



Newsletter 2/2019



Das Lambda World Register (www.lambdaworldregister.org) wird organisiert von

- Joachim Griese (igriese0@gmail.com)
- Bill Jamieson (bill.jamieson@bigpond.com)

und unterstützt durch regionale Koordinatoren für

- Australien: Iain Simpson (iains@patash.com.au)
- Deutschland, Oesterreich, Schweiz: Joachim Griese
- Belgien: Leo Van Hoorick (leo@vanhoorick.com)
- Frankreich: Sébastien Simon (sebastien.simon@bluewin.ch)
- Holland: Joost Koning (konpop@kpnmail.nl)
- Irland: Roland Frayne (rjfvintage@gmail.com)
- Italien: Aldo Cimenti (aldo@cimentimarco.it)
- Skandinavien: Magnus Nilsson (fanalone62@gmail.com)
- UK: Mike Benwell (mike@mikebenwell.com)
- USA: Neil Pering (nc-es.pering@prodigy.com)

Der LWR Newsletter erscheint 4 mal pro Jahr und wird von Bill Jamieson und Sébastien Simon herausgegeben.

Inhalt des Newsletter 2/2019

<i>Editorial: Sébastien Simon, Bill Jamieson.....</i>	<i>Seite 3</i>
<i>Das Online-Archiv für LWR Newsletter-Artikel: Robert Griese.....</i>	<i>Seite 4</i>
<i>Der Lambda Winter Lunch im The George: Sébastien Simon.....</i>	<i>Seite 5</i>
<i>Die Lambda Alpentour 2019 in Australien: Steve Boyle.....</i>	<i>Seite 6</i>
<i>Einige Bemerkungen zur Lambda Alpentour: Bill Jamieson.....</i>	<i>Seite 7</i>
<i>Verkaufsförderung für die Lambda: Joachim Griese</i>	<i>Seite 9</i>
<i>Das Verdeck der Lambda Torpedo – Teil 1a: Jonathan Reeve, Mike Benwell, Joachim Griese.....</i>	<i>Seite 15</i>
<i>Magnetpulverprüfung von Lambda Achsschenkeln: Joachim Griese.....</i>	<i>Seite 19</i>
<i>Der Einbau neuer Achsschenkel: Sebastien Simon.....</i>	<i>Seite 20</i>
<i>Lambda Fahrzeuge und Ersatzteile.....</i>	<i>Seite 22</i>
<i>Wo sind sie jetzt?</i>	<i>Seite 23</i>

Joachim Griese ist für die deutsche Uebersetzung des englischen Textes verantwortlich.

Titelbild: Eine Lambda auf der Maastricht InterClassics (Foto by Jan Huner)

Editorial

Lieber Lambdaeigner,

Wir freuen uns, Ihnen die Ausgabe 2/2019 unseres Newsletters anzubieten.

In dieser Ausgabe beschreiben wir zunächst ein wertvolles Werkzeug, mit dem Sie in einem Online-Archiv nach Artikeln, die bisher in LWR Newslettern veröffentlicht wurden, suchen können. Diese Suche können Sie im Freitext, z.B. "Lambda steering arm" formulieren. Blitzschnell erhalten Sie alle Artikel, in denen dieser Freitext vorkommt. Damit können Sie die Flut von bisher mehr als 200 Artikeln nutzbar machen, um Hilfe bei einer Reparatur oder Restauration zu haben. Zur Zeit ist dieses Werkzeug leider auf die englische Sprache begrenzt, wir hoffen aber, dass es auch für einige Lambdaeigner im deutschen Sprachraum Nutzen bringt.

Der Schweizer Herausgeber war in diesem Jahr auf der Rétromobile in Paris; dort war u.a. eine sehr schöne Lambda der 2. Serie auf dem Stand von Lukas Hüni zu sehen. Zusammen mit der Lambda waren weitere klassische Lancia-Modelle ausgestellt – eine Erinnerung an die grosse Zeit der von uns bewunderten Marke.

Sie erhalten diese Ausgabe des LWR Newsletters etwas später, denn zu dem normalen Zeitpunkt war noch eine Lancia Lambda Alpine Tour in Australien unterwegs; wir können Ihnen jetzt auch den Bericht über diese Tour liefern.

Das bringt mich zur Situation meiner Lambda. Sie zeigt, was einem alles passieren kann, wenn man mit einer einfachen Reparatur beginnt. Ich wollte meine Achsschenkel auswechseln, um ein ernsthaftes Risiko zu verringern. Bei der Demontage der Vorderachse war es dann einfach, die Sliding Pillars zu untersuchen und ein defektes Klappenventil, das die Dämpfung regelt, zu ersetzen. Ferner machte mir das Laufgeräusch des Motors Sorge: es erschien mir sinnvoll, die Zählräder auf den drei Ebenen des Motors auszuwechseln. Dazu musste u.a. das Motoröl abgelassen werden. Dabei gab es eine Ueberraschung: Neben dem Oel waren auch 2 Liter Wasser im Motor. So entwickelte sich die Anfangsüberlegung eines Wechsels der Achsschenkel zu einer kompletten Motorreparatur. Den Artikel über das Austauschen der Achsschenkel lesen Sie in dieser Ausgabe; über die anderen Reparaturarbeiten werde ich später berichten. Glücklicherweise sind alle Ersatzteile, heute hergestellt anhand der originalen Lambdazeichnungen, gut erhältlich; im Falle der Achsschenkel sogar mit besserer Qualität. Unsere jetzt bald 100jährigen Fahrzeuge werden uns also noch für viele Jahre Fahrfreude vermitteln.

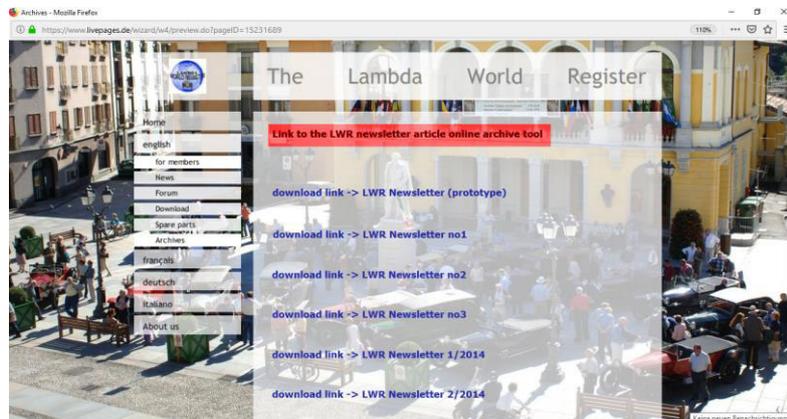
Wir hoffen, dass sich viele Lambdaeigner bei den zahlreichen Treffen weltweit in diesem Jahr sehen, insbesondere auch in Castlemaine/Australien im Oktober. Manch einer ist aber vielleicht auch mit Reparatur- oder Restaurationsarbeiten beschäftigt, um die Lambda auf die Hundertjahrfeier in Turin und Fobello/Varallo 2021 vorzubereiten; in diesem Falle schicken Sie uns doch einen kleinen Artikel über Ihre Reparatur/Restauration oder über Besonderheiten bei der Nutzung oder der Wartung Ihrer Lambda.

Unsere besten Wünsche für Sie und Ihre Lambda

Sébastien Simon, Bill Jamieson

Das Online-Archiv für LWR Newsletter-Artikel

Dieses Online-Archiv ist für alle LWR Mitglieder zugänglich, aber – zur Zeit - nur in der englischen Sprachversion der LWR Website verfügbar. Bisher gab es in dem Bereich „Archives“ der LWR Website die Möglichkeit, jeden der bisherigen LWR Newsletter herunterzuladen. Jetzt finden Sie als erste Zeile in den „Archives“ den Link zum Online-Archiv (siehe erstes Bild).



Die Suche kann man unter dem LWR Logo rechts (siehe nächstes Bild).

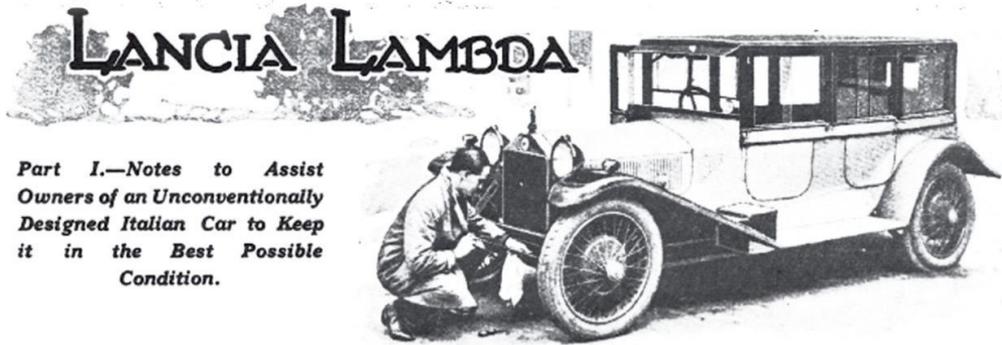


im Freitext eingeben, z.B. „Lambda steering arm“. Als Anfang des Ergebnisses sehen Sie im Bild 3 den Artikel „Observations of a Lambda Innocent“.



Robert Griese rgriese@genion.de

Der Lambda Winter Lunch im The George, 2.03.2019



Part I.—Notes to Assist Owners of an Unconventionally Designed Italian Car to Keep it in the Best Possible Condition.

- 1. Book this date in your diary, Saturday 2nd MARCH 2019.*
- 2. Travel to The George Inn, Southwark, London SE1.*
- 3. Park your Lambda in the historic waggon yard*.*
- 4. Attend the Lambda London Lunch.*
- 5. Catch up with your Lambda Friends.*
- 6. Hear the latest Worldwide Lambda news.*
- 7. Eat good food and drink fine ales and wines.*

Es war grossartig, wieder in London zu sein, um an diesem beeindruckenden Treffen, in Abwesenheit von Mike Benwell von Olivia Stephens bestens organisiert, teilzunehmen.

Im Hof von The George waren eine Lambda Berlina der 8. Serie von Rupert Marks ex John Vessey ex Brin Edwards zu sehen sowie eine Lambda Torpedo der 8. Serie von Sébastien Welch (UL 5460). Im Hof gab es weiter viele Diskussionen der Teilnehmer bei den offenen Motorhauben der Lambdas.

Beim Lunch erzählte uns Rupert Marks von seiner Reise mit seinen 3 Freunden nach Osteuropa bis nach Albanien mit seiner gerade gekauften Lambda. An jedem Tisch gab es lebhaftes Diskussionen über Lambdathemen und die Planung der nächsten Events. Allzu früh war es für mich Zeit, zur London Bridge Station zu gehen, um die Bahn nach Gatwick und dann den Flug zurück in die Schweiz zu erreichen.



At the George (Photo by Hugo Modderman)

Sébastien Simon sebastien.simon@bluewin.ch

Die Lambda Alpentour 2019 in Australien



Steve Boyle yboyle3@bigpond.com

Wenn ich hier so sitze und über die Lambda Alpentour in der letzten Woche, die ich zusammen mit einer grossen Zahl von Lambdas und ihren grosszügigen Besitzern verbrachte, nachdenke, wird mir klar, dass sich meine Lambdakenntnisse sehr vergrössert haben.

Es begann mit einer Einladung von Iain Simpson, einen Flug von Perth in Westaustralien nach Melbourne (3500 km weiter im Osten), der Hauptstadt von Victoria, zu nehmen und mit ihm als Kopilot in seiner Lambda Torpedo der 8. Serie die Alpentour zu fahren. Beim Start informierte mich Iain, dass ich über weite Strecken der Alpentour die Lambda fahren solle; ich hatte seine Lambda schon früher einmal gefahren, aber nicht über eine so lange Strecke. Es stellte sich bald heraus, dass es mir grosse Freude bereitete, 100 km in einer Stunde zu bewältigen.

Unterwegs hörten wir von einer Lambda mit Problemen an den Kipphebeln des Motors. Keiner der Teilnehmer hatte diesbezüglich Ersatzteile mit, aber irgendwie konnte man das Problem lösen, und nach 2 Stunden war die Lambda wieder fahrbereit. In Jindabyne, einem unserer Ziele der Alpentour, sollten Ersatzteile verfügbar sein.

Nach etwa 300 km trafen wir am spätem Nachmittag in Bright ein, wo wir die anderen 6 Lambdas aus Victoria trafen; es fehlte nur die 7. Lambda mit den Kipphebelproblemen.



Am zweiten Tag gab es morgens schlechtes Wetter mit regenreichen Passagen, bei den Torpedos wurden das Verdeck und die Seitenfenster montiert. Nach einem Besuch des Stoewer Museums besserte sich das Wetter, und in den nächsten 300 km ging es über wunderschöne Strassen in Richtung der "Snowy Mountains", einer Hochebene auf 1500 m. Das Fahren mit der Lambda war ein Genuss, alles Auf und Ab meisterte sie ohne Probleme; für die Alpentour in den 1920er Jahren muss das eine Offenbarung gewesen sein.

In Jindabyne trafen wir 4 der 5 Lambdas und ihre Besatzungen aus den Nordstaaten, während des Dinners in einem italienischen Restaurant konnten die bisherigen Reiseerfahrungen ausgetauscht werden. Am nächsten Tag gab es nur eine kurze Fahrtstrecke, es gab viel Zeit zum Erfahrungsaustausch. Nach dem Lunch bot mir John Brenan an, seine Lambda Torpedo der 4. Serie zu fahren; das merklich leichtere Fahrzeug machte mir viel Freude.

Das Dinner am Samstag war in einem Hotel, in dem die meisten Teilnehmer auch wohnten. Bill Jamieson gab einen sehr interessanten Bericht über die historische Alpentour von 1926, ein Wettbewerb, der von John Barber in seiner Lambda Torpedo der 1. Serie gewonnen wurde.

Am Sonntagmorgen ging es dann wieder zurück, die einen nach Norden, die anderen nach Süden. Für uns, die wir nach Süden fuhren, gab es nach circa 300 km eine Uebernachtung in Beechworth. Am letzten Tag der Alpentour besuchten wir noch Dorie Wood, um die Lambdas ihres vor einiger Zeit verstorbenen Mannes anzuschauen: Zum ersten Mal waren beide Lambdas, eine Torpedo der 2. Serie und eine der 8. Serie gemeinsam zu sehen.

Nach meiner Kenntnis musste nur einer der 10 teilnehmenden Lambdas am letzten Tag eine Pannenhilfe in Anspruch nehmen, das ist für eine Tour von 1500 km ein achtbares Ergebnis. Als begeisterter Lancista ohne eigene Lambda hatte ich bisher wenig Erfahrung mit Lancia-Vorkriegsfahrzeugen. Die Fahrt mit der Alpentour 2019 wird für mich unvergesslich bleiben.

Einige Bemerkungen zur Lambda Alpentour 2019



Bill Jamieson bill.jamieson@bigpond.com.au

Ohne die Kommentare von Steve Boyle als junger Lambdafahrer zu schmälern, möchte ich für die LWR Mitglieder einige Bemerkungen zur Historie und der Bedeutung dieser Alpentour machen und noch im Detail auf das Problem der Kipphebel an einer Lambda eingehen.

Die Idee, eine Lambda Alpenrally zu machen, kam von Alistair Palmer, dem Sohn von Ken Palmer, einem langjährigen Lambdaeigner aus Sydney. Im Gespräch mit Iain Simpson aus Melbourne ergab sich ein sehr erfolgreiches 5 Tage Projekt, das in der Struktur dem 1926 vom Royal Automobile Club von Victoria (RACV) veranstalteten Alpen Wettbewerb ähnelt. Dieser Alpen Wettbewerb bestand aus 10 Tagen im Mai 1926 und wurde insgesamt von John Barber

in einer Lambda Torpedo der 1. Serie gewonnen. Das Siegerfahrzeug war zur Wettbewerbszeit 2 ½ Jahre alt und hatte schon 21.000 Meilen auf den durchaus anspruchsvollen Strassen Australiens hinter sich.

Die Alpentour 2019 hatte insgesamt 27 Teilnehmer. Dazu gehörten Lambdas aus Queensland, New South Wales und Victoria, Steve Boyle als Gast aus dem 3.500 km entfernten Western Australia, sowie Teilnehmer mit anderen Lanciamodellen, z. B. Augusta, Aurelia und Flaminia.



Die Teilnehmer aus Victoria trafen sich in Healesville am Morgen des 21. März mit dem Ziel, am Abend Bright im Nordosten von Victoria zu erreichen. Auf dem Weg dorthin gab es in der Stadt Alexandra ein erstes technisches Problem bei einer Lambda: Der Motor von Mark McKibbin's Lambda 6. Serie gab ein ungewohntes Geräusch von sich; Mark reagierte glücklicherweise sofort und stoppte den Motor.

Nach dem Abheben des Ventildeckels wurde die Situation deutlich: Bei einem Kipphebel hatte sich ein Splint gelöst, der die Rolle 10-307 hält, mit der der Kipphebel auf der Nockenwelle läuft, und die 8 kleinen Stifte 10-309 sowie die Rolle und der Stift lagen jetzt auf dem Zylinderkopf. Mark's schnelle Reaktion hatten grösseren Schaden verhindert, und mit Hilfe von Peter Renou's Magnetstab konnten wir alle Teile bis auf einen der 8 Stifte wiederfinden; dieser war vermutlich mit dem Motorenöl zurück in die Oelwanne geflossen und nicht in die Zahnräder der Steuerung geraten.

Wie es in solchen Fällen ja fast normal ist, hatte keiner der Teilnehmer einen Stift als Ersatzteil verfügbar, aber ein freundlicher Zuschauer aus dem Ort half uns, eine Werkstatt zu finden, die uns gleich 2 Stifte anfertigte. Nach 1,5 Stunden war die Lambda wieder fahrbereit. Zusätzlich konnten wir einen Lambdafahrer, der noch zuhause war und später zu uns stossen sollte, verständigen, ein Originalersatzteil mitzubringen. In Jindabyne schauten wir uns Mark's Lambda nochmal an und tauschten das vorläufige Teil 10-309, das noch gut funktionierte, gegen das Originalteil aus.

Die Alpentour 2019 hatte viele Bestandteile (Strassen und Städte) des Alpen Wettbewerbs von 1926, einschliesslich Jindabyne, 32 km entfernt vom höchsten Berg Australiens, dem Mount Kosciuszko. Aber wir hatten nicht den Wettbewerbsdruck von 1926, sondern konnten uns leisten, das John Stanley's Australian Stower Museum in Tawonga in Kiewa Valley zu besuchen. John war ein früherer Lambdabesitzer und Mitglied des Australian Lancia Register, und er hatte seine bemerkenswerte Sammlung von seiner früheren Heimat in Armidale in New South Wales nach Tawomga verlegt. John gab uns eine kurze und prägnante Einführung in die faszinierende Stower Geschichte.

Der zweite nicht Lancia Besuch war das Snowy Mountains Authority Museum in Adaminaby, New South Wales. Es war eine wichtige Erinnerung an das visionäre Projekt zur Gewinnung von Strom aus Wasserkraft mit seinen 16 Dämmen, 7 Kraftwerken und 225 km Tunnelanlagen. Das Projekt hatte man 1949 begonnen, es war auf 25 Jahre ausgelegt. Ich verliess das Museum mit der Bewunderung eines so grossen Planungshorizonts und dem Zweifel, ob unsere heutigen Politiker in der Lage sind, vergleichbare Konzepte zu realisieren. Auf jeden Fall ein bemerkenswerter Besuch.

Das Alpentour Programm endete mit einem Dinner in Jindabyne am Samstagabend. Sonntags ging es dann wieder zurück, für die einen nach Norden, für die anderen nach Süden. Wir beschlossen, diese Tour in ein paar Jahren zu wiederholen.

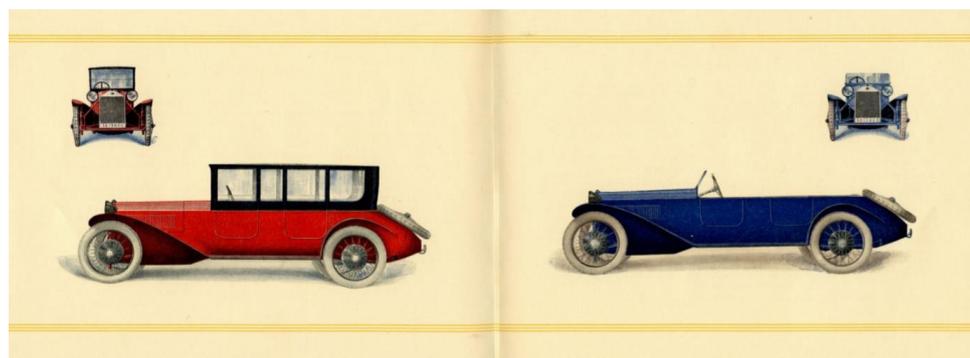
Zwei Gedanken erscheinen mir nach Abschluss der Alpentour bemerkenswert. Einmal hat die Entscheidung, die Alpentour an dem Alpen Wettbewerb des RACV im Jahr 1926 auszurichten, wieder den Blick auf die sportlichen Erfolge der Lambda in Australien gelenkt. Der sportliche Erfolg war für die starke Verbreitung der Lambda in Australien sehr wichtig. Zum andern glaube ich, dass die Lambda Alpentour 2019 die nächste Generation der Lambdaenthusiasten hervorgebracht hat, eine Generation, die in gleicher Weise enthusiastisch und fähig ist wie ihre Vorgänger.

Verkaufsförderung für die Lambda



Joachim Griese jgriese0@gmail.com

Als Lancia die Lambdaproduktion begann, bestand schon eine stabile Verkaufsorganisation in Italien und in weiteren etwa 20 Ländern, die zum Teil Verkaufserfahrungen mit früheren Modellen, wie z.B. der Lancia Theta oder der Lancia Kappa, gesammelt hatte. Vor den Auto-Shows in Paris (Oktober 1922) und London (November 1922) präsentierte Lancia im August/September 1922 einigen Journalisten eine Vorserie der Lambda. Die ersten Artikel erschienen im September 1922, z.B. in der Zeitschrift THE AUTOCAR (1). Vermutlich gleichzeitig wurde eine Broschüre „LAMBDA“ MODEL LIGHT CAR mit wunderschönen Abbildungen (die einige Unterschiede zur der Serienproduktion der Lambda aufweisen) und



einem Werbeteil für die Lambda verteilt (2).

PREFACE

The motorist of the past demanded a car that was strong and reliable but the motorist of today has a much higher ideal. He requires not only strength and reliability, which all modern cars are supposed to possess, but expects all the qualities obtainable as the result of modern technical developments, viz. high speed, rapid hill climbing, lightning acceleration, comfortable springing, smooth and powerful brakes and above all, a car which holds the road perfectly

Such a combination, desired by all motorists, is generally the most costly to arrive at and manufacturers who have aimed at producing cars with these qualities have found that the result has been a high priced vehicle - a car which was costly to maintain, of considerable weight and therefore saleable to a limited clientele.

These difficulties were not however insuperable and the new type Lancia, "Lambda Model", has been produced uniting all the essential qualities detailed above in a car of moderate price. To do this it was necessary to depart from many practices of the past, to test theories and to make experiments of considerable originality. The LAMBDA therefore differs radically from cars already known to the public. Its mechanical qualities, efficiency, exceptional acceleration, the speed which it actually attains, the smoothness and power of the brakes, the perfect hold it has upon the road, the comfort of the body and the elegance and distinction of its lines lead to its classification with the highest grade cars but as regards price, engine dimensions, weight, low consumption and general running economy, it must be classed with Voiturettes.

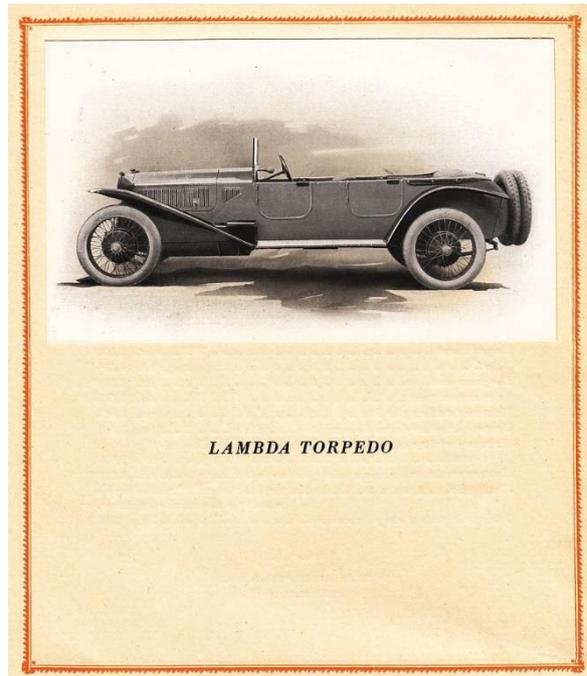
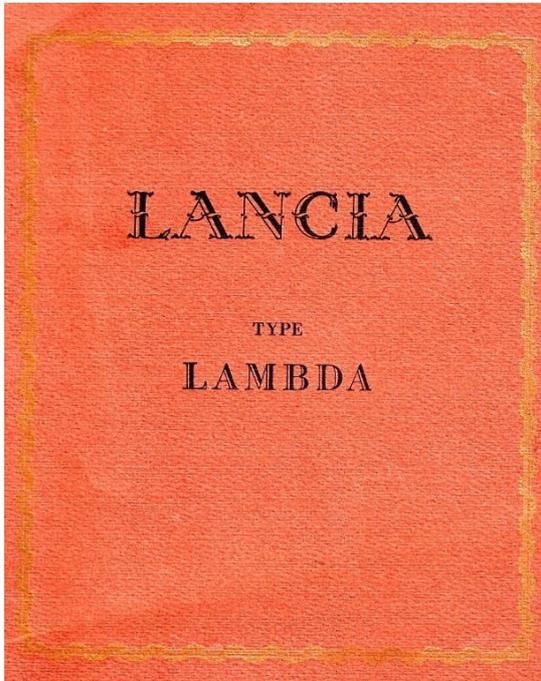
We are therefore confident that we are offering our clients a car which, although low in price, equals, if it does not surpass, in all respects, any motor vehicle ever offered to the public.

LANCIA & C.

1923 wurden 400 Lambdas der ersten Serie und ungefähr 500 Lambdas der zweiten Serie produziert. Jetzt erscheinen Werbeanzeigen für die Lambda in Tageszeitungen. Zusätzlich gab



es mehrfarbige Broschüren in ansprechender grafischer Gestaltung, um dem Kaufinteressenten mehr Informationen über die Lambda anzubieten. 1923 und 1924 erschienen Fahrberichte über die Lambda in einigen nationalen Märkten (3,4).



Mit dem Markterfolg der Lambda beteiligten sich auch die Verkaufsenturen und sogar die Zulieferanten (z.B. Michelin für die Reifen) an den Kosten für die Werbeanzeigen. Einige Anzeigen waren geradezu Kunstwerke (5), um die Eigenschaften der Lambda (in diesem Fall die gute Strassenlage in Kurven) hervorzuheben.

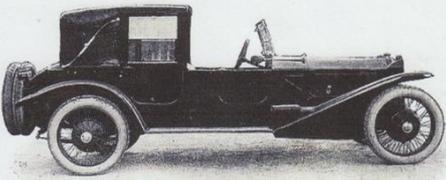
Auch der Fahrer und seine Passagiere kamen nun bei der Werbung ins Bild, zunächst als „Staffage“ der Technik (6), dann als mutiger sportlicher Fahrer (6) und schliesslich sogar als Zielgruppe (die high society beim Sport oder im Theater) (7).

AGENZIA AUTOMOBILI 

“LANCIA”

VIA URBANO RATTAZZI, 11 - TELEFONO INT. 42-447

==== TORINO ====



CABRIOLET LAMBDA

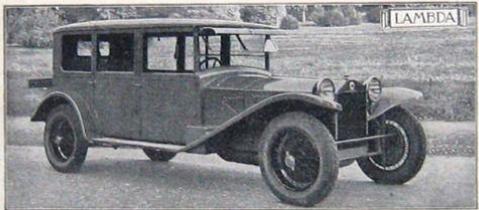
ESPOSIZIONE DEI TIPI TRIKAPPA E LAMBDA

GRANDE GARAGE CON OFFICINA DI RIPARAZIONE
AUTORIZZATA DALLA FABBRICA
VIA MARNÀ, ANGOLO VIA GIULIO (EX VIA DELLE SCUOLE) - TELEFONO 40-754

LANCIA



TORPEDO DI SERIE TIPO CORTO A 4 POSTI



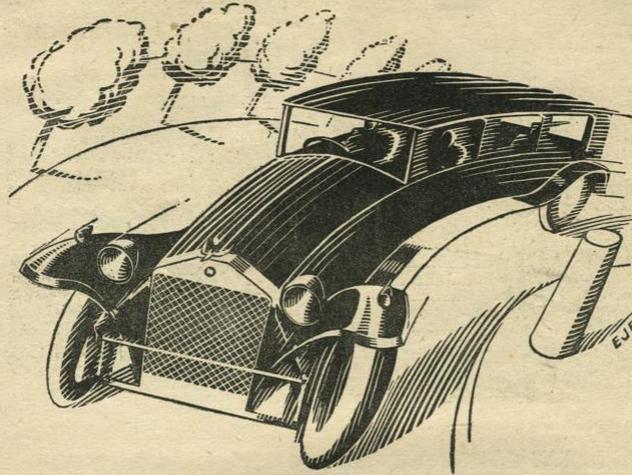
CONDOTTA INTERNA FISSA "WEYMAN" TIPO NORMALE A 6 POSTI



AUTOBUS 20 POSTI PER ESCURSIONI TURISTICHE IN COMUNE

PNEU MICHELIN

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 ignores them. See it in traffic, accelerating past anything, running round everything, doing things in a flash that other cars couldn't attempt. See it above all on a bad road, still at its usual high speed, riding it as a good ship rides a slight sea, gliding like a swallow over stuff that would shake another car's doors off its hinges. A GIRL could drive such a car 300 miles in a day and be ready for dancing at the end of it. Recently one

owner of a standard saloon Lancia came from Glasgow to London at an average of 46 by the stop watch. THERE are perhaps a dozen other cars—most of them far more expensive—which given a clear flat road could do something to beat the Lancia's humble seventy miles an hour. We say "perhaps," because they never get the chance to prove it 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

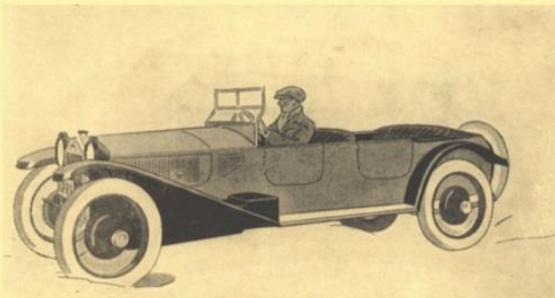
comfortable. No other car can average the same speed. The Lancia Chassis costs £595, including wings, lamps, scuttle, dashboard, tail, valances, running boards, floor boards and tool box. The English built Weymann Saloon and the Two seater Coupé both cost £845. The Open Two-Seater costs £775 and the Four-Seater £725. Make an appointment by telephone for a trial run or write for the book: "The Low-built Lancia."

Curtis Automobile Company Ltd., Sole Lancia Concessionaires, Curtis Buildings, Park Royal, London, N.W.10
'Phone: Willesden 3620. Telegrams: Carlanwork, Harlet, London.
West End Showrooms, London and Counties Auto Distributors Ltd., 18 Berkeley Street, Piccadilly, London, W.1
'Phone: Mayfair 7050. Telegrams: Carlanath, Piccy, London.

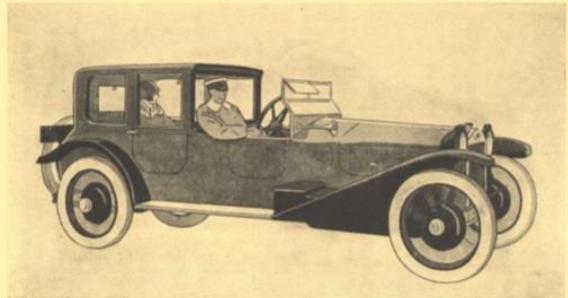
♦ ♦ ♦ the low-built Lancia

KINDLY MENTION "THE MOTOR" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS

B25



LANCIA "LAMBDA"
TOURING SPORT
Four and Six Passengers



LANCIA "LAMBDA"
TOWN BROUGHAM
Four and Six Passengers



LANCIA
 "LAMBDA"
 17 H.P.
 "THE ITALIAN MASTERPIECE"

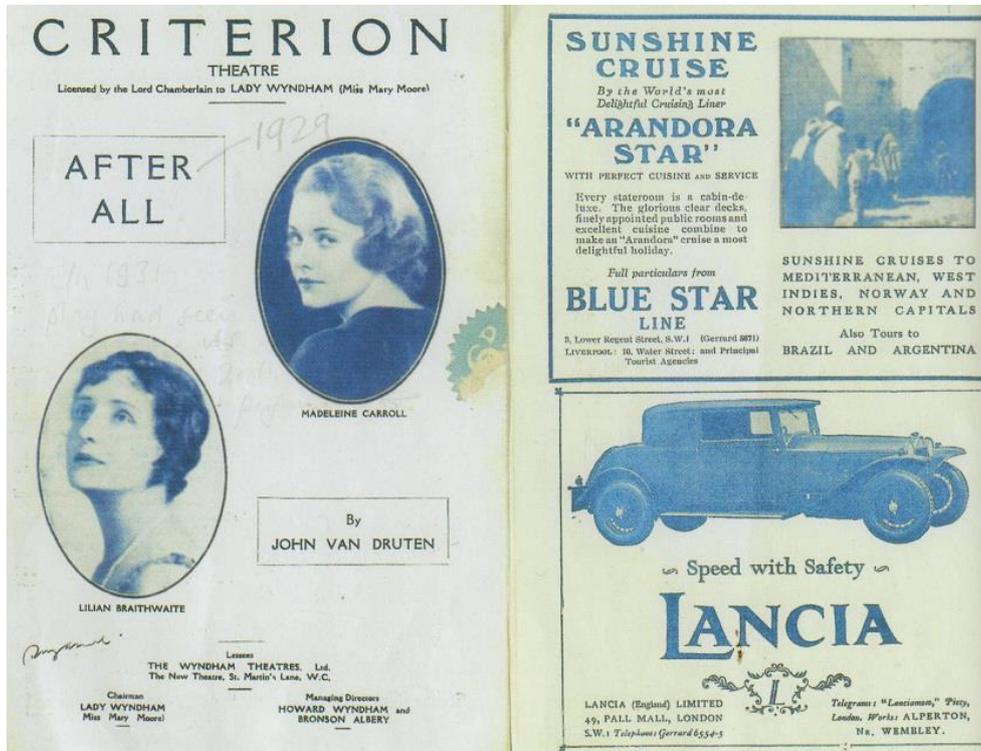
SOLE AGENTS
 SHIELDS MOTOR COMPANY PTY. LTD.
 Cor. FLINDERS and SPRING STREETS
 MELBOURNE



The Handiest Car in the World
LANCIA
 "LAMBDA"
 14-60 hp (59 H.P.)
 "Truly a Remarkable Car"
CURTIS AUTOMOBILE CO. LTD.
 28, Parkside Street, London, W.1.



The Handiest Car in the World
LANCIA
 "LAMBDA"
14-60 hp (59 H.P.)
 14-60 hp (59 H.P.)
 Curtis Automobile Co. Ltd.
 28, Parkside Street, London, W.1.



Man hat den Eindruck, dass Lancia damals schon einen Gutteil dessen wusste und anwendete, was heute im Marketing erzählt wird.

Quellen :

- (1) NN, Novel Lancia light car, THE AUTOCAR, September 29th, 1922; Wiederabdruck in: Peter Garnier, Lancia – compiled from the archives of Autocar, Tom Hamlyn Publishing Group, London 1981, Seite 43-45.
- (2) Diese Broschüre befindet sich auf einer CD, die dem Buch: Bruce Lindsay, Lancia – 70 years of trailblazing, Eastwood, South Australia 2009, beiliegt. Die hier gezeigten Teile sind mit Zustimmung des Autors übernommen worden.
- (3) NN, On the road with the 13*9 h.p. Lancia, THE AUTOCAR, May 4th, 1923; Wiederabdruck in: Peter Garnier, Lancia – compiled from the archives of Autocar, Tom Hamlyn Publishing Group London 1981, Seite 46-47.
- (4) L. Cazalis, Essay del la Lancia « Lambda », LA VIE AUTOMOBILE, 25-9-24, Seite 378-379.
- (5) Bruce Lindsay, Lancia – 70 years of trailblazing, Eastwood, South Australia 2009, Seite 92.
- (6) Die Bilder wurden mit Zustimmung des Autors aus der schon genannten CD übernommen.
- (7) Jack Romano, Lancia in Britain, Lancia Motor Club 2013, Seite 194.

Das Verdeck der Lambda Torpedo – Teil 1a



Jonathan Reeve casarokardo@btinternet.com, Mike Benwell mike@mikebenwell.com,
Joachim Griese jgriese0@gmail.com

Die Vielfalt von Verdecken, die man heute bei Lambda Torpedos sieht, ist ziemlich gross. Sicherlich sind auch die Anforderungen an ein Verdeck unterschiedlich. Während einige von uns – vielleicht eine Minderheit – dabei sind, ihre Lambda – und dabei auch das Verdeck einschliesslich des Gestells – zu restaurieren, fällt es möglicherweise für die meisten Lambdaeigner nach mehrjähriger Nutzung in gemässigtem Klima an, das Verdeck zu erneuern. Was immer Sie für eine Stoff wählen, die wichtigste Eigenschaft ist, dass er garantiert nicht schrumpft, wenn er nass geworden ist. Das Schrumpfen kann zu Schäden am Gestell oder zu Schwierigkeiten, das Verdeck an der Windschutzscheibe zu befestigen, führen. Einer der Autoren hat eine Lambda Torpedo der 5. Serie, bei der das Verdeckgestell auf diese Weise verbogen wurde. Bei den Lambdas der 3. bis 5. Serie entfaltet sich eine grosse Hebelwirkung, wenn der Frontbogen des Gestells an die Windschutzscheibe angeschlossen wird. Ist das Stoffmaterial geschrumpft, kann sich das Gestell verbiegen, und die Niete können brechen. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass der Frontbogen, der wie alle Bögen des Gestells aus dünnem Stahlrohr besteht, bricht.

Eine kurze Suche im Internet ergibt, dass sich Austin Seven Eigentümer über das Schrumpfen und das Bleichen des Verdeckes beschweren, wenn es aus Wiganstoff oder ähnlichem Material besteht (tatsächlich hat Austin für Cabrioletfahrzeuge ein Verdeckmaterial verwendet, das Pantasote oder Neverleek ähnelt). Dieses Material beeindruckt manche Eigentümer eines Cabriolets, weil es nicht glänzt. Aber, liebe Lambdaeigner, auch für dieses Material liest man in Internetforen, dass es schrumpft! Seien Sie gewarnt und benutzen Sie ein Material, das nicht bleicht und garantiert nicht schrumpft und sich nicht streckt!

Verdeckmaterial

Es gibt Nachweise, z.B. aus Anzeigen der 20er und 30er Jahre, die ab und zu auf Ebay zu finden sind, dass bei Fahrzeugen, die nach Argentinien exportiert wurden, das Verdeckmaterial NEVERLEEK benutzt wurde. NEVERLEEK ist ein Vierfach-Material mit behandelter Oberfläche, das von der F.S. Car Company in Massachusetts von 1912 bis 1930 hergestellt und in Italien von Paolo Casalotto in Turin vertrieben wurde.

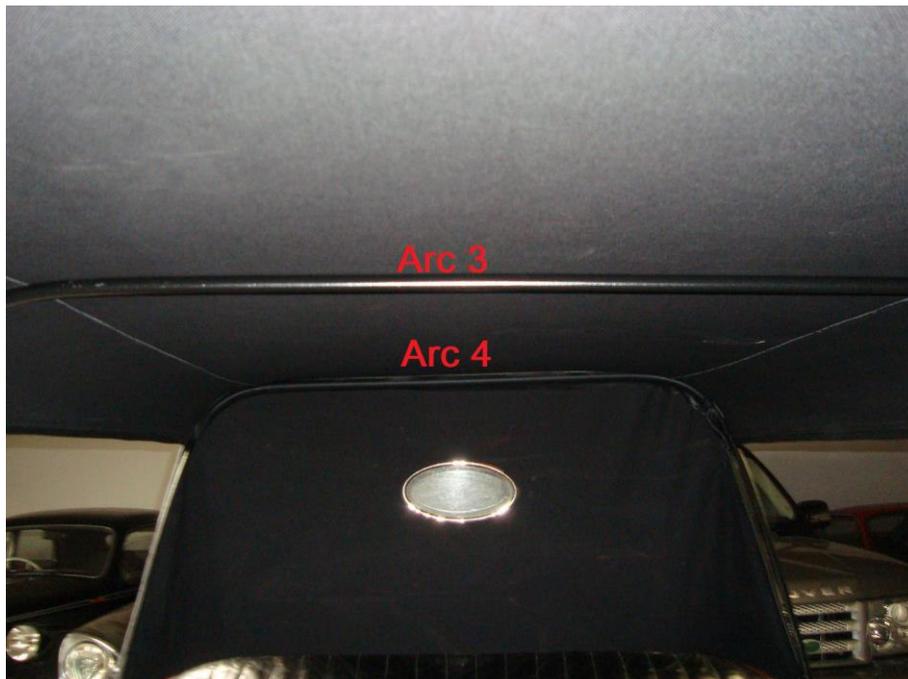
Die Reste des Verdeckmaterials, das ich bei meinem Torpedo gefunden habe, der mindestens von den späten 20er Jahren an in den USA war, hat ein ex Rolls Royce Mitarbeiter als Wiganstoff eingestuft - und das bei einem Fahrzeug, das entweder direkt aus Italien in die USA exportiert wurde oder von dem amerikanischen Käufer direkt in Turin abgeholt worden ist. Vielleicht kam aber der Wiganstoff meines Torpedoverdeckes erst später auf die Lambda. Bei



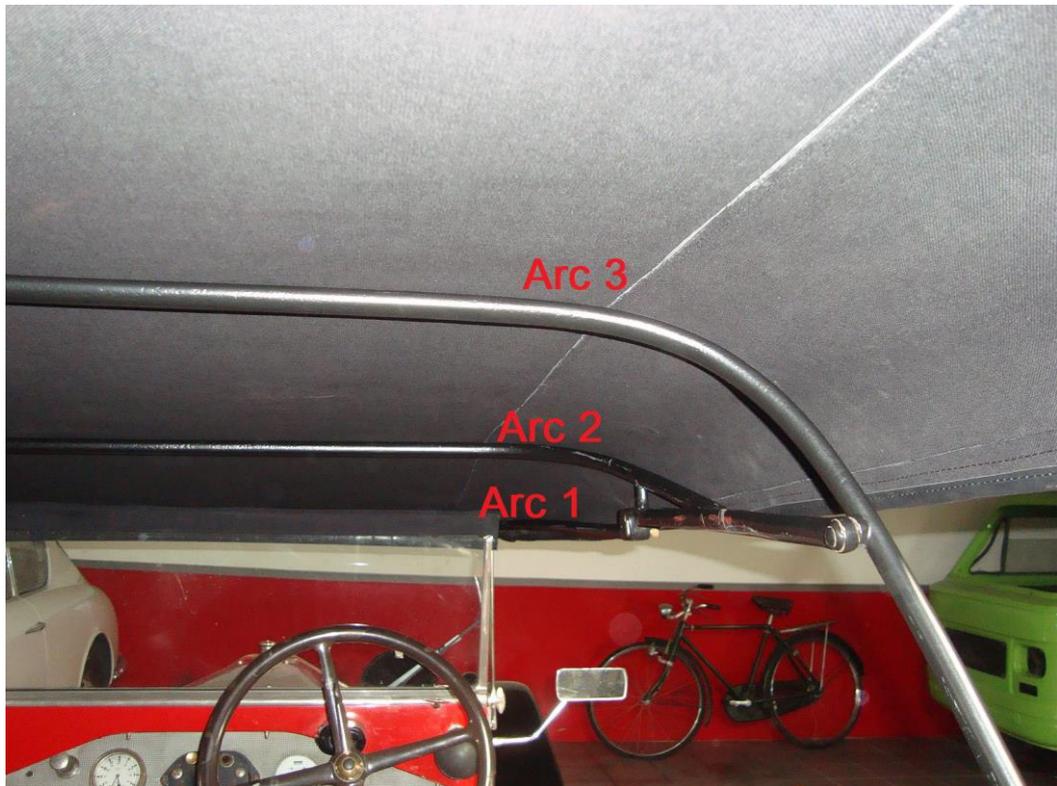
Das Verdeck verschwindet im Kasten. Bolzen und Mutter, um das Verdeck an der Windschutzscheibe zu befestigen (im Original eine Flügelmutter).



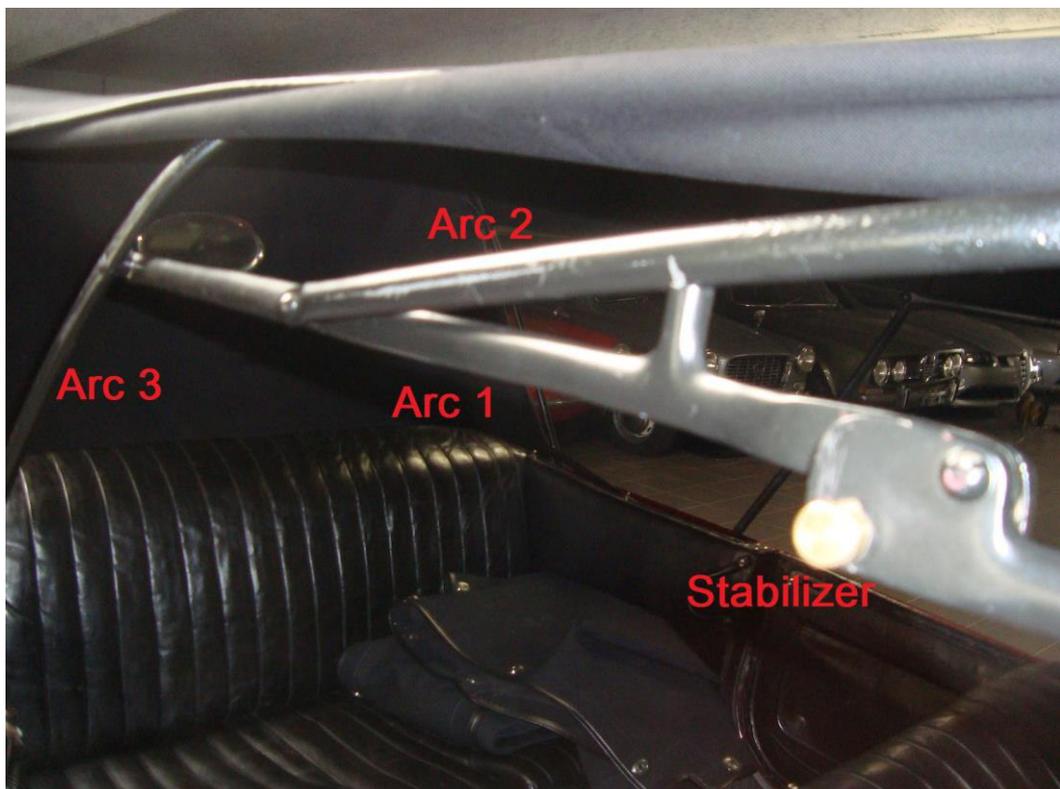
Die beiden Säulen, die an der Frontscheibe befestigt werden, und 2 Einsätze mit Federn und Rändelmuttern zur Stabilisierung des Verdeckgestells.



Von innen mit dem Blick rückwärt fotografiert: Die Bögen (arc) 3 und 4 sowie das Rückfenster



Von innen mit den Blick vorwärts fotografiert: Die Bögen 1, 2 und 3.



Von aussen, das Verdeck ist etwas angehoben, sieht man die Bögen 1, 2 und 3 sowie den Stabilisierungsmechanismus.

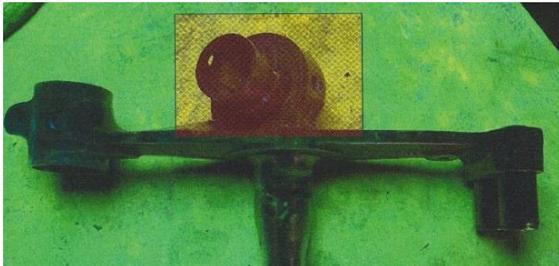


Die Lambda 10394 mit dem Verdeck.

(Fortsetzung im nächsten LWR Newsletter)

Magnetpulverprüfung von Lambda Achsschenkeln

Die Reparatur eines Verkehrsunfalls an der linken Vorderachse meiner Lambda führte auch zur Ueberprüfung der Achsschenkel. Die Firma Qualitec AG in Mägenwil/Schweiz führte hierzu eine Magnetpulverprüfung durch. Dabei zeigten sich am linken Achsschenkel deutliche Risse (siehe Fotos). Natürlich war ich nicht erfreut über das Ergebnis, aber zufrieden, es durchgeführt zu haben. Neue Achsschenkel für die Lambda sind verfügbar. Ich werde mir für beide Frontseiten der Lambda neue Achsschenkel von dem irischen Lieferanten beschaffen und einbauen.



Analysebereich des linken Achsschenkels. Analysebereich des rechten Achsschenkels.



Die Magnetpulverprüfung zeigt Risse im linken Achsschenkel.

Joachim Griese jgriese0@gmail.com

Der Einbau neuer Achsschenkel

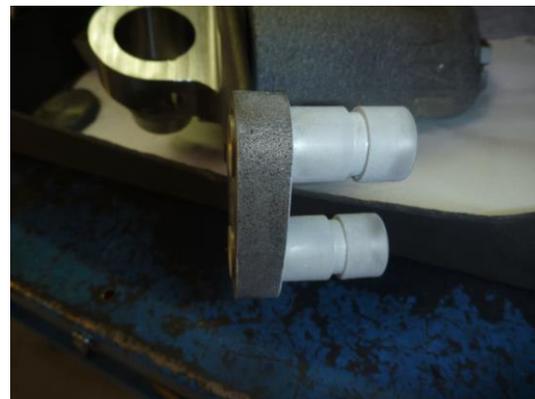


Sébastien Simon sebastien.simon@bluewin.ch

Im Interesse der Sicherheit aber auch, um mein Gewissen zu beruhigen, habe ich beschlossen, ein Paar neue Achsschenkel aus Irland zu bestellen. Ich habe sie im Frühling 2018 erhalten und war über die hervorragende Herstellung sehr erfreut. Ende 2018 starteten wir mit dem Einbau. Hierzu müssen zunächst die Sliding Pillar und die Vorderradbremsten demontiert werden. Danach kann man die Achsschenkel, die noch am Achsschenkelrohr 10-1004 befestigt sind, aus dem Trapezoid herausnehmen. Nun müssen noch die Achsschenkel vom Achsschenkelrohr getrennt werden. Dies geschieht - eventuell mit leichter Erwärmung der Achsschenkel – mit Hilfe einer vertikalen Presse.



Aufheizen des Achsschenkels.



Einsetzen der gekühlten Drehbolzen für die Bremsbacken.



Die eingesetzten Drehbolzen



Nach dem Bördeln.

Die 2 Drehbolzen für die Bremsbacken, die zu den Achsschenkeln gehören, werden nun in die Achsschenkel eingesetzt. Hierzu kühlt man die Drehbolzen (z.B. mit flüssigem Stickstoff) und heizt die Achsschenkel etwas auf. Die eingesetzten Drehbolzen werden auf der Rückseite gebördelt.

Die gleiche Methode (Aufheizen, Kühlen) wird nun angewandt, um die Achsschenkel mit dem Achsschenkelrohr zu verbinden. Wir haben das Rohr für Stunden in ein Gefäss mit flüssigem Stickstoff gelegt und die Achsschenkel in einem Ofen aufgewärmt. Mit Handschuhen angefasst, lassen sich die beiden Teile dann ohne grosse Mühe zusammenfügen. Dann haben wir an dem Achsschenkel für die rechte Seite noch den Lenkarm befestigt. Nach der Montage wurde alles in der Farbe schwarz seidenmatt lackiert.

Obgleich ich anfangs bezüglich des gesamten Prozess der Demontage und der Montage der Achsschenkel sehr besorgt war, verlief die gesamte Arbeit dank des flüssigen Stickstoffs sehr zügig und problemlos.

Bei den Sliding Pillar haben wir die defekten Flatterventile (10-1036) ersetzt. Auch die Vorderadbremsen sind bei dieser Gelegenheit überholt worden, so dass die Lambda im Frühling wieder auf der Strasse sein sollte.

Am Ende tut es mir fast leid, dass die hervorragend Qualität der Achsschenkel jetzt unter schwarzem Lack versteckt ist.



Das Achsschenkelrohr sitzt im Achsschenkel. Beim Zusammenbau – man sieht den Lenkarm.

Die Hundertjahrfeier der Lambda in Fobello 2021

Alison Ure, Die Tochter von Pat Ure und Mitglied des Organisationskomitees, schreibt uns:

Die Website www.lancialambda100.com für die Hundertjahrfeier ist jetzt in italienischer und englischer Sprache in Betrieb. Diese Website wird laufend ergänzt, deshalb lohnt es sich, ab und zu hereinzuschauen, um aktuelle Entwicklungen zu verfolgen. Die Zeit läuft, bereiten Sie Ihre Lambda auf Fobello 2021 vor.

Alison Ure

Lambda Fahrzeuge und Lambda Ersatzteile



Diese wunderschöne Lambda Boneschi Coupé de Ville steht zum Verkauf. Bei Interesse kontaktieren Sie bitte Paolo Parigi olga.belp@hotmail.it.



Dies sind vorläufige Fotos; in der endgültigen Version werden die Teile vernickelt sein.

Diese Verschlüsse der Seitenkästen wurden in der 7. und 8. Serie der Lambda verwendet. Sie werden nach den technischen Originalzeichnungen neu hergestellt. Der Preis pro Stück ist 375 Euro plus Versandkosten. Bei Interesse kontaktieren Sie bitte Marco Geeratz marco.geeratz@gmail.com.



Suchen Sie nach einem Geschenk? Bereiten Sie sich auf Fobello 2021 vor?
Kaufen Sie eine Uhr zur Hundertjahrfeier der Lambda! Handgefertigt in der Schweiz!

Für die Castlemaine-Teilnehmer: Die Uhr ist schon jetzt verfügbar!

Weitere Informationen von Sébastien Simon sebastien.simon@bluewin.ch

Wo sind sie jetzt?

Im letzten LWR Newsletter habe ich die Fotos von 6 Lambdas vorgestellt und unsere Leser um Mithilfe gebeten, um den aktuellen Eigentümer zu finden. Die folgenden 3 der 6 Lambdas konnten mit Ihrer Hilfe identifiziert werden.



Bill Jamieson erkannte die gelbe Lambda, die sich heute im United Kingdom befindet. Laurence Roe schickte mir fast die gesamte Geschichte der blauen Lambda, die heute in Irland ist. Und für Don Williamson war es sehr leicht, den Eigentümer zu finden; die Lambda befindet sich im United Kingdom. Herzlichen Dank für die Hilfe.

Ich möchte Sie nun nochmals um Ihre Hilfe bitten, indem ich weitere 6 Fotos von Lambdas präsentiere, bei denen wir den aktuellen Eigentümer nicht kennen. Ich freue mich auf Ihre Antworten.



179 – 154



BB 9801



?



?



?



BF 7614

Joachim Griese jgriese0@gmail.com