Συνεχίζουμε την περιήγηση στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία. Για το παρελθόν των εργοστασίων και τη θέση τους στην ελληνική αγορά και κοινωνία

Ο Vincenzo Lancia ανήκει στις περιπτώ σεις των ανθρώ πων που ακολούθησαν το δρόμο των επιθυμιώ ν τους, ο οποίος, όταν ευθυγραμμίζεται με τις ικανότητες, οδηγεί σε μοναδικά μονοπάτια. Έχουν περάσει 78 χρόνια από τότε εγκατέλειψε τον μάταιο κόσμο μας, αλλά το όνομά του κυκλοφορεί ακόμα.

Στα 19 του ήταν ήδη αρκετά ταλαντούχος και έμπειρος ώστε να τον αξιοποιεί η Fiat ως επικεφαλής επιθεωρητή και δοκιμαστή των αυτοκινήτων της. Συμμετείχε με τα αυτοκίνητά της, στους αγώνες και ήταν εξαιρετικά ταχύς και ανταγωνιστικός. Μόλις είχε ξεκινήσει ο 20ος αιώνας.

Δεν χρειάστηκε περισσότερα από άλλα επτά χρόνια για να φτιάξει το πρώτο του αυτοκίνητο. Ο βαθύς του σεβασμός για την αρχαία Ελληνική γραμματεία, δεν του άφησε πολλά περιθώρια. Το πρώτο του μοντέλο, έφερε ως όνομα το πρώτο γράμμα του Ελληνικού αλφαβήτου. Το βάφτισε Alfa. Διατέθηκαν εκατό αντίτυπα.

Η πρώ τη Lancia. Από το 1907, η Alfa.

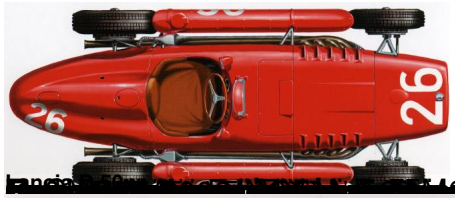
Το δεύτερο ήρθε ένα χρόνο αργότερο. Ήταν η Dialfa, όπου τα 2,5 λίτρα έγιναν 3,8, οι 4 κύλινδροι 6 και οι 28 ίπποι 40. Μόλις 26 κομμάτια κατασκευάστηκαν για να ακολουθήσει το

1909 η Beta, το '10 η Gamma, το '11 Delta, το '12 η Epsilon. Για να ακολουθήσουν, ανάμεσα σε άλλα, μέχρι να πεθάνει νεότατος (56 ετών το '37 από καρδιακή προσβολή), η Kappa, η Dikappa, η Trikappa, η Lambda, η Dilambda. Τι άλλο να έκαμε ώστε να αποδείξει τον φιλελληνισμό του;

Πέρα από την ονοματοδοσία όμως, οι κατασκευές του ήταν αξιοπρόσεκτες. Πειραματίστηκε με μικρές γωνίες V κινητήρων, με φρένα σε κάθε τροχό καθώς τότε δεν ήταν σύνηθες, με ανεξάρτητες αναρτήσεις τύπου sliding pillar, επιστημονική φαντασία τότε, με πλήρη ηλεκτρικά κυκλώματα και με αυτοφερόμενα αμαξώματα.
Στα 31 χρόνια που διηύθυνε και εργάστηκε στο εργοστάσιο που ίδρυσε μαζί με τον φίλο του Claudio Fogolin, προσέφερε πολλά στην ιδέα, αλλά και στην τεχνολογία της αυτοκίνησης.

Vincenzo Lancia Καινοτόμος μηχανικός, πρωτοπόρος αυτοκινητιστής, ανοιχτός άνθρωπος.

Μετά τον θάνατό του, από καρδιακή προσβολή, ανέλαβε ο γιός του Gianni επίσης μηχανικός που με την βοήθεια του, Μαγιάρικης καταγωγής, János Viktor, γνωστότερο ως Vittorio Jano τον οποίον έφερε από την Alfa Romeo, προχώρησαν ακόμα περισσότερο, όπως σε πεντατάχυτα κιβώτια ταχυτήτων, ή μοτέρ V6 σε μοντέλα παραγωγής.
Ταυτόχρονα, στα μέσα της δεκαετίας του '50 έκαναν το βήμα στην F1 με την D50. Είχαν μια εντυπωσιακή αρχή με μια pole καθώς και τον ταχύτερο γύρο στον πρώτο μόλις αγώνα, τον Οκτώβριο του '54 στην Ισπανία με τον Alberto Ascari, αλλά υπέφεραν από έλλειψη αξιοπιστίας. Στο ίδιο επίπεδο κινήθηκε η ομάδα και στους πρώτους αγώνες του '55 όπου ξεκίνησε από την πρώτη σειρά εκκίνησης.



Στην Ελλάδα, την πρωτοείδαμε τον Μάιο του '75, στην κατατακτήρια του 22ου Δ.Ρ.Α. στο Τατόι. Το μέλλον είχε έρθει.

οι δυο
οψεις
του
νομισματος
(ΕΝΟΣ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ ΜΕ ΜΕΓΑΛΗ ΑΞΙΑ)
Η μία...
4 πόρτες, 5 θέσεις
Τεράστιο πόρτ - μπαγκάζ
σύστημα εξαερισμού
καθαριστήρες 2 ταχυτήτων, κ.ά.π.
Η Λάντσια είναι.. Το
αυτοκίνητο
για οικογένειες.
Η άλλη...
Κινητήρας V - 4
86 ίπποι SAE
2 εκκεντροφόροι επικεφαλής
4 διακόφρενα
5 ταχύτητες και 1 όπισθεν
Η Λάντσια είναι ένα
γρήγορο αυτοκίνητο.
ΔΑΜΑΡ ΑΕ
ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 114
ΤΗΛ. 910-871 ΑΘΗΝΑΙ
LANCIA

Η Λάντσια Φούλβια κυκλοφόρησε στην Ελβετία το 1969. Αργότερα το κούπε έκανε ράλι στις στάβλους και

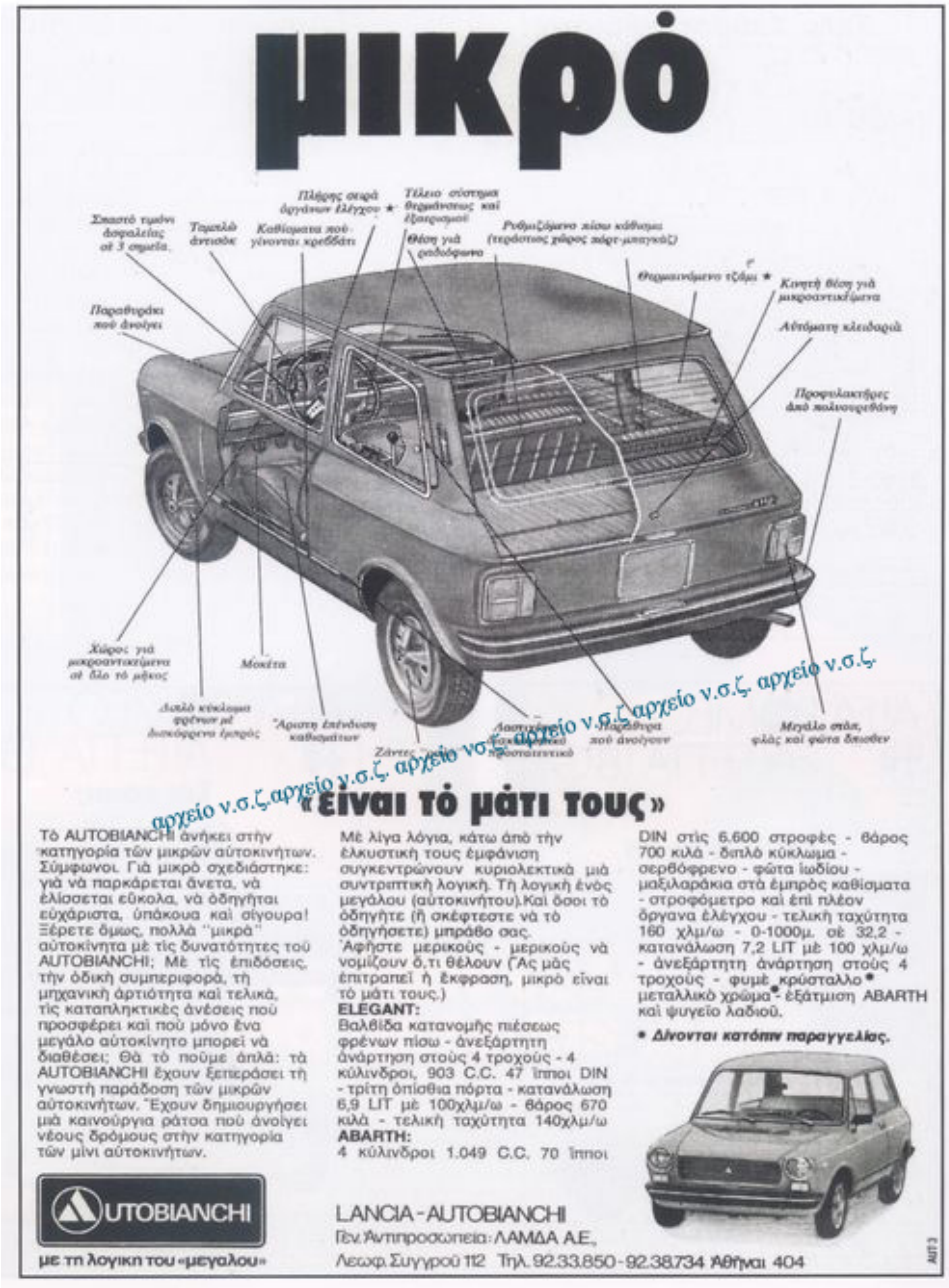
οἱ ἀπαιτήσεις της

Πρῶτα-πρῶτα, οἱ ἀπαιτήσεις ποὺ ἔχει ἡ LANCIA BETA ἀπὸ τὸν ὁδηγό της, εἶναι νὰ ξέρη τί αὐτοκίνητο ὁδηγεῖ καὶ νὰ μὴ τὸ χαρακτηρίζεται. Οἱ ἀπαιτήσεις στὸ σέρβις, ἐν συνεχείᾳ, εἶναι πολὺ λογικές. Ἐφ' ὅσον, βέβαια, καὶ ὁ ἰδιοκτήτης εἶναι λογικὸς καὶ δὲν ἐγκαταλείπει τὸ αὐτοκίνητο στὴν τύχη, ἀλλὰ τὸ συντηρεῖ τακτικὰ καὶ σύμφωνα μὲ τὶς ὁδηγίες τοῦ ἐργοστασίου. Αὐτὸ σημαίνει ὅτι ἡ LANCIA BETA δὲ θὰ «αἰφνιδιάσῃ» ποτὲ τὸν ὁδηγό της. Δὲ θὰ τοῦ δημιουργήσῃ προβλήματα καὶ δὲ θὰ τὸν ταλαιπωρήσῃ. Γιατὶ ἡ LANCIA BETA, πέρα ἀπὸ τὴν αἰσθητικὴ ἐμφάνιση κι ἀκόμα, πέρα ἀπὸ τὴν καταπληκτικὴ ἄνεση ποὺ προσφέρει στοὺς ἐπιβάτες της, ἔχει καὶ σημαντικὰ πλεονεκτήματα νὰ ἐπιδείξῃ στὸν τομέα τῆς τεχνικῆς. Ἔχει π.χ. ἀνεξάρτητη ἀνάρτηση καὶ στοὺς τέσσερεις τροχούς, μὲ διπλὸ κύκλωμα φρένων. Ἔχει δισκόφρενα καὶ στοὺς 4 τροχούς. Ἔχει γερὴ κατασκευή. Ἔχει πολὺ λογικὴ κατανάλωση βενζίνης - γιὰ ἕνα αὐτοκίνητο τῆς κατηγορίας του. Μὲ λίγα λόγια, ἡ LANCIA BETA εἶναι ἕνα σύγχρονο αὐτοκίνητο μὲ ὅλη τὴ σημασία τῆς λέξεως. Τόσο στὸν αἰσθητικό, ὅσο καὶ στὸν τεχνικὸ τομέα. Παρ' ὅλα αὐτά, οἱ ἀπαιτήσεις της εἶναι πολὺ-πολὺ λογικές.

LANCIA β

Γεν. Ἀντιπροσωπεία: ΛΑΜΔΑ Α.Ε., Λεωφ. Συγγροῦ 112-114, Τηλ. 92.33.850 - 92.21.556 Ἀθῆναι 404

LANCIA DELTA
ΑΓΟΡΑΖΕΤΕ 1100 cc
ΑΠΟΛΑΜΒΑΝΕΤΕ 1500 cc
Αγοράζετε αυτοκίνητο; Κάντε δηλαδή μια σοβαρή επένδυση. Φροντίστε τουλάχιστον αυτό που θα πάρετε ν' αξίζει τα χρήματά του με το παραπάνω - όχι μόνο τώρα, αλλά και το '92!
Διαλέξτε μια LANCIA DELTA 1100! Τη LANCIA που μπορεί να είναι 1100 cc αλλά έχει τον εξοπλισμό και τη συμπεριφορά μιας 1500 cc. Και κάτι παραπάνω: Τη δύναμη, την ασφάλεια και την αντοχή που ανέδειξαν τη LANCIA DELTA Παγκόσμια Πρωταθλήτρια και
Κάντε τώρα την αγορά του '92!
το '86 και το '87 και το '88! Και όχι μόνον αυτά, αλλά και το ιταλικό design και την πολυτέλεια και τη φινέτσα του μεγάλου ονόματος LANCIA.
...Αφού λοιπόν αγοράζετε αυτοκίνητο, φροντίστε τουλάχιστον να πάρετε κάτι παραπάνω: Τη LANCIA DELTA 1100.
Όλα τα μοντέλα της LANCIA είναι κατάλληλα και για αμόλυβδη βενζίνη.
Για DELTA πιο δυνατή και πιο γρήγορη, ελάτε στο τμήμα μετατροπών της αντιπροσωπίας LANCIA.
LANCIA MARTINI
LANCIA DELTA
Παγκόσμια Πρωταθλήτρια
Ράλι '86 - '87 - '88
DELTA 1100
LANCIA DELTA 1100, 1100S, 1500, 1600 HF TURBO, INTEGRALE
ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΙΑ: ΛΑΜΔΑ Α.Ε. Α. ΣΥΓΓΡΟΥ 73 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 923.1225-923.3850-923.8634
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΣΤΑΥΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α.Ε., ΓΡΑΜΜΟΥ - ΒΙΤΖΙ 130, ΤΗΛ.: (031) 430.281-2



αρχείο ν.σ.ζ.αρχείο ν.σ.ζ. αρχείο ν.σ.ζ. αρχείο ν.σ.ζ. αρχείο ν.σ.ζ.

«είναι τό μάτι τους»

Τό AUTOBIANCHI άνήκει στήν κατηγορία τών μικρών αύτοκινήτων. Σύμφωνοι. Γιά μικρό σχεδιάστηκε: γιά νά παρκάρεται άνετα, νά έλίσσεται εύκολα, νά όδηγήται εύχάριστα, ύπάκουα καί σίγουρα! Ξέρετε όμως, πολλά "μικρά" αύτοκίνητα μέ τίς δυνατότητες τού AUTOBIANCHI; Μέ τίς έπιδόσεις, τήν όδική συμπεριφορά, τή μηχανική άρτιότητα καί τελικά, τίς καταπληκτικές άνέσεις πού προσφέρει καί πού μόνο ένα μεγάλο αύτοκίνητο μπορεί νά διαθέσει; Θά τό πούμε άπλά: τά AUTOBIANCHI έχουν ξεπεράσει τή γνωστή παράδοση τών μικρών αύτοκινήτων. Έχουν δημιουργήσει μιά καινούργια ράτσα πού άνοίγει νέους δρόμους στήν κατηγορία τών μίνι αύτοκινήτων.

Μέ λίγα λόγια, κάτω άπό τήν έλκυστική τους έμφάνιση συγκεντρώνουν κυριολεκτικά μιά συντριπτική λογική. Τή λογική ένός μεγάλου (αύτοκινήτου).Καί όσοι τό όδηγήτε (ή σκέφτεστε νά τό όδηγήσετε) μπράβο σας. Άφήστε μερικούς - μερικούς νά νομίζουν ό,τι θέλουν (Άς μάς έπιτραπεί ή έκφραση, μικρό είναι τό μάτι τους.)

ELEGANT:
Βαλθίδα κατανομής πιέσεως φρένων πίσω - άνεξάρτητη άνάρτηση στούς 4 τροχούς - 4 κύλινδροι, 903 C.C. 47 ίπποι DIN - τρίτη όπίσθια πόρτα - κατανάλωση 6,9 LIT μέ 100χλμ/ω - βάρος 670 κιλά - τελική ταχύτητα 140χλμ/ω

ABARTH:
4 κύλινδροι 1.049 C.C. 70 ίπποι DIN στίς 6.600 στροφές - βάρος 700 κιλά - διπλό κύκλωμα - σερβόφρενο - φώτα ίωδίου - μαξιλαράκια στά έμπρός καθίσματα - στροφόμετρο καί έπί πλέον όργανα έλέγχου - τελική ταχύτητα 160 χλμ/ω - 0-1000μ. σέ 32,2 - κατανάλωση 7,2 LIT μέ 100 χλμ/ω - άνεξάρτητη άνάρτηση στούς 4 τροχούς - φυμέ κρύσταλλο * μεταλλικό χρώμα * έξάτμιση ABARTH καί ψυγείο λαδιού.

* Δίνονται κατόπιν παραγγελίας.

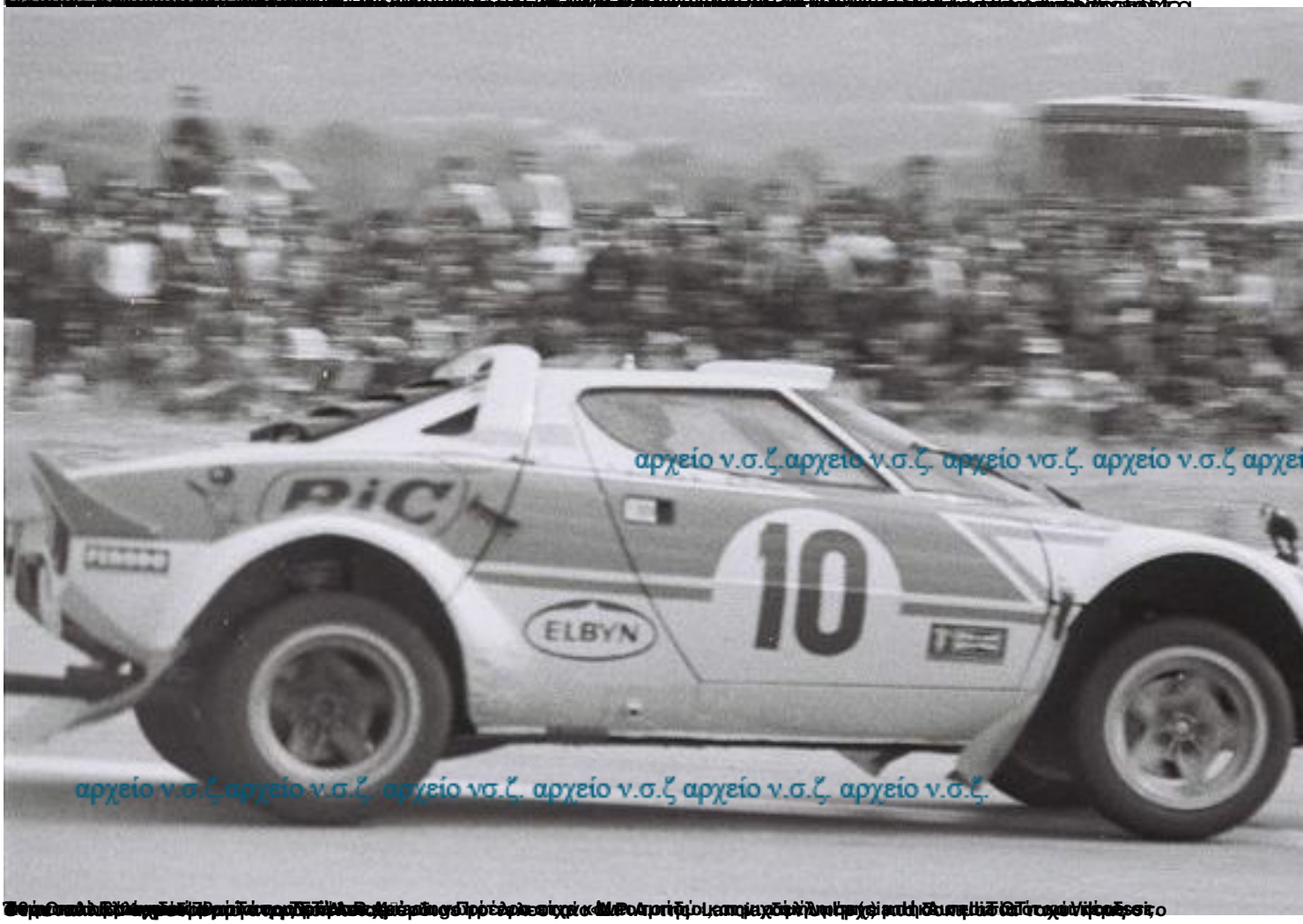
AUTOBIANCHI
με τη λογική του «μεγάλου»

LANCIA - AUTOBIANCHI
Γεν. Άντιπροσωπεία: ΛΑΜΔΑ Α.Ε.,
Λεωφ. Συγγρού 112 Τηλ. 92.33.850 - 92.38.734 Άθήναι 404

Η Lancia στην Ελλάδα μέσα από τις σελίδες του περιοδικού «Αυτοκίνητο και Αθλητισμός» ξεκινά τη δραστηριότητά της στη χώρα μας το 1976 με υπεύθυνο σε

Κοντινό πλάνο στον Μανώλη Μανιαδάκη, τον Γιάννη Μανιαδάκη, τον Θάνο Τάσο Μπακαΐζο, Θεόδωρο Ογδώντα Μαζωχάκη με A112 Abarth της «Λάμδα» και της «γραφίς», τον Σεπτέμβριο του '77 στα Μαριτσά στη Ρόδο, στον

ΕΙ-2001


PIC
10
ELBYN

Σεπτέμβρης του '78. Οι Tony Carello – M. Perrissinot έχουν κερδίσει το Γ' ράλυ Χαλκιδικής με Stratos.