR LINER ON LAND!



The outstanding feature of this year's Show—the Lancia Aeras Saloon! The car that's as smooth and speedy as a great aeroplane, as handy and responsive as the Schneider Cap. Never has its remarkable car body ever been built before. Brilliantly finished appearance, perfect streamlining, amazing speed and Pullman-like comfort! A searchlight! Weymann set. Finsbury Cars, Kodak! Air speed indicator, gasoline meter, compass! An illuminated index or full catalogue of all models will be gladly sent on request.

Sole
LANCIA
COMMISSIONARIES
CURTIS AUTOMOBILE COMPANY, LTD.
14, Barkley Street, Finsbury, London, W.
Telephone: Mayfair 7030.

The Advertisement Index is on the Second Page. Preceding the Classified Advertisements. 14

Bild 59: Hervorhebung der Vorteile (Kurvenstabilität, Federung) der Lambda

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



Bild 60: Werbebilder als Kunstwerk

Zur Kundeninformation gehörten natürlich auch Preislisten, hier eine Preisliste eines italienischen Händlers (Bild 61). Wer sich für die Lambda interessierte, konnte sich in einer von Lancia herausgegebenen Broschüre (Bild 62 und 63) näher informieren (Produktdetails, Verkaufsorganisation, Verkaufsbedingungen). Die Verkaufsorganisation für die Lambda erstreckte sich auf 17 Regionen in Italien und 25 Länder weltweit. Natürlich gab es unmittelbar nach der Auslieferung der ersten Lambda auch Ergebnisse von Probefahrten, die beeindruckende Werte in Bezug auf Leistung, Beschleunigung und Bremsen ergaben und prompt in die Werbung aufgenommen wurden (Bild 64 und 65). Die Beschleunigung der Lambda wurde vom Durchschnittsauto erst in den 1940er Jahren erreicht, und bei der Bremsleistung dauerte es etwa 40 Jahre, bis die Durchschnittsautos die gleichen Ergebnisse erzielten.



AGENZIA COMMERCIALI DELL'AUTOMOBILE
E. MINETTI
MILANO (33) - Via P. Tenaglia, 5 - MILANO (33)
FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C.
TORINO

LISTINO PREZZI
(in vigore dal 9/3/1928)
delle vetture LANCIA tipo "LAMBDA 8.ª serie con
carrozzeria NORMALE a 4-6 posti e CORTA a 4 posti

Prezzi Italia

1* - TORPEDO completa come da Catalogo, con 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50; - Tipo normale a tipo corto a 4 posti L. 57.000,4 - Tipo normale a 6 posti " 59.000,4	
2* - CORDOIA INTERNA "WEYMANN" completa come da catalogo, con 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50; - Tipo normale a tipo corto a 4 posti - (quest'ultimo con sedili ant. scorrevoli) L. 71.000,4 - Tipo normale a 4 posti con divisorio a cristalli fra i posti anteriori e posteriori " 72.000,4 - Tipo normale a 6 posti " 78.000,4 - Idem con divisorio a cristalli fra i posti anteriori e posteriori " 74.000,4	
3* - LAMBDA CROGGIA Tipo "WEYMANN", completa come da catalogo, con 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50 - Tipo normale a tipo corto a 4 posti L. 53.600,4 - Tipo normale a 6 posti " 54.350,4	
4* - LAMBDA CROGGIA 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 carrozzeria speciali; - Tipo normale a tipo corto a 4 posti L. 53.600,4 - Tipo normale a 6 posti " 54.350,4	

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.



FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C.
TORINO

LISTINO PREZZI N° 01 B1a
(in vigore dal 1° aprile 1928)

-----000000-----

VETTURE SPECIALI SU LAMBDA VIII SERIE

Prezzo Italia

*) - SPYDER - 2 posti-senza valigie- completo come da catalogo con 6 ruote e 6 pneu Michelin Comfort Bibendum 14x50 Lit. 60.000,-	
*) - SPYDER CABRIOLET -2 posti completo come sopra " 70.000,-	
*) - SPYDER CABRIOLET -4 posti completo come sopra " 72.500,-	
*) - BERLINA WEYMANN FALSO CABRIOLET su chassis corto 4 posti-completo come sopra " 75.000,-	
*) - BERLINA WEYMANN FALSO CABRIOLET su chassis lungo 4 posti-completo come sopra " 76.500,-	
*) - CONDOTTA INTERNA RIGIDA su chassis lungo-4 posti completa come sopra " 80.000,-	

-----000000-----

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.

Essi seguiranno il corso della tariffa pneumatici Michelin.

AGENZIA COMMERCIALI DELL'AUTOMOBILE
E. MINETTI

Bild 61: Preisliste des italienischen Autohauses Minetti in Mailand gültig ab 9. März 1928

1^{re} JANVIER 1924



FABBRICA DI AUTOMOBILI

LANCIA & C.

VIA MONGINEFFO 10000 211

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 mm. 1050 x 58
Roues	amovibles à rayons métalliques Rudge Withworth avec une ou deux roues de rechange.
Pneus Michelin	755 x 105 cablés
Empattement	mt. 3,100
Vitesse	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. 1040

NOMI ET ADRESSES DES AGENTS

PAGES 22, 23, 24

Bild 62: Lambda-Broschüre

ÉTRANGER

ANGLETERRE. *Carria Automobile C. Ltd.*, 18, Berkeley Street, London W. 1
 ALLEMAGNE. *Deutsche Lancia Automobil Verkaufl. A.G.*, Barenstrasse, 26, Monaco.
 AUSTRALIE. (VICTORIA ET TASMANIA). *Schieldt Motor Co.*, Melbourne, Flinders St.
 (NOUVELLE GALLES DU SUD). *Haskins et Haskins*, Sydney.
 (SUD-AUSTRALIE). *Fission Loria Ltd.*, 160, Gawler Place, Adelaide S.A.
 AUTRICHE. *Automobiler Fabrick Silberstein & Co.*, Wied, 1, Dominikanerbastei, 22.
 BELGIQUE. *Société Industrielle Italo-Belge*, Bruxelles, Chaussée de Vleurgat, 251.
 BRÉSIL. *Colombo Gamberini & Co.*, Rio de Janeiro, Rua Evarcato de Veiga, 63, Irmao Grant, San Paulo, Rua Barro de Itapetininga, 37.
 BULGARIE. *Mario De Donato & Nico Chafcouloff*, Rue Iscar, 4, Sofia.
 CANTON TESSIN. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti*, Milano, Via Porta Tognaglia, 5.
 EGYPTE. *C. Fusco*, Alessandrie, Rue Fouad I, 22.
 FRANCE. *Agence Generale Lancia pour la France*, 23, Avenue du Roule, Neuilly-sur-Seine.
 GRECE. *Glouanis & Koumis*, 6, Rue Saint Constant, Athenes.
 HONGRIE. « *Volanto* » *Société Anonima per Azioni per il Commercio d'Automobili*, Joki tér 10, Budapest.
 HOLLANDE. *N.F. Automobiel Montschepij de Fremery & Grievet*, Zaanstraat, 82, La Haye.

22 v.

INDES (NORD). *M. T. Ltd. Porcupine Buildings*, British Indian Street, Calcutta, *M. T. Ltd. Hughes Road*, Bombay.
 INDES HOLLANDAISES. *A. E. Kiderlen*, Parkstraat, 77, La Haye.
 IRLANDE. *Irisch Italian Trading Co.*, 16, L. R. O'Connell Street, Dublin.
 PEROU. *Taxara Botto & C. Lima*, Mantas, 145-153.
 POLOGNE. *Syndikat Handlowy & Co. Ltd.*, Przekok 4 m. 7, Varsovic.
 PORTUGAL. *Ferrolinbas Ltd.*, Rua Passos Manuel 191-1^a, Porto.
 ROUMANIE. *Société Italo-Roumaine H. Rolfo & Co.*, Via Gregori Alexandrescu, 67, Bucarest.
 SUÈDE. *Rich F. Bjorkman Motor A. B.*, Stockholm, Kungsgatan, 28.
 SUISSE. *Adler & C. Lausanne*, 11, Avenue d'Onchy.
 TCHÉCOSLOVAQUIE. *Silberstein & Co.*, Dornich, 26, Brum.
 URUGUAY. *Domingo Zambra*, Montevideo, Sierra 2458.
 YOUgosLAVIE. (CROATIE ET SLAVONIE). *Franki I Drug*, Marticeva Ulica, 10, Zagreb.

ITALIE

PIEMONTE. *Bocci & Musy*, Torino, Via Urbano Rattazzi, 11.
 LIGURIA. *A. & M. Mulledo*, Genova, Via Genova, 1 A.
 LOMBARDIA. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti*, Milano, Uffici esposizione, vendita, piazza Castello, 6, telefono 41-24. Ripasso pezzi ricambio, deposito vetture: via Porta Tognaglia, 5, telefono 4-78. Officina riparazioni: via Castelvetto, 36, telefono 66-521.

23

TRE VENEZIE e FIUME. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti*, Padova, Via Conciapoli, 6, telefono 5-15.
 TOSCANA. *Agenzia Automobili Lancia Augusto Bastagli*, Firenze, via Firenze, 101 (Fortezza da Basso).
 EMILIA. *Agenzia Commerciale dell'Automobile E. Minetti*, Bologna, uffici via Monte Grappa, 3, telefono 20-30. Ufficio Garage: Via Lame, 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, 5
 CALABRIA. *A.M.A. Agenzia Meridionale Automobilistica* }
 SARDEGNA. *Carboni & Boroli*, Cagliari, Via San Giuseppe, 8.
 SICILIA. *Vigo & Cordaro*, Via Michele Esposito, 5, Catania.



Bild 63: Die Vertriebsorganisation von Lancia zur Zeit der Lambda

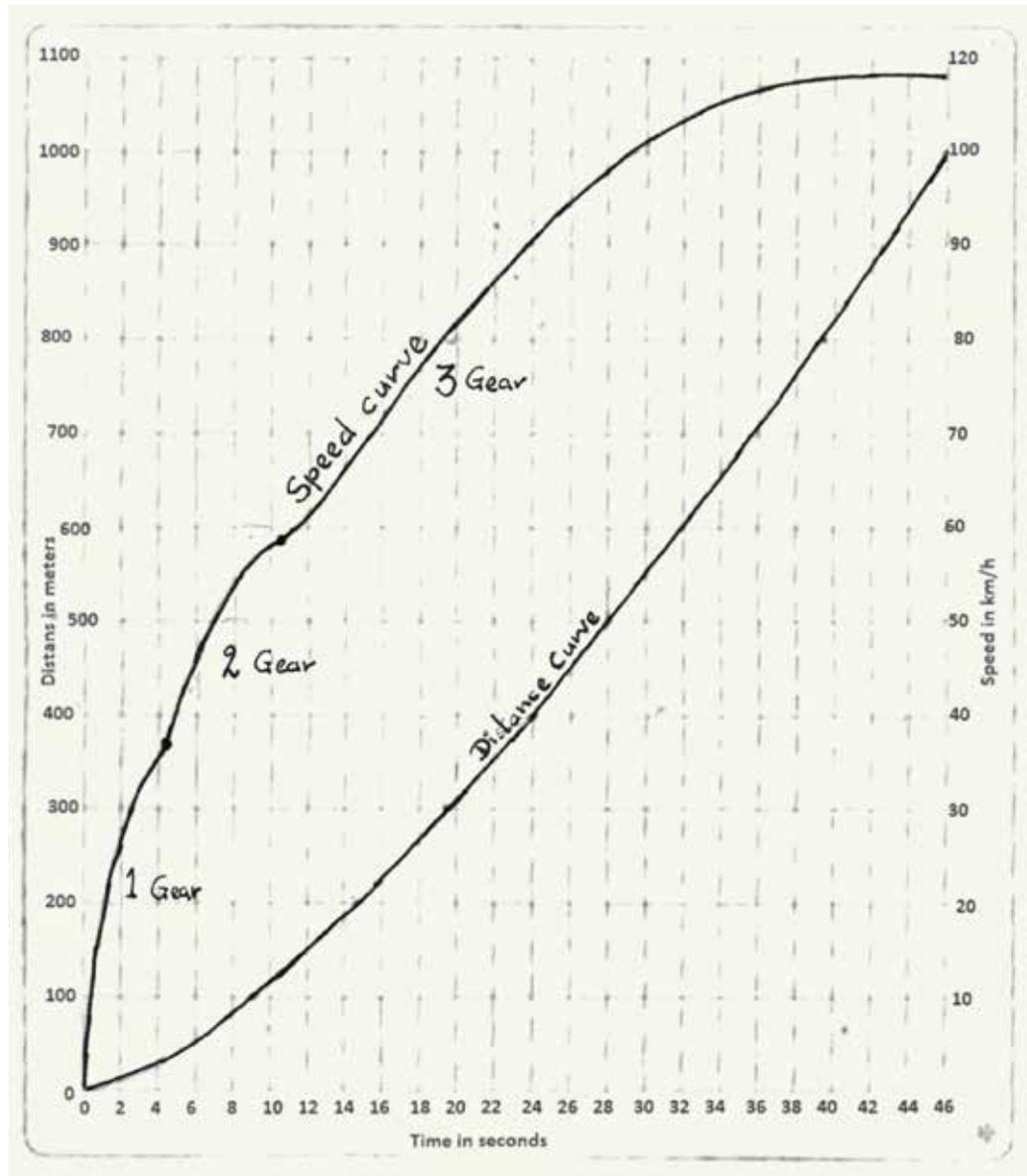


Bild 64: Beschleunigung der dritten Lambda-Serie

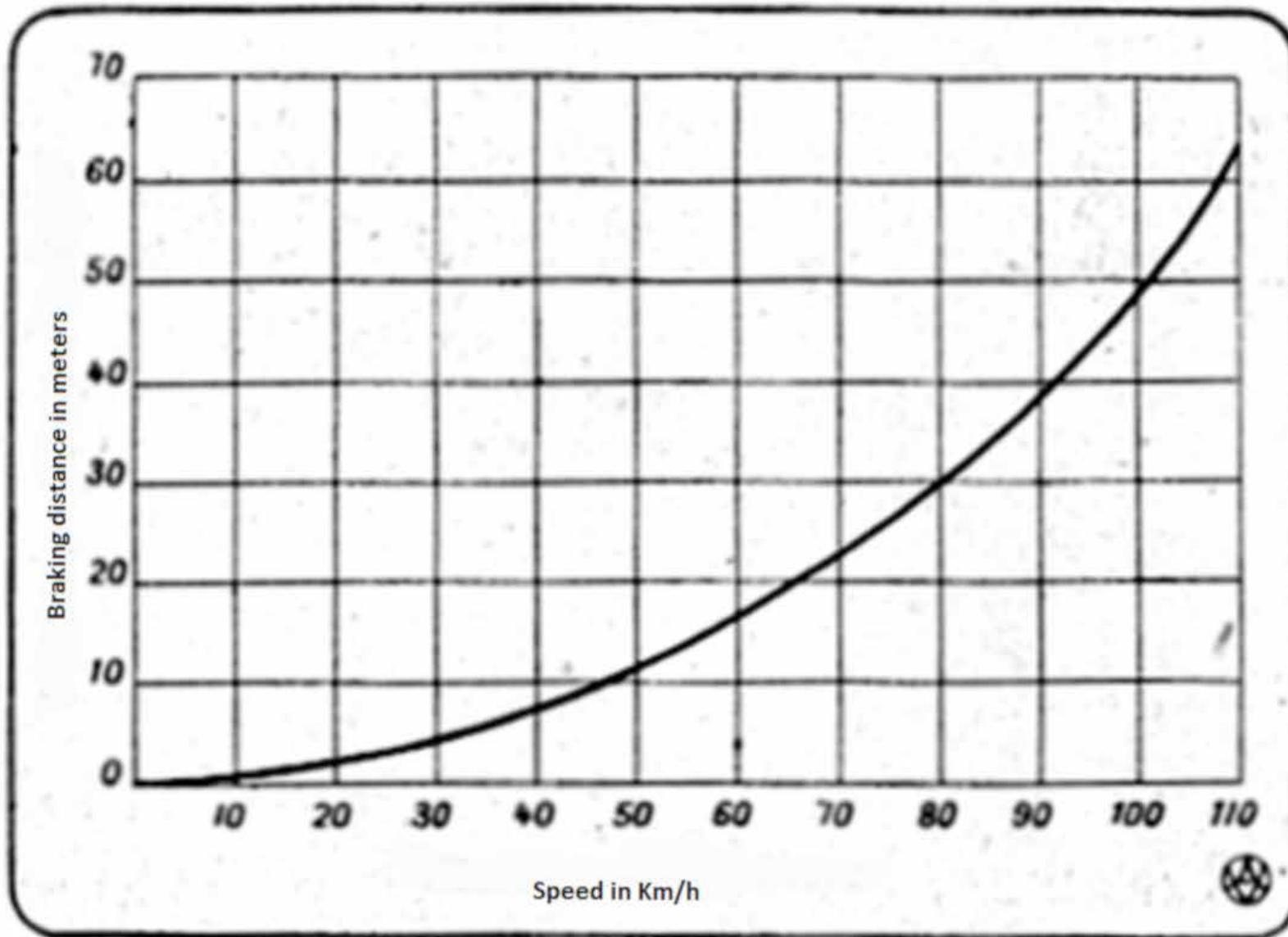


Bild 65: Bremsverhalten der dritten Lambda-Serie

Die Lambdabesitzer

Der neue Besitzer einer Lambda musste - wie bei jedem neuen Auto - die Betriebsanleitung (Bild 66) studieren. Es war sinnvoll, die Technik ein wenig mehr zu kennen als heute, wie einige Beispiele aus der Betriebsanleitung zeigen. Die Demontage und Montage der Räder scheint einfach genug zu sein, aber es ist schon schwieriger, eine

Feder aus der Federung und Stossdämpfung eines Vorderrades zu wechseln. Alle zur Instandhaltung notwendigen Werkzeuge wurden mit der Lambda geliefert. Die Betriebsanleitung war normalerweise in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch verfügbar.

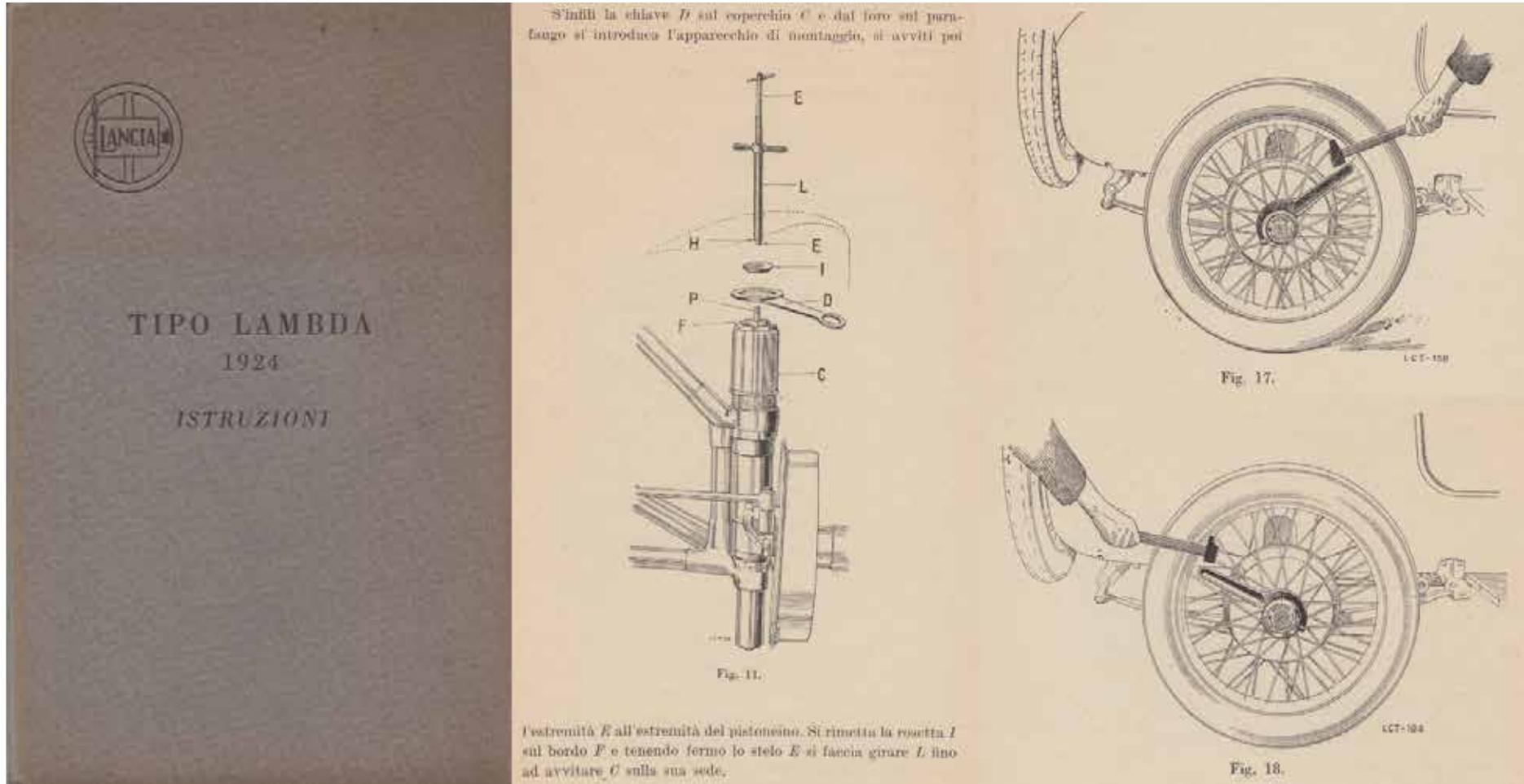


Bild 66: Auszug aus der Betriebsanleitung

Zur Freude der japanischen Lambda-Besitzer wurde eine japanische Betriebsanleitung in Japan mitgeliefert. Neben der Betriebsanleitung gab es auch ein Ersatzteillbuch (Bild 67). Dieses war nur in Italienisch für die Serien 1 bis 6 verfügbar.

Ab der siebten Lambda-Serie war es jedoch viersprachig Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch. Eine Besonderheit waren die Skizzen für die Ersatzteile, gezeichnet von Graf Carlo Biscaretti di Ruffia, einem Freund von Vincenzo Lancia.

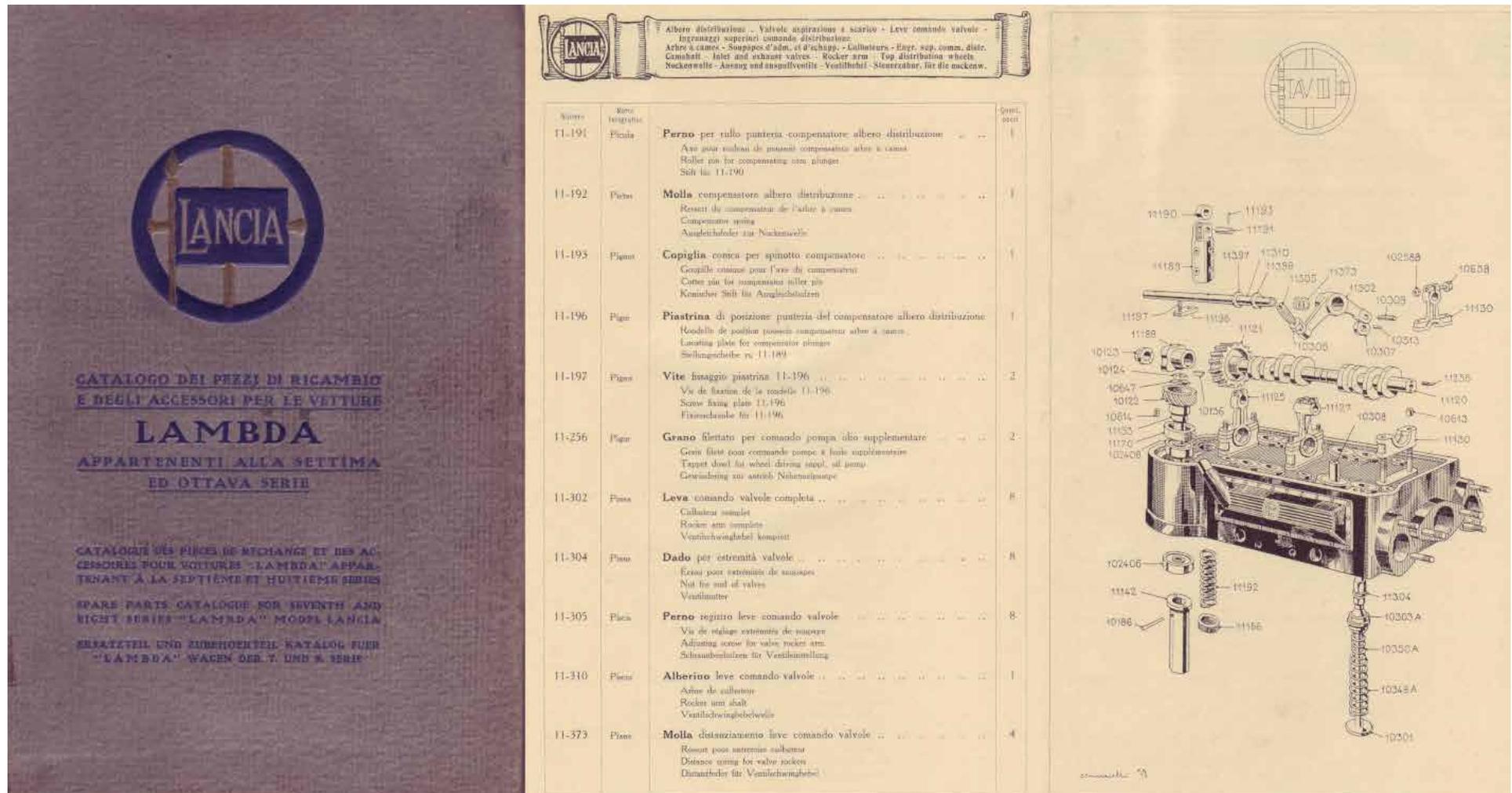


Bild 67: Auszug aus dem Ersatzteilkatalog

Wer waren sie, die Lambdabesitzer? Leider gibt es bei Lancia keine Daten über die Namen der Besitzer dieses Modells. Daher kennen wir sie nur von berühmten Persönlichkeiten, wie dem Komponisten Giacomo Puccini (Foto 68), der von seinem Lambda sehr begeistert war, sowie dem Dirigenten Arturo Toscanini, der sich eine Coupé-Limousine von Farina anfertigen ließ, wie wir be-

reits gesehen haben. Stellvertretend für die große Zahl der Lambdabesitzer im Ausland zeigt die Fotocollage in Bild 69 Lambdas und Lambdabesitzer aus 16 verschiedenen Ländern. Dagegen ist der Einsatz von Lambdas bei Sportveranstaltungen in der Zeitschrift Autosport ausführlich dokumentiert worden mit den Namen der Fahrer und Beifahrer, die mit der Lambda erfolgreich waren.



Foto 68: Giacomo Puccini in seiner Lambda



Bild 69: Lambdabesitzer aus 16 Ländern (obere Reihe: Deutschland, Ungarn, Schweiz, Frankreich, Portugal; mittlere Reihe: Indien, England, Norwegen, Holland, Belgien; untere Reihe: Spanien, Österreich, Libyen, Australien, Japan, Ukraine)

Schon sehr früh wurde die Lambda bei Sportveranstaltungen eingesetzt; hier ein Foto von einigen Lambdas als Teilnehmer am Klausenrennen in der Schweiz 1924 (Foto 70). Offensichtlich brachten ihre gute Straßenlage und Motorleistung auch im Motorsport Vorteile. Vincenzo Lancia hatte nicht die Absicht, die Lambda offiziell bei Rennen einzusetzen. Als jedoch 1927 zum ersten Mal das nationale Automobilrennen Mille Miglia stattfand, ließ er sich überreden, mit 6 Lambdas, deren Teams von Lancia-Händlern in Mailand und Turin ausgewählt wurden, an der Mille Miglia teilzunehmen. Es handelte sich um Lambda-Torpedos der siebten Serie mit Karosserie Typ 218 und speziell präparierten Motoren. Der Erfolg war ermutigend: Das Team Strazza Varallo belegte Platz 4 in der Gesamtwertung und Platz 1 in der Klasse bis 3.000 cm³. Dies veranlasste Vincenzo Lancia, sich intensiv auf die Mille Miglia 1928 vorzubereiten, um das Ergebnis zu verbessern. Zum Einsatz kamen sechs Lambda Torpedos

der achten Serie mit Karosserie Typ 223 mit aufgerüsteten Motoren und speziellen Getrieben und Differentialen, sowie 3 Lambdas mit Casaro-Karosserie Typ 221 mit modifizierter Mechanik. Das Rennen verlief zu Beginn recht günstig für Lancia. Luigi Gismondi war als Fahrer einer der Lambdas bis auf Platz 2 im Rennen vorgerückt, musste aber nach etwa $\frac{3}{4}$ der Renndistanz wegen eines Motorschadens aufgeben. Dennoch gelang es dem Team Strazza/Varallo, den 3. Platz in der Gesamtwertung (und den ersten Platz in der Klasse bis 3.000 cm³) zu erreichen. Nach dieser Erfahrung distanzierte sich Vincenzo Lancia von einer weiteren Beteiligung des Unternehmens an der Mille Miglia. Das hielt die Fahrerteams aber nicht davon ab, mit der Lambda bei privat unterstützten Rennen weitere Erfolge zu suchen. Ermenegildo Strazza erwies sich bald als der erfolgreichste Fahrer, und in Bild 71 ist seine Erfolgsbilanz aufgeführt, ausschließlich am Steuer der Lambda.

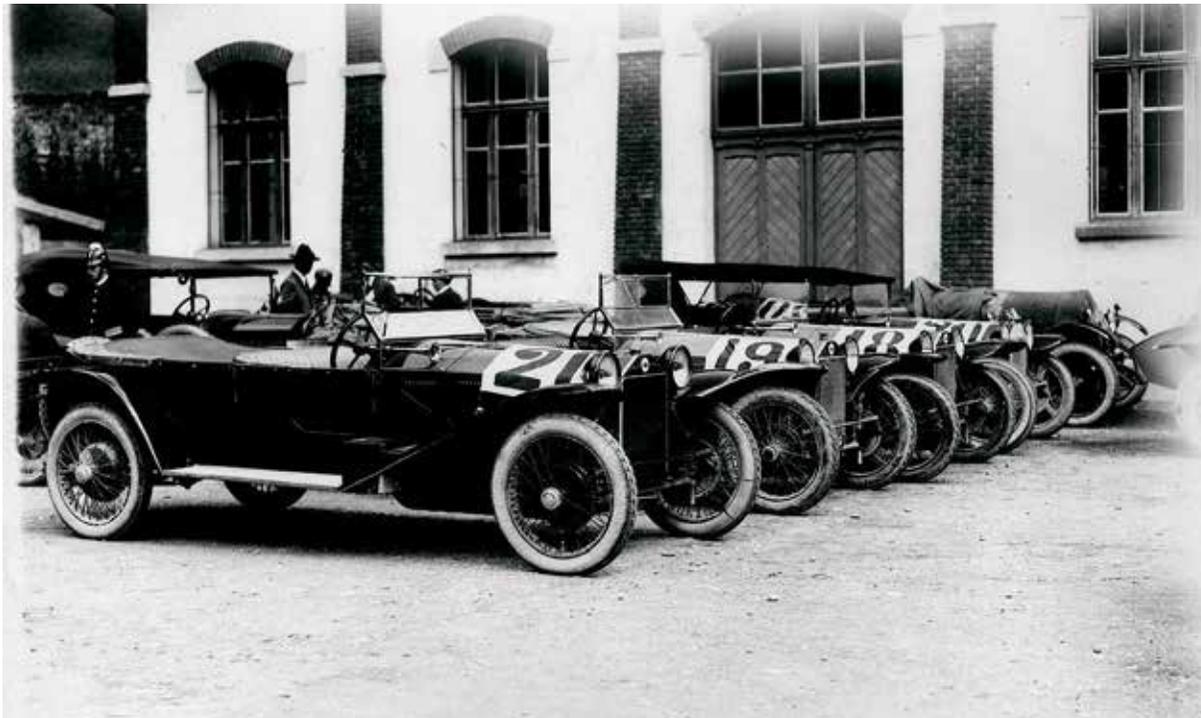


Foto 70: Einige Lambdas beim Klausenrennen 1924





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.	



Bild 71: Ermenegildo Strazza am Steuer der Lambda mit seinem Leistungsnachweis

Genau 18 Jahre nach den Probefahrten des Lancia Lambda Prototyps brach am 1. September 1939 der Zweite Weltkrieg aus. Bild 72 zeigt ein typisches Lambda-Dokument aus der Kriegszeit. Durch Beschlagnahmung, aber auch

durch Verschrottung verschwanden viele Lambdas im Zweiten Weltkrieg. Die Welt stürzte ins Chaos und erwachte am 2. September 1945 aus den Trümmern. Was würde aus der Lancia Lambda werden?

MINISTERO DELLA GUERRA
COMMISSIONE DI REQUISIZIONE DI AUTOMEZZI
REQUISIZIONE AUTOVEICOLI ai sensi del R. D. L. 20-4-42 n. 535
 CENTRO DI RACCOLTA DI MILANO - Via Bozaccini, 18

PROCESSO VERBALE DI REQUISIZIONE

L'anno milanovecento quarantadue, il giorno 11 del mese di dicembre presso il Centro di Raccolta autoveicoli costituito in Milano ai sensi dell'art. 2 del R. D. L. 20-4-42, n. 535.

La Commissione di Requisizione nelle persone dei Sigg.

- Magg. Fausto Amabile - Presidente
- Ten. Gen. d'Armasio Gastone - Membro
- M. Plescia - Membro

ha in data d'oggi constatato e riconosciuto che l'autoveicolo denunciato all'Ufficio del P.R.A. ai sensi del R.D.L. 10-2-42, n. 75, in data 16. 2. 42, alla medesima presentato, a seguito di ordine di presentazione emesso il giorno 4. 11. 42 appartenente, secondo le risultanze della denuncia predetta, al Sig. Salvatore Stefano; contraddistinto col numero di targa MI 2064, risponde alle caratteristiche seguenti:

Fabbrica produttrice Lancia
 Tipo e serie P. S.
 N. di telaio 20640
 N. di motore 10732
 Carrozzeria (1) chiuso
 Pneumatici n. 6 (4x) Tipo (2) Pirelli

Proceduta alla pesatura di detto autoveicolo, pneumatici esclusi, è risultato che il medesimo pesa Kg. 1145 e si è, in correlazione, redatta la bolletta di carico conforme al modulo C, di cui al capo III paragrafo 3, della circolare del Ministero della Guerra 21 luglio 1942, n. 102555 un esemplare della quale bolletta viene allegato al presente verbale.

Dopo di ciò la Commissione, preso in atto esame l'autoveicolo nel suo complesso e nelle sue parti, ha assegnato il medesimo alla categoria A (3) secondo i criteri di cui all'articolo 8 del R. D. L. 20-4-42, n. 535.

Di conseguenza, in quanto del peso come sopra accertato, l'indennità di requisizione dell'autoveicolo viene liquidata in L. 4.335,-

Poiché non si ha motivo di dubitare che i pneumatici dei quali l'autoveicolo è corredato corrispondono a quelli a suo tempo denunciati, e tenuto conto del loro stato d'uso, la Commissione liquida per i detti pneumatici l'indennità nella misura di L. 367,- giusta i prezzi d'imperio stabiliti dal Ministero delle Corporazioni. (4)

(1) Aperta, chiusa, trasformabile.
 (2) Depressori se l'autoveicolo è provvisto senza pneumatici.
 (3) A. B. C.
 (4) Depressori i cui prezzi non rispondono alle varie ipotesi.

Oppure: poiché la Commissione non è stata in grado di accertare se i pneumatici di cui è corredato l'autoveicolo presentato corrispondono a quelli che sono stati a suo tempo oggetto di denuncia, a tenore del paragrafo 2, capo IV, della circolare del Ministero della Guerra in data 21 luglio 1942, n. 102555, ordina depositarsi la quota di indennità per i pneumatici, che tenuto conto del loro stato d'uso, sulla base dei prezzi d'imperio stabiliti dal Ministero delle Corporazioni, viene liquidata in L. _____ (1)

Oppure: non si fa luogo a liquidazione di indennità per i pneumatici quando l'autoveicolo presentato senza di essi ed essendo il detentore giustificato detta mancanza adducendo che _____ (1) (2)

La Commissione, inoltre, constatato che l'automezzo presentato era attualmente custodito in Legnano e che la distanza fra tale località e il Centro di Raccolta, secondo l'itinerario più breve, è di Km. 26 x 6,26 a tenore delle disposizioni di cui all'art. 6 del R. D. L. 20-4-42 manda le spese di trasporto suddivisibili nell'ammontare di L. 162,75 (Londo 19. 1945)

La somma dovuta pertanto ammonta complessivamente a:

Indennità di requisizione autoveicolo	L. <u>4.335,-</u>
" " pneumatici	<u>367,-</u>
Rimborso spese di trasporto	<u>162,75</u>
Totale	L. <u>4.864,75</u>

Poiché dal certificato del Conservatore del P. R. A. esteso in calce alla denuncia, ai sensi dell'art. 9 del R. D. L. 20-4-42 n. 535, risulta che l'autoveicolo è iscritto nel P.R.A. al nome della persona che nella denuncia stessa ne è dichiarato proprietario e che l'autoveicolo non è gravato di privilegio, libera che Salvatore Stefano come sopra liquidata, sia immediatamente pagata al Sig. Salvatore Stefano personalissimo (oppure) al Sig. Salvatore Stefano di regolare procura del proprietario (1):

Oppure: poiché dal certificato del Conservatore del P.R.A. esteso in calce alla denuncia, risulta che le indicazioni relative alla proprietà dell'autoveicolo non concordano con quelle del Pubblico Registro Automobilistico nel quale l'autoveicolo stesso è iscritto (1):

Oppure: poiché dal certificato del Conservatore del P.R.A. esteso in calce alla denuncia risulta che l'autoveicolo è tuttora gravato da privilegi e garanzia di creditori (1):

La Commissione delibera di soprassedere al pagamento delle somme come sopra liquidate e rilascia al presentatore dell'autoveicolo una attestazione nelle forme previste dall'art. 9 del citato R. D. L. 20-4-42.

Del che, perché costui, si è redatto il presente verbale come infra sottoscritto

IMPORTO LONDO L. 4864,75
 TASSA QUITANZA L. 1,50
 SOMMA ASSOLUTA L. 4866,25

I Membri
 MEMBRO VICEPRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
 (Ten. d'Armasio Gastone) Gen. d'Armasio Gastone
 MEMBRO RAPPRESENTANTE L'INTERO
 (Magg. Amabile) Magg. Fausto Amabile

Il Presidente
 PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
 (Magg. Amabile) Magg. Fausto Amabile

(1) Debitore i cui prezzi non rispondono alle varie ipotesi.
 (2) Specificare i motivi addotti a giustificazione.

Bild 72: Beschlagnahmung einer Lambda für militärische Zwecke

Lambda-Renaissance

Die Begeisterung der Lambda-Besitzer ist ungebrochen. Im Jahr 1947 hatte der britische Vintage Sports Car Club - VSCC - 19 Mitglieder, die Lambda-Besitzer waren und aktiv an VSCC-Veranstaltungen teilnahmen. Lancia hatte eine Fabrik in Alperton im Nordwesten Londons, und die ehemaligen Mitarbeiter hatten sich selbstständig gemacht und boten auch Dienstleistungen für die Lancia Lambda an, insbesondere um die Leistung der Lambda im Rennsport zu verbessern. Bob West, der 1947 zusammen mit einigen Freunden den englischen Lancia Club LMC (Lancia Motor Club) gründete, war einer der Spezialisten. Sein Meisterstück war ein Lambda-Zylinderkopf mit 2 Vergasern und 4 Auspuffrohren, von dem 2 Stück hergestellt wurden und heute noch existieren. Auf Foto 73 sehen Sie eine Seite des Zylinderkopfs mit dem Anschluss für einen der Vergaser in der Mitte und dann die Anschlüsse für zwei Auspuffrohre. Auf der anderen Seite des Zylinderkopfs ist das Gleiche zu sehen. Die Ventilkipphebel sind verkürzt und auf 2 Wellen montiert, um die bewegte Masse zu reduzieren. Julian Jane gewann mit seiner Lambda, ausgestattet mit diesem Zylinderkopf, fast alle Autosportveranstaltungen des Jahres 1949 in seiner Klasse.



Foto 73: Der von Bob West in den 1940er Jahren entwickelten Zylinderkopf für eine Lancia Lambda

Foto 74 zeigt Julian Jane in seiner Lambda. Weitere erfolgreiche Fahrer waren Murray Austin (Foto 75) und John Vessey (Foto 76). John Vessey gründete zusammen mit John Turner das Lambda Consortium (LC), das seinen Mitgliedern bis heute eine Reihe von Lambda-Ersatzteilen anbietet. Sie stellten die damals gewonnenen Erkenntnisse der Lambda in Form von 9 Bulletins zur Verfügung, die sie an die Mitglieder verteilten. In den 50er und 60er Jahren war die Lambda im britischen Rennsport oft erfolgreich unterwegs, und es gab ein großes Know-how über die Lambda-Technik. Mutige Lambda-Besitzer scheuten sich nicht, mit ihren Lambdas weite Reisen zu unternehmen, um an Rallyes in Italien teilzunehmen, wie der Rallye della Laguna in Venedig 1964, der Rallye Varese 1966 oder der Coppa Monza 1968.

Foto 74: Julian Jane in seiner Lambda mit dem Kennzeichen CUL 636 im Jahr 1949



Foto 75: Murray Austin in seiner Lambda mit dem Kennzeichen UU 1738 im Jahr 1952



Foto 76: John Vessey in seiner Lambda mit dem Kennzeichen BHK 382 im Jahr 1956



Foto 77: Lambdas in Biella 1969

Diese Fahrten und die Teilnahme an Veranstaltungen sind filmisch dokumentiert und können noch heute bewundert werden. In den Vereinigten Staaten wurde 1956 der American Lancia Club gegründet mit dem Ziel, die Mitglieder bei der Nutzung und Pflege aller Lancia-Modelle ab 1906 zu unterstützen. Hayden Shepley, der erste Präsident des Lancia Clubs, setzte sich besonders für die Nutzung und Pflege der Lambda ein. In Italien gab es 1969 in Biella ein erstes Treffen von Lancia-Club-Enthusiasten, an dem auch Lambdas teilnahmen (Foto 77). Im Jahr 1972 wurde der Lancia Club in Italien gegründet. 1972 gab es in Italien ein großes Treffen zum fünfzigjährigen Bestehen der Lambda, zu dem Lambdas aus der ganzen Welt eingeladen waren, und tatsächlich waren Lambdas aus vielen Ländern in Turin zu sehen.



Foto 78: Eine Lambda Casaro 1981 in Fobello

Im Jahr 1981 gab es eine Veranstaltung zum 100. Geburtstag von Vincenzo Lancia, bei der wieder Lambdas aus verschiedenen Ländern anreisten. Foto 78 zeigt die Lambda eines amerikanischen Teilnehmers. In den 70er Jahren wurden weitere Lancia-Clubs gegründet, 1973 in der Schweiz und Holland, 1978 in Deutschland und 1980 in Frankreich.

1991 organisierte der Lancia Club eine Veranstaltung zum 80-jährigen Jubiläum der Lambda in Turin. Aus diesem Anlass wurde am Moncenisio eine Gedenktafel (Foto 79) angebracht, die an den ersten Test des Lambda-Prototyps am 1. September 1921 erinnert. Als Teilnehmer dieser Turiner Veranstaltung fuhren Pat Ure, Harry Scott und Ian Young von Turin nach Fobello, dem Geburtsort von Vincenzo Lancia, und hatten die Idee, alle Lambdisti der Welt alle 5 Jahre zu einem Treffen in Fobello einzuladen. Diese Idee besteht unter dem Namen "Amici della Lambda" noch heute. In den Jahren 1996 und 2001 organisierte Pat Ure diese Treffen, 2006 (Foto 80), 2011 und 2016 war der Organisator Jonathan Wood und im Jahr 2022 wird die Veranstaltung in Fobello (wegen der Pandemie von 2021 auf 2022 verschoben) von Alison Ure, der Tochter von Pat Ure, organisiert.



Foto 79: Gedenktafel am Moncenisio

Foto 80: Fobello 2006





Im November 1990 schrieb ein leidenschaftlicher Lancista, Ingenieur Romano Bagnoli, einen Brief, der "einigen wenigen Enthusiasten" vorbehalten war, in dem er sein Projekt ankündigte: das "Registro Storico Lambda" zu gründen, um

- als Lambdaeigentümer zusammenzuhalten
- sich öfter mit den geliebten Autos zu treffen, auch mit ausländischen Freunden
- Probleme, wie z.B. die Beschaffung von Ersatzteilen, zu behandeln und
- Anregungen auszutauschen.

Zuerst wurde eine Umfrage durchgeführt, um herauszufinden, wie viele dieser Fahrzeuge sich noch in Italien befinden, und dann ergab sich die Notwendigkeit das Register der Eigentümer einzurichten. 1998 beschloss Romano, ein jährliches Treffen des RILL (Registro Italiano Lancia Lambda) zu veranstalten. Foto 81 zeigt die Lambdas bei ihrem Treffen 2009. Leider ist Romano Bagnoli im Januar 2012 verstorben. Heute ist Lucia Gambarin die Präsidentin des RILL. Foto 82 zeigt die Lambdas bei ihrem Treffen 2018. Seit 2011 veröffentlicht das RILL regelmäßig die "Gazzetta".



Foto 81: Die Lambdas des RILL am Lago d'Iseo 2009



Foto 82: Die Lambdas des RILL in der Provinz Modena 2018

Im Jahr 2000 erschien das erste Buch, das sich ausschließlich mit der Lambda beschäftigt: "Lambda l'eccezionale" von Oscar Capellano. Im Jahr 2001 erschien ein zweites Buch, das ebenfalls der Lambda gewidmet ist: "Capolavoro – the design, development and production of the LANCIA LAMBDA" von Bill Jamieson. Ab 2020 ist dieses Buch in der zweiten Auflage in Englisch und Italienisch "Capolavoro – progettazione, sviluppo e produzione della LANCIA LAMBDA" erhältlich. Ende 2011 haben Bill Jamieson und Joachim Griese beschlossen, das Lambda World Register (LWR) zu gründen, um mit den nun zur Verfügung stehenden technischen Mitteln die Kommunikation zwischen Lambdaeignern auf der ganzen Welt zu verbessern und allen Mitgliedern, soweit möglich, das weltweite Wissen über die Lambda zur Verfügung zu stellen. Den Lambdaeigentümern wird zugesichert, dass ihre Daten vertraulich bleiben. Der LWR hat keine kommerziellen Interessen, und die Zusammenarbeit mit anderen Vereinen, die - auch - an der Lambda interessiert sind, wie z.B. den Lancia Clubs, funktioniert gut. Beim Aufbau des LWR war es eine große Hilfe, dass John Turner im Lambda-Consortium bereits ein Register von rund 200 Lambdas weltweit zusammengestellt hatte und diese Daten dem LWR freundlicherweise zur Verfügung stellte. Zudem hat Jonathan Reeve die 9 Bulletins des Lambda-Consortium aktualisiert und dem LWR zur Verfügung gestellt. Gegen Ende des Jahres 2012 waren bereits Daten zu über 300 Lambdas und deren Besitzern im LWR verfügbar. Es wurde beschlossen, ab 2013 einen LWR-Newsletter vierteljährig zu verteilen und zwar, um Sprachbarrieren zu überwinden, in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch. Die Artikel reichen von aktuellen Berichten über Lambda-Treffen, verfügbaren Ersatzteilen und Lieferanten, Beschreibungen von Reparaturen und Restaurierungen bis hin zu historischen Artikeln. Bis Mitte 2021 sind bereits 35 Ausgaben des LWR-Newsletters in den oben genannten Sprachen erschienen. Seit 2013 gibt es auch die Website www.lambdaworldregister.org - in 4 Sprachen - mit einem öffentlichen und einem nur für Mitglieder zugänglichen Teil. Seit 2014 stehen den LWR-Mitgliedern Kopien vieler technischer Originalzeichnungen der Lambda zur Verfügung. Mit ihnen lassen sich Ersatzteile für die Lambda mit den richtigen Abmessungen, dem Material und anderen Eigenschaften originalgetreu herstellen und somit Reparaturen und Restaurationen mit einem hohen Qualitätsstandard durchführen.



Bild 83: Titelseite des LWR-Newsletters 2/2020



Foto 84: LWR-Website

Bild 85 zeigt beispielhaft eine der 5 Zylinderkopfzeichnungen der Lambda 7. Serie. Deshalb gibt es heute neben gebrauchten Ersatzteilen auch eine große Anzahl neuer Ersatzteile für die Lambda, wie z. B. den Zylinderblock (Foto 86) und den Zylinderkopf (Foto 87) des Lambda-Motors.

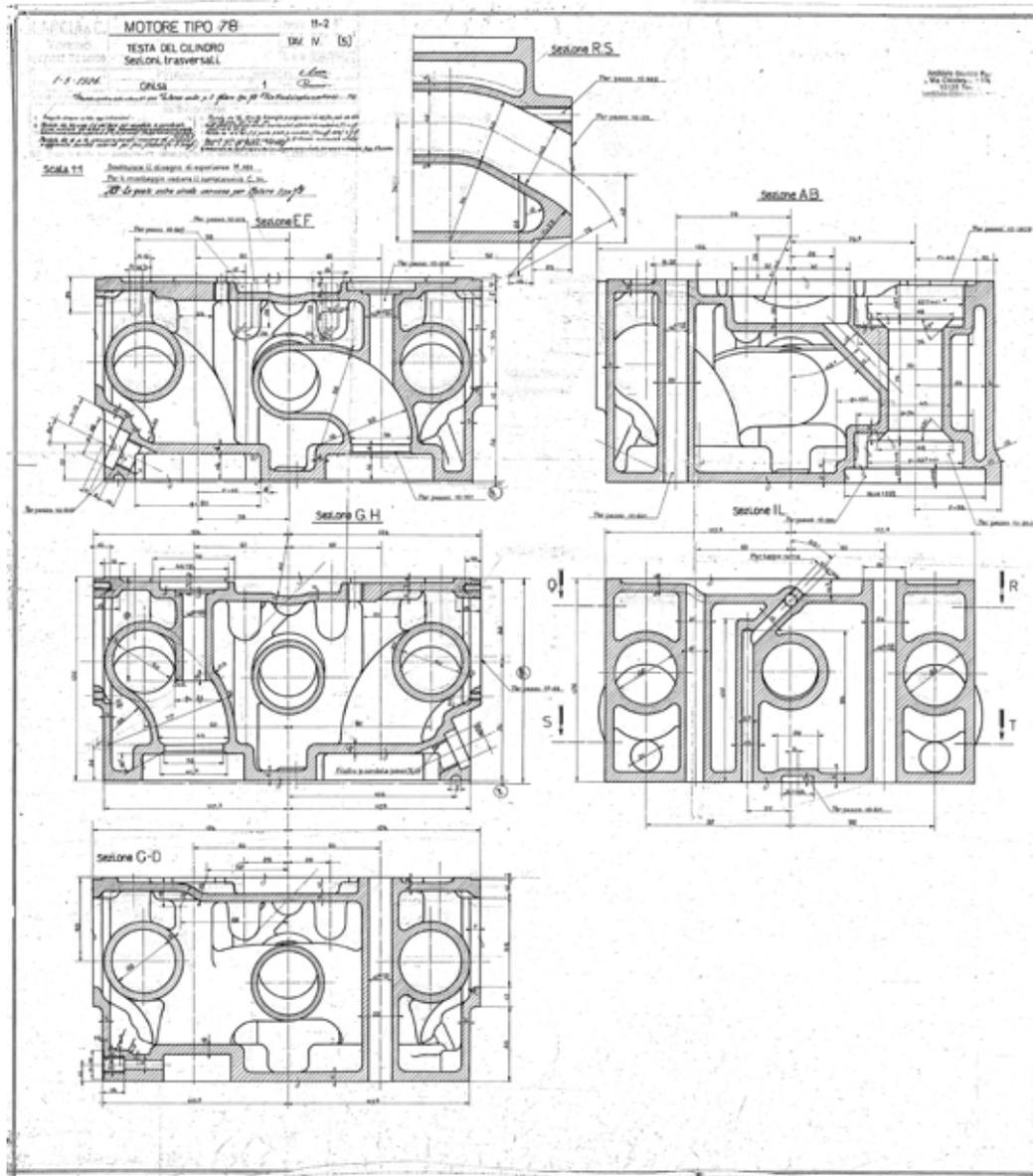


Bild 85: Eine von 5 Zeichnungen des Zylinderkopfs der Lambda 7^a Serie



Foto 86: Lancia Lambda-Zylinderblöcke (links frühe Serie, rechts spätere Serie)



Foto 87: Lancia Lambda-Zylinderköpfe (links frühe Serie, rechts spätere Serie)

Auch im sportlichen Bereich ist die Lambda wieder mit dabei. Bei der Mille Miglia 2021, der neununddreißigsten Wiederauflage des historischen von 1927 bis 1957 ausgetragenen Rennens in Ita-



Foto 88: Zweiter Platz bei der Mille Miglia 2021 für Gianluca Bergomi und Andrea Luigi Belometti

lien, belegte das Team Andrea Luigi Belometti/Gianluca Bergomi den zweiten Gesamtrang (Foto 88) und das Team Gianmario Fontanella/Anna Maria Covelli den dritten Gesamtrang (Foto 89).



Foto 89: Dritter Platz bei der Mille Miglia 2021 für Anna Maria Covelli und Gianmario Fontanella

Der Lancia Club Italien organisierte mit Hilfe des RILL und des LWR vom 31. August bis 5. September 2021 die Lambda-Hundertjahrfeier in und um Turin.

Das RILL - Registro Italiano Lancia Lambda - hatte im Juni sein jährliches Treffen 2021 mit mehr als 20 Lambdas in der Toskana (Fotos 90 bis 94).



Foto 90: RILL-Jahrestreffen 2021 in der Toskana



Foto 91: RILL-Jahrestreffen 2021 in der Toskana



Foto 92: RILL-Jahrestreffen 2021 in der Toskana



Fotos 93 und 94: RILL-Jahrestreffen 2021 in der Toskana

Die "Amici della Lambda" organisierten auf der Classic Car Show in London vom 25. bis 27. Juni 2021 einen Sonderbereich "100 Jahre Lambda" (Fotos 95 bis 97). Der Lancia Club der USA organisiert am 14. August einen italienischen Wettbewerb auf dem Bayonet Golf Course in Seaside CA zu Ehren von 100 Jahren Lambda. Das aus-

tralische Lancia Register widmet das Castlemaine 26-Treffen, vom 22. bis 24. Oktober 2021, dem Lambda-Jubiläum. Und schließlich werden die "Amici della Lambda" im Jahr 2022 das "Lambda Centenary"-Treffen vom 31. August bis 5. September in Turin und Varallo/Fobello ausrichten.



Foto 95: "100 Jahre Lambda" auf der Classic Car Show 2021 in London



Foto 96: "100 Jahre Lambda" auf der Classic Car Show 2021 in London



Foto 97: "100 Jahre Lambda" auf der Classic Car Show 2021 in London

Die zum 30. Juni 2021 im LWR registrierten Lambdas, aufgeschlüsselt nach Ländern, sind in Bild 98 aufgeführt. Heute sind weltweit rund 300 Lambdas regelmäßig auf den Straßen unterwegs. Diese Lambdas umfassen fast die gesamte Lancia

Lambda-Baureihe und mehr als 20 Modelle der nicht von Lancia hergestellten Lambdas.

Die Begeisterung der Lambdaliebhaber wird dazu beitragen, dass es in Zukunft noch mehr werden.

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

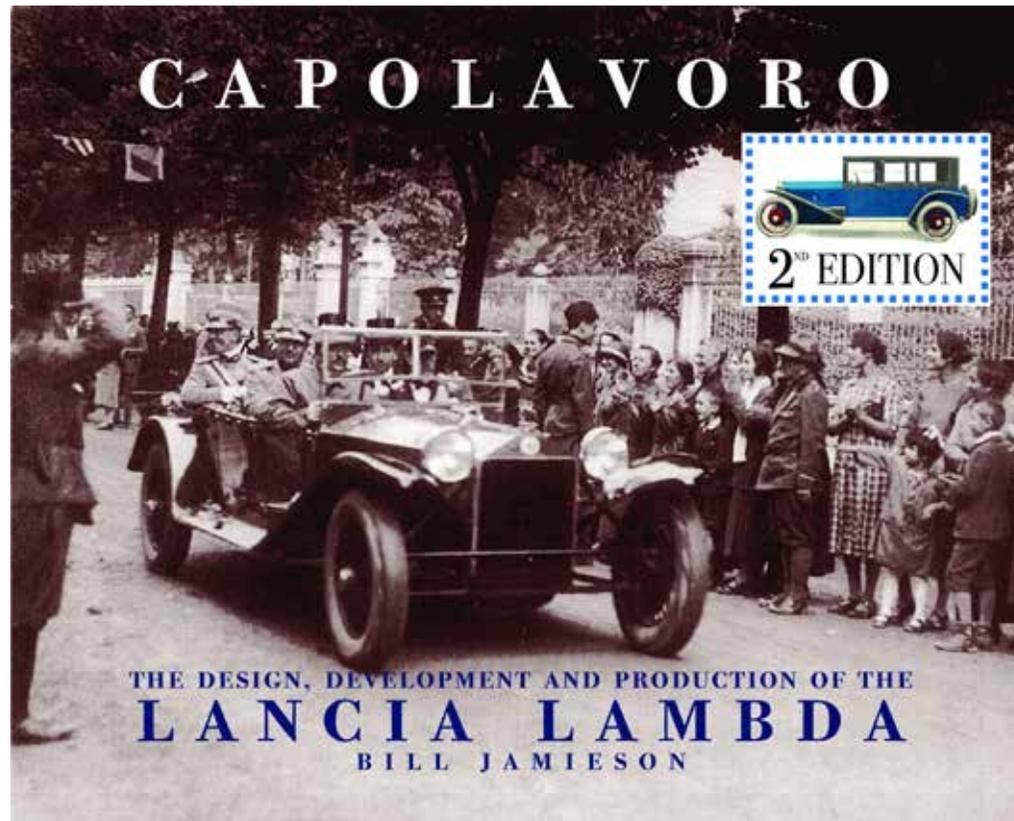
Bild 98 : Im LWR registrierte Lambdas zum 30. Juni 2021, unterteilt nach Ländern

Literaturquellen:

- Bill Jamieson, Capolavoro – The Design, Development and Production of the Lancia Lambda, Trevi 2020
- Stefano Falchetto, Falchetto, Planer & Designer, Novara 2011
- J. A. Lucas, Artikel in der Zeitschrift American Machinist 1928
- Video "Karosserien für die Lancia Lambda" <https://youtu.be/dvxtZLCA294>
- Lancia Dokumente
- Archiv des Lambda World Register



Wenn Sie dieses Buch interessant gefunden haben, dann haben wir folgenden Vorschlag für Sie:



Bill Jamieson nimmt uns mit auf eine Reise von Vincenzo Lancias früher Karriere und seinen Rennerfolgen zum radikalen Konzept der Lambda; vom unkonventionellen Prototyp über die Entwicklung von neun aufeinanderfolgenden Serien dieses berühmten Modells. Wir erhalten einen Einblick in die Arbeitsbedingungen der Lancia-Fabrik und erleben die Triumphe und Enttäuschungen der Lambda im Wettbewerb.

Für mehr Informationen oder eine Bestellung bitte eine E-Mail an: jgriese0@gmail.com



1921



2021

LAMBDA

100