

faible pour pouvoir être mesuré utilement : on peut admettre comme maximum 1 litre aux 1.000 kilomètres.

Consommation d'eau. — Mémoire.

Essai d'accélération. — Le graphique habituel donne les résultats de l'essai de démarrage : on y remarque la qualité des reprises de la Lancia « Ardennes ».

Essai de freinage. — Là aussi, comme d'habitude, on se reportera au graphique ci-joint.

Déjà les quelques chiffres donnés ci-dessus ont fait comprendre à nos lecteurs qu'on se trouve, avec la Lancia « Ardennes », en présence d'une exécution de grande classe.

En particulier, faire près de 87 de moyenne en consommant seulement 10 litres d'essence aux 100 kilomètres constitue une performance qui, jusqu'à présent, n'avait jamais été réalisée, du moins à notre connaissance.

Aussi bien, le résultat s'explique plus facilement si on tient compte à la fois du poids de la voiture et de la puissance effective du moteur.

Si celui-ci monte aisément à 4.300 tours sans aucunement vibrer, cela tient à sa conception, très particulière à Lancia : 4 cylindres en V étroit, permettant d'avoir un vilebrequin de 22 centimètres seulement de longueur :

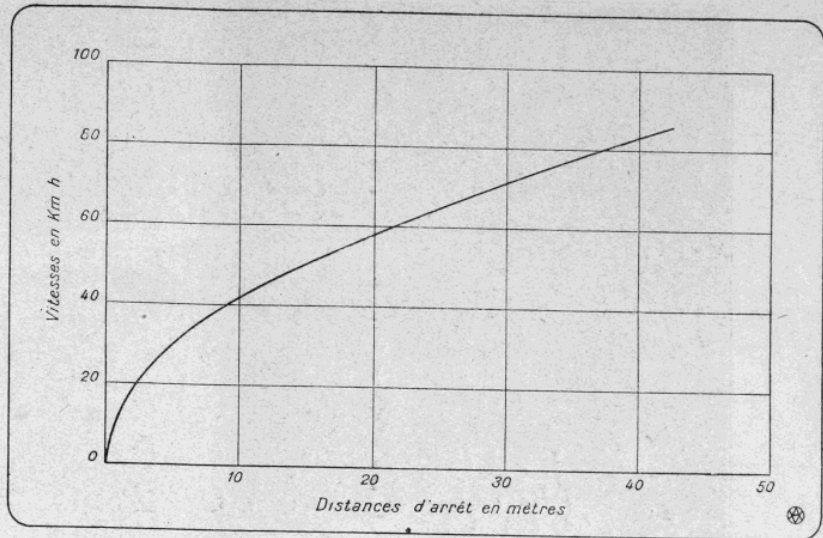


Fig. 3. — Essai de freinage.

voilà pourquoi on n'enregistrera jamais la moindre vibration.

47 CV avec 1.350 centimètres cubes : cela tient à la forme remarquable de la culasse, à la position très favorable de la bougie, à la légèreté de l'équipage en mouvement : les bielles, comme les pistons, sont en alliage d'aluminium, etc.

Et l'ensemble de la voiture pèse 800 kilogrammes seulement : il n'y a pas de châssis, mais une sorte de coque. Lancia a été le premier au monde à utiliser cette formule, permettant évidemment la rigidité maximum : d'où l'étonnante tenue de route de l'« Ardennes ».

Suspension de tout premier ordre

également, tant à l'arrière qu'à l'avant, grâce aux quatre roues indépendantes, qui ont d'autre part permis de réduire, au minimum le poids non suspendu, puisque le différentiel est lui-même fixé à la coque.

Direction remarquable de douceur et de précision, freins excellents.

Et toute la mécanique proprement dite est de première classe. Savez-vous que même les arbres de la boîte de vitesses sont montés sur roulements à aiguilles ?

Bref, une voiture aux possibilités étonnantes, qui est sans contredit la meilleure 8 CV du monde.

RENÉ-CHARLES FAROUX.

Essai d'une voiture PEUGEOT 402 légère

CARACTÉRISTIQUES DE LA VOITURE

Moteur quatre cylindres de 83 millimètres d'alésage, 92 millimètres de course (cylindrée 1.991 cm³). Culasse Alpax. Soupapes en dessus commandées par culbuteurs. Graissage sous pression. Vilebrequin à 3 paliers. Allumage par batterie. Carburateur Zenith-Stromberg inversé. Équipement électrique 12 volts.

Embrayage à disque unique sec.

Boîte de vitesses électromagnétique système Cotal, quatre

vitesses. Pont arrière à vis (5 × 23). Poussée et réaction par tube central. Suspension à roues indépendantes à l'avant, ressorts cantilever à l'arrière. Amortisseurs hydrauliques Peugeot.

Roues et pneus Dunlop 150 × 40.

Carrosserie série conduite intérieure 4 places.

Poids de la voiture à vide, 1.170 kilogrammes.

Nous avons publié déjà les essais des voitures Peugeot type 402 et type 302. La voiture dont nous allons parler aujourd'hui est la 402 légère, c'est-à-dire la voiture 302 avec moteur 402. Cette voiture est munie d'un changement

Nous ne donnerons sur elle que quelques précisions, puisque nos lecteurs sont au courant par ailleurs des performances de la 402 et de la 302 : bien entendu, on retrouvera sur la 402 légère les mêmes qualités de suspension, de

la 302 normale, puisque c'est le même châssis. Ce qu'on trouvera de nouveau par contre, ce sont des qualités de reprise supérieures à celles que possèdent les deux modèles précédents.

La 402 légère pèse en effet en ordre

de vitesse électromagnétique Cotal. direction et de tenue de route que sur de marche 1.150 kilogrammes, et le

Droits réservés - CNAM