

LANCIA

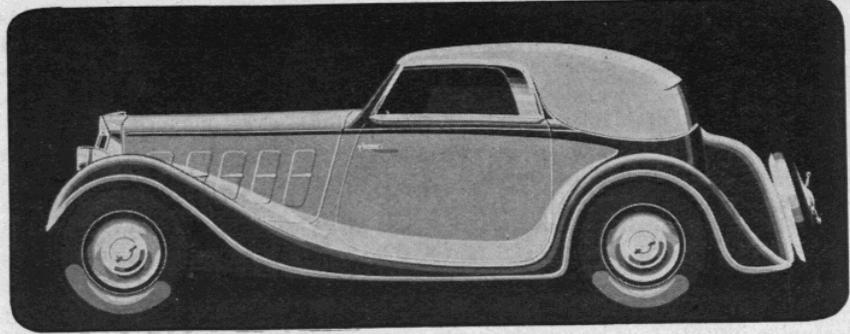
La contribution due à Vincenzo Lancia dans l'évolution de la voiture automobile moderne est considérable. Il faut, pour le comprendre, nous souvenir que Lancia fut, dans la période comprise entre 1905 et 1910; le plus merveilleux conducteur de course de l'époque. Non seulement virtuose du volant, mais technicien de haute valeur, ainsi qu'il en fournit le témoignage éclatant dès qu'il se résolut à devenir constructeur. Tout ce qu'il avait observé en course, à un moment où les vitesses étaient ce qu'elles sont aujourd'hui dans la pratique courante du tourisme, Lancia en tira les enseignements qui convenaient et, du premier jet, imprima à sa construction cette note personnelle qui la caractérise.

* * *

Parce qu'il savait le rôle primordial d'une bonne suspension et d'une tenue de route irréprochable, Lancia fut le premier constructeur au monde à appliquer les roues avant indépendantes : sur ce point, qui constitue une nouveauté pour la quasi-totalité des voitures contemporaines, sur ce point, qui est une des caractéristiques du Salon 1934, Lancia possédait une expérience sans pareille. Vingt ans d'expérience, non seulement au laboratoire, non seulement sur les routes d'essais, mais surtout entre les mains d'une clientèle toujours plus étendue, ont permis au brillant constructeur italien d'acquiescer la certitude que sa solution est la meilleure qu'on puisse rêver. Elle a évolué, sinon dans son principe, du moins dans son exécution ; elle donne lieu aujourd'hui à des assemblages mécaniques d'une précision qui tient de l'horlogerie, et dont la sécurité de fonctionnement est supérieure à tout ce qu'on pourrait imaginer.

* * *

Après ce premier point, si important, en voici un second, qui ne l'est pas moins, et qui concerne ce qu'on a pu justement nommer le « châssis-carrosserie ». On fait aujourd'hui grand état d'une solution qui, en fait, a été créée il y a bien longtemps par Lancia. Celui-ci avait rapidement compris le rôle essentiel, quant à la résistance de l'ensemble, joué par une carrosserie rationnelle et, en son temps, on a signalé qu'ici encore, et fatalement, les



Une jolie carrosserie sur Lancia « Belna ».

Troisième point qui ne demeure pas davantage indifférent à l'usager : le problème des vibrations. Rien, autant que les vibrations, ne rend une voiture désagréable à l'usage et ne fatigue vite les mécanismes. Qu'il s'agisse de 4, 6 ou 8 cylindres en ligne, les vibrations de torsion sont inévitables. De quels remèdes use-t-on communément ? On renforce les arbres, on multiplie les contrepoids, etc.

Voyez avec quelle élégance Lancia, guidé par un bon sens audacieux, résout, en maître, la difficulté. Son moteur se trouve considérablement raccourci par la disposition en V d'angle aigu, de deux files de cylindres : il a ainsi un vilebrequin trapu, de fort diamètre et diminue considérablement l'entraxe de deux cylindres consécutifs : à la méthode qui apporte des remèdes au mal, il substitue la méthode qui fait disparaître la cause du mal. Faut-il insister sur la supériorité de conception ?

* * *

Enfin, Lancia n'oublie jamais qu'une voiture est faite pour donner à son possesseur beaucoup de satisfaction et pas d'ennuis.

La voiture est de conduite aisée, de contrôle facile : les places offertes aux passagers sont éminemment confortables, les vitesses passent à merveille, et leur proportion est sagement établie ; les pédales d'embranchement et de frein sont douces ; la colonne de direction à l'inclinaison optimum ; les accumulateurs sont accessibles ; toutes les canalisations électriques, étudiées avec un soin minutieux, sont établies de façon à éviter toute surprise ; la stabilité comme la tenue de route de la Lancia sont surprenantes ; enfin, la visibilité pour les occupants est assurée sur un champ considérable. Et n'oublions pas ce point essentiel dans la petite voiture, la fameuse « Belna » : *il y a 4 vitesses,*

Rien, cependant ne vaut un essai.

On sait qu'à présent, la Lancia est construite en France, dans une usine située aux portes de Paris, à proximité de la Seine, raccordée aux grands réseaux. Cette usine, entièrement conçue d'après les idées de Lancia lui-même, j'ai eu le plaisir de la visiter et avec son outillage de haute précision, avec une fonderie « up-to-date » elle établit exclusivement pour la France le modèle « Belna ».

* * *

Résumons-nous : nous trouvons sur la Lancia « Belna », réunis, un ensemble de perfectionnements qu'on ne rencontre sans doute sur aucune autre voiture de même puissance. Et cette générosité dans l'étude lui confère des qualités qui frappent dès les premiers tours de roues.

Conduire cette petite voiture, si spacieuse cependant, si confortable, est un ravissement. Les possibilités en sont étonnantes : son maximum en palier est de 105 environ ; mais le judicieux rapport puissance-poids, la qualité propre du moteur, la disposition de 4 vitesses, l'extraordinaire tenue de route, la prodigieuse maniabilité, le fait enfin qu'on peut, des heures et des heures, garder l'accélérateur à fond, donnent à la « Belna » une réelle supériorité sur nombre de voitures d'une cylindrée supérieure. Etes-vous pressé ? Vous ferez en toute sécurité près de 80 de moyenne sur Paris-Marseille, couvert en moins de dix heures.

L'êtes-vous moins ? Alors vous utiliserez — à votre volonté — le très joli dispositif de roue libre adopté par Lancia sur la Belna, et, tout en réalisant encore 70 de moyenne, vous consommerez 9 litres à peine aux 100 kilomètres.

Et je ne veux même pas faire état de la joie constamment renouvelée qu'assure la conduite de l'étonnante « Belna », reine incontestée des voitures

idées de Lancia s'imposeraient. Nous y sommes présentement. ce que réclament unanimement les usagers. de petite puissance et de grande utilisation.

Droits réservés - CNAM