

## La construction LANCIA

Le stand Lancia sera certainement l'un des plus remarquables du Salon, ce qui n'a rien de surprenant pour qui connaît le soin jaloux apporté par le grand as du volant dans la conception et la construction des voitures qui sortent de ses usines. Autant il apportait jadis d'acharnement et de maîtrise dans les luttes sportives, autant il en apporte aujourd'hui dans la recherche et la réalisation du progrès, et il nous présente deux modèles parfaitement au point, dans lesquels abondent des solutions pratiques. Ce sont le huit-cylindres type « Trikappa » et le quatre-cylindres, voiture légère, type « Lambda ».

Le châssis huit cylindres est déjà connu. Rappelons-en les caractéristiques principales : le moteur est à huit cylindres de  $75 \times 130$  fondus en un seul bloc et disposés en forme de V très étroit. Cette disposition brevetée permet la succession régulière des explosions tout en réduisant au minimum l'espace occupé par le moteur dans le sens latéral et dans le sens longitudinal. Le vilebrequin, à cinq paliers, est actionné par des bielles tubulaires et des pistons très légers. Les soupapes sont placées sur la culasse du moteur et commandées, par l'intermédiaire de butoirs, par l'arbre à cames placé au-dessus des cylindres.

Le carburateur est un Zénith à

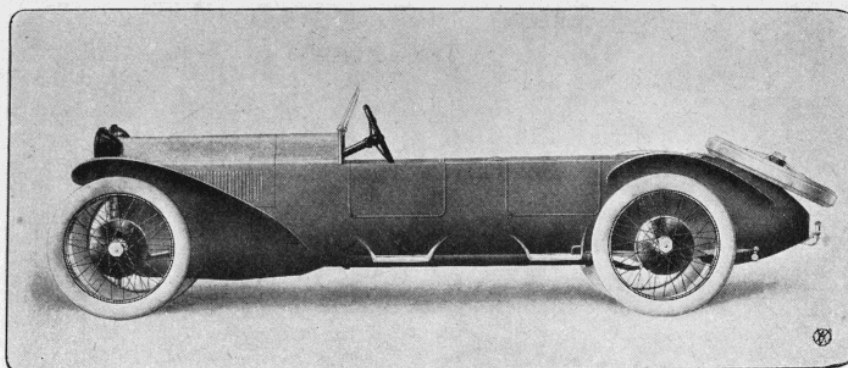


Fig. 2. — Torpedo Lancia, type « Lambda ».

double corps. Le graissage se fait sous pression. Une soupape intercalée dans la tuyauterie d'huile et commandée par la pédale de l'accélérateur règle la pression de l'huile proportionnellement à l'effort auquel est soumis le moteur.

La boîte est à quatre vitesses et une marche arrière et est solidaire du bâti du moteur.

La transmission se fait par un arbre avec joint universel à croisillon.

La suspension est assurée par l'emploi de ressorts très longs qui assurent la poussée, la réaction étant absorbée par une jambe de force en acier embouti.

La voiture légère du type « Lambda » constitue certainement la grande nouveauté du Salon de 1922. Le but de son constructeur a été principalement de réunir dans une machine de prix réduit toutes les qualités d'une voi-

ture de luxe, et il y est parvenu, sans rien sacrifier aux qualités de fini et de robustesse qui ont fait la réputation de la marque Lancia, grâce à des conceptions et des solutions personnelles absolument remarquables. Ce modèle s'apparente directement aux grosses voitures de luxe par sa qualité technique, son rendement élevé, ses reprises foudroyantes, sa grande vitesse pratiquement réalisable, sa parfaite tenue de route, son original système de suspension, ses freins progressifs et puissants, ses grandes dimensions permettant le montage de carrosseries très confortables et par l'élégance et la distinction de la forme. Par contre, par les dimensions assez réduites de son moteur, son faible poids, l'économie de consommation et le prix d'achat, c'est une véritable voiturette.

Le moteur est un quatre-cylindres  $75 \times 120$ , alimenté par un carburateur Zénith; graissage sous pression, refroidissement par pompe. Embrayage par disques fonctionnant à sec.

La suspension avant est tout à fait nouvelle. La liaison entre le châssis et les roues avant est obtenue par un cadre trapézoïdal rigide et des ressorts en spirale. Des amortisseurs à liquide complètent la suspension.

La voiture complète carrossée en torpedo ne pèse que 850 kilogrammes et peut atteindre une vitesse de 00 à 110 kilomètres à l'heure. Inutile d'ajouter que le constructeur l'a fort habilement munie de freins sur les quatre roues. La carrosserie présente une particularité très intéressante : la forme spéciale du torpedo à quatre places permet une transformation rapide en conduite intérieure en adaptant, sans aucune modification, une sorte de ballon qui constitue toute la partie supérieure de la conduite intérieure.

Une simple visite au stand Lancia donnera, mieux que tout commentaire,

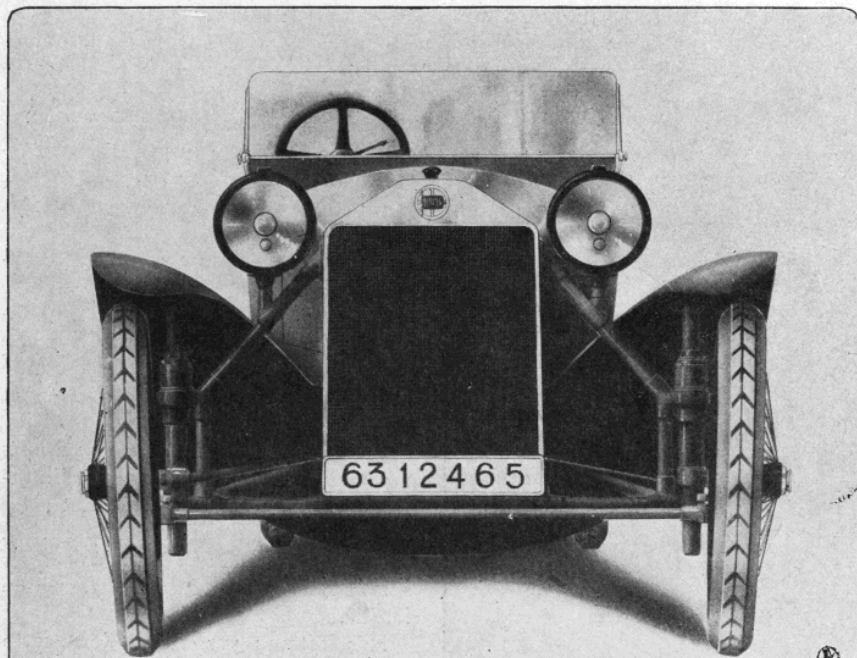


Fig. 1. — Avant et suspension du châssis « Lambda ».

une impression saisissante de ce châssis qui est appelé à connaître un grand et légitime succès.

Droits réservés - CNAM