



Newsletter 4/2026



Il Lambda World Register (www.lambdaworldregister.org) è stato fondato da Joachim Griesse e Bill Jamieson ed è gestito da

- Joachim Griesse (jgriesse0@gmail.com)

e supportato dai coordinatori regionali per

- Australia: Iain Simpson (iains@patash.com.au)
- Austria, Germania, Svizzera: Joachim Griesse
- Belgio: Leo Van Hoorick (leo@vanhoorick.com)
- Francia: Sébastien Simon (sebastien.simon@bluewin.ch)
- Irlanda: Roland Frayne (jrfvintage@gmail.com)
- Italia: Aldo Cimenti (cimenti73@libero.it)
- Paesi Bassi: Joost Koning (konpop@kpnmail.nl)
- Scandinavia: Magnus Nilsson (fanalone62@gmail.com)
- Regno Unito: Mike Benwell (mike@mikebenwell.com)
- Stati Uniti: Neil Pering (nc-es.pering@prodigy.com)

La newsletter viene pubblicata in inglese, francese, tedesco e italiano quattro volte all'anno

ed è curata da Sébastien Simon

Indice della Newsletter 4/2026

Editoriale: Sébastien Simon.....pagina 3

Come mantenere la vostra Lambda in ottima forma: Joost Koning.....pagina 4

Amici della Lambda Fobello 2026: Joost e Heidi Koning.....pagina 5

Un viaggio in Lambda attraverso l'Italia: Joachim Griesse.....pagina 12

Un guasto fortunato: Sébastien Simon.....pagina 16

Fogli delle sospensioni posteriori invertiti : Jonathan Reeve.....pagina 19

Ricambi Lambda necessarie e in vendita.....pagina 22

Isabel e Aldo Cimenti (dall'inizio fino alla pagina 15) e Umberto Rossi (dalla pagina 16 fino alla fine) hanno controllato la traduzione italiana tradotta dal programma.deepl.

Copertina: Lambda a Villa La Monta, durante il Fobello 2026

Editoriale

Caro proprietario di una Lambda,

Siamo lieti di presentarvi il quarto numero della nostra newsletter del 2026.

È nostro triste dovere informarvi della scomparsa di Pat Ure, figura di spicco di Lambda, all'età di 93 anni, dopo una breve malattia. È stata lei a dare il via al primo viaggio Fobello nel 1971, seguito poi da numerosi raduni Fobello, nei quali ha svolto un ruolo fondamentale. Pubblicheremo un necrologio nel nostro prossimo numero.

Fobello 2026 è ormai terminato, ed è stato un vero successo!

Organizzato alla perfezione da Lisa Benwell e dal suo team, con il supporto del club locale, Valsesia Lancia Story, tutti i partecipanti hanno potuto godersi il programma tradizionale (Lanslebourg, Moncenisio il^{1°} settembre, il sabato a Fobello con pranzo a Villa La Monta) e le escursioni ben scelte nelle montagne circostanti: Alagna, Oasi Zegna e il lago d'Orta. Il tempo è stato sempre piacevole, così i partecipanti si sono divertiti a guidare la loro Lambda, anche di notte, per visitare villaggi e fabbriche e per fare un tuffo o due nel lago d'Orta.

In questo numero abbiamo molti contributi legati a questo importante evento, a partire dalla preparazione della Lambda da parte di un proprietario in vista dell'evento, poi l'evento stesso e il suo seguito, il viaggio a Monaco, per la presentazione al principe del film "Vincenzo Lancia e la nascita dell'automobilismo moderno", presso l'Automobile Club de Monaco. Infine, il redattore racconta il guasto (definito «fortunato») che ha colpito la sua Lambda durante il viaggio di ritorno a casa e la successiva riparazione, effettuata in tempi rapidissimi.

Per il prossimo numero, in uscita all'inizio del prossimo anno, saremmo lieti di ricevere altre storie e immagini sul rally Fobello 2026 da parte dei partecipanti. Non esitate a inviarci i vostri contributi (testi e/o immagini): saranno apprezzati dagli altri partecipanti e da tutti i proprietari di Lambda in tutto il mondo che non hanno potuto partecipare al rally.

Joachim, il nostro fondatore, racconta un altro lunghissimo viaggio che ha intrapreso nel 2011, che includeva il rally Fobello di quell'anno, ma che lo ha portato anche in giro per tutta l'Italia nelle settimane successive, il tutto a bordo della sua fidata Lambda prima serie.

Il nostro esperto inglese Jonathan Reeve ha contribuito con un articolo affascinante sui motivi per cui gli ingegneri della Lancia hanno incorporato molle a camber inverso nella sospensione posteriore della Lambda. La spiegazione che gli è stata fornita da AI sorprenderà i nostri lettori e li istruirà.

Infine, per mantenere la nostra Lambda su strada, Iain Simpson propone di rigenerare i gruppi di ingranaggi della prima e della seconda marcia del cambio a 4 marce. Così la nostra Lambda potrà continuare a scalare la ripida strada per Villa La Monta negli anni a venire!

Auguriamo a voi e alla vostra Lambda un autunno sereno, una splendida primavera (per chi si trova nell'emisfero australe) e tanta salute!

Sébastien Simon

Come mantenere la vostra Lambda in ottima forma.

Non pulite mai la vostra Lambda. La mia ha almeno 20 anni di sporco e polvere e questo la rende autentica.

Non mettete mai adesivi sulla vostra Lambda: sono brutti e non sono in linea con lo spirito di quell'epoca.

Mantenete il motore e tutti i componenti meccanici in buone condizioni, così vostra moglie non dovrà spingere l'auto.

Assicuratevi di avere con te un gran numero di pezzi di ricambio. In caso di guasto, ti basterà aprire il cofano e subito diversi amici esperti di Lancia si chinano sul motore, mentre tu potrai tenere le mani in tasca (mia moglie dice che ho una leggera paura di sporcarmi le mani).

Tieni sempre il parabrezza cosparso di Rainex, dato che il tergicristallo non è proprio il suo punto di forza.

In caso di gomma a terra non mettere mai mano a nulla da solo, ma fingiti molto ingenuo, così tutti penseranno: «Oh! Guarda quel vecchietto e quella macchina così vecchia, ha bisogno di aiuto».

All'interno di un'officina assicuratevi di tenere d'occhio da vicino ciò che viene fatto, perché ci sono meccanici che non sanno più riparare una gomma a terra. Quando le cose si complicano troppo, dicono: «Lasciamo fuori la camera d'aria?».

I ricambi che porto sempre con me sono: magneto, motorino di avviamento, due camere d'aria di ricambio, un mini-compressore, guarnizione della testata, dischi della frizione, spazzole di carbone di ogni tipo, kit di montaggio e smontaggio del carburatore, guarnizione di scarico, lampadine, candele, coperchio del magneto con cavi, filtri della benzina e dell'olio, bilancieri con cuscinetti a rulli e coppiglie, relè degli indicatori di direzione, un disco Hardy, una fune da traino, i tappi per il radiatore e il serbatoio della benzina, liquido antigelo e un avviabatteria con caricabatterie, una prolunga lunga, un estintore. Molti di questi li ho prestati ad altri durante gli eventi Lambda.

Dovresti sempre portare con te tua moglie, con il suo cellulare. Così, in caso di guasto, potrai contattare i tuoi amici più esperti di meccanica in tutto il mondo per chiedere loro consiglio. Porta anche la patente di guida, il brevetto di nuoto, il codicillo di donazione, un po' di soldi. Nel caso in cui tua moglie non sia con te, alcuni numeri di telefono per quando sei in panne e altri ti offrono i loro cellulari.

Siamo andati in Italia in auto quattro volte, senza dimenticare i viaggi in Inghilterra, Scozia e Francia. Più di una volta abbiamo avuto bisogno di aiuto. Così siamo diventati "membri onorari" dell'AA olandese.

Assicuratevi di avere un buon (nuovo) liquido di raffreddamento nel radiatore. Quasi tutto l'anno guido con il radiatore riempito per un terzo, mentre la temperatura rimane a 80 °C. Non riempire troppo il radiatore, l'acqua verrebbe semplicemente espulsa.

Io uso il liquido antigelo MPM G11 83020 miscelato 1:3 con acqua demineralizzata: proviene dalla Svizzera ed è ancora più limpida della più limpida acqua dei ghiacciai svizzeri. Dopo molti anni, grazie a vari filtri integrati, l'acqua nel radiatore è ancora cristallina.

I miei fari sono coperti in modo invisibile da una pellicola di plastica per proteggerli dalle scheggiature. Naturalmente ho con me una lente di ricambio Bosch.

Un mio amico ha realizzato una protezione sottoscocca in alluminio, seguendo il design originale. Tra i vantaggi che ho riscontrato c'è il fatto che, se qualcosa dovesse allentarsi a causa delle vibrazioni nel vano motore, la si ritroverà nella protezione sottoscocca. In inverno può contribuire a rendere l'abitacolo meno freddo.

Naturalmente, quasi tutti i consigli contenuti nel libro di Bill Smith "Distorsioni, crepe e corrosione nei motori Lancia Lambda" sono stati messi in pratica molti anni fa.

Per rinfrescarmi la memoria devo controllare, una volta all'anno, in ogni auto d'epoca dove si trova ogni componente. Nella Lambda: quattro vani sotto i sedili, due cassette sui predellini, quattro vani portaoggetti nelle portiere, il ripiano sotto il cruscotto, il bagagliaio, ecc.

Infine, non dimenticate una fiaschetta per bere un sorso di Famous Grouse quando avete bisogno di una carica di energia.

Joost Koning konpop@kpnmail.nl

Amici della Lambda Fobello 2026



Joost e Heidi Koning konpop@kpnmail.nl

A quattro anni dal successo del Centenario della Lambda, è stato ripristinato il viaggio quinquennale a Fobello. Lisa Benwell ha preso il posto di Alison Ure nell'organizzazione. È evidente che i Benwell, comproprietari de "La Monta" – che un tempo apparteneva alla famiglia Lancia – conoscono bene la Valsesia, vi si sentono a casa e amano dividerla con gli altri proprietari di Lambda.

Pensando ai problemi che avevamo avuto con le gomme a terra, le ruote posteriori sono state rinnovate e sono stati acquistati pneumatici nuovi. Il nostro viaggio è iniziato il 28 agosto per arrivare in tempo al raduno a Lanslebourg il 31 Agosto. Come sempre, passare per Anversa è un incubo. Questa volta Bruxelles è stata anche peggio e, per di più, pioveva. Fortunatamente avevamo la capote alzata e i finestrini chiusi.

La prima tappa è stata nelle Ardenne lussemburghesi all'Auberge de Gaichel, un hotel incantevole con un'ottima cucina e un parcheggio sicuro per la Lambda in giardino. Un posto dove tornare. Durante la notte Joost si è ricordato di aver messo in valigia tutti i ricambi a cui riusciva a pensare, ma di aver lasciato la borsa degli attrezzi sul banco da lavoro. Sapendo che Kees Jan Boosman sarebbe partito il giorno dopo, lo abbiamo chiamato e lui è stato così gentile da passare da casa nostra a prendere la borsa. Ci ha persino aggiunto alcuni attrezzi in più che riteneva potessero tornare utili. Che servizio! Problema risolto.

Nel frattempo, il tempo era migliorato, abbiamo abbassato il tetto, riposto i finestrini e siamo partiti alla volta del nostro prossimo hotel vicino a Besançon: lo Château de la Dame Blanche, nei pressi di Geneuille. Un bell'hotel, ma la cucina non era all'altezza di quella del precedente.

Non vedevamo l'ora di arrivare alla tappa successiva: lo Château de Sothonod, in un minuscolo villaggio sulle colline tra Lione e Ginevra. Ci avevamo già soggiornato nel 2022, durante un viaggio a Lanslebourg. Per prima cosa, dovevamo fare rifornimento. Le stazioni di servizio del piccolo villaggio non avevano l'E5 98. Ci dissero che l'avremmo trovato nella città più grande, Nantua.

Percorrendo strade strette e tortuose tra le colline siamo arrivati a Sothonod. Questo castello è di proprietà di una signora inglese, la terza famiglia proprietaria in 1000 anni. È stato bello rivedere lei e il suo compagno. Lei ci ha preparato la cena e poi si sono uniti a noi per un caffè davanti all'enorme camino.

Da qualche parte lungo il tragitto lo specchietto destro si era allentato e, nel tentativo di stringere la vite, si è rotto. A quel punto ci servivano gli attrezzi che avevamo nella borsa. Fortunatamente, il compagno aveva delle pinze arrugginite e una scatola piena di chiavi inglesi, con cui è riuscito a ripararlo.

La strada che porta nelle Alpi è un piacere da percorrere. Siamo arrivati a Lanslebourg nel pomeriggio e abbiamo trovato diverse Lambda già lì. È stato bello rivedere i vecchi amici e conoscerne di nuovi.



Il parcheggio davanti all'Hotel des Deux Cols a Lanslebourg era riservato esclusivamente alle Lambda

1° settembre, il giorno del Col du Mont Cenis. Ci siamo fermati per un caffè in cima, in riva al lago, e lì abbiamo incontrato Kees Jan con la borsa degli attrezzi. Scendendo dal passo, ci siamo persi la targa commemorativa dedicata a Vincenzo, che nel 1921 aveva scalato il passo con il prototipo della Lambda. Questa volta nessuno sembrava fermarsi lì. I cespugli non erano stati potati?

Sulla strada per Varallo, abbiamo trovato un ristorante molto carino sulle rive del Lago Sirio. Ruppert e Leonie si sono uniti a noi per pranzo e sono arrivate altre Lambda. Nel tardo pomeriggio siamo arrivati a Varallo. Abbiamo parcheggiato di fronte all'Albergo Italia, sotto gli alberi. Il giorno dopo ci siamo accorti che l'auto era appiccicosa a causa degli escrementi degli afidi. Così la volta successiva abbiamo parcheggiato dall'altra parte della strada. A causa della storia di "The Grouse", abbiamo sempre un fucile fissato sul cofano. Mentre stavamo bevendo qualcosa, abbiamo visto tre poliziotti che osservavano l'auto. Temendo che mi dicessero che non era permesso portare un fucile, ho chiesto loro se potevo scattare una foto. No, non potevo, ma non è stato detto nulla riguardo al fucile. Quella sera ci siamo ritrovati tutti insieme per la cena di benvenuto all'Albergo Italia.



Le Lambda con passeggeri assetati nel villaggio Walser di Alagna

Mercoledì 2 abbiamo fatto una bellissima gita ad Alagna per pranzare nel giardino del Ristorante Montagna di Luce. Dopo, Joost ed io abbiamo visitato le storiche case Walser. Da ogni finestra scendeva una cascata di petunie o gerani. Tornati a Varallo, abbiamo cenato con Bart, Seroy e Koen a La Sfinge, il ristorante affacciato sul fiume e sulla “spiaggia” di Varallo.



Giovedì era in programma una visita alla fabbrica di lana di Casa Zegna. All’arrivo ci sono stati offerti caffè, biscotti e dolci. Una giovane signora con un inglese eccezionalmente buono, per gli standard italiani, ci ha guidato attraverso la fabbrica. Ci è stata mostrata ogni fase della produzione: la lana proveniente dall’Australia, dalla Nuova Zelanda, dalla Mongolia e dal Sudamerica, il lavaggio, la filatura, la tessitura e infine il controllo minuzioso e, se necessario, la riparazione di ogni metro di tessuto. Davvero impressionante e interessante.



Sosta per il pranzo all’Albergo Bucaneve, a Bielmonte

Preferendo non percorrere la ripida strada che porta a Bielmonte per il pranzo, abbiamo trovato un grazioso ristorante locale lungo la strada. La sera abbiamo cenato con Paul e Marjolijn a «Il Tiglio». Anche altri amici del Lambda avevano scelto lo stesso ristorante.

Venerdì 4 Settembre la nostra destinazione era il Lago d'Orta. Una bellissima strada tra le montagne ci ha portato a Orta di San Giulio. Dopo un caffè al bar La Rosa abbiamo potuto visitare un giardino. Per qualche motivo, abbiamo perso il primo gruppo autorizzato ad accedere al giardino. Il pranzo all'Hotel San Rocco è stato servito sulla terrazza affacciata sul lago: cibo delizioso, sole e amici. Cos'altro serve per rendere perfetta la giornata? Alcuni sono persino andati a fare una nuotata. Daniel, con i suoi due enormi segugi, ci ha invitato tutti a Palazzo Bettoja, dove alloggiava, a casa dei suoi amici. Il palazzo si trova più in alto, sul lato occidentale del Lago d'Orta. Ci ha raccontato che qualche tempo fa tutti i mobili antichi erano stati rubati. Fortunatamente, la famiglia aveva delle foto degli interni. Così sono state realizzate delle riproduzioni dei pezzi più importanti.



Le Lambda parcheggiate a Palazzo Bettoja, vicino al Lago d'Orta

Ritorno via Borgosesia a Varallo. Come in precedenza, cena con Bart, Seroy, Koen e Jan a La Sfinge; questa volta ci siamo seduti vicino alla finestra con vista sul fiume.

Sabato 5. La giornata del Fobello. Abbiamo risalito tutti in auto la bellissima valle e abbiamo parcheggiato nei pressi della chiesa. Parte della tradizione consiste nel visitare la tomba di Vincenzo e le tombe delle persone legate alla famiglia Lancia.

Sono state scelte dodici Lambda per salire a La Monta. A loro, a loro volta, è stato chiesto di invitare passeggeri che erano riluttanti a percorrere a piedi tutti quei tornanti. Rowan Murray ci ha dato un passaggio fino alla casa. Sul campo da tennis era stato allestito un enorme tendone per un pranzo delizioso e elaborato. In seguito è stato possibile visitare la casa. Undici persone avevano vissuto qui negli ultimi cinque giorni. Pertanto, deve essere stato un lavoro impegnativo ripulire la casa dai loro effetti personali. David Wheeler si è chiaramente sentito molto a suo agio, tanto da fare un breve pisolino su un divano letto. Rowan ci ha riaccompagnati giù.



Più tardi ci siamo vestiti per il ricevimento di addio all'Albergo Sacro Monte. Questa volta siamo saliti in auto con Pierre Heegaard. Bevande, stuzzichini e bella musica hanno reso la serata molto piacevole. Le nipoti dei Benwell hanno rubato la scena con i loro abiti in stile anni Venti.

Domenica mattina, dopo colazione, abbiamo salutato chi tornava a casa.

Un grande grazie a Lisa e a tutti gli altri che hanno contribuito a organizzare questo evento dell'Amicia della Lambda. Un enorme successo



Margherita Boglione, nipote di Vincenzo Lancia, aveva invitato i proprietari di Lambda all'inaugurazione dell'Associazione "Vincenzo Now as Then", che si sarebbe tenuta al Club Automobile de Monaco martedì 8 settembre.

Così, diverse Lambda si sono dirette più a sud, verso Monaco. Tra Varallo e Monaco, avevamo trovato un hotel in un'antica fattoria, tipica della zona: l'Antico Podere Propano, appena fuori Saluzzo. Una passeggiata di 15 minuti ci ha portato in un ristorante nel centro storico di questa vivace cittadina, con un mercato e un luna park. La ragazza dell'hotel ci ha consigliato e prenotato un tavolo al ristorante Quattro Stagioni. Ci siamo seduti all'aperto sotto i portici, ma c'erano molte altre sale in stili diversi, oltre a una gastronomia e un reparto vini. Un pasto delizioso è stato improvvisamente interrotto. Una gamba del nostro tavolo si è spezzata; un bicchiere di vino rosso si è rovesciato sui pantaloni bianchi e sulla camicia di Joost. I camerieri sono accorsi, ci hanno fornito un altro tavolo e, naturalmente, un nuovo bicchiere di vino. Abbiamo proseguito il nostro pasto. Miracolosamente, le macchie di vino rosso sono scomparse dopo aver messo a mollo i vestiti in una bacinella con acqua e shampoo.

Margherita aveva organizzato il soggiorno dei proprietari delle Lambda all'Hôtellerie du Sanctuaire de Notre Dame de Laghet. Siamo arrivati lì con un giorno di anticipo rispetto ai festeggiamenti. Stafford Buck, che era arrivato anche lui con un giorno di anticipo, si è unito a noi per cena. Dato che quella sera la cucina era chiusa, abbiamo consumato un pasto semplice.

Il giorno seguente sono arrivate altre Lambda. Alle quattro ci siamo recati in convoglio all'Automobile Club de Monaco. Guidare a Monaco è una vera sfida. Tra tornanti e gallerie, dovevamo tenere il passo con le altre Lambda. Incredibile. I posti auto erano stati riservati lungo il marciapiede all'ingresso del Club. Abbiamo dovuto aspettare un bel po' prima di poter entrare. I proprietari e gli altri VIP sono stati accompagnati in una sala separata, mentre noi, la gente "comune", siamo stati indirizzati alla sala proiezioni. All'arrivo del Principe di Monaco, i VIP gli sono stati presentati ed è stata scattata una foto di gruppo.



I partecipanti con le loro Lambda davanti all'Automobile Club de Monaco

Dopo un'introduzione di Margherita, gli ospiti d'onore, Alison Ure e Josh Goode, ideatrice e produttore del film, hanno entrambi spiegato come è nato il progetto. Poi è stato proiettato "Vincenzo Lancia and the Birth of Modern Motoring". Più lo si guarda, più dettagli si notano. Alcune interviste sono state girate nel nostro giardino; è stato bello vedere il nostro cane. Il film ha ricevuto un caloroso e meritato applauso.

In un'altra sala è stato servito dello champagne accompagnato da deliziosi stuzzichini. Tutto sommato, una serata memorabile. Di notte, la salita in auto fino a Notre Dame de Laghet è stata ancora più impegnativa.

Abbiamo deciso di non rimanere un'altra notte, così dopo colazione abbiamo salutato tutti i nostri amici della Lambda e ci siamo diretti a nord verso Digne-les-Bains.



Joost, Alison Ure, Josh Goode, davanti alla Lambda di Joost e Heidi, "The Grouse"

A metà strada, la strada principale era chiusa e siamo stati deviati su un passo. Quasi in cima ha cominciato a piovere. Abbiamo alzato il tettuccio un po' troppo tardi e poi, ovviamente, la pioggia è cessata. Da quando eravamo partiti dal Lussemburgo avevamo viaggiato con il tettuccio abbassato.

Dopo una notte nei pressi di Grenoble, abbiamo proseguito sull'autostrada. Spesso le auto che ci sorpassano salutano con la mano e scattano foto, ma questa volta un automobilista cercava insistentemente di attirare la nostra attenzione. Era Daniel con i cani da caccia. Ci aveva seguito in auto, aveva girato un video, ce lo aveva inviato e lo aveva condiviso con il gruppo dell'app Fobello. Che coincidenza incontrarci sull'autostrada nel cuore della Francia!

La penultima tappa era vicino a Digione. In una bellissima auberge abbiamo gustato una cena deliziosa. La mattina dopo abbiamo preso l'autostrada passando per Nancy e Metz fino all'ultima tappa in Belgio. Ormai il tempo era diventato autunnale. Ha iniziato a piovere vicino a Liegi, quindi abbiamo alzato di nuovo il tettuccio. Verso la fine del pomeriggio siamo arrivati a casa.

In tutti questi giorni, per tutti i 3.524 chilometri, la Lambda ha funzionato alla perfezione. Nessuna foratura, nessun bilanciere rotto, niente. Un'auto meravigliosa. Grazie a Vincenzo Lancia (e a Kees Jan).

Nota dell'editore: Per illustrare al meglio il resoconto completo ho utilizzato foto scattate da Joost e Heidi, da me stesso e prese dalla chat del gruppo WhatsApp. I miei sinceri ringraziamenti a tutti i fotografi sconosciuti.

Un viaggio in Lambda attraverso l'Italia



Joachim Griese, jgriese0@gmail.com

Qualche giorno fa mi sono imbattuto in un breve resoconto che avevo inviato ai miei amici italiani al ritorno da un lungo viaggio attraverso l'Italia a bordo della mia Lambda, solo per far loro sapere che ero tornato a casa sano e salvo. Al giorno d'oggi, con così tante Lambda in buone condizioni di marcia sulle strade, questo potrebbe non essere più nulla di straordinario; ciononostante, ho scritto un resoconto piuttosto dettagliato, corredato di foto, sul mio viaggio per i lettori della nostra newsletter LWR.

Nell'estate del 2011 si sono tenuti in Italia diversi eventi interessanti a cui volevo partecipare con la mia Lambda. Nel 2011 si è tenuto nuovamente il Fobello Tour – che si svolge ogni cinque anni e attira Lambda da tutto il mondo; in Italia, l'ASI, l'organizzazione che riunisce tutti i club italiani di auto d'epoca, aveva organizzato nel 2011 un raduno per celebrare il 150° anniversario della fondazione dell'Italia: Cinquanta auto d'epoca bianche sono partite da Torino, cinquanta verdi da Verona e cinquanta rosse da Marsala, in Sicilia, tutte dirette a Teano, una piccola cittadina tra Roma e Napoli, dove nel 1861 fu firmato il trattato finale che sancì la nascita dell'Italia. E in concomitanza con questi eventi, c'erano anche diverse manifestazioni nazionali e regionali che promettevano di essere una vera delizia per la mia Lambda e per me.

La mia Lambda era già stata in Italia nel 2011; Valerio Vagliano mi aveva gentilmente permesso di lasciarla a svernare a casa sua, non lontano da quella di Guido Gotta a Bra. Quando sono arrivato a Bra il 31 agosto, Guido Gotta aveva già verificato le condizioni meccaniche della Lambda. La mattina del 1° settembre sono partito insieme ad alcuni proprietari italiani di Lambda per accogliere le Lambda provenienti da Inghilterra, Irlanda, Australia, America, Paesi Bassi e Svizzera nel loro viaggio verso Torino e poi Fobello, in Italia.



Successivamente, mi sono recato in auto a un raduno di Lambda italiane nel Canavese, una zona tra Aosta e Torino, prima di arrivare a Fobello – luogo di nascita di Vincenzo Lambda – il 2 settembre, insieme a circa 50 Lambda provenienti da vari paesi. Il giorno seguente, si è tenuto un pranzo nel giardino di Villa Montà (sopra Fobello) con la famiglia Lancia per festeggiare il 90° anniversario della Lambda. Ripensandoci, sono stato a Fobello quattro

volte ed è sempre un'esperienza incantevole. Ci si ritrova con gli amici, si vedono tantissime Lambda e si imparano a conoscere meglio le auto e i modelli.

Questa volta, gli organizzatori di Fobello avevano in serbo un'offerta speciale: chiunque avesse tempo a disposizione poteva proseguire da Fobello con un viaggio – a bordo di una Lambda, ovviamente – in Toscana (dal 5 all'11 settembre). Ha partecipato un gruppo composto da 15 Lambda provenienti da Australia, America, Inghilterra, Paesi Bassi e Irlanda, insieme ai loro equipaggi, e naturalmente io ero tra loro, dato che le mie destinazioni successive si trovavano più a sud, in Italia. Sono stato felicissimo che mio figlio Robert e la sua ragazza abbiano potuto unirsi a me come miei ospiti in questo viaggio in Toscana.

Durante una conversazione la prima sera, mentre eravamo in viaggio verso la Toscana, è nata l'idea del Lambda World Register. Bill Jamieson ha accettato di unirsi a me nella fondazione del LWR, che, dopo 15 anni di esperienza, oggi fornisce informazioni e servizi ai proprietari di circa 470 Lambda in tutto il mondo.

Accanto a questo sviluppo positivo, ci furono anche alcune battute d'arresto: il secondo giorno del viaggio, la Lambda di Mike Benwell ebbe un problema al motore prima della partenza, che però fu risolto in via provvisoria, e la sera, all'arrivo a Lucca, la mia dinamo si guastò. Entrambe le Lambda finirono di nuovo in officina. A differenza del problema di Mike, il mio non è stato risolvibile, quindi ho noleggiato un'auto (era una piccola Fiat appena immessa sul mercato, in grado di raggiungere velocità allarmanti) e mi sono recato in Svizzera, poiché dovevo ritirare lì un ricambio, che è stato montato al mio ritorno e ha funzionato bene.



Umberto Rossi, un proprietario italiano di Lambda, aveva invitato l'intero gruppo a cena quella sera, alla quale purtroppo non ho potuto partecipare. Il terzo giorno del nostro viaggio siamo arrivati al nostro hotel tra Firenze e Siena; da lì abbiamo fatto escursioni giornaliere in luoghi interessanti della Toscana.



Bill Jamieson (sul sedile del copilota) (1)

Ian Sutherland (il secondo da destra) ci ha invitato nella sua casa di vacanza (1)

Nell'ambito dei miei ulteriori programmi di viaggio, avevo intenzione di partecipare a un evento regionale organizzato dal Frosinone Classic Car Club, che si è tenuto nella città di Fiuggi, a sud di Roma. Prima di allora, ho fatto visita al mio amico Mario Beccerica a Recanati, in provincia delle Marche, per far riparare alcuni piccoli guasti alla mia Lambda (contatti di accensione, scarico) e per riposarmi un po'. Il 17 settembre, Mario ed io ci siamo recati a Fiuggi con le nostre Lambda. Ciò ha comportato un e attraversamento degli Appennini, che si è rivelato più impegnativo per la mia Lambda rispetto a quella di Mario (lui aveva saggiamente caricato la sua Lambda su un rimorchio). Il raduno a Fiuggi, una rinomata località termale, era ben organizzato e, oltre a rivedere Giuseppe Bottini, che conoscevo già bene, ho stretto nuove amicizie tra gli appassionati italiani di auto d'epoca. Al termine del raduno, Giuseppe aveva organizzato un mezzo per portare me e la mia Lambda al porto di Napoli in vista di un viaggio a Palermo, in Sicilia. Purtroppo, sull'autostrada per Napoli c'erano numerose code, quindi siamo arrivati al porto proprio mentre la nave per Palermo stava per salpare.

Come accennato all'inizio di questo articolo, 50 auto d'epoca rosse dovevano partire da Marsala, in Sicilia, e, nell'ambito di un raduno, incontrarsi a Teano con 50 auto d'epoca bianche partite da Torino e 50 auto d'epoca verdi partite da Verona, per celebrare il^{150°} anniversario dell'Unità d'Italia. Sono arrivato a Palermo la mattina del²⁰ settembre. Le 50 auto d'epoca rosse erano partite da Marsala quella stessa mattina e si erano fermate a Palermo per il pranzo, dove ho potuto unirmi al gruppo. La mia Lambda era l'auto più vecchia del gruppo e inizialmente è stata accolta con un po' di scetticismo da alcuni piloti. Tuttavia, lo scetticismo si è presto dissipato; né io né la mia Lambda abbiamo avuto difficoltà a tenere il passo del gruppo.



La distanza da Marsala a Teano era di circa 900 km e doveva essere percorsa in tre tappe. Il percorso da Marsala, passando per Palermo, lungo la costa settentrionale della Sicilia fino a Messina, poi lungo la costa settentrionale della Calabria e le coste della Basilicata e della Campania, passando per Salerno e Napoli fino a Teano, è stato di una bellezza unica e molto ben organizzato per un convoglio di 50 auto d'epoca (con scorta della polizia per tutto il viaggio e un'ottima selezione di soste per il pranzo e i pernottamenti).



Il 23 settembre sono iniziate a Teano le celebrazioni per il^{150°} anniversario dell'Unità d'Italia. Si è scoperto che c'erano solo due Lambda in totale: quella di Guido Gotta e la mia.



Il 26 settembre il mio viaggio è proseguito verso un raduno del Lancia Club a Brindisi, in Puglia, dal 28 settembre al 2 ottobre. A Teano avevo incontrato un amico italiano originario di Lucera, vicino a Foggia. Si trovava proprio lungo il mio percorso verso Brindisi, così gli ho proposto di andare insieme a Lucera e di pernottare lì. Il giorno dopo sono arrivato a Brindisi e sono rimasto incantato dall'elegante hotel:



Da questo hotel abbiamo fatto delle gite nei luoghi di interesse della Puglia (Brindisi, Gallipoli, Santa Maria di Leuca, Otranto e Lecce). A coronamento del mio lungo viaggio attraverso l'Italia, sono stati giorni meravigliosi, con bel tempo e tanti luoghi da vedere in Puglia.

Ma dovevo comunque tornare a casa: erano più di 1.000 km solo per arrivare a Bra, dove volevo consegnare la mia Lambda a Guido Gotta! Il primo giorno del mio viaggio di ritorno sono arrivato fino a Frosinone, dove mi sono fermato da Giuseppe Bottini e ho potuto riposarmi per un giorno. Poi ho proseguito per Livorno e il⁵ ottobre sono arrivato da Guido Gotta. La mia Lambda aveva affrontato bene l'intero viaggio di 6.400 km attraverso l'Italia ed era probabilmente stanca quanto me. Dopo un altro giorno di riposo, ho preso il treno per tornare a casa in Svizzera.

Nota: (1) Foto di Mike Benwell

Joachim Griesse jgriesse0@gmail.com

Un guasto fortunato

La domenica dopo Fobello dovevamo prendere la strada più veloce per tornare a casa, poiché lunedì avevo alcune faccende familiari da sbrigare. Così, abbiamo imboccato la strada per tornare a Biella, poi verso Ivrea in direzione Aosta, Gran San Bernardo e Svizzera. La Lambda andava bene, mia moglie Stephanie e la nostra cagnolina Gina, un Jack Russell terrier, erano contente dopo un'intera settimana di festeggiamenti. Scendendo dalle colline biellesi, mi sono fermato a un semaforo. Il semaforo è diventato verde, ho rilasciato la frizione e... Niente! Il motore girava, nessun rumore insolito proveniente dalla frizione, dal cambio o dalla trasmissione. Accanto a noi c'era un distributore di benzina, dove alcuni motociclisti ci hanno aiutato a spingere la Lambda sulla piazzola. Ho telefonato al mio amico Marco, il meccanico, che mi ha detto di inserire una marcia, con il motore acceso, e di controllare l'albero di trasmissione sotto l'auto. Girava allegramente, quindi dovevo aver rotto un semiasse nell'asse posteriore!

Il carro attrezzi italiano standard è un po' corto per una Lambda a passo lungo. Dopo aver fatto salire Stephanie e Gina, ci siamo diretti con il carro attrezzi a Pont-Saint-Martin, dove ci aspettava un taxi prenotato in anticipo per portarci alla stazione degli autobus di Aosta. Avevo già lasciato una volta la mia Lambda ad Aosta e preso l'autobus di linea per Martigny. Abbiamo dovuto aspettare 2 ore per la partenza dell'autobus (alle 16:50) e alle 18:20 siamo arrivati in anticipo a Martigny, dove abbiamo preso il treno per Losanna e Morges. Quasi come previsto, domenica sera eravamo a casa, anche se non con la Lambda.

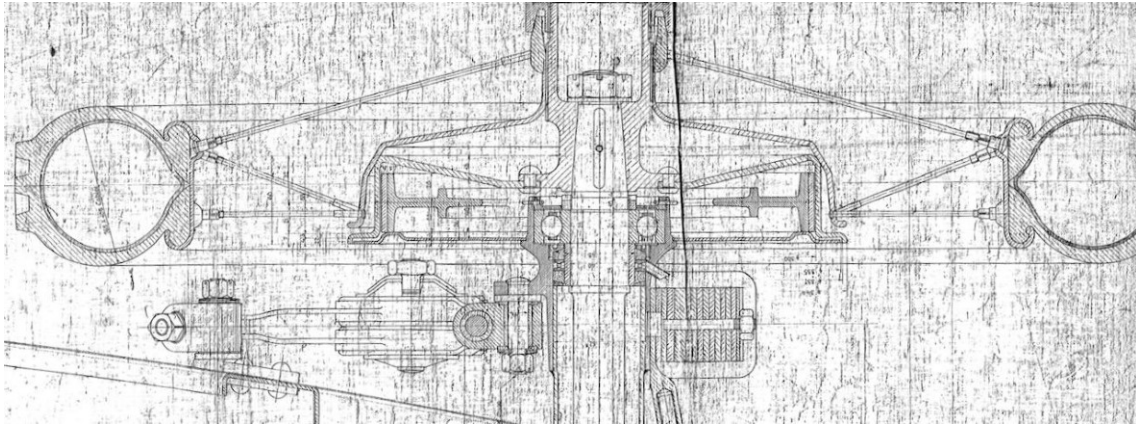


Il carro attrezzi italiano standard è un po' corto per una Lambda a passo lungo

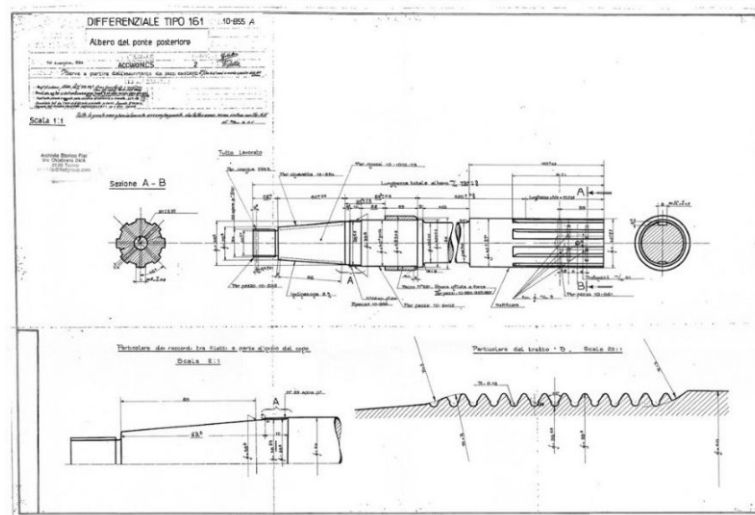
Il carro attrezzi italiano standard è un po' corto per una Lambda a passo lungo. Dopo aver fatto salire Stephanie e Gina, ci siamo diretti con il carro attrezzi a Pont-Saint-Martin, dove ci aspettava un taxi prenotato in anticipo per portarci alla stazione degli autobus di Aosta. Avevo già lasciato una volta la mia Lambda ad Aosta e preso l'autobus di linea per Martigny. Abbiamo dovuto aspettare 2 ore per la partenza dell'autobus (alle 16:50) e alle 18:20 siamo arrivati in anticipo a Martigny, dove abbiamo preso il treno per Losanna e Morges. Quasi come previsto, domenica sera eravamo a casa, anche se non con la Lambda.

Lunedì ho inviato un'e-mail a Joachim Griesse, che mi ha immediatamente inviato il disegno di assemblaggio dell'asse posteriore e il disegno dei componenti del semiasse, tratti dalla raccolta di disegni LWR. E al mio post su WhatsApp in cui descrivevo il

problema ha risposto rapidamente Iain Simpson, che mi ha offerto il semiasse di ricambio che aveva portato con sé dall’Australia nella sua Lambda, completo di cuscinetto montato! Dato che non era lontano, si stava godendo le Alpi svizzere con Leanne, David West ed Emma, oltre al mio amico svizzero Pierre, sono andato in auto a trovarli e sono tornato a casa mercoledì con il semiasse di ricambio di Iain.



Il dettaglio dell'asse posteriore che mostra la disposizione dei cuscinetti e le guarnizioni per l'albero di trasmissione



Il disegno dell'albero di trasmissione – un componente non semplice da riprodurre

Poi è arrivata l’attesa per il rimpatrio della Lambda, direttamente all’officina di Marco vicino a Zurigo. L’assicurazione mi aveva comunicato che sarebbe dovuta arrivare prima di giovedì 24. Così ho iniziato a controllare sul mio iPhone – prima di Fobello avevo inserito un localizzatore Apple AirTag in un vano portaoggetti della Lambda – e ho potuto vedere che la Lambda era parcheggiata in un garage a Pont-Sain-Martin. Già venerdì 18, in serata, sono rimasto sorpreso nello scoprire che la Lambda si trovava ormai in Svizzera, vicino a Friburgo. Il lunedì successivo, controllando ormai regolarmente il mio telefono, ho visto l’avatar della Lambda sullo schermo del telefono arrivare a Zurigo

e spostarsi da un garage all’altro (sul camion, ovviamente). Gli addetti al recupero stavano sicuramente consegnando altri veicoli in panne. Finalmente, verso le 17:00, ero sicuro che il camion avrebbe consegnato la Lambda a Marco lo stesso giorno: è stata scaricata alle 18:00. Così, per una fortunata coincidenza, ho potuto avvisare Marco di aspettarsi la Lambda e di non chiudere l’officina per la notte. Il messaggio dell’assicurazione che comunicava che l’auto era stata consegnata è arrivato solo il giorno dopo!

Martedì mattina Marco aveva smontato la ruota posteriore ed estratto l'albero rotto. Venerdì gli ho portato il nuovo albero e il giorno dopo Marco aveva rimontato tutto, fatto un giro di prova e dichiarato la Lambda pronta per la consegna..



L'albero rotto, smontato

Allora, perché il titolo di questo articolo è “Un guasto fortunato”? Questo guasto avrebbe potuto verificarsi in un momento molto più scomodo:

- proprio prima di Fobello;
- Durante il tragitto da Lanslebourg a Varallo, magari addirittura tra i due valichi di frontiera sul Moncenisio (Joost e Heidi ricorderanno la lunghissima attesa che hanno dovuto sopportare lì prima del ritiro, durante un precedente viaggio a Fobello);
- Durante il viaggio notturno di ritorno dalla cena al Lago d'Orta venerdì, quando ci siamo separati dalle altre Lambda e abbiamo viaggiato da soli tra le colline boschive;
- Su qualsiasi strada, in aperta campagna, senza un posto sicuro dove parcheggiare e pranzare!

Quindi, quando tra qualche giorno guiderò la Lambda riparata verso casa, le darò una pacca sul cofano e brinderò al suo successo al Fobello 2026. E non dimenticherò di ordinare da Iain un nuovo semiasse di ricambio da tenere da parte, non si sa mai!

Sébastien Simon, sebastien.simon@bluewin.ch

Foglie delle molle posteriori invertite



Jonathan Reeve casarokardo@btinternet.com

Introduzione

Nella newsletter LWR n. 3/2014 Bill Jamieson e Bill Smith hanno presentato un lungo articolo scritto in gran parte da Bill Smith che, tra le altre questioni relative alla frenata (incluso un guasto ai freni su una particolare Lambda), descriveva come le molle con curvatura inversa sulla superficie superiore dei pacchi molle posteriori (2 su un totale di 11 nella 1ª e nella prima parte della 3ª serie; Lambda, 3 su un totale di 15 nelle versioni successive) contribuissero alla frenata e alla tenuta di strada.

(Nota del redattore: questo articolo del 2014 è archiviato nell'area riservata ai soci del sito web LWR)

Dopo aver riletto l'articolo e aver recentemente posto una domanda dettagliata all'Intelligenza Artificiale (IA) sul mio computer Mac riguardo a queste molle con curvatura inversa (presenti anche sulle Lancia con assale posteriore non indipendente fino all'Appia inclusa), ho scoperto che l'IA ha aggiunto ulteriori informazioni interessanti all'articolo di Bill Smith e Bill Jamieson, rivelando che questo innovativo progetto Lancia presenta ancora più vantaggi di quanto essi avessero indicato. La risposta dell'IA ha inoltre illustrato come sia necessario seguire le istruzioni del manuale Lambda relative alla regolazione degli ammortizzatori posteriori per ottenere il massimo dal progetto di Falchetto.

Ho posto ad AI la seguente domanda:

In che modo l'inversione di tre lamelle di lunghezza inferiore a quella massima sulla superficie superiore di un pacco molle a 15 lamelle contribuisce a rendere più confortevole la guida per i passeggeri dei sedili posteriori in un'auto d'epoca con ruote da 32 pollici di diametro e pneumatici a 60 psi, dotata di ammortizzatori Hartford?

Ritengo che le parti sottolineate della risposta dell'IA riportata di seguito aggiungano profondità e logica alla discussione sulle molle invertite contenuta nell'articolo di Bill J e Bill S.

Risposta dell'IA

L'inversione di tre balestre di lunghezza inferiore a quella massima sulla superficie superiore di un pacco di 15 balestre crea delle balestre ausiliarie per **il controllo del rimbalzo**, che attenuano la corsa iniziale di compressione controllando progressivamente

l'abbassamento dell'asse (rimbalzo). Questa modifica specializzata altera in modo significativo il comportamento di un telaio d'epoca su strade dissestate e piene di buche.

Rigidità della molla e dinamica di flessione

- **Rigidità in compressione:** rigidità ridotta. Spostando 3 lamelle verso l'alto, ne rimangono solo 12 a sostenere il peso dell'auto.
- **Attrito in compressione:** minore attrito tra le balestre. Il pacco principale si flette più

facilmente in presenza di dossi improvvisi.

- **Resistenza al rimbalzo:** controllo meccanico progressivo. Le lame invertite contrastano la corsa verso il basso dell'asse quando questo si abbassa in una buca.

- **Protezione della lama principale:** supporto strutturale. Impedisce che la lama principale si spezzi o inverta la sua curvatura naturale.

Interazioni tra ruote e pneumatici

- **Pneumatico ad alta pressione:** elasticità pneumatica pari a zero. Lo pneumatico non è in grado di assorbire le ondulazioni stradali ad alta frequenza, trasmettendo tutta l'energia all'asse.

- **Ruota da 32 pollici di diametro:** effetto ponte geometrico. Il grande diametro supera facilmente le fessure poco profonde, ma affonda pesantemente nelle buche profonde a causa dell'elevato peso non sospeso.

Sinergia con lo smorzatore di attrito Hartford

Gli ammortizzatori a frizione Hartford standard si basano su dischi meccanici che creano un elevato attrito statico ("stiction").

- **Stiction ridotto:** le molle a balestra invertite gestiscono meccanicamente il controllo del rimbalzo. Ciò consente di regolare l'ammortizzatore Hartford su un'impostazione più morbida e leggera.

- **Sospensioni attive:** l'abbassamento della tensione dell'ammortizzatore impedisce al ponte posteriore di bloccarsi su piccole irregolarità del fondo stradale.

Comportamento sulle buche

Quando il veicolo incontra una buca, la sospensione attraversa fasi distinte:

1 Entrata nella buca: l'asse si abbassa rapidamente. Le 3 molle a balestra invertite si irrigidiscono progressivamente per sostenere l'asse in caduta e limitarne l'estensione eccessiva.

2 Impatto sul bordo opposto: la ruota urta il bordo della buca. Il pacco di compressione a 12 molle, più morbido, cede più facilmente rispetto a un pacco rigido a 15 molle.

3 Dissipazione della forza: la combinazione di una minore rigidità in compressione e di una ridotta frizione dell'ammortizzatore impedisce che violenti scossoni raggiungano il telaio.

Effetto sulla frenata:

Prevenzione dell'avvolgimento dell'asse: le molle superiori resistono alla torsione a "forma di S" del pacco molle.

Eliminazione del saltellamento delle ruote: l'asse non può oscillare violentemente sotto la coppia frenante.

Geometria mantenuta: gli angoli del pignone e del leveraggio dei freni rimangono stabili.

Massima trazione: gli pneumatici ad alta pressione rimangono saldamente aderenti al terreno.

Decelerazione lineare: le forze frenanti diventano altamente prevedibili ed efficaci.

Ho quindi chiesto all'IA quali vantaggi offrissi la disposizione a balestre invertite della Lancia rispetto a un tubo di torsione o a un braccio di torsione, come quelli utilizzati in altre auto che ho posseduto, quali la Packard e la Peugeot, e ho ricevuto la seguente risposta:

Il Verdetto sulla Superiorità

La configurazione con **tubo di torsione è meccanicamente superiore** per il controllo della coppia. Elimina l'avvolgimento dell'asse e il saltellamento delle ruote, consentendo di mettere a punto le molle a balestra esclusivamente per il comfort di marcia verticale piuttosto che per l'allineamento strutturale.

Tuttavia, la trasmissione Hotchkiss era spesso preferita nelle auto sportive d'epoca e da corsa perché **riduceva drasticamente il peso non sospeso**, era più semplice da manutenzionare e costava meno da produrre, anche se offriva una guida più rigida.

La soluzione Lancia combinava il meglio di entrambe le configurazioni senza un aumento significativo dei costi di produzione.

Confronto diretto tra i sistemi

Caratteristica tecnica	Hotchkiss con balestre invertite	Trasmissione a tubo di torsione
Controllo della coppia	Contrastato tramite rinforzo della balestra superiore	Assoluto ; assorbito dal tubo rigido
Avvolgimento/sbalzo dell'asse	Attenuato ma comunque presente	Completamente eliminato
Peso non sospeso	Minore ; migliora il contatto tra ruota e strada	Maggiore; il tubo pesante aumenta la massa dell'asse
Funzione delle molle	Doppia funzione (posizionamento e sospensione)	Smorzamento puramente verticale
Semplicità meccanica	Elevata ; minor numero di parti mobili	Bassa; richiede giunti universali specializzati

Conclusione: a quanto pare, la sospensione posteriore della Lancia non solo era vantaggiosa in termini di prestazioni, ma aiutava anche l'azienda a contenere i costi e, di conseguenza, garantiva una migliore tenuta di strada grazie alla minore massa dell'asse.

Dopo che l'intelligenza artificiale non fosse riuscita a individuare alcun altro costruttore,

oltre alla Bugatti, che utilizzasse molle a balestra invertite, ho quindi posto una domanda secondaria per evidenziare quanto la Lancia fosse all'avanguardia rispetto a tutti i suoi concorrenti, tranne uno, negli anni '20, a causa della loro incapacità generale di apprezzare il valore offerto dalle molle a balestra invertite:

Quando Bugatti (l'unica tra i concorrenti della Lancia) negli anni '20 o '30 utilizzò molle a balestra invertite che agivano in senso opposto alla balestra principale nei suoi pacchetti di molle posteriori?

Bugatti introdusse per la prima volta una lama invertita (inversamente orientata) che fungeva da irrigidimento e da smorzatore di rimbalzo nei suoi pacchetti di molle posteriori a sezione ellittica nel 1927, con il lancio della Bugatti Tipo 35B ad alta potenza (e successivamente utilizzata su varianti come la Tipo 35C e sui modelli da Gran Premio successivi).

Perché Ettore Bugatti aggiunse la molla a balestra invertita

Sebbene Bugatti fosse noto per l'utilizzo di **molle a balestra posteriori a quarto ellittico invertite** su quasi tutta la sua gamma già a partire dal 1913, l'implementazione specifica dell'aggiunta di una singola molla a balestra invertita e opposta direttamente nel gruppo rappresentò un'evoluzione della fine degli anni '20.

- **Il Problema:** quando Bugatti aggiunse i compressori di tipo Roots ai suoi motori da corsa a otto cilindri in linea da 2,3 litri, la potenza aumentò notevolmente. Questa coppia notevole provocava un forte rimbalzo dell'asse (salto delle ruote) e una torsione delle sospensioni in caso di forte accelerazione e frenata.

- **La Soluzione:** per ovviare a questo problema, Bugatti integrò una lama più corta e precurvata, capovolta (con la curvatura opposta a quella del pacco lamellare principale) e fissata saldamente all'insieme.

- **Il Risultato:** questa molla opposta svolgeva due funzioni meccaniche fondamentali:
1 agiva come un rinforzo meccanico per impieghi gravosi, impedendo alla molla principale di torcersi e avvolgersi attorno all'asse posteriore motore sotto l'effetto della coppia.

2 Funzionava come uno smorzatore di rimbalzo integrato per rallentare l'estensione incontrollata dell'asse posteriore quando si superava un dosso.

Identificazione sulle vetture

Questa configurazione specifica è più facile da individuare sulle auto da **Gran Premio Tipo 35B e Tipo 35C** originali o su copie altamente accurate. A causa della forza aggiuntiva esercitata dalla lama opposta che tentava di separare il fascio, Bugatti aggiunse pesanti **clip meccaniche di rimbalzo** avvolte sia sulla sezione anteriore *che* su quella posteriore del fascio di lame per bloccare saldamente la lama capovolta contro il fascio principale.

Parti Lambda necessarie e in vendita

Ricerca motore Lambda Tipo 79

Il nostro socio francese Marc Gosselin è alla ricerca di un blocco motore Tipo 79 (Serie 8) in buone condizioni. Prenderà in considerazione anche un motore completo.

Si prega di contattarlo via e-mail: marcgosselin51@hotmail.com

Produzione di set di ingranaggi per la 1^a e la 2^a marcia per il cambio Lambda a 4 marce (Tipo 112): manifestare interesse

Recentemente ho ricevuto alcune richieste di nuovi set di ingranaggi. Ho chiesto un preventivo al mio fornitore di ingranaggi qui in Australia, che produce ingranaggi per motori e cambi sia per me che, prima di me, per Kim Brownbill. Gli ingranaggi prodotti sono di altissima qualità e la loro perfetta compatibilità è garantita.

Sto cercando di ottenere conferme d'ordine dai proprietari in modo da poter avviare la produzione. Maggiore è il numero di set ordinati, più conveniente sarà il prezzo. Il prezzo dovrebbe aggirarsi tra i **2000** e i **2500 euro per set di ingranaggi**, a seconda della quantità ordinata. La consegna avverrà a costo. Chiederei ai proprietari un acconto del 50% per ogni set prima di procedere.

Ho già in magazzino gli ingranaggi della terza marcia, al prezzo di **1140 €** per set più spese di spedizione.

Dispongo inoltre di TUTTI gli ingranaggi di distribuzione del motore e di molti ricambi nuovi per la Lambda, tra cui frizione, componenti delle sospensioni ecc. ecc. Ho anche un vasto stock di ricambi originali in ottime condizioni.

Se state cercando un ricambio specifico, non esitate a chiedere.

Contattatemi via e-mail all'indirizzo: iains@patash.com.au e vi risponderò solitamente entro 24 ore.