

Fig. 3. — Moteur Dilambda, culasse enlevée.

Le système de refroidissement est contrôlé par un « thermostat » et le ventilateur est actionné directement par l'arbre de distribution, ce qui supprime la courroie.

Le cadre du châssis, très rigide, est constitué par deux longerons à section brevetée, réunis par des traverses spéciales, dont celle arrière fonctionne en même temps comme réservoir d'essence. Ce cadre permet l'installation de n'importe quel type de carrosserie.

On a également prévu un système de graissage central qui, par simple mouvement d'une pédale, envoie l'huile aux organes de la suspension avant et à toutes les autres parties du châssis.

La douceur de conduite et la puissance des freins ont été considérable-

ment augmentés. Ils sont du type à système auto-compensé, comportent une commande à main pour les freins sur les quatre roues, complètement indépendante de la commande à pédale pour le freinage arrière.

Enfin, la ligne de la voiture a été conservée très basse en adoptant un système d'engrenages à denture « hypoid » au pont arrière, permettant un surbaissement du pignon de commande qui donne une distance minima entre le plan du plancher de la voiture et la route, sans aucun encombrement à l'intérieur au-dessus de l'axe de transmission.

Tout permet donc d'affirmer que la nouvelle Dilambda ne manquera pas d'attirer l'attention de tous les amateurs de belle mécanique, artistement conçue et impeccablement exécutée, comme on le sait faire aux usines Lancia.

Etant donné qu'il s'agit ici d'un modèle nouveau, il est indispensable d'en citer rapidement les caractéristiques principales, afin de fixer convenablement les idées. Les voici donc, ci-dessous, résumées brièvement :

Moteur : huit cylindres monobloc, en V très étroit ; alésage : 79^{mm},37 ; course : 100 millimètres ; cylindrée : 3,960 ; puissance nominale : 23 CV.

Pistons en alliage spécial d'aluminium ; bielles en acier de haute résistance, complètement travaillées avec coussinets garnis de métal anti-friction ; arbre moteur travaillant sur cinq paliers ; carburateur double

Zénith, avec pompe d'accélération alimentée par pompes électrique ; « Autopulse » ; graissage sous pression.

Réservoir d'huile, capacité totale : 12 à 13 litres ; refroidissement à circulation d'eau muni de « thermostat » ; radiateur type spécial breveté, de grande puissance ; allumeur à batterie et allumeur Bosch à 12 volts ; dynamo Bosch de 130 watts de puissance ; batterie 12 volts, capacité 75 ampères-heure.

Réservoir d'essence, capacité : 100 litres ; embrayage monodisque à sec ; changement de vitesse à quatre vitesses et marche arrière ; transmission : montée sur roulements à billes articulée sur trois joints à cardan ; pont arrière : en tôle emboutie avec engrenages à denture « hypoid », rapport 12 × 51.

Suspension : avant, sur roues indépendantes ; arrière, sur ressorts à lames semi-elliptiques, munis d'amortisseurs.

Freins à compensation automatique sur les quatre roues, actionnés à pédale sur les roues avant et arrière et actionnés à main par une commande indépendante sur les roues arrière.

Roues démontables, à rayons, Rudge - Whitworth. Pneus Michelin Bibendum 16 × 50. Voie : 1^m,46 ; empattement : 3^m,475 ; longueur totale : 4^m,54. Emplacement de carrosserie : 2^m,672 de la hauteur des pédales de commande à la tangente extrême de la roue arrière.

Largeur maximum : 1^m,740.

Hauteur au-dessus du sol du bord supérieur du cadre, sous charge : 446 millimètres ; hauteur minimum du sol : 205 millimètres.

En résumé, il est permis de conclure que la nouvelle production des célèbres usines de Turin, constituée par une série de solutions dont la conception et la réalisation sont absolument originales et particulièrement éprouvées, présente les avantages suivants :

1^o Sécurité absolue, même aux hautes allures et sur routes accidentées.

2^o Harmonie des dimensions donnant le maximum de confort et limitant la longueur de la voiture, d'où une meilleure maniabilité générale.

3^o Souplesse de conduite poussée au maximum.

4^o Entretien très simple et n'exigeant que peu d'opérations, qui sont en général automatiques.

6^o Le rapport $\frac{\text{puissance motrice}}{\text{poids}}$

dépasse tout ce qui a été réalisé jusqu'ici dans le domaine des voitures de tourisme et qui permettent les plus grandes vitesses et les meilleures accélérations.

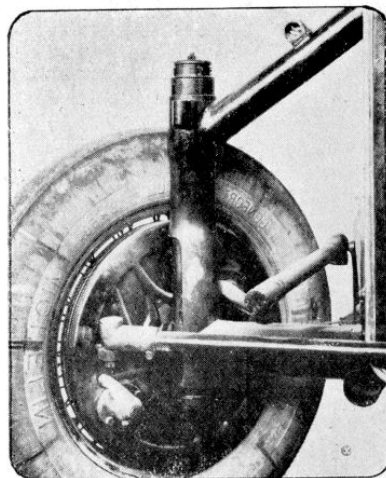


Fig. 4. — Suspension avant.

Droits réservés - CNAM