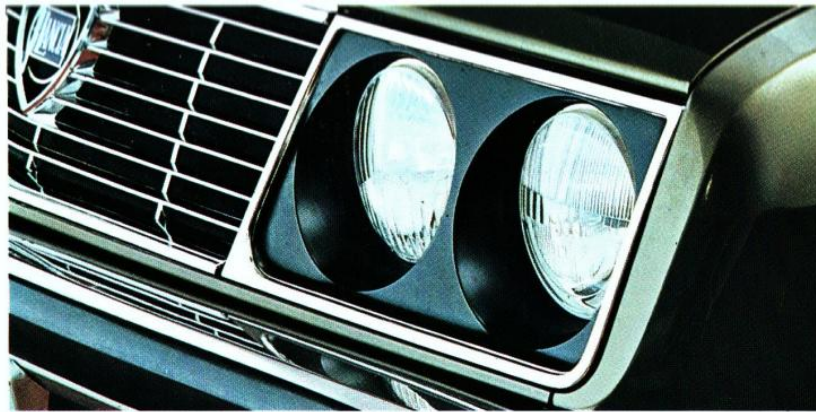




**Ein kostenloser Service von www.lancia-beta.de
A free service of www.lancia-beta.de**

Ein Automobil mit der Verpflichtung, außergewöhnlich zu sein



Vincenzo Lancia war ein außergewöhnlicher Mensch. Es war am Anfang dieses Jahrhunderts, da „verwaltete“ er Autos als Buchhalter bei FIAT. Dann fuhr er Autos in legendären Rennen. Dann baute er selber Autos. Eine Karriere, die mit Bilanzzahlen begann, sich in Drehzahlen fortsetzte und in Produktionszahlen gipfelte. Und so ungewöhnlich, wie ihr Schöpfer, waren seine Wagen: In der Technik immer einen Schritt voraus, in der Leistung immer an der Spitze, in der Charakteristik immer auf Distanz. Wer in Rennen siegt, darf im Autobau nicht unterliegen, war Lancias Devise. Noch heute werden Lancia-Veteranen an den

Oldtimer-Börsen zu Höchstkursen gehandelt. In der Frühzeit der Motorisierung war jedes Auto ein Individuum. Als die Massenmotorisierung kam und damit die Massenproduktion, blieben die Lancia-Autos Individuen. Das war und ist ihre Stärke. Lancia fand stets instinktsicher die Nahtstelle zwischen „Apartness“ und Gebrauchstüchtigkeit. Das ist das Geheimnis des Fortbestehens dieser Marke im Zeitalter der Großserie. Lancia-Autos sind Wagen für eine qualifizierte Minderheit, die stets präsent sein wird. Der jüngste Sproß am Stammbaum „derer von Lancia“ ist der Lancia Beta. Er trägt den Namen eines ruhmreichen Ahnen. Den

ersten „Beta“ konstruierte der Aristokrat des Automobilbaus im Jahre 1909. Es war ein Geniestück und der eigentliche Durchbruch der Marke.

Beta ist der zweite Buchstabe des griechischen Alphabets. Kein Anfang also, sondern ein Folgeschritt. Man hätte den Adepten der 70er Jahre auch „Rho“ oder „Sigma“ nennen können; denn er hat viele Vorgänger. Aber dieser beispielhafte Namenspate verpflichtet besonders, sowohl die Erzeuger als auch den Täufling. Der neue Lancia Beta erfüllt diese Verpflichtung zum Außergewöhnlichen. Er hat das Zeug dazu.



Adel ist ein Gepräge,
das sich durch kein
Inkognito verbergen läßt
(Goethe)



Schon äußerlich zeigt sich der Lancia Beta als Rarität. Nicht, weil er glaubt, außergewöhnlich sein zu müssen, sondern weil er es sich leisten kann. Denn er hält ja Wort mit allen seinen Qualitäten. Er sieht blendend aus, aber er ist kein Blender. Der Lancia Beta 1800 mit 110 PS ist der Grandseigneur unter seinesgleichen und der 1400 mit 90 PS das leichte Vollblut. Jeder von ihnen beweist, daß alles Außergewöhnliche einen Sinn haben kann. In der Gesamtkonzeption und im Detail.

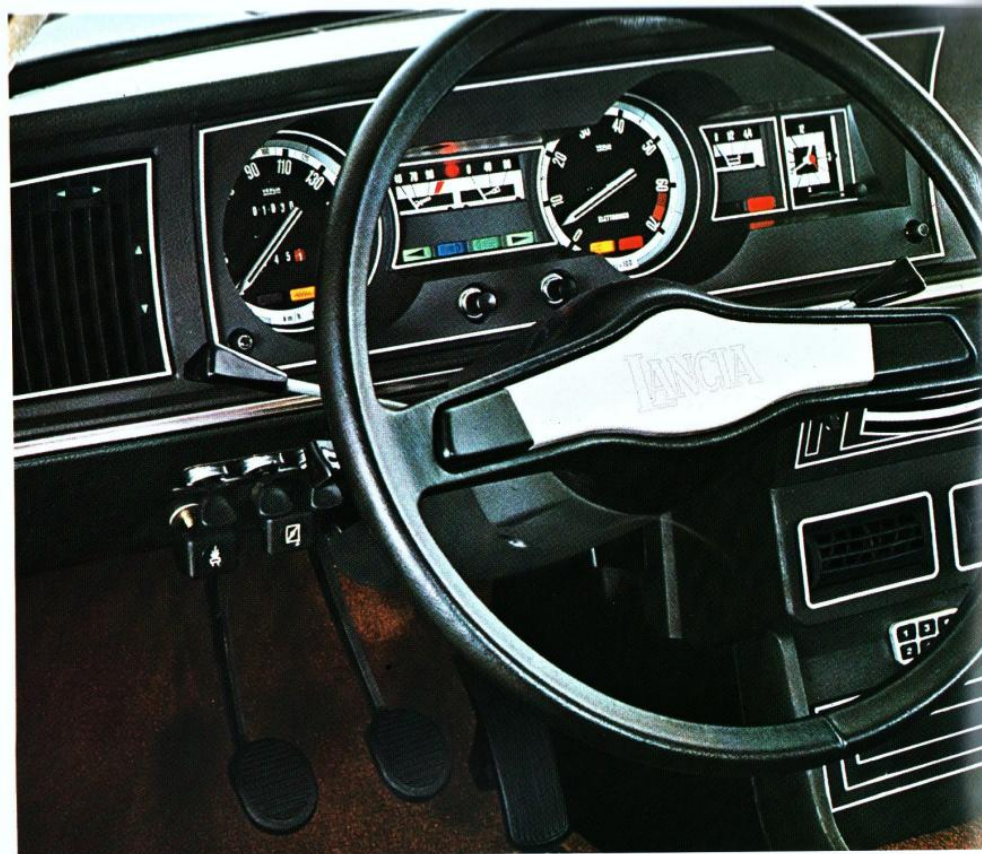
Das Erscheinungsbild des Lancia Beta verrät, daß hier Könnner aller Disziplinen am Werke waren: Die Styling-Fachleute, die

Aerodynamiker, die Sicherheits-
experten und die Fertigungs-
ingenieure. Der Lancia Beta gibt
eine gute Figur ab. Und trotzdem
ist er in seiner Struktur ganz
auf Sicherheit gebaut. Der Aufbau
des Lancia Beta hat die Luft-
widerstandszahl 0,39, ein Wert,
der zu den geringsten zählt, die
bei Limousinen erzielbar sind. Und
trotzdem ist er kein „Geschoß“,
in das man sich hineinzwängen
muß. Er hat unverwechselbare
Stilelemente. Und trotzdem wird
er nach modernsten Fertigungs-
technologien rationell hergestellt.
Der Lancia Beta ist schnell.
Aber sein Tempo strengt nicht an.
Weder den Fahrer, noch die
Fahrgäste, noch ihn selber. Er ist

in den Fahrwind hineingebaut.
Sein einmaliges Gesicht mit dem
Römerschild am Kühlergrill und
den doppelten Halogen-Scheinwer-
fern verschafft ihm Respekt
bei den Kennern. Die anderen
blicken rätselnd seinem Heck nach.
Daran ist einiges, was man sich
merkt: Die tiefe, schubkräftige
Abrißmulde, die achtungsgebieten-
den- und daher verkehrssicheren-
Leuchtpylone, die Dachholme
wie Luftschienen. Der Beta braucht
auch nicht viel Chrom. Die
Konturen, die ihn charakterisieren,
bedürfen keiner glitzernden
Retuschen. Man sieht ihn nicht oft.
Aber wenn man ihn sieht, sieht
man hin. Denn der Lancia Beta
ist frei von Konfektion.



Hier herrscht die Ruhe,
um schnell
entscheiden zu können



Je leistungsfähiger ein Wagen ist, je feinfühlicher er reagiert und auch je wertvoller er ist, desto gewissenhafter überlegt sich der Fahrer, was er mit ihm anstellt. Für die Gewissenhaftigkeit aber stehen oft nur Sekundenbruchteile zur Verfügung. Der Lancia Beta macht es seinem Fahrer leicht, sie zu nutzen. Der Fahrer eines Beta sitzt gefaßt, physisch und psychisch. Der Fahrersessel trägt die Oberschenkel, füllt das Kreuz, sichert den Nacken, fängt Querschübe ab, aber er engt nicht ein. Das Lenkrad, in seiner Höhe stufenlos verstellbar, paßt sich der ergonomischen Konstitution des Fahrers an. Bei längeren Fahrten kann ein

Wechsel seiner Stellung die Haltungs-Monotonie auflockern und Ermüdungen entgegenwirken. Den Fahrer irritieren keine Vibrationen, keine Reizgeräusche, keine Blendeffekte. Er ist noch nach Stunden und Hunderten von Kilometern gefaßt auf jede Eventualität. Geschwindigkeit ist beim Lancia Beta nicht das, was sich der Fahrer am Beginn einer Fahrt zum Vorsatz macht, sondern was ihm nach beendeter Fahrt an der zurückgelegten Strecke und an seinem Wohlbefinden bewußt wird.

Das Armaturenbrett ist ein unmißverständlicher Informationsgeber. Schalter und Hebel sind

aktionsbereite Vollzugsorgane. Mediziner, Psychologen und Ingenieure haben in langen Versuchsreihen ermittelt, wohin der Fahrer eines Lancia Beta mit den geringsten Konzentrations- und Reaktionsverlusten blickt und greift. Nach den Ergebnissen ihrer Untersuchungen haben sie das Cockpit gestaltet.

Dennoch ist auch dieser Teil des Cockpits kultiviert wie der ganze Wagen. Lancia hat den „Technischen Komfort“ zu einem markentypischen Begriff entwickelt.





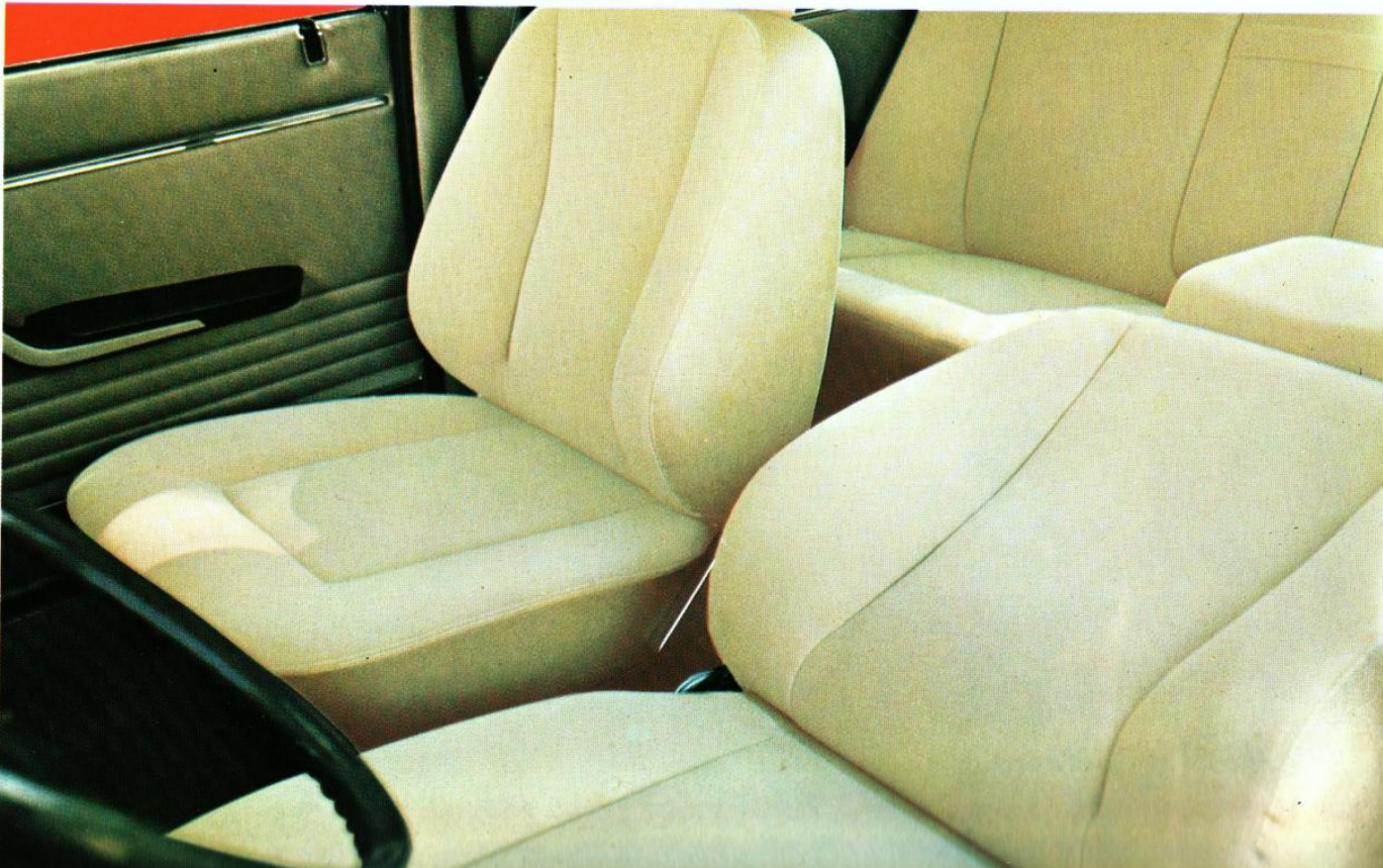
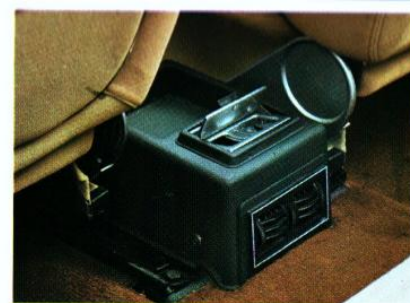


Gehobene Klasse in der Mittelklasse

Bei Autos gibt es Unterschiede, die sich anders ausdrücken als in Hubraum- und PS-Zahlen. Was unterscheidet den Beta eigentlich von anderen Autos? Der Name – natürlich.

Aber der Name hat ja erst seinen Klang bekommen durch ingeniöse Technik und automobilistisches Niveau. Lancia-Autos sind keine Saisonartikel. Aber wenn ein neuer Lancia kommt, dann zeichnen ihn diese Merkmale aus. Auch den Beta, gerade ihn.

Der Fahrer eines Lancia Beta ist immer ein guter Gastgeber



Außer ihm können sich in dem Wagen 4 Gäste behaglich einrichten, drei von ihnen ohne Enge auf der couchähnlichen Rückbank. Zwei Fondgäste finden in der ausklappbaren Mittelarmlehne eine bequeme Stütze. Die vorderen Liegesitze sind bei einer Entspannungspause willkommen. Polster aus Samtcord, dämpfende Veloursteppiche, geschmeidige Innenverkleidungen bereiten eine wohlthuende Flüsteratmosphäre. Ablagen überall in greifbarer Nähe: Das geräumige, verschließbare Handschuhfach, die beiderseitigen Köcher im vorderen Fußraum, die Taschen an den Rückseiten der Vorderlehnen, die breite Hutablage vor der Heckscheibe. Frisch- und Heizluft (mit separater Ausstrah-

lung im Fond) zirkulieren zug- und geräuschfrei mit selbsttätiger Heckentlüftung. Scheibenwischer mit Intervallschaltung (1800) und heizbare Heckscheibe halten die Sicht frei ohne Rücksicht auf Wetter und Jahreszeit. Kopfstützen, abgerundete Profile, Polsterleisten und ausgiebige Verwendung von Weichmaterial gewährleisten innere Sicherheit. Der 500 Ltr. fassende Kofferraum läßt bei Antritt einer Reise nichts zurück. Die Fahrzeugbelastung und -einfederung regulieren automatisch die Leuchtweite des Abblendlichts (1800). Die reichhaltige serienmäßige Ausstattung kann auf Wunsch durch Schiebendach und Leichtmetallfelgen komplettiert werden.

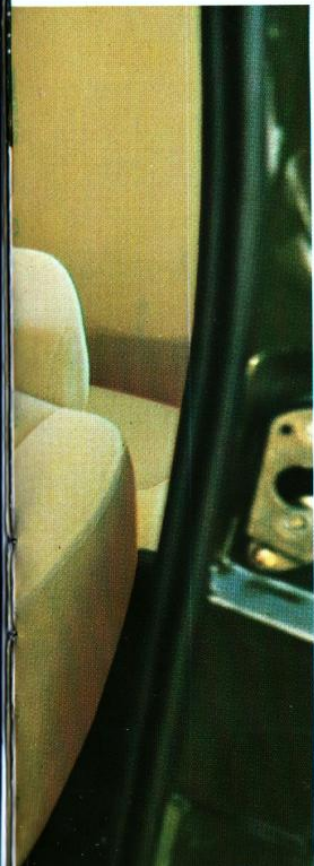
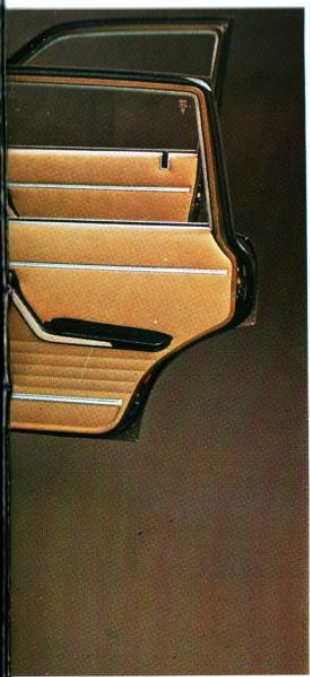
Serienausstattung LANCIA-Beta

5-Gang-Getriebe.
Stahlgürtelreifen.
Drehzahlmesser.
Omanometer.
Zeituhr.

Kontrollleuchten u. A. für:
Bremsen,
Bremsflüssigkeit,
Öldruck,
Starterzugbetätigung.

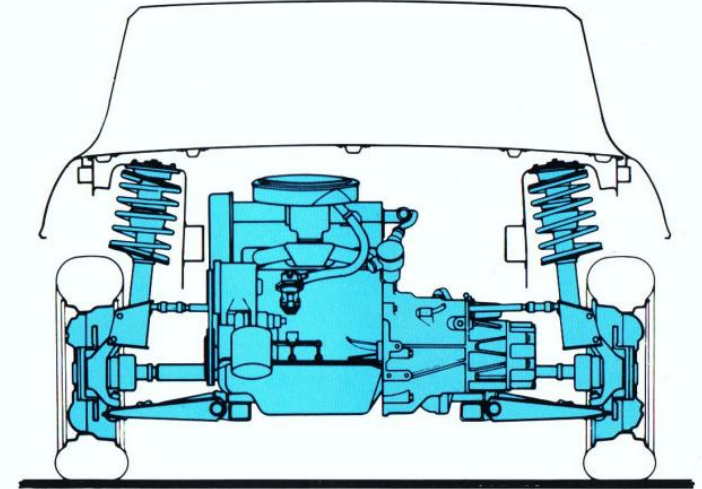
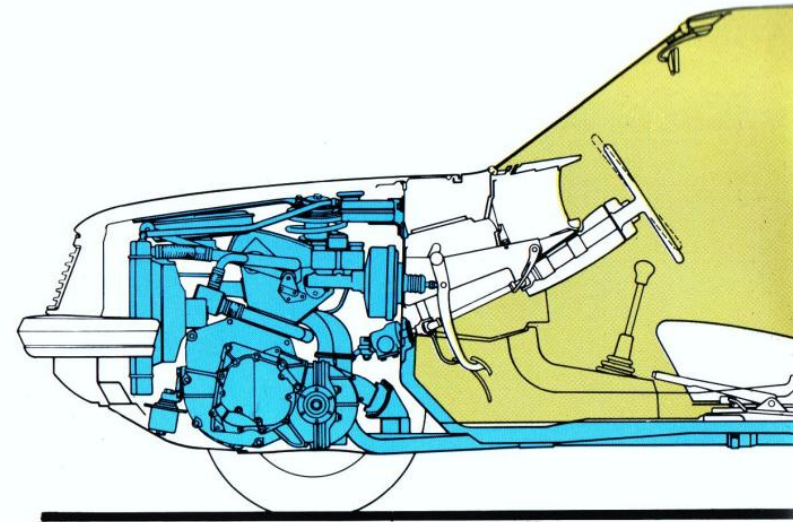
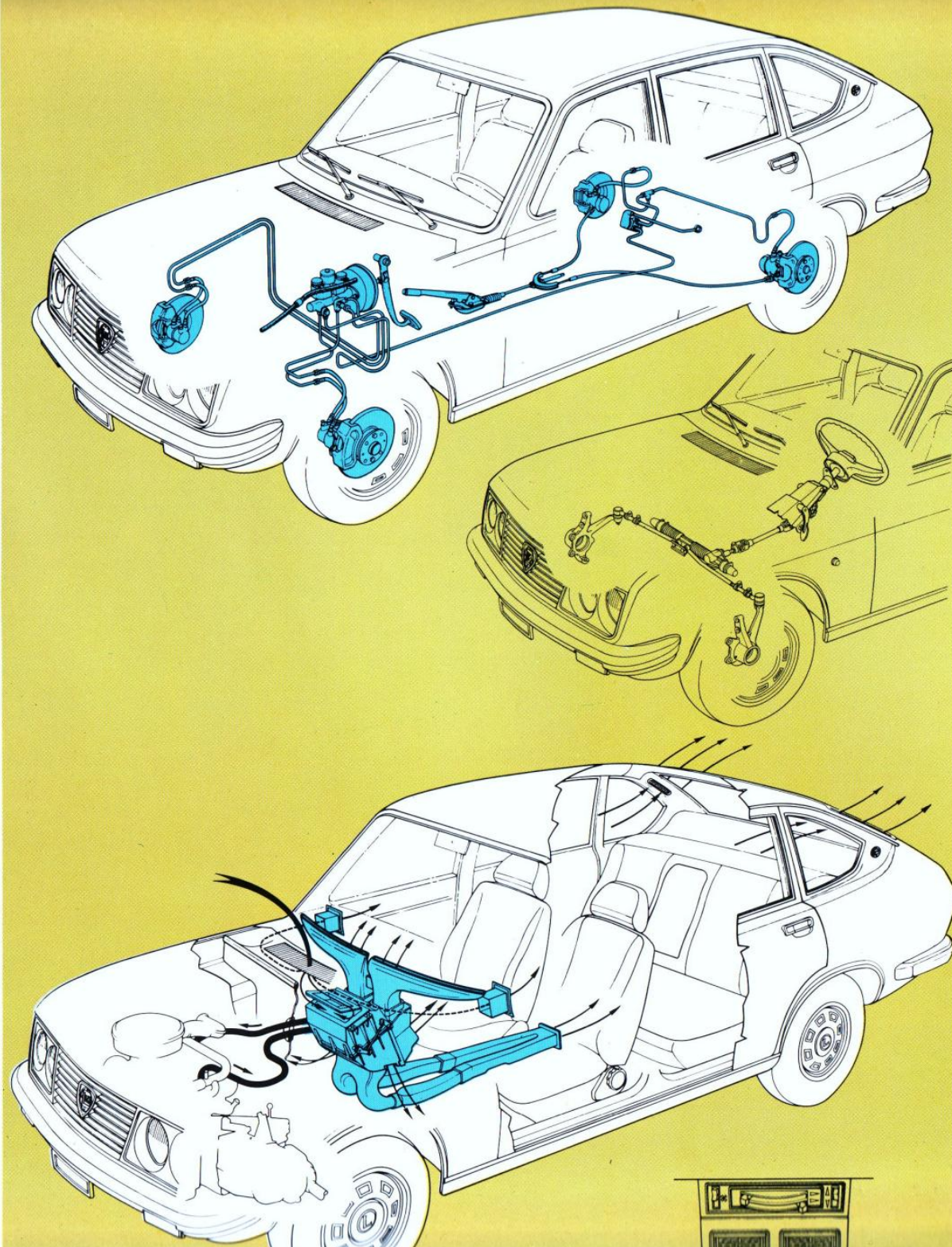
Individuell einstellbares Lenkrad.
Handgaszug.
Aufwendige Heizungs- und Lüftungsanlage mit separater Versorgung des Rücksitzraumes und zugfreier

Entlüftung.
4 Halogenscheinwerfer.
Hydraulisch lastabhängige Regulierung der Leuchtweite für Abblendlichter (1800).
Stoßstangen mit Gummiauflage.
Blankteile aus rostfreiem Material.
Kopfstützen an den Vordersitzen.
Liegesitze.
Heizbare Heckscheibe.
Lautsprecherblenden in beiden Vordertüren.
Einbaumöglichkeit für Stereoanlage.
Ausklappbare Mittelarmstützen hinten.
Getönter Blendstreifen in der Windschutzscheibe (1800). Veloursteppiche.



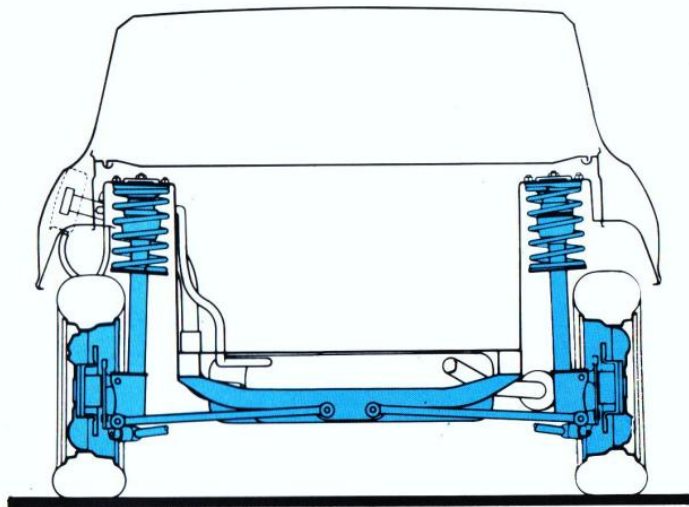
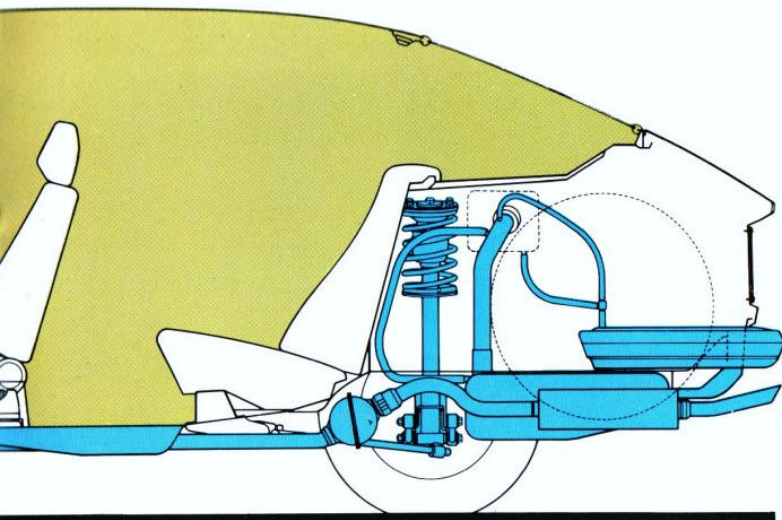






Technik ohne Kompromisse

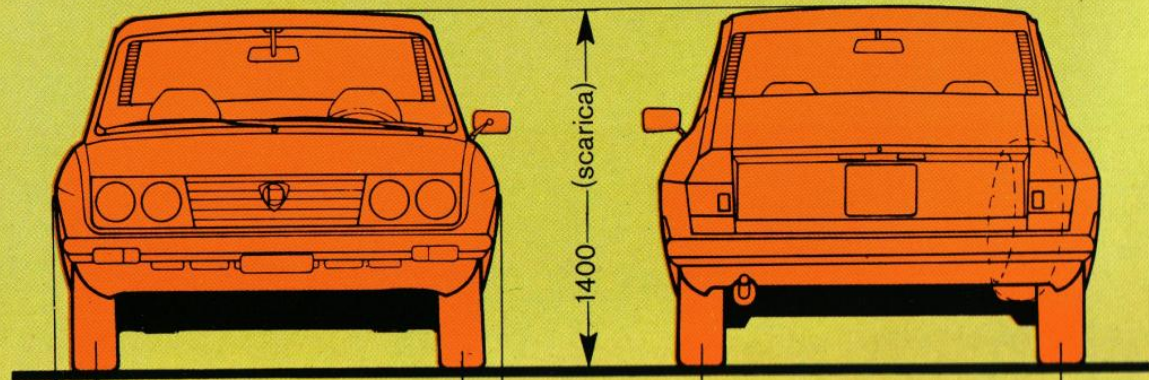
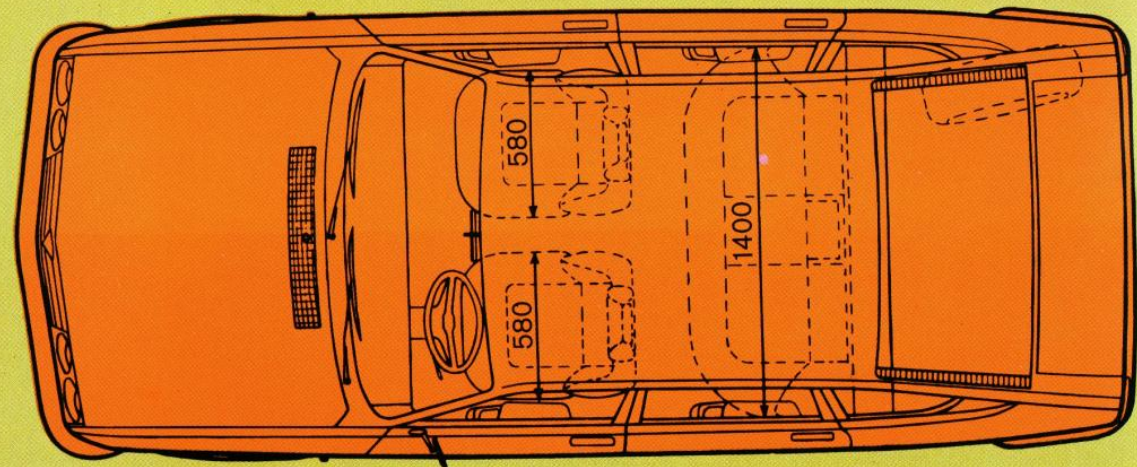
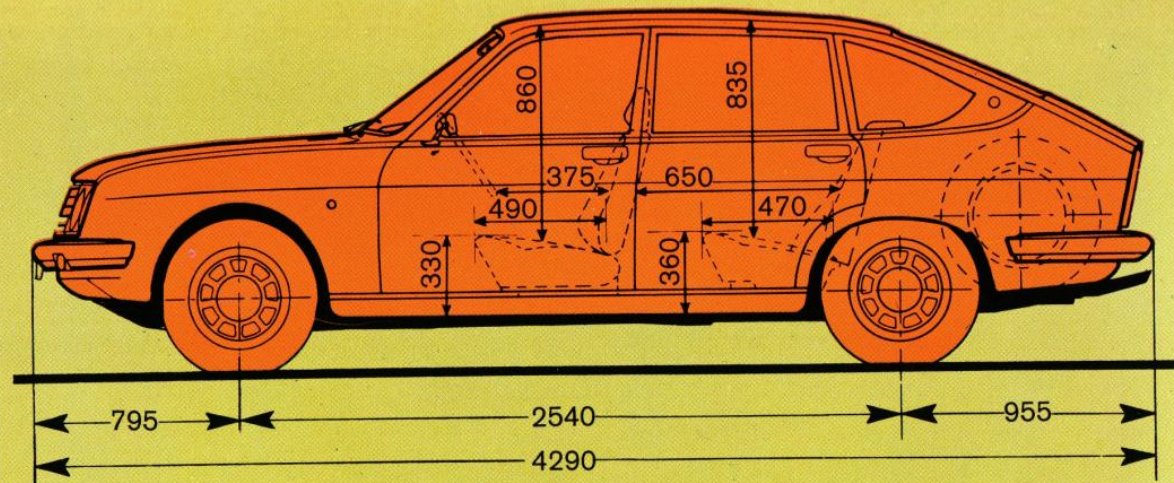
Ein Wagen wie der Lancia Beta muß technisch einfach zur Spitzenklasse gehören. Die Lancia-Ingenieure wissen, daß die Käufer es erwarten. Die 2 zur Wahl stehenden Motoren sind drehfreudige und drehfeste Hochleistungs-Triebwerke mit 2 obenliegenden Nockenwellen und Zahnriemenantrieb. Den Motorleistungen von 110 und 90 PS entsprechen Spitzengeschwindigkeiten von über 175 und über 165 km/h bzw. Beschleunigungswerte von 10,5 und 13 sec. (0 bis



daran angeblocktes Ausgleichgetriebe über Doppelgelenkwellen auf die Vorderräder übertragen – ein langjähriges Lancia-Prinzip.

Alle 4 Räder sind einzeln an Querlenkern und Federbeinen aufgehängt. Beide Achsen sind mit Stabilisatoren ausgerüstet. Das hydraulische, servoverstärkte Bremssystem mit Scheiben an allen 4 Rädern ist in zwei sich überlagernde Sicherheitskreise aufgeteilt. Vierredkreis und Vorder

auch die für Verzögerung und Spurhaltung besonders wichtigen Vorderräder gebremst. Der Aufbau mit formstabiler Mittelzelle und Verformungszonen vorn und hinten ist nach strengen Maßstäben der Aufprallsicherheit konstruiert. Lenkgetriebe und Kraftstoffbehälter liegen in Schutzbereichen. Heizung und Lüftung wirken in die ganze Tiefe des Fonds. Alle mechanischen Aggregate sind in einer Raumökonomie angeordnet, die den Insassen und ihrem



Technische Daten:

1800 ccm – 1400 ccm (für das Modell 1400 Werte in Klammern)

Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut.
Bohrung x Hub: 84 x 79,2 (80 x 71,5).
Verdichtungsverhältnis: 8,9. Fünffach gelagerte Kurbelwelle.
Höchstleistung: 110 PS (90 PS) DIN bei 6000 U/min.
Maximales Drehmoment: 14,7 kpm (11,8 kpm) bei 3000 U/min. (3800 U/min.).
Höchstzahl: 6400 U/min.
Steuerung durch 2 obenliegende Nockenwellen mit Zahnriemenantrieb.
Register-Vergaser.
Flüssigkeits-Kühlsystem mit thermostatisch gesteuertem Elektro-Ventilator.

Antrieb: Mechanisch betätigte Kupplung mit Membranfeder.
Getriebeblock mit 5 synchronisierten Vorwärtsgängen, schräg verzahntem Stirnradsatz und Ausgleichs-Getriebe.
Getriebe-Untersetzung: 3,5 (I) – 2,235 (II) – 1,522 (III) – 1,152 (IV) – 0,925 (V) – 3,071 (R).
Enduntersetzung des Stirnradsatzes: 4,071 (4,461).
Vorderrad-Antriebswellen mit homokinetischen Gelenken.

Fahrwerk: Einzelrad-Aufhängung sämtlicher Räder.
Vorderräder: Federbein mit unterem Dreieckslenker, Stabilisator, Schraubenfeder und Gummipuffer.
Hinterräder: Federbein mit unteren Querlenkern, Stabilisator mit Längslenker-Funktion, Schraubenfeder und Gummipuffer.
Stoßdämpfer-Elemente austauschbar.
Scheibenbremsen an allen Rädern.
Zweikreis-System mit Verstärker und lastabhängiger Bremsdruckreduzier-Einrichtung an der Hinterachse.
Je ein Bremskreis auf alle 4 Räder und auf beide Vorderräder wirkend.
Handbremse auf die Hinterräder wirkend.
Zahnstangenlenkung mit kurzer gewinkelter Lenksäule.
Lenkradhöhe stufenlos einstellbar. Wendekreis-Durchmesser: 10,6 m.
Räder: 5 1/2 J x 14 (5 J x 14).
Reifen: 175/70 SR 14 (155 SR 14).

Elektrische Anlage: Batterie: 12 Volt, 45 Ah.
Drehstromlichtmaschine 750 W (600 W).
Heizbare Heckscheibe. 4 Halogen-Scheinwerfer.
Ablend-Scheinwerfer mit belastungsabhängiger Leuchtweite-Regelung (1800).

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit über 175 km/h (über 165 km/h).
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h: 10,5 Sek. (13 Sek.).
Steigfähigkeit im 1. Gang mit 4 Personen und 40 kg Gepäck: 52% (43%).

Sonder-Zubehör auf Wunsch: Metalleffekt-Lackierung, Schiebedach und Leichtmetallfelgen.



Maße, Gewichte und Füllmengen:

Radstand:	2540 mm
Länge:	4290 mm
Breite:	1690 mm
Höhe (unbelastet):	1400 mm
Spurweite:	vorn 1406 mm hinten 1392 mm
Leergewicht:	1095 kg (1075 kg)
Zulässiges Gesamtgewicht:	1520 kg (1500 kg)
Zulässige Anhängelast:	930 kg (915 kg) (gebremst)
Kofferrauminhalt:	500 l
Kraftstofftank-Inhalt:	51 l
Schmierölmenge:	4,5 l bei Filterwechsel
Kühlflüssigkeitsmenge:	8,3 l (8,2 l)



DEUTSCHE LANCIA VERTRIEB GMBH,
71 Heilbronn, Salzstraße 140

Die im Prospekt enthaltenen Abbildungen und Beschreibungen sind unverbindlich. Der Hersteller behält sich das Recht vor, jederzeit und ohne vorherige Ankündigung am Fahrzeug Änderungen vorzunehmen, die aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nötig erscheinen.