

flotteur pour l'huile permet de se rendre compte du niveau. On apprécie ces petits détails à l'heure actuelle où, pour presque toutes les voitures, il faut une manœuvre sale et désagréable pour se rendre compte du niveau d'huile.

Le moteur était propre à l'arrêt, même après une marche à grande vitesse (pas de fuite d'huile, ni de fuite d'eau).

Le ralenti de la voiture qui, en prise directe, permet de rouler à environ dix kilomètres à l'heure sans faire claquer la transmission, est très satisfaisant. Mise en route facile. Pas de vibrations désagréables au moteur.

Rien à dire de l'embrayage qui est progressif. Boîte de vitesses parfaitement silencieuse en troisième et en prise directe et très peu bruyante en première et seconde. Pont absolument silencieux.

Suspension et tenue de route. —

Il est assez difficile, on le sait, de réussir à la fois une bonne suspension et une bonne tenue de route sur une voiture aussi rapide. Le problème a été particulièrement bien traité sur la Hotchkiss; la suspension reste douce, même aux petites allures, et on peut se promener à 60 à l'heure sur une route en état médiocre ou sur mauvais pavé, sans aucune secousse désagréable. Aux grandes vitesses, les amortisseurs télescopiques Repusseau, qui équipent la voiture, révèlent leurs belles qualités.

La tenue de route est excellente: d'ailleurs, l'examen des diagrammes de marche qui montrent qu'on a pu maintenir des vitesses très élevées sur des sections assez longues, vitesses entrecoupées par endroits de ralentissements rapides, indiquent la qualité de la tenue de route. On roule sans difficulté sur le dévers de la route, lorsque c'est nécessaire. Très bonne tenue dans les virages; pas de surprise désagréable lorsqu'on arrive sur une section de route en état médiocre. La voiture encaisse remarquablement bien les dos-d'âne.

Freinage. — J'ai dit plus haut ce qu'il fallait penser des freins. Si j'y reviens, c'est pour signaler la très bonne tenue de la voiture pendant le coup de frein, même si celui-ci est énergique. Les essais de freinage qui ont permis d'établir la courbe, ont été faits à peu près tous sans que les roues se bloquent, sauf aux environs de l'arrêt.

Les commandes de la voiture sont douces: les vitesses passent très bien. Dans les parcours de montagne effectués dans les Vosges où nous avons franchi plusieurs cols, la voiture reste parfaitement maniable. Elle braque très bien; on a utilisé presque uniquement la troisième et la prise directe dans les cols dans la montée du Ballon d'Alsace, du Grand Ballon et des autres cols, avec, de temps en temps, une reprise en seconde après les virages aigus.

La consommation de la voiture reste modérée, surtout si l'on tient compte de la vitesse moyenne très élevée qui a été réalisée sur la plus grande partie du parcours. Notons en passant que la voiture a été alimentée uniquement en essence de tourisme, sauf au départ, où j'avais fait le plein avec 2/3 de poids lourd et 1/3 d'essence tourisme, mélange qui donne d'ailleurs d'excellents résultats.

Dans l'ensemble, on voit que la 20 CV Sport Hotchkiss présente de très belles qualités, qui en font une voiture susceptible de satisfaire les conducteurs amateurs de grandes vitesses et de goût difficile.

Il nous plaît de remarquer ici que ce type de voiture a été créé en vue de la participation à l'épreuve de Paris-Nice dont il a brillamment remporté la première place en 1935.

HENRI PETIT.

N. B. — Cette même voiture a participé quelques jours après les essais, à l'Epreuve Paris-Nice, entre les mains de M^{lle} Lamberjack. Elle s'est classée 6^e du classement général, permettant à sa conductrice de remporter la coupe des Dames. — Le tableau des résultats de Paris-Nice, paru dans notre numéro du 15 Août, permettra à nos lecteurs de noter les performances de la voiture dans les diverses épreuves de classement.

H. P.

Essai d'une LANCIA type « Ardennes »

CARACTÉRISTIQUES DE LA VOITURE

Moteur à 4 cylindres en V étroit, de 72 millimètres d'alésage et 83 millimètres de course.

Bloc-moteur en aluminium avec chemises en fonte dure rapportées.

Cylindrée: 1.352 centimètres cubes.

Puissance effective: 47 CV à 4.000 tours-minute.

Soupapes en tête commandées par culbuteurs.

Pistons en alliage d'aluminium.

Bielles en alliage d'aluminium.

Alimentation par pompe mécanique et carburateur Zenith inversé.

Réservoir à l'arrière, d'une contenance de 50 litres environ.

Allumage par batterie et distributeur (6 volts).

Refroidissement par circulation d'eau avec dispositif de réglage automatique de la température.

Suspension du bloc-moteur par système breveté de fixation élastique, avec dispositif amortisseur de vibrations.

Embrayage à disque unique, fonctionnant à sec.

Boîte de vitesses à 4 vitesses avant et une marche arrière; la

2^e et la 3^e sont silencieuses, cette dernière étant synchronisée ainsi que la prise directe.

Suspension avant à roues indépendantes à chandelles, selon le système classique Lancia.

Suspension arrière également à roues indépendantes, par système spécial combiné: un ressort transversal, qui appuie sur deux bras oscillants, supporte la charge statique de la voiture, tandis que deux barres de torsion, qui prennent appui sur les mêmes bras, absorbent les différences de charge produites soit par les aspérités de la route, soit par la force centrifuge dans les virages.

Châssis à haute rigidité formant carrosserie.

Freins sur les 4 roues à commande hydraulique (Lockheed). La commande du frein à main est indépendante.

Dimensions des pneumatiques: 140 x 40.

Voie: 1^m,260.

Empattement: 2^m,750.

Poids de la conduite intérieure essayée: 800 kilogrammes.

Nombre de kilogrammes par cheval du moteur, au régime de la puissance maximum: 17,02.

Prix de la voiture: 45.500 francs.

Itinéraire de l'essai. — L'essai de Chartres-Tours et retour par Blois-partielles que générales. ont leur ori-

La Lancia « Ardennes » a été faite le samedi 24 juillet, sur le parcours Paris-Orléans-Etampes. Les mesures relatives aux vitesses moyennes, tant qu'au départ de Paris. Au retour, on n'a chronométré que jusqu'à Arpa-

Droits réservés - CNAM