

АВТОСЕРВИС



томобилестроения своего времени. Четырехцилиндровый мотор рабочим объемом 2543 см³ (90x100 мм) развивал 28 л. с. при 1450 об./мин. Четырехступенчатая коробка передач была связана с патентованным задним мостом карданным валом. Ручной тормоз действовал на задние колеса, ножной — на трансмиссию. Лянча, любивший скорость, уже первый свой автомобиль сделал быстрым — он достигал 90 км/ч. В 1908 году была выпущена модель «Диальфа» (заводское обозначение — «тип 53»). На машине стоял шестицилиндровый (3815 см³, 90x100 мм) мотор — одна из первых в мире «шестерок», а по мнению некоторых историков — первая серийная. Последовали другие модели, обозначенные буквами греческого алфавита: «Бета» (1909), «Гамма» (1910), «Дельта», «Эпсилон», «Эта» (1911). В 1911 г. Бискаретти ди Руффиа придумал фирменную эмблему — рулевое колесо, а над ним флаг с надписью «Лянча». Эта эмблема в несколько измененном виде дожила до наших дней.

В 1912 г. выпустили «Лянчу-1Z». Этой модели с четырехцилиндровым мотором рабочим объемом 4940 см³ суждено было участвовать в Первой мировой войне: в апреле 1915 г. сделали прототип броневедомки на упрощенном шасси «1Z». Сразу после испытаний фирма получила заказ на двадцать таких машин. Уже в середине 1915 г., когда Италия вступила в войну, было организовано первое подразделение из двух броневедомок. Броневик «1Z» с вращающейся башней вооружили тремя пулеметами «Максим». Машина, защищенная от винтовочных пуль, весила 4 тонны и с экипажем пять человек достигала 70 км/ч. Существенным недостатком броневедомки стала уз-

вимость шин. Машину несколько раз модернизировали и до конца войны выпустили 120 экземпляров «1Z», некоторые из них оставались в строю вплоть до 1940 года.

Но вернемся чуть назад, в 1913 год, когда появилась модель «Тета»



(«тип 61»). Конструкция автомобиля была близка к «Лянче-1Z». Мотор (4 цил., 4940 см³) развивал 70 л. с. при 2200 об./мин. По сравнению с «1Z» облегчили шасси, применили колеса с проволочными спицами, а также — впервые в Европе — электроосвещение. За два года продали около 1700 машин, за которыми закрепилась репутация очень прочных. Один из автомобильных историков писал, что нужен «очень профессиональный убийца автомобилей, чтобы совсем сломать машину «Тета».

1919 год стал во многом началом новой эры для «Лянчи». К этому времени производственные площади завода расширились до 60 000 м². «Лянча-Каппа», появившаяся в 1919-м, представляла собой модернизированный вариант модели «Тета». База увеличилась с 3300 до 3390 мм, применили дис-

ковые колеса со съемными ободами, мотор (4 цил., 4940 см³) был заблокирован с четырехступенчатой коробкой передач. С кузовом-торпедой машина достигала 125 км/ч.

«Лянча-Лямбда» вписала в автомобильную историю золотую страницу. Этот автомобиль стал эпохальным не только для фирмы, но и для мирового автомобилестроения. Существует легенда о событии, предшествовавшем появлению этого автомобиля. В 1920 г. Лянча ехал с матерью в отчий дом в Фобелло. На одном из ухабов у машины сломалась передняя рессора: это чуть было не привело к аварии. Тогда Лянча дал задание своему КБ на разработку независимой передней подвески. 15 марта 1921 г. на заседании руководства фирмы решали вопрос о введении патентованного «частично самонесущего» кузова и независимой передней подвески.

ли четырехступенчатую коробку передач. Для 7-й серии 1927 г. сделали весьма интересный двигатель увеличенного объема 2370 см³, мощностью 58 л. с. при 3650 об./мин. Мотор имел коленвал с противовесами, легкосплавные (а не чугунные, как прежде) поршни, шатуны из хромированной стали.

Увеличение мощности повлекло и изменение тормозов: барабаны большего диаметра получили ребра для охлаждения. Модернизированное шасси приспособили для установки заказных кузовов. Автомобили 8-й серии (2570 см³, 69 л. с.) еще больше укрепили спортивную репутацию фирмы. В 1928 году водитель-испытатель Джикмонди лидировал на «Лянче-Лямбда» в гонках «Милле Милья» за 300 км до финиша. Он сошел из-за аварии, третье место заняли Страцца и Варалло,

Сначала появились «Артена» (V4, 1924 см³) и «Астура» (V8, 2604 см³). Пробег четырехцилиндрового двигателя до капитального ремонта достигал 120-150 тыс. км. На «Астуре» в 1933 г. установили двигатель рабочим объемом 2972 см³, в 1934 г. на таких машинах были завоеваны 1-е и 2-е места в гонках «Джиро д'Италия». В 1933 г. появилась «Аугуста» (V4, 1192 см³) с несущим кузовом и гидротормозами «Локхид». Эта модель была популярна во Франции, где продавалась под названием «Бельна».

Винченцо Лянча скончался 15 февраля 1937 года. Ему было всего 56 лет. Последняя модель, духовным отцом которой был Лянча, — «Априлия» — появилась в том же 1937-м. Кузов для этого автомобиля проектировал Фалькетто совместно с аэродинамической лабораторией Высшей технической школы в Турине. О форме «Лянчи-Априлия», напоминавшей майского жука, много спорили. Однако большинство сходилось в одном: эта машина — пример бескомпромиссного стиля, характерного для Лянчи и его марки.

Фирма и до наших дней сохранила стиль, заложенный ее основателем. Завод строил разные автомобили — кажется, не было только неудачных. Неординарные скоростные машины всегда находили своих поклонников. В 60-80-х годах на раллийных трассах мира гремела слава моделей «Фульвия», «Стратос», «Дельта». В 1970 г. фирма вошла в состав концерна FIAT — но черты, присущие автомобилям «Лянча», не исчезли. Продукция фирмы, офис которой расположен на улице Винченцо Лянчи, и сегодня легко находит покупателей в разных странах мира.

Иван ПЕТРОВ

Сотрудник КБ Баттиста Фалькетто начертил 14 вариантов подвески, из которых лучший выбрал сам Лянча. Конструкция оказалась простой и надежной, впоследствии ее переняли другие фирмы. Основной кузова служила, по сути, пространственная рама из листовой стали с вырезами для облегчения, к ней крепились внешние панели. Автомобиль получился легким и прочным. Прототип прошел испытания в сентябре 1921 г., а в октябре 1922-го «Лямбда» стала сенсацией Парижского автосалона. Первые машины чаще оснащали открытыми кузовами-торпедо, для которых можно было заказать съемную жесткую крышу.

«Лямбда» имела большой успех — в 1923-1931 гг. продали около 13 000 экземпляров. Машину постоянно модернизировали — всего появилось девять серий. На машинах 5-й серии устанавлива-

тоже на «Лянче». Кстати, с этой моделью связан один курьез. В 20-х годах один из владельцев-любителей «Лянчи» под овацией зрителей проехал с пассажирами гоночную трассу в Балмберге... задним ходом.

С 1931 г. завод выпускал автомобили так называемого А-ряда.



РЕМОНТ грузовиков п/прицепов
ТНВД, КПП, ДВС, редуктора, электрика, сварочные работы, токарные работы, кузовные работы
Кр. Село, Привокзальная, д. 2
8-981-890-00-02

РЕМОНТ
■ Рулевые механизмы
■ Насосы
■ Рулевые рейки
■ Гидроцилиндры
■ Компрессора
■ Кондиционера
■ Заправка cur.spb.ru
973-90-41, 355-31-53
В.О., Шкиперский проток, 21А
Шоссе революции, д. 65

МАСТЕР
Ремонт гидроусилителей и насосов ГУР всех марок
Ремонт узлов и агрегатов грузовых автомобилей КПП (в том числе ZF), главных передач, компрессоров, тормозной аппаратуры
Гарантия 6 месяцев
192289, Санкт-Петербург т/ф: (812) 772-39-14
пр. 9 Января, д. 19 моб. 8-911-219-00-26
e-mail: k-masterspb@mail.ru

Гидроусилители
Рулевые рейки
Насосы
ГУРЫ Гарантия
РЕМОНТ
1 день Обмен продажа покупки б/у
Завод «НЕВА» 320-09-79 388-80-67

АВТОРЕМОНТ ООО «МЕГАПОЛИС»
КАМАЗ, МАЗ ДВС, КПП, ТНВД
Сварочные, электрика, пневматика, гидравлика, токарные, сверлильные, фрезерные работы
ТО-1, ТО-2
8-921-418-41-08
тел. 388-28-56
Заставская, д. 4

ЗАПЧАСТИ
299-95-51
АвтоЛанд
ул. Руставели, 3 7
www.sto365.ru
KIA **СЕРВИС** 299-07-45
Эвакуатор бесплатно
ПОКРАСКА 299-12-12

www.g-d-r.ru «Гидравлика»
Специализированный автосервис
ООО «ГДР» Режим работы Пн-Вс
РЕМОНТ-ДИАГНОСТИКА
Рулевых реек, Насосов ГУР
Рулевых механизмов, шлангов, гидроцилиндров
Диагностика. Заправка кондиционеров
Гарантия 1 год. Ремонт 1 день.
Химиков, 2 т. 527-37-79, 8-906-255-54-42
Софийская, 8 т. 325-30-93, 8-964-370-26-00

ИНСТИТУТ
ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ
РЕМОНТ
топливной аппаратуры любых типов автомобильных и тракторных дизелей отечественных и импортных в т.ч с EDC и Common Rail
Бухарестская, 1
(812)766-69-38, 712-98-36
с 9⁰⁰-до 17⁰⁰

т. (812) 322-56-44 т. (812) 388-11-30
www.dvigateleplus.spb.ru
КАПРЕМОНТ двигателей КАМАЗ, МАЗ, КАММИНЗ
РЕМОНТ блоков и шатунов ВСЕХ МОДЕЛЕЙ
РЕМОНТ головок блока, шлифовка, фрезеровка, опрессовка
ШЛИФОВКА каленвалов всех моделей а/м и тракторов
Витебский пр., 9
территория АТП-21 (въезд с Благодатной ул.)