



## Newsletter 2/2019



Le Lambda World Register ([www.lambdaworldregister.org](http://www.lambdaworldregister.org)) est dirigé par

- Bill Jamieson ([bill.jamieson@bigpond.com.au](mailto:bill.jamieson@bigpond.com.au))
- Joachim Griese ([jgriese0@gmail.com](mailto:jgriese0@gmail.com))

et supporté par des coordinateurs régionaux pour :

- L'Australie : Iain Simpson ([iains@patash.com.au](mailto:iains@patash.com.au))
- L'Autriche, l'Allemagne, la Suisse : Joachim Griese
- La Belgique : Leo Van Hoorick ([leo@vanhoorick.com](mailto:leo@vanhoorick.com))
- La France : Sébastien Simon ([sebastien.simon@bluewin.ch](mailto:sebastien.simon@bluewin.ch))
- L'Irlande : Roland Frayne ([rjfintage@gmail.com](mailto:rjfintage@gmail.com))
- L'Italie: Aldo Cimenti ([aldo@cimentimarco.it](mailto:aldo@cimentimarco.it))
- Les Pays-Bas : Joost Koning ([konpop@kpnmail.nl](mailto:konpop@kpnmail.nl))
- La Scandinavie: Magnus Nilsson ([fanalone62@gmail.com](mailto:fanalone62@gmail.com))
- Le Royaume Uni : Mike Benwell ([mike@mikebenwell.com](mailto:mike@mikebenwell.com))
- Les États Unis : Neil Pering ([nc-es.pering@prodigy.com](mailto:nc-es.pering@prodigy.com))

La Newsletter sort 4 numéros par an édités par Bill Jamieson et Sébastien Simon

## **Contenu de la Newsletter 2/2019**

<i>Editorial: Sébastien Simon, Bill Jamieson.....</i>	<i>page 3</i>
<i>L'archive en ligne de la LWR Newsletter: Robert Griese.....</i>	<i>page 4</i>
<i>Lambda Lunch d'hiver au George: Sébastien Simon.....</i>	<i>page 5</i>
<i>Australian Lambda Alpine Tour : Steve Boyle.....</i>	<i>page 6</i>
<i>Quelques notes supplémentaires sur la First Australian Lambda Alpine Tour 2019 : Bill Jamieson.....</i>	<i>page 8</i>
<i>La promotion des ventes de la Lambda: Joachim Griese .....</i>	<i>page 10</i>
<i>La capote du torpédo Lambda – 1<sup>ère</sup> partie (A): Jonathan Reeve, Mike Benwell, Joachim Griese.....</i>	<i>page 16</i>
<i>Examen par magnétoscopie des fusées de Lambda : Joachim Griese.....</i>	<i>page 20</i>
<i>L'installation de nouvelles fusées : Sebastien Simon.....</i>	<i>page 21</i>
<i>Fobello 2021 / Voitures et pièces de rechange de Lambda.....</i>	<i>page 23</i>
<i>Où sont-elles aujourd'hui ?.....</i>	<i>page 25</i>
<i>Couverture: Une Lambda à Maastricht InterClassics (Photo de Jan Huner)</i>	

## Editorial

Cher propriétaire de Lambda,

Nous vous présentons avec toujours autant de plaisir le numéro 2/2019 de notre Newsletter.

Dans ce numéro nous décrivons un outil nécessaire à tous les propriétaires de Lambda - un moteur de recherche sur tous les sujets Lambda, qui en quelques instants vous trouvera l'article dont vous vous souvenez dans une vieille Newsletter du LWR ou dans les premières feuilles d'info du Lambda Consortium, ou toute l'information publiée sur un sujet spécifique, par exemple ***crown wheel and pinion***. Car malheureusement cet outil n'est disponible pour l'instant que sur la version anglaise du site, pour nos membres enregistrés, et après la procédure de login.

Votre éditeur résident en Suisse était à Rétromobile cette année, où une splendide Lambda 2ème série faisait partie de la rétrospective Lancia organisée par Lukas Hüni. Cette présentation de Lancias exceptionnelles a été un excellent souvenir des magnifiques voitures qu'a produit notre marque favorite au long de son histoire.

Lorsque vous recevrez ce numéro, la première édition de la Lancia Lambda Australian Alpine Tour aura eu lieu en Australie. Nous avons retardé de quelques jours la parution de ce numéro pour être sûrs de pouvoir faire paraître un compte rendu et des photos.

Ceci m'amène à vous parler de l'état de ma propre voiture, qui peut servir d'exemple à ce qui peut arriver: elle est partie au garage juste pour changer les fusées de roues, pendant que la suspension avant devait être révisée, à cause de problèmes d'amortissement sur route (un disque de soupape d'amortisseur cassé, comme nous l'avons constaté). En écoutant le moteur tourner, qui rappelait étrangement un vieux tracteur, nous avons jugé bon de changer tous les engrenages qui entraînent l'arbre à cames. En faisant la vidange nous avons été surpris de voir 2 litres d'eau couler du carter avant l'huile attendue! Un "petit" travail de maintenance a donc été transformé en une réfection complète du moteur. Dans ce numéro je vous raconte le changement des fusées; les prochains numéros vous relateront d'autres travaux nécessaires, mais j'espère avoir ma Lambda à nouveau sur la route ce printemps! Heureusement toutes les pièces nécessaires sont disponibles. Et comme celles-ci sont maintenant fabriquées à partir des dessins originaux de Lancia (ou dans le cas des nouvelles fusées, avec quelques améliorations techniques) nos voitures, bien que bientôt centenaires, pourront continuer à être appréciées sur la route pendant encore de nombreuses années.

Nous espérons voir de nombreuses Lambda utilisées dans des sorties dans le monde entier, et surtout à Castlemaine en octobre prochain, ou alors en cours d'entretien en préparation de la grande manifestation, le centenaire de la Lambda à Turin et Fobello / Varallo en 2021. Nous vous encourageons à nous faire parvenir un article (de préférence illustré) sur vos activités en, ou sur votre Lambda, où que vous soyez dans le monde.

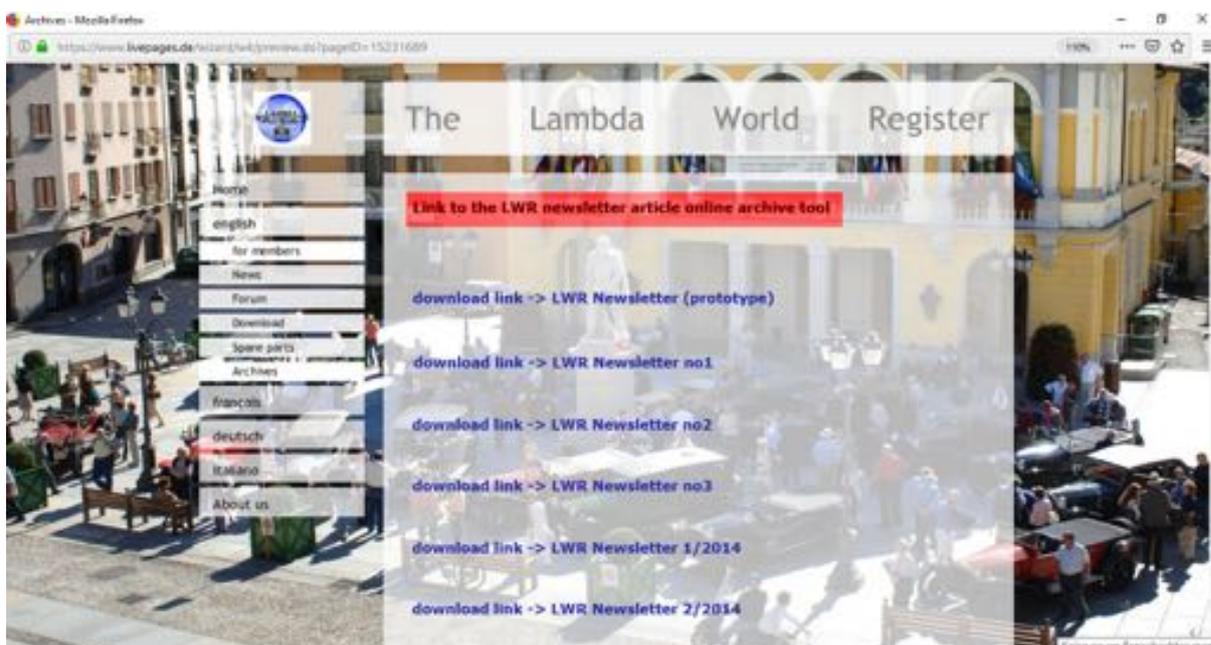
Nos meilleurs vœux à vous et à votre Lambda.

*Sébastien Simon, Bill Jamieson*

## L'archive en ligne de la LWR Newsletter

Vous trouvez actuellement dans le chapitre “archives” de la section en langue anglaise du site du LWR (<http://www.lambdaworldregister.org/english.html>) dans la section “membres” (login nécessaire) la possibilité de télécharger toutes les Newsletter du LWR de la première à la dernière. Nous avons maintenant ajouté une archive en ligne de tous les articles de la Newsletter, et un moteur de recherche en texte libre pour tous les articles du LWR, y compris les bulletins Lambda de 1978 – 1981.

Au début du chapitre “Archives” il y a un lien pour le moteur de recherche en texte libre (en rouge sur l'écran 1).



A titre d'exemple nous cherchons tous les articles qui contiennent „Lambda steering arm“ (en rouge dans l'écran 2).



Dans l'écran 3 vous voyez le début des résultats (tous les articles contenant le texte libre „Lambda steering arm“).



Robert Griese [rgriese@genion.de](mailto:rgriese@genion.de)

## Lambda Winter Lunch à The George, London, 2 March, 2019



- 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.*

Ce fut un plaisir d'être de retour à Londres pour cet événement organisé de main de maître par Olivia Stephens, en l'absence de Mike Benwell.

La cour du George était occupée par la berline Lambda 8ème série de Rupert Marks (ex John Vessey / Brin Edwards) et le torpédo Lambda 8ème série de Sebastien Welch (UL 5460). La cour était idéale pour des discussions animées penchés sur des capots ouverts. Pendant le déjeuner Rupert Marks nous a raconté son périple en Europe de l'Est jusqu'en Albanie en 2018, avec sa Lambda nouvellement acquise, et 3 amis. Tout le monde conversait de Lambda

avec ses amis, échangeait ses expériences et ses plans pour de nouvelles aventures. Bien trop tôt il fut temps de rejoindre la station de train de London Bridge a proximité pour reprendre l'avion de retour à Gatwick destination la Suisse.



*La cour du George (Photo de Hugo Modderman)*

Sébastien Simon [sebastien.simon@bluewin.ch](mailto:sebastien.simon@bluewin.ch)

## **Australian Lambda Alpine Tour 2019**



Steve Boyle [yboyle3@bigpond.com](mailto:yboyle3@bigpond.com)

Assis à ma table en train de griffonner et de méditer sur cette semaine passée à la Lambda Alpine Tour, qui m'a permis d'apprécier la compagnie et la générosité d'un grand nombre de propriétaires de Lambda de notre continent, il est clair que mon éducation sur la Lambda a fait de grand progrès.

Cela débuta par l'invitation d'Iain Simpson de venir par avion depuis Perth WA (3500 km) pour m'asseoir sur le siège passager de son torpédo 8ème série. J'acceptais sans hésiter. Iain ensuite m'a informé que je devrai assumer la grande partie de la conduite pendant cette sortie, je me retrouvais donc au volant de cette Lambda bien au point. J'avais déjà conduit cette voiture, mais pas pendant un rallye, ce fut donc une plaisante surprise de pouvoir franchir de longues distances en un temps rapide, et confortablement. Il est tout à fait possible de couvrir 100 bons km en une heure.

Nous avons entendu le problème d'une Lambda à la recherche d'un jeu de rouleaux pour un culbuteur. Personne n'avait une rechange à bord. Cependant une solution astucieuse fut trouvée, et la Lambda reprenait la route après un arrêt de seulement 2 heures. Enfin une pièce de rechange originale fut organisée et fut envoyée à notre destination finale, Jindabyne, le lendemain.

C'est avec la capote baissée et beaucoup de crème solaire sur nous que nous avons fait notre route jusqu'au premier arrêt du contingent du Victoria à Bright, quelques 300 km couverts au jour 1. Nous arrivâmes au Motel en fin d'après-midi. Un total de 6 des 7 Lambda annoncés du Victoria nous attendaient. La Lambda manquante avait eu des problèmes mécaniques.

Jour 2, et vendredi commençait, avec des orages et une pluie persistante, ce qui entraîna une activité intense pour installer les capotes et les panneaux latéraux. Cependant en fin de compte après un court trajet jusqu'à la pause pour le thé du matin (à l'impressionnant musée Stoeber) le temps s'améliora considérablement. Tant mieux pour nous, qui avions encore 300 km à rouler sur des routes fantastiques et exigeantes. Nous avons suivi la Route Alpine jusqu'au haut plateau de "Snowy Mountains", à plus de 1500 m. La capacité de ces Lambda d'affronter ces montées et descentes est remarquable, et a dû être une révélation dans les années 20.



A Jindabyne nous avons rejoint les autres 4 Lambda (sur les 5 inscrites) venues des états du nord, et les histoires du trajet furent partagées pendant le dîner ce soir-là dans un bon restaurant italien. Le samedi le temps de conduite fut bref, et nous avons eu du temps pour nous reposer et partager le déjeuner. J'ai pu conduire la 4ème série de John Brenan qui m'a aussi fait grand plaisir, et m'a montré à quel point elle était plus légère par bien des aspects.

Le dîner du samedi soir fut à l'hôtel où la plupart des participants étaient logés, et où Bill Jamieson nous fit une conférence fort intéressante sur le Alpine Trial de 1926, remporté par John Barber dans une Lambda 1ère série.

Le dimanche matin les participants mirent les voiles pour le retour. Que ce soit vers le nord, ou le sud. Le dimanche soir nous nous retrouvâmes pour la dernière nuit à Beechworth, encore 300 km de route pendant la journée, et à peu près à mi-chemin pour la maison.

Le dernier jour du tour, mais avec à nouveau un copieux et délicieux arrêt pour le thé juste après quelques km lorsque quelques-uns s'arrêtèrent chez Dorie Wood à Benally pour voir les deux Lambda de son défunt époux Jim. Les Lambda de la 2ème et de la 8ème série étaient visibles pour la première fois. Après Dorie's, chacun partit en direction de son domicile.

Je pense que seule une des 10 Lambda présentes a nécessité un “retour assisté” vers la maison le dernier jour, ce qui est remarquable pour une sortie de plus de 1500 km. En tant que Lancista enthousiaste non-proprétaire de Lambda et peu habitué aux voitures d’avant-guerre, je me suis senti privilégié d’avoir pu participer à cet évènement. L’expérience restera inoubliable.

## Quelques notes supplémentaires sur la First Australian Lambda Alpine Tour 2019



*Bill Jamieson* [bill.jamieson@bigpond.com.au](mailto:bill.jamieson@bigpond.com.au)

Sans vouloir enlever quoi que ce soit des commentaires utiles de Steve Boyle en tant que conducteur novice de Lambda, j’ai pensé que les membres du LWR souhaiteraient quelque information sur l’histoire et l’importance de cette épreuve, et souhaiteraient aussi lire quelques détails sur le problème de moteur et la réparation ensuite au bord de la route de l’une des Lambda impliquées.

L’épreuve de 2019 fut l’idée personnelle d’Alistair Palmer, le fils de Ken Palmer, de Sydney, un propriétaire et conducteur de longue date de Lambda. En discussion avec Iain Simpson, de Melbourne, les deux ont organisé une sortie de quatre jours, basée sur l’épreuve Alpine du Royal Automobile Club de Victoria (RACV) de 1926. Cette première épreuve s’est déroulée sur 10 jours en mars 1926, et a été remportée haut la main par John Barber, conduisant sa Lambda 1<sup>ère</sup> série, une voiture qui avait à l’époque 2 ans et demi, et qui avait déjà couvert quelques 21’000 miles sur les dure routes australiennes de l’époque.

La sortie de cette année a attiré 27 Lancia participantes et leurs propriétaires du Queensland, des Nouvelles Galles du Sud et du Victoria, plus la participation du Steve Boyle, d’Australie Occidentale (3’500 km). Bien que l’accent était clairement sur les Lambda, d’autres modèles Lancia étaient bienvenus, et des Augusta, Aurelia et Flaminia ont été vues parmi les Lambda.



Les participants du Victoria se sont rassemblés à Healesville le matin du jeudi, 21 mars, avec comme objectif Bright, au Nord-Est de l'état, pour la première nuit. En route, en passant à travers le village d'Alexandra, nous avons eu notre premier problème mécanique, lorsque le moteur de la Lambda 6<sup>ème</sup> série de Mark McKibbin émit des bruits étranges. Mark eut la présence d'esprit d'arrêter rapidement le moteur, pour investiguer.

Une fois le cache soupape enlevé, le problème fut révélé. Une simple goupille fendue, qui assurait l'axe d'un des roulements à rouleaux de culbuteurs s'était brisée, permettant à l'axe central, aux 8 rouleaux et à la portée extérieure de tomber sur le haut de la culasse. La réaction rapide de Mark avait évité des dommages supplémentaires, et avec l'aide de l'aimant portable de Peter Renou nous avons réussi à retrouver tous les rouleaux – sauf un ! Le rouleau manquant avait sans doute trouvé le chemin pour le carter, mais au moins il n'interférait pas avec l'un des roulements de l'arbre d'entraînement vertical.

Respectant la règle habituelle, aucun d'entre-nous qui s'était arrêté pour aider n'avait de roulement de rechange, mais un local qui passait par là nous offrit d'utiliser son atelier. Une discussion rapide proposa une solution possible. Un forêt de 4.00 mm fut acheté dans une quincaillerie locale, et 2 longueurs de 6 mm (1 de rechange, juste au cas où) furent coupées sur la meule du passant. Le remontage fut facile, et la Lambda fut en route après 1.5 heures. La suite de l'histoire fut qu'un participant de Melbourne, qui avait prévu de rejoindre la sortie plus tard, contacté, apporta quelques roulements d'origine à Jindabyne. Dans le confort du garage de l'hôtel de Jindabyne, la séquence de montage fut faite une fois de plus. Il va sans dire que le remplaçant improvisé, était dans un état parfait après démontage!

Le parcours de 2019 reprenait de nombreuses routes et villes de l'épreuve de 1926 et était basée à Jindabyne, à juste 32 km de la plus haute montagne d'Australie, le mont Kosciuszko. Mais le programme n'était pas que compétitif, il y avait aussi des diversions intéressantes. La première de celles-ci fut la visite le vendredi de l'Australian Stoeber Museum de John Stanley à Tawonga, dans la vallée du Kiewa, dans l'état de Victoria. John, un ex propriétaire de Lambda et membre du registre Lancia, est considéré comme une autorité mondiale sur la marque allemande Stoeber, et a déplacé sa remarquable collection de son ancien domicile d'Armidale dans les Nouvelles Galles du Sud. Nous avons pu profiter d'un court mais fascinant exposé sur l'histoire de Stoeber.

La deuxième visite non-Lancia fut le musée de la Snowy Mountains Authority à Adaminaby, NSW. C'était un rappel intéressant de ce projet visionnaire d'énergie hydroélectrique et d'irrigation, avec ses 16 barrages principaux, ses 7 centrales électriques, et ses 225 kilomètres de tunnels. Le début des travaux eu lieu en 1949, sur un programme de 25 ans. Je suis sorti du musée admiratif de la prescience des planificateurs, et avec des doutes sérieux sur nos

politiciens actuels : auraient-ils pu seulement se mettre d'accord sur ce qu'il y avait à faire ? C'est une exposition vraiment impressionnante, et qui engage à réfléchir.

Le programme se terminait avec un dîner à Jindabyne le samedi soir, et le dimanche matin le groupe se morcelait, pour rentrer à la maison, soit vers le nord, soit vers le sud. Tous nous étions partisans de recommencer, sans doute dans deux ans.

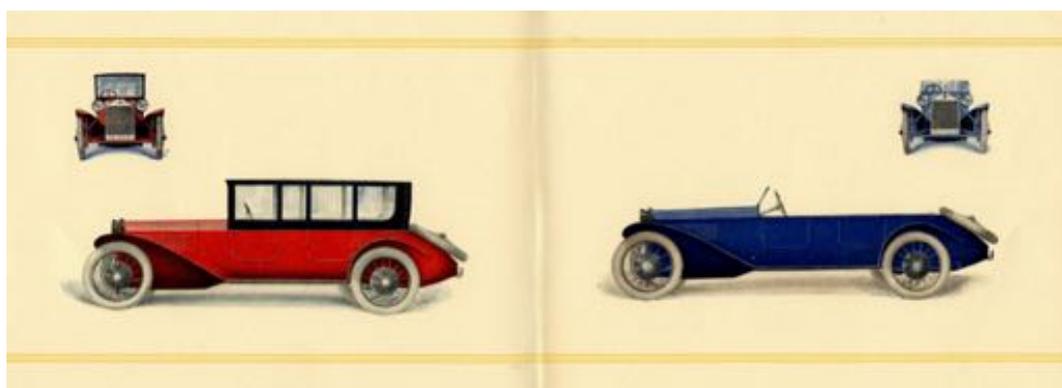
A la réflexion, deux faits importants résultent de cette sortie. D'abord, la décision de baser le programme sur l'épreuve du RACV en 1926 a mis l'accent sur l'un des plus grands succès de la Lambda en Australie ; un succès qui est sans doute responsable pour les ventes importantes de ce modèle dans notre pays, et ensuite, je pense que cette sortie a donné le signal de l'émergence d'une nouvelle génération d'enthousiastes de la Lambda, tout aussi passionnée et certainement aussi capable que leurs parents vieillissants.

## La promotion des ventes de la Lambda



Joachim Griese [jgriese0@gmail.com](mailto:jgriese0@gmail.com)

Lorsque Lancia commença la production de la Lambda, il y avait une organisation des ventes et de l'après-vente bien établie en Italie et dans quelques 20 autres pays, qui avait été mise en place pour les modèles précédents comme la Theta et la Kappa. Avant les salons de l'auto de Paris (Octobre 1922) et Londres (Novembre 1922), Lancia a présenté en Aout / Septembre 1922 la Lambda de présérie aux journalistes, dont les articles furent publiés en Septembre 1922 – par exemple dans THE AUTOCAR, le numéro du 29 septembre (1). Sans doute en même temps que la présentation de la Lambda de présérie, Lancia a distribué une brochure LA VOITURE LEGERE MODELE "LAMBDA" 1922 avec de merveilleuses illustrations de la Lambda (utilisant des impressions d'artistes ou des esquisses de mode (figurini) au lieu de photo des véritables voitures de production, avec le texte suivant (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 suitable 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.

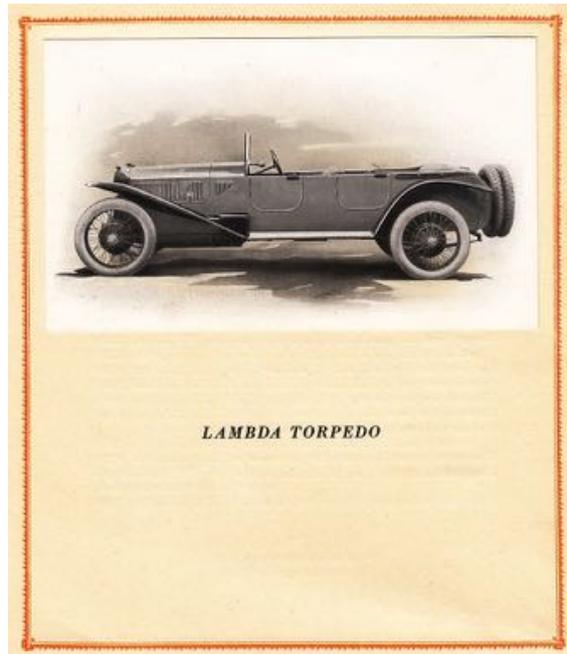
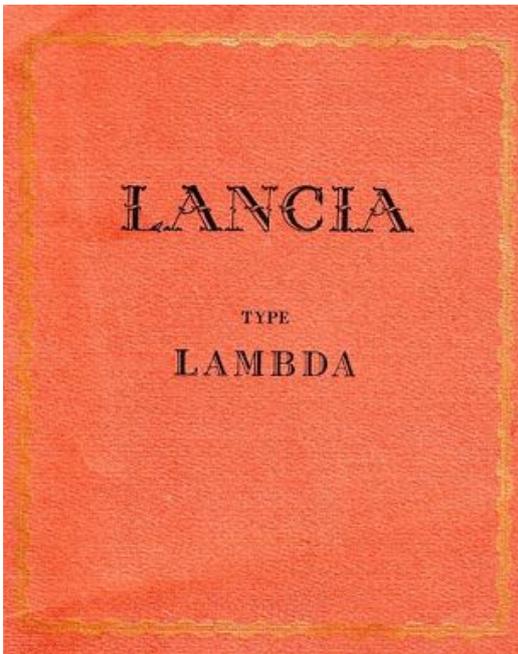
We are therefore confident that we are offering our clients a car which, although low in price, equals, if it does not surpass, in all respects, any motor vehicle ever offered to the public.

LANCIA & C.

En 1923 quand Lancia produisit les 400 voitures de la 1ère série Lambda et approx. 500 voitures de la 2ème série, les premières publicités parurent dans les journaux,



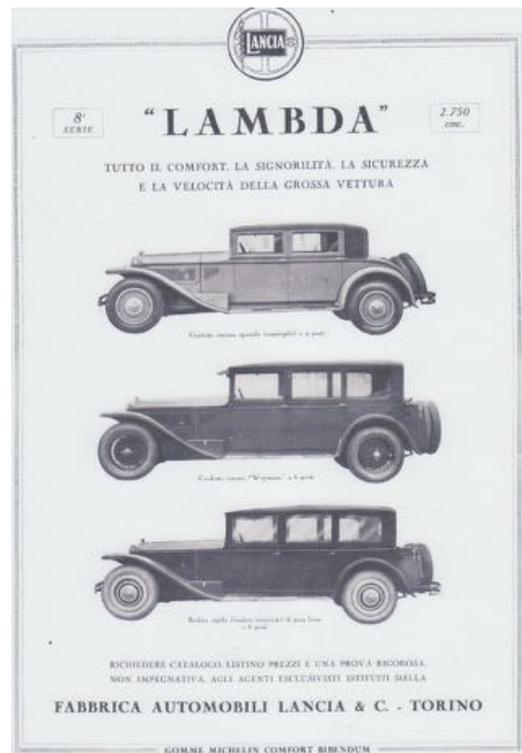
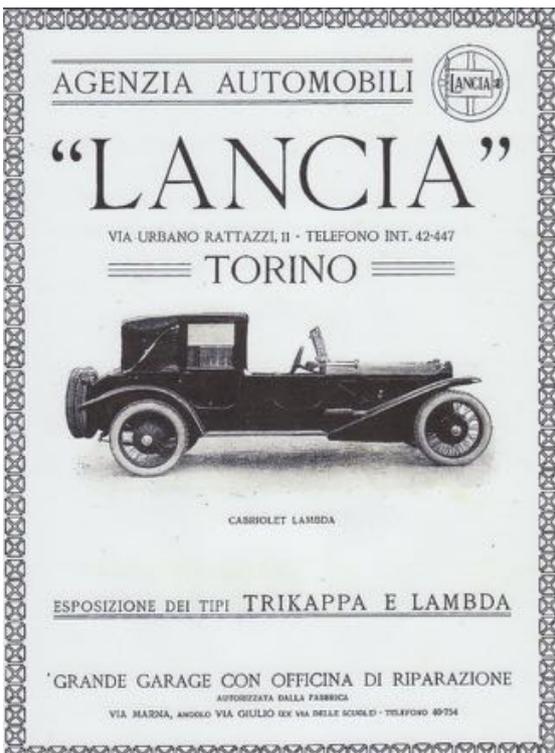
et ceux qui avaient un grand intérêt pour la Lambda pouvaient aussi recevoir des brochures détaillées, qui utilisaient les techniques graphiques les plus avancées.



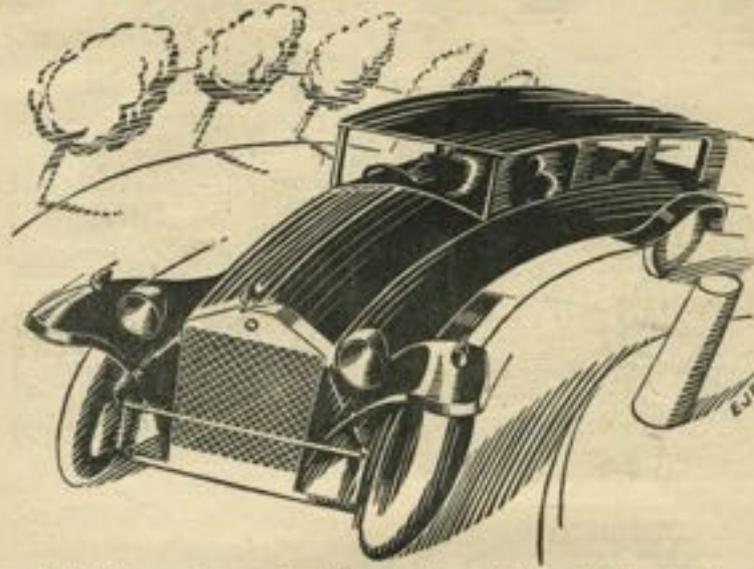
En 1923 et 1924, des essais routiers de la Lambda parurent dans des journaux automobiles nationaux (3,4).

Avec le succès sur le marché automobile de la Lambda, les agents de vente et les fournisseurs (par exemple Michelin dans le cas des pneus) participèrent dans cette promotion des ventes. Quelques publicités, presque des oeuvres d'art, (5) furent utilisées pour mettre en valeur certaines qualités de la Lambda, comme par exemple la tenue de route.

Les conducteurs et les passagers furent aussi utilisés comme cible publicitaire, d'abord en tant qu'occupants nécessaires du véhicule (6), ensuite comme symbole du conducteur courageux et sportif, et enfin comme représentants de la haute société ou comme spectateurs de théâtre (8).



# 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.**

It ignores them. 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 shoot all on a bad road, still at its usual high speed, riding it as a good thing rides a slight sea, gliding like a swallow over stuff that would shake another car's doors off its hinges.

A Lancia 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 model 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 £195, including wings, lamps, scottie, dashboard, tail, valances, running boards, floor boards and tool box. The English built Weymann Saloon and the Two-seater Coupé both cost £345. The Open Two-Seater costs £275 and the Four-Seater £225.

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

Caris Automobile Company Ltd., Sole Lancia Commissionaire, Caris Buildings, Park Road, London, N.W.20  
Phone: Willesden 5620. Telegrams: Carisautom, Paris, London.

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

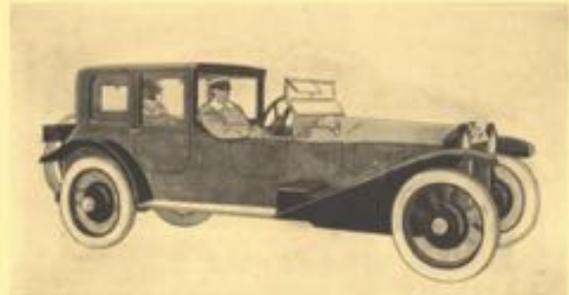
## ♦ ♦ ♦ the low-built Lancia

KINDLY MENTION "THE MOTOR" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS

D25



LANCIA "LANCIA"  
TOURING SPORT  
Four and Six Passengers



LANCIA "LANCIA"  
TOWN BROOKHAM  
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





Il semblerait que ceux qui firent la publicité commerciale de la Lambda avaient déjà la plupart des idées des gens de marketing aujourd'hui.

Sources :

- (1) NN, Novel Lancia light car, THE AUTOCAR, September 29th, 1922; reprinted in: Peter Garnier, Lancia – compiled from the archives of Autocar, Tom Hamlyn Publishing Group, London 1981, page 43-45.
- (2) This brochure was taken with the permission of the author from a CD which is attached to the book: 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; reprinted in: Peter Garnier, Lancia – compiled from the archives of 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) This picture was taken with the permission of the author from a CD which is attached to the book: Bruce Lindsay, Lancia – 70 years of Trailblazing, Eastwood, South Australia 2009.
- (7) This picture was taken with the permission of the author from a CD which is attached to the book: 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 du torpédo Lambda – 1ère partie (A)



Jonathan Reeve [casarokardo@btinternet.com](mailto:casarokardo@btinternet.com), Mike Benwell [mike@mikebenwell.com](mailto:mike@mikebenwell.com),  
Joachim Griese [jgriese0@gmail.com](mailto:jgriese0@gmail.com)

La diversité des capotes que vous voyez aujourd'hui montées sur les torpédo Lambda est très grande. Les besoins des propriétaires de Lambda sont aussi très divers. Bien que certains, sans doute une minorité, doivent restaurer leur armature, la majorité des propriétaires de longue date devront regarnir leur capote après des décennies d'utilisation en climat modéré. Quel que soit le matériau de capote que vous utilisez, il est essentiel qu'il soit garanti contre le rétrécissement après avoir été humide. Le rétrécissement va probablement engendrer des dommages à l'armature, ou alors vous empêcher d'attacher la capote au pare-brise au moment le plus inopportun. L'un des auteurs possède un torpédo de la 5ème série dont l'armature de capote a certainement été endommagée de cette manière. Comme nous allons le montrer, les voitures des 3èmes-5èmes séries exercent un effort de levier particulièrement important lorsque l'arceau frontal est attaché au pare-brise et si le tissu de capote s'est rétréci et ne se déchire pas, les fixations de l'armature ou les rivets cassent. De plus, l'arceau frontal, qui comme les autres arceaux est fait d'un tube à parois minces en acier nickelé peut être arraché au reste de l'armature.

Une brève recherche sur internet montre que les propriétaires d'Austin Seven se plaignent de rétrécissement et de déteinte lorsqu'ils ont utilisé un matériau "double duck" ou similaire comme "Wigan weave" qui sont encore disponibles chez les fournisseurs (Austin fournissait en fait ses voitures de tourisme d'origine avec un matériau similaire à Pantasote ou Neverleek - voir plus bas). Ces matériaux plaisent à leurs propriétaires car ils ne brillent pas; mais, pour vous propriétaires de Lambda, il y a de nombreuses plaintes sur les forums de discussion de nombreux clubs automobiles sur ces matériaux non-brillants concernant le rétrécissement, vous avez donc été prévenus! Utilisez un matériau pour lequel le fournisseur vous garantisse non seulement contre la déteinte, mais aussi contre RETRECISSEMENT et ELONGATION!

### Tissu de capote

Il y a des preuves, de publicités d'époque trouvées sur eBay, qu'au moins sur les voitures exportées en Argentine le tissu de capote utilisé était NEVERLEEK – un matériau à 4 couches, imperméabilisé en surface, fabriqué par la F.S. Car Company au Massachusetts entre 1912 et 1930. Neverleek était aussi abondamment annoncé en Italie, par leur agent Paolo Casalotto de Turin.



leur fixation inférieure doivent être stockées dans la voiture lorsqu'elles sont démontées. Les photos ci-dessous montrent la capote, et le système de fixation au parebrise. Le seul dessin qui existe est celui pour la petite fenêtre ovale 10-2119.



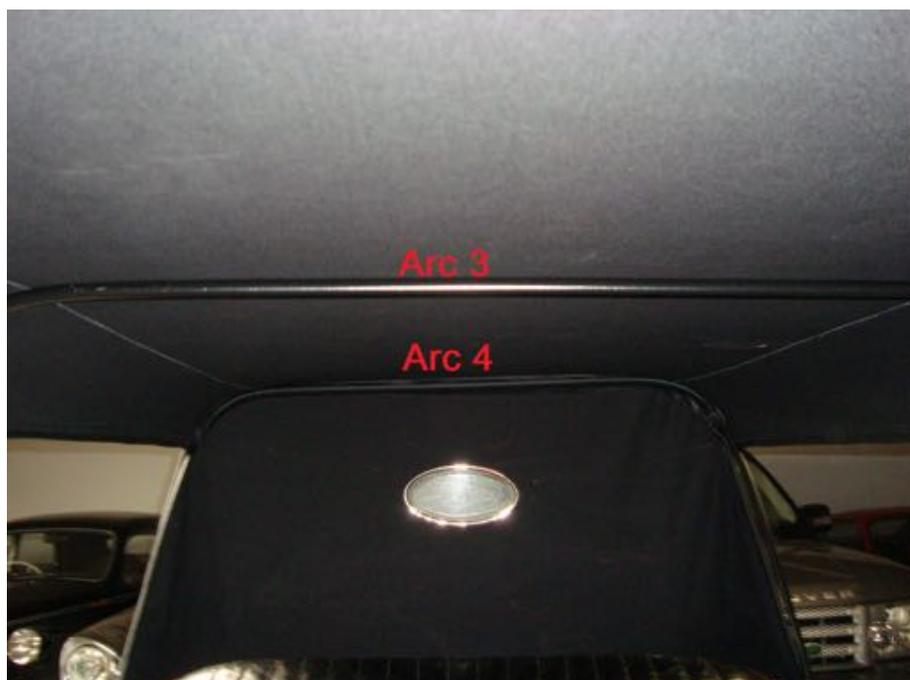
*La capote dans son emplacement.*



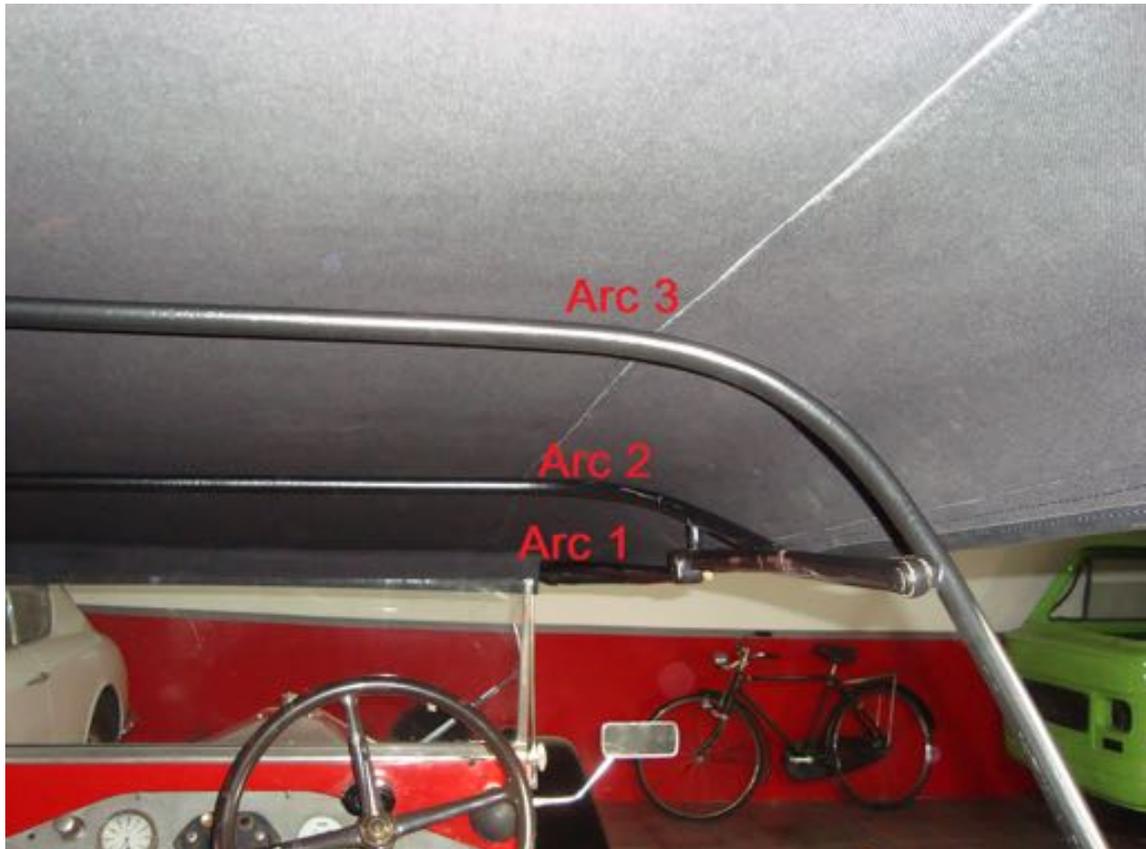
*Le goujon et l'écrou (à l'origine un écrou à ailettes) pour fixer la capote sur le parebrise.*



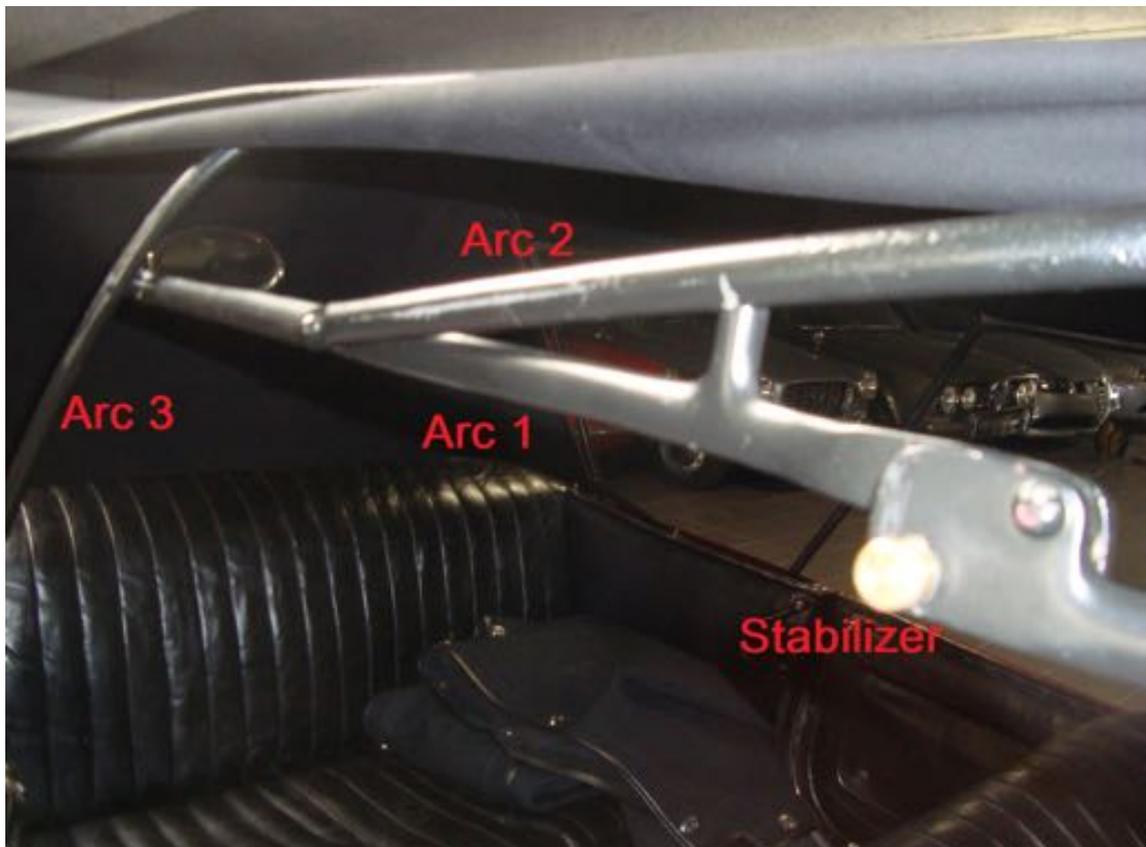
*Les deux colonnes fixées au parebrise, avec les deux écrous à ailettes pour fixer les colonnes au montant de parebrise, et les deux raidisseurs pour l'armature*



*De l'intérieur (vue vers l'arrière) on voit les arceaux 3 et 4.*



*De l'intérieur (vue vers l'avant) on voit les arceaux 1, 2 et 3.*



*De l'extérieur (la capote est légèrement soulevée) on voit l'arceau 1, 2, et 3 et le raidisseur.*

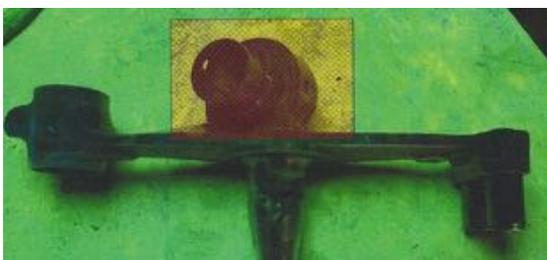


*La solution 1 capote dressée; la petite fenêtre que vous voyez est la même pour les trois versions. Le plan pour cette petite fenêtre est disponible.*

(A SUIVRE)

### **Examen par magnétoscopie des fusées Lambda**

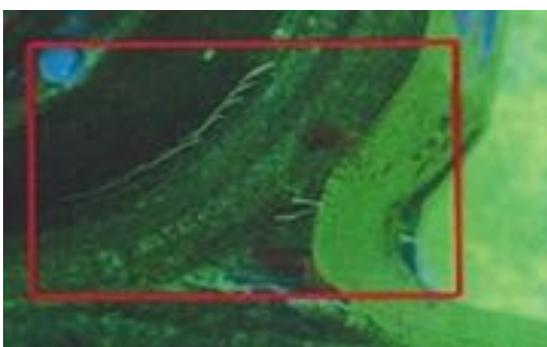
Devant procéder à l'expertise d'un accident sur le côté avant gauche de ma Lambda, je me décidais à faire examiner aussi les fusées. La société suisse Qualitec SA avait proposée de faire une magnétoscopie pour dévoiler d'éventuelles fissures dans le matériau en acier fortement allié de mes fusées. Les photos suivantes illustrent l'examen et les résultats.



*Examen de la fusée gauche.*



*Examen de la fusée droite*



*La magnétoscopie a détecté des fissures dans la fusée gauche.*

La présence de fissures ne m'a pas réjoui, mais j'étais cependant content d'avoir fait faire l'analyse. De nouvelles fusées pour la Lambda sont disponibles – je vais m'en procurer et les installer, et celui qui conduira plus tard ma Lambda aura donc moins de risques d'être confronté à une situation potentiellement mortelle liée à ces fusées.

Joachim Griese [jgriese0@gmail.com](mailto:jgriese0@gmail.com)

## L'installation de nouvelles fusées



Sébastien Simon [sebastien.simon@bluewin.ch](mailto:sebastien.simon@bluewin.ch)

Dans l'intérêt de la sécurité, et aussi pour avoir la conscience tranquille, j'avais décidé de commander un jeu de fusées neuves, celles fabriquées en Irlande. Elles furent reçues au printemps 2018 et ce sont vraiment de belles pièces! A la fin de 2018 nous avons commencé le démontage de la suspension avant. Une fois la suspension totalement démontée, il vous reste en main la fusée emmanchée sur le cylindre de suspension avant (le pivot) 10-1004. La fusée doit être séparée du cylindre en utilisant une presse verticale, et les supports adéquats.



*Chauffage de la fusée*



*L'insertion des axes très froids!*

Les deux axes de pivot de mâchoires de freins (11-1136) reçus avec les nouvelles fusées doivent être ensuite insérées, et serties en place. L'insertion est facilement faite en chauffant les fusées, et en refroidissant les axes dans de l'azote liquide (- 196°C).



*Après insertion*



*Après sertissage*

Après le sertissage des axes, la même méthode fut utilisée pour frotter les nouvelles fusées sur le tube de suspension avant. Le tube a été immergé dans le réservoir d'azote liquide pendant 2 heures, et la fusée placée dans un four. Après avoir sorti les deux pièces (utiliser des gants épais!) on pouvait simplement glisser la fusée sur le tube de suspension. Ensuite le bras de direction a été inséré dans la fusée droite, et la fusée assemblée peinte en noir satiné.

Bien que j'avais des appréhensions sur le démontage et remontage des nouvelles fusées sur le tube de suspension avant, l'opération s'est faite sans problèmes, et très rapidement, grâce à l'utilisation de l'azote liquide pour le refroidissement des pièces internes à frotter.

Depuis, la totalité du Sliding Pillar a été reconstruite, et les disques de soupape dans l'amortisseur échangés pour les derniers modèles. Les mâchoires de freins avant ont aussi été regarnies, pour préparer la voiture aux sorties de printemps.

Si j'ai un seul regret, c'est qu'à partir de maintenant ces magnifiques fusées seront presque totalement cachées sous le véhicule, et seulement visibles aux regards avertis.



*La fusée sur le tube de suspension avt*



*Le remontage, avec le bras de direction*

## Centenaire Lambda à Fobello 2021

Alison Ure, la fille de Pat Ure, et membre du comité d'organisation, nous écrit:

*Le site web pour cette rencontre est maintenant online en italien et en anglais.*

*[www.lancialambda100.com](http://www.lancialambda100.com) vous y mènera. Le site web sera complété au fil des mois, en fonction des diverses confirmations. Vos visites régulières du site vous maintiendront informés.*

*Le temps progresse, commencez maintenant vos mises au point!*

**Alison Ure**

## Voitures et pièces de rechange de Lambda



Cette merveilleuse Lambda Coupé de Ville Boneschi est en vente. Si vous êtes intéressés veuillez contacter Paolo Parigi [olga.belp@hotmail.it](mailto:olga.belp@hotmail.it)

---

## Serrures de coffre



*Ces pièces sont brutes; en version finale ces pièces sont nickelées*

Ces serrures sont utilisées sur les dernières séries 7, et séries 8 (en fait toutes les Lambda avec des coffres rectangulaires dans les ailes.). Elles ont été reproduites selon les dessins d'origine. Le prix par pièce est de 375 Euro plus frais de livraison. Si vous êtes intéressé veuillez contacter Marco Geeratz [marco.geeratz@gmail.com](mailto:marco.geeratz@gmail.com).



**A la recherche d'un cadeau ? En préparation pour Fobello 2021 ?**  
Achetez une montre Lambda Centenario, montée à la main en Suisse !

Pour les Australiens et les participants à Castlemaine 2019 : la livraison là-bas est possible!

Pour plus d'information :  
**Sébastien Simon** [sebastien.simon@bluewin.ch](mailto:sebastien.simon@bluewin.ch)

---

## Où sont-elles aujourd'hui ?

Dans la dernière Newsletter du LWR j'avais présenté 6 Lambda à nos lecteurs en les priant de m'aider à les identifier dans leur environnement actuel. 3 des Lambda ont pu être identifiées.



Bill Jamieson a identifié la Lambda jaune qui est maintenant au Royaume Uni. Laurence Roe nous a apporté la réponse pour la Lambda bleue qui est maintenant en Irlande. Enfin pour Don Williamson il était très simple d'identifier la Lambda verte qui est aussi au Royaume-Uni. Mes remerciements à chacun; votre aide fut précieuse.

Content de ce succès, je souhaite recommencer la procédure. Je vous soumetts à nouveau 6 Lambda et souhaite que nos lecteurs m'aident à en identifier au moins quelques-unes.



179 – 154



BB 9801



?



?



?



BF 7614

Joachim Griese [jgriese0@gmail.com](mailto:jgriese0@gmail.com)