

Lancia Spyder 2500 G.T.

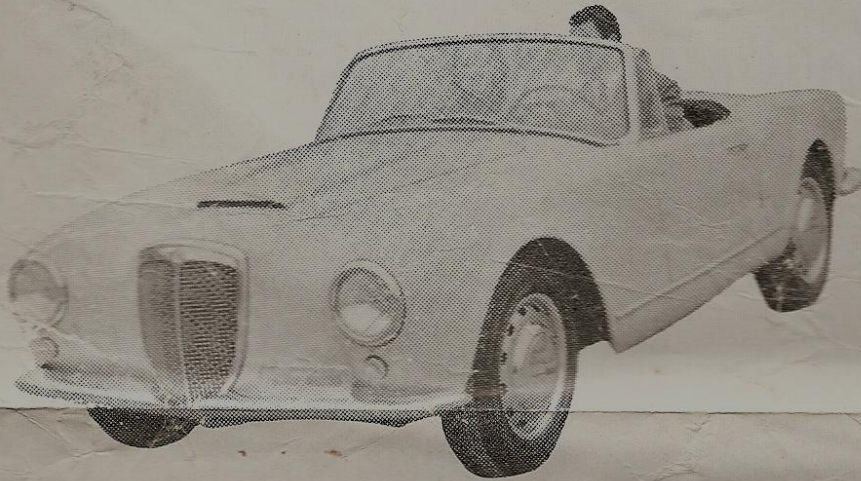
door J. B. Th. Hugenholtz

Ik ben gedurende een paar dagen de gelukkige berijder geweest van een Lancia Spyder 2500 G.T. Deze laatste letters staan voor Gran Turismo en het groot-tourisme, dat men met dit 180 km per uur-apparaat kan bedrijven is werkelijk groot. Als persoonsbeschrijving geldt het volgende: de Lancia Spyder is een open tweezitter met twee zeer brede zitplaatsen. Het zeer stijve chassis en de carrosserie zijn in unitconstructie gebouwd en zeer stijf. Een 6-cyl. motor in de beroemde V-vorm (inhoud 2451 cc) levert 118 pk bij 5300 toeren per minuut en dit zijn echte paarden, waarmee men elke grote Amerikaan die er over de 200 heeft, vlot voorbijdraaft.

achterassen en het onafgeveerde gewicht van de wielen is minimaal. Het versnellingshandle is een korte centrale stang, die op nog geen handbreedte van het stuurwiel eindigt en een buitengewoon prettig en positief schakelen mogelijk maakt. De zit is prima en men kan prettig ver van het stuur weg zitten en met bijna gestrekte armen sturen.

MOEILIJKE TAAK

Wanneer ik nu het gedrag van de Lancia op de weg ga beschrijven, dan is dat een moeilijke taak, want de Nederlandse taal bevat niet zo veel superlatieven als ik nodig zou hebben. Welnu, laat ik zeggen dat men na in één geschakeld te heb-



Het grote stuurwiel met houten rand staat vrijwel verticaal en stuurt zeer direct en licht. Het heeft gegoten aluminium spaken en centrale claxon. Het dashboard is zeer simpel gehouden. Midden voor het stuurwiel een speedometer met dagen totaalteller. Schuin links daaronder een wijzerplaat met oliedrukmeter en benzine-meter alsmede controlelampjes, en rechts in dezelfde positie een toerenteller, die tot 6000 loopt. Geheel links zit een lichtknop met een lange handle, dat tot vlak bij het stuurwiel komt en dat zowel dimt als overdag een lichtsignaal kan geven. Rechts van de wijzerplaten tenslotte onder elkaar richting-aanwijzer-switch, ruitenwissers en contactslot. Ook een prima verwarming met aanjager is aanwezig.

De portieren hebben een open bergruimte en er is op het dashboard een open kastje en plaats voor een radio. In het achter-onder wordt een losse kap opgeborgen, maar het best kan deze Lancia natuurlijk open gereden worden. Waarover straks meer!

De bagageruimte is zeer groot en bij de losse kap kan men ook nog een plastic hardtop krijgen. De voorvering is onafhankelijk met spiraalveren en hydraulische schokbrekers en de achtervering is halfelliptisch met een de Dion achteras (zoals deze ook op renwagens gebruikt wordt) die een formidabele wegligging verzekert.

Teneinde de gewichtsverdeling zo mooi mogelijk te maken zijn koppeling, versnellingsbak, differentieel en remtrommels in één blok samengebouwd achterin de wagen. De remmen zitten dus op het begin van de

ben, bij het intrappen van het gas en het loslaten van de prettige positieve koppeling een soort kort gebul verneemt, waarna men plotseling vooruit geworpen wordt. Men kan met de 4-versnellingsbak ontzettend snel schakelen en als men in twee gewipt is, wordt het geloei herwat en men zit op 5000 toeren wat ongeveer 80 is. En daarna gaat men in de derde in volle ernst accelereren, daarbij snel de 100 km per uur bereikend (dit gaat in ongeveer 13.7 sec. vanaf stilstand). Dank zij de voortreffelijke wegligging, gewichtsverdeling en de Dion achteras, treedt niet de minste wheelspin op en ook bij snelle of korte bochten is er nauwelijks bandengegil waarneembaar. Is men dan over de 100, dan wordt geschakeld naar 4 en nu trekt men rustig door tot de gewenste kruissnelheid van 125, 140 of 150. Bij deze snelheden ligt de Lancia als een massief blok op de weg en is met een vinger te sturen. Wanneer men op een autobaan even ruimte heeft, dan is het rijden met een dergelijke wagen een openbaring van wat autorijden werkelijk zijn kan!

SENSATIE

Want ik kan u de verzekering geven, dat het een aparte sensatie is om bij het gasgeven in 2 of 3 als met reuzenhand vooruit gegooid te worden en met een verrukkelijk fluitend gehuil als het ware een lange tunnel van beton en bomen ingezogen te worden, waarbij de fluittoon van het toerental onweerstaanbaar aangroeit tot een hymne van pure snelheid. Maar van veilige snelheid.

Want als er iets is, waardoor deze Lancia uitmunt, dan is het wel de absolute veiligheid, bestuurbaarheid en remvermogen waarmee men, met de handen los, bij 140 rustig de remmen kan intrappen om dan zonder slippen als in een muur van schuimrubber alle snelheid te verliezen. En ook bij 25 km per uur kan men rustig in top blijven voortrollen, zo soepel is de V-6 motor.

Men proeft uit de gehele wagen de lange reeks van ronsuccessen, die het merk Lancia in de auto-geschiedenis geven de Lancia eigenschappen die een merk, dat nooit geraced heeft, beslist nooit kan verwerven.

Deze eigenschappen waarborgen ook de veiligheid zoals ik al zei. Men kan in moeilijke situaties spelenderwijze met de Lancia dingen doen, die met een gewone serie-auto op brokken zouden zijn uitgelopen. En zijn enorme acceleratie (bekijkt u de optrektijden maar eens en let eens op de staande kwart mijl, 402 m. met staande start, die in 18.5 sec. wordt afgelegd) maakt, dat het passeren van voorliggers slechts een derde van de tijd kost, die men in een gewone wagen nodig heeft. Men heeft met andere woorden steeds zoveel acceleratie en zoveel remvermogen „over“, dat men de meeste verkeerssituaties volkomen beheerst.

Op het Circuit van Zandvoort waar ik door weg-werkzaamheden helaas geen snelle ronde kon rijden, komt de formidabele wegligging in de bochten bij de Hunzerug en het Scheivlak tot uiting. Als op rails trekt de wagen hier door de bochten. Als reiswagen voor lange afstanden voor twee personen is de Spyder dan ook ideaal. Wil men een wagen hebben, die meer geschikt is voor alledaags gebruik, dan is er eenzelfde Lancia Gran Turismo als gestroomlijnde vierzitter in gesloten uitvoering, die een weergaloos mooie lijn heeft en door zijn goede vormgeving beslist niet meer verbruikt dan 1 l op 8 à 9 km. De prijs is vanzelfsprekend niet laag, maar men krijgt er dan ook geweldig veel voor.

ROAD-TEST NO. 90

Datum: 8 en 9 augustus 1957.
Gegevens: merk Lancia; type Aurelia Spyder; model 2500 Gran Turismo; motorinhoud 2451 cc; boring 78 mm; slag 85.5 mm; aantal cilinderv-6: kleppen; kopkleppen; vermogen 118 pk; gewicht van de wagen 1160 kg; wegebelasting f 26.— per 3 maanden; aantal versnellingen 4; schakeling normaal op vloer; bandenmaat voor: 165 x 400, achter 165 x 400. Merk banden Michelin X. Druk voor 28 lbs (2 atm.), achter 28 lbs (2 atm.); remmen hydraulisch; elektrische installatie 12 V; inhoud tank 60 l; afmetingen: lengte 400 cm, breedte 155.5 cm, hoogte 110 cm; wielbasis 245 cm; spoorbreedte voor 128 cm, achter 130 cm.

Prestaties: Acceleratievermogen door de versnellingen: 0—40 km 3.3 sec., 0—60 km 5.6 sec., 0—80 km 9.5 sec., 0—100 km 13.7 sec. Acceleratie in 3e en 4e versnelling: 30—60 in 3 5.8 sec., 30—60 in 4 8.9 sec. Maximum snelheid plm 175 kmpu. Correctie teller: 60 op teller is: 58, 80 op teller 77. Remweg van 60—0 kmpu: 14.50 m.

Verbruik: benzine 1 l op ± 8 km. Omstandigheden: mooi droog weer. Bedekte lucht. Geringe wind. Droog wegdek.

Prijs: f 25.200. Importeur:

MAREL's autobedrijf N.V.

Rijksstraatweg 336-340
Tel. 2545-(01751) - WASSENAAR

Diversen: motor 9, versnellingsbak 9, acceleratie 9, remmen 9, vering 9, wegligging 10, comfort 9, afwerking 8/9 Staande 1/4 mijl in 18.5 sec.