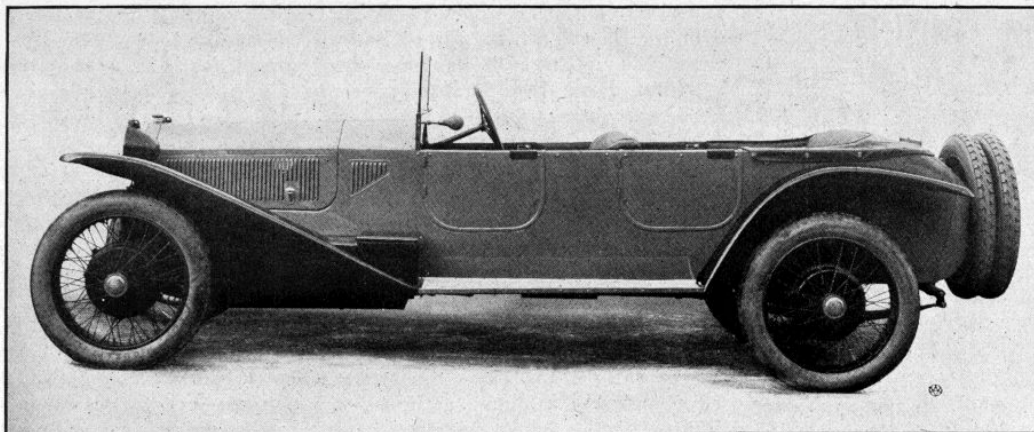


Essai de la LANCIA " LAMBDA "



Caractéristiques de la voiture.

— Les caractéristiques seront étudiées en détail dans une très prochaine description.

L'essai de la Lambda est un de ceux que l'on aimerait faire souvent, par suite de l'immense plaisir éprouvé par le conducteur au volant de cette voiture. Il n'est pas exagéré de dire qu'elle possède des qualités que l'on ne rencontre que très rarement réunies sur une voiture, et surtout aussi grandes.

La tenue de route et la suspension sont incomparables. La valeur du démarrage et du freinage est mise en relief par le graphique des figures 1 et 3.

Enfin, une de ses qualités les plus appréciables est sa souplesse, due à ce que son moteur n'est pas ce que l'on est convenu d'appeler un moteur poussé.

La vitesse maxima de la voiture est, en effet, obtenue un peu au-dessus de 3.000 tours, et il est bien évident que, si le constructeur l'avait désiré il lui aurait été facile de dépasser assez nettement ce régime, mais il eût perdu en agrément et en souplesse ce qui eût été gagné en puissance. Voici, d'ailleurs, les chiffres relevés au cours de cet essai.

M. Fonlupt m'avait recommandé d'essayer la voiture sur de mauvaises routes, sans crainte de pousser. Je me suis parfaitement conformé à ce désir, et j'avoue que, bien que prévenu sur les qualités de suspension et de tenue de route de cette voiture, je ne pensais pourtant pas qu'elles fussent si grandes. Les câssis notamment, les passages à niveau quelle qu'en soit l'ondulation, sont pris sans le moindre ralentissement, et un simple saut de route n'a

d'une descente moelleuse, telle est l'impression ressentie dans ces circonstances.

Itinéraire. — Paris, Saint-Denis, Beaumont, Beauvais, Poix, Abbeville, Montreuil, Boulogne, Montreuil, Abbeville, Amiens, Breteuil, Clermont, Chantilly, Paris, soit un total de 485 kilomètres.

L'aller jusqu'à Boulogne a été effectué par une pluie battante, avec pare-brise, capote dépliée, deux personnes à bord. Le retour effectué dans les mêmes conditions, mais sans pluie, jusqu'à Paris, avec un fort vent latéral ; la capote a été repliée à Breteuil ; le voyage d'aller a été contrarié par le mauvais état de la route, défoncée de Paris à Abbeville, très glissante par suite de la pluie sur toutes les sections macadamisées, ce qui a nécessité tout au long une certaine prudence qui a influencé la moyenne ; en outre, ainsi qu'il est figuré sur le graphique (fig. 2), les passages à niveau fermés à Franconville, Presles, Beaumont, Persan, Beauvais, Montreuil, ont pris 23 minutes ; une crevaison à Saint-Omer-en-Chaussée a fait perdre 6 minutes. Sans déduire les temps d'arrêt, la moyenne générale indiquée sur le graphique est de 67^{km},500 ; à titre simplement d'indication, en défalquant les minutes perdues aux passages à niveau et à l'arrêt pour crevaison, on arrive au chiffre de 77 kilomètres, absolument remarquable, si on tient compte des conditions atmosphériques et de l'état de la route, et c'est surtout dans la portion Paris-Abbeville que la moyenne réalisée est intéressante, car elle fait ressortir les remarquables qualités de suspension et de tenue de route du véhicule. Sur les plus mauvaises sections de l'itinéraire, la tenue de route

kilomètre en 35 s. 3 ; c'est d'ailleurs à la suite de semblables essais de vitesse sur mauvaises routes que la crevaison eut lieu, un caillou traversant entièrement l'enveloppe et la chambre à air. Le retour, effectué par temps sec et sur de la bonne route nous permet d'atteindre une moyenne plus élevée ; certains chiffres sont particulièrement éloquentes, notamment entre Montreuil et Abbeville (91 kilomètres à l'heure), et entre Breteuil et Clermont (88^{km},700).

Vitesse maximum. — En cours de route, sur mauvaises portions de route, au retour, de nombreux kilomètres furent abattus en 34 s. 1, 34 s. 3, 35 s. ; sur bonne route le kilomètre a été effectué en 33 s. 2/5 dans un sens et en 34 s. 1/5 dans l'autre sens, soit une vitesse moyenne de plus de 106 kilomètres à l'heure.

Consommation d'essence. — La consommation d'essence fut de 29 litres pour les 235 kilomètres du parcours aller, soit, aux 100 kilomètres, 12^l,500, et de 28 litres sur les 250 kilomètres du parcours retour, soit 11^l,300.

La consommation plus grande à l'aller qu'au retour, malgré les moyennes moins élevées, est due aux conditions défavorables dans lesquelles fut effectué l'essai et au manque de rodage du moteur qui n'avait encore que peu tourné.

Consommation d'huile. — La consommation d'huile est de 900 centimètres cubes aux 100 kilomètres.

La consommation d'eau est absolument nulle.

Accélération. — Les vitesses moyennes réalisées avec une voiture légèrement freinée, par suite de son manque de rodage, ne s'expliquent que par suite de ses grandes qualités

ment : un simple soulevement suivi tions, il etait possible d'abatre le d'acceleration, qui sortent de l'ordi-

Droits réservés - CNAM