

AVTOMOBILI LAMBERT

Avtor: Marko Pislak, AMK Classic Slovenska Bistrica

Lambert je bilo francosko podjetje, ki je proizvajalo avtomobile, ustanovil pa ga je Germain Lambert (1903 -1983) leta 1922 v kraju Macon. Prvotno specializirano podjetje za proizvodnjo mlinov za moko, kakor tudi specializirane opreme za gozdarstvo se je z letom 1926 podalo na popolnoma drugo področje s tem, da so zasnovali svoj prvi avtomobil. Ta je imel motor znamke Ruby s 1100 kubičnimi centimetri gibne prostornine, ki je imel 26 konjskih moči. Po zasnovi ni bil nič posebnega, motor je imel nameščen spredaj in pogon na zadnjih kolesih, imel pa je tako spredaj kot zadaj dve prečno nameščeni listnati vzmeti, vpeti na šasijo in na njih vpeti kolesa. S tem načinom vzmetenja je zagotovil prepoznavnost znamke.



obešenjem koles, kakor tudi s tedaj še nevsakdanjim prednjim pogonom in varnostjo vožnje, ki ju je omogočala takšna zasnova podvozja. Njegovo v Macon-u nastanjeno podjetje Lambert je leta 1931 preselil v Reims, kjer je tedaj bilo središče avto – moto športa v Franciji.

Tako je leta 1931 v novih prostorih kot plod njegovih razmišljanj sledil model, katerega je spet poganjal 1100 kubični motor znamke Ruby, a tokrat s pogonom na sprednja kolesa.



Lambert type TA "Sans Choc", 1931, diferencial s posamičnim vpetjem koles spredaj



Lambert "Sans Choc" prototip, 1926

Ves čas izdelovanja svojega prvega modela je Germain Lambert razmišljal, kako bi izboljšal svoje avtomobile. Nikakor ni bil zadovoljen z udobjem vožnje, kakor tudi ne z vodljivostjo. Obseden je bil s posamičnim

Imenoval se je Lambert type TA "Sans Choc", kar bi prevedeno pomenilo "brez šoka". Že njegovo ime je namigovalo na zasnovo vzmetenja, TA v imenu pa je pomenil "traction avant" – sprednji pogon. Spredaj je imel kolesi posamično obešeni na dveh prečnih listnatih vzmeteh, ki sta bili z zgornje in spodnje strani pritrjeni na ohišje diferenciala. Zadnji kolesi sta prav tako obešeni na prečno ležečo listnato vzmet,

pritrjeno na šasijo, kar mu je omogočalo za tedanji čas zelo udobno vožnjo.



Lambert type TA "Sans Choc", 1931, prvi lastnik Germain Lambert

Motor je bil v šasijo avtomobila nameščen z vztrajnikom, obrnjenim proti sprednjemu delu avtomobila. Nanj je bil nameščen tri-stopenjski menjalnik, ki je bil preko kratkega elastičnega kardana povezan z zunanje strani na šasijo pritrjenim diferencialom. Motor je imel 30 konjskih moči, proti doplačilu v verziji TAS pa je z dodatnim uplinjačem in malenkost višjim kompresijskim razmerjem imel 35 konjskih moči. Za verzijo TAS je bilo proti doplačilu možno naročiti tudi štiri stopenjski menjalnik. Modeli TA so dosegli 110 km/h, TAS nad 125 km/h, kar je bila za tedanji čas že zelo visoka hitrost.



Menjalnik s kratkim kardanom, Lambert type TA "Sans Choc", 1931

Osebni avto Germaina Lamberta je bil modri dvosedežni dostavnik s številko šasije 001 na slikah tukaj.



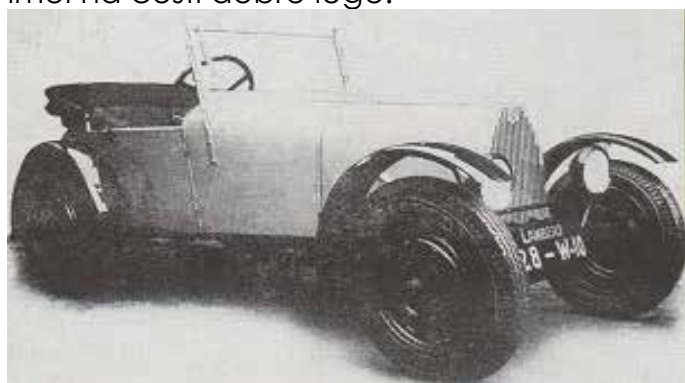
Lambert type TA "Sans Choc", 1931, pogled od zadaj

Trenutno je ta avtomobil v lasti muzeja avtomobilov Mulhouse v Franciji in je eden izmed redkih še obstoječih avtomobilov Lambert. Lambert "Sans Choc" je bil dobavljiv z različnimi oblikami karoserije, bilo pa je možno kupiti samo šasijo s pogonskim sklopom in zaupati izdelavo karoserije kateri izmed neodvisnih delavnic, kakor je bilo tedaj v navadi.



Lambert type TA "Sans Choc" Coach, 1933, na sliki zraven Germain Lambert

Leta 1933 se je Germain Lambert odzval na težje gospodarske razmere in ponudil kupcem eno valjni "cycle car" Lambert C5, kateri je imel posamično obešena tako sprednja kot zadnja kolesa. C5 so oglaševali kot varno vozilo za čas krize, saj je imel zelo majhno porabo in štiri kolesa, zaradi česar je imel na cesti dobro lego.



Lambert C5, 1935, dvosedežna karoserija

Lambert C5 se je prodajal z dvosedežno karoserijo, vendar je bil na željo kupca dobavljiv tudi z enosedežno. V tem primeru je bil še cenejši od osnovnega dvosedežnega modela.

La voiturette de la crise....!

le cyclecar

LAMBERT



AVANTAGES de la MOTO :

Economie à tous points de vue : 4l 1/2 aux 100 kms.
Entretien insignifiant. 1 Bougie. Pas de risques de gelée.
Pas de pièces coûteuses. Faible assurance.

AVANTAGES de la VOITURE :

Confort : Roues AV indépendantes. Sécurité : 4 roues.
Tenue de route.

SIMPLE — ROBUSTE — ECONOMIQUE

AUTOMOBILES LAMBERT, constructeur des voitures
« Sans-Choc », 28, boulevard Jamin, à REIMS (Marne).

Oglas za Lambert C5, 1934, enosedežna karoserija

Lambert C5 je imel lahko vgrajen motociklistični eno valjni motor, francoske znamke Chaise s 350 ali 500 kubičnimi centimetri gibne prostornine, ki je dosegel 9 oziroma 14 konjskih moči, kar je zadostovalo, da je dosegel 70 oziroma 100 km/h najvišje hitrosti. Pogon je imel preko verige speljan na zadnji kolesi. Ker je bil lahek in je imel dobro lego na cesti, so Lambert C5 pogosto predelali v dirkalnik za takrat popularen razred do 500 kubičnih centimetrov.



Dirkalnik na osnovi Lamberta C5, 1935

Skrajšali so mu medosno razdaljo, vgradili bolj aerodinamično karoserijo ter predvsem lažja platišča z naperami.

Na osnovi C5 pa je hotel sam Germain Lambert narediti lahki dostavnik, ki bi imel nosilnost 100 do 200 kg, a je kaj kmalu zavrgel to idejo, ker bi bilo potrebnih preveč ojačitev in sprememb v primerjavi z navadnim C5. Raje je šasijo od modela C5 skrajšal in zožil ter tako ustvaril Lambert "Baby Sans Choc". Namenjen je bil zabavi otrok širše Lambertove družine, a je kaj kmalu postal zelo priljubljen med otroci staršev višjega sloja družbe v tedanji Franciji. Glede na ciljno publiko je Lambert temu primerno postavil ceno, "Baby Sans Choc" je stal skoraj kot dva C5 in je eden izmed najbolj prodajanih modelov znamke Lambert.



Lambert "Baby Sans Choc" prototip brez karoserije in "Sans Choc", 1934, na sliki Germain Lambert in njegov sin

Lambert "Baby Sans Choc" je imel vedno le enosedežno karoserijo. Za pogon je skrbel 175 kubični motor Staub, kateremu je Lambert omejil število vrtljajev. Pogon je bil prav tako speljan na zadnja kolesa preko verige.

Kmalu po selitvi v Reims je Germain Lambert odprl tudi avtomehanično delavnico v 80 kilometrov oddaljenem Sainte – Menehould – u, kar mu je skupaj z izdelavo in prodajo avtomobilov omogočilo, da je lahko posvetil svoj čas in denar avtomobilskim dirkam, na katerih je seveda tekmoval z avtomobilom lastne izdelave. Ščasoma je preselil tudi proizvodnjo avtomobilov v Sainte – Menehould. Kljub temu, da je bil Germain Lambert zelo spreten mehanik in da je z veliko entuziazma nastopal na avtomobilskih dirkah, ga skoraj celo desetletje ni zanimalo

nič povezanega z avtomobili. Po letu 1936 je Germain Lambert nekako "izgubil" zanimanje za izdelavo avtomobilov in se je posvetil tedaj veliko bolj donosnemu poslu. Specializiral se je namreč za žage za razrez kovin, za več podjetij je izdeloval tudi specialna orodja za izdelavo posameznih komponent njihovih avtomobilov. S tem poslom pa je še vedno ostal v povezavi z avtomobilsko industrijo.

Leta 1940, po nemški invaziji v Francijo, je bilo zelo težko dobiti gorivo za civilna vozila. Germainu Lambertu se je zdelo neprimerno, da bi svoje stranke obiskoval s pomočjo javnega prevoza, zato je zasnoval "cycle car" na električni pogon. Poudarek je bil seveda na čim lažji konstrukciji, kar je dosegel z uporabo cevnega okvirja ter lahke lesene karoserije.



1940 - Lambert Cyclecar Electric

Lambert električni "cycle car"

Prazen avtomobil je tehtal le 150 kg, a kaj, ko so baterije za pogon električnega motorja z močjo pol konjske moči doprinesle še dodatnih 75 kg. Da bi dodatno prihranil pri teži avtomobila, je bil ta popolnoma brez kakršnegakoli vzmetenja. V tedanjih razmerah je bilo nemogoče dobiti zračnice in gume, tako da je namesto le -teh platišča ovil s platnenimi trakovi, kar je vožnjo še dodatno otrdilo. Ta avtomobil je bil zelo počasen, dosegel je okrog 30 km/h in njegov radij med polnjenji je bil le okrog 20 kilometrov. Izdelal je dva prototipa in vojni navkljub, ju je uspel "homologirati" – od okupatorskih oblasti pridobiti dovoljenje za izdelavo in prodajo takšnih avtomobilov. Vendar pa do tega ni nikdar prišlo, saj se Germain Lambert naj ne bi mogel "samega sebe prisiliti", da bi dejansko izdeloval in prodajal tako počasen in grd avtomobil. Vojno je preživel več ali manj kot dobavitelj za potrebe vojske.

Leta 1946 se je Germain Lambert zopet

preselil, in sicer v Giromagny, kjer je vnovič začel snovati nove avtomobile. Leta 1948 je predstavil za tedanji čas presenetljivo napreden športni kupe, imenovan Lambert Berlinette CS 1100. Kot že njegove prejšnje modele, ga je spet poganjal motor Ruby, ki je dosegel že 40 konjskih moči, pogon pa je imel speljan k zadnjim kolesom. Seveda je imel tako prednja kot tudi zadnja kolesa posamično obešena. S svojo obliko je zelo spominjal na veliko dražje in prestižnejše avtomobile zelo znane francoske firme – Bugatti.



Lambert Berlinette CS 1100, 1948

Lambert Berlinette CS 1100 je bil zelo nizek in aerodinamično oblikovan. Ker po vojni ni bilo na voljo veliko železa, je bila njegova karoserija v celoti ročno izdelana iz aluminija. Zaradi tega je bil tudi zelo lahek, okreten in hiter. Njegova posebnost je bila tudi namestitvev sedežev, saj je imel za prednjima sedežema prečno na smer vožnje, nameščen še tretji sedež.



Lambert Berlinette CS 1100, 1948, aerodinamično oblikovan zadek

Germain Lambert je snoval Berlinette CS 1100 z namenom z njim nastopati na dirkah. Zato je celotni sprednji del karoserije vključno z blatniki narejen tako, da se dvigne nazaj proti vetrobranskemu steklu in s tem razkrije motor, kakor tudi prednjo premo. Misel, ki je vodila Germaina Lamberta, je bila narediti avtomobil čim bolj prijazen mehanikom oziroma narediti vse čim bolj dostopno.



Lambert Berlinette CS 1100, 1948, dvignjen sprednji del karoserije

Izboljšal je še posamično obešanje sprednjih koles, ki so imela pri samem kolesu zaprt sistem vzmetenja in hkrati hidravlično blaženje, katero je bilo celo nastavljivo. S tem je sicer povečal nevzmeteno maso, a mu je ta sistem omogočal veliko natančnejšo vodljivost koles.



Lambert Berlinette CS 1100, 1948, sprednje vzmetenje z nastavljivim hidravličnim blažilnikom

Lambert Berlinette CS 1100 je bil izdelan le

en sam primer, saj je bilo še vedno čutiti posledice vojne in ni bilo kupcev za tako drag športen avtomobil. S tem avtomobilom Germain Lambert ni nikoli nastopil na nobeni dirki. Razlog za nezanimanje je bil drastičen rez francoske vlade, ki je čez noč ukinila oziroma razvrednotila bankovce za 5000 frankov, da je zajezila inflacijo. Veliko podjetij oziroma obrtnikov je zaradi tega propadlo ali vsaj za nekaj časa ustavilo delo. Germain Lambert je ravno tako čez noč ostal brez večine naročil velikih podjetij. Rešitev je videl v proizvodnji avtomobilov. Zato je s prihranki, ki jih je imel kar nekaj, odkupil vse, kar je ostalo motorjev in rezervnih delov podjetja Ruby, ki je zaradi razmer na tržišču moralo objaviti stečaj.

Kljub velikemu osebnemu razočaranju zaradi finančnih razmer, se je leta 1949 Germain Lambert odločil, da bo nastopil na znani dirki Bol d'Or. Zato je izdelal namenski dirkalnik, ki je imel karoserijo v celoti izdelano iz aluminija.



Lambert dirkalnik za Bol d'Or, 1949

V nasprotju z njegovimi cestnimi avtomobili je imel dirkalnik za Bol d'Or tako sprednjo kot zadnjo togo premo. Udobje je žrtvoval za boljšo lego na cesti.



Lambert dirkalnik za Bol d'Or, 1949, pogled od zadaj

Imel je vgrajen izboljšan motor Ruby 1100, ki je dobil za ta namen še dodaten uplinjač, povišano kompresijsko razmerje, hemisferične zgorevalne komore, ostrejšo odmično gred in bolj odprt izpuh. S temi izboljšavami je dosegel moč 48 konjev, kar je zadostovalo za največjo hitrost preko 150 km/h.



Lambert dirkalnik za Bol d'Or, 1949, motor Ruby z dvema uplinjačema

Imel je štiri stopenjski menjalnik, kardan pa je imel speljan skozi cev med sedežema. Notranjost je bila izrazito špartansko opremljena z le najnujnejšimi merilniki. S kabine je bil tudi dostopen menjalnik.



Lambert dirkalnik za Bol d'Or, 1949, špartanska notranjost

Z njim je nastopil na dirkah Bol d'Or leta 1950, 1951 ter 1952. V letih 1950 in 1951 je dosegel tretje mesto v svojem razredu, leta 1952 pa je z njim voznik Chotin celo zmagal. Avto je še dandanes v stanju, kakršen je bil po koncu dirke Bol d'Or leta 1952. Še vedno ima naslikano enako registrsko kot štartno številko kot na dirki.



Voznik Chotin po doseženem 1. mestu na dirki Bol d'Or leta 1952

Vendar pa je Germain Lambert, ko je snoval dirkalnik za Bol d'Or že mislil na to, da bo na isti osnovi naredil avtomobil, ki bi ga bilo možno registrirati in voziti po cestah.

Tako je že leta 1949 vzporedno z dirkalnim avtomobilom nastal Lambert Grand Sport, ki je bil v bistvu dirkalni avto, opremljen z žarometi, blatniki in udobnejšo notranjostjo. Tudi motor je dobil malenkost nižjo kompresijsko razmerje in je imel zato 45 konjskih moči, kar je še vedno zadostovalo, da je dosegel 140 km/h. Za razliko od dirkalnika je bila njegova karoserija izdelana iz jeklene pločevine, zaradi česar je bil tudi precej težji od dirkalnega brata.



Lambert Grand Sport, 1949

Za dirko Bol d'Or leta je zasnoval popolnoma nov avtomobil. Mehaniko je povzel po prejšnjem dirkalniku, karoserijo pa je zasnoval popolnoma drugače. Z njim je Germain Lambert osebno dosegel prvo mesto na dirki Bol d'Or leta 1953.

Danes je v lasti muzeja Mulhouse in ni v voznem stanju. V naslednjih letih bi ga naj restavrirali.

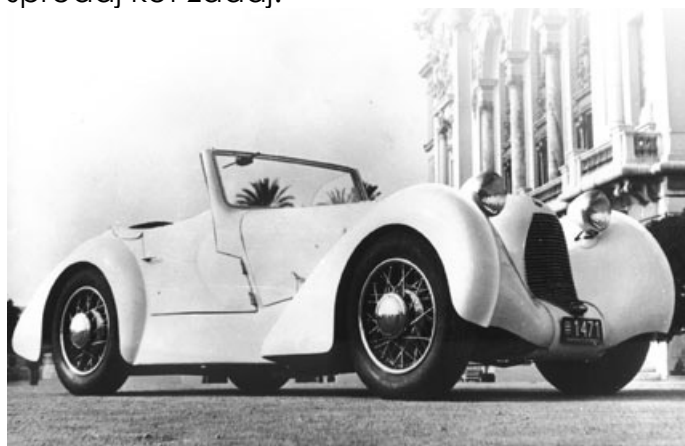


Lambert dirkalnik za Bol d'Or 1953, spredaj



Lambert dirkalnik za Bol d'Or 1953, zadaj

Med leti 1949 in 1953 so nastali še cestni avtomobili Lambert Cabriolet Tudor, ki je imel karoserijo z vrati, Lambert Simplicita Cabriolet, ki je imel karoserijo brez vrat z globokimi izrezi ob straneh in Lambert Torino Coupe. Vse so seveda poganjali motorji Ruby, katere je dodelal Germain Lambert. Imeli so posamično obešena kolesa, tako spredaj kot zadaj.



Lambert Cabriolet Tudor, 1951

Zadnji cestni avtomobil, ki ga je ustvaril Germain Lambert, je bil Lambert Coupe Torino. Z njim je imel velike načrte, zato je prepustil izdelavo karoserije bratoma Renéju in Robertu Schmittu iz Colmarja. Ustvarila sta zelo privlačen športni avto. Žal pa zanj ni bilo tolikšnega zanimanja kot je upal Germain Lambert. Nekaj teh avtomobilov je sicer uspel prodati, a vseeno premalo, da bi to zadostovalo za dolgoročno preživetje podjetja.



Lambert Torino Coupe, 1951, zraven Germain Lambert

Proti koncu leta 1953 je bil zaradi slabega finančnega stanja prisiljen zapreti svoje podjetje. Kljub vsemu, je pred tem izpolnil vsa naročila tako naročnikom avtomobilov, kakor tudi kot dobavitelj specialnih orodij industriji. Zanj je bila stranka vedno kralj, in stvar osebne časti mu je bilo izpolniti dane obljube. Njegovo podjetje je bilo žal ves čas obstoja na robu preživetja z nekaj vmesnimi obdobji, ko je celo nabral nekaj kapitala. Po zaprtju svojega podjetja, se ni nikoli več ukvarjal z avtomobili oziroma z njimi povezano industrijo. Vsega skupaj je bilo izdelanih 90 avtomobilov Lambert.

Viri:

<https://www.patrimoine-de-france.org/richeesses-38-12264-84490.html>

http://www.laberezina.com/anciennes_voitures/A-L/lambert.htm

<http://forums.motorlegend.com/vb/showthread.php?t=20711>

<http://meganecforum.free.fr/phpBB2/viewtopic.php?f=7&p=589950>

http://gazoline.net/article2.php?id_article=229