



Il n'a pas toujours la possibilité de faire ce que l'on dési- rerait. Ainsi, je suis certain que la plupart de nos lecteurs qui s'intéressent aux automobiles en qualité de bons meccanos, auraient voulu visiter le Salon de l'Auto, qui vient d'avoir lieu à Paris. Peut-être même certains de ces jeunes gens ont-ils pu le faire, mais ceux qui n'ont pas eu



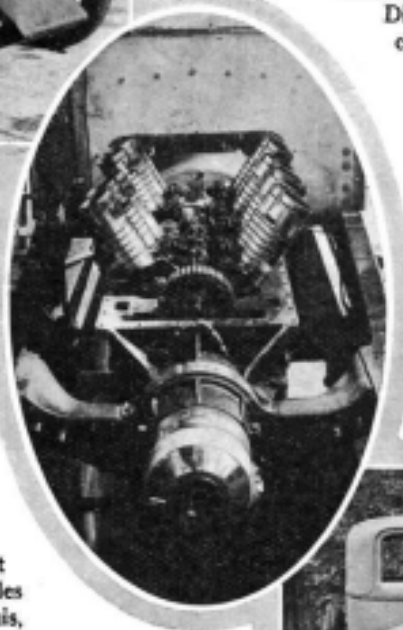
#### La Voisin 12 cylindres des Records

cette chance seront contents de trouver ici un aperçu de cette très intéressante exposition.

Le Salon de cette année est le vingt-troisième depuis celui qui eut lieu en 1894 ; cette première exposition se contentait modestement du titre de Salon du Cycle ; aussi ne devrait-on compter l'ère de l'automobilisme qu'à partir de 1895, époque où parut, pour la première fois, une section de l'industrie automobile à l'exposition du cycle. Les Salons de l'Auto se succédèrent jusqu'au moment de la guerre et reprirent en 1919 ; en 1925, le Salon fut supprimé, mais les années suivantes son succès devint si grand que, depuis, la quinzaine du Salon est devenue une des grandes époques de la vie de Paris.

Quelles sont les principales caractéristiques des voitures présentées cette année ? Tout d'abord nous assistons au succès de la huit cylindres, qui tend de plus en plus à remplacer la six cylindres. Certes, cette innovation rencontre certaines résistances, certaines critiques, comme, du reste, cela s'est passé successivement pour la quatre cylindres et la six cylindres.

Disons que la voiture six cylindres présente déjà de tels avantages (absence à peu près complète de vibrations, accélération douce et rapide, puissance plus considérable pour un poids égal) que ce type est encore assuré d'un très long succès. Pourtant, on ne saurait nier que tous ces avantages se retrouvent, considérablement augmentés, dans le moteur à huit cylindres, qui, lui-même, n'est qu'une étape pour arriver à un plus grand nombre de cylindres. Déjà maintenant, les maisons Daimler et Voisin construisent des 12 cylindres qui, certainement, sont les moteurs d'un très proche avenir. Les deux



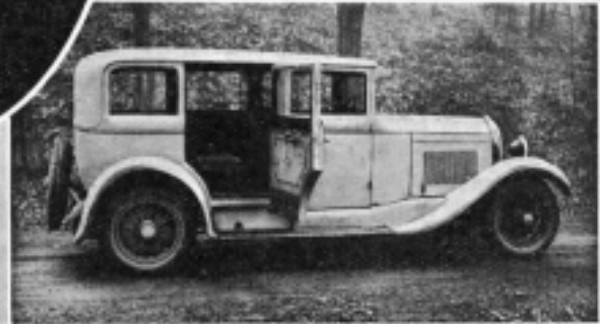
Bloc Moteur  
du Châssis  
Voisin  
12 cylindres

types de huit cylindres exposés sont le 8-c. en ligne et le 8-c. en V.

En dehors des nouveaux types de moteurs, le Salon présente encore divers perfectionnements dans la construction des pistons, la distribution, la direction, etc. Les constructeurs se sont attachés également à perfectionner les qualités de confort et d'agrément des voitures. Ainsi, on a atteint de notables progrès dans la marche silencieuse. Ce dernier perfectionnement ne peut être obtenu intégralement que par une fabrication extrêmement soignée de toutes les pièces du moteur, ce qui en augmente le prix, mais différents dispositifs ingénieux, tels que le « damper » ou amortisseur de vibrations, les carters rigides, les supports élastiques reliant le moteur au châssis, la chaîne à rouleaux ou l'engrenage silencieux, l'amortisseur de ressort à soupapes, contribuent dans une grande mesure à supprimer le bruit désagréable que produit une auto en marche.

Disons quelques mots sur les perfectionnements mécaniques des châssis. Il faudrait citer les boîtes des vitesses avec relais, dont la maison Voisin donne une solution des plus intéressantes ; les roues libres, disposées entre les boîtes des vitesses et l'essieu arrière ; le différentiel Sensaud, de Lavaud comporte une roue libre de ce genre, ce qui rend extrêmement facile la manœuvre du changement de vitesse ; l'indicateur de synchronisme qui a pour but de faciliter également le passage des vitesses, etc.

Et maintenant faisons une promenade à travers le Salon, en nous arrêtant devant les stands qui nous intéressent.

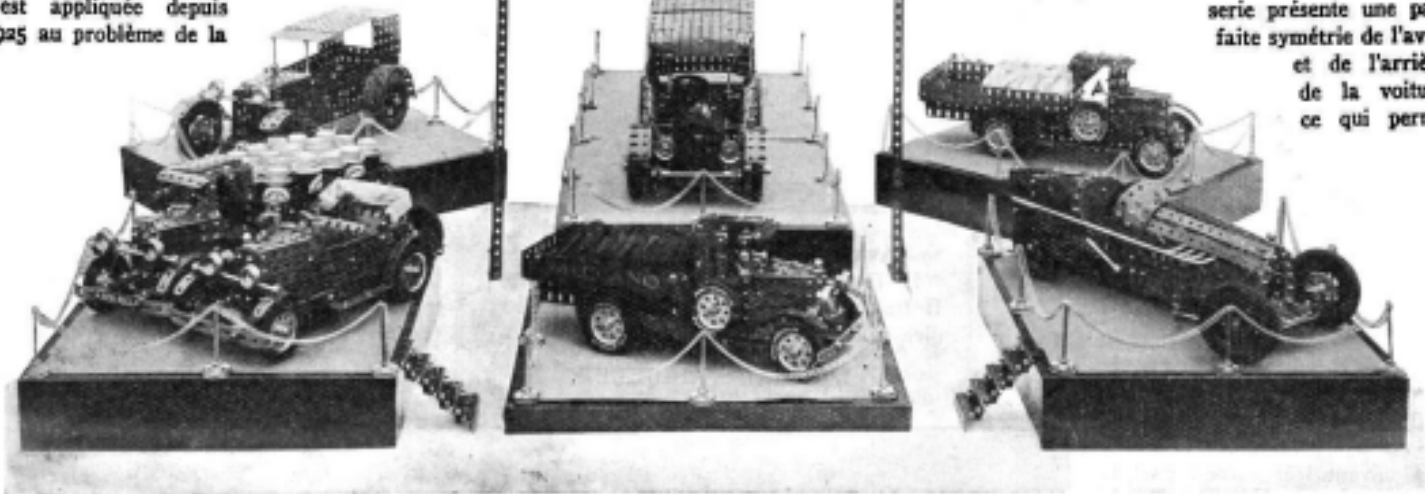


Voiture Delaunay-Belleville, conduite intérieure

La maison Voisin expose deux nouveaux châssis, dont l'un, comme nous l'avons déjà dit, à 12 cylindres. Ce constructeur a établi sa première 12 cylindres en 1919, et depuis étudié ce type de moteur qui vient de prouver ses qualités en battant à Monthléry de nombreux records. Ce nouveau moteur en V possède une puissance de 22 C.V. Delaunay-Belleville présente une série de modèles à 4 et à 6 cylindres, de 11 à 22 C.V. Ce sont également des 4 et 6 cylindres qu'expose cette année Delahaye. Les voitures Delage comprennent

des 6 cylindres, dont les performances sont universellement connues et une nouvelle 8 cylindres de 23 C.V., comportant un certain nombre d'innovations. Le stand Renault présente de très belles autos : la Monasix et la Vivasix, à 6 cylindres, et une série de Stella : la Monastella, la Vivastella, la Reinastella à 8 cylindres. La grande innovation est l'emplacement du radiateur à l'avant, sous le capot, pour tous les modèles.

La firme Tracta, qui s'est appliquée depuis 1925 au problème de la



Un Stand du « Salon Meccano »

traction par roues avant, a obtenu déjà de nombreux succès sportifs avec ses modèles. Bugatti, spécialiste de la vitesse, présente un nouveau châssis 30 C.V., moteur à 8 cylindres en ligne. La maison Fiat expose une série de châssis à 4 et 6 cylindres, depuis 6 C.V. jusqu'à 21 C. V. Les châssis Hispano-Suiza 6 cylindres de 32 et 46 C. V. sont des merveilles de puissance mais... ils reviennent (sans pneus) à 150.000 et 180.000 francs ! Pourtant ce prix n'a rien d'effrayant si on le compare à celui des châssis Mercedes-Benz, par exemple, qui atteignent 272.000 francs, ou Rolls-Royce dont le type Phantom II court de 40/50 C. V. coûte 1850 livres, soit 237.500 francs, livré à Londres, ce qui revient, avec la douane, à 380.000 francs environ. Je devrais parler encore des créations de Buick, de Cadillac, de Chevrolet, de Citroën, de Dion-Bouton, de Ford, de Hotchkiss de Panhard et Levassor de Talbot, pour ne citer que les firmes les plus importantes ; mais les pages du M. M. n'étant pas en caoutchouc, il m'est impossible d'y faire entrer plus qu'elles ne sont capables de contenir.

Mais si le côté mécanique des autos doit spécialement intéresser les jeunes Meccanos, l'aspect général des voitures, leur carrosserie ont également une très grande importance. C'est même souvent à la tarrosserie et non au châssis que les profanes estiment une voiture.

La carrosserie de l'auto moderne est de type surbaissé ; il est inutile d'en énumérer les avantages qui sont connus. Ce qui semble plus discutabile, c'est le procédé de revêtement extérieur. Doit-il être rigide ou souple ? La tendance actuelle est à la carrosserie rigide en tôle, qui présente, croit-on, plus de sécurité en cas d'accidents ; mais la carrosserie souple Weymann gainée en simili-cuir possède d'autres avantages dont le prix de revient et l'absence de vibrations désagréables ne sont pas les moindres. Il est donc très probable que l'on reviendra bientôt à ce mode de revêtement, création française et dont la vogue est très grande en Angleterre, alors qu'on l'abandonne en France. C'est, du reste, ce qui arrive avec une autre invention française, la conduite intérieure à toit mobile, qui permet de découvrir instan-

tanément la voiture par le haut, alors que les côtés de la caisse restent fixes. Les différents systèmes de ce type sont très répandus à l'étranger, mais en France on hésite encore à étendre leur usage. Certes, l'aspect de l'auto est encore en période d'évolution, mais on peut déjà apercevoir la direction que cette évolution suivra. Citons, à titre d'exemple, la voiture carrossée par G. Busson et qui remporta la coupe d'originalité au Concours d'élégance et de confort, organisé par « l'Auto ».

Cette carrosserie présente une parfaite symétrie de l'avant et de l'arrière de la voiture, ce qui permet

de donner aux deux rangées de sièges la même largeur et, par suite, d'augmenter le nombre de places ; d'autre part, cette disposition prévoit déjà l'auto à moteur arrière, qui est peut-être la voiture de l'avenir.

L'automobile est encore un objet de luxe en France, alors qu'aux Etats-Unis, par exemple, elle est devenue d'un usage courant, presque comme la bicyclette chez nous. Cela tient au prix des voitures qui, en France, est supérieur au prix de la voiture populaire en Amérique surtout en prenant en considération le change. La fabrication américaine se fait en grande série, tandis que les fabricants français, sauf quelques-uns, établissent continuellement de nouveaux modèles, dont la préparation et l'outillage de chacun

exigent des dépenses de plusieurs dizaines de millions. Il y a ainsi des voitures de 10 C.V. dont la fabrication (matière, main-d'œuvre, taxe), n'atteint que la moitié du prix de revient ; l'autre moitié est représentée par le prix de l'étude, des essais et de l'outillage du nouveau modèle. Ceci, ainsi que les lourdes taxes dont est frappée l'industrie automobile, favorise la concurrence étrangère. En 1927, la France a importé 4.511 voitures et en a exporté 34.666, autrement dit nous achetons à l'étranger plus de voitures et nous lui en vendons moins.

Les pays étrangers nos principaux clients pour les automobiles sont, par ordre d'importance, l'Allemagne, l'Espagne, la Belgique, la Grande-Bretagne, la Suisse et la Pologne.

Et maintenant que nous avons terminé notre promenade au Salon de l'Auto, pourquoi n'en organiseriez-vous pas un vous-mêmes ? Vous possédez une boîte Meccano, vos camarades aussi ; construisez chacun un ou plusieurs types de voitures, établissez des Stands et vous aurez votre Exposition sans avoir besoin d'aller au Grand Palais. Vous trouverez sur cette page quelques illustrations représentant des autos construites en pièces Meccano et qui pourront vous inspirer.



La « Vivastella » Renault