



100 anni di LANCIA Lambda

Joachim Griese



100 anni di LANCIA Lambda

un viaggio lungo un secolo

Joachim Griesse

La Lambda compie 100 anni ed è ancora viva quasi come quando è nata, chi l'avrebbe mai detto!

Oggi, possiamo celebrare un modello di auto che ha stupito e deliziato gli esperti alla sua nascita.

Con le sue caratteristiche (per citarne solo alcune)

- dell'innovativo veicolo senza telaio con un'ottima tenuta di strada
- le ruote anteriori sospese e ammortizzate in modo indipendente
- il potente motore a 4 cilindri a V stretto con albero a camme in testa
- freni ugualmente potenti su tutte e 4 le ruote

era più di 20 anni avanti rispetto al suo tempo. È affascinante ammirare la nascita della Lambda dal prototipo alla produzione, ammirare l'inventiva di Vincenzo Lancia e la realizzazione ingegneristica di Battista Falchetto e degli altri collaboratori nella progettazione del prototipo. E poi vedere l'impressionante organizzazione della fabbrica della Lancia, l'uso di macchinari tra i più sofisticati dell'epoca e rendersi conto che la produzione della Lambda era innovativa almeno quanto la Lambda stessa.

La nascita è stata seguita da un primo ciclo di vita, cioè la rapida distribuzione mondiale della Lambda, il progresso dell'innovazione attraverso lo sviluppo e la produzione di un totale di 9 serie, la cooperazione con i carrozzieri sulla base di piattaforme di carrozzeria e la soddisfazione dei clienti.

Dopo la seconda guerra mondiale, nel corso della quale molte Lambda scomparvero, accadde il miracolo che l'entusiasmo per la Lambda si riaccese, che i proprietari precedenti e quelli nuovi della Lambda - spesso con i soli propri mezzi - ripararono e restaurarono i loro veicoli, si organizzarono a livello nazionale e oggi formano una rete mondiale per condividere e apprezzare le caratteristiche ancora impressionanti della Lambda e per godersene in corse e gare con gli amici, decretando così il rinascimento della Lambda. Lasciatevi accompagnare in un viaggio attraverso i 100 anni della Lancia Lambda!

Il prototipo

Il 15 marzo 1921 Vincenzo Lancia e Battista Falchetto si incontrarono con altri dipendenti dell'Ufficio Tecnico della Lancia per discutere un nuovo modello Lancia sulla base del brevetto del 28 marzo 1919 (fig. 1). Vincenzo Lancia suggerì che il progetto doveva includere anche lo sviluppo di sospensioni indipendenti e l'assorbimento degli urti per le due ruote anteriori. Dopo la riunione "Monsù" Lancia distribuì i compiti per un prototipo: Battista Falchetto era responsabile del design della carrozzeria, dello sviluppo delle sospensioni indipendenti e dell'assorbimento degli urti delle ruote anteriori nonché del coordinamento con lo sviluppo del motore, Primitivo Rocco era responsabile dello sviluppo del motore, Augusto Cantarini era responsabile del design e il signor Quarello dei dettagli.

Alcuni dettagli sono noti dal lavoro sul prototipo. Ovviamente Battista Falchetto era la persona più importante. Falchetto si era diplomato con il massimo dei voti all'Istituto tecnico industriale di Torino nel 1911, aveva lavorato in aeronautica durante la prima guerra mondiale, si era interessato all'industria automobilistica in rapida crescita dopo la fine della guerra, ed era ora impiegato da circa un anno alla Lancia, prima nell'Ufficio Tecnico d'officina e poi nell'Ufficio Tecnico come progettista. I pensieri di Falchetto sul design della carrozzeria erano di tendenza. Ha proposto di incorporare la trasmissione nella piattaforma sotto forma di un tunnel e di chiudere la carrozzeria aperta a forma di barca nell'estremità posteriore. Entrambe le soluzioni contribuiscono molto alla rigidità torsionale della carrozzeria. Per ottenere sospensioni indipendenti e l'assorbimento degli urti delle ruote anteriori, Falchetto ha presentato diverse soluzioni dopo una notte di lavoro insonne (fig. 2). Da questi, Vincenzo Lancia selezionò la variante segnata in rosso nella figura 2 per il prototipo. La foto 3 mostra il motore del prototipo.

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

Attestato di Privativa Industriale

(Legge 100 articolo 23900, n. 27900)

Al N. 105 Vol. 490 del Registro degli Attestati è stato iscritta
 la domanda depositata, nei documenti voluti dalla legge, all' r. *Lottaria S.*
Corusso nel giorno *14/3* del mese di *Marzo 1919*
 alla ore *11* della *Lancia e C.*
 residente a *Cremona*
 per ottenere una privativa industriale per il veicolo descritto nel titolo:

Veicolo automobil.

La privativa ha la durata di anni *10* a decorrere dal *14/3/1919*
14/3/1918 salvo i casi di novità, annullamento e decadenza previsti dalla legge.
 Il presente attestato non garantisce che il veicolo abbia i caratteri voluti dalla legge
 perché la privativa sia valida ed efficace, e viene rilasciato unico scopo primario del
 servizio e della scelta di non

Stato, il *15 Marzo 1919*



IL DIRETTORE
[Signature]

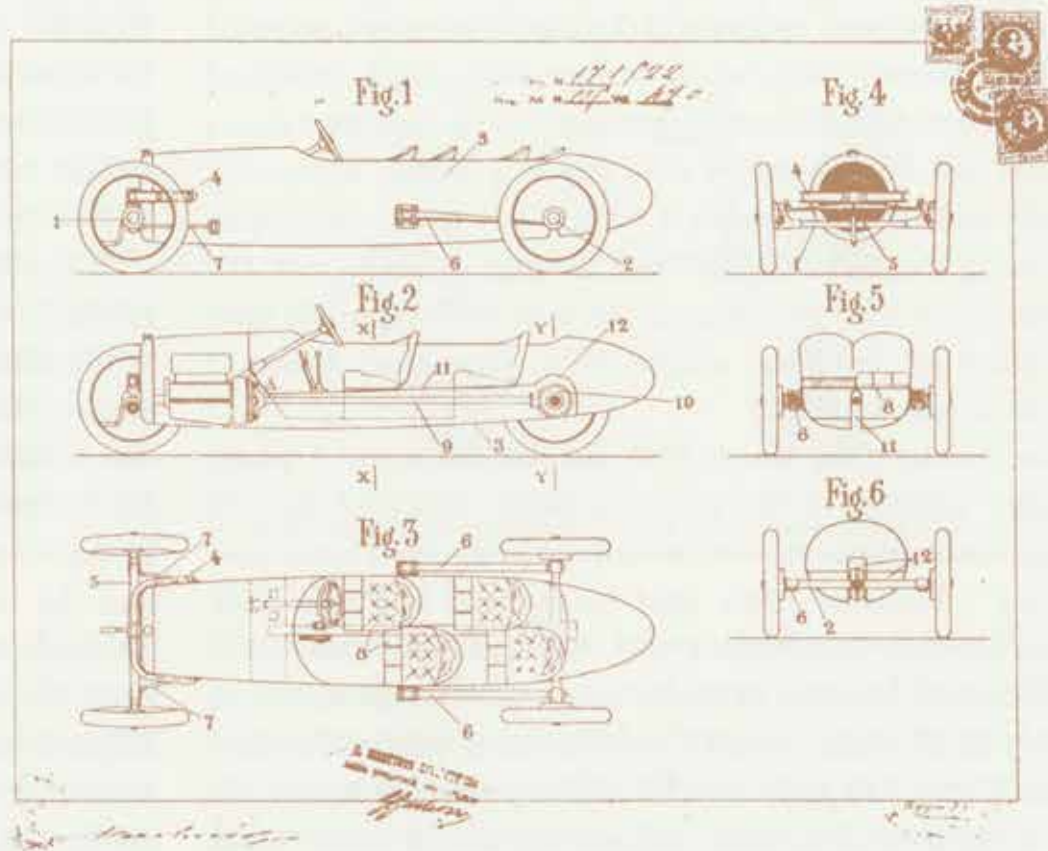


Figura 1: Il brevetto di un veicolo senza telaio del 28 marzo 1919 per la società Lancia e C.

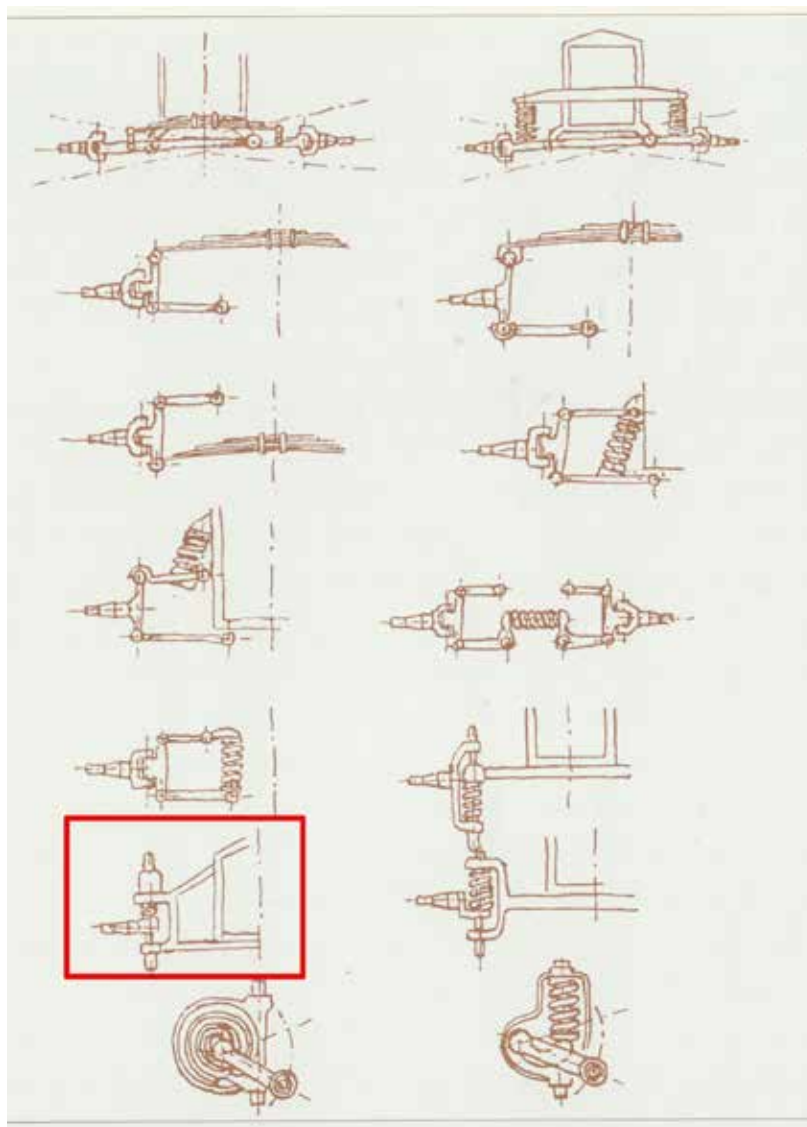


Figura 2: Varianti per progettazione della sospensione anteriore a ruote indipendenti e ammortizzatore

Il lavoro è progredito rapidamente con i membri del team che lavoravano 9 ore al giorno, 6 giorni alla settimana. Già il 1° settembre 1921 - solo 5 mesi e mezzo dopo la prima riunione - iniziarono le prove del primo prototipo (foto 4) al Moncenisio vicino a Torino (foto 5). I test drive sono stati molto soddisfacenti e Vincenzo Lancia ha invitato i suoi collaboratori Claudio Fogolin (suo ex socio), Battista Falchetto, Luigi Gismondi, Manlio Gracco, Francesco Pallavicini, Cesare Scacchi, Rodolfo Zeppegno, Ernesto Zorzoli e i fratelli Franco e Vittorio Bocca a una cena seguita da una partita a bocce al ristorante Giacconera di Condove. Il primo passo è stato fatto con successo!

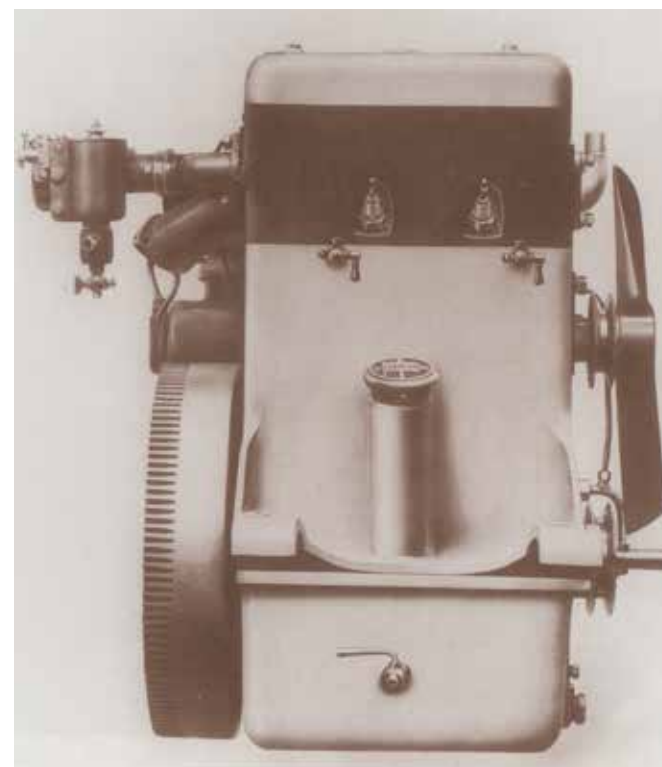


Foto 3: Motore del prototipo



Foto 4: Prototipo della Lancia Lambda

Foto 5: Test drive con il prototipo della Lancia Lambda al Moncenisio (al volante: Vincenzo Lancia, Luigi Gismondi come copilota e sui sedili posteriori i fratelli Franco e Vittorio Bocca)



La Pre-produzione

Ora si trattava di utilizzare l'esperienza acquisita con il prototipo per sviluppare e produrre una vettura di serie con cui Vincenzo Lancia intendeva presentare la Lambda ai grandi saloni internazionali dell'automobile di Parigi e Londra nel 1922. Un primo articolo sul nuovo modello della Lancia apparve già il 30 novembre 1921 sul settimanale milanese Motori Aero Ciclo e Sports: "Figuratevi una vettura lunga spaziosa di dimensioni normali, assai bassa con quattro o cinque posti a sedere, ma pesante appena 450 chili; che con un motore a quattro cilindri e alesaggio e corsa di 75 mm per 300 mm, può fare i 120 km/h in pianura e 70 - 80 km/h in salita verso Superga e il Moncenisio; che tiene egregiamente la strada, che non ha telaio né asse anteriore e di cui è persino soddisfatto quel meticoloso ed incontentabile critico di se stesso che è il cav. Lancia."

Sotto forte pressione il lavoro sul tipo di produzione è stato portato avanti. Il motore tipo 67 aveva infatti, come si poteva già leggere sul settimanale di Milano, un alesaggio e corsa di 75 mm per 300 mm, un disegno in sezione si può vedere in fig. 6.

Accanto al motore, quasi tutti gli altri componenti tecnici sono stati anche rivisti e migliorati, in particolare anche la sospensione indipendente e l'assorbimento degli urti delle ruote anteriori. Parallelamente, sono stati eseguiti altri test drive; uno di questi compare in foto 7.

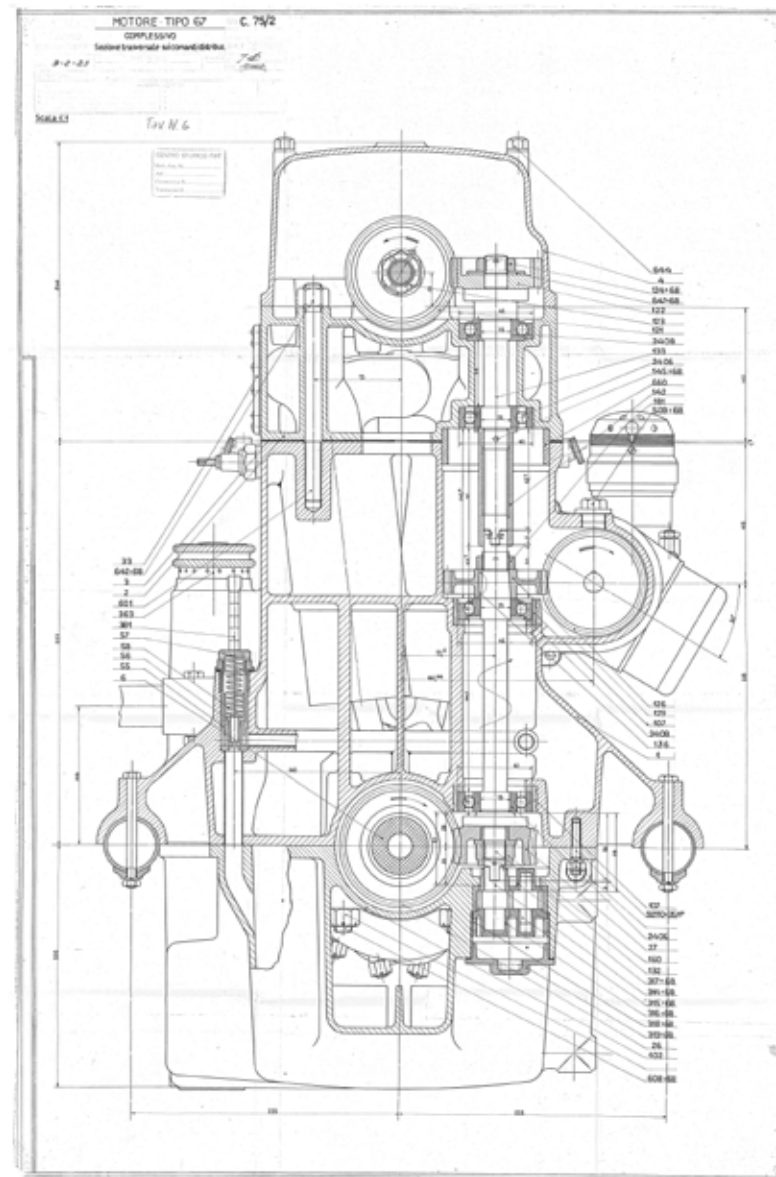


Figura 6: Disegno in sezione del motore Tipo 67 per la Lambda di pre-produzione



Foto 7: Test drive con il tipo pre-produzione della Lambda (Battista Falchetto in primo piano)

Nella primavera del 1922, il lavoro sul tipo di pre-produzione della Lambda era già molto avanzato. Una domenica mattina Vincenzo Lancia intraprese un lungo giro di prova a San Dalmazzo, tornando via Savigliano e Carmagnola. Il veicolo di accompagnamento era una Trikappa guidata da Battista Ajassa, che era il meccanico di Vincenzo Lancia all'epoca della sua carriera di pilota. Dopo Savigliano il percorso divenne molto tortuoso e Vincenzo Lancia disse a Battista Falchetto: "Ora andiamo un po' più veloce!" Presto la Trikappa di Battista Ajassa fu fuori dalla vista dietro di loro. Si fermarono prima di Carmagnola per aspettare la Trikappa. Alla fine tornarono indietro e incontrarono la Trikappa sul bordo di un laghetto, nel quale era finita con la parte anteriore, poiché non era più possibile mantenere il veicolo sulla strada nelle curve strette alla velocità impostata dalla Lambda. Vincenzo Lancia era molto soddisfatto della sua Lambda. Alla fine dell'estate del 1922, giornalisti specializzati di diversi paesi furono invitati a guidare e valutare il tipo di pre-produzione della Lambda. Qui c'erano documenti che contenevano, tra l'altro, il seguente testo: "L'automobilista del passato esigeva un'auto che fosse robusta e affidabile, ma l'automobilista di oggi ha un obiettivo più alto. Non solo esige robustezza e affidabilità, che tutte le auto moderne dovrebbero possedere, ma si aspetta qualità che possono essere raggiunte dai moderni sviluppi tecnici, vale a dire alta velocità, rapide salite, sospensioni confortevoli, freni modulabili e potenti, e, soprattutto, un'auto che sia perfetta sulla strada. Una tale combinazione, che è desiderata da tutti gli automobilisti, di solito può essere ottenuta solo a costi elevati, e i produttori che hanno tentato di produrre auto con queste qualità hanno scoperto che il risultato è un veicolo costoso, un'auto che ha un peso notevole e una manutenzione costosa e può quindi essere venduta solo a una gamma limitata di clienti. Tuttavia, queste difficoltà non sono insormontabili, e il nuovo tipo Lancia "Modello Lambda" combina tutte le caratteristiche essenziali descritte sopra in una macchina con un prezzo moderato. Per raggiungere questo obiettivo, è stato necessario allontanarsi da molte pratiche del passato, testare nuove teorie e realizzare esperimenti di notevole portata. La LAMBDA è quindi radicalmente diversa dalle auto già conosciute. Le sue qualità meccaniche, la sua efficienza, la sua eccezionale accelerazione, la velocità che raggiunge e mantiene, la

dolcezza e la potenza dei suoi freni, e la particolarità della sua carrozzeria fanno sì che possa competere con auto della classe più alta, ma in termini di prezzo, dimensioni del motore, peso, basso consumo ed economia generale, deve essere inclusa nella classe delle piccole auto. Siamo quindi sicuri di offrire ai nostri clienti un'auto che, nonostante il suo prezzo basso, è alla pari, se non superiore, a qualsiasi veicolo a motore offerto in passato. " Anche prima dei saloni dell'automobile di Parigi e Londra, gli articoli sulla Lambda apparvero sulla stampa internazionale nel settembre 1922, per esempio su The Auto Car con foto della carrozzeria e del motore e recensioni molto positive. Nel salone dell'auto di Parigi all'inizio di ottobre 1922 la Lambda è stata esposta (foto 8), come Torpedo (foto 9) e come struttura portante con tutta la meccanica (foto da 10 a 13).



Foto 8: Stand Lancia al Salone dell'automobile di Parigi all'inizio di ottobre 1922

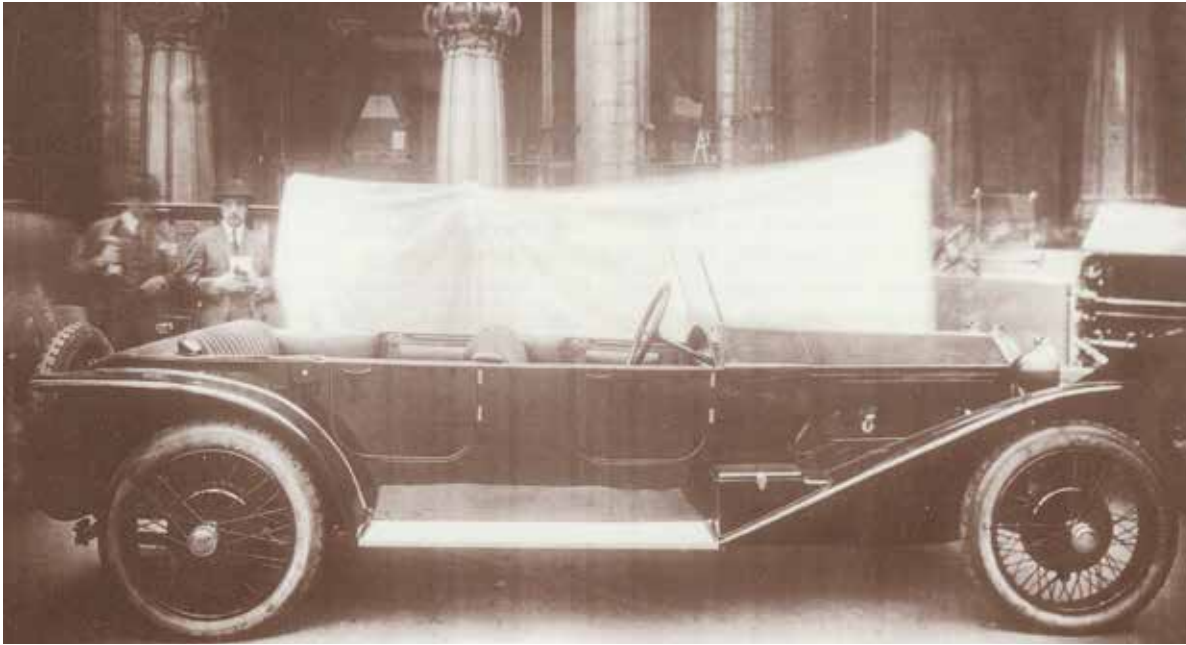


Foto 9: Lambda Torpedo al salone dell'auto di Parigi all' inizio di ottobre 1922

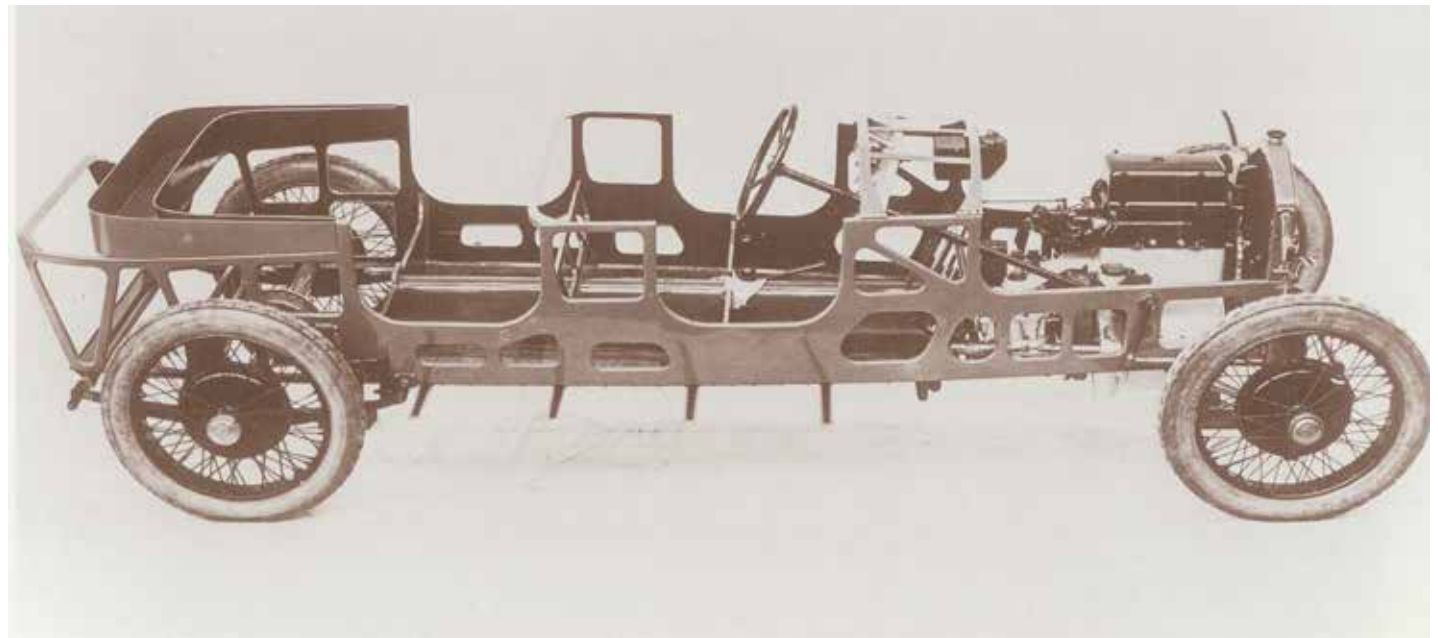


Foto 10: Struttura della Lambda con tutta la meccanica a Parigi all'inizio di ottobre 1922

Foto 11: Parte anteriore della Lambda a Parigi all'inizio di ottobre 1922 con vista del motore

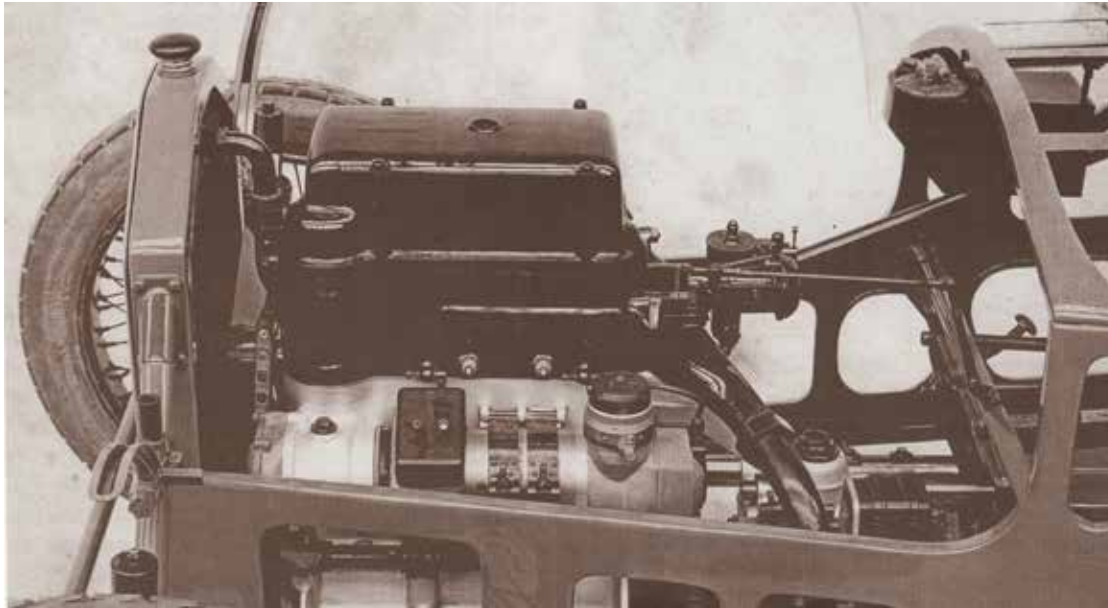


Foto 12: Parte anteriore della Lambda a Parigi all'inizio di ottobre 1922 con una vista del cruscotto

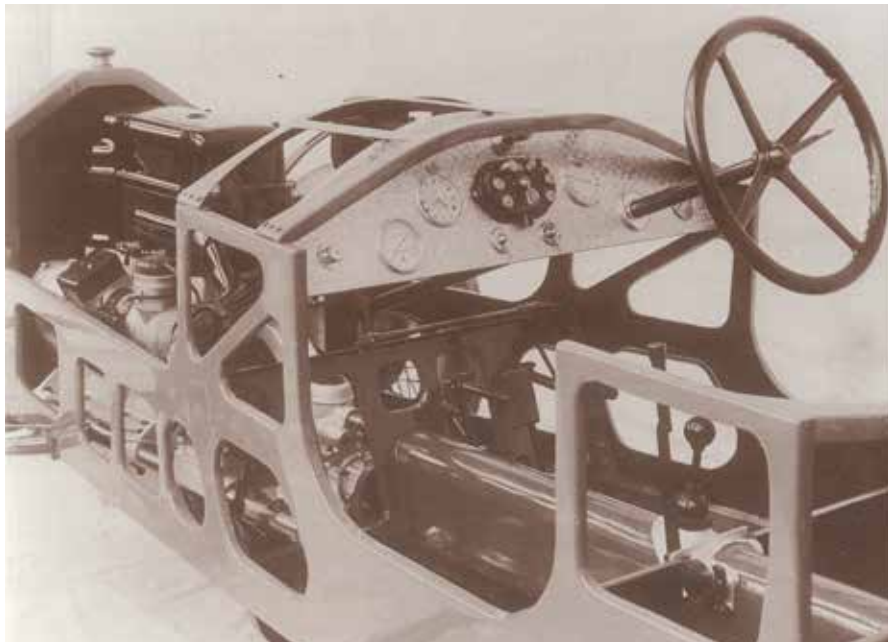
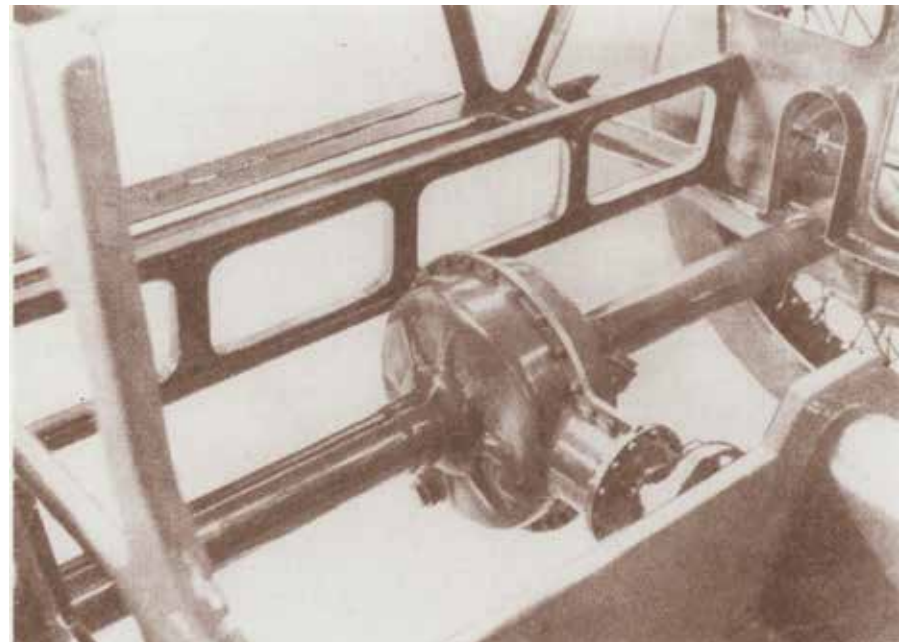


Foto 13: L'asse posteriore della Lambda a Parigi all'inizio di ottobre 1922



Vincenzo Lancia non era presente a Parigi; infatti ha sposato Adele Miglietti il 12 ottobre 1922 nella chiesa del Gesù Nazareno in Piazza Martini a Torino e poi ha utilizzato Londra per il suo viaggio di nozze.

Il London Motor Show iniziò nei primi giorni del mese di novembre 1922 e la richiesta di stand fu molto alta, alla Lancia fu assegnato lo stand 270 su un totale di 1.050 stand. Come si può vedere dalla figura 14, la Lambda fu di nuovo esposta come una torpedo completa e come una carrozzeria su ruote con tutta la meccanica. La Lambda è stata oggetto di molta attenzione nella stampa automobilistica britannica. Autocar, The Motor e The Automobile Engineer furono particolarmente colpiti dalla carrozzeria, ma anche dal motore, dalle sospensioni anteriori/assorbimento degli urti e persino dalla Dynamomagneto Bosch nella Lambda, che fu mostrata per la prima volta. Anche il prezzo relativamente basso di 625 sterline ha ricevuto una menzione positiva. Inoltre, c'era una foto su The Motor di Luigi Gismondi e Battista Falchetto a bordo della loro Lambda da Torino a Londra. La Lambda ha anche ricevuto un'attenzione molto positiva nel traffico stradale di Londra, in particolare per i suoi freni. La polizia si è complimentata con un'auto dalla frenata affidabile dicendo "frena come una Lambda!"

Vincenzo Lancia non faceva parte del team ufficiale Lancia, ma naturalmente non perdeva l'occasione di apparire di tanto in tanto non riconosciuto allo stand Lancia, e sarà stato contento dei molti commenti positivi dei visitatori.

Vincenzo Lancia e sua moglie Adele hanno fatto il viaggio di ritorno da Londra a Torino insieme a Luigi Gismondi e Battista Falchetto con la Lambda della mostra. Le mostre di Parigi e Londra furono un grande successo per la Lambda. C'erano numerosi ordini dall'estero, ma anche dall'Italia. La produzione poteva così iniziare. Un anno dopo - nel salone di Parigi 1923 - la Lancia ha dovuto informare i clienti che i tempi di consegna della Lambda sarebbero stati di circa un anno.

270 Lancia & Co.,

18, Berkeley Street Piccadilly, London, W.1

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

LANCIA

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

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

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

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

Figura 14: Stand 270 dal catalogo della mostra
(Lambda evidenziato in rosso)

La Produzione

In primo luogo, sembra utile dare un'occhiata alla fabbrica Lancia dove ebbe luogo la produzione della Lambda. Una vista aerea della fabbrica è mostrata nella foto 15. Il più grande componente della meccanica della Lambda è il blocco cilindri in alluminio, un'opera d'arte che contiene le camicie in ghisa dei cilindri nella fusione così come tutti i tubi dell'olio in rame ed è soggetto ad una lavorazione multistrato dopo la fusione. Abbiamo la fortuna che nel 1927 un giornalista americano specializzato fu invitato a passare diverse settimane nella fabbrica della Lancia per scrivere articoli per la rivista

American Machinist, integrati da un gran numero di fotografie. Di conseguenza, molti dei processi di produzione e delle macchine sono ben documentati. Nella foto 16 si può vedere la lavorazione dei blocchi di cilindri su una grande rettificatrice, la foto 17 mostra il controllo delle dimensioni. Nella foto 18 si osserva il lato superiore della testa cilindri della Lambda, nella foto 19 si può vedere la vista laterale in fase di lavorazione. La foto 20 mostra l'albero motore in una fase di lavorazione. Nella foto 21 si stanno lavorando le due staffe per la sospensione anteriore e l'ammortizzatore.

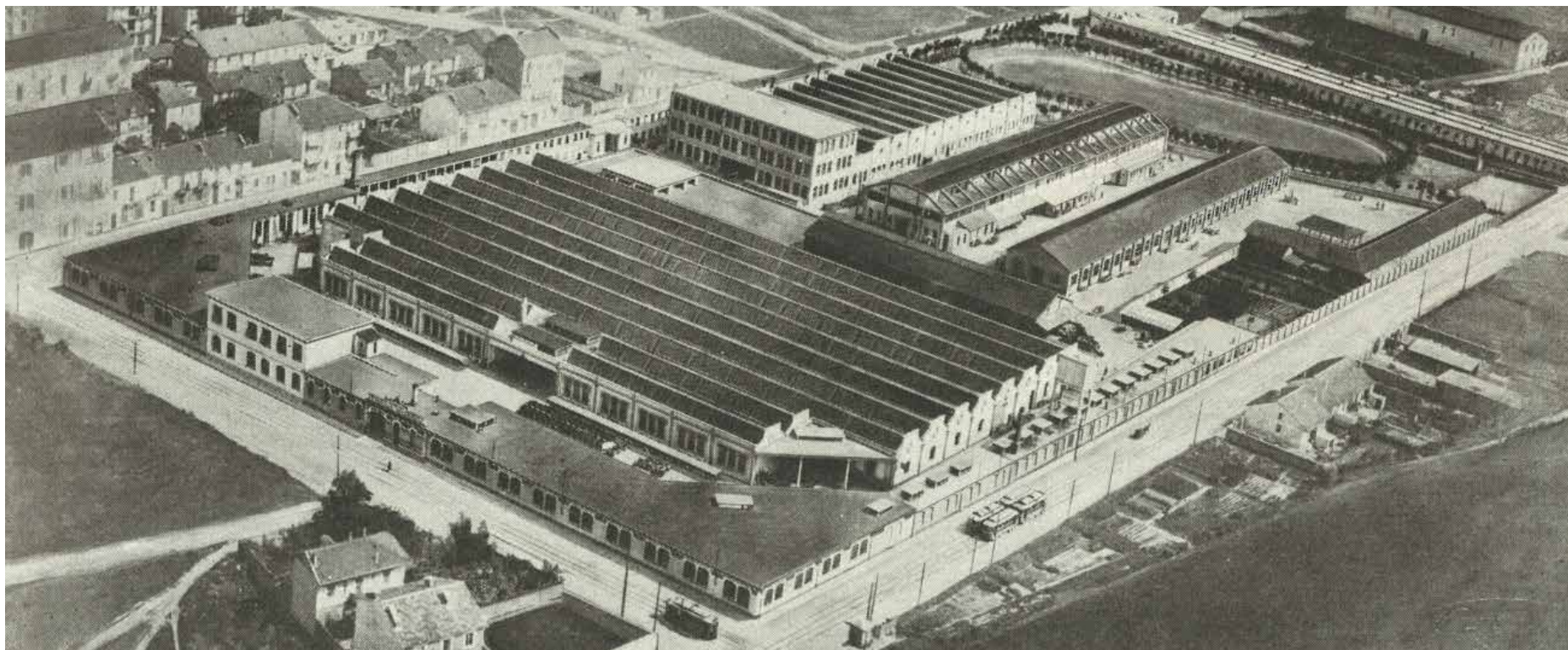


Foto 15: La Fabbrica Lancia nel 1927

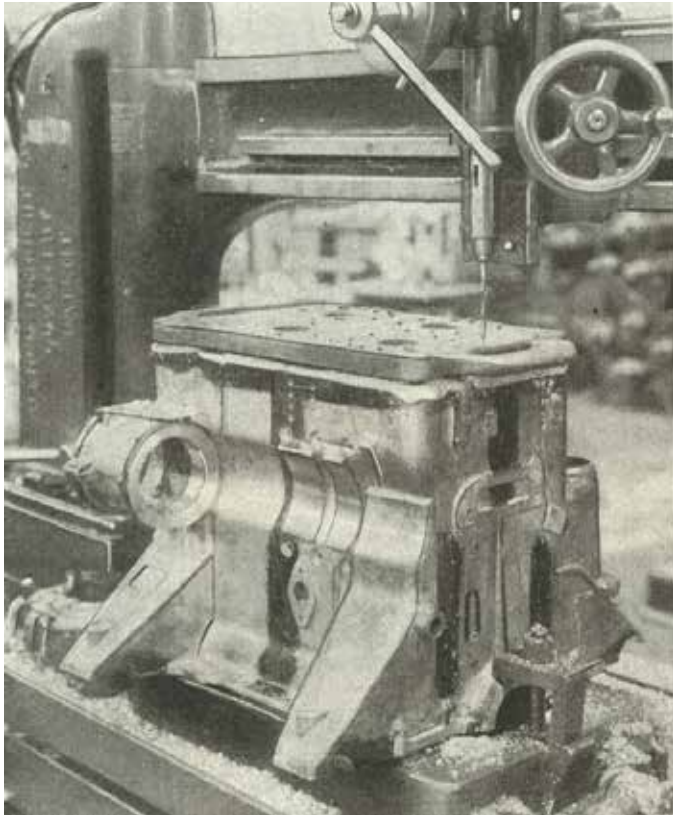


Foto 16: Lavorazione del blocco cilindri della Lambda

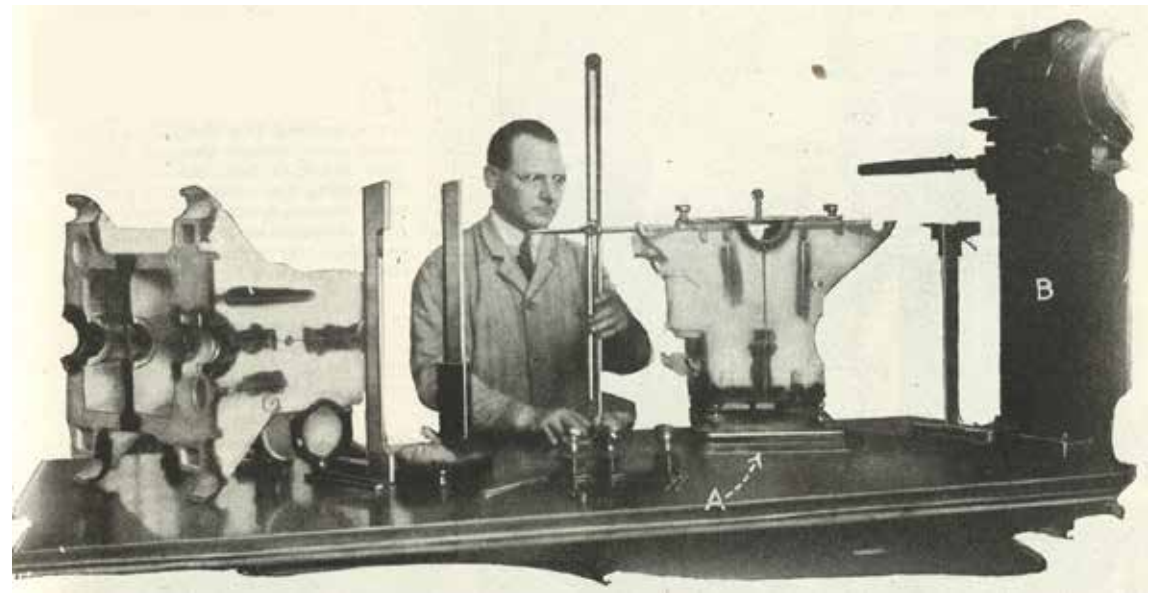


Foto 17: Controllo delle dimensioni del blocco cilindri della Lambda

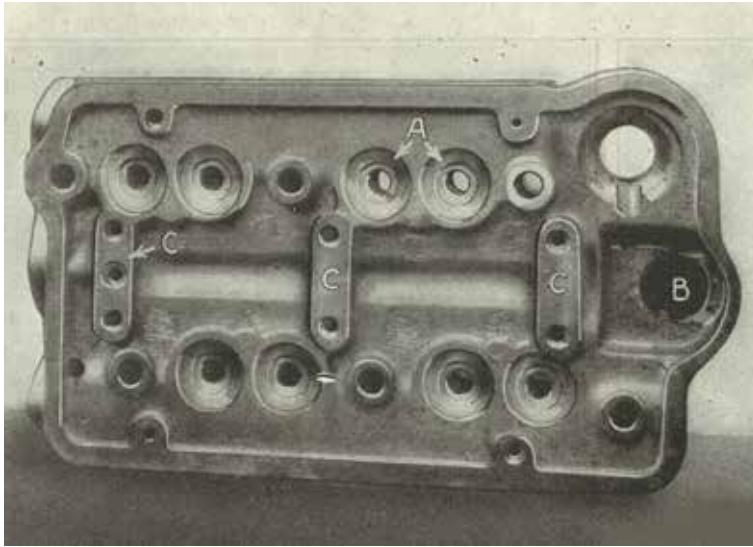


Foto 18: Testa cilindri della Lambda

Foto 20: Lavorazione dell'albero motore Lambda

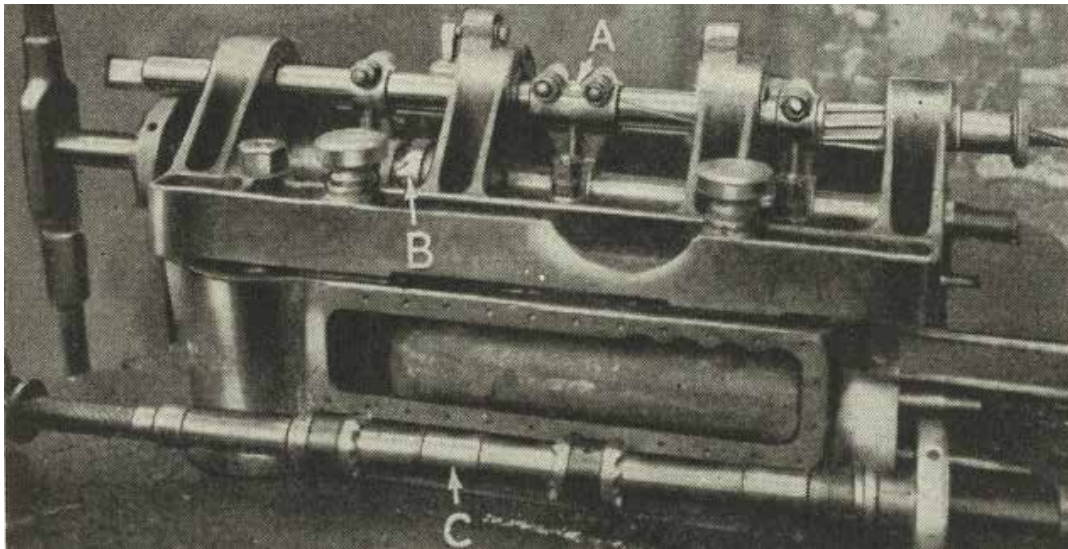
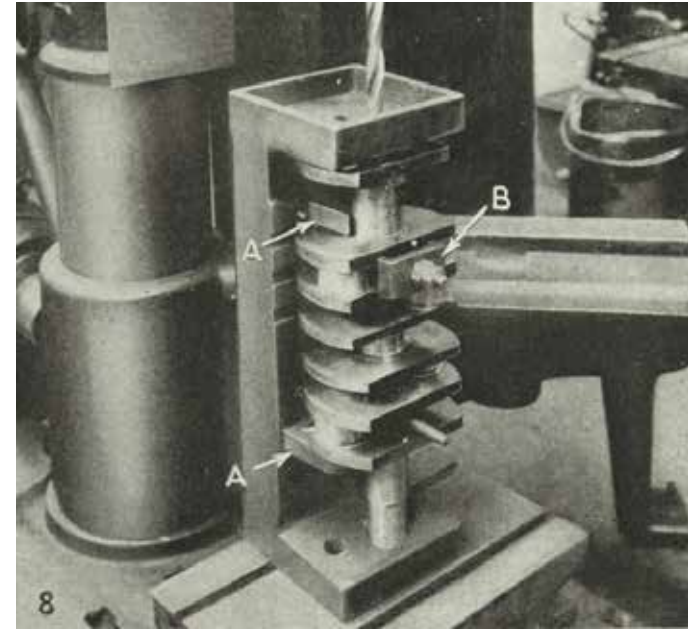


Foto 19: Testa cilindri in fase di lavorazione

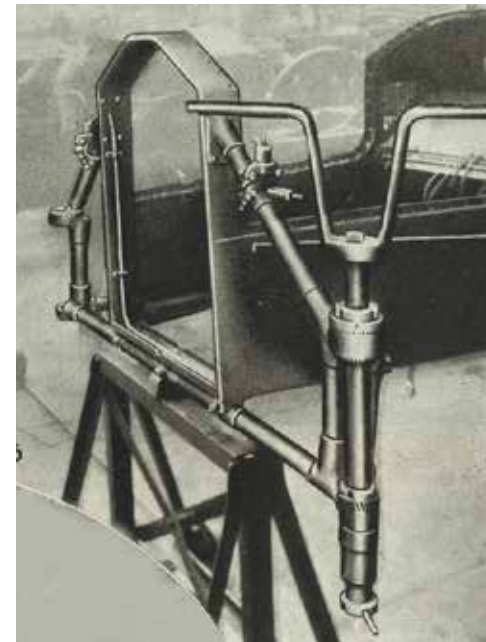


Foto 21: Montaggio della sospensione della ruota anteriore e l'ammortizzatore

La foto 22 mostra il dispositivo per i test del differenziale Lambda. Per finire lo sguardo nella fabbrica, due immagini della carrozzeria. Nella foto 23 vengono costruiti i "ballon" per la torpedo, nella foto 24 si può vedere la coda davanti alle cabine di verniciatura. Ma ora torniamo alla produzione della Lambda. La Lambda fu prodotta in 9 serie da febbraio 1923 a settembre 1931 con un numero totale di 12.998 auto. Dividiamo la descrizione in due parti: Produzione delle serie da 1 a 6 e produzione delle serie da 7 a 9. Le ragioni di questa suddivisione saranno presto evidenti.

SERIE	PERIODO	ESEMPLARI	Tipo carrozz.	Tipo motore	Tipo cambio	Tipo differenziale
1	02/23 - 09/23	400	214	67	109	151
2	09/23 - 04/24	1.100	214	67	109	161
3	04/24 - 10/24	800	214	67	109	161
4	10/24 - 04/25	850	214	67	109	161
5	02/25 - 10/25	1.050	214	67	112	161
6	09/25 - 06/26	1.299	216 e 217	67	112	164

La Lambda di prima serie (foto 25) corrispondeva in gran parte alla Lambda della pre-produzione (anche questi esemplari sono inclusi nel numero totale di 400). Il motore tipo 67 ha una cilindrata di 2.120 cm³ e una potenza di 50 CV a 3.000 giri/min. La carrozzeria tipo 214 è rimasta fino alla quinta serie compresa. Su questo tipo di carrozzeria si poteva mettere un "palloncino" - ballon - (foto 26), che dava l'impressione di una Lambda limousine. Tuttavia, il montaggio/smontaggio comportava uno sforzo non indifferente, cosicché il proprietario spesso sceglieva o la soluzione torpedo o la soluzione torpedo con ballon. Nei paesi esteri più vicini i veicoli venivano spesso portati su ruote ai rappresentanti Lancia dei singoli paesi, come mostra la foto 27 per il trasferimento dei veicoli da Torino a Vienna. Questo prevedeva la pubblicità della Lambda. Nella seconda serie della Lambda, dal 1.000° veicolo in poi, era possibile avere in opzione il parabrezza piegato della versione torpedo, come mostrato nella foto 28, poi divenne standard dalla terza serie fino alla quinta serie compresa.

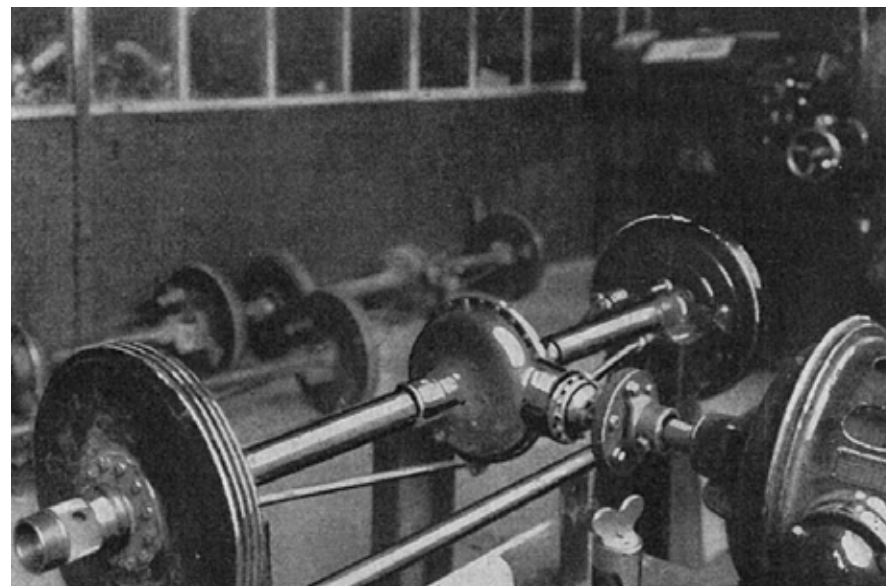


Foto 22: Dispositivo per le prove del differenziale (il differenziale viene azionato da un motore elettrico)



Foto 23: Assemblaggio del "ballon" per la torpedo Lambda



Foto 24: Code davanti alle cabine di verniciatura

Foto 25: Lancia Lambda Torpedo 1ª serie con carrozzeria tipo 214

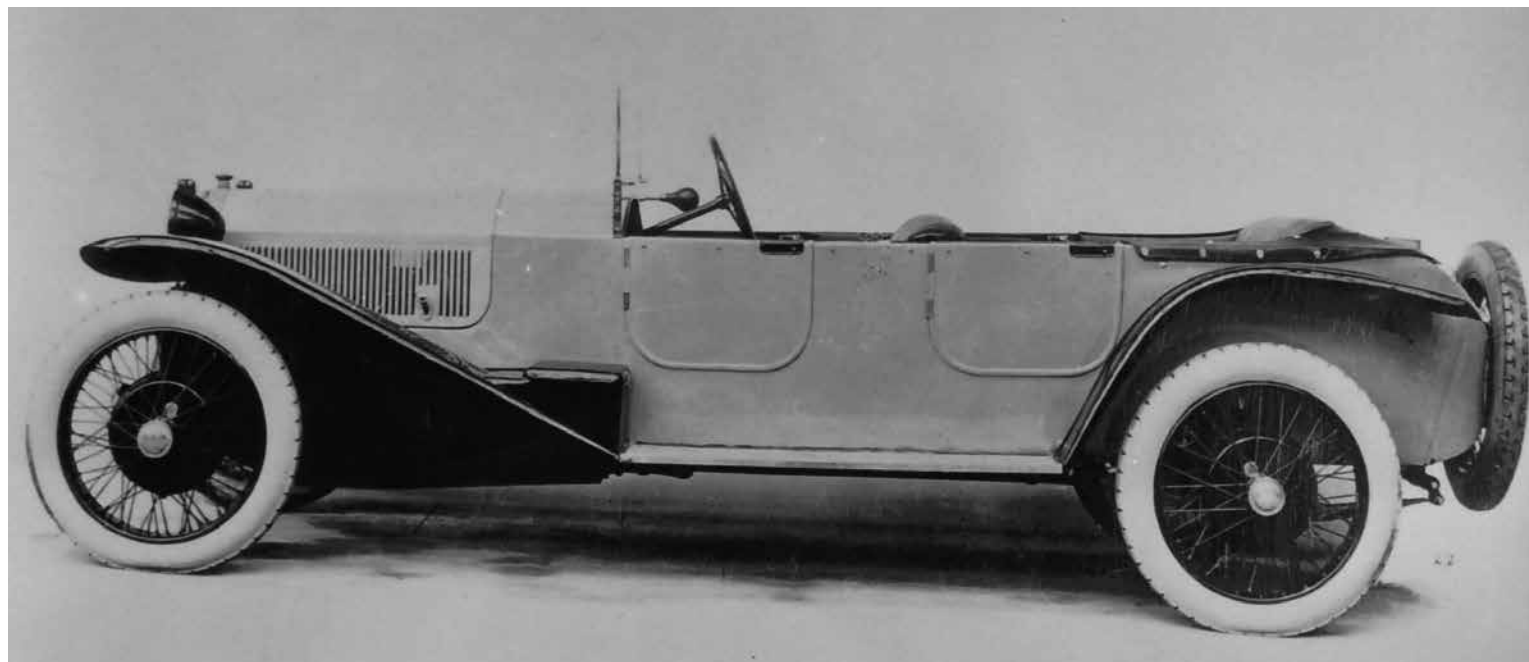


Foto 26: Lancia Lambda Torpedo 1ª serie con Ballon



Foto 27: Presentazione della nuova consegna (3 Lambda Torpedo e 3 Lambda Torpedo con ballon) presso la concessionaria Lancia di Vienna in Stubengasse 20 (la foto è datata 15.12.1924 e probabilmente riguarda le Lambda della 4ª serie)

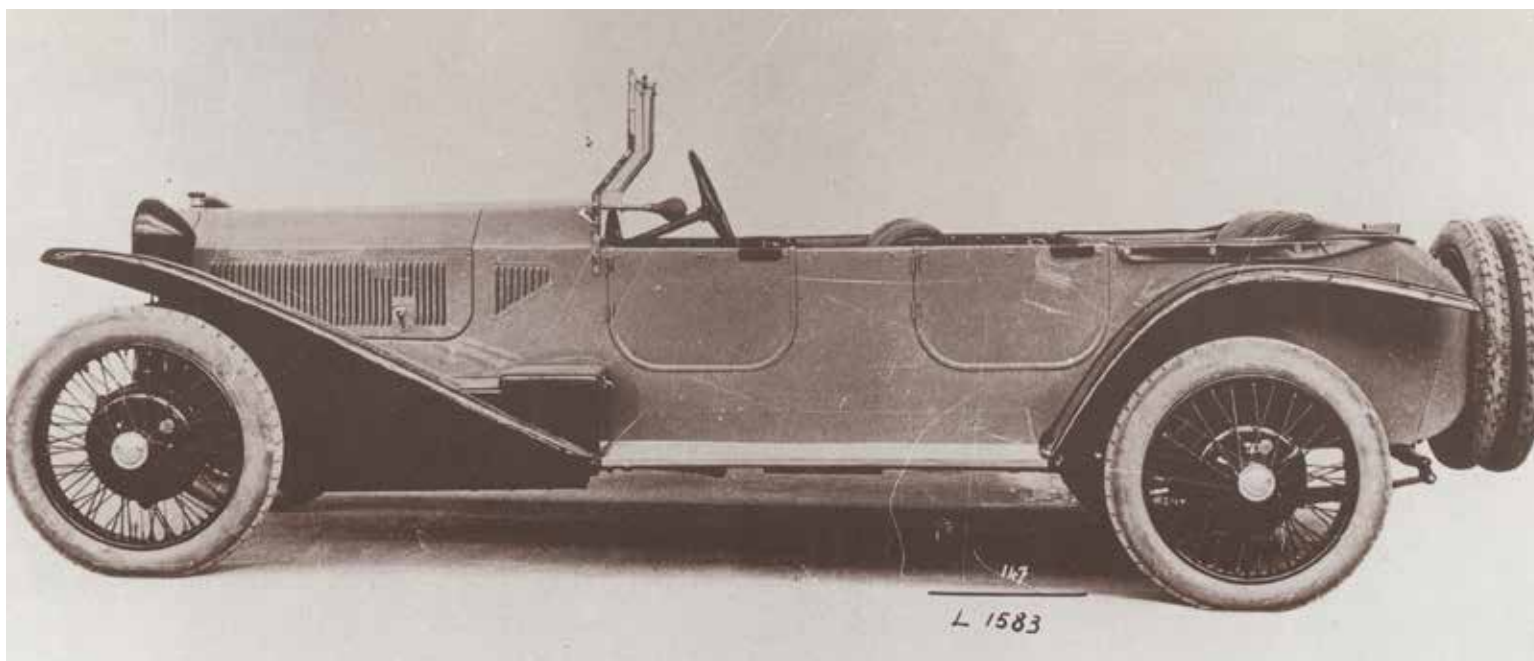


Foto 28: Lancia Lambda Torpedo 3^a serie

Nella terza serie l'equipaggiamento elettrico fu cambiato da Bosch a Magneti Marelli, per il motorino d'avviamento e la dinamo-magnete e, da Bosch a Zeiss per i fari; a partire dal veicolo 4.601 della sesta serie, l'intero equipaggiamento elettrico tornò ad essere fornito dalla Bosch.

Per la quarta serie, gran parte del motore tipo 67 è stato rivisto. Nella quarta serie ci furono dei cambiamenti ai parafanghi del corpo, come mostra la foto 29. Nella quinta serie il cambio a 3 marce fu sostituito da un cambio a 4 marce e alcune delle modifiche per le successive serie in preparazione, da 7 a 9, furono apportate alla carrozzeria e alla meccanica.

La sesta serie (foto 30), con 3,42 m, ha una misura diversa nell'interasse (tipo di carrozzeria 216) rispetto alla precedente quinta serie con 3,10 m. La lunghezza maggiore permette di ospitare 6 persone (4 posti normali e 2 posti ausiliari nella parte posteriore). Inoltre,

il differenziale viene cambiato dal tipo 161 al tipo 164 e la seconda parte delle modifiche alla meccanica e alla carrozzeria vengono realizzate in preparazione delle successive serie 7 - 9. Infine, Lancia torna al fornitore Bosch per l'equipaggiamento elettrico - come già detto - dalla vettura 4.601 in poi.

Tuttavia, il più grande cambiamento è che verrà offerta una piattaforma per una carrozzeria con tutta la meccanica della sesta serie (tipo di carrozzeria 217 - foto 31), sulla quale potranno essere prodotte carrozzerie diverse dalle precedenti (della Lancia e di terzi).

Molti carrozzieri in Italia, ma anche in altri paesi, lo stavano aspettando. In passato, era consuetudine che ogni cliente avesse due fornitori per la sua auto, uno che forniva la meccanica e l'altro la carrozzeria. Vincenzo Lancia aveva precedentemente deluso i carrozzieri offrendo tutto - meccanica e carrozzeria - da un'unica fonte, cioè, dalla fabbrica stessa.

Foto 29: Lancia Lambda
Torpedo 4ª serie

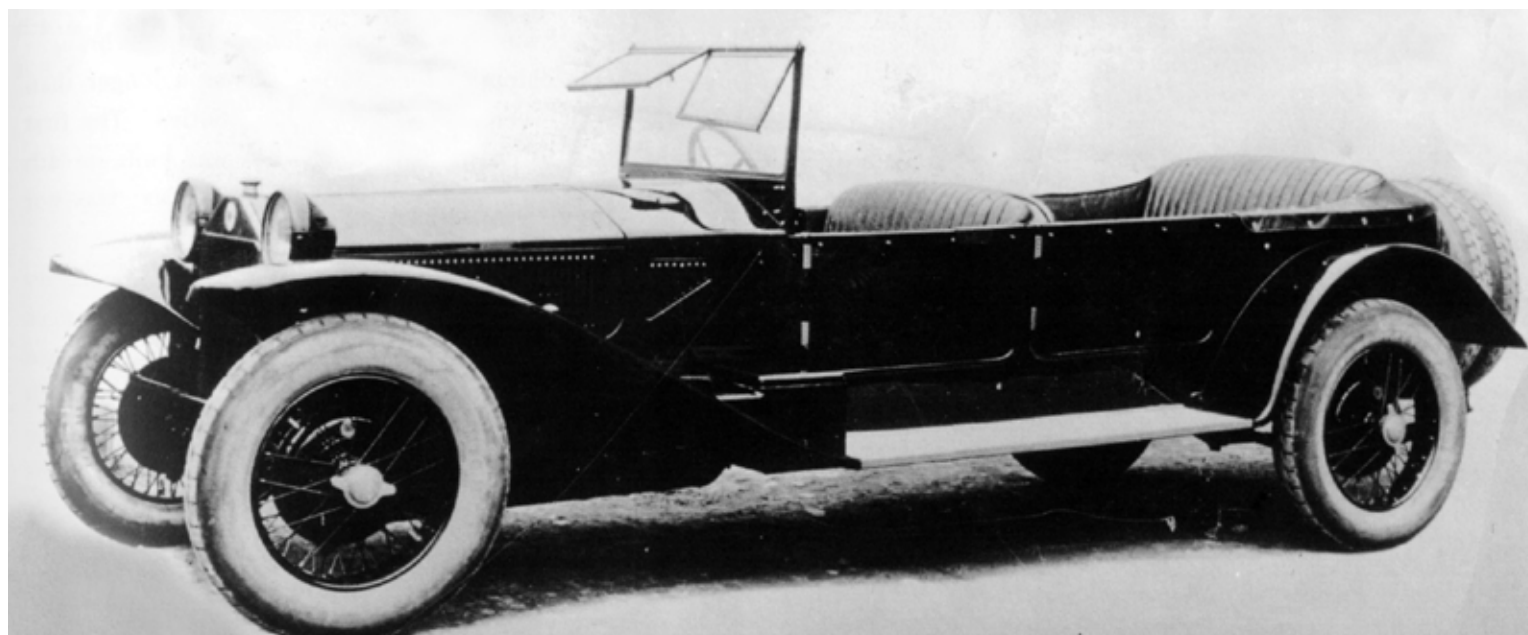
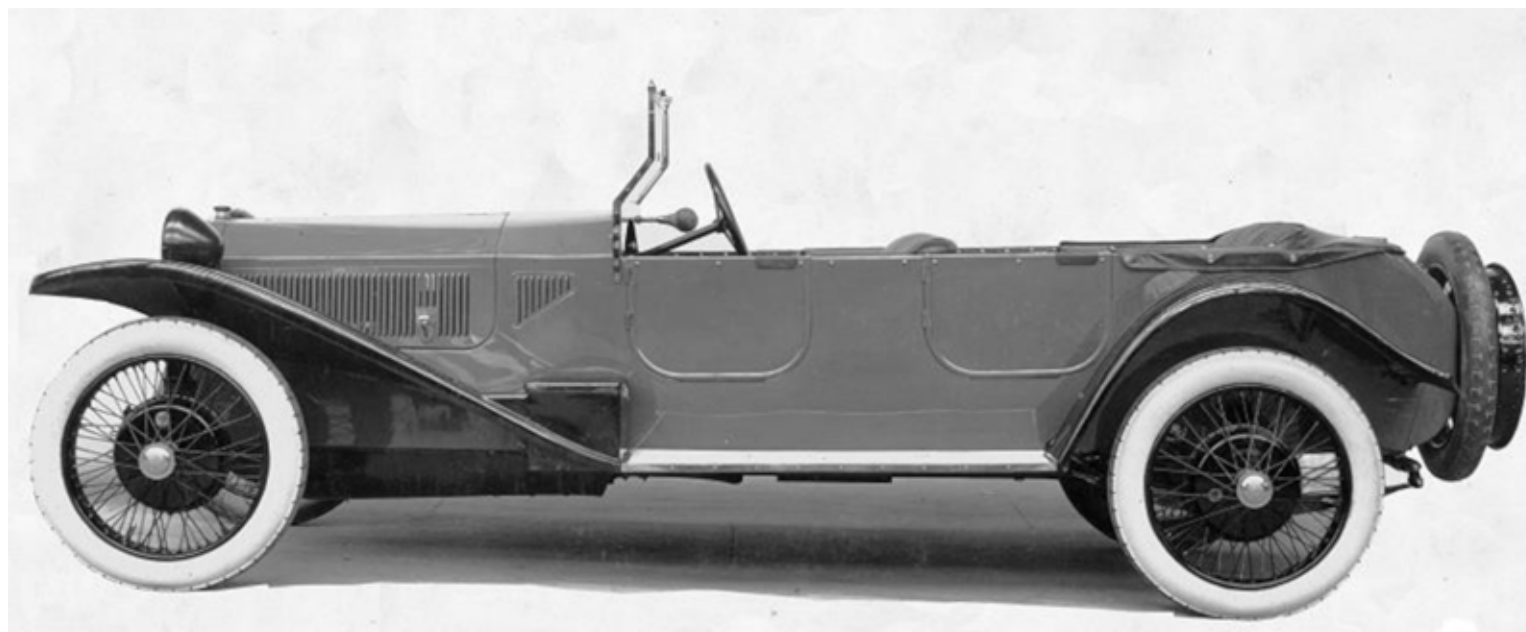


Foto 30: Lancia Lambda
Torpedo 6ª serie con
carrozzeria tipo 216

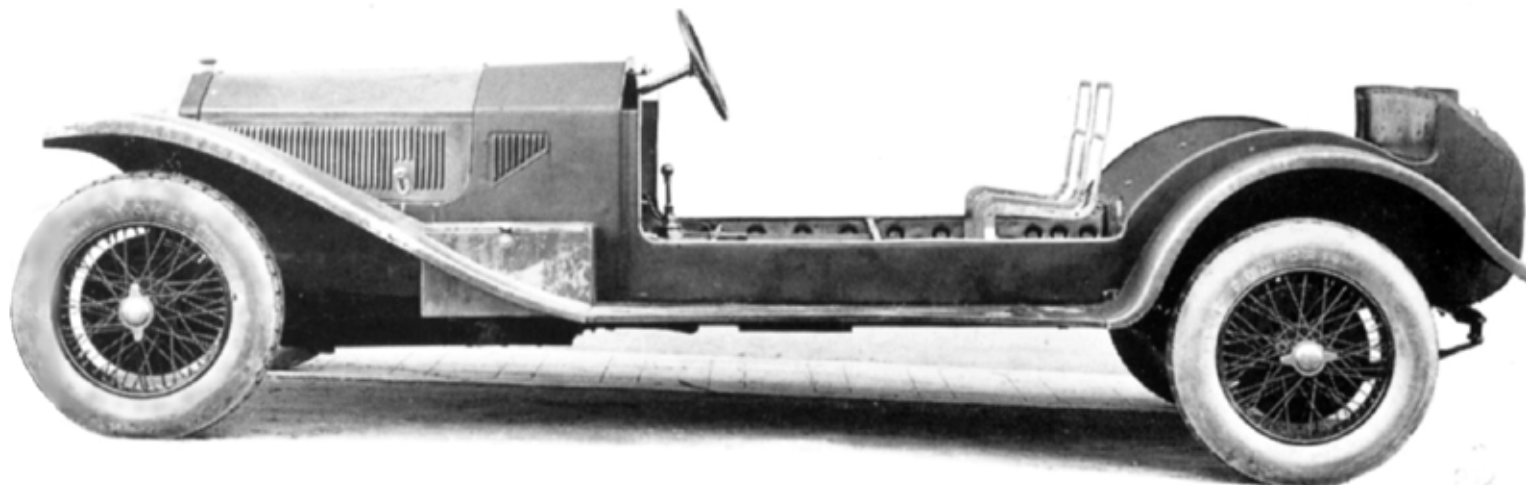


Foto 31: Carrozzeria tipo 217 (interasse 3,42 m) con una piattaforma per la 6^a serie della Lambda

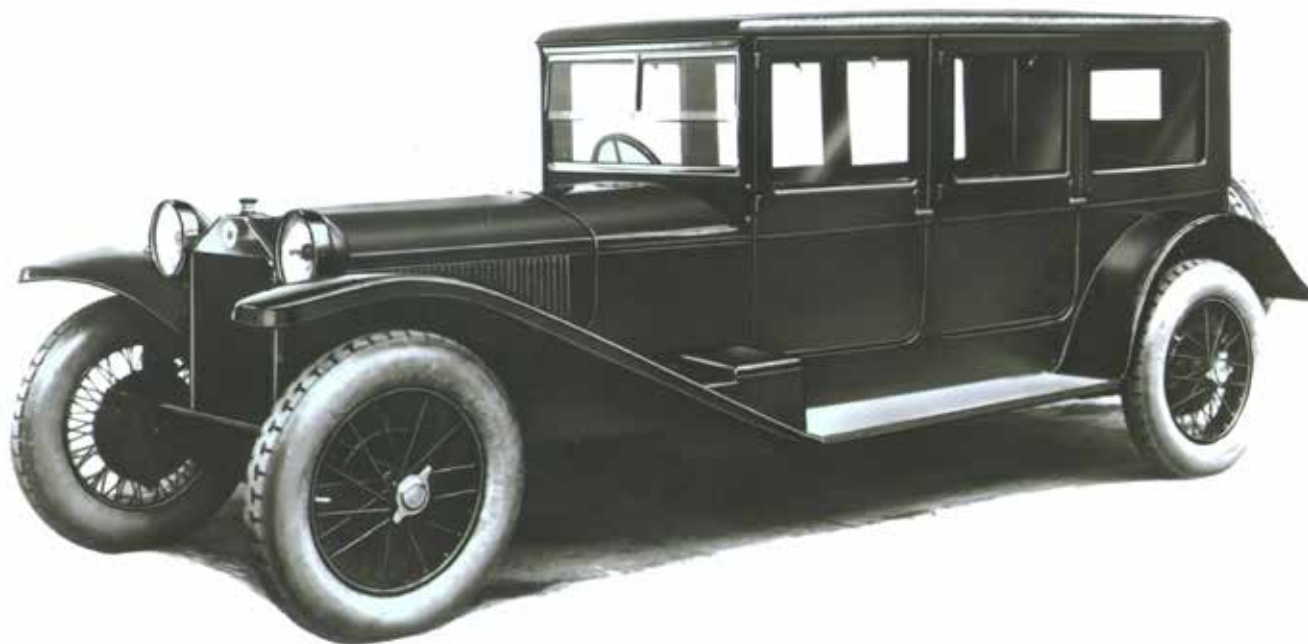
Ora altri possono realizzare carrozzerie diverse per entrare in un mercato favorevole già aperto dalla Lancia e per dare ulteriore successo alla Lancia stessa. La Lancia offre ai carrozzieri la possibilità di distribuire le loro carrozzerie costruite sulla piattaforma attraverso l'organizzazione di vendita Lancia, in modo che un mercato molto più ampio sia immediatamente disponibile per loro. Vedremo questo svilupparsi in un mercato di circa 2.000 Lambda fuori serie.

Oltre alla Lambda Torpedo e alla piattaforma 217, per la sesta serie della Lancia Lambda viene offerta anche una Torpedo Ballon (fig. 32), come per le serie precedenti.

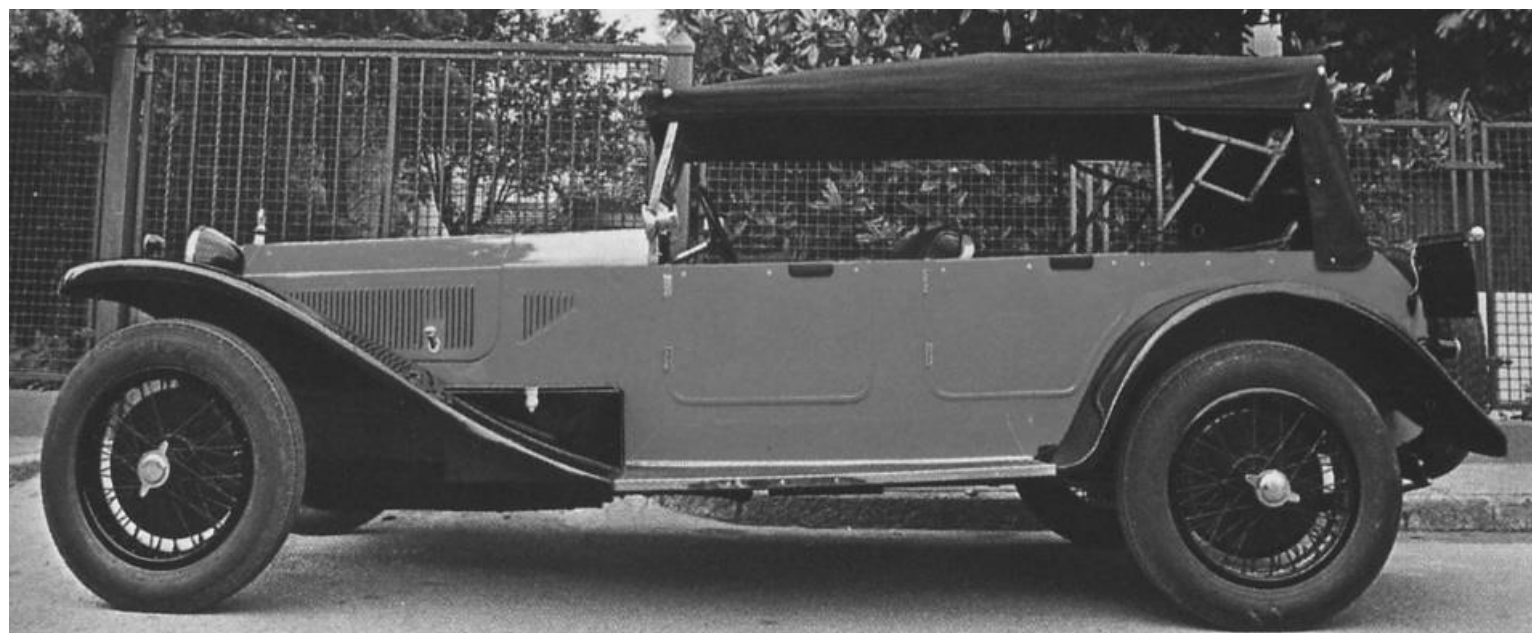
È chiaro che il mondo Lambda è diventato più vario, un cambiamento che è anche in linea con la domanda. Con questo possiamo entrare nella seconda parte della produzione, le serie 7, 8 e 9 della Lambda.

SERIE	PERIODO	ESEMPLARI	Tipo carrozz.	Tipo motore	Tipo cambio	Tipo differenziale
7	05/26-02/28	3.098	216/7/8/9	78	112	164
8	03/28-01/31	3.901	221/2/3/4/5/6	79	112	164
9	01/31-09/31	500	221A/2A/3/4	79	112	164

Si può vedere molto bene la grande varietà dei tipi di carrozzeria, ad esempio nella settima serie sono offerti gli stessi tipi della sesta serie, cioè 216 e 217 (entrambi con un passo di 3,42 m) e in più due tipi di carrozzeria 218 e 219 con un passo di 3,10 m, come era abituale in tempi passati ; nel caso della 218 (foto 33) è una Lambda Torpedo, nel caso della 219 è una piattaforma, come visibile nella foto 31, ma con passo corto.



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



*Foto 33: Lancia Lambda
Torpedo 7ª serie con car-
rozzeria tipo 218*

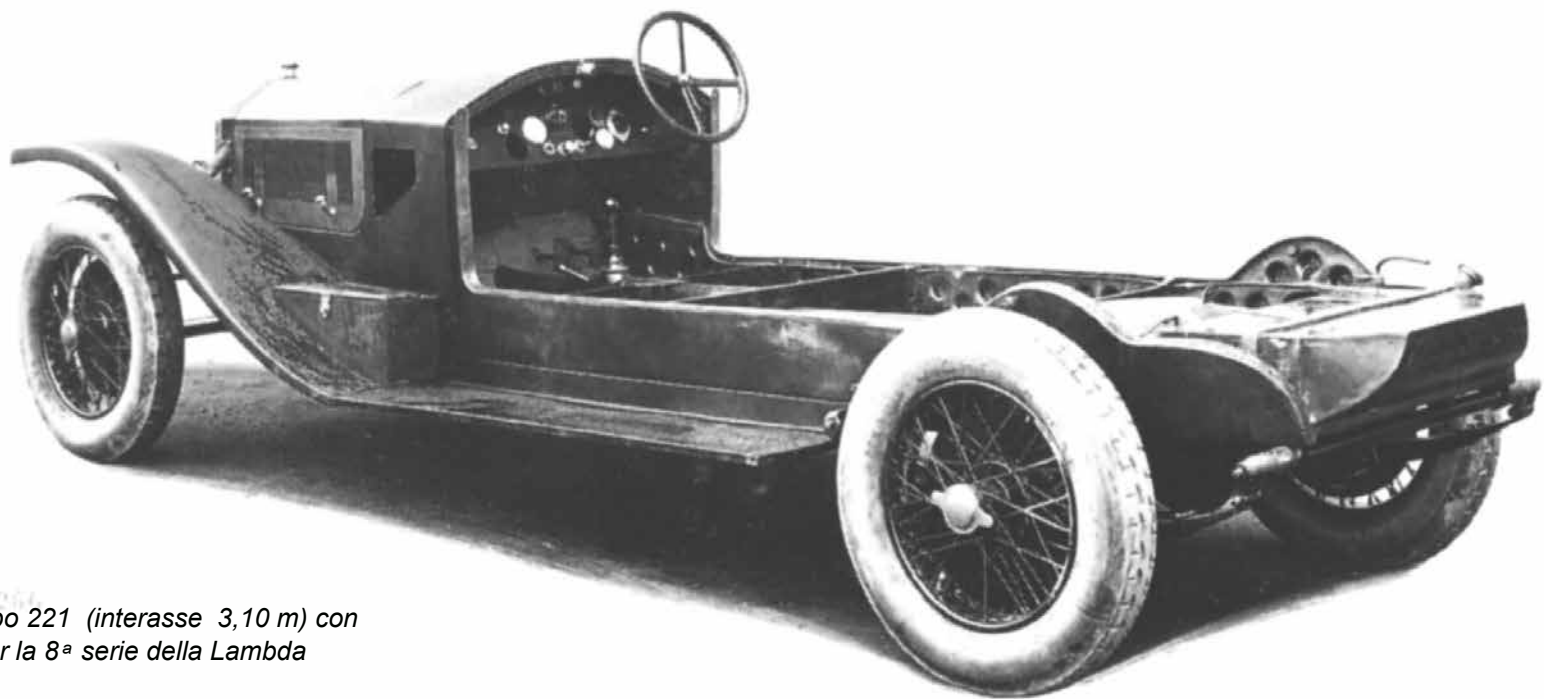


Foto 34: Carrozzeria tipo 221 (interasse 3,10 m) con una piattaforma per la 8ª serie della Lambda

Il cambiamento essenziale nella meccanica avviene nel motore. L'ulteriore sviluppo porta al motore tipo 78, che aumenta il volume della cilindrata da 2.120 cm³ a 2.375 cm³ con la stessa sezione dei cilindri e raggiunge così la potenza di 59,4 CV a 3.250 giri/min. Le candele, che nel precedente tipo di motore si trovavano nel blocco cilindri, ora si trovano nella testa del cilindro. Nell'ottava serie la varietà diventa ancora più grande, accanto alle varianti dell'interasse menzionate finora con la piattaforma 221 (nella foto 34) e 222 ci sono le varianti con la Lambda Torpedo (carrozzeria tipo 223 e 224 nella foto 35) e in aggiunta ora ancora due varianti di interasse di un veicolo chiuso Lambda Berlina Weymann (carrozzeria tipo 225 nella foto 36 e 226

nella foto 37). Vincenzo Lancia aveva acquistato una licenza dalla società francese C.T. Weymann per costruire una versione leggera di un veicolo chiuso. Dall'ottava serie, il motore fu ulteriormente sviluppato al tipo 79 con una cilindrata di 2.569 cm³ e una potenza di 69 CV a 3500 giri/min. I condotti dell'olio, precedentemente situati nel blocco cilindri, sono ora collocati esternamente e collegati a un filtro dell'olio. Nella nona serie viene usato un carburatore più grande e il magnete Bosch è sostituito da una bobina di accensione. Come tipo di carrozzeria ci sono nella nona serie le varianti alla piattaforma - ora come tipo 221A e 222A con il motore tipo 79 - e le varianti torpedo 223 e 224, che erano già menzionate nella ottava serie.

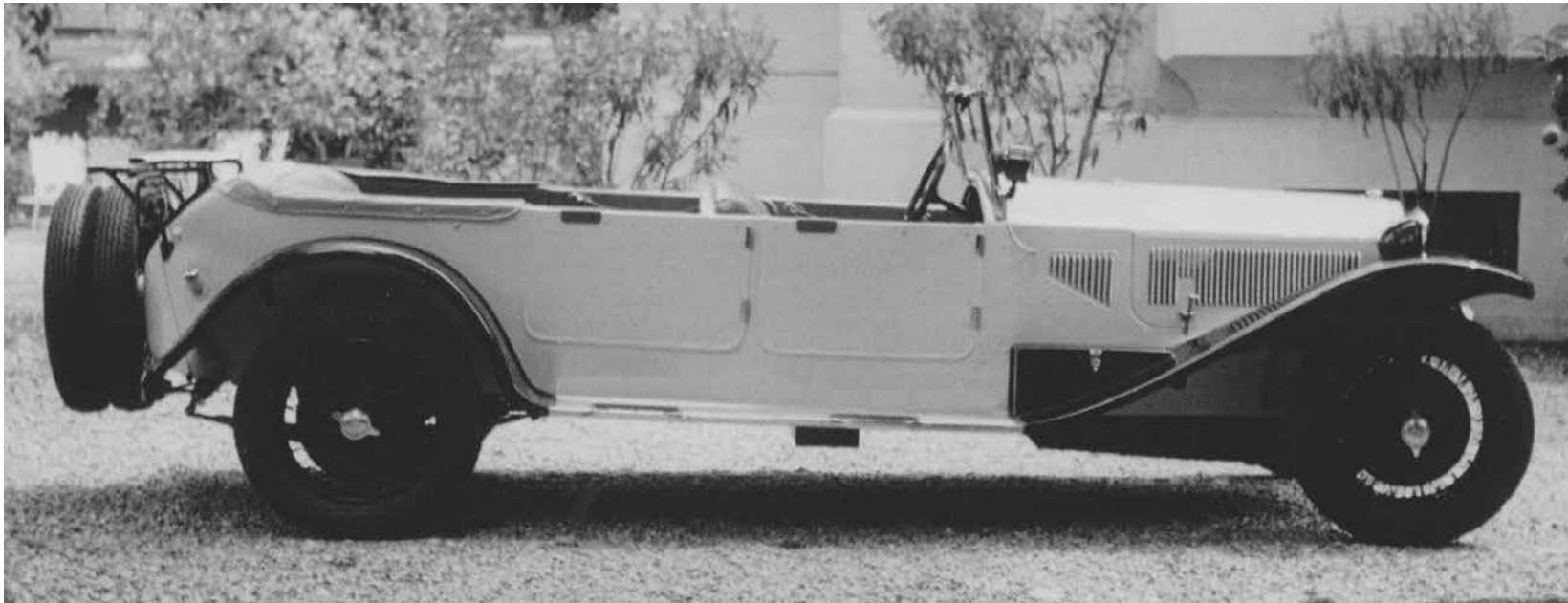


Foto 35: Lancia Lambda Torpedo 8^a serie con carrozzeria tipo 224 (interasse 3,42 m)



Foto 36: Lancia Lambda Berlina Weymann 8^a serie con carrozzeria tipo 225 (interasse 3,10 m)

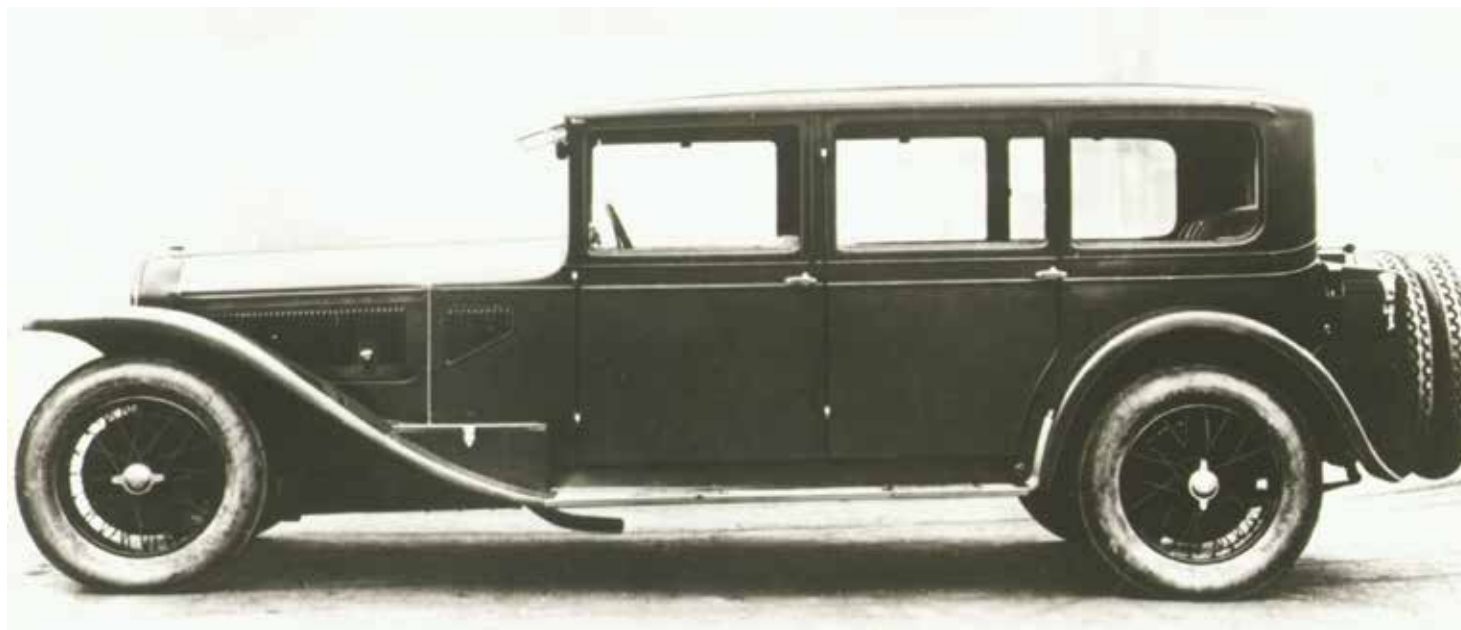


Foto 37: Lancia Lambda Berlina Weymann 8ª serie con carrozzeria tipo 226 (interasse 3,42 m)

Le Lambda fuori serie

Alcuni carrozzieri e clienti non hanno atteso che a partire dalla sesta serie della Lambda fosse disponibile una piattaforma specifica per sviluppare e produrre modelli Lambda fuori serie. Così il carrozziere Mario Casaro di Torino comprò una Lambda quinta serie, di normale produzione, tagliò via una parte della carrozzeria e la trasformò in una sportiva e lussuosa Lambda Casaro Spider (foto 38). Questa Lambda ha incontrato una notevole domanda, soprattutto negli Stati Uniti.

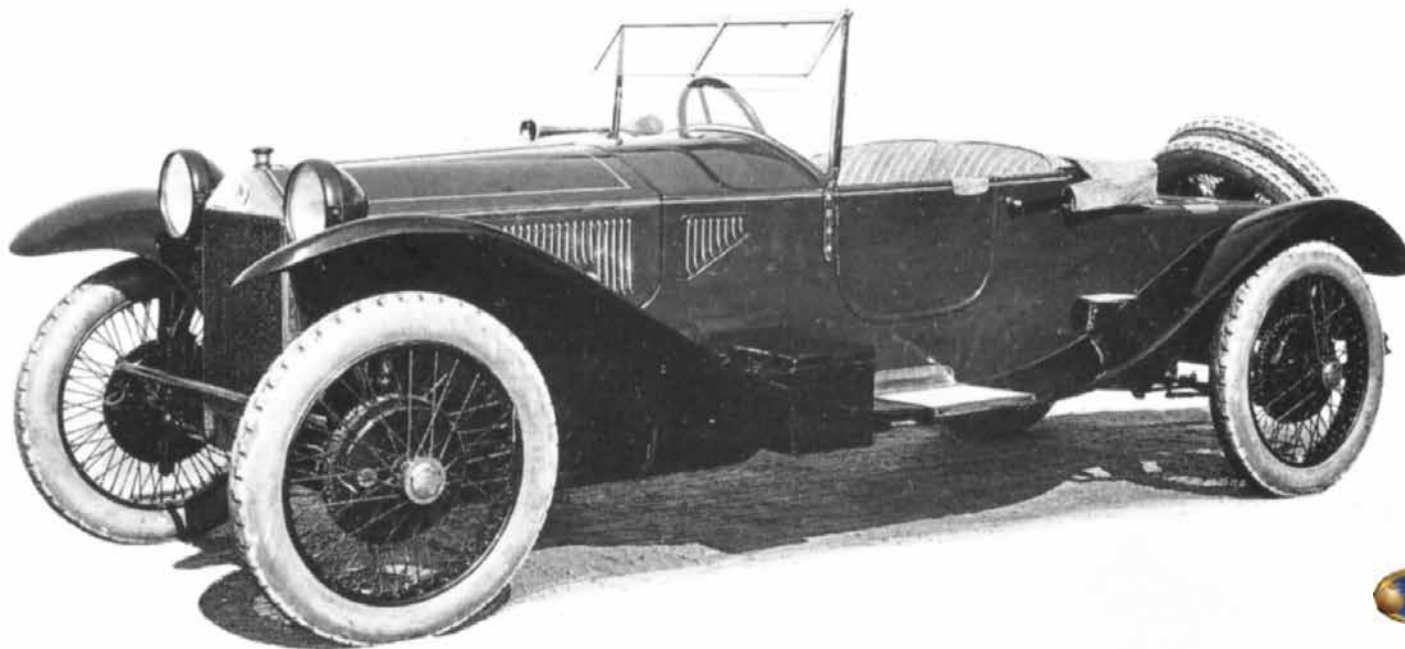
Poi, quando le piattaforme per carrozzerie divennero disponibili, un certo numero di noti carrozzieri in Italia, ma anche in molti altri paesi, iniziarono a costruire modelli Lambda fuori serie e a commercializzarli attraverso la Lancia. Oggi sono conosciuti in tutto il mondo più di 90 modelli di Lambda fuori serie, realizzati da più di 30 carrozzieri diversi. Questo significa che la Lambda ha la più grande

diversità di versioni di tutti i modelli Lancia. Alcune delle Lambda fuori serie sono illustrate qui di seguito.

Mario Casaro di Torino produceva modelli Lambda Mille Miglia per conto della Lancia oltre al già citato modello sportivo; nella foto 39 si vede il modello Lambda per la Mille Miglia del 1928.

Gli Stabilimenti Farina di Torino, spesso chiamati Farina in breve, hanno costruito tutta una serie di modelli Lambda fuori serie, 3 dei quali sono menzionati qui: la Lambda Farina Berlina - foto 40, la Lambda Farina Spider - foto 41 e la Lambda modello Coupé de Ville per Arturo Toscanini - foto 42.

Touring di Milano produsse anche una serie di modelli Lambda; qui sono illustrati un modello Limousine Coupé - foto 43 - e un modello Guida interna Weymann Grand Sport - fig. 44, così come la Carrozzeria Moderna - fig. 45.



*Foto 38: Lambda Casaro
Spider, basata sulla Tor-
pedo 5ª serie*

CARROZZERIA MCASARO
TORINO VIA NIZZA 168 ANG. VIA THOMON

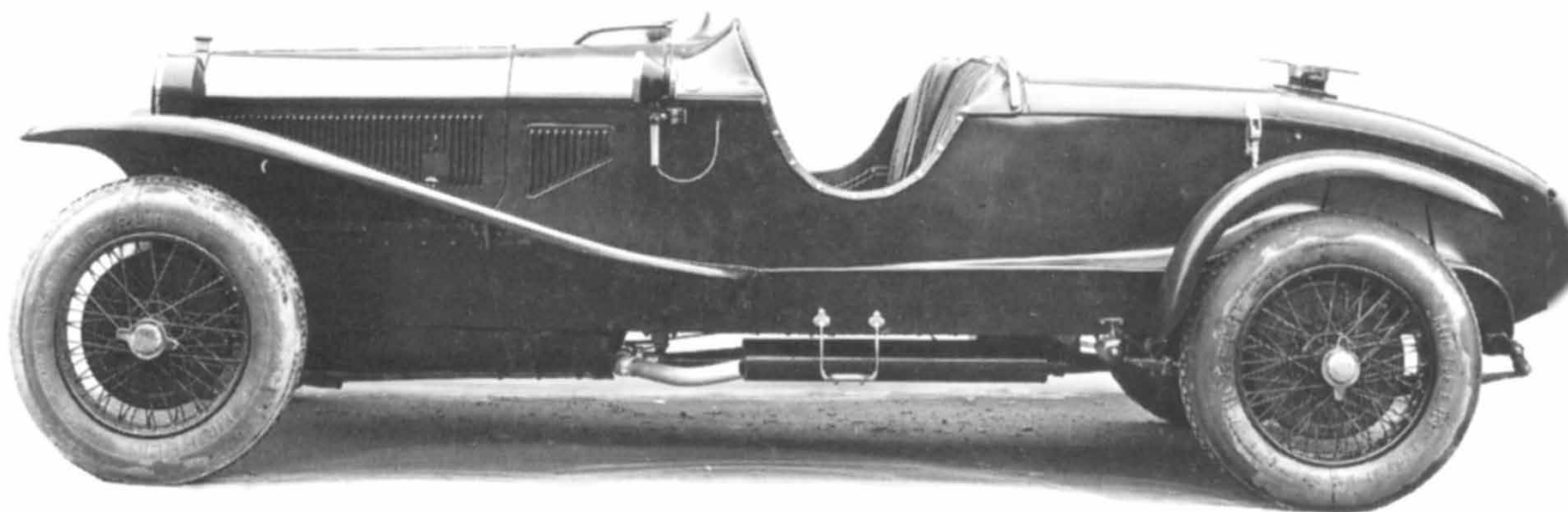


Foto 39: Casaro Lambda Mille Miglia, basata sulla piattaforma tipo 221 della Lambda 8ª serie

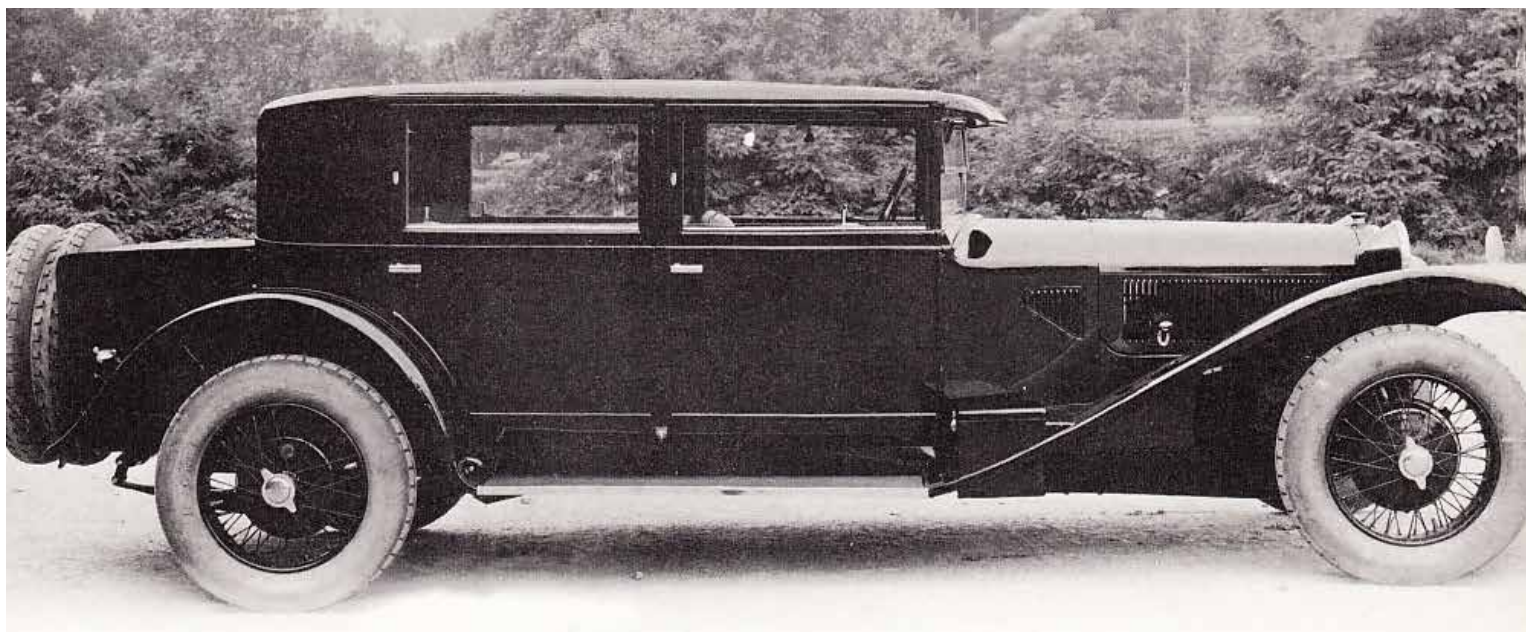
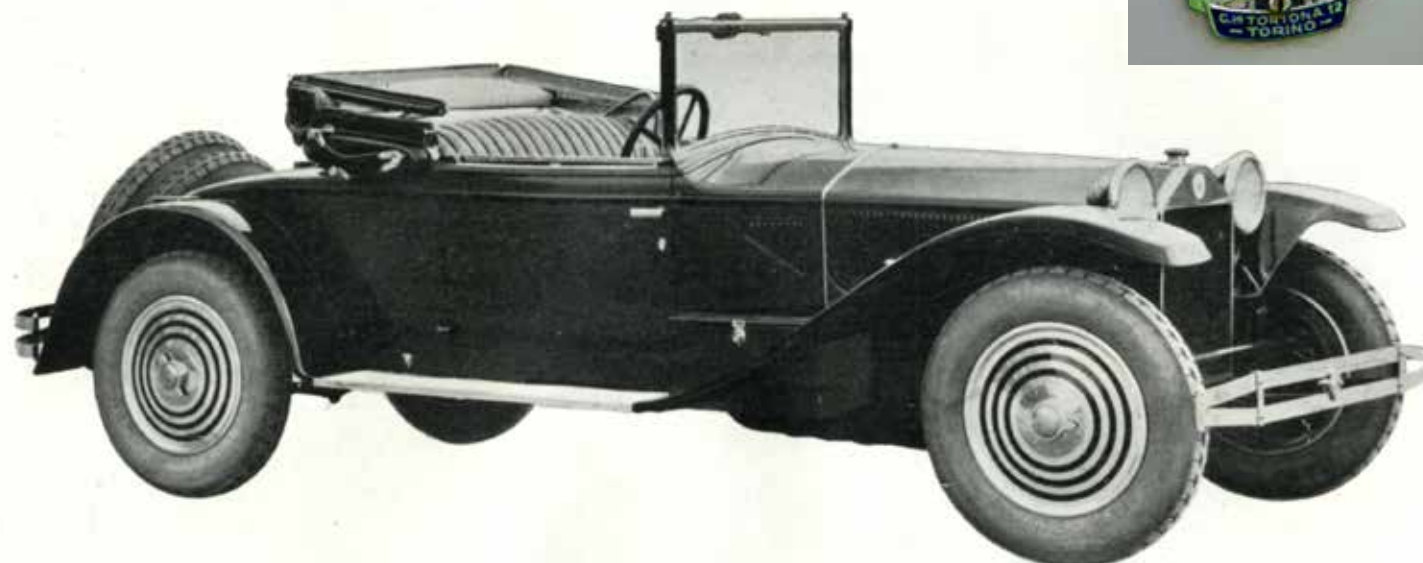
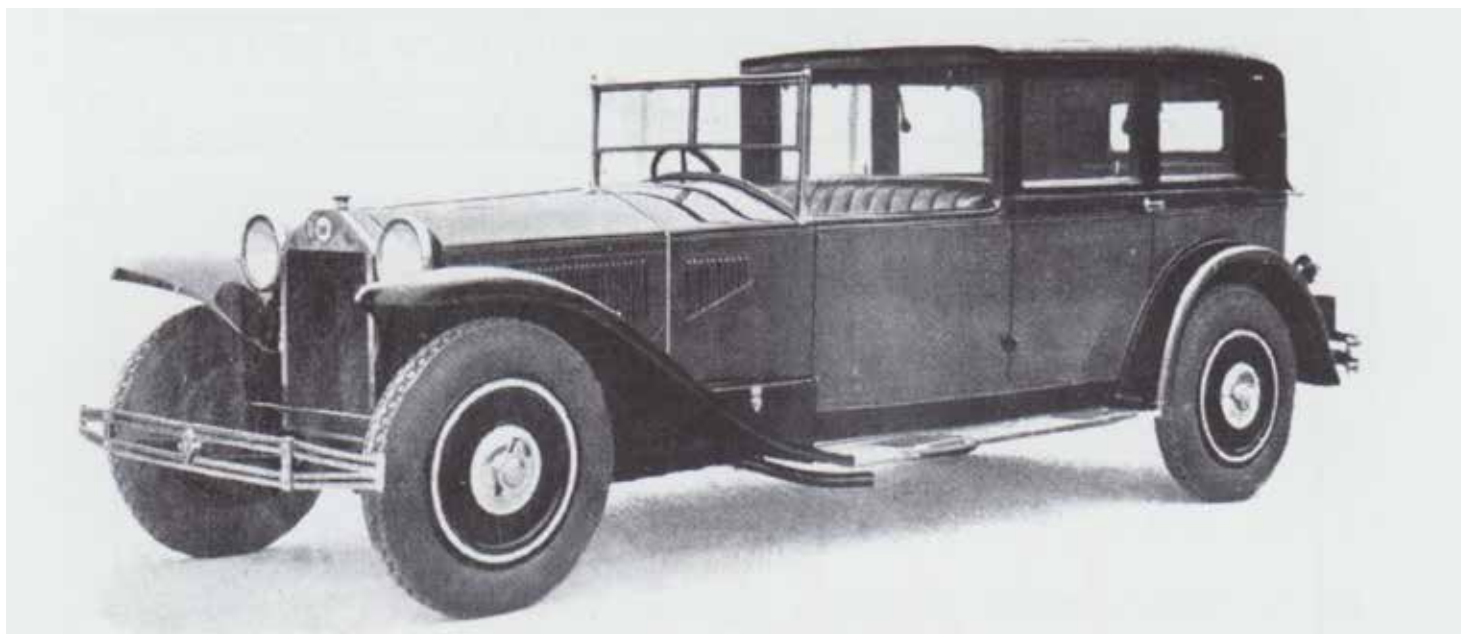


Foto 40: Lambda Farina Berlin, basata su una piattaforma del tipo 217 della Lambda 6ª serie



Foto 41: Lambda Farina Spider, basata su una piattaforma del tipo 219 della Lambda 7ª serie





*Foto 42: Lambda Farina Coupé
Limousine per Arturo Toscani-
ni, basata sulla piattaforma tipo
222 della 8ª serie*



*Foto 43: Lambda Touring
Limousine Coupé, basata
sulla piattaforma tipo 222
della 8ª serie*

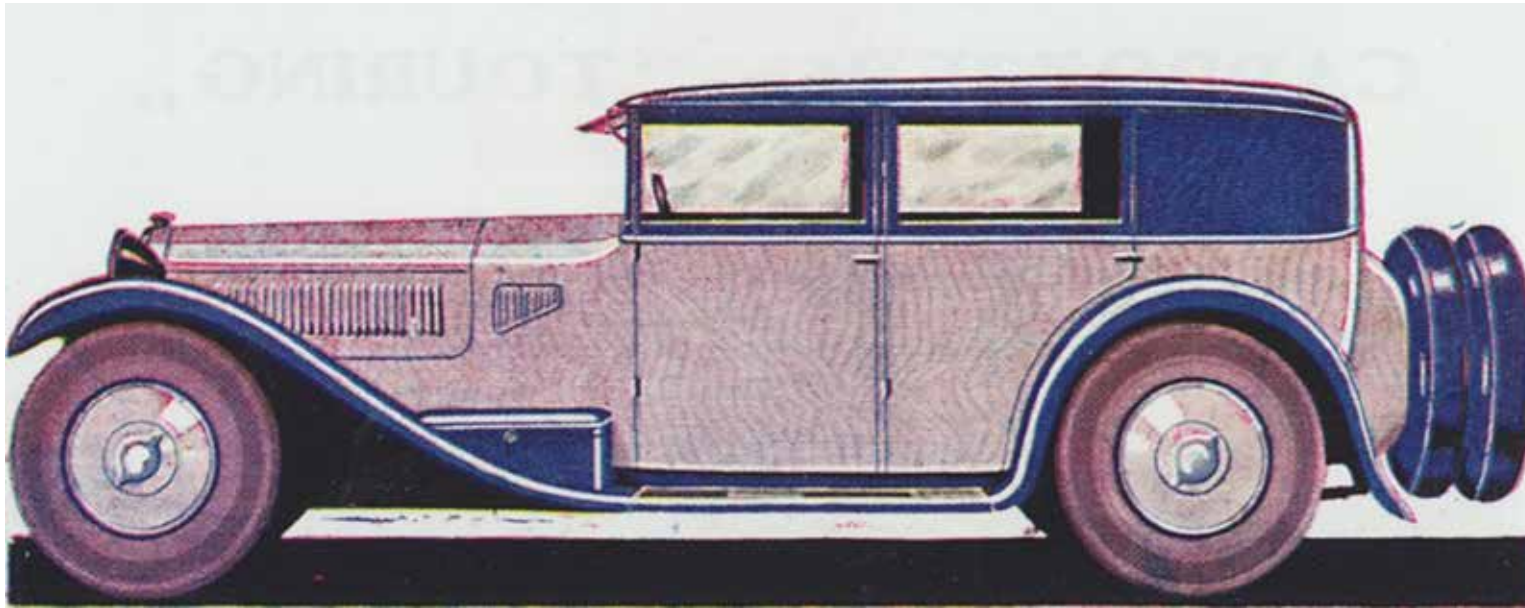


Figura 44: Lambda Touring Guida interna Weymann Grand Sport, basata su una piattaforma tipo 221 della 8ª serie

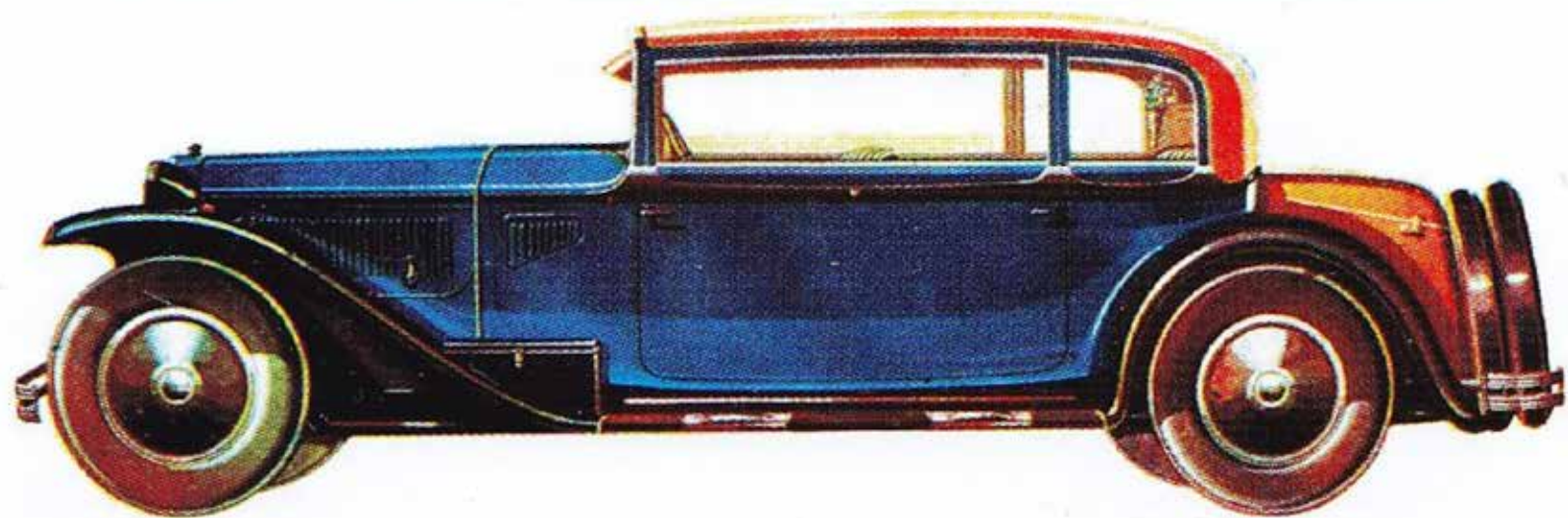
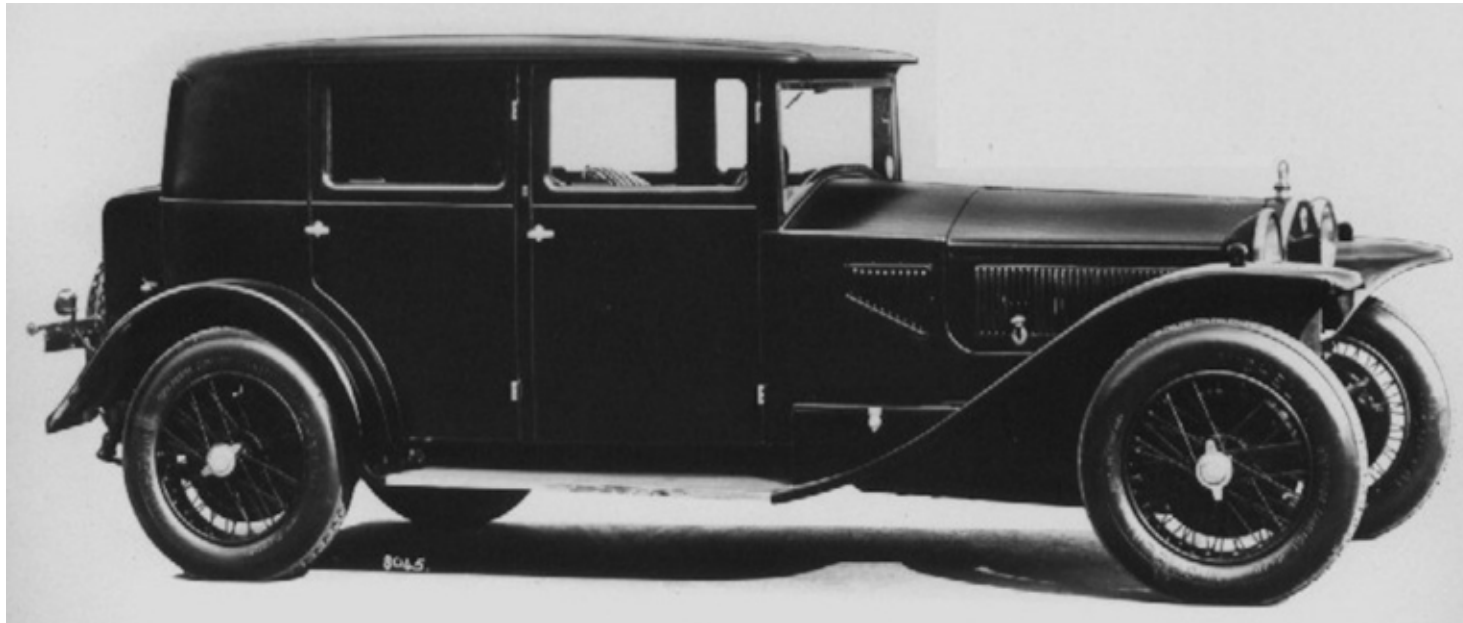


Figura 45: Lambda Carrozzeria Moderna Double Entrée, così denominata perché la porta può essere aperta da entrambi i lati (davanti o dietro) - basata sulla piattaforma tipo 221 della 8ª serie

Oltre quelli italiani, c'erano molti carrozzieri esteri che offrivano Lambda fuori serie. Una selezione di 8 paesi è illustrata qui, ognuno con un modello Lambda.



Albany

Regno Unito - Londra

Foto 46: Lambda Albany Berlino Weymann, basata sulla piattaforma tipo 221 della Lambda 8ª serie

Ungheria - Budapest

Foto 47: Lambda Antal Zupka Berlino sei luci, basata sulla piattaforma tipo 222 della Lambda 8ª serie





Austria - Vienna

Foto 48: Lambda Armbruster Sport Cabriolet Contessa Maria Wenckheim, basata sulla piattaforma tipo 222 della Lambda 8ª serie



Belgio - Bruxelles

Foto 49: Lambda D'leteren Faux cabriolet, basata sulla piattaforma tipo 217 della Lambda 7ª serie





Francia – Colmar
Svizzera – Ginevra

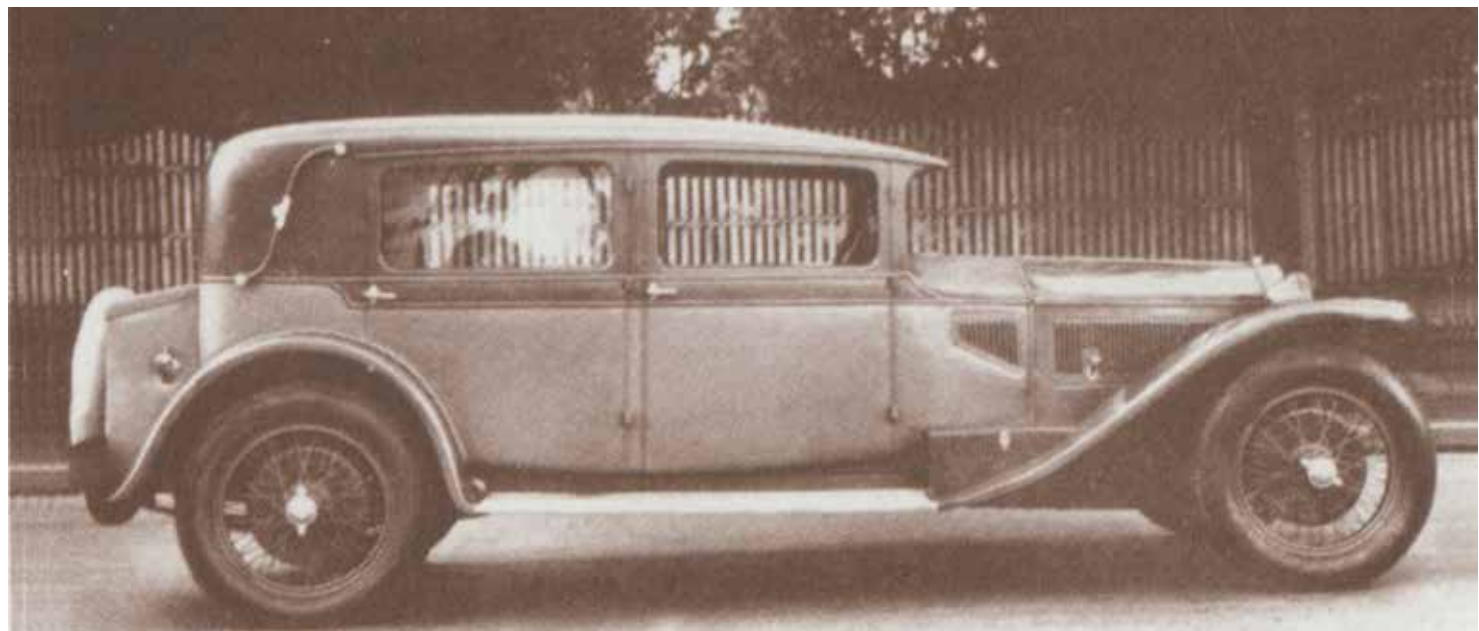
Foto 50: Lambda Gangloff convertibile, basata sulla piattaforma tipo 222 della Lambda 8ª serie



JAMES FLOOD PROP LTD
MOTOR BODY BUILDERS.

Australia - Melbourne

Foto 51: Lambda James Flood Berlina, basata sulla piattaforma tipo 221 della Lambda 8ª serie





Germania - Ulm

Foto 52: Lambda Kässbohrer Torpedo Sport, basato sulla piattaforma tipo 221 della Lambda 8ª serie



Francia - Parigi

Foto 53: Lambda Labourdette Berlina 6 luci, basata sulla piattaforma tipo 222 della Lambda 8ª serie



L'organizzazione pubblicitaria e di vendita

Lancia aveva già predisposto un'organizzazione di vendita mondiale per la Theta e la Kappa, e questa poteva ora essere usata per la Lambda. Con l'avvio della produzione, iniziò anche la pubblicità, nei primi tempi con informazioni sul prodotto sui quotidiani, ma presto con informazioni pubblicitarie più raffinate, come un approccio per gruppi target o un'enfasi sui vantaggi della Lambda.



Figura 54: Informazioni sui prodotti sui quotidiani, finanziati da Lancia

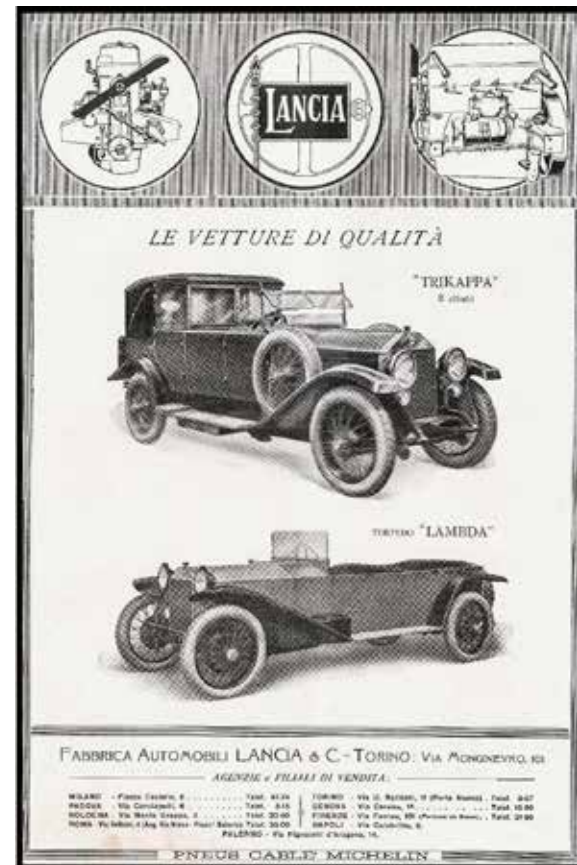


Figura 55: Informazioni sui prodotti finanziati da Lancia, fornitori o concessionari



Figura 56: Pubblicità rivolta a target giovani e sportivi



Figura 57: Pubblicità rivolta a target culturalmente interessanti

Distinction.

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

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

LONG WHEELBASE		SHORT WHEELBASE	
Chassis including bodywork	value £11	Chassis including bodywork	value £11
English Weymann Saloon —	£576 0 0	English 2's Folding Road	£576 0 0
English 2-seater De-Luxe	725 0 0	English 2-seater with "Bicycle"	725 0 0
English Continental Saloon —	859 0 0	Italian 2-seater Tourer	875 0 0

LANCIA
"LAMBDA"



STAND 63
OLYMPIA

Latest Catalogue C.L.I. on application.

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

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

Figura 58: Pubblicità rivolta a clientela che vive nelle zone rurali

July 6, 1928. Number 29

you can always tell a Lancia



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

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

• It can climb steeply with a car 300 miles in a day and be ready for driving at the end of it. Recently you corner of a standard Lancia come from Clons in London at an average of 45 by the top notch. It is as perfect a driver as you —most of them for more experience— which gives a clear feel and you'd do anything to buy the Lancia's handle steady make us best. We say "perfect," because they come on the class in power. It is England. But there is no car that can touch a Lancia, for above best it, as a long run over ordinary roads. No other car is as comfortable. The other car can manage the same speed.

The Lancia Chassis (16), including wings, lamps, motor, fuel tank, oil, vacuum, running boards, door handles and so on. The English built Weymann Saloon and the Two-seater Coupé both cost £741. The Open Two-seater costs £717 and the Four-seater £731.

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

Curtis Automobile Company Ltd., Sole Lancia Commissionaires, Curtis Buildings, Park Road, London, N.W. 22.
Phone: M11666 (3 lines). Telephone / Colindale, Road, London.
West End Showrooms, London and Offices from Distribution Ltd., 14, Barkley Street, Finsbury, London, W. 1.
Phone: May 2610. Telephone / Colindale, Road, London.

... the low-built Lancia

SMALL LETTERS: "THE MOTOR" READ CORRESPONDING WITH APPLICANTS. P. 13

100 THE MOTOR ADVERTISERS' ADVERTISEMENT 101

THE AIR LINER ON LAND!



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

Sole
LANCIA
COMMISSIONARIES
CURTIS AUTOMOBILE COMPANY, LTD.
14, Barkley Street, Finsbury, London, W.
Telephone: May 2610

The Advertisement Index is on the Second Page. Printing the Classified Advertisements. 101

Figura 59: Evidenziazione dei vantaggi (stabilità in curva, sospensioni) della Lambda

GRATIS AI SOCI

RIVISTA MENSILE DEL
TOVRING
 TOVRING CLUB ITALIANO
 Via Monte Napoleone 14 - MILANO

PROVATE LE AUTOMOBILI
LANCIA

Agenzia
 Commerciale
 dell'Automobile
 - E. MINETTI -

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

 An Art Deco style advertisement for TOVRING magazine. At the top, the text reads 'RIVISTA MENSILE DEL TOVRING TOVRING CLUB ITALIANO Via Monte Napoleone 14 - MILANO'. Below this, a woman in a long orange coat and light pink dress holds a blue banner that says 'PROVATE LE AUTOMOBILI LANCIA'. The bottom left corner identifies the agency as 'Agenzia Commerciale dell'Automobile - E. MINETTI -'. The bottom right corner provides the address and contact information: '- MILANO - 5 VIA QUINTINO SELLA (ANGOLO PIAZZA CASTELLO) IND. TELEGR. MINEITAUTO TELEFONO = 41-24'. The entire advertisement is framed by a decorative border with floral and geometric motifs.


Figura 60: Immagine pubblicitaria come opera d'arte

Naturalmente, i listini prezzi facevano parte delle informazioni per i clienti, qui un listino prezzi di un concessionario italiano. Chi era interessato alla Lambda poteva ottenere maggiori informazioni (dettagli sul prodotto, organizzazione delle vendite, condizioni di vendita) da un opuscolo pubblicato dalla Lancia (fig. 62 e 63). L'organizzazione di vendita della Lambda copriva 17 regioni in Italia e 25 paesi nel mondo. Naturalmente, subito dopo la consegna della prima Lambda, ci sono stati anche i risultati dei test drive, che hanno dato valori impressionanti in termini di prestazioni, di accelerazione e frenata e sono stati prontamente inseriti nella pubblicità (fig. 64 e 65). L'accelerazione era circa la stessa di quella raggiunta da altre auto solo negli anni '40, e in termini di prestazioni e di frenata ci sono voluti ben 40 anni perché altre auto raggiungessero lo stesso risultato.



 <p>AGENZIA COMMERCIALE DELL'AUTOMOBILE E. MINETTI MILANO (9) - Via P. Tosi, 5 - MILANO (9) FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. TORINO</p> <p>LISTINO PREZZI (in vigore dal 9/3/1928) delle vetture LANCIA tipo "LAMBDA 8.a serie con carrozzeria NORMALE a 4-6 posti e COSTA a 4 posti</p> <p>----- Prezzi Italia -----</p> <p>1* - TORPEDO completa come da Catalogo, con 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50; - Tipo normale e tipo corto a 4 posti . . . L. 57.000.4 - Tipo normale a 6 posti 59.000.4</p> <p>2* - CONDOTTA INTERNA "WEYMANN" completa come da catalogo, con 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50; - Tipo normale e tipo corto a 4 posti - (quest'ultimo con sedili ant. scorrevoli) . . . L. 71.000.4 - Tipo normale a 4 posti con divisorio a cristalli fra i posti anteriori e posteriori 72.000.4 - Tipo normale a 6 posti 73.000.4 - Tipo con divisorio a cristalli fra i posti anteriori e posteriori 74.000.4</p> <p>3* - LAMBDA GREGGIA Tipo "WEYMANN", completa come da catalogo, con banchette, parafranghi e 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50 - Tipo normale e tipo corto a 4 posti L. 53.500.4 - Tipo normale a 6 posti 54.350.4</p> <p>4* - LAMBDA GREGGIA MODIFICATA Tipo "WEYMANN", completa come sopra, con 6 ruote Rudge Whitworth e con 6 pneu Michelin Comfort "Bibendum" 14x50, senza coda e senza parafranghi posteriori, per carrozzerie speciali. - Tipo normale e tipo corto a 4 posti . . . L. 53.500.4 - Tipo normale a 6 posti 54.350.4</p> <p>-----</p> <p>NOTA - I prezzi del presente listino s'intendono per macchine rese franco di ogni spesa alla Sede di ciascuna Agenzia, o Filiale o Sub-Agenzia. - Essi seguiranno il corso della tariffa pneumatici Michelin.</p>	 <p>FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. TORINO</p> <p>LISTINO PREZZI N° 01 Bis (in vigore dal 1° aprile 1928)</p> <p>-----000000-----</p> <p>VETTURE SPECIALI SU LAMBDA VIII SERIE -----</p> <p style="text-align: right;">Prezzi Italia -----</p> <p>* - SPYDER - 2 posti-senza valigia- completo come da catalogo con 6 ruote e 6 gomme Michelin Comfort Bibendum 14x50 Lit. 60.000.-</p> <p>1) - SPYDER CABRIOLET -2 posti completo come sopra . . . * 70.000.-</p> <p>2) - SPYDER CABRIOLET -4 posti completo come sopra . . . * 72.500.-</p> <p>3) - BERLINA WEYMANN FALSO CABRIOLET su chassis corto 4 posti-completo come sopra * 75.000.-</p> <p>4) - BERLINA WEYMANN FALSO CABRIOLET su chassis lungo 4 posti-completo come sopra * 76.500.-</p> <p>5) - CONDOTTA INTERNA RIGIDA su chassis lungo-4 posti completa come sopra * 80.000.-</p> <p>-----000000-----</p> <p>NOTA - Detti prezzi s'intendono per vetture rese franco di ogni spesa nella Sede Provinciale di ogni nostro Concessionario di vendita e possono essere variati in qualsiasi momento senza preavviso.-</p> <p>Essi seguiranno il corso della tariffa pneumatici Michelin.-</p> <p style="text-align: right;">AGENZIA COMMERCIALE DELL'AUTOMOBILE E. MINETTI</p>
---	---

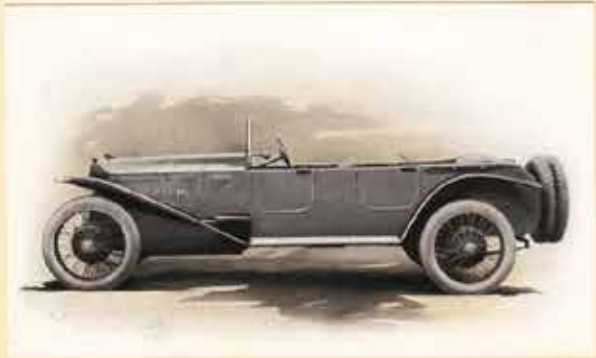
Figura 61: Listino prezzi della concessionaria italiana Minetti di Milano valido dal 9 marzo 1928

17 JANVIER 1924



FABBRICA DI AUTOMOBILI
LANCIA & C.
VIA MONFERRATO NUMERO 311
TURIN

VOITURE TYPE
LAMBDA



LAMBDA TORPEDO

Caractéristiques

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

NOMS ET ADRESSES DES AGENTS
PAGES 22, 23, 24

Figura 62: Opuscolo con dati Lambda

ÉTRANGER

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

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

ITALIE

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

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



Figura 63: L'organizzazione di vendita della Lancia all'epoca della Lambda

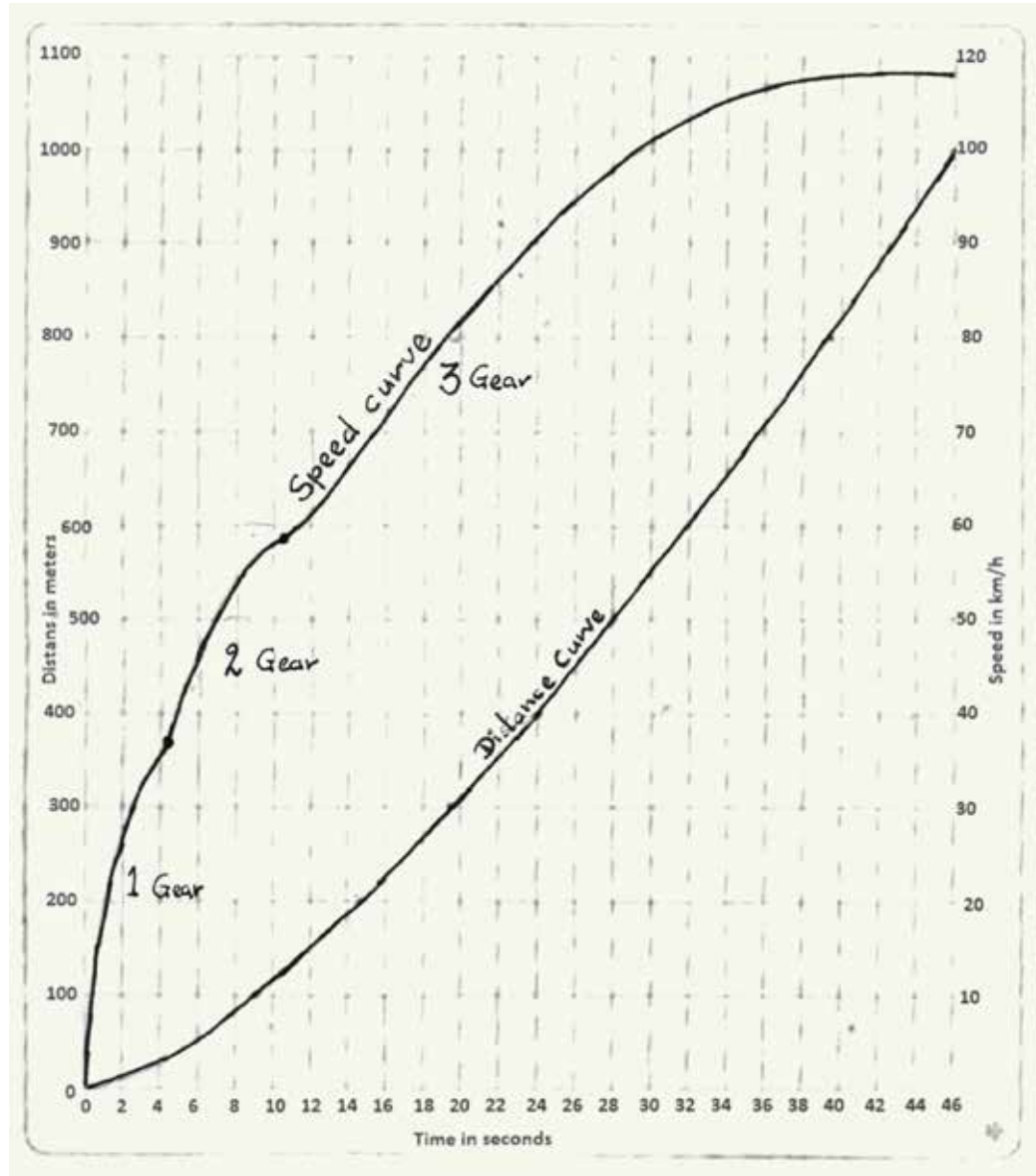


Figura 64: Accelerazione della terza serie Lambda

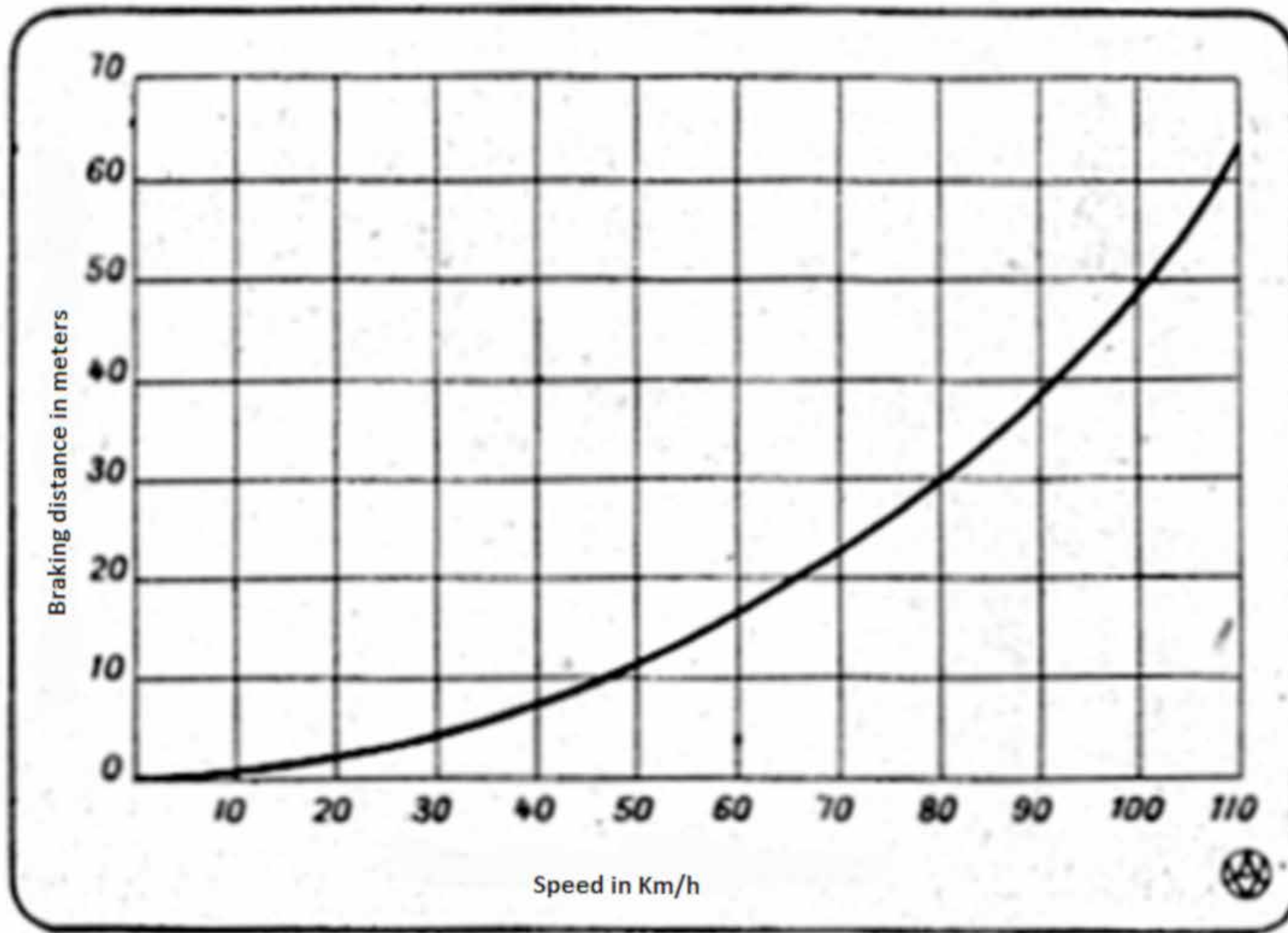


Figura 65: Prestazioni di frenata della terza serie Lambda

I Lambdisti

Il nuovo proprietario di una Lambda ha dovuto - come per ogni nuova auto - studiare il manuale delle istruzioni (fig. 66). Era utile studiare la tecnologia un po' più di oggi, come mostrano alcuni esempi del manuale Lambda.

Lo smontaggio e il montaggio delle ruote sembra abbastanza facile,

ma è più difficile smontare una molla dal sistema di sospensione di una ruota anteriore inglobante l'ammortizzatore. Tutte le attrezzature necessarie erano fornite con la Lambda.

Tutte le istruzioni operative erano disponibili in diverse lingue - almeno in tedesco, inglese, francese, italiano.

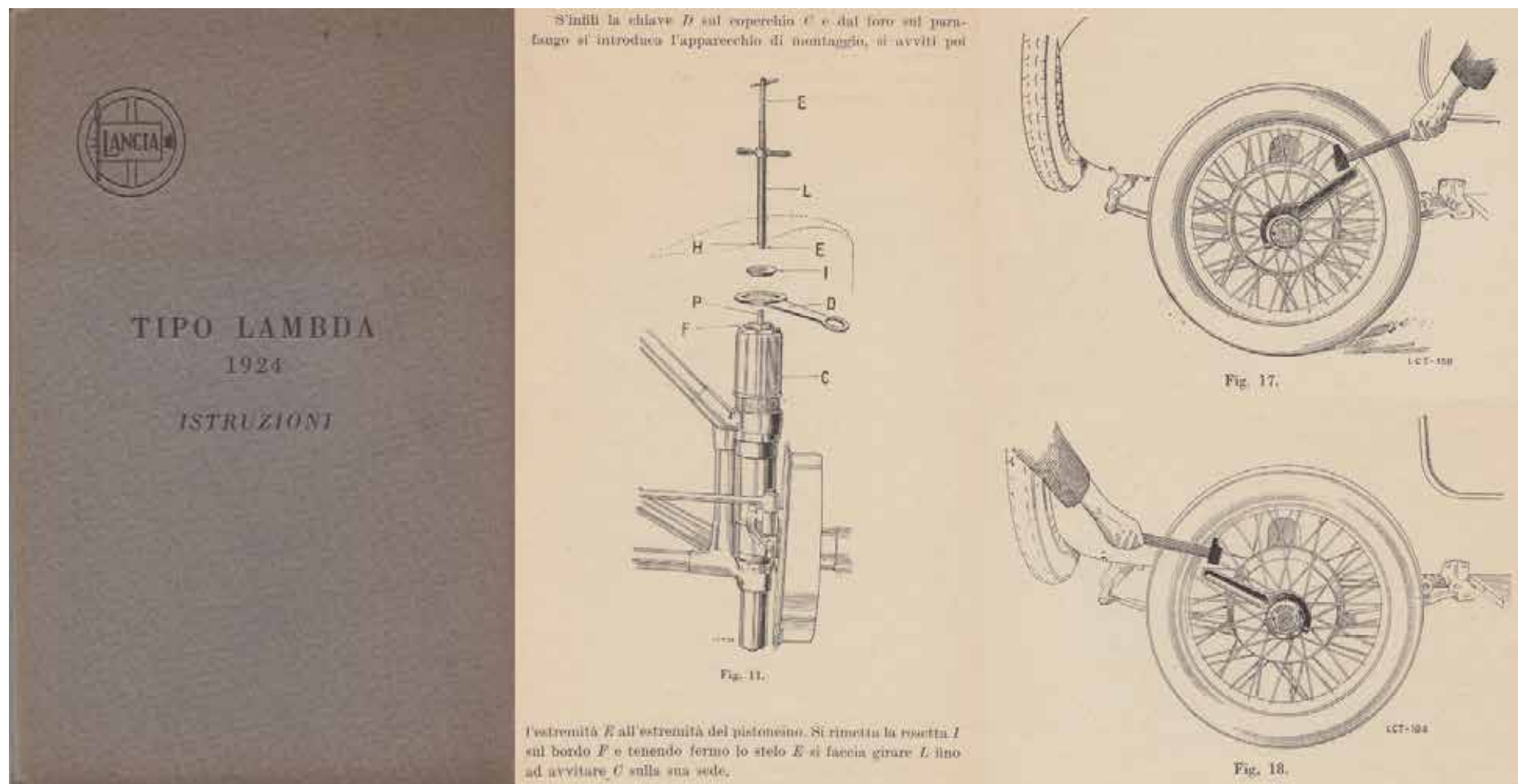


Figura 66: Estratti dalle istruzioni per l'uso

Per la gioia dei proprietari giapponesi di Lambda, le istruzioni operative giapponesi erano state fornite anche in Giappone. Oltre alle istruzioni per l'uso, c'è anche un libro delle parti di ricambio (fig. 67). Questo era disponibile solo in italiano per le serie da 1 a 6.

Dalla settima serie Lambda, invece, quadrilingue tedesco, inglese, francese, italiano. La particolarità erano gli schizzi dei singoli pezzi di ricambio, disegnati dal Conte Carlo Biscaretti di Ruffia, un amico di Vincenzo Lancia.

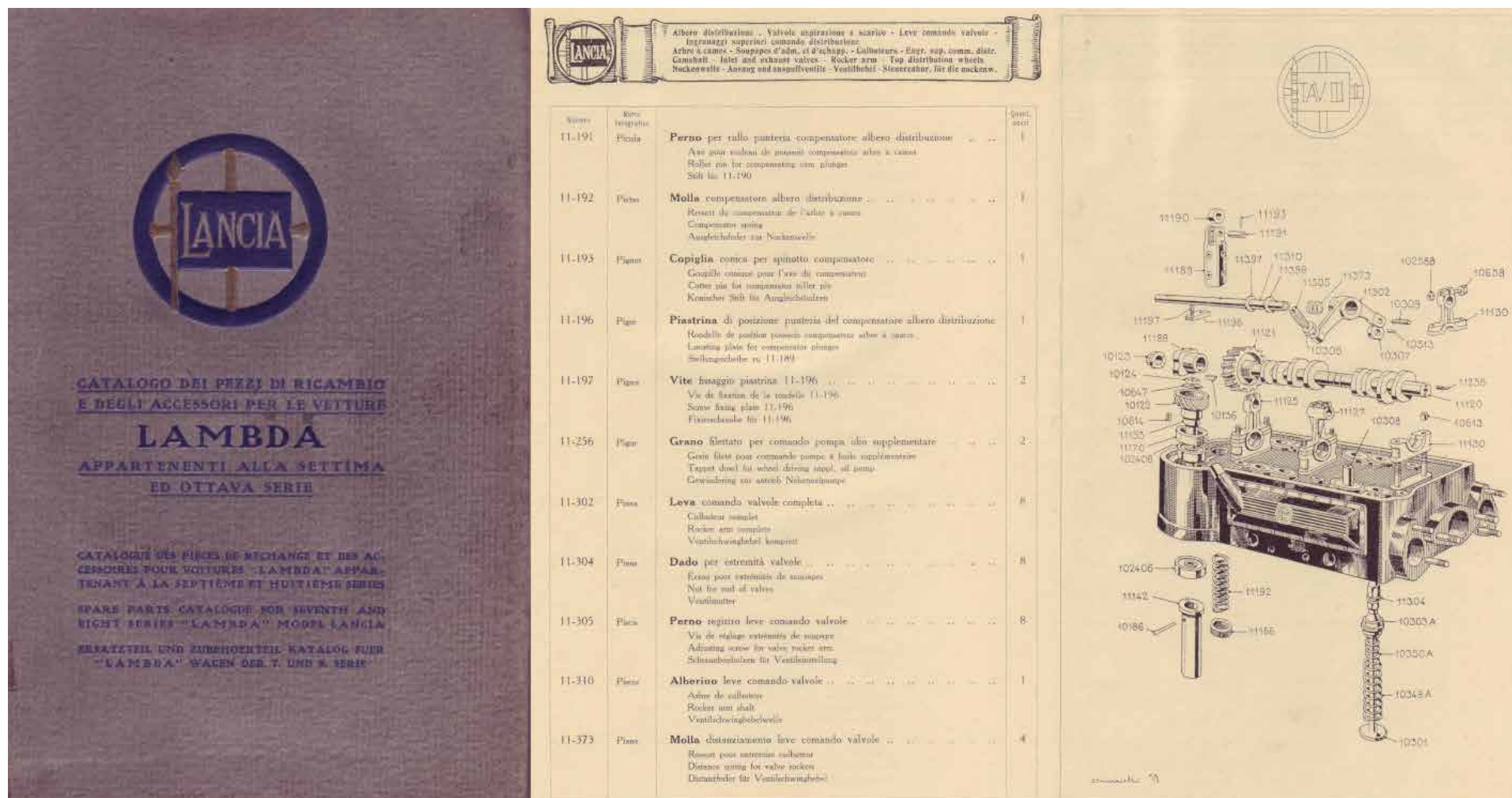


Figura 67: Catalogo delle parti di ricambio

Chi erano, i Lambdisti? Sfortunatamente alla Lancia, non ci sono dati sui nominativi dei proprietari di questo modello. Pertanto, sappiamo solo chi erano da personaggi famosi, come il compositore Giacomo Puccini, che era molto entusiasta della sua Lambda, così come il direttore d'orchestra Arturo Toscanini, che aveva una limousine Coupé fatta per lui da Farina, come abbiamo

già visto. Per rendersi conto del gran numero di Lambdisti esistenti all'estero, qui di seguito c'è un collage di foto riguardante 16 paesi diversi (fig. 69), mentre l'utilizzo delle Lambda nelle gare sportive è stato ampiamente documentato sulla rivista *Auto-sport*, con i nomi dei piloti e copiloti che hanno avuto successo con la Lambda.

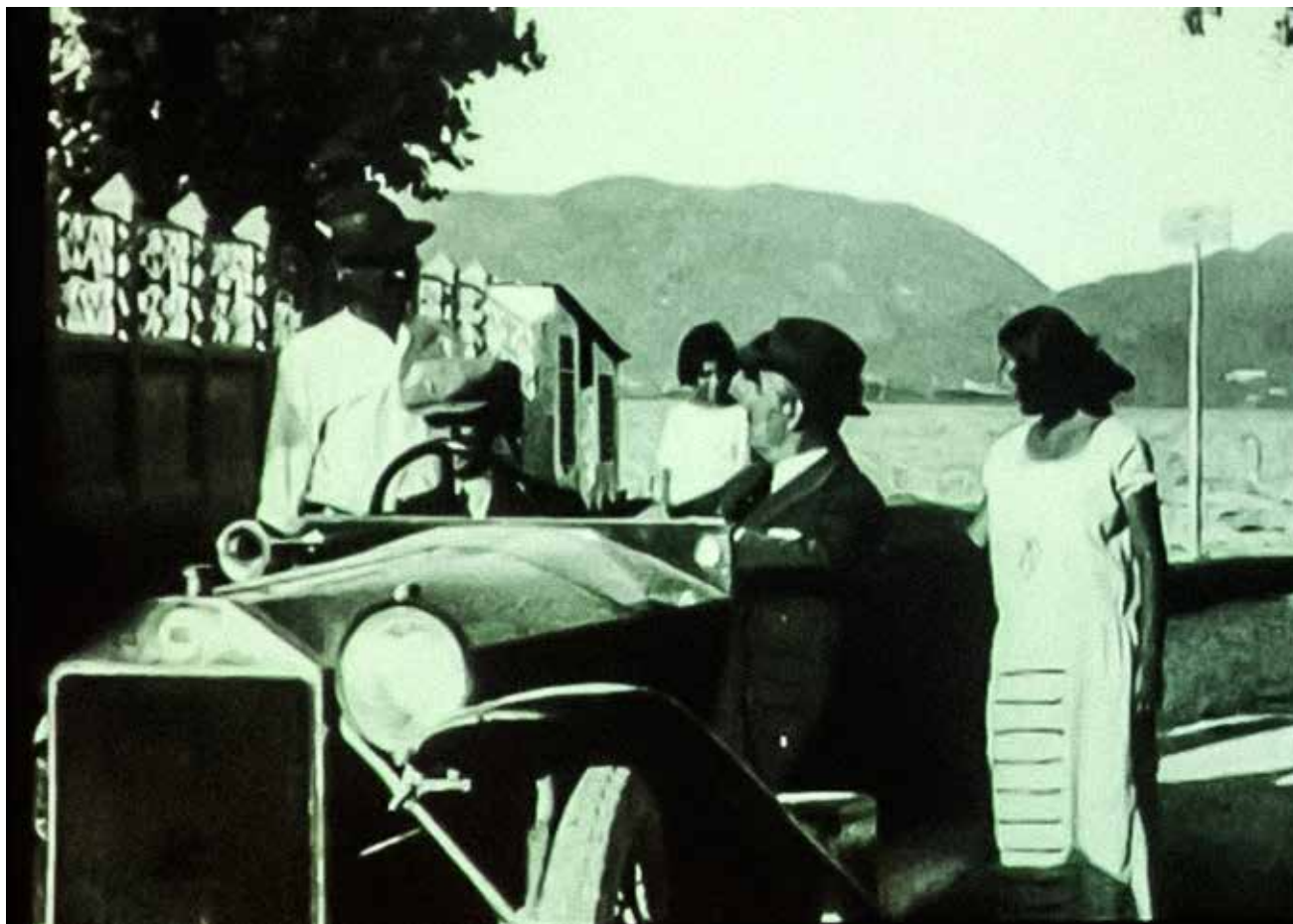


Foto 68: Giacomo Puccini nella sua Lambda



Figura 69: Lambdisti di 16 paesi (riga sopra: Germania, Ungheria, Svizzera, Francia, Portogallo; riga media: India, Inghilterra, Norvegia, Olanda, Belgio; riga sotto: Spagna, Austria, Libia, Australia, Giappone, Ucraina)

Già molto presto la Lambda fu usata in eventi sportivi; qui una foto di alcune Lambda come partecipanti alla gara di Klausen in Svizzera nel 1924. Ovviamente la loro buona tenuta di strada e le prestazioni del loro motore portarono vantaggi anche negli sport motoristici. Vincenzo Lancia non aveva intenzione di far correre ufficialmente la Lambda. Tuttavia, quando la gara automobilistica nazionale della Mille Miglia si tenne per la prima volta nel 1927, si lasciò convincere a partecipare alla Mille Miglia con 6 Lambda, le cui squadre erano selezionate dai concessionari Lancia di Milano e Torino. Erano Lambda Torpedo della settima serie con carrozzeria tipo 218 e motori appositamente preparati. Il successo è stato incoraggiante: il team Strazza Varallo ha ottenuto il 4° posto assoluto e il 1° posto nella classe fino a 3.000 cm³.

Questo spinse Vincenzo Lancia a prepararsi intensamente per la Mille Miglia del 1928 per migliorare il risultato. Sei Lambda Torpe-

do dell'ottava serie con carrozzeria tipo 223 con motori potenziati e cambi e differenziali speciali furono usati, oltre a 3 Lambda con carrozzeria Casaro tipo 221 con meccanica anch'essa modificata. La gara è andata all'inizio abbastanza favorevolmente per la Lancia. Luigi Gismondi era risalito fino al 2° posto in gara come pilota di una delle Lambda, ma ha dovuto ritirarsi dopo circa $\frac{3}{4}$ dell'intera distanza di gara a causa di un guasto al motore. Il team Strazza/Varallo è riuscito comunque a finire al 3° posto assoluto (e primo posto nella classe fino a 3.000 cm³). Dopo questa esperienza Vincenzo Lancia prese le distanze da un ulteriore impegno aziendale nella Mille Miglia. Tuttavia, questo non ha impedito alle squadre di piloti di cercare ulteriori successi con la Lambda nelle corse con supporto privato. Ermenegildo Strazza si rivelò ben presto il pilota di maggior successo e qui di seguito (fig.71), viene elencato il suo palmarès, esclusivamente al volante della Lambda.

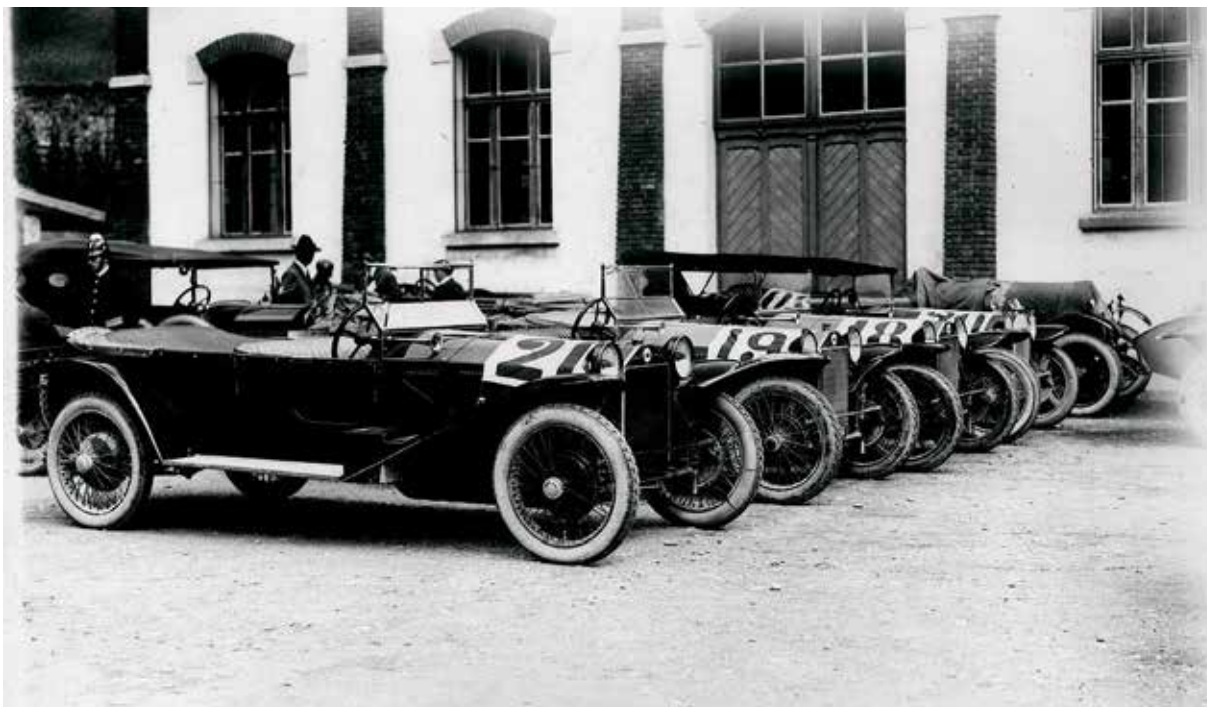


Foto 70: Alcune Lambda nella gara di Klausen 1924





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

Palmares di Ermenegildo Strazza (solo con la Lancia Lambda)

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



Figura 71: Ermenegildo Strazza al volante della Lambda con il suo palmarès

Il Rinascimento della Lambda

L'entusiasmo dei proprietari di Lambda è incrollabile. Nel 1947, il Vintage Sports-Car Club inglese - VSCC - aveva 19 soci che erano proprietari di Lambda, e partecipavano attivamente agli eventi del VSCC. La Lancia aveva una fabbrica ad Alperton, nel nord-ovest di Londra, e gli ex dipendenti si erano messi in proprio e offrivano anche servizi per la Lancia Lambda, in particolare per migliorare le prestazioni della Lambda nelle corse automobilistiche. Bob West, che fondò il Lancia Club inglese LMC (Lancia Motor Club) nel 1947 insieme ad alcuni amici, era uno degli specialisti. Il suo capolavoro fu una testata Lambda con 2 carburatori e 4 tubi di scarico, che fu prodotta in 2 esemplari ed esiste ancora oggi. Nella foto 73 si può vedere un lato della testa cilindri con al centro la connessione per uno dei carburatori e poi le connessioni per 2 tubi di scarico. Sull'altro lato della testa cilindri si può vedere lo stesso. I bilancieri delle valvole sono accorciati e montati su 2 alberi per ridurre la massa in movimento. Julian Jane ha vinto con sua Lambda, equipaggiata con questa testa cilindri, quasi tutti gli eventi autospport dell'anno 1949, nella sua classe.



Foto 73: La testa cilindri della Lancia Lambda sviluppata da Bob West negli anni '40

La foto 74 mostra Julian Jane nella sua Lambda. Altri piloti di successo sono stati Murray Austin (foto 75) e John Vessey (foto 76). John Vessey fondò insieme a John Turner il Lambda Consortium (LC), che ancora oggi offre ai suoi soci una gamma di ricambi per la Lambda. Hanno reso disponibile la conoscenza della Lambda acquisita in quel periodo sotto forma di 9 bollettini che hanno distribuiti ai soci. Negli anni '50 e '60 la Lambda si trovava spesso in posizioni di successo nelle corse automobilistiche inglesi, e c'era un notevole know-how sulla tecnologia della Lambda. I coraggiosi proprietari di Lambda non hanno avuto paura di fare con le loro Lambda lunghi viaggi, per partecipare ai raduni in Italia come il Rally della Laguna a Venezia nel 1964, al Rally di Varese nel 1966 o alla Coppa Monza nel 1968.

Foto 74:
Julian Jane
nella sua
L a m b d a
CUL 636 nel
1949



Foto 75: Murray Austin nella sua Lambda UU 1738 nel 1952

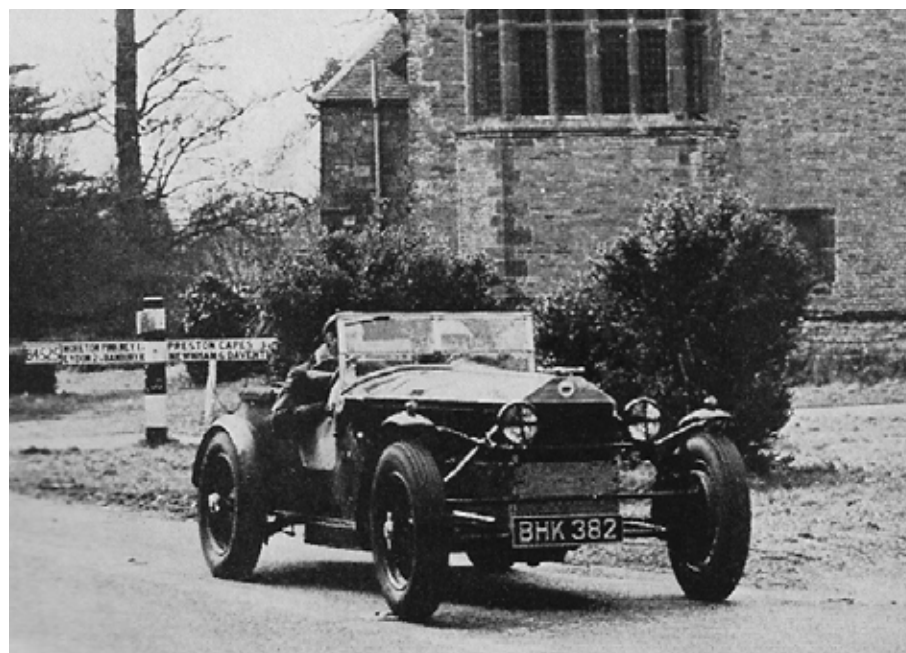


Foto 76: John Vessey nella sua Lambda BHK 382 nel 1956



Foto 77: Lambda a Biella 1969

Questi viaggi e la partecipazione ai rally sono documentati da filmati e possono essere ammirati ancora oggi. Negli Stati Uniti, l'American Lancia Club è stato fondato nel 1956 con lo scopo di sostenere i soci nell'uso e nella cura di tutti i modelli Lancia dal 1906 in poi. Hayden Shepley, il primo presidente del Lancia Club, era particolarmente dedicato all'uso e alla cura della Lambda. In Italia, ci fu un primo incontro di appassionati del Lancia Club a Biella nel 1969, al quale parteciparono anche le Lambda (foto 77). Nell'anno 1972 fu fondato il Lancia Club in Italia. Nel 1972 ci fu un grande incontro in Italia per il Cinquantenario della Lambda, al quale fu invitato tutto il mondo e, in effetti, a Torino si potevano ammirare Lambda provenienti da molti paesi esteri. Nel 1981 ci fu un evento per il 100° compleanno di Vincenzo Lancia, sempre con le Lambda arrivate da diversi paesi. La foto 78 mostra la Lambda di un partecipante Americano.



Foto 78: Una Lambda Casaro nel 1981 a Fobello

Negli anni '70 furono fondati altri club Lancia, in Svizzera e Olanda nel 1973, in Germania nel 1978 e in Francia nel 1980. Nel 1991, il Lancia Club organizzò un evento per celebrare l'80° anniversario della Lambda a Torino. Per l'occasione, una targa (fig. 79) è stata apposta sul Moncenisio per commemorare la prima prova del prototipo della Lambda al 1° settembre 1921. Come partecipante a questo evento di Torino, Pat Ure, Harry Scott e Ian Young sono andati dopo Torino a Fobello, la città natale di Vincenzo Lancia, e hanno avuto l'idea di invitare tutti i Lambdisti del mondo a una riunione a Fobello ogni 5 anni. Questa idea, sotto il nome di "Amici della Lambda", esiste ancora oggi. Nel 1996 e 2001 Pat Ure ha organizzato questi incontri, nel 2006 (foto 80), 2011 e 2016 è stato l'organizzatore Jonathan Wood e nel 2022 l'evento di Fobello (posticipato dal 2021 al 2022 a causa della pandemia) sarà organizzato da Alison Ure, la figlia di Pat Ure.



Foto 79: Targa al Moncenisio

Foto 80: Fobello 2006





Nel novembre 1990 un appassionato lancista, l'Ing. Romano Bagnoli, scrisse una lettera che era riservata a "pochi intimi appassionati", in cui comunicava il suo progetto: fondare il "Registro Storico Lambda " per

- tenerci uniti
- ritrovarci più spesso con le nostre amate
- anche con amici stranieri
- affrontare problemi quali la ricambistica e
- scambiarcì suggerimenti

concludendo, abbiamo lavorato in sordina. Prima è stato eseguito un censimento al fine di sapere quante di queste opere d'arte erano ancora presenti in Italia, in seguito abbiamo ritenuto un dovere per noi che le possediamo, costituire il Registro.

Nel 1998 Romano ha deciso di fare ogni anno un raduno RILL – Registro Italiano Lancia Lambda. Nella foto 81 si vedono le Lambda al loro raduno 2009. Purtroppo Romano Bagnoli è mancato nel gennaio 2012. Oggi la Signora Lucia Gambarin è presidente del RILL. Nella foto 82 si vedono le Lambda nel loro raduno 2018. Dal 2011, questo sodalizio pubblica con regolarità la "Gazzetta".



Foto 81: Le Lambda del RILL al Lago d'Iseo 2009



Foto 82: Le Lambda del RILL nella provincia di Modena 2018

Nel 2000 fu pubblicato il primo libro che trattava esclusivamente della Lambda: "Lambda l'eccezionale" di Oscar Capellano. Nel 2001 fu pubblicato un secondo libro, anch'esso dedicato alla Lambda: "Capolavoro - The Design, Development and Production of the Lancia Lambda" di Bill Jamieson. Dal 2020, questo libro è disponibile nella seconda edizione in inglese e in italiano "Capolavoro - progettazione, sviluppo e produzione della Lancia Lambda". Alla fine del 2011, Bill Jamieson e Joachim Griese hanno deciso di fondare il Lambda World Register (LWR) per migliorare la comunicazione tra i Lambdisti del mondo con i mezzi tecnici ora disponibili e per rendere disponibile a tutti i soci, per quanto possibile, la conoscenza delle Lambda che esistono nel mondo. In questo modo, i proprietari della Lambda sono assicurati che i loro dati rimarranno confidenziali. Il LWR non ha interessi commerciali e la cooperazione con altre associazioni che sono - anche - interessate alla Lambda, come i Lancia Club, funziona in modo piacevole. È stato di grande aiuto per la costruzione del LWR il fatto che John Turner avesse già compilato un registro di circa 200 Lambda in tutto il mondo nel Lambda Consortium e ha gentilmente messo questi dati a disposizione del LWR. Jonathan Reeve ha anche gentilmente aggiornato i 9 bollettini del Consorzio Lambda e li ha messi a disposizione del LWR. Verso la fine del 2012, i dati relativi a più di 300 Lambda e dei loro proprietari erano già disponibili nel LWR. Si è deciso di creare una LWR Newsletter a partire dal 2013, con periodicità trimestrale e, per superare le barriere linguistiche, in inglese, francese, italiano e tedesco. Gli articoli spaziano dai rapporti attuali sulle riunioni Lambda, i pezzi di ricambio disponibili e i fornitori, le descrizioni relative alle riparazioni e restauri e gli articoli storici. A metà del 2021, erano già stati pubblicati 35 numeri della LWR Newsletter nelle suddette lingue. Dal 2013, è disponibile anche il sito web www.lambdaworldregister.org - in 4 lingue - con una parte pubblica ed una parte riservata ai soci. Dal 2014 le copie di molti disegni tecnici originali della Lambda sono disponibili per i soci del LWR. Possono essere utilizzati per produrre pezzi di ricambio per la Lambda con le dimensioni corrette, materiale e altre caratteristiche fedeli all'originale e quindi per effettuare riparazioni e restauri con un alto standard di qualità. La figura 85 mostra come esempio uno dei 5 disegni della testa cilindri della Lambda 7a serie.



Foto 83: Prima pagina della Newsletter LWR 2/2020

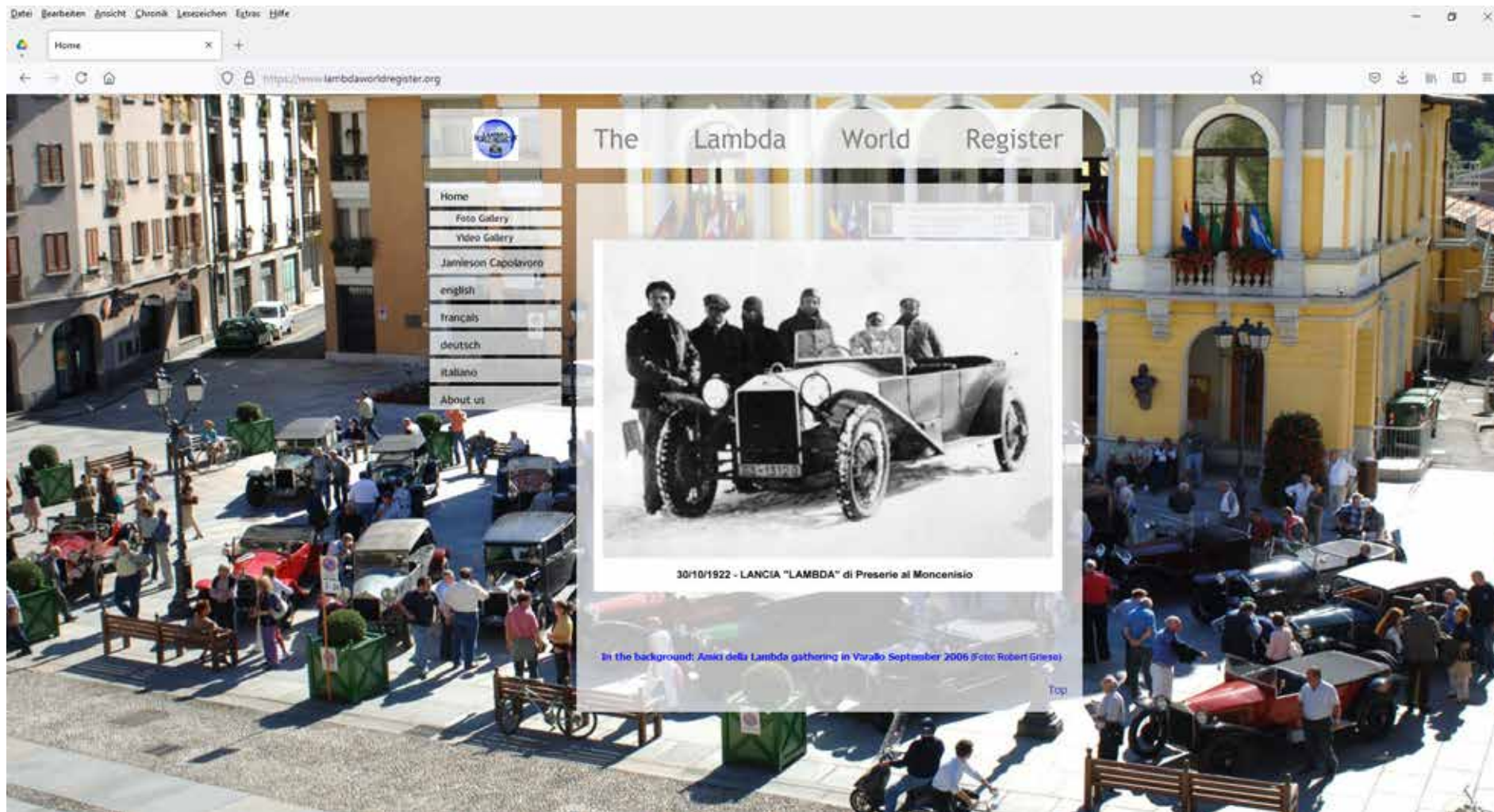


Foto 84: Sito web del LWR

Pertanto, oltre ai ricambi usati, oggi è disponibile un gran numero di pezzi di ricambio nuovi per la Lambda, come ad esempio il blocco cilindri (foto 86) e la testata cilindri (foto 87) del motore Lambda.

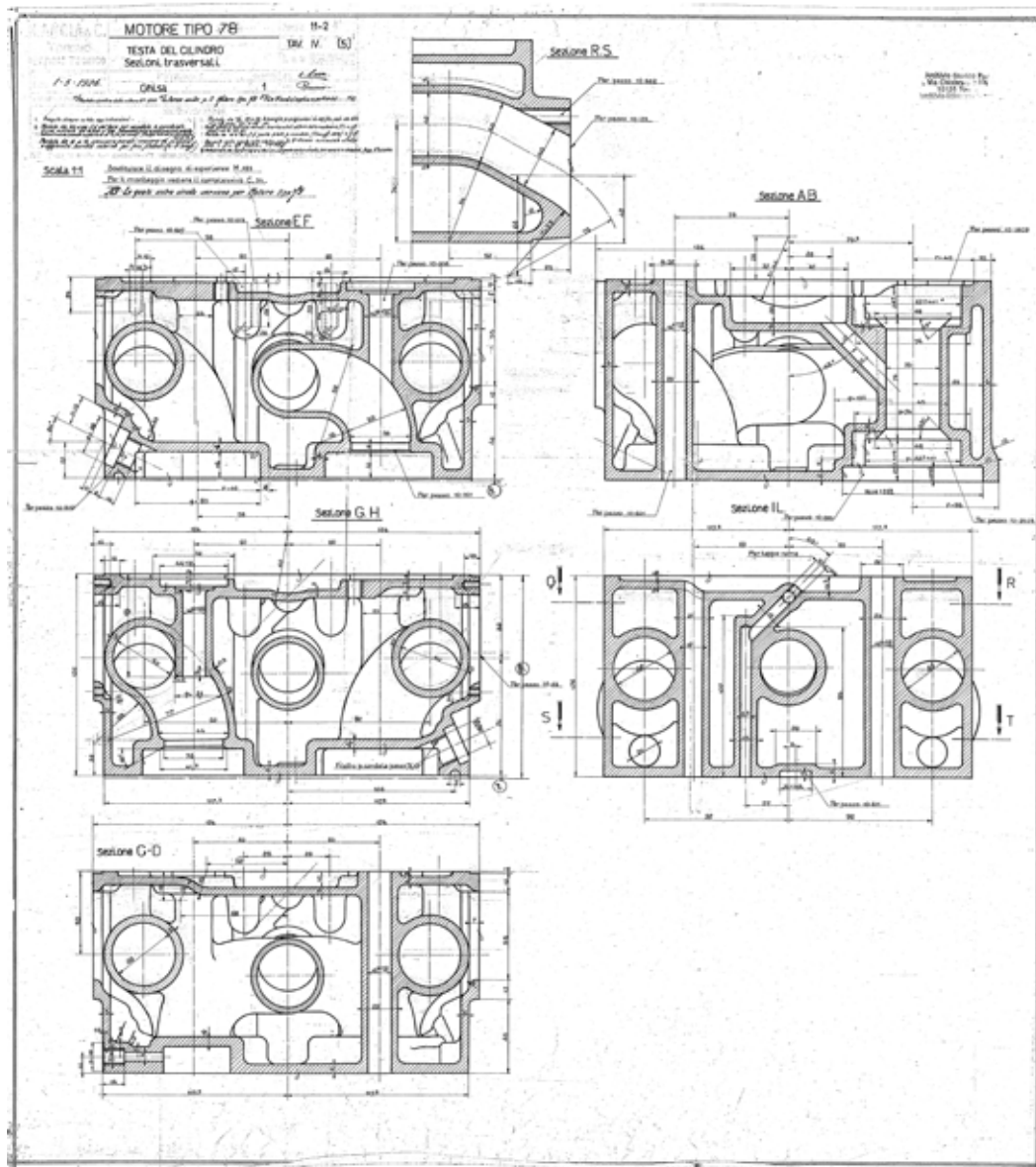


Figura 85: Uno dei 5 disegni della testata cilindri della Lambda 7ª serie



Foto 86: blocchi cilindri Lancia Lambda (a sinistra delle prime serie, a destra delle serie posteriori)



Foto 87: Testate cilindri Lancia Lambda (a sinistra delle prime serie a destra delle serie posteriori)

La Lambda è anche tornata nel campo sportivo. Nella Mille Miglia 2021, la trentanovesima edizione della rievocazione storica della corsa disputata dal 1927 al 1957,



Foto 88: Il secondo posto nella Mille Miglia 2021 per Gianluca Bergomi e Andrea Luigi Belometti

il team Andrea Luigi Belometti/Gianluca Bergomi si è classificato al secondo posto assoluto (foto 88) ed il team Gianmario Fontanella/Anna Maria Covelli al terzo posto assoluto (foto 89).



Foto 89: Il terzo posto nella Mille Miglia 2021 per Anna Maria Covelli e Gianmario Fontanella

Il Lancia Club, con il contributo del RILL e del LWR, ha organizzato la commemorazione del centenario della Lambda a Torino e dintorni, realizzata da 31 agosto fino al 5 settembre 2021.

Il RILL - Registro Italiano Lancia Lambda - ha avuto il suo incontro annuale 2021 con più di 20 Lambda in Toscana (foto 90 a 94).



Foto 90: RILL incontro annuale 2021 in Toscana



Foto 91: RILL incontro annuale 2021 in Toscana



Foto 92: RILL incontro annuale 2021 in Toscana



Foto 93 e 94: RILL incontro annuale 2021 in Toscana

Gli "Amici della Lambda" hanno organizzato una sezione speciale "100 anni Lambda" al Classic Car Show di Londra dal 25 al 27 giugno 2021 (foto 95 a 97). Il Lancia Club degli Stati Uniti organizza un Concorso Italiano al Bayonet Golf Course in Seaside CA il 14 agosto in onore dei 100 anni della Lambda

(foto 97). Il Registro Lancia Australiano dedica l'incontro Castlemaine 26, dal 22 fino al 24 ottobre 2021, al Centenario Lambda. E, infine, gli "Amici della Lambda" organizzeranno nel 2022 il raduno "Centenario Lambda" dal 31 agosto al 5 settembre a Torino e Varallo/Fobello.



Foto 95: "100 anni Lambda" al Classic Car Show 2021 di Londra



Foto 96: "100 anni Lambda" al Classic Car Show 2021 di Londra



Foto 97: "100 anni Lambda" al Classic Car Show 2021 di Londra

Le Lambda registrate nel LWR, al 30 giugno 2021, suddivise per paese, sono elencate nella fig. 98. Oggi, circa 300 Lambda sono regolarmente su strada in tutto il mondo. Tra queste Lam-

bda si trova quasi tutta la gamma delle Lancia Lambda e più di 20 modelli delle Lambda fuori serie. L'entusiasmo dei Lambdisti contribuirà a far sì che ce ne siano ancora di più in futuro.

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

Figura 98 : Lambda registrate nel LWR al 30 giugno 2021, suddivisi per paese

Fonti letterarie:

- Bill Jamieson, Capolavoro – Progettazione, Sviluppo e Produzione della Lancia Lambda, Trevi 2020
- Stefano Falchetto, Falchetto, Planner & Designer, Novara 2011
- J. A. Lucas, articoli nella rivista American Machinist 1928
- Video “Carrozzerie per la Lancia Lambda” https://youtu.be/gH_siBEiGGw
- Documenti della Lancia
- Archivio del Lambda World Register



Se avete trovato questo libro interessante, allora abbiamo il seguente suggerimento:



“Capolavoro” ci porta in un viaggio dall’inizio della carriera di Vincenzo Lancia e i suoi successi delle corse al concetto radicale della Lambda; dal prototipo non convenzionale fino all’evoluzione di questo famoso modello attraverso le nove serie successive. Otteniamo una visione ravvicinata delle condizioni di lavoro nella Fabbrica Lancia, e condividiamo i trionfi e le delusioni della Lambda nelle competizioni.

Sei interessato? Per ulteriori informazioni e ordine una e-mail a: jgriese0@gmail.com



1921



2021

LAMBDA

100