

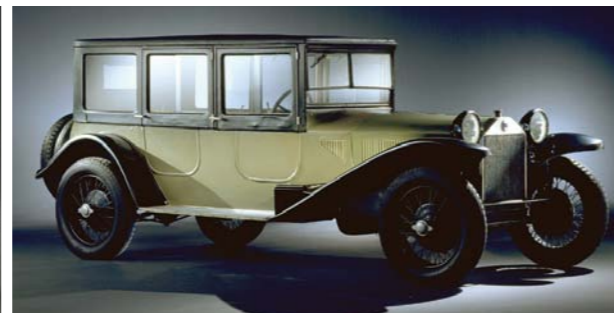
Viva la macchina



Vincenzo Lancia (1881-1937)



Lancia alpha z nadwoziem landaulet (lando) z 1908 roku



Klasyczna lancia lambda z 1922 roku

Dobrze się stało dla światowej motoryzacji, że młody Vincenzo Lancia nie posłuchał ojca – zamożnego producenta konserw z Turynu – i zamiast podjąć forsowane przez niego studia prawnicze, pozostał przy swoich wizjonerskich, choć jeszcze mglistych ideach. Pasjonowała go mechanika, silniki i samochody. Nie lubił szkoły, za to długie godziny przesiedział w warsztacie Giovanniego Ceirano, pomagając najpierw przy produkcji rowerów, a później – małych aut. Tam uczył się ich budowy i zgłębiał tajniki konstrukcji, wymyślając przy tym różne usprawnienia.

Równocześnie nawiązał współpracę z Fiatem, gdzie został kierowcą testowym. Gdy doceniono jego umiejętności i solidną znajomość mechaniki, awansował – zasililił team wyścigowy. W sportach motorowych szybko zdobył uznanie. Bił rekordy prędkości i wielokrotnie stawał

na podium. Za kierownicą fiata 20-40 wywalczył Złoty Puchar w Mediolanie.

Wreszcie, w roku 1906, za namową przyjaciela, również kierowcy wyścigowego, zrealizował swoje życiowe marzenie – założył firmę produkującą samochody. Mimo licznych przeciwności oraz pożaru, który strawił pełniącą rolę fabryki wynajętą szopę przy Via Ormea, zakończył budowę prototypu.

18 stycznia 1908 roku, podczas ósmej edycji targów Turyn Motor Show, 27-letni wówczas Vincenzo zaprezentował publiczności swoje pełne innowacji dzieło – Lancię Alpha. Jej silnik miał pojemność 2,5 l i moc 53 KM przy 1800 obr./min. Wałek rozrządu napędzał nie tylko zawory, ale również magneto oraz dwie pompy: wody i oleju. Gaźnik stanowił oryginalne rozwiązanie Lancii. Wyprodukowano ogółem 100 egzemplarzy podwozi tego modelu. Zgodnie z ówczesną praktyką, nad-

wozia (w trzech konfiguracjach: landaulet, kabriolet i sedan) konstruowały oraz wyposażały firmy karoseryjne.

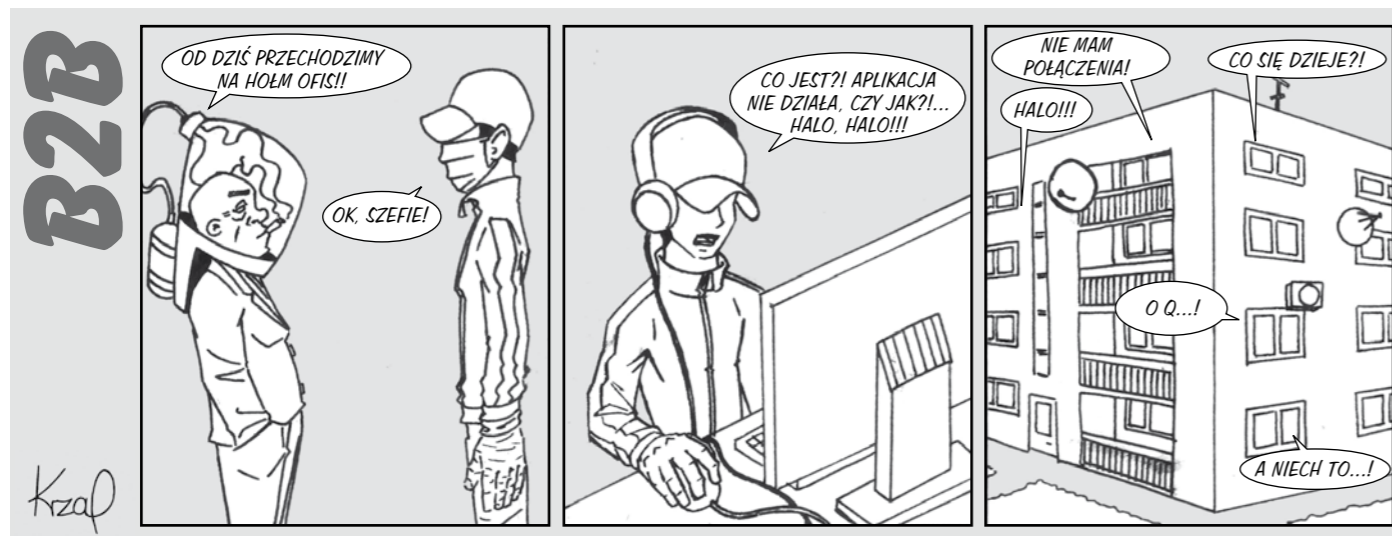
Modelem, który w przedwojennej historii marki odniósł największy sukces rynkowy, była produkowana w latach 1922-1931 Lancia Lambda. Zastosowano w niej stalowe, samonośne nadwozie z centralnym tunelem dla wału napędowego i pierwsze na świecie niezależne zawieszenie przednie. Sprzedano 13 000 egzemplarzy tego pojazdu w dziewięciu różniących się nieznacznie wersjach. We wszystkich pracowały czterocylindrowe silniki widlaste o charakterystycznym dla marki, ostrym kącie rozwidlenia (13°), pojemnościach od 2,1 do 2,6 l i mocach od 50 do 69 KM. Nowością stanowiły hamulce na wszystkie cztery koła, amortyzatory olejowe oraz zastosowana po raz pierwszy w Europie znormalizowana wiązka elektryczna. ■

Niezawodność. Wydajność. Bezpieczeństwo.



TRW zapewnia bezkonkurencyjną jakość w zakresie układów hamulcowych, kierowniczych i zawieszenia.

Jesteśmy wiodącym dostawcą części w jakości OE na rynku wtórnym. Nieustannie dążymy do ulepszania i poszerzania naszej oferty jednocześnie dbając o najwyższy poziom obsługi. Ponad 100-letnia historia produkcji oryginalnego wyposażenia pozwala nam tworzyć nową jakość bezpieczeństwa pojazdów.



FOT. LANCIA