



**L**e Salon de l'Auto est un des grands événements nationaux de l'année; et en effet, l'industrie de l'Automobile n'est-elle pas avant tout française et ne fait-elle pas vivre des dizaines de milliers d'ouvriers? Mais le Salon de l'Auto n'intéresse pas que les acheteurs au portefeuille bien garni, il intéresse également tous ceux

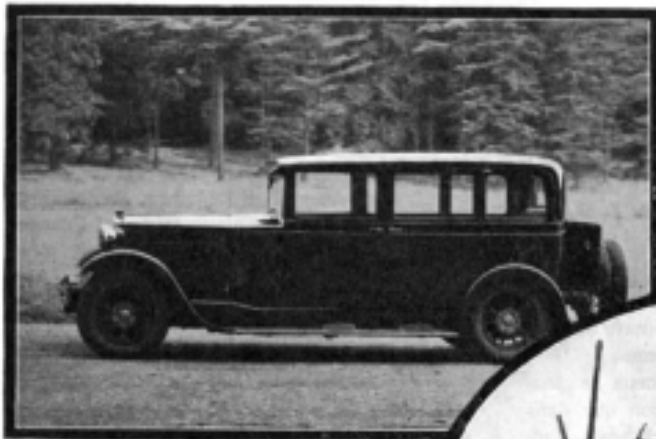
prise directe en seconde vitesse, ou inversement, en évitant le débrayage.

Et maintenant visitons les Stands des grands constructeurs, en notant ce qui nous paraîtra intéressant. Delage présente des modèles à 8 cylindres en ligne, à quatre vitesses, arbre de transmission à double cardan, freins sur les quatre roues, actionnés par servo-freins et par levier à main. Les caractéristiques principales de ces voitures consistent en une grande souplesse et d'excellentes qualités d'accélération et de vitesse. La maison Voisin expose plusieurs nouveaux châssis fort

15, 17 et 22 cv. à 6 cylindres et de 23 cv. à 8 cylindres. Ces châssis à carrosseries très élégantes ont été parmi les plus admirés. Passons au stand Berliet. Cette maison a exposé des voitures à 4 cylindres, qu'elle se propose de construire en grande série. Cette voiture, de 9 cv., est munie d'une carrosserie tôle d'un aspect très élégant. C'est la voiture économique et d'une puissance très suffisante pour la ville et le tourisme. Berliet présente également des voitures à 4 cylindres, de 16 cv., et à 6 cylindres de 11 et de 16 cv.

Les usines Citroën restent fidèles à leurs modèles de voitures à 4 et à 6 cylindres, qui ont été les favoris du grand public. Des perfectionnements y ont été apportés, notamment à la 4 cylindres, qui a été dotée des dispositifs de la 6 cylindres, soit une nouvelle boîte de vitesse, un nouvel embrayage, une direction à tube fixe, etc... Ajoutons que les carrosseries de ces voitures, malgré leur prix relativement modeste, sont élégantes et très solides.

La Maison Hispano-Suiza s'est illustrée cette année par l'exploit du «Point d'Interrogation», équipé avec un moteur de cette mar-



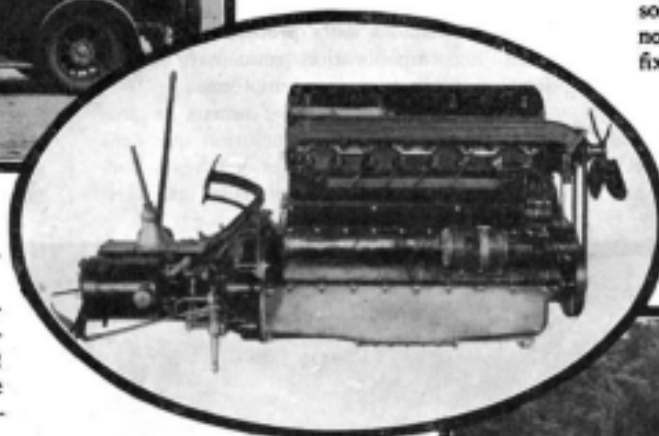
Voiture Berliet 16 cv, 4 cyl.

que passionne la mécanique et, par conséquent, tous les jeunes meccanos.

L'Automobile a-t-elle atteint sa perfection? Certainement non, mais son évolution est devenue plus lente, car ce n'est que peu à peu qu'on arrive à trouver de nouveaux perfectionnements au mécanisme admirable des châssis.

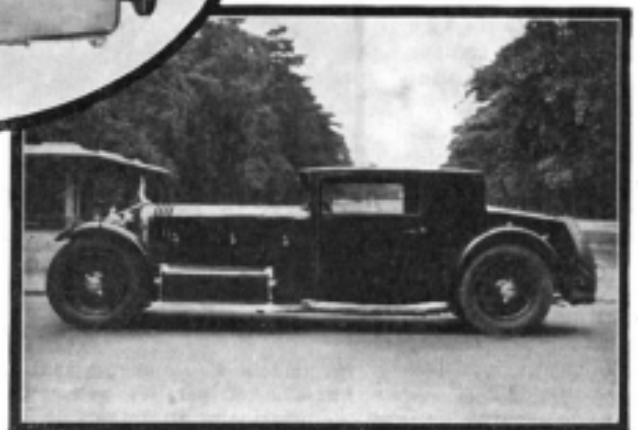
Une des caractéristiques du progrès de l'auto est l'augmentation du nombre des cylindres. Les petites voitures à quatre cylindres tendent à disparaître, remplacées par des moteurs plus puissants. Pourtant on a pu voir au Salon, des voitures de quatre cylindres, exposées par Peugeot, Mathis, Citroën, Rosengart, Renault. Mais le triomphateur de l'année est certainement le multicylindre; le dernier Salon avait vu des moteurs à 8 cylindres et même 12 cylindres, le Salon actuel a confirmé le succès du 8 cylindres, dont la maison Renault a entrepris la fabrication en série, tandis que d'autres fabricants, Cadillac et Bugatti, en sont déjà aux 16 cylindres, moteur en V.

Le système de la traction avant n'est plus une nouveauté: nous le retrouvons cette année au Salon. Signalons encore des progrès dans le freinage, la «roue libre» de Studebaker, qui permet de passer de la



Moteur Delage  
(côté échappement)

intéressants. Le 13 cv. de 6 cylindres est muni du relai électro-magnétique Voisin; ce dispositif a pour but d'assurer un changement rapide et simple de démultiplication; ordinairement, cette opération nécessite des manœuvres de levier et de pédale, alors que dans ce nouveau système il suffit d'appuyer sur un bouton. Une autre voiture de 6 cylindres, la 33 cv. développe une puissance qui lui permet d'atteindre 130-135 km. à l'heure en palier. Deux autres châssis sont munis de moteurs de 12 cylindres, 28 cv.; l'un d'eux est du type classique, le second est de type surbaissé et qui peut être équipé également avec un moteur de 33 cv. Delaunay-Belleville expose une série de voitures de



Voiture Voisin à châssis surbaissé.

que. Les autos Hispano sont des voitures de grand luxe et ses châssis présentent tout ce qu'il est possible d'atteindre actuellement comme mécanique de précision. Les moteurs de 6 cylindres sont établis pour une puissance de 32 cv. et de 46 cv. et portent des carrosseries d'une élégance, d'une richesse, d'un fini parfait.

Nous pourrions citer encore les stands

de Chenard et Walcker, de Lorraine, de Talbot, de Rosengart et tant d'autres, mais, répétons-le, rien de bien notable comme nouveauté n'a été établi cette année.

Pourtant, excepté les caractéristiques des voitures exposées, et dont nous avons parlé plus haut, un amateur compétent trouverait au dernier Salon d'autres perfectionnements, que nous nous contenterons d'indiquer.

Ainsi dans l'établissement du moteur le changement le plus notable est celui de l'alimentation; l'emplacement des carburateurs (ou du moins de nombre d'entre eux) est changé, leur fonctionnement aussi.

On n'installe plus le carburateur sous la tubulure d'aspiration, mais dessus. Un des premiers avantages de ce système à côté de nombreux autres (augmentation de puissance, facilité de montage et de démontage, etc.) est celui qui consiste à ne plus avoir de réservoir ou d'exhausteur alimentant par gravité le carburateur.

Ce dernier est maintenant trop haut et il faut avoir recours à une petite pompe pour l'alimentation. Cette pompe fonctionne grâce au moteur et, par conséquent, n'envoie de l'essence que pendant la marche; les risques d'incendie ou de perte de carburant sont ainsi nuls.

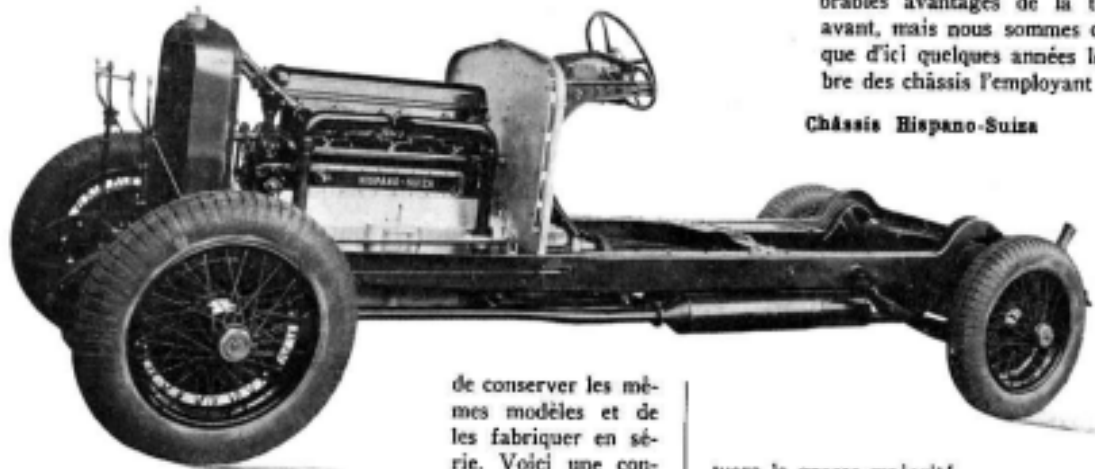
Les pneumatiques, auxquels les profanes prêtent si peu d'attention, constituent une partie très importante de la voiture, et sont perfectionnés d'année en année. Disons, à titre d'exemple, qu'un train de pneumatiques, qui ne pouvait couvrir naguère que quelques milliers de kilomètres, en abat maintenant une trentaine de mille.

Nous avons dit que l'automobile est une industrie nationale en France; on le comprendra mieux encore en apprenant que le nombre de voitures s'accroît chez nous de 150.000 environ par an. Il en résulte une circulation de plus en plus intense, un chiffre d'affaires toujours grandissant et, par conséquent, un accroissement de la prospérité du pays. Ces résultats, ne l'oublions pas, sont dus en grande partie, au Salon de l'Auto, qui contribue, par l'émulation qu'il crée, en perfectionnant des châssis, et, par l'intérêt qu'il provoque chez les nombreux visiteurs, à rendre l'automobile de plus en plus populaire.

Ceci posé, on devrait regretter la décision des organisateurs de reporter le prochain Salon à 1932. On assure que les

constructeurs, afin de pouvoir exposer chaque année de nouveaux types, sont obligés de supporter de grosses dépenses d'études, outillage, mise au point, qui augmentent inutilement le prix de revient.

Cette année de repos leur permettra donc



Châssis Hispano-Suiza

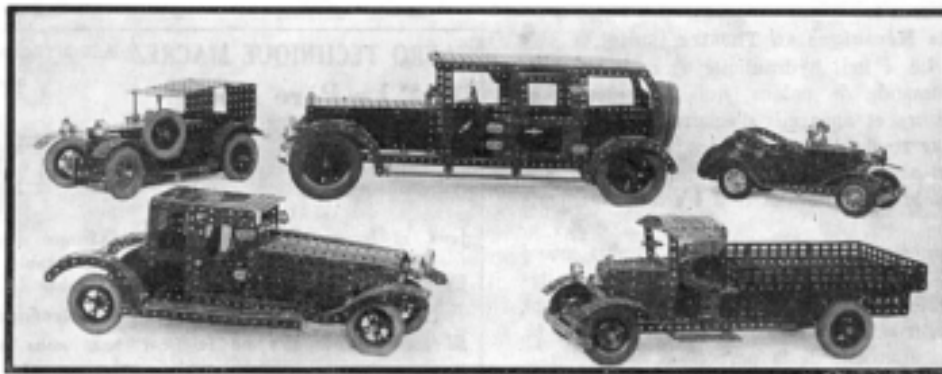
de conserver les mêmes modèles et de les fabriquer en série. Voici une considération qui touche

peu les jeunes Meccanos! Ces heureux jeunes gens peuvent perfectionner sans cesse leurs modèles à peu de frais et chacun d'eux, s'il ne possède pas les moyens de s'offrir une Hispano, peut, au moins, en construire une... en miniature avec sa boîte Meccano. Et ceci n'est-ce pas déjà un grand, un très grand plaisir? Les modèles d'auto en pièces Meccano, que nous représentons dans ce numéro, permettront à nos jeunes lecteurs de se faire une idée des belles choses qu'ils peuvent exécuter eux-mêmes.

tuera la grosse majorité.

Les carrosseries, elles aussi, sont destinées à évoluer; si on compare les autos hautes sur pattes, qui circulaient avant la guerre, avec les bolides surbaissés actuels, on ne peut manquer de s'apercevoir de l'énorme transformation qu'a subie non seulement la technique, mais aussi l'esthétique de l'auto. Les grandes épreuves de vitesse ont fait modifier considérablement l'aspect des autos de course. Du reste nos lecteurs ont été tenus au courant de cette question, notamment au sujet de l'auto du Major Segreave.

Ces modifications ont déjà eu leurs répercussions sur les autos de tourisme, qui, à notre avis, sont destinées à se rapprocher de plus en plus, comme aspect, des voitures de course. D'autre part l'acheteur exige de sa voiture un confort et même un luxe de plus en plus grand. Il est à prévoir que dans ces conditions l'auto, au



Un Ensemble intéressant d'Autos Meccano.

Quels seront les perfectionnements de l'auto que nous verrons à l'avenir? Il est impossible, certainement, de prévoir toutes les inventions qui pourraient donner à l'industrie automobile un nouvel essor. Pourtant l'expérience du passé et les leçons du présent nous permettent déjà d'augurer de l'avenir.

Ainsi depuis quelques années — et nous avons tenu nos lecteurs au courant de ce progrès — la transmission par les roues avant fait l'objet de recherches et d'études très poussées. Deux ou trois firmes présentaient l'an dernier des voitures mues par les roues avant; aujourd'hui, tant en France, qu'en Allemagne ou en Amérique, on compte une vingtaine de modèles de ces vé-

hicules de l'avenir et il y a lieu d'ajouter qu'aux Etats-Unis, en particulier, c'est le système des protagonistes de cette méthode, les constructeurs français Buccioli frères, qui est adopté.

Nous ne reviendrons pas sur les innombrables avantages de la traction avant, mais nous sommes certains que d'ici quelques années le nombre des châssis l'employant consti-

tuera la grosse majorité. Les carrosseries, elles aussi, sont destinées à évoluer; si on compare les autos hautes sur pattes, qui circulaient avant la guerre, avec les bolides surbaissés actuels, on ne peut manquer de s'apercevoir de l'énorme transformation qu'a subie non seulement la technique, mais aussi l'esthétique de l'auto. Les grandes épreuves de vitesse ont fait modifier considérablement l'aspect des autos de course. Du reste nos lecteurs ont été tenus au courant de cette question, notamment au sujet de l'auto du Major Segreave. Ces modifications ont déjà eu leurs répercussions sur les autos de tourisme, qui, à notre avis, sont destinées à se rapprocher de plus en plus, comme aspect, des voitures de course. D'autre part l'acheteur exige de sa voiture un confort et même un luxe de plus en plus grand. Il est à prévoir que dans ces conditions l'auto, au lieu de se « démocratiser » comme aux Etats-Unis, restera ce qu'elle est encore — un objet de luxe — à moins que les fabricants ne se mettent résolument au problème de la voiture bon marché. Ajoutons que le système de carrosserie, qui a subi les fluctuations de la mode, tantôt rigide, tantôt souple, a une tendance marquée à revenir au type tôle. Mais, lorsque nous parlons de l'avenir, c'est aux jeunes que nous devons penser. Ce sont nos lecteurs qui créeront un jour les nouvelles autos qu'on exposera aux Salons, et si nos articles peuvent leur donner le goût de la création et de l'invention dans cette industrie si intéressante, nous estimerons avoir fait œuvre utile.