

H1 Mev

Salon 1929
no 930
du 25 Sept. 29

La huit-cylindres UNIC

Quand on a constaté la souplesse, l'énergie des reprises, le brio des accélérations, la puissance de freinage et la sécurité remarquable dans la tenue de route de cette voiture, sans effort ni fatigue du conducteur, on est surpris d'apprendre la petite cylindrée du moteur et sa faible consommation. Cependant, ce moteur vous permet de rouler à plus de 105 à l'heure (au chronomètre) dans une carrosserie six places spacieuse avec confort et sécurité.

C'est un huit cylindres en ligne de 21,50 de cylindrée — alésage 63 millimètres, course 100 millimètres, — dont les explosions se succèdent selon le rythme 1-4-7-3-8-5-2-6 ; ce rythme de l'alimentation et le calage des manetons du vilebrequin qui en découle assurent le meilleur équilibrage du moteur, tant au point de vue alimentation régulière (d'où constance de la puissance des explosions) qu'au point de vue équilibrage dynamique du vilebrequin.

La distribution se fait par arbre à cames dans le carter, commandant les soupapes placées en tête au moyen de poussoirs à plateaux, triangles et culbuteurs.

Le vilebrequin à plateaux, monté sur neuf paliers, commande, au moyen d'une chaîne silencieuse à double rouleaux, la pompe à eau de grand débit. Sur le même axe de commande de la pompe est prise la transmission par

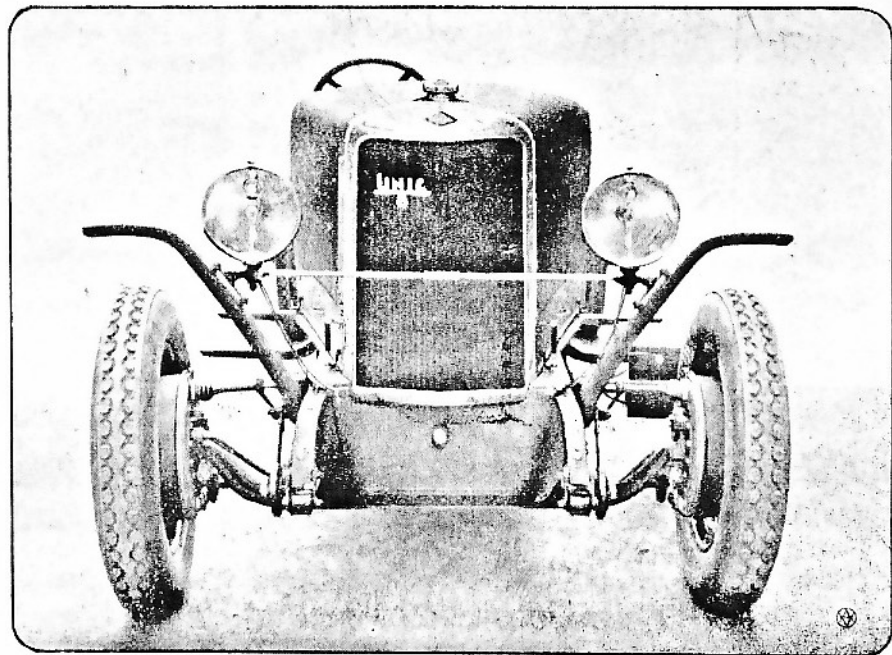


Fig. 2. — 14 CV huit cylindres Unic, vue de l'avant.

courroie caoutchouc pour commande du ventilateur.

Pour parfaire l'agrément de mise en action rapide à froid, l'élevation rapide de température optimum du bloc moteur est obtenue par un thermostat ne permettant la circulation maximum de l'eau que lorsque cette température est atteinte ; de plus, le ventilateur n'est mis en action qu'à ce moment précis par un embrayage magnétique commandé automatiquement par un deuxième thermostat. Ces dispositifs sont particulièrement goûtés en hiver, la mise en action étant alors rapide.

Que l'un ou les deux thermostats viennent à faillir, la section totale de

circulation d'eau est ouverte et le ventilateur embrayé.

Ce moteur consomme environ 16 litres d'essence aux 100 kilomètres pour une moyenne de 60 à 70 kilomètres à l'heure et 18 litres pour une moyenne de 70 à 80 kilomètres; consommation d'huile, 150 grammes aux 100 kilomètres.

Une suspension spéciale équipée à l'arrière ce châssis, donnant une tenue de route remarquable.

Un ressort porteur long, à lames relativement épaisses, est fixé sous le pont ; au-dessus, un ressort court auxiliaire, compensateur, à lames minces. Ces deux ressorts sont semi-elliptiques ; le ressort porteur supporte toute la charge statique quand le ressort auxiliaire n'a aucune tension moléculaire; de ce fait, ce dernier réagit dynamiquement dans deux sens: pour freiner dans un sens les réactions du premier ressort, dans l'autre le soulager pendant les surcharges statiques et dynamiques ; de plus, leurs compositions sont telles que les périodes d'oscillation de chacun des ressorts sont nettement différentes : il y a interférence entre elles, d'où amortissement rapide de ces oscillations.

La direction, à vis et écrou, est très douce. L'épure de direction parfaitement établie et une chasse bien calculée contribuent à la grande stabilité de ce châssis ; elle rend les manœuvres douces et sûres dans les virages les plus difficiles, et donne en ligne droite, aux plus grandes allures, une sécurité absolue.

Tout amateur de belle mécanique voudra se renseigner complètement sur ce beau châssis.

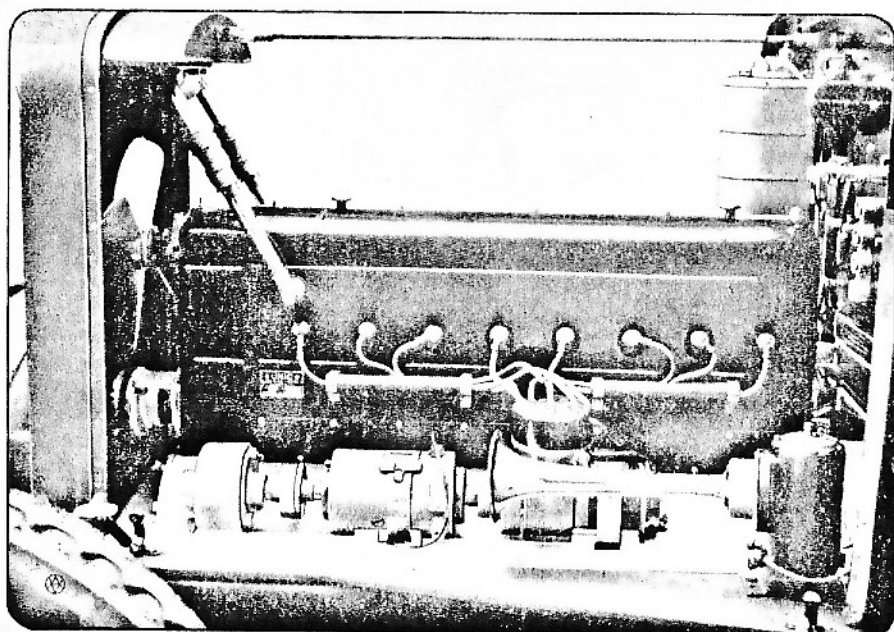


Fig. 1. — Moteur de la 14 CV huit cylindres Unic.