

DERBY

Derby est une de nos vieilles maisons françaises — elle existait déjà avant 1914 — construisant d'après des brevets également français. Spécialisée de 1920 à 1930 dans les voitures de sport, elle a lancé au Salon de 1931 un modèle qui a fait sensation. Il s'agit d'une voiture à traction par roues avant et suspension par quatre roues indépendantes.

Pour 1934, la maison continue, et avec raison, la fabrication de ce type, qui est une 6 CV à culbuteurs. Mais elle y ajoute un nouveau modèle, également à traction avant, de plus forte puissance.

Il s'agit d'un châssis 8 cylindres, dont le moteur, créé par Derby, s'inspire de la technique du moteur d'aviation. Il comporte deux groupes de quatre cylindres en V à 90°, de 65 x 75, donnant une cylindrée totale de 1092 centimètres cubes. Les soupapes d'admission sont latérales, celles d'échappement en tête; la commande se fait par un seul arbre à 8 cames tournant dans un bain d'huile; il actionne les soupapes d'admission par linguets et les soupapes d'échappement par culbuteurs. Un vilebrequin porté par 3 paliers, une distribution commandée par pignons, y compris la dynamo, deux carburateurs Solex, complètent ce remarquable moteur. Ajou-

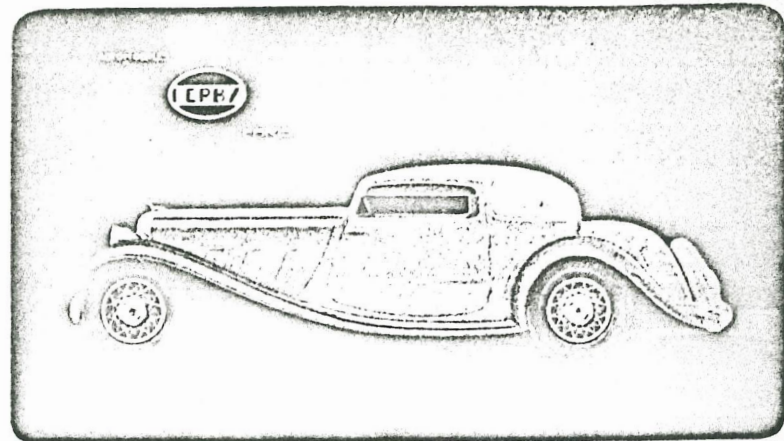


Fig. 2. — Cabriolet Derby 8 cylindres.

tons que la boîte à quatre vitesses est à 2° et 3° silencieuses, et que la conduite intérieure 4 places est capable d'une vitesse de 120 kilomètres à l'heure, avec une consommation de moins de 14 litres aux 100 kilomètres.

Voyons maintenant les caractéristiques de la construction Derby.

Dans les deux modèles, le moteur forme bloc avec la boîte de vitesses et le pont avant; le carter qui contient ces deux derniers organes est boulonné sur le carter du moteur. L'embrayage est un monodisque à sec, et la boîte est à quatre vitesses avec, comme nous l'avons dit, 2° et 3° silencieuses; le changement de vitesse

est commandé par manette fort bien placée sur le tableau de bord.

Le pont avant est très accessible et d'une grande robustesse; ses dimensions n'étant pas limitées par le voisinage de la carrosserie, on a pu lui donner toute la force désirable. Le couple conique qu'il contient est à denture Gleason. Au centre du carter de pont oscillent les deux demi-essieux par de solides attaches triangulaires; les demi-essieux sont tubulaires et laissent passer les arbres de roues. Ceux-ci sont articulés, côté pont, par un joint flexible de grand diamètre, et côté roue, par un joint de cardan spécial fonctionnant complètement enfermé dans un bain d'huile, ce qui le rend inusable.

L'essieu arrière, comme l'essieu avant, est constitué par deux pièces articulées au centre du châssis et portant les roues à leurs extrémités.

La direction, spéciale à Derby, est du type à vis et roue à denture creuse; la vis est montée sur roulements à billes, et les rotules d'accouplement à rattrapage de jeu en augmentent encore la douceur et la précision.

Il est inutile, croyons-nous, d'insister auprès de nos lecteurs sur les avantages de la traction avant et des quatre roues indépendantes. Ils savent que, bien établies, ce sont les solutions de l'avenir. Stabilité, confort, sécurité à toutes les vitesses, voilà ce qu'elles procurent. Dans cette catégorie, la Derby est une réalisation de tout premier ordre. La recordwoman, M^{me} Stewart, l'a bien montré, en couvrant à Monthéry, sur sa « Derby Spéciale », le tour de piste à 234^{km},861 à l'heure, ce qui est de loin le record pour tous les autodromes du monde. C'est la preuve d'une tenue hors ligne, que seule peut posséder une voiture de grande classe.

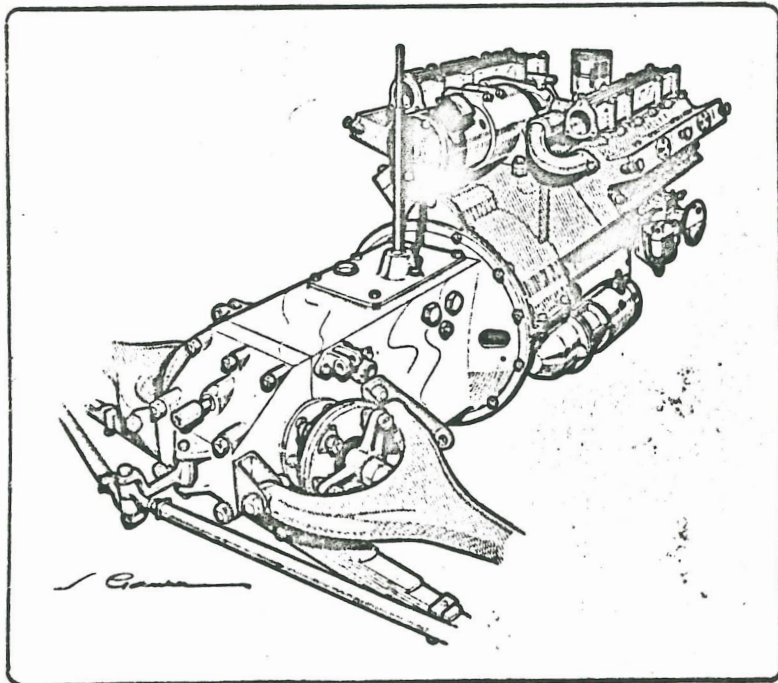


Fig. 1. — L'avant de la 8 cylindres Derby.