

tratto da:

lancia.forumfree.it/?t=32796216

Lancia Lambda

Secondo gli storici dell'automobile, la Lancia Lambda è considerata il primo dei due capolavori di Vincenzo Lancia (il secondo sarà, nel 1936, l'Aprilia): effettivamente le idee messe in atto si riveleranno qualcosa di profetico, schiudendo orizzonti impensati.

Il contesto

La Lambda nasceva ufficialmente nell'autunno del 1922, quando veniva esposta ai Saloni di Parigi e Londra ma la produzione vera e propria (e le consegne) iniziavano verso la metà del 1923.

L'atto di nascita della Lambda risale però all'immediato dopoguerra, esattamente al 7 dicembre 1918, giorno in cui Vincenzo Lancia deposita la richiesta per il brevetto (rilasciato poi il 28 marzo 1919, col numero 171922) di un nuovo modello di autovettura: il veicolo rappresentato negli schizzi tecnici ha la forma di un fuso, radiatore di forma circolare, la sospensione anteriore (semi-indipendente) a balestra trasversale, ma la caratteristica più rivoluzionaria è la soppressione del telaio convenzionale a longheroni sostituito da una membratura portante in lamiera imbutita disposta in maniera tale da far lavorare la scocca della vettura come una trave unica.

Il pianale risulta sensibilmente abbassato perché l'albero di trasmissione, abbandonata la classica sistemazione al di sotto del pavimento, è qui posizionato in un tunnel che passa all'interno dell'abitacolo (i passeggeri, dunque, vengono a sedere ai lati dell'albero di trasmissione anziché al di sopra di esso).

Secondo la testimonianza di Pinin Farina, l'idea della scocca portante sarebbe venuta al Lancia osservando la struttura di una nave in navigazione, mentre quella delle sospensioni anteriori indipendenti origina da un incidente – la rottura di una balestra anteriore – accaduto allo stesso Vincenzo Lancia nel corso di un viaggio con una Kappa ed imputata ai continui notevoli sobbalzi dell'avantreno sul terreno sconnesso.

Secondo il Cav. Battista Falchetto – intervistato molti anni dopo – la prima riunione in cui il patron rivelava l'intenzione di realizzare una nuova vettura la cui struttura sopportasse gli organi meccanici senza ricorrere al classico telaio, risale al marzo 1921. In quella occasione, monsù Vincenzo esponeva anche l'idea di una sospensione anteriore da realizzare in modo tale da rendere le due ruote indipendenti: anche se questa soluzione tecnica non era in assoluto una primizia (già più di vent'anni prima, nel 1898, la vetturessa francese Decauville montava una sospensione a ruote indipendenti) si trattava comunque della prima applicazione su di una vettura di serie di una certa diffusione. Sarà lo stesso Falchetto a sottoporre al "patron" una serie di schizzi (14 in tutto) con diverse soluzioni, tra le quali scegliere quella ritenuta più valida.

La Lambda prendeva forma: sotto l'occhio vigile del Lancia, i progettisti Rocco e Cantarini realizzavano il motore a 4 cilindri a V stretto rotante al bel regime di 3250 giri, mentre Scacchi (responsabile del reparto esperienze) ne eseguiva la messa a punto. Il 1 settembre 1921 il primo prototipo Lambda era pronto e Vincenzo in prima persona, accompagnato da Luigi Gismondi, iniziava i collaudi portandosi da Torino al colle del Moncenisio. Molte le variazioni che dal prototipo condurranno alla versione definitiva: la più importante sarà l'adozione dei freni anche

sulle ruote anteriori (il prototipo ne era privo, proprio perché – curiosamente – Vincenzo Lancia aveva sempre mostrato diffidenza verso questa innovazione tecnica). Laboriosa si rivelerà anche la messa a punto della sospensione anteriore: poiché il sistema scelto era del tipo “a cannocchiale” (montanti telescopici con molle elicoidali disposte concentricamente ai montanti) non si poterono montare i soliti ammortizzatori a frizione e si dovette studiare l’adozione di un tipo di ammortizzatore idraulico a sua volta concentrico alla molla della sospensione.

Grazie alla sospensione a ruote indipendenti ed alla rigidità della scocca, la tenuta di strada della Lambda risulterà di gran lunga superiore a quella delle altre automobili contemporanee, in particolare sui fondi sconnessi (ovvero sulla stragrande maggioranza delle strade dell’epoca) tanto da farne una vettura dalle prestazioni “stradali” notevoli, malgrado una potenza del motore buona ma non eccelsa ed una velocità massima che, nelle prime serie, sarà inferiore ai 115 Km/orari (nelle serie successive, salirà poi sino ad oltrepassare la soglia dei 120 all’ora).

Parecchie Lambda vennero impiegate nelle competizioni dove, a partire dalla seconda metà degli anni’20, si distinsero nella loro classe di cilindrata (la classe “3 litri” dei gruppi Turismo e Sport).

La Lambda avrà una vita abbastanza longeva dal momento che sarà commercializzata in Italia per oltre 8 anni, dalla metà del 1923 sino all'autunno del 1931 quando, in occasione del Salone di Parigi, la Casa torinese lancerà la più convenzionale ed economica Ardena.

Il totale di esemplari costruiti in 9 serie successive risulterà di circa 13.000 (le diverse fonti forniscono dati discordanti ma le differenze sono di poco conto, visto che si va da un minimo di 12.999 ad un massimo di 13.003 "pezzi"). Venduta ad un prezzo elevato ma non proibitivo (in Italia la torpedo prima serie costava 43.000 lire) la La Lambda ebbe successo anche sui mercati esteri, dove venne venduta con una certa facilità: mancano i dati riguardanti il periodo 1923-25, ma nel quinquennio che va dal ’26 al ’30, le esportazioni assorbirono più del 40% della produzione.

Nel corso di questi otto anni, tutta la vettura sarà oggetto di miglioramenti, ma le modifiche più importanti saranno quelle apportate dalla 5a serie (adozione del cambio a 4 rapporti anziché a 3), dalla 6a serie (nascita della versione a passo allungato), dalla 7a serie (aumento della cilindrata da 2121 a 2375 cmc e della potenza da 49 HP a 59,4 HP) e dell’8a serie (ulteriore incremento di cilindrata e potenza, portate rispettivamente a 2569 cmc e 69 HP).

Le nove serie, una per una

Prima serie

Periodo di produzione: dal giugno 1923 al novembre 1923

Le prime 50 Lambda (prima serie) avevano le candele avvitate sulla testata: a partire dalla 51esima vettura i tecnici Lancia optavano per una testata piatta avente la camera di scoppio e le candele nella parte alta del cilindro: secondo taluni la “seconda serie” iniziava proprio dalla 51esima vettura mentre secondo le fonti più accreditate questa modifica non dava origine ad alcuna nuova serie.

Caratteristiche principali

Vettura: tipo 214, torpedo (passo cm 310)

Motore: tipo 67

Numerazione vetture: da 1 a 400

Numerazione autotelai: da 10001 a 10400

Unità prodotte: 400

Identità ed evoluzione della serie

motore: anteriore longitudinale a 4 cilindri a V di 13°06' , alesaggio mm 75, corsa mm 120, cilindrata totale cmc 2120,57 , rapporto di compressione 5,00:1 , potenza max 49 HP a 3250 giri, valvole in testa, 1 albero a camme in testa centrale; pistoni in lega d'alluminio, lubrificazione forzata, filtro olio a reticella, capacità circuito lt 5, un carburatore orizzontale Zenith 36 HK, accensione a magnete ad alta tensione (Bosch);

Impianto elettrico: a 12 Volt;

Trasmissione: trazione sulle ruote posteriori, frizione multidisco a secco, cambio a 3 rapporti + RM (2,79/1,75/1:1/RM 3,72), rapporto finale di riduzione con coppia conica elicoidale;

Sospensioni: sospensioni anteriori a ruote indipendenti del tipo a cannocchiale (sistema Lancia) con ammortizzatori idraulici telescopici; sospensioni posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche ed ammortizzatori meccanici a frizione;

Telaio/scocca: scocca portante in lamiera d'acciaio, scatolata;

Impianto frenante: freno (meccanico) a pedale agente sulle quattro ruote (tamburi, diametro cm 30) e freno a mano meccanico agente sui tamburi delle ruote posteriori;

Ruote e pneumatici: ruote a raggi Rudge Whitworth, pneumatici 765x105

Sterzo: a vite e ruota; guida a destra

Dimensioni e pesi: passo cm 310, carreggiata anteriore cm 133, carreggiata posteriore cm 140, peso del telaio Kg 900 circa, peso della vettura (carrozzeria torpedo) Kg 1220 circa

Prestazioni: velocità max oltre 110 Km/h; pendenza massima superabile in 1a marcia 17-18%;

consumo medio litri 12-13 ogni 100 Km; portata 4 persone + bagaglio (circa 100 kg)

Tassa di circolazione: Potenza fiscale in Italia CV 21; bollo di circolazione (nel 1928) Lire 1.200 annue

Prezzo: in Italia, nel 1923, Lire 43.000 (torpedo)

Seconda Serie

Periodo di produzione: dal novembre 1923 al maggio 1924

Lambda del 1923 La seconda serie, con modifiche ai cuscinetti del motore, usciva sul finire del 1923: nel corso della sua produzione si ebbero modifiche al blocco cilindri (dalla vettura n° 501) ed alla coppia conica della trasmissione (dalla vettura n° 751)

Caratteristiche principali

Vettura: tipo 214, torpedo (passo cm 310)

Motore: tipo 67

Numerazione vetture: da 401 a 1500

Numerazione autotelai: da 10401 a 11500

Unità prodotte: 1100

motore: anteriore longitudinale a 4 cilindri a V di 13°06', alesaggio mm 75, corsa mm 120, cilindrata totale cmc 2120,57, rapporto di compressione 5,00:1, potenza max 49 HP a 3250 giri, valvole in testa, 1 albero a camme in testa centrale; pistoni in lega d'alluminio, lubrificazione forzata, filtro olio a reticella, capacità circuito lt 5, un carburatore orizzontale Zenith 36 HK, accensione a magnete ad alta tensione (Bosch);

Impianto elettrico: a 12 Volt;

Trasmissione: trazione sulle ruote posteriori, frizione multidisco a secco, cambio a 3 rapporti + RM (2,79/1,75/1:1/RM 3,72), rapporto finale di riduzione con coppia conica elicoidale;

Sospensioni: sospensioni anteriori a ruote indipendenti del tipo a cannocchiale (sistema Lancia) con

ammortizzatori idraulici telescopici; sospensioni posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche ed ammortizzatori meccanici a frizione;
Telaio/scocca: scocca portante in lamiera d'acciaio, scatolata;
Impianto frenante: freno (meccanico) a pedale agente sulle quattro ruote (tamburi, diametro cm 30) e freno a mano meccanico agente sui tamburi delle ruote posteriori;
Ruote e pneumatici: ruote a raggi Rudge Whitworth, pneumatici 765x105
Sterzo: a vite e ruota; guida a destra
Dimensioni e pesi: passo cm 310, carreggiata anteriore cm 133, carreggiata posteriore cm 140, peso del telaio Kg 900 circa, peso della vettura (carrozzata torpedo) Kg 1220 circa
Prestazioni: velocità max oltre 110 Km/h; pendenza massima superabile in 1a marcia 17-18%; consumo medio litri 12-13 ogni 100 Km; portata 4 persone + bagaglio (circa 100 kg)
Tassa di circolazione: Potenza fiscale in Italia CV 21; bollo di circolazione (nel 1928) Lire 1.200 annue
Prezzo: in Italia, nel 1923/24, Lire 43.000 (torpedo)

Terza serie

Periodo di produzione: dal maggio 1924 al novembre 1924

La terza serie (nata nella primavera del 1924) si distingueva dalle precedenti per la adozione dei pistoni in ghisa e per il sistema di accensione (non più Bosch ma Marelli).

Caratteristiche principali

Vettura: tipo 214, torpedo (passo cm 310)

Motore: tipo 67

Numerazione vetture: da 1501 a 2300

Numerazione autotelai: da 11501 a 12300

Unità prodotte: 800

motore: anteriore longitudinale a 4 cilindri a V di 13°06' , alesaggio mm 75, corsa mm 120, cilindrata totale cmc 2120,57 , rapporto di compressione 5,00:1 , potenza max 49 HP a 3250 giri, valvole in testa, 1 albero a camme in testa centrale; pistoni in ghisa, lubrificazione forzata, filtro olio a reticella, capacità circuito lt 5, un carburatore orizzontale Zenith 36 HK, accensione a magnete ad alta tensione (Marelli);

Impianto elettrico: a 12 Volt;

Trasmissione: trazione sulle ruote posteriori, frizione multidisco a secco, cambio a 3 rapporti + RM (2,79/1,75/1:1/RM 3,72), rapporto finale di riduzione con coppia conica elicoidale;

Sospensioni: sospensioni anteriori a ruote indipendenti del tipo a cannocchiale (sistema Lancia) con ammortizzatori idraulici telescopici; sospensioni posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche ed ammortizzatori meccanici a frizione;

Telaio/scocca: scocca portante in lamiera d'acciaio, scatolata;

Impianto frenante: freno (meccanico) a pedale agente sulle quattro ruote (tamburi, diametro cm 30) e freno a mano meccanico agente sui tamburi delle ruote posteriori;

Ruote e pneumatici: ruote a raggi Rudge Whitworth, pneumatici 765x105

Sterzo: a vite e ruota; guida a destra

Dimensioni e pesi: passo cm 310, carreggiata anteriore cm 133, carreggiata posteriore cm 140, peso del telaio Kg 900 circa, peso della vettura (carrozzata torpedo) Kg 1220 circa

Tassa di circolazione: potenza fiscale in Italia CV 21; bollo di circolazione (nel 1928) Lire 1.200 annue

Prestazioni: velocità max oltre 110 Km/h; pendenza massima superabile in 1a marcia 17-18%; consumo medio litri 12-13 ogni 100 Km; portata 4 persone + bagaglio (circa 100 kg)

Quarta serie

Periodo di produzione: dal novembre 1924 al marzo 1925

La quarta serie (uscita nell'autunno del '24) aveva un nuovo coperchio delle punterie ed altre migliorie al motore (blocco e testata). Dalla vettura n° 2601 venne modificato il volano-motore

Caratteristiche principali

Vettura: tipo 214, torpedo (passo cm 310)

Motore: tipo 67

Numerazione vetture: da 2301 a 3150

Numerazione autotelai: da 12301 a 13150

Unità prodotte: 850

motore: anteriore longitudinale a 4 cilindri a V di 13°06' , alesaggio mm 75, corsa mm 120, cilindrata totale cmc 2120,57 , rapporto di compressione 5,00:1 , potenza max 49 HP a 3250 giri, valvole in testa, 1 albero a camme in testa centrale; pistoni in ghisa, lubrificazione forzata, filtro olio a reticella, capacità circuito lt 5, un carburatore orizzontale Zenith 36 HK, accensione a magnete ad alta tensione (Marelli);

Impianto elettrico: a 12 Volt;

Trasmissione: trazione sulle ruote posteriori, frizione multidisco a secco, cambio a 3 rapporti + RM (2,79/1,75/1:1/RM 3,72), rapporto finale di riduzione con coppia conica elicoidale;

Sospensioni: sospensioni anteriori a ruote indipendenti del tipo a cannocchiale (sistema Lancia) con ammortizzatori idraulici telescopici; sospensioni posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche ed ammortizzatori meccanici a frizione;

Telaio/scocca: scocca portante in lamiera d'acciaio, scatolata;

Impianto frenante: freno (meccanico) a pedale agente sulle quattro ruote (tamburi, diametro cm 30) e freno a mano meccanico agente sui tamburi delle ruote posteriori;

Ruote e pneumatici: ruote a raggi Rudge Whitworth, pneumatici 765x105

Sterzo: a vite e ruota; guida a destra

Dimensioni e pesi: passo cm 310, carreggiata anteriore cm 134, carreggiata posteriore cm 140, peso del telaio Kg 900 circa, peso della vettura (carrozzata torpedo) Kg 1220 circa

Tassa di circolazione: potenza fiscale in Italia CV 21; bollo di circolazione (nel 1928) Lire 1.200 annue

Prestazioni: velocità max oltre 110 Km/h; pendenza massima superabile in 1a marcia 17-18%; consumo medio litri 12-13 ogni 100 Km; portata 4 persone + bagaglio (circa 100 kg)

Quinta serie

Periodo di produzione: dal marzo 1925 al settembre 1925

Anche se sicuramente - oltre alle modifiche esplicitamente specificate per ciascuna serie - qualche altro piccolo particolare differenziava la terza serie dalla seconda e la quarta serie dalla terza, si può dire senza tema di smentita che nei primi anni di vita le modifiche apportate alla Lambda erano state marginali. Ecco che invece nel marzo del '25 – dopo 3150 esemplari prodotti – si aveva, con la 5a serie, la prima variazione fondamentale: la adozione del cambio a 4 rapporti, associata ad alcune migliorie all'impianto frenante ed alle sospensioni. Per questa “quinta serie” viene dichiarata una velocità massima di 115 Km/h.

In corso di produzione (dalla vettura n° 3550) veniva montato un nuovo filtro dell'olio.

Caratteristiche principali

Vettura: tipo 214, torpedo (passo cm 310)

Motore: tipo 67

Numerazione vetture: da 3151 a 4200

Numerazione autotelai: da 13151 a 14200

Unità prodotte: 1050

motore: anteriore longitudinale a 4 cilindri a V di 13°06' , alesaggio mm 75, corsa mm 120, cilindrata totale cmc 2120,57 , rapporto di compressione 5,00:1 , potenza max 49 HP a 3250 giri, valvole in testa, 1 albero a camme in testa centrale; pistoni in ghisa, lubrificazione forzata, filtro olio a reticella, capacità circuito lt 5, un carburatore orizzontale Zenith 36 HK, accensione a magnete ad alta tensione (Marelli);

Impianto elettrico: a 12 Volt;

Trasmissione: trazione sulle ruote posteriori, frizione multidisco a secco, cambio a 4 rapporti + RM (3,19/1,89/1,45/1:1/RM 4,41), rapporto finale di riduzione con coppia conica elicoidale;

Sospensioni: sospensioni anteriori a ruote indipendenti del tipo a cannocchiale (sistema Lancia) con ammortizzatori idraulici telescopici; sospensioni posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche ed ammortizzatori meccanici a frizione;

Telaio/scocca: scocca portante in lamiera d'acciaio, scatolata;

Impianto frenante: freno (meccanico) a pedale agente sulle quattro ruote (tamburi, diametro cm 30) e freno a mano meccanico agente sui tamburi delle ruote posteriori;

Ruote e pneumatici: ruote a raggi Rudge Whitworth, pneumatici 765x105

Sterzo: a vite e ruota; guida a destra

Dimensioni e pesi: passo cm 310, carreggiata anteriore cm 133, carreggiata posteriore cm 140, peso del telaio Kg 900 circa, peso della vettura (carrozzeria torpedo) Kg 1220 circa

Tassa di circolazione: potenza fiscale in Italia CV 21; bollo di circolazione (nel 1928) Lire 1.200 annue

Prestazioni: velocità max 115 Km/h; pendenza massima superabile in 1a marcia 17-18%; consumo medio litri 12-13 ogni 100 Km; portata 4 persone + bagaglio (circa 100 kg)

Sesta serie

Periodo di produzione: dal settembre 1925 al luglio 1926

Il 6 settembre 1925 usciva la sesta serie, subito denominata “6 posti” in virtù dell’incremento del passo (cm 342 contro 310) e del conseguente notevole miglioramento dell’abitabilità. I modelli fondamentali su cui si articolava la Lambda sesta serie erano due: il torpedo lungo (216) ed il telaio a passo lungo (217) sul quale la Casa costruirà (commercializzandole dal 1926) le berline Weymann ed i carrozzieri potranno realizzare le loro “fuori serie”.

Secondo talune fonti, sembrerebbe che il “classico” torpedo con il passo di cm 310 (precedentemente denominato tipo 214) non fosse più disponibile: la cosa non è del tutto convincente e un’ipotesi potrebbe essere che il terzo tipo previsto per questa sesta serie, un non meglio identificato 216bis, altro non fosse se non il “vecchio” torpedo con il passo di cm 310. Va comunque notato che il nuovo torpedo 216 aveva una scocca con portiere più ampie (e pannelli integrati in luogo di quelli rivettati) mentre l’autotelaio 217 era caratterizzato da un abbassamento dei longheroni e dalla eliminazione della traversa scatolata che era posta dietro i sedili anteriori. A mantenere la ormai proverbiale rigidità del telaio rimase comunque la scatolatura del portabagagli.

Per quanto concerne il motore, si rileva soltanto una lievissima variazione dell’angolo della “V” dei cilindri, che è ora di 13° (il valore precedente era di 13°6’) A partire dalla vettura n° 4601 le Lambda tornavano ad essere equipaggiate con il sistema d’accensione Bosch (non più Marelli)

mentre dalla vettura n° 4701 venivano munite di tamburi dei freni - in alluminio con inserti in acciaio - di maggiori dimensioni (450 mm) e di un nuovo tipo di ruote a raggi (su cui vennero montati pneumatici da 775 x 145)

Caratteristiche principali

Modelli:

tipo 216, torpedo passo lungo (cm 342)

tipo 217, autotelaio passo lungo (cm 342)

tipo 216 bis

Motore: tipo 67

Numerazione progressiva: da 4201 a 5500

Numerazione autotelai: da 14201 a 15500

Unità prodotte: 1300

motore: anteriore longitudinale a 4 cilindri a V di 13° , alesaggio mm 75, corsa mm 120, cilindrata totale cmc 2120,57 , rapporto di compressione 5,00:1 , potenza max 49 HP a 3250 giri, valvole in testa, 1 albero a camme in testa centrale; pistoni in ghisa, lubrificazione forzata, filtro olio a reticella, capacità circuito lt 5, un carburatore orizzontale Zenith 36 HK, accensione a magnete ad alta tensione (Marelli sino alla vettura n° 4600, Bosch dalla n° 4601);

Impianto elettrico: a 12 Volt;

Trasmissione: trazione sulle ruote posteriori, frizione multidisco a secco, cambio a 4 rapporti + RM (3,19/1,89/1,45/1:1/RM 4,41), rapporto finale di riduzione con coppia conica elicoidale;

Sospensioni: sospensioni anteriori a ruote indipendenti del tipo a cannocchiale (sistema Lancia) con ammortizzatori idraulici telescopici; sospensioni posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche ed ammortizzatori meccanici a frizione;

Telaio/scocca: scocca portante in lamiera d'acciaio, scatolata;

Impianto frenante: freno (meccanico) a pedale agente sulle quattro ruote (tamburi, diametro cm 30; dalla vettura n° 4701 il diametro passa a cm 45) e freno a mano meccanico agente sui tamburi delle ruote posteriori;

Ruote e pneumatici: ruote a raggi Rudge Whitworth, pneumatici 765x105 (dalla vettura n° 4701 vengono montati pneumatici da 775x145); pneumatici coloniali 32"x5".77

Sterzo: a vite e ruota; guida a destra

Dimensioni e pesi (passo lungo): passo cm 342, carreggiata anteriore cm 136, carreggiata posteriore cm 143,2; peso dell'autotelaio Kg 1000 circa

Tassa di circolazione: potenza fiscale in Italia CV 21; bollo di circolazione (nel 1928) Lire 1.200 annue

Prestazioni: velocità max 115 Km/h; pendenza massima superabile in 1a marcia 21%; consumo medio litri 12-13 ogni 100 Km; portata (passo lungo) 6 persone + bagaglio (circa 70 kg)

Settima serie

Periodo di produzione: dal luglio 1926 al marzo 1928

La novità di questa settima serie era costituita dalla adozione di un nuovo motore nel quale, oltre alla maggiore cilindrata e potenza, si riscontrava anche una seppur lieve variazione nell'angolo della "V" dei cilindri (portata da 13° a 14°). Grazie all'aumento della misura dell'alesaggio (da mm 75 a mm 79,37) la cilindrata passava da cmc 2120,57 a cmc 2374,89 e, anche in funzione dell'incremento del valore del rapporto di compressione (da 5:1 a 5,15:1), la potenza saliva da 49 a 59,4 HP. Le prestazioni miglioravano e la velocità massima giungeva poco al di sotto dei 120 Km all'ora. Altre modifiche apportate al propulsore riguardavano i condotti di aspirazione, la messa punto della carburazione, le camere di scoppio, il riposizionamento delle candele nella testata (non più montate lateralmente ma in testa) i manovellismi (bielle e albero motore), i pistoni (ora

nuovamente in lega d'alluminio) e il filtraggio dell'olio motore (al normale filtro a reticella venne aggiunto un grosso filtro a lamelle smontabile) Il regime di rotazione massimo si innalzava da 3250 a 3500 giri al minuto, anche se il picco di potenza si aveva sempre a 3250 giri. Tra le altre variazioni di minor rilievo, da notare la possibilità di montare pneumatici "Bibendum" della Michelin della misura 14 x 50. Alcune Lambda della settima serie si comportarono più che egregiamente alla massacrante prima edizione (1927) della Mille Miglia.

Caratteristiche principali

Modelli:

tipo 216, torpedo passo lungo (cm 342)

tipo 217, autotelaio passo lungo (cm 342)

tipo 218, torpedo passo corto (cm 310)

tipo 219, autotelaio passo corto (cm 310)

Motore: tipo 78

Numerazione progressiva: da 5501 a 8600

Numerazione autotelai: da 15501 a 18600

Unità prodotte: 3100

motore: anteriore longitudinale a 4 cilindri a V di 14° , alesaggio mm 79,37, corsa mm 120, cilindrata totale cmc 2374,89, rapporto di compressione 5,15:1 , potenza max 59,4 HP a 3250 giri, regime massimo 3500 giri, valvole in testa, 1 albero a camme in testa centrale; pistoni in lega di alluminio, lubrificazione forzata, filtro olio a reticella più un grosso filtro a lamelle smontabile, capacità circuito lt 5,5 , un carburatore orizzontale Zenith 36 HK, accensione a magnete ad alta tensione(Bosch);

Impianto elettrico: a 12 Volt;

Trasmissione: trazione sulle ruote posteriori, frizione multidisco a secco, cambio a 4 rapporti + RM (3,19/1,89/1,45/1:1/RM 4,41), rapporto finale di riduzione con coppia conica elicoidale;

Sospensioni: sospensioni anteriori a ruote indipendenti del tipo a cannocchiale (sistema Lancia) con ammortizzatori idraulici telescopici; sospensioni posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche ed ammortizzatori meccanici a frizione;

Telaio/scocca: scocca portante in lamiera d'acciaio, scatolata;

Impianto frenante: freno (meccanico) a pedale agente sulle quattro ruote (tamburi, diametro cm 45) e freno a mano meccanico agente sui tamburi delle ruote posteriori;

Ruote e pneumatici: ruote a raggi Rudge Whitworth, pneumatici 775x145 oppure "Bibendum"

Michelin 14 x 50; pneumatici coloniali 32"x5".77

Sterzo: a vite e ruota; guida a destra

Dimensioni e pesi (passo corto): passo cm 310, carreggiata anteriore cm 133, carreggiata posteriore cm 140, peso dell'autotelaio Kg 900 circa

Dimensioni e pesi (passo lungo): passo cm 342, carreggiata anteriore cm 136, carreggiata posteriore cm 143,2; peso dell'autotelaio Kg 1000 circa

Tassa di circolazione: potenza fiscale in Italia CV 22; bollo di circolazione (nel 1928) Lire 1.297 annue

Prestazioni: velocità max oltre 115 Km/h; pendenza massima superabile in 1a marcia tra il 21% ed il 23% a seconda del passo e del rapporto al ponte adottato; consumo medio litri 14-15 ogni 100 Km; portata (passo corto) 4 persone + bagaglio (circa 100 Kg); portata (passo lungo) 6 persone + bagaglio (circa 70 kg);

Prezzo: In Italia, nel 1927, versione "torpedo" Lire 50.000

Ottava serie

Periodo di produzione: dal marzo 1928 all'agosto 1930

Con l'ottava serie, lanciata nella primavera del 1928, la Lambda riceveva un motore di più generose

dimensioni, necessario per salvaguardare le prestazioni di una macchina che, specie nelle versioni berlina raggiungeva ormai un peso ragguardevole (quasi 2 tonnellate nel caso di vettura a pieno carico). Il nuovo motore denunciava l'ennesima variazione del valore dell'angolo della "V" dei cilindri (ora portato a 13°40') mentre, fermo restando il valore della corsa (120 mm), l'alesaggio dei cilindri passava a mm 82,55 la cilindrata a cmc 2569,00 e la potenza a 69 HP a 3500 giri/minuto (circa 4000 giri il regime massimo possibile). Variato il carburatore, sempre Zenith ma del tipo HK 38. La velocità massima giungeva a superare i 120 Km. all'ora, avvicinandosi ai 125. Anche l'autotelaio subiva modifiche di un certo rilievo, finendo per presentarsi come un vero pianale: ormai soltanto una maggiore altezza dei longheroni ed il tunnel "integrato" lo distinguevano dai pianali degli autotelai tradizionali, per cui ne traevano vantaggio i carrozzieri, che potevano più agevolmente montarvi le loro realizzazioni. Altre variazioni: l'innalzamento del radiatore, un nuovo cruscotto (con il contagiri di serie) e la possibilità di disporre della guida a sinistra. Il prezzo di vendita risulta sensibilmente incrementato: se nel '23 con 43.000 lire si poteva acquistare una torpedo completa, sette anni dopo occorrevano 1.000 lire di più per entrare in possesso del solo chassis privo di carrozzeria. L'ultima "8a serie" lascerà la fabbrica il 28 agosto 1930 lasciando il posto alla "9a serie" (che però inizierà ad essere costruita nel gennaio del 1931).

Alcune Lambda della ottava serie (in parte elaborate opportunamente) si comportarono più che egregiamente alla massacrante seconda edizione (1928) della Mille Miglia.

Caratteristiche principali

Modelli:

tipo 221, autotelaio passo corto (cm 310)

tipo 222, autotelaio passo lungo (cm 342)

tipo 223, torpedo passo corto (cm 310)

tipo 224, torpedo passo lungo (cm 342)

tipo 225, berlina Weymann su autotelaio passo corto (cm 310)

tipo 226, berlina Weymann su autotelaio passo lungo (cm 342)

Motore: tipo 79

Numerazione progressiva: da 8601 a 12503 (la 12502 e la 12503 risultano costruite nel gennaio 1931)

Numerazione autotelai: da 18601 a 22535 (non tutti i numeri sono stati utilizzati)

Unità prodotte: 3903

motore: anteriore longitudinale a 4 cilindri a V di 13°40', alesaggio mm 82,55, corsa mm 120, cilindrata totale cmc 2569,00, rapporto di compressione 5,15:1, potenza max 69 HP a 3500 giri, regime massimo circa 4000 giri, valvole in testa, 1 albero a camme in testa centrale; pistoni in lega di alluminio, lubrificazione forzata, filtro olio a reticella più un grosso filtro a lamelle smontabile, capacità circuito lt 5,5, un carburatore orizzontale Zenith 38 HK, accensione a magnete ad alta tensione (Bosch);

Impianto elettrico: a 12 Volt;

Trasmissione: trazione sulle ruote posteriori, frizione multidisco a secco, cambio a 4 rapporti + RM (3,19/1,89/1,45/1:1/RM 4,41), rapporto finale di riduzione con coppia conica elicoidale;

Sospensioni: sospensioni anteriori a ruote indipendenti del tipo a cannocchiale (sistema Lancia) con ammortizzatori idraulici telescopici; sospensioni posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche ed ammortizzatori meccanici a frizione;

Telaio/scocca: scocca portante in lamiera d'acciaio, scatolata;

Impianto frenante: freno (meccanico) a pedale agente sulle quattro ruote (tamburi, diametro cm 45) e freno a mano meccanico agente sui tamburi delle ruote posteriori;

Ruote e pneumatici: ruote a raggi Rudge Whitworth; pneumatici "Bibendum" Michelin 14 x 50 oppure 15 x 50; pneumatici coloniali 32"x5".77

Sterzo: a vite e ruota; guida a destra (a sinistra su richiesta)

Dimensioni e pesi (passo corto): passo cm 310, carreggiata anteriore cm 133, carreggiata posteriore

cm 140, peso dell'autotelaio Kg 925 circa

Dimensioni e pesi (passo lungo): passo cm 342, carreggiata anteriore cm 136, carreggiata posteriore cm 143,2; peso dell'autotelaio Kg 1015 circa; peso della "torpedo" Kg 1315 circa

Tassa di circolazione: potenza fiscale in Italia CV 24; bollo di circolazione (nel 1928) Lire 1.504 annue

Prestazioni: velocità max oltre 120 Km/h; pendenza massima superabile in 1a marcia tra il 26% ed il 30% a seconda del passo e del rapporto al ponte adottato; consumo medio litri 14-15 ogni 100 Km; portata (passo corto) 4 persone + bagaglio (circa 100 Kg); portata (passo lungo) 6 persone + bagaglio (circa 70 kg);

Prezzo in Italia, nel 1928-30, autotelaio, Lire 43-44.000

Nona serie

Periodo di produzione: dal gennaio 1931 all'ottobre 1931

Nel gennaio 1931 usciva l'ultima serie di Lambda, la nona, la cui modifica più rilevante risiedeva nella adozione della accensione a spinterogeno. La maggior parte di queste ultime Lambda (disponibili con telai delle due classiche dimensioni di passo) venivano carrozzate "berlina" dalla Lancia. Ma ormai la Lambda risentiva inevitabilmente degli anni: il successo di vendita si attenuava e questo ultimo mezzo migliaio di unità necessiterà di circa un anno per essere venduto. La Lambda si avviava dunque alla meritata pensione, sostituita dalla più convenzionale (e più economica) Artina, che verrà presentata come novità al Salone di Parigi nel mese di ottobre del 1931.

Caratteristiche principali

Modelli:

tipo 221-A, autotelaio passo corto (cm 310)

tipo 222-A, autotelaio passo lungo (cm 342)

Motore: tipo 79

Numerazione progressiva: da 13001 a 13498 più le numero 13500 e 13501

Numerazione autotelai: da 23001 a 23501

Unità prodotte: 500

motore: anteriore longitudinale a 4 cilindri a V di 13°40', alesaggio mm 82,55, corsa mm 120, cilindrata totale cmc 2569,00, rapporto di compressione 5,15:1, potenza max 69 HP a 3500 giri, regime massimo circa 4000 giri, valvole in testa, 1 albero a camme in testa centrale; pistoni in lega di alluminio, lubrificazione forzata, filtro olio a reticella più un grosso filtro a lamelle smontabile, capacità circuito lt 5,5, un carburatore orizzontale Zenith 38 HK, accensione a spinterogeno (Bosch);

Impianto elettrico: a 12 Volt;

Trasmissione: trazione sulle ruote posteriori, frizione multidisco a secco, cambio a 4 rapporti + RM (3,19/1,89/1,45/1:1/RM 4,41), rapporto finale di riduzione con coppia conica elicoidale;

Sospensioni: sospensioni anteriori a ruote indipendenti del tipo a cannocchiale (sistema Lancia) con ammortizzatori idraulici telescopici; sospensioni posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche ed ammortizzatori meccanici a frizione;

Telaio/scocca: scocca portante in lamiera d'acciaio, scatolata;

Impianto frenante: freno (meccanico) a pedale agente sulle quattro ruote (tamburi, diametro cm 45) e freno a mano meccanico agente sui tamburi delle ruote posteriori;

Ruote e pneumatici: ruote a raggi Rudge Whitworth; pneumatici "Bibendum" Michelin 14 x 50 oppure 15 x 50; pneumatici coloniali 32"x5".77

Sterzo: a vite e ruota; guida a destra (a sinistra su richiesta)

Dimensioni e pesi (passo corto): passo cm 310, carreggiata anteriore cm 133, carreggiata posteriore cm 140, peso dell'autotelaio Kg 925 circa

Dimensioni e pesi (passo lungo): passo cm 342, carreggiata anteriore cm 136, carreggiata posteriore cm 143,2; peso dell'autotelaio Kg 1015 circa

Tassa di circolazione: potenza fiscale in Italia CV 24; bollo di circolazione (nel 1936) Lire 840 annue

Prestazioni: velocità max oltre 120 Km/h; pendenza massima superabile in 1a marcia tra il 26% ed il 30% a seconda del passo e del rapporto al ponte adottato; consumo medio litri 14-15 ogni 100 Km; portata (passo corto) 4 persone + bagaglio (circa 100 Kg); portata (passo lungo) 6 persone + bagaglio (circa 70 kg)

Le Lambda alla Mille Miglia

Parecchie Lambda vennero impiegate nelle competizioni dove, a partire dalla seconda metà degli anni '20, si distinsero nella loro classe di cilindrata (la classe "3 litri" dei gruppi Turismo e Sport): nella prima edizione della Mille Miglia, che si svolse nei giorni 26 e 27 marzo 1927 le Lambda al via erano ben 10, di cui 5 iscritte dalla Casa.

Si trattava di 5 macchine a passo corto (quattro del tipo torpedo 218 ed una con carrozzeria speciale su telaio 219) recanti i numeri di produzione 6691, 6697, 6698, 6705, 6991 ed i corrispondenti numeri di autotelaio 16670, 16671, 16672, 16673 e 16972), le cui varianti rispetto agli esemplari di serie erano date da elaborazioni al motore (rapporto di compressione più elevato, ottenuto grazie a pistoni più alti e lubrificazione migliorata), da alleggerimenti alla carrozzeria, da una gommatura maggiorata (con la terza ruota di scorta montata lateralmente), dalla adozione di un serbatoio per il carburante più capiente e dal montaggio di una batteria supplementare.

Le vetture degli equipaggi Strazza/Varallo e Pugno/Bergia si classificheranno prime e seconda di classe ma soprattutto riusciranno ad occupare il quarto e quinto posto della graduatoria assoluta, immediatamente alle spalle delle OM (cui andranno la vittoria e le piazze d'onore). Il bilancio della partecipazione Lancia alla prima Mille Miglia è sintetizzabile in questi numeri : 10 Lambda alla partenza, 3 sole ritirate e 7 all'arrivo (tra cui 2 ai primi due posti della classe da 2 a 3 litri di cilindrata).

Probabilmente compiaciuto da questo esito più che positivo, Vincenzo Lancia in persona percorrerà con l'amico Strazza il tragitto Brescia-Roma-Brescia, dopodiché deciderà di preparare una versione della vettura più adatta al tracciato. Per la seconda edizione della corsa, in calendario per il 31 marzo 1928, venivano infatti allestite alcune unità potenziate ed alleggerite. Tre di queste - carrozzate spider da Casaro su telaio 221 - recavano numeri di produzione 8612, 8613 e 8614 (numeri dell'autotelaio: 18610, 18611, 18612) e costituivano la squadra ufficiale Lancia, mentre le altre sei - torpedo 223 - recavano i numeri di produzione 8603, 8607, 8608, 8609, 8610 e 8611 (numeri dell'autotelaio: dal 18604 al 18609) ed erano destinate a selezionati clienti (piloti-gentleman) della Lancia.

Le torpedo del tipo "223" si distinguevano esteriormente dalle normali torpedo di serie per i predellini (ed i parafanghi) in posizione più alta da terra. Tanto le tre "spider Casaro" quanto le sei "torpedo" vennero munite dei primi motori da 2569 cmc che equipaggeranno tutte le Lambda dell'ottava e nona serie. I motori montati su queste nove vetture destinate alla Mille Miglia risultavano potenziati grazie alla adozione di una testata in ghisa speciale costruita dalla azienda milanese Romagnoni & Pirotta (collettori di scarico esterni, molle valvole ad aghi, camere di scoppio a forma di cuneo) e pare superassero gli 80 HP e ruotassero ad un regime superiore ai 4000 giri al minuto. Altre varianti erano costituite dal serbatoio del carburante di capacità notevolmente maggiorata (180 litri), dal montaggio di un faro supplementare e di parafanghi in alluminio nonché da modifiche agli assali ed alla trasmissione, dove variavano i rapporti del gruppo pignone/corona

(12/47 contro i normali 12/50 oppure 11/49) e quelli del cambio (che erano I=3,13 invece di 3,19; II=1,86 invece di 1,89; III=1,40 invece di 1,45).

Questa volta la Lancia andrà vicina al colpaccio (cioè alla vittoria): a Tolentino, Gismondi/Valsania erano secondi a soli 6 minuti dall'Alfa Romeo 6C sovralimentata (munita cioè di compressore volumetrico) di Campari ma a Bologna, dopo 1.200 Km di corsa, i minuti erano scesi a 3... la vittoria era a portata di mano, poi, quando mancavano poco più di 300 Km all'arrivo, la vettura cedeva ed il sogno svaniva. A tener alto il nome della Lancia rimaneva il valido Strazza, che recuperava posizioni su posizioni sino ad aggiudicarsi il 3° gradino del podio e la vittoria tra le "3 litri". Il bilancio della partecipazione Lancia alla II Mille Miglia è il seguente: 15 vetture al via, 9 ritirate e 6 classificate (1°, 3°, 4°, 5°, 8° e 10° posto nella graduatoria della consueta classe da 2 a 3 litri).

Negli anni successivi, le partecipazioni delle Lancia Lambda alla Mille Miglia diminuirono di numero e consistenza, tuttavia ancora nel 1929 l'equipaggio Strazza/Varallo (con uno spider Casaro) ottennero un brillante 4° posto assoluto (e la solita vittoria di classe) ed altre 3 Lambda si piazzarono al 3°, al 4° ed al 5° posto di classe. Dopo un 1930 avaro di risultati (un anonimo 10° posto di classe), due vetture di questo modello ebbero ancora modo di non sfigurare alla V edizione della Mille Miglia (1931) dove finirono per occupare il 5° ed il 7° posto della classe 3 litri.

Caratteristiche tecniche dettagliate di tutte le serie

Periodo commercializzazione (tutte le serie): dal giugno 1923 all'ottobre 1931

Periodi commercializzazione delle varie serie: I serie dal giugno '23 al novembre '23 // II serie dal novembre '23 al maggio '24 // III serie dal maggio '24 al novembre '24 // IV serie dal novembre '24 al marzo '25 // V serie dal marzo '25 al settembre '25 // VI serie dal settembre '25 al luglio '26 // VII serie dal luglio '26 al marzo '28 // VIII serie dal marzo '28 all'agosto '30 // IX serie dal gennaio '31 all'ottobre '31

Motore

Designazione tipo: dalla I alla VI serie: tipo 67 // VII serie: tipo 78 // VIII e IX serie: tipo 79

Posizione del motore (tutte le serie): anteriore longitudinale

Numero e disposizione cilindri (tutte le serie): 4 cilindri a V stretto

Angolo di apertura della "V" dei cilindri: dalla I alla V serie: 13°6' // VI serie: 13° // VII serie: 14° // VIII e IX serie: 13°40'

Alesaggio x corsa (in mm) e cilindrata totale (in cmc): dalla I alla VI serie: 75 x 120 = 2120,57 // VII serie: 79,37 x 120 = 2374,89 // VIII e IX serie: 82,55 x 120 = 2569,00

Rapporto di compressione: dalla I alla VI serie 5,00:1 // dalla VII alla IX serie: 5,15:1

Potenza massima (HP) e regime (giri/minuto) corrispondente: dalla I alla VI serie: 49 a 3250 giri // VII serie: 59,4 a 3250 giri // VIII e IX serie: 69 a 3500 giri

Regime massimo del motore: dalla I alla V serie: 3250 giri // VII serie: 3500 giri // VIII e IX serie: 4000 giri circa

Dati di costruzione del motore (tutte le serie): blocco motore in lega di alluminio con canne riportate in ghisa; testa in ghisa; albero a gomiti su 3 supporti; distribuzione a valvole in testa, con un asse a camme centrale in testa (comandato da albero verticale) e bilancieri (montanti su cuscinetti a sfere)

Dati messa in fase distribuzione: dalla I alla VI serie: le valvole di aspirazione si aprono al "punto morto superiore" e si chiudono a 40-44° dopo il "punto morto inferiore", mentre le valvole di scarico si aprono al 45-48° dopo il "punto morto inferiore" e si chiudono al "punto morto superiore" // dalla VII alla IX serie le valvole di aspirazione si aprono al 2° prima del "punto morto superiore" e si chiudono al 46° dopo il "punto morto inferiore", mentre le valvole di scarico si aprono e si

chiudono come specificato per le vetture delle serie precedenti.

Pistoncini: dalla I alla II serie: in lega di alluminio // dalla III alla VI serie: in ghisa // dalla VII alla IX serie: in lega di alluminio

Lubrificazione (tutte le serie): forzata con pompa

Filtro olio: dalla I alla VI serie: a reticella; dalla VII serie viene aggiunto un grosso filtro a lamelle (smontabile)

Capacità del circuito di lubrificazione: dalla I alla VI serie: litri 5 // dalla VII alla IX serie: litri 5,5

Alimentazione (tutte le serie): per gravità, con serbatoio intermedio da 2 litri (il carburante giunge dal serbatoio posteriore tramite un sistema a depressione Weymann)

Carburatore: dalla I alla VII serie: orizzontale Zenith tipo 36 HK // VIII e IX serie: orizzontale Zenith tipo 38 HK

Accensione: dalla I alla VIII serie: a magnete ad alta tensione (con anticipo variabile manualmente) di marca Bosch (I e II serie), poi Marelli (III, IV, V serie e fino alla vettura n° 4600 della VI serie), poi nuovamente Bosch (sino alla VIII serie); // IX serie: a spinterogeno Bosch.

Ordine di accensione cilindri (tutte le serie): 1-3-4-2

Candele (tutte le serie): Champion 7

Posizione delle candele: le prime 50 Lambda della I serie, hanno le candele avvitate direttamente sulla testa // dalla 51esima vettura della I serie sino alla VI serie le candele sono sistemate nella testa, ma lateralmente // dalla VII serie le candele non sono più sistemate lateralmente ma in testa.

Raffreddamento (tutte le serie): ad acqua a circolazione forzata, con pompa; ventola di raffreddamento in legno.

Capacità circuito di raffreddamento: litri 18 nelle prime serie, ridotti successivamente a 15

Impianto elettrico

Impianto (tutte le serie): 12 Volts, Dinamo 7,5-8 Ah, Batteria 70 Ah

Trasmissione

Albero di trasmissione (tutte le serie): trasmissione ad albero spezzato in due parti con giunti elastici Hardy;

Trazione (tutte le serie): sulle ruote posteriori;

Frizione (tutte le serie) multidisco a secco (3 coppie di dischi);

Scatola del cambio (tutte le serie): in lega leggera;

Comando del cambio (tutte le serie) a leva centrale;

Numero rapporti del cambio di velocità: dalla I alla IV serie: 3 rapporti avanti più retromarcia // dalla V alla IX serie: 4 rapporti avanti più retromarcia;

Rapporti del cambio di velocità: dalla I alla IV serie: 2,79:1 in 1° marcia, 1,75:1 in 2° marcia, 1:1 in 3° marcia, 3,72:1 in retromarcia // dalla V alla IX serie: 3,19:1 in 1° marcia, 1,89:1 in 2° marcia, 1,45:1 in 3° marcia, 1:1 in 4° marcia e 4,41:1 in retromarcia

Rapporto finale di riduzione, con coppia conica elicoidale: 4,167:1 (12/50) oppure 4,454:1 (11/49)

Sospensioni

Sospensioni anteriori (tutte le serie): a ruote indipendenti, tipo "a cannocchiale" con montanti telescopici e molle elicoidali disposte concentricamente ai montanti stessi; ammortizzatori idraulici telescopici concentrici alla molla della sospensione;

Sospensioni posteriori (tutte le serie): ad assale rigido, balestre longitudinali semiellittiche, ammortizzatori meccanici a frizione;

Freni

Impianto frenante: (tutte le serie): freno (meccanico) a pedale agente sulla quattro ruote (tamburi) e freno a mano (meccanico) agente sui tamburi delle ruote posteriori;

Diametro dei tamburi dei freni: dalla I alla V serie diametro cm 30 // VI serie, sino alla vettura n° 4700 diametro cm 30 // VI serie dalla vettura n° 4701 diametro cm 45 // dalla VII alla IX serie diametro cm 45

Ruote

Tipo ruote: (tutte le serie) ruote a raggi Rudge Whitworth; pneumatici

Misure e tipo dei pneumatici: dalla I alla V serie 765 x 105 // VI serie 765 x 105 (dalla vettura n° 4701: 775 x 145) oppure (coloniale) 32"x5".77 // VII serie 775 x 145 oppure "Bibendum" Michelin 14 x 50 oppure (coloniale) 32"x5".77 // VIII e IX serie "Bibendum" Michelin 14 x 50 oppure 15 x 50 oppure (coloniale) 32"x5".77

Sterzo

Tipo dello sterzo :(tutte le serie) sterzo a vite e ruota;

Posizione guida: dalla I alla VII serie: a destra // VIII e IX serie: a destra, a sinistra su richiesta

Serbatoio carburante

Capacità del serbatoio carburante: (tutte le serie) litri 68

Telaio/struttura

Tipo della struttura:(tutte le serie) scocca portante in lamiera d'acciaio, scatolata;

Dimensioni del telaio a passo corto: (tutte le serie) cm 310 di interasse (passo), cm 133 la carreggiata anteriore e cm 140 la carreggiata posteriore

Dimensioni del telaio a passo lungo (disponibile a partire dalla VI serie) cm 342 di interasse (passo), cm 136 la carreggiata anteriore e cm 143,2 la carreggiata posteriore

Peso del telaio, passo corto (tutte le serie) : Kg 900-925 circa

Peso del telaio, passo lungo (disponibile a partire dalla VI serie) : Kg 1000-1025 circa

Peso della vettura carrozzata "torpedo" su passo corto (tutte le serie): Kg 1200-1250 circa

Peso della vettura carrozzata "torpedo" su passo lungo (disponibile dalla VI serie): Kg 1300-1350 circa

Prestazioni

Velocità massima: dalla I alla IV serie oltre 110 Km/h // V e VI serie circa 115 Km/h // VII serie oltre 115 Km/h // VIII e IX serie oltre 120 Km/h;

Velocità massima nelle varie marce: dalla I alla IV serie Km/h 40, 64 e oltre 110 Km/h rispettivamente in 1°, 2° e 3° marcia // V e VI serie Km/h 36, 61, 79 e 115 Km/h rispettivamente in 1°, 2°, 3° e 4° marcia // VII serie Km/h 37, 62, 80 e oltre 115 Km/h rispettivamente in 1°, 2°, 3° e 4° marcia // VIII e IX serie Km/h 38, 65, 84 e oltre 120 Km/h rispettivamente in 1°, 2°, 3° e 4° marcia:

Pendenza massima superabile con il 1° rapporto: dalla I alla V serie: 17-18% // VI serie: 21% // VII serie, tra il 21% ed il 23% a seconda del passo e del rapporto al ponte adottato // VIII e IX serie, tra il 26% ed il 30% a seconda del passo e del rapporto al ponte adottato

Consumo medio, in litri ogni 100 Km: dalla I alla VI serie, litri 12-13 // dalla VII alla IX serie, litri 14-15

Prezzo in Italia

I serie carrozzata "torpedo" (1923/24) Lire 43.000

VII serie carrozzata "torpedo" (1927) Lire 50.000

VIII serie autotelaio (1928-1930) Lire 43.000-44.000

Numerazioni e dati di produzione

Numerazione telai

I serie: 10001-10400

II serie: 10401-11500

III serie: 11501-12300

IV serie: 12301-13150

V serie: 13151-14200

VI serie: 14201-15500

VII serie: 15501-18600

VIII serie: 18601-22535 (non tutti i numeri vennero utilizzati)

IX serie: 23001 a 23501 (probabilmente non utilizzato il 23499)

Numerazione produzione

I serie: 1-400 (unità prodotte 400)
II serie: 401-1500 (unità 1100)
III serie: 1501-2300 (unità 800)
IV serie: 2301-3150 (unità 850)
V serie: 3151-4200 (unità 1050)
VI serie: 4201-5500 (unità 1300)
VII serie: 5501-8600 (unità 3100)
VIII serie: 8601-12503 (unità 3903)
IX serie: 13001-13498 e 13500-13501 (non utilizzato il 13499) (unità 500)
Totale unità costruite: 13003 (alcune fonti indicano 12999, altre 13001)

Dati di produzione per anno

1923: 580 (400=I s // 180=II s)
1924: 2016 (920=II s // 800=III s // 296=IV s)
1925: 1956 (554=IV s // 1050=V s // 352=VI s)
1926: 1854 (948=VI s // 906=VII s)
1927: 1923 (1923=VII s)
1928: 1948 (271=VII s // 1677=VIII s)
1929: 1920 (1920=VIII s)
1930: 304 (304=VIII s)
1931: 502 (2=VIII s // 500=IX s)