

La LANCIA DILAMBDA

La puissante firme d'automobiles Lancia, célèbre sur tous les marchés par son fameux modèle Lambda qui s'est affirmé parmi les meilleurs depuis 1922, vient d'étudier et de mettre définitivement au point pour 1930 un type nouveau, dénommé « Dilambda », qui, non seulement participe des directives générales de son glorieux aîné, mais encore présente sur celui-ci le très gros avantage d'une série de perfectionnements importants dictés par l'expérience et par les progrès accomplis actuellement par la technique automobile.

C'est dire par là que le nouveau modèle Dilambda se présente sous les auspices les plus favorables et que son retentissement sur le marché ne peut manquer d'être en rapport avec le renom de la firme et l'impeccabilité mécanique du type présenté. Examinons-en rapidement les caractéristiques principales, pour en faire ressortir les perfectionnements saillants.

On sait que, de tout temps, un des gros avantages et, il faut le dire, une des supériorités de la voiture Lambda résidait dans son système de suspension avant par roues indépendantes. On en sait les qualités : réduction au minimum du poids des parties non suspendues, élimination des effets destructifs d'inertie, suspension à la fois très douce et donnant une stabilité et une tenue de route absolument exceptionnelles à hautes vitesses ou en cas de freinage violent.

Dans le nouveau modèle « Dilambda », ce type de suspension a été remarquablement renforcé et amélioré, d'abord pour le système de graissage qu'on a rendu complètement automatique, ensuite pour la protection des parties glissantes vis-à-vis des agents extérieurs, et, enfin, pour la simplicité du

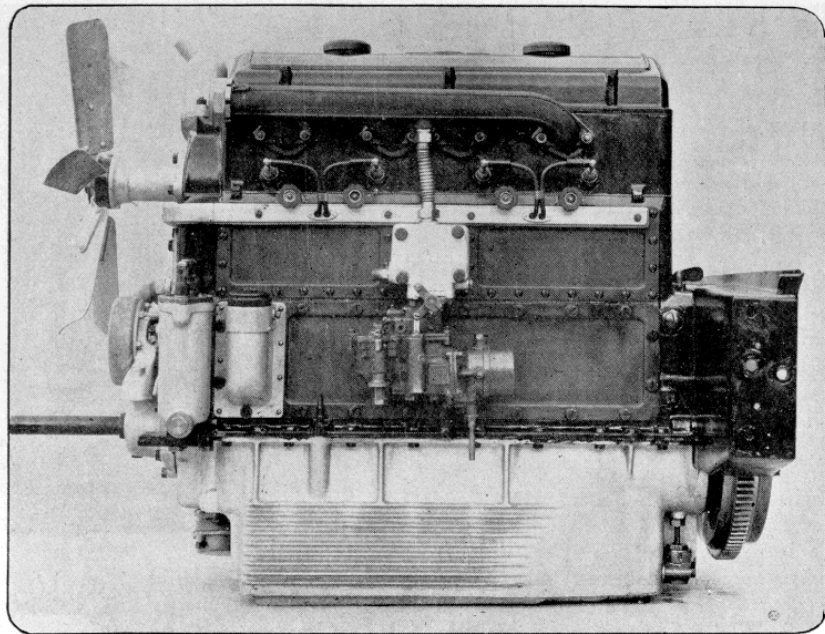


Fig. 2. — Moteur Dilambda.

fonctionnement, qui ne réclame ni soin, ni entretien.

La suspension arrière est réalisée par deux ressorts à lames très flexibles et par deux amortisseurs dont les axes sont montés dans des bagues garnies de caoutchouc « Silentbloc » qui rendent le travail du ressort absolument silencieux et n'exigent ni graissage, ni nettoyage.

En accord avec les tendances modernes de la construction, cette voiture est munie d'un moteur huit cylindres monobloc en V de $79,37 \times 100$ millimètres, soit une cylindrée de 3,960 pour une puissance nominale de 23 CV. Il est du type à très haut rendement et comporte des pistons en alliage léger d'aluminium et des bielles en acier spécial à haute résistance avec coussinets garnis de métal antifricition. Soupapes en tête commandées par culbuteurs.

Ce bloc aux lignes puissantes est particulièrement ramassé, grâce au dispositif spécial à Lancia et d'ailleurs breveté, selon lequel les cylindres sont disposés en V très étroit, ce qui permet de réduire les cotes d'encombrement et, à empattement équivalent, d'offrir le maximum d'espace pour la carrosserie.

Ce dispositif permet aussi de réduire la longueur de l'arbre moteur, d'où suppression complète des vibrations du moteur, sans nécessité corrélative d'employer des dispositifs antivibratoires.

Pour obtenir un fonctionnement très silencieux, la commande de l'arbre à cames de distribution est assurée par des chaînes à tension automatique. On a étudié avec tout le soin possible la réduction au minimum du poids des masses en mouvement pour diminuer la fatigue des paliers et réaliser de la sorte les meilleures conditions d'équilibre et favoriser les reprises rapides.

Deux pompes commandées électriquement assurent en toutes circonstances la constance absolue de l'alimentation du carburant.

L'étude du problème du graissage a été particulièrement soignée, et le système adopté comporte un dispositif de retour automatique de l'huile au carter. Celui-ci, conçu spécialement à cet effet, est muni d'ailettes pour assurer un bon refroidissement de l'huile.

Un filtre du type « Auto-Clean » est destiné à l'épuration de l'huile de graissage, et on peut le nettoyer par simple déplacement d'un petit levier placé à l'extérieur.

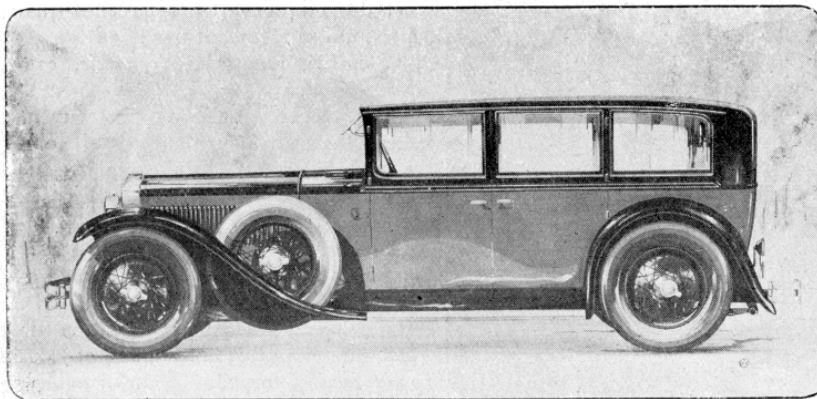
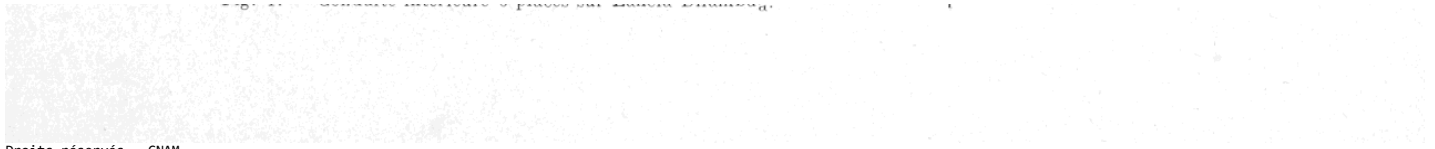


Fig. 4. — Conduite intérieure 6 places sur Lancia Dilambda.



Droits réservés - CNAM