



Newsletter 2/2019



Il Lambda World Register (www.lambdaworldregister.org) viene organizzato da

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

con l'aiuto dei coordinatori per

- Australia: Iain Simpson (iains@patash.com.au)
- Austria, Germany, Switzerland: Joachim Griese
- Belgium: Leo Van Hoorick (leo@vanhoorick.com)
- France: Sébastien Simon (sebastien.simon@bluewin.ch)
- Ireland: Roland Frayne (rjfvintage@gmail.com)
- Italy: Aldo Cimenti (aldo@cimentimarco.it)
- The Netherlands: Joost Koning (konpop@kpnmail.nl)
- Scandinavia: Magnus Nilsson (fanalone62@gmail.com)
- The United Kingdom: Mike Benwell (mike@mikebenwell.com)
- The United States: Neil Pering (nc-es.pering@prodigy.com)

La Newsletter viene pubblicata 4 volte all'anno da Bill Jamieson e Sébastien Simon

Contenuti della Newsletter 2/2019

<i>Editoriale: Sébastien Simon, Bill Jamieson.....</i>	<i>pag. 3</i>
<i>L'archivio online delle LWR Newsletter: Robert Griese.....</i>	<i>pag. 4</i>
<i>Il Lambda Winter Lunch al The George: Sébastien Simon.....</i>	<i>pag. 5</i>
<i>Il Tour 2019 delle Alpi Australiane.....</i>	<i>pag. 6</i>
<i>Alcune Note sul Tour delle Alpi Australiane: Bill Jamieson.....</i>	<i>pag. 7</i>
<i>Il marketing della Lancia per la Lambda: Joachim Griese</i>	<i>pag. 9</i>
<i>La Capote delle Lambda Torpedo – Parte I: Jonathan Reeve, Mike Benwell, Joachim Griese</i>	<i>pag. 15</i>
<i>L'analisi magnetica dei fuselli della Lambda: Joachim Griese.....</i>	<i>pag. 19</i>
<i>Montaggio dei nuovi fuselli delle sospensioni anteriori: Sebastien Simon.....</i>	<i>pag. 19</i>
<i>Lambda vetture e ricambi.....</i>	<i>pag. 21</i>
<i>Dove sono finite?</i>	<i>pag. 22</i>

Edoardo Lancia (articolo di Sébastien Simon), Umberto Rossi (articolo di Jonathan Reeve et al.) ed Isabel e Aldo Cimenti (gli altri articoli) hanno fatto la traduzione italiana dal testo inglese.

Copertina: Una Lambda al Maastricht InterClassics (Photo by Jan Huner)

Editoriale

Caro Lambdista,

siamo lieti di presentarti la newsletter 2/2019 .

In questo articolo descriviamo uno strumento molto importante per tutti i proprietari Lambda, il motore di ricerca dedicato alla Lambda con cui potrai rintracciare in brevissimo tempo l'articolo contenuto in una vecchia Newsletter LWR, nei primi fogli del consorzio Lambda o in tutti i documenti pubblicati su un argomento specifico, ad es. "pignone". Questo strumento è disponibile solo per gli utenti registrati, dopo la procedura di accesso e nella versione inglese del sito Web LWR.

Il vostro editore svizzero quest'anno è stato a Rétromobile, dove una magnifica Lambda seconda serie faceva parte della mostra Lancia organizzata da Lukas Huni. Questa mostra di fantastiche Lancia ha fatto ricordare le grandi vetture che un tempo venivano prodotte dalla nostra amata marca.

Nel momento in cui riceverete questo articolo, la prima edizione del tour alpino australiano Lancia Lambda avrà avuto luogo nel Nuovo Galles del sud. Abbiamo posticipato la distribuzione di questo articolo di alcuni giorni per assicurarci di includere un rapporto con immagini in questo articolo.

Questo mi porta allo stato della mia macchina, che potrebbe essere un esempio di ciò che può accadere: è andata in manutenzione solo per cambiare i fuselli, mentre la sospensione anteriore è stata revisionata a causa del cattivo assorbimento delle asperità della strada (una valvola rotta). Ascoltando il motore che sembrava un vecchio trattore, pensavamo di dover cambiare gli ingranaggi che muovono l'albero a camme. Mentre facevamo uscire l'olio del motore, ci siamo sorpresi nel vedere 2 litri di acqua fuoriuscire dalla coppa prima del lubrificante! Quindi un piccolo lavoro di manutenzione si è ora trasformato in un'intera riparazione del motore. Riporto in questo articolo il cambio dei fuselli e in futuro altri lavori necessari, ma spero di riavere la Lambda questa primavera! Fortunatamente i pezzi necessari sono disponibili da diverse fonti dal momento che ora sono prodotti con i disegni originali Lancia, o nel caso dei nuovi fuselli con dei miglioramenti tecnici. Quindi le nostre auto, anche se presto avranno 100 anni, continueranno ad essere apprezzate sulle strade per molti altri anni.

Speriamo di vedere molti Lambdisti in occasione di eventi in tutto il mondo, e soprattutto a Castlemaine questo ottobre, o di essere pronti per il grande evento, il centenario delle Lambda a Torino e a Fobello / Varallo nel 2021. Vorremmo invitare tutti voi a scrivere articoli sul restauro, l'uso e la manutenzione della vostra Lambda e mandarcili per pubblicarli nelle nostre LWR Newsletter.

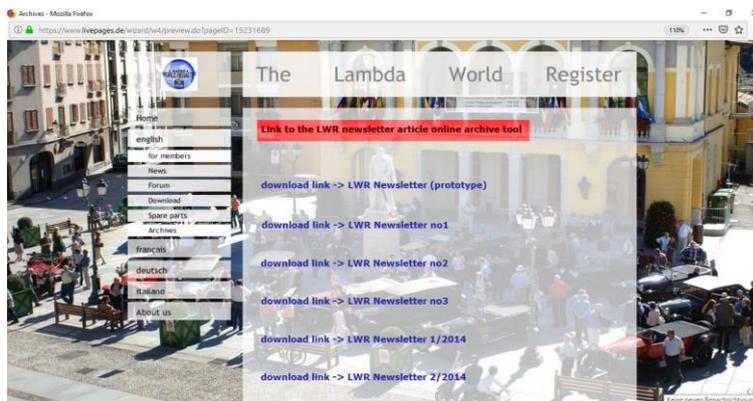
I nostri migliori auguri a te e alla tua Lambda.

Sébastien Simon, Bill Jamieson

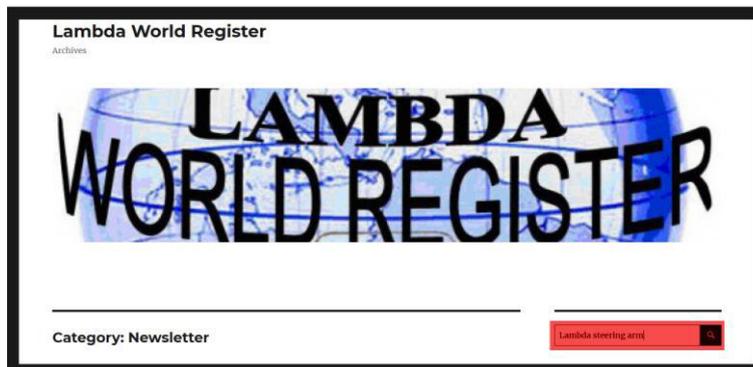
L'archivio online delle Newsletter del LWR

Nel capitolo archivi della sezione inglese del sito Web LWR qui di seguito (<http://www.lambdaworldregister.org/english.html>) troverete nella sezione «membri» - Accesso necessario - per scaricare tutte le LWR Newsletter dalla prima all'ultima. Abbiamo ora aggiunto un archivio online di tutti gli articoli delle LWR Newsletter e uno strumento di ricerca di testo libero per tutti gli articoli delle LWR Newsletter compresi anche i bollettini Lambda del 1978-1981.

All'inizio del capitolo “archivi” c'è il collegamento allo strumento di ricerca del testo libero (colore rosso nella schermata 1).



Ad esempio cerchiamo tutti gli articoli contenenti “Lambda steering arm”



Nella schermata 3 vedi l'inizio del risultato (tutti gli articoli che contengono il testo "Lambda steering arm").

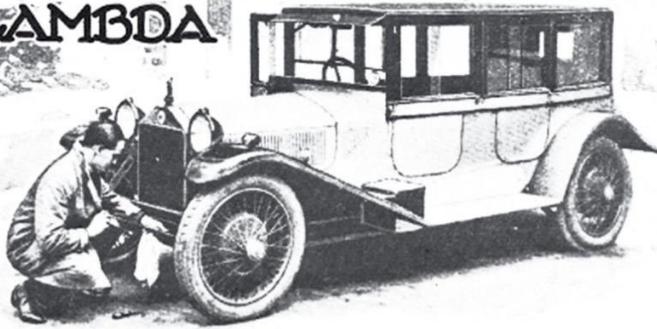


Robert Griese rgriese@genion.de

Il Lambda Winter Lunch al George, 2.03.2019

LANCIA LAMBDA

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.*

È stato bello tornare a Londra, per questo bellissimo evento organizzato nei minimi dettagli da Olivia Stephens, in assenza di Mike Benwell.

Il cortile del George era occupato dalla Lambda ottava serie Berlina di Rupert Marks, ex John Vessey / Brin Edwards e dal siluro dell'ottava serie Lambda di Sebastien Welch (UL 5460). Il cortile era perfetto per discussioni animate sui cofani aperti. A pranzo Rupert Marks ci ha raccontato del suo viaggio nell'Europa dell'Est fino all'Albania nel 2018 con la sua Lambda appena acquistata e 3 amici. Tutti entusiasti di discutere di Lambda con gli amici, di condividere esperienze e di pianificare eventi futuri. E' giunto troppo presto il momento di andare alla stazione di London Bridge e di prendere il treno per l'aeroporto di Gatwick per il volo di ritorno in Svizzera.



Al George (foto di Hugo Modderman)

Sébastien Simon sebastien.simon@bluewin.ch

Il Tour 2019 delle Alpi Australiane



Steve Boyle yboyle3@bigpond.com

Mentre mi siedo qui a scarabocchiare e riflettere sulla recente settimana di vacanza al Lambda Alpine Tour, in cui ho apprezzato la compagnia e la generosità di un certo numero di proprietari Lambda del nostro continente, mi sono accorto che la mia cultura sulla Lambda si è arricchita tantissimo.

Tutto è iniziato con un invito di Iain Simpson a volare da Perth WA (3500 km) per occupare il sedile del passeggero nella sua ottava serie Torpedo. Ho accettato senza esitazione. Iain mi aveva informato quella mattina della mia responsabilità di guidare a lungo durante questa escursione, così mi sono ritrovato ai comandi di questa perfetta Lambda. Avevo già guidato questa macchina in precedenza, anche se non in tour, quindi la capacità di coprire vaste distanze in tempi rapidi e con un certo comfort è stata una piacevole sorpresa. Mettersi alle spalle 100 km in un'ora è tutto sommato semplice.

Abbiamo saputo di un'altra Lambda che ha riscontrato un problema con un set di bilancieri. Nessuno aveva un ricambio a bordo, ma hanno saputo trovare un'ottima soluzione e la vettura è ripartita con solo 2 ore di ritardo. Siamo riusciti ad avere addirittura dei ricambi originali il giorno dopo.

Con un'abbondante dose di protezione solare ci siamo diretti verso il nostro primo incontro serale con la comitiva vittoriana a Bright, circa 300 km coperti il primo giorno. Ci siamo riuniti in un motel nel tardo pomeriggio. 6 su 7 Lambda giunte da Victoria ci stavano aspettando. La Lambda mancante non era presente a causa di problemi meccanici.

Il 2° giorno e quello successivo ci furono temporali e pioggia persistente che provocarono il solito trambusto per alzare tettucci e montare i laterali. Dopo un breve tratto bagnato per arrivare al tè del mattino (nell'imponente museo Stower) la giornata è migliorata molto per nostra fortuna dal momento che avevamo di fronte circa 300 Km di strada fantastica ed impegnativa. Abbiamo seguito la Via Alpina fino all'altopiano "Snowy Mountains", raggiungendo altitudini superiori ai 1500m. La capacità di queste macchine di affrontare alcune di queste salite e discese è notevole e deve essere stata davvero sorprendente negli anni '20.

A Jindabyne ci siamo incontrati con gli altri 4 (dei 5 iscritti) Lambdisti provenienti dagli stati del nord e durante la cena in un raffinato ristorante italiano, ognuno ha raccontato le avventure del proprio viaggio. Il sabato la guida è stata breve ed abbiamo avuto tutto il tempo per rilassarci e condividere il pranzo. Mi è stato proposto un giro sulla quarta serie di John Brenan che mi è piaciuto molto e durante il quale ho potuto apprezzare quanto fossero più leggeri molti particolari dell'auto.

A Jindabyne ci siamo incontrati con gli altri 4 (dei 5 iscritti) Lambdisti provenienti dagli stati del nord e durante la cena in un raffinato ristorante italiano, ognuno ha raccontato le avventure



del proprio viaggio Il sabato la guida è stata breve ed abbiamo avuto tutto il tempo per rilassarci e condividere il pranzo. Mi è stato proposto un giro sulla quarta serie di John Brenan che mi è piaciuto molto e durante il quale ho potuto apprezzare quanto fossero più leggeri molti particolari dell'auto.

La cena del sabato sera si è tenuta presso il resort dove hanno alloggiato la maggior parte dei partecipanti e dove siamo stati intrattenuti da un'interessantissimo discorso di Bill Jamieson sul Trial alpino del 1926 vinto a titolo definitivo da John Barber su una Lambda prima serie.

La domenica mattina i partecipanti si sono preparati per tornare a casa verso nord o verso sud. Domenica noi del sud ci siamo incontrati per l'ultima sera a Beechworth, a circa metà strada, con davanti ancora 300 km.

L'ultimo giorno del tour ci fu ancora una sosta per il tè del mattino (abbondante e delizioso) mentre alcuni di noi si sono uniti a Dorie Wood a Benalla per vedere la Lambda del suo defunto marito Jim. Le vetture della seconda serie e della ottava serie sono state parcheggiate per la prima volta in sua memoria. Dopo l'incontro con Dorie', ognuno ha preso la propria via verso casa.

Credo che solamente una su dieci Lambda abbia utilizzato il carro attrezzi e solamente l'ultimo giorno. Davvero incredibile se pensiamo che il percorso è stato di più di 1500 km.

Come un'entusiasta Lancista che non possiede una Lambda e che ha avuto ben poco a che fare con le auto dell'anteguerra, ho avuto il privilegio di partecipare a questo raduno. L'esperienza è stata indimenticabile.

Alcune note sul Tour delle Alpi Australiane



Bill Jamieson bill.jamieson@bigpond.com.au

Senza voler sminuire gli utili commenti di Steve Boyle come un driver Lambda in erba, ho pensato che i membri del LWR possano desiderare alcune informazioni di base sulla storia e il significato di questo evento, e potrebbero anche desiderare leggere alcuni dettagli sui guasti e le riparazioni del motore di alcuni partecipanti.

L'evento del 2019 è stato ideato da Alistair Palmer, figlio Ken Palmer da Sydney, proprietario e driver di lunga data di Lambda. In collaborazione con Iain Simpson, da Melbourne, i due hanno organizzato un evento di cinque giorni di grande successo, rievocando il Concorso Alpino del 1926 di Royal Automobile Club of Victoria (RACV). Questo concorso in origine si è tenuto per dieci giorni nel marzo 1926 ed è stato vinto da John Barber, alla guida della sua Lambda I serie, un'auto che aveva allora 2 anni e mezzo e che aveva già percorso circa 21.000 miglia sulle ruvide strade australiane di quegli anni.

Il tour di quest'anno ha attirato 27 Lambdas con relativi proprietari provenienti dal Queensland, New South Wales e dal Victoria, oltre alla presenza di Steve Boyle, proveniente dall'Australia occidentale e da 3500 km di distanza. Sebbene l'attenzione fosse tutta per le Lambda, altri modelli di Lancia sono stati benvenuti, ed Augusta, Aurelia e Flaminia si sono mescolate alle Lambda.



I partecipanti provenienti dal Victoria si sono incontrati a Healesville la mattina di giovedì 21 marzo, per raggiungere Bright, nel nord-est dello Stato, per la prima sosta notturna. Sulla strada, passando per la città di campagna di Alexandra, abbiamo avuto il nostro primo problema meccanico, quando il motore della Lambda sesta serie di Mark McKibbin ha prodotto rumori non familiari. Mark ha prontamente spento il motore.

Togliendo il coperchio valvole il guasto è stato subito visibile : una semplice coppiglia, che fissava l'asse centrale di uno dei seguicamma a rulli, era saltata, consentendo all'asse centrale, agli otto rullini e alla pista esterna del cuscinetto di spargersi nella parte superiore della testata. La pronta reazione di Mark aveva prevenuto ulteriori danni, e con l'aiuto del magnete portatile di Peter Renou, siamo stati in grado di recuperare tutti tranne uno dei rulli. Riteniamo che il rullo mancante sia caduto nella coppa, ma almeno non era entrato tra i cuscinetti nella trasmissione verticale.

Seguendo la solita regola, nessuno nel gruppo aveva con se un rullo di riserva, ma un amichevole passante locale ofci ha offerto l'uso del suo laboratorio. Una rapida discussione ha prodotto una possibile soluzione. Abbiamo acquistato presso una ferramenta locale una fresa elicoidale da 4,00 mm ed abbiamo ricavato due pezzi da 6,00 mm (1 di riserva, non si sa mai!) Il montaggio è stato rapido e l'auto è potuta ripartire dopo un'ora e mezza. Abbiamo chiesto a chi sopraggiungeva da Melbourne di procurarsi dei rulli originali di riserva e di portarli a

Jindabyne. Quindi nel comfort del garage dell'hotel Jindabyne, è stata ripetuta la sequenza di smontaggio e montaggio. Inutile dire che il ricambio artigianale fresato sembrava perfetto!

L'itinerario 2019 ha toccato molte delle strade e delle città presenti nell'evento del 1926 e si è svolto a Jindabyne, a soli 32 km dalla vetta più alta dell'Australia, il monte Kosciuszko. Il programma non contemplava solo l'automobilismo competitivo, ma anche alcune interessanti escursioni. La prima delle quali è stata una visita al museo australiano dello Stoewer di John Stanley a Tawonga, nella valle Kiewa di Victoria. John, ex proprietario di Lambda e membro del Registro Lancia, è considerato un'autorità mondiale dello Stoewer di produzione tedesca e ha trasferito la sua straordinaria collezione dalla sua ex casa di Armidale al NSW. Siamo stati intrattenuti con un breve ma affascinante discorso sulla storia dello Stoewer.

La seconda visita non-Lancia è stata al museo Snowy Mountains Authority ad Adaminaby, NSW. È stato bello ricordare questo visionario progetto di idroelettricità e irrigazione con le sue 16 grandi dighe, 7 centrali elettriche e 225 chilometri di gallerie. Con la costruzione che inizia nel 1949 e un programma di 25 anni, sono uscito dal museo con ammirazione per la lungimiranza dei progettisti e alcuni seri dubbi sul fatto che i politici di oggi potrebbero anche essere d'accordo su ciò che doveva essere fatto. Una mostra impressionante e stimolante.

Il programma formale si è concluso con una cena a Jindabyne il sabato sera, e la domenica mattina il gruppo si è diviso per tornare a casa, a nord oppure a sud. Decidemmo tutti di riorganizzarlo, forse tra un paio d'anni.

Ripensandoci, sembra che questo evento abbia ottenuto due importanti risultati: In primo luogo, la decisione di fondare il Tour nel RACV Contest del 1926 ha focalizzato l'attenzione su uno dei maggiori successi competitivi della Lambda in Australia; un successo che probabilmente è stato responsabile di importanti vendite dell'auto in questo paese, e in secondo luogo, credo che questo evento segnali anche l'emergere di un'altra generazione di appassionati di Lambda, altrettanto appassionata e certamente capace almeno quanto i loro anziani genitori.

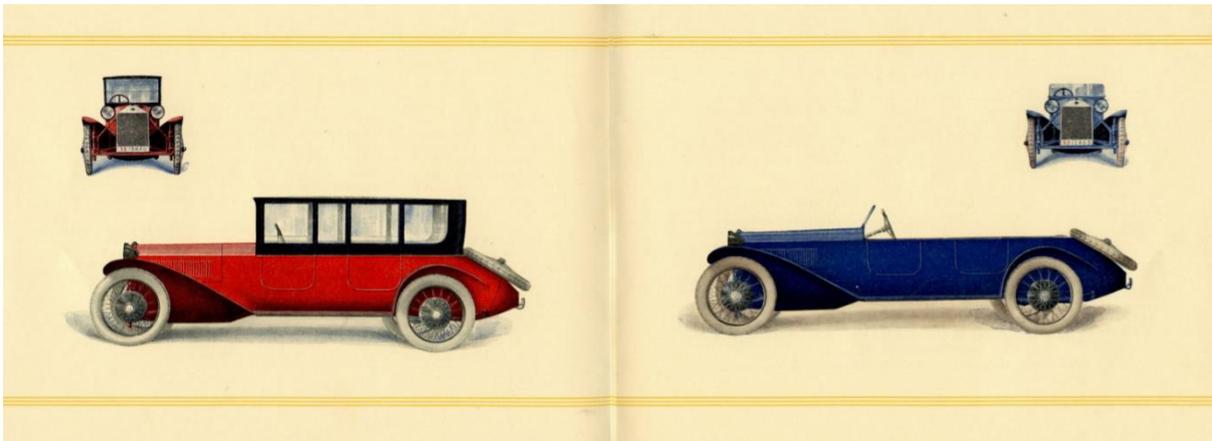
Le vendite delle Lambda



Joachim Griese jgriese0@gmail.com

Quando Lancia ha iniziato la produzione della Lambda, aveva un'organizzazione di agenti di vendita consolidata in Italia ed in altri 20 paesi, che in parte erano già attivi per la vendita dei modelli precedenti come Theta e Kappa. Prima dei saloni di Parigi (ottobre 1922) e Londra (novembre 1922) Lancia presentò nell'agosto / settembre 1922 una pre-serie Lambda a

giornalisti i cui articoli apparvero nel settembre del 1922, ad esempio nell'edizione THE AUTOCAR del 29 settembre (1). Presumibilmente insieme alla presentazione delle preserie Lambda, Lancia ha distribuito una brochure «LAMBDA» MODEL LIGHT CAR 1922 con splendide immagini della Lambda (in effetti un po' diversa dalla produzione)



unita al testo seguente(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

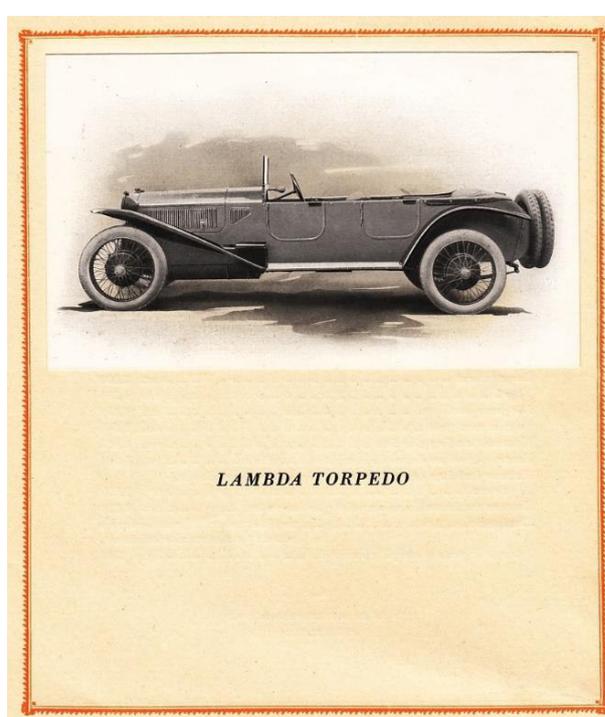
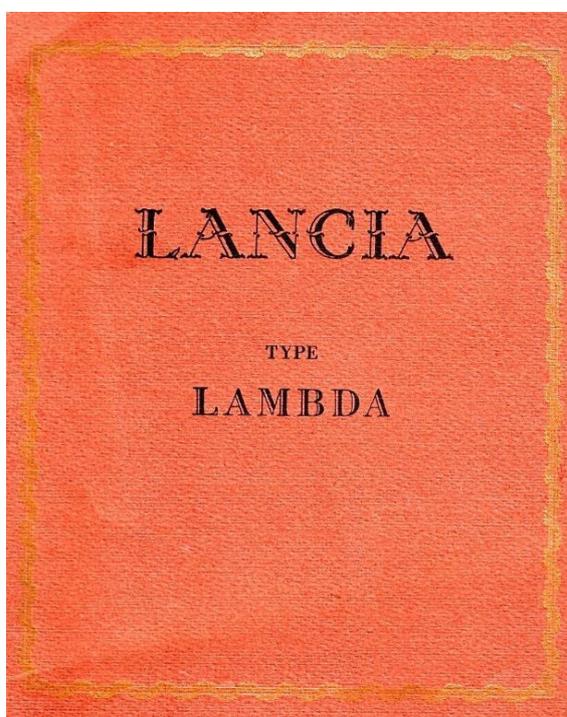
Such a combination, desired by all motorists, is generally the most costly to arrive at and manufacturers who have aimed at producing cars with these qualities have found that the result has been a high priced vehicle - a car which was costly to maintain, of considerable weight and therefore saleable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

Quando nel 1923 Lancia produsse 400 vetture della I serie e circa 500 della II, vennero anche stampati alcuni articoli pubblicitari su tutti i più importanti giornali e per gli appassionati di Lambda non è difficile trovare delle bellissime brochure che sono delle vere opere d'arte.



Nel 1923 e nel 1924 gli articoli sui test su strada con la Lambda apparvero in alcune pubblicazioni nazionali (3,4).

Con il successo di mercato della Lambda, anche gli agenti di vendita e i fornitori (ad esempio Michelin per le gomme) ottennero indirettamente grandi benefici. Sono molto interessanti le pubblicità, vere opere d'arte (5) che enfatizzano alcune caratteristiche della Lambda (come la tenuta di strada).

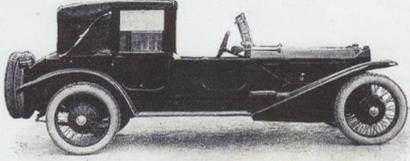
Anche i piloti e i passeggeri apparivano nelle foto, prima come comparse di secondo piano (6), quindi come simbolo del pilota coraggioso e sportivo (7) e alla fine come target di mercato (l'alta società in un ambiente sportivo o il pubblico del teatro (8)).

AGENZIA AUTOMOBILI 

"LANCIA"

VIA URBANO RATAZZI, 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 CESAR VIA DELLE SCUOLE - TELEFONO 49-754



8^a SERIE "LAMBDA" 2.750 cmc.

TUTTO IL COMFORT, LA SIGNORILITÀ, LA SICUREZZA
E LA VELOCITÀ DELLA GROSSA VETTURA



Cabriolet in versione speciale (completata a 4 posti)



Cabriolet in versione "Weymann" (a 6 posti)



Berlina in versione "Berlina" (completata a 6 posti)

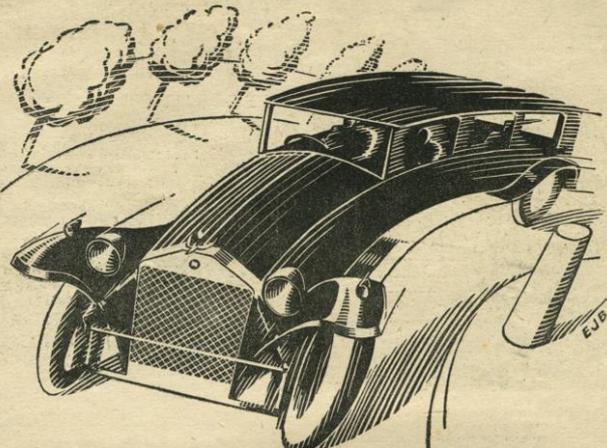
RICHIEDERE CATALOGO LISTINO PREZZI E UNA PROVA RICORRENZA
NON IMPEGNATIVA. AGLI AGENTI ESCLUSIVISTI ISTITUITI DALLA

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO

GOMME MICHELIN COMFORT BIRENDUM

July 3, 1928.  39

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.

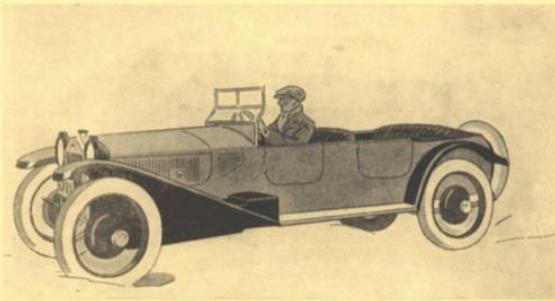
Make an appointment by telephone for a trial run or write for the book: "The Low-built Lancia."

Curtis Automobile Company Ltd., Sole Lancia Concessionaires, Curtis Buildings, Park Royal, London, N.W.10
Phone: Willesden 3620. Telegrams: Curlanwork, Harles, London.

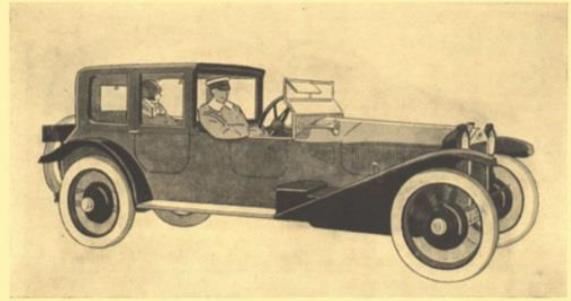
West End Showrooms, London and Counties Auto Distributors Ltd., 18 Berkeley Street, Piccadilly, London, W.1
Phone: Mayfair 7050. Telegrams: Curlanath, Piccy., London.

... 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



CRITERION

THEATRE

Licensed by the Lord Chamberlain to LADY WYNDHAM (Miss Mary Moore)

AFTER ALL



MADELEINE CARROLL



LILIAN BRAITHWAITE

By

JOHN VAN DRUTEN

Lessee
 THE WYNDHAM THEATRES, Ltd.
 The New Theatre, St. Martin's Lane, W.C.

Chairman
 LADY WYNDHAM
 (Miss Mary Moore)

Managing Directors
 HOWARD WYNDHAM and
 BRONSON ALBERRY

SUNSHINE CRUISE

By the World's most
Delightful Cruising Liner

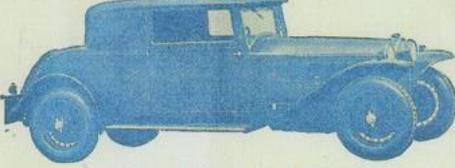
"ARANDORA STAR"

WITH PERFECT CUISINE AND SERVICE

Every stateroom is a cabin-de-luxe. The glorious clear decks, finely appointed public rooms and excellent cuisine combine to make an "Arandora" cruise a most delightful holiday.

Full particulars from
BLUE STAR LINE
 5, Lower Regent Street, S.W.1 (Gerrard 8671)
 Liverpool: 11, Water Street; and Principal
 Tourist Agencies

SUNSHINE CRUISES TO
 MEDITERRANEAN, WEST
 INDIES, NORWAY AND
 NORTHERN CAPITALS
 Also Tours to
 BRAZIL AND ARGENTINA



Speed with Safety

LANCIA

LANCIA (England) LIMITED
 49, PALL MALL, LONDON
 S.W.1 Telephone: Gerrard 6554-5

Telegrams: "Lanciaman," Piccy,
 London. Works: ALPERTON,
 Nr. WEMBLEY.

Sembrerebbe che i pubblicitari di allora avessero già sviluppato una buona parte delle idee che si utilizzano anche oggi.

Fonti:

- (1) NN, Novel Lancia light car, THE AUTOCAR, September 29th, 1922; reprinted in: Peter Garnier, Lancia – dall'archivio di Autocar, Tom Hamlyn Publishing Group, London 1981, page 43-45.
- (2) Questa brochure proviene da un CD allegato al libro : Bruce Lindsay, Lancia – 70 years of trailblazing, Eastwood, South Australia 2009.
- (3) NN, On the road with the 13*9 h.p. Lancia, THE AUTOCAR, May 4th, 1923; Ristampato : Peter Garnier, Lancia – dagli archivi di Autocar, Tom Hamlyn Publishing Group London 1981, page 46-47.
- (4) L. Cazalis, Essay del la Lancia « Lambda », LA VIE AUTOMOBILE, 25-9-24, page 378-379.

- (5) Bruce Lindsay, Lancia – 70 years of trailblazing, Eastwood, South Australia 2009, page 92.
- (6) Questa foto proviene da un Cd allegato al libro : Bruce Lindsay, Lancia – 70 years of trailblazing, Eastwood, South Australia 2009.
- (7) Questa foto proviene da un Cd allegato al libro: Bruce Lindsay, Lancia – 70 years of trailblazing, Eastwood, South Australia 2009.
- (8) Jack Romano, Lancia in Britain, Lancia Motor Club 2013, page 194.

La Capote della Lambda Torpedo - Parte 1a



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

La varietà delle capote che vediamo attualmente montate sulle Lambda torpedo è assai vasta. Le necessità dei loro proprietari sono anch'esse svariate. Mentre alcuni, forse soltanto una minoranza, necessitano soltanto di restaurare il telaio della capote, la maggioranza dei proprietari di lungo possesso sono più verosimilmente portati a dover restaurare la loro capote dopo un paio di decenni di uso in climi temperati. Qualunque sia il materiale usato è essenziale che esso sia garantito contro il restringimento dovuto all'umidità. Il restringimento può probabilmente portare al danneggiamento del telaio o anche all'impossibilità di fissare la capote stessa al parabrezza nel momento più urgente. Uno degli autori possiede una torpedo quinta serie con una capote che visibilmente è stato danneggiato nella stessa maniera. Come dimostreremo, sulle auto della 3a - 5a serie le capote esercitano una leva particolarmente alta quando la parte anteriore della capote viene fissata al parabrezza e se tale materiale si è ritirato e non si lacera, gli archi del telaio o i suoi rivetti si rompono. Per di più la parte curva anteriore del telaio, la quale come su tutte le altre è realizzata con sottili tubi di acciaio, può rompersi staccandosi dal resto del corpo.

Un rapido giro su internet rivela che i proprietari di Austin Seven lamentano il restringimento come anche lo scolorimento quando vengono usati i "double duck" o simili materiali come il "Wigan weave", i quali sono sempre reperibili presso i rivenditori (Austin in realtà forniva le sue vetture da turismo con materiale simile al "Pantasote" o al "Neverleek" quando nuove - vedi sotto). Questi materiali attirano alcuni proprietari perchè non brillano, ma attenzione proprietari di Lambda, vi sono delle lamentele sul loro restringimento nelle chat forum di diversi club al riguardo di questi materiali non lucidi, così siete avvertiti! Usate materiale che il vostro rivenditore garantirà non soltanto contro la scoloritura ma anche contro il restringimento causato dall'acqua.

Soluzione 1

Sfortunatamente i disegni di fabbrica originali per la capote, il suo telaio e il meccanismo di ancoraggio della capote al parabrezza 10-1895-A non esistono più. Ma sulla Lambda recante il numero di scocca 10394 abbiamo una capote che apparentemente è originale. Questa Lambda fu dotata con l'opzione a parabrezza in pezzo unico e le colonne in acciaio nichelate che sostengono la parte frontale della capote; quando viene aperto sono smontabili. Ciò significa che le colonne ed i loro ancoraggi inferiori necessitano di trovare posto nell'auto nel caso venissero smontati. Le immagini seguenti mostrano la capote ed il sistema di ancoraggio della capote al parabrezza, l'unico disegno esistente è quello per il piccolo finestrino posteriore ovale 10-2119.



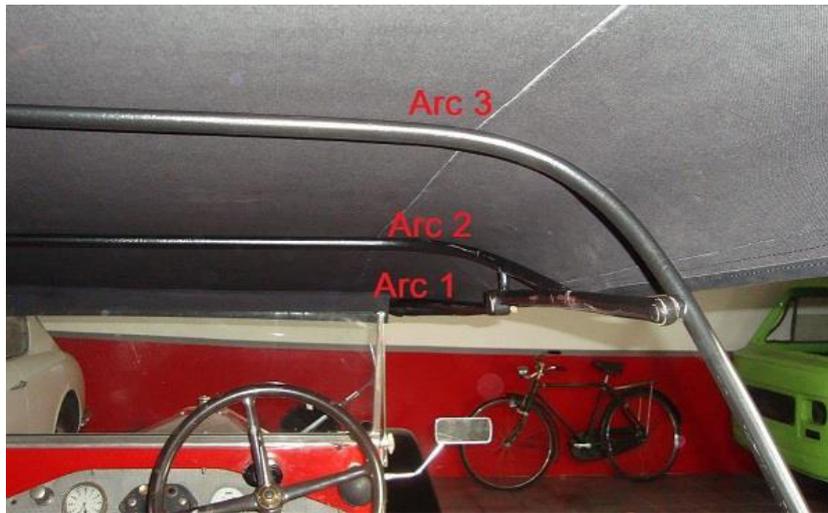
La capote nel suo gavone. La vite ed il dado (originariamente un dado a farfalla) destinato al fissaggio della capote al parabrezza.



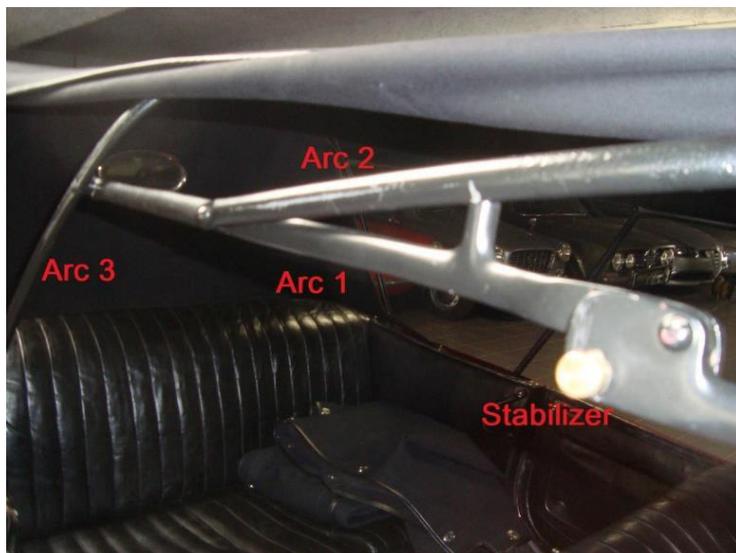
Le due colonne ancorate al parabrezza, i due dadi per fissare la capote alle colonne e due stabilizzatori per la capote.



Dall'interno (guardando indietro) vedete l'arco 3 e l'arco 4.



Dall'interno (guardando avanti) vedete l'arco 1, l'arco 2 e l'Arco 3.



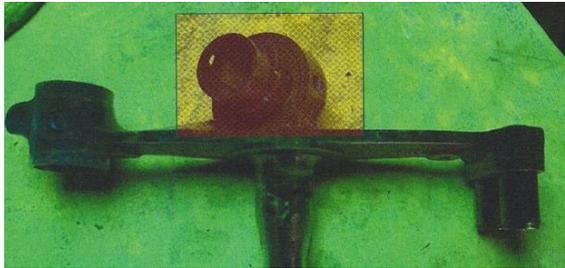
Dall'esterno (la capote è leggermente alzata) vedete l'Arco 1, l'Arco 2, l'Arco 3 e lo stabilizzatore.



La soluzione 1 con la capote alzata; la piccola finestra posteriore che vedete sarà la stessa per tutte e tre le soluzioni. Il disegno per la piccola finestra posteriore è disponibile.

L'analisi magnetica dei fuselli della Lambda

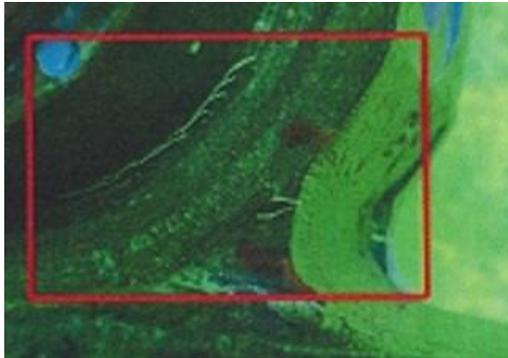
Esaminando il danno di un incidente sul lato sinistro della mia Lambda ho deciso di analizzare anche i fuselli. La società svizzera Qualitec AG ha proposto di effettuare un esame magnetico scoprire le crepe nel materiale in acciaio al nichel-cromo dei miei fuselli. Le seguenti immagini illustrano l'analisi e i risultati.



Analisi del fusello sinistro.



Analisi del fusello destro



L'analisi mostra la crepa nel fusello sinistro.

Seppure non fossi felice per la cattiva notizia sono contento di aver fatto analizzare i pezzi e di aver trovato il difetto. Sono ormai disponibili i ricambi, quindi me ne procurerò una coppia e li monterò, così chiunque guiderà in futuro la mia Lambda correrà qualche rischio in meno.

Joachim Griese jgriese0@gmail.com

Montaggio dei nuovi fuselli delle sospensioni anteriori



Sébastien Simon sebastien.simon@bluewin.ch

Nell'interesse della sicurezza, e per la mia tranquillità, ho deciso di ordinare un set di nuovi fuselli delle sospensioni fabbricati in Irlanda. Li ho ricevuti all'inizio della primavera 2018 e sono veramente ben fatti. Alla fine del 2018 abbiamo iniziato a smontare la sospensione anteriore. Una volta che le sospensioni sono state completamente smontate, si rimane con il fuso che si adatta perfettamente al fodero della sospensione anteriore 10-1004. Il fuso deve quindi essere separato dal fodero usando una pressa verticale e i pezzi di supporto adatti.



Riscaldamento del fuso.



Inserimento dei perni supporto ganasce freno, molto freddi.

I due perni supporto della ganascia anteriore (11-1136) ricevuti con i nuovi fusi devono quindi essere inseriti e aggraffati nella posizione corretta. L'inserimento è stato effettuato riscaldando i fuselli e raffreddando i perni in azoto liquido (- 196 °C).



Perni delle ganasce inseriti.



Dopo il piantaggio.

Dopo aver piantato i perni in posizione, è stato applicato lo stesso metodo per piantare i nuovi fuselli sul fodero della sospensione anteriore. Il fodero è stato immerso nel recipiente di azoto liquido per 2 ore e il fuso è stato inserito in un forno. Dopo aver estratto entrambe le parti (mi raccomando: usare guanti spessi!), far scorrere il fuso sul fodero della sospensione anteriore è stato facile. Dopodichè il braccetto dello sterzo è stato riavvitato sull'asse del fuso destro e l'intero assemblaggio è stato verniciato nero satinato.

Sebbene fossi molto preoccupato per il processo di smontaggio e rimontaggio dei nuovi fuselli sul fodero della sospensione anteriore, l'intera operazione è stata facile e molto rapida, grazie all'utilizzo dell'azoto liquido per il raffreddamento dei pezzi da piantare.

Da allora, l'intera sospensione è stata ricostruita e le valvole a cerniera sono state sostituite con quelle ultimo modello. Anche i freni anteriori sono stati rettificati, e così l'auto adesso dovrebbe essere pronta per i giri primaverili

Il mio unico rimpianto è che quel bellissimo assale da oggi sia molto nascosto sotto la macchina e visibile solo a un occhio ben allenato.



Fuselli sul fodero della sospensione anteriore. Durante il rimontaggio, con il braccetto dello sterzo.

Il rally del centenario Lambda di Fobello

Alison Ure, figlia di Pat Ure, e membro del comitato organizzatore scrive:

Il sito web per questo evento è ora disponibile in italiano e inglese www.lancialambda100.com
Il sito web continuerà ad essere aggiornato quindi controllarlo regolarmente ti aiuterà a non perdere le informazioni che ti servono.
Il tempo sta correndo, quindi preparati!

Alison Ure

Lambda auto e ricambi



Questa meravigliosa Lambda Boneschi Coupé de Ville è in vendita. Per informazioni potete contattare Paolo Parigi olga.belp@hotmail.



Questa è la foto di un prototipo; la versione definitiva sarà nichelata.

Queste chiusure per il vano attrezzi sono state utilizzate nella settima e nell'ottava serie. Sono state rifatte secondo i disegni originali. Il prezzo è di 375 Euro cad. più i costi di spedizione. Se sei interessato, per favore contatta Marco Geeratz marco.geeratz@gmail.com.



Cerchi un regalo prezioso? Tis tai preparando per Fobello 2021?
Acquista un Orologio Lambda Centenario, costruito artigianalmente in Svizzera!
Per maggiori informazioni: Sébastien Simon sebastien.simon@bluewin.ch

Dove sono finite?

Nell'ultima newsletter della LWR Vi ho presentato 6 Lambda per identificarle e ricostruirne la storia e tre di loro sono state riconosciute:





Bill Jamieson ha identificato il Lambda gialla che è ora nel Regno Unito. Laurence Roe ha trovato la soluzione per la Lambda blu che ora è in Irlanda. Per Don Williamson è stato molto facile identificare la Lambda verde che si trova nel Regno Unito. I miei ringraziamenti vanno a tutti loro; è stato davvero di grande aiuto.

Entusiasta del successo, vorrei ripetere l'esperimento. Qui sotto puoi vedere 6 Lambda e spero che i nostri lettori mi aiutino nuovamente ad identificarne almeno alcune.



179 – 154



BB 9801



?



?



?



BF 7614