



Fig. 9. — Lancia « Lambda » carrossée en coupé.

Freins. — Le freinage est étudié avec autant de soin que tous les autres organes de la voiture ; c'est dire que là aussi nous nous trouvons en présence de solutions très personnelles et bien au point.

Le freinage des roues arrière n'a rien de spécial ; celui des roues avant s'effectue de façon très simple par un câble passant sur une poulie à gorge tangente à l'axe de pivotement des roues et dont l'extrémité est fixée au levier d'écartement des came ; donc, aucune articulation, un seul renvoi, celui d'une poulie montée sur billes, et l'on obtient ainsi le maximum de simplicité en même temps qu'une grande douceur de commande. Des dispositifs de réglage sont naturellement prévus, tant pour les freins avant que pour les freins arrière ; ils consistent en des tendeurs très accessibles disposés sur les câbles de commande à proximité de la pédale ; un levier disposé à portée de la main du conducteur, dans une position favorable à la réalisation d'un effort énergique, commande seulement le freinage sur les roues arrière.

Nous ne pouvons nous étendre sur tous les détails que comporte ce châssis, ce qui nous entraînerait trop loin, car partout on retrouve l'originalité du constructeur, ce qui fait que les solutions qu'il a adoptées sont entièrement différentes de celles que l'on a coutume de rencontrer sur la majorité des voitures. C'est ainsi que la disposition de la pointe arrière formant coffre, emplacement du réservoir d'essence et support de roues, mériterait d'être étudiée en détail, de même la disposition des principaux accessoires.

Il est toutefois un point sur lequel nous devons insister : c'est sur la ligne extrêmement basse que le constructeur est arrivé à donner à son châssis, résultat obtenu par la suppression des longerons et par une légère incurvation

passage. Cette ligne basse, qui contribue à rapprocher du sol le centre de gravité, donne au châssis une tenue de route qui, jointe aux qualités de suspension et aux charmes du moteur, en fait une voiture de grande classe.

L. CAZALIS.

P.-S. — C'est par erreur que, dans l'essai de la voiture Lambda publié dans le numéro du Salon, la consommation d'huile aux 100 kilomètres a été indiquée comme étant de 900 centimètres cubes ; c'est 600 centimètres cubes qu'il fallait lire.

Le gazéificateur " SUPER=OLEUM "

Le Salon des poids lourds montrait éloquentement combien la locomotion automobile constitue un besoin impérieux de l'existence moderne. Cependant, à mesure que les possibilités du véhicule industriel se développent, on voit apparaître, chaque jour plus menaçante, une crise des carburants, car jusqu'à ces derniers temps l'unique carburant employé a été l'essence de pétrole, qui est un produit étranger, en sorte que cette essence est non seulement coûteuse d'emploi, mais encore nous rend tributaires de l'étranger.

Tout naturellement, nos meilleurs constructeurs ont cherché à rendre possible l'emploi des combustibles lourds, qui sont beaucoup moins coûteux et dont le sol national peut fournir un quantum important : deux grandes voies sont possibles pour l'utilisation de ces carburants, soit d'avoir recours au cycle de travail Diesel, qui met en jeu de très hautes compressions, soit d'adopter un procédé qui permette d'employer nos moteurs

fixe, surtout pour de grandes puissances, est assez naturel, puisqu'on peut toujours prévoir un ravitaillement convenable ; adapter sur nos voitures ou sur nos camions un moteur fonctionnant suivant le même cycle est une chose sensiblement plus délicate, d'abord parce qu'on n'est pas sûr de trouver en tous lieux le combustible optimum, et ensuite parce que, si on n'a pas le carburant approprié, c'est la panne irrémédiable ; c'est pourquoi, dès l'instant qu'il s'agit d'application automobile, il paraît préférable d'avoir recours à un procédé qui ne modifie en rien le moteur de telle sorte que s'il surgit une difficulté imprévue, il reste toujours à l'usager la faculté de marcher à l'essence.

La maison Chenard et Walcker a donné sa préférence à cette seconde méthode. Entre les divers systèmes qui lui étaient présentés, elle a choisi la réalisation de MM. Noirot et Deport, qui, sous le nom de « Super Oleum », ont réalisé un gazéificateur véritable, qui fonctionne avec n'importe quel hydrocarbure, huile de schiste par exemple, ou le « gaz oil ». On sait ce qu'est ce dernier : on l'obtient avec des huiles minérales ou industrielles de très bas prix. L'essentiel de l'appareil comporte un carburateur à double cuve ; l'une d'elles est alimentée à l'essence et assure la marche du moteur soit au départ, soit au ralenti ; en dehors de ces périodes accidentelles, le second carburateur, alimenté par le carburant lourd, entre automatiquement en jeu, et voici comment : du réservoir en charge, l'huile lourde arrive au carburateur, après avoir subi, dans un réservoir intermédiaire maintenu à une température voulue, une modification physico-chimique qui ramène la densité de l'huile lourde à une valeur voisine de celle de l'essence et qui produit une véritable gazéification, cette double modification étant telle que l'huile lourde se comporte alors exactement comme l'essence. L'économie réalisée ainsi par l'emploi de ce carburant lourd n'est jamais inférieure en prix à 50 p. 100 ; j'ai pu m'en rendre compte moi-même par l'essai d'un train F. A. R.

Ce qui rend le dispositif Noirot et Deport intéressant au plus haut degré, c'est le fait qu'il ne modifie en rien les moteurs existants, qu'il permet toujours à n'importe quel moment le fonctionnement à l'essence, et, enfin, qu'il n'altère en rien le moteur. Il y a là en somme un très gros progrès que nous nous devons de signaler.

du plancher de la voiture au-dessus de l'arbre à cardan pour en permettre le
habituels sans modifications organiques.
Employer un moteur Diesel à poste

C. FAROUX.

Droits réservés - CNAM