

NOVEMBRE
DECEMBRE
1936
N° 11

Le N° 2 Fr. - Abonnement annuel : France, 20 Fr. - Etranger

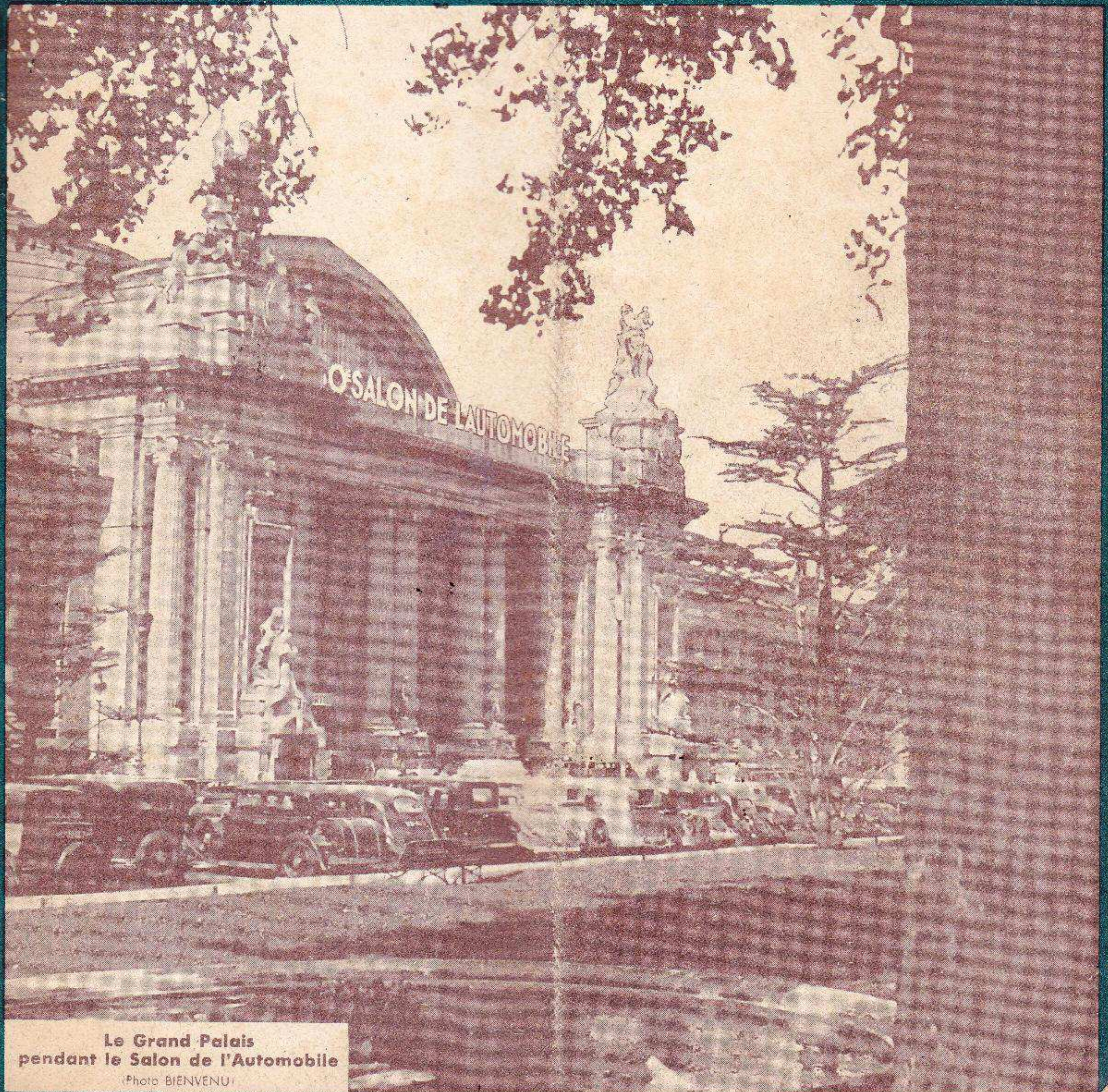
Moteurs & Cycles

REVUE MENSUELLE
TECHNIQUE &
TOURISTIQUE

insère les communications des Associations

AUTOMOBILE-CLUB
DU NORD DE LA FRANCE

MOTO-CLUB DU NORD DE LA FRANCE
ET ASSOCIATION AERONAUTIQUE DU NORD



Le Grand Palais
pendant le Salon de l'Automobile

(Photo BIENVENU)

le 30^{me} Salon de l'automobile

LE DERNIER SALON n'a pas été un mauvais Salon

par Léon MANAUD

L'époque de la grande prospérité est passée! Nous n'avons pas revu au dernier Salon le luxe des temps héroïques, ni la grande foule enthousiaste d'après guerre. Cette fois nous avons assisté à une manifestation fort calme qui a attiré moins de visiteurs que jadis, mais qui fut néanmoins une exposition admirablement bien organisée.

Evidemment, il y avait des vides! et bien entendu on n'a pas passé la nuit la veille de l'ouverture et contrairement aux usages on n'a pas refusé de stands, au contraire, on a dû supprimer des galeries.

Mais doit-on se frapper outre mesure pour ce qui nous paraît être un insuccès après tant de triomphes? Je ne le crois pas, parce que l'impression des exposants est loin d'être mauvaise.

Evidemment, nous avons remarqué le nombre réduit des agents de province qui tous les ans se faisaient une fête de passer une semaine d'affaires dans la ville lumière; ces braves apôtres de notre industrie au lieu de séjourner huit jours à Paris n'y ont séjourné que 24 heures et bon nombre d'entre eux ne se sont même pas dérangés. Signe des temps: la crise oblige tout le monde à faire des économies.

On a pu remarquer également que les industries françaises étaient battues en nombre par les exposants étrangers, on s'est aperçu que l'industrie française n'avait pas mis en relief beaucoup de nouveautés; tout cela est exact, c'est bien triste, mais les événements ont été en grande partie la cause de cette carence, il n'y a donc personne à incriminer et maintenant qu'on ose nous prédire qu'il n'y aura plus de grèves, plus d'occupations d'usines on peut espérer en des jours meilleurs.

Voilà donc un tableau d'ensemble un peu noirci de ce trentième Salon mais je vais essayer néanmoins de le colorer un peu, car ce fut tout de même un beau Salon, bon surtout pour les constructeurs qui ont su aller au devant des desiderata du public.

Tous comme moi du reste, vous avez pu remarquer la foule qui envahissait

soir et matin les stands de la Simca, de Peugeot, de Rosengart, de Licorne, de Renault, de Singer et d'autres encore. Pourquoi ces exposants ont-ils eu la faveur du public?

Parce que les voitures qu'ils exposaient: Simca cinq, 201, la super 5, la 6 Licorne, la **Celtaquatre** sont des voitures bon marché, peu coûteuses à entretenir, comportant néanmoins toutes les innovations modernes et permettant grâce à des moteurs, petits, mignons, mais nerveux en diable grâce à leur taux de compression d'accomplir des moyennes égales aux grosses voitures de grand tourisme.

La mode, la mode forcée dois-je dire, est à l'économie, rien de surprenant donc à enregistrer le succès des humbles petites voitures, succès qui ne fera que s'affirmer tant qu'on n'abaissera pas la dime exagérée qui pèse sur la vente des carburants.

Ce succès indiscutable remporté par les petites cylindrées fait honneur aux dirigeants de notre grande industrie nationale; parce qu'il a fallu chercher, tailler, démolir, recoudre pour arriver à sortir des petites voitures confortables comportant les dernières innovations: roues indépendantes, quatre vitesses dont une silencieuse, suspension par amortisseurs hydrauliques et tout cela pour moins de 11.000 francs; 2.000 fr. d'avant guerre.

Oui il a fallu travailler pour mettre au point cette **Celtaquatre** si petite, mais si nerveuse, si souple, et cela nous oblige à faire un bon en arrière et on se souvient, en effet, que vers 1912-1913, une 60 chevaux faisant 120 comme maximum, réalisait sur Paris-Bordeaux 70 de moyenne avec une consommation de 32 litres aux 100 kilomètres.

En 1936, une 21 chevaux faisant 125 comme maximum réalise sur Paris-Bordeaux 90 de moyenne en ne consommant que 15 litres aux kilomètres. Maintenant avec l'une de ces petites merveilles que tous vous avez admiré au Salon, on se rend à Bordeaux à 65 de moyenne et l'on consomme 9 litres aux 100 kilomètres.

La consommation d'huile, nous n'en parlons qu'à titre de mémoire.

Voilà le progrès!

Comment peut-on savoir si un Salon a été bon ou mauvais?

C'est un travail particulièrement délicat, même pour un calculateur très fort en équations et je vais vous dire pourquoi!

Les constructeurs sont en général des êtres mystérieux; ils ne publient leurs prix que le deuxième jour du Salon, on ne connaît leurs nouveautés exposées que dans la nuit qui précède le jour de l'exposition et lorsque vous leur demandez leurs impressions les réponses manquent souvent de sincérité.

J'ai vu des agents ou directeurs commerciaux m'affirmer jadis au cours d'un Salon plein de magnificence qu'ils avaient refusé des commandes... Deux mois après la maison faisait une merveilleuse cabriole.

D'autres se plaignaient, se lamentaient, ils craignaient sans doute d'être tapés pour la publicité et l'on apprenait ensuite qu'ils ne pouvaient pas livrer la totalité de leurs commandes.

Allez donc vous y reconnaître.

Cette fois on voit plus clair, trop clair malheureusement et il apparaît que les affaires n'ont pas été brillantes.

Mais ce qui constitue le succès de ce trentième Salon, c'est qu'il a eu lieu en dépit des mauvais prophètes qui ne croyaient ni en l'exposition de 37 ni au Salon; c'est que des affaires y ont été traitées en grand nombre malgré l'incertitude du lendemain et ce sera le mot de la fin: un exposant qui n'est ni heureux, ni fataliste, ni mystérieux, m'affirmait la veille de la clôture, qu'il se considérait satisfait et qu'il souhaitait un XXXI^e Salon d'une semblable envergure, parce qu'il préfère ne pas être astreint à installer le sens unique sur son stand, il estime qu'il est plus intéressant d'avoir en face de soi quelques visiteurs qui peuvent devenir des clients, de préférence aux légions de chasseurs de catalogues de jadis.

A travers les stands du Salon

par C. POIDEVIN

Ainsi que je l'avais laissé prévoir dans mon article du mois dernier, le Salon qui vient de fermer ses portes ne nous a pas apporté de nouveautés vraiment sensationnelles.

Cependant, des améliorations nombreuses ont été réalisées tant dans la technique de la construction des châssis et des carrosseries que dans le domaine du confort et, surtout, de la sécurité.

La recherche de l'économie étant à l'ordre du jour, les petites voitures étaient, naturellement, fort nombreuses. Gageons qu'elles le seront plus l'an prochain.

Le stand de l'une d'elles, de la Simca pour ne pas la nommer, était très entouré et, au fond, c'est justice.

En effet, cette gracieuse petite voiture a été étudiée, dans tous ses détails, avec un soin tout particulier. La carrosserie, très surbaissée, n'en est pas moins confortablement habitable même par deux voyageurs un peu forts. De plus, à l'inverse de ce que nous avons trop connu autrefois, la visibilité dont jouissent les passagers est parfaite. La gravure ci-dessus en donne une preuve irréfutable.

Quant à son bloc moteur, dont j'eus déjà l'occasion de parler, il est construit

suivant les meilleurs principes de la technique moderne. La disposition de tous les organes est harmonieuse et la recherche de l'économie, sinon constructive, du moins d'entretien, a été poussée si loin que la Simca a été conduite à l'adoption d'une boîte à quatre vitesses dont la troisième est silencieuse, pour réduire au minimum la consommation du moteur, d'abord, et permettre au propriétaire de

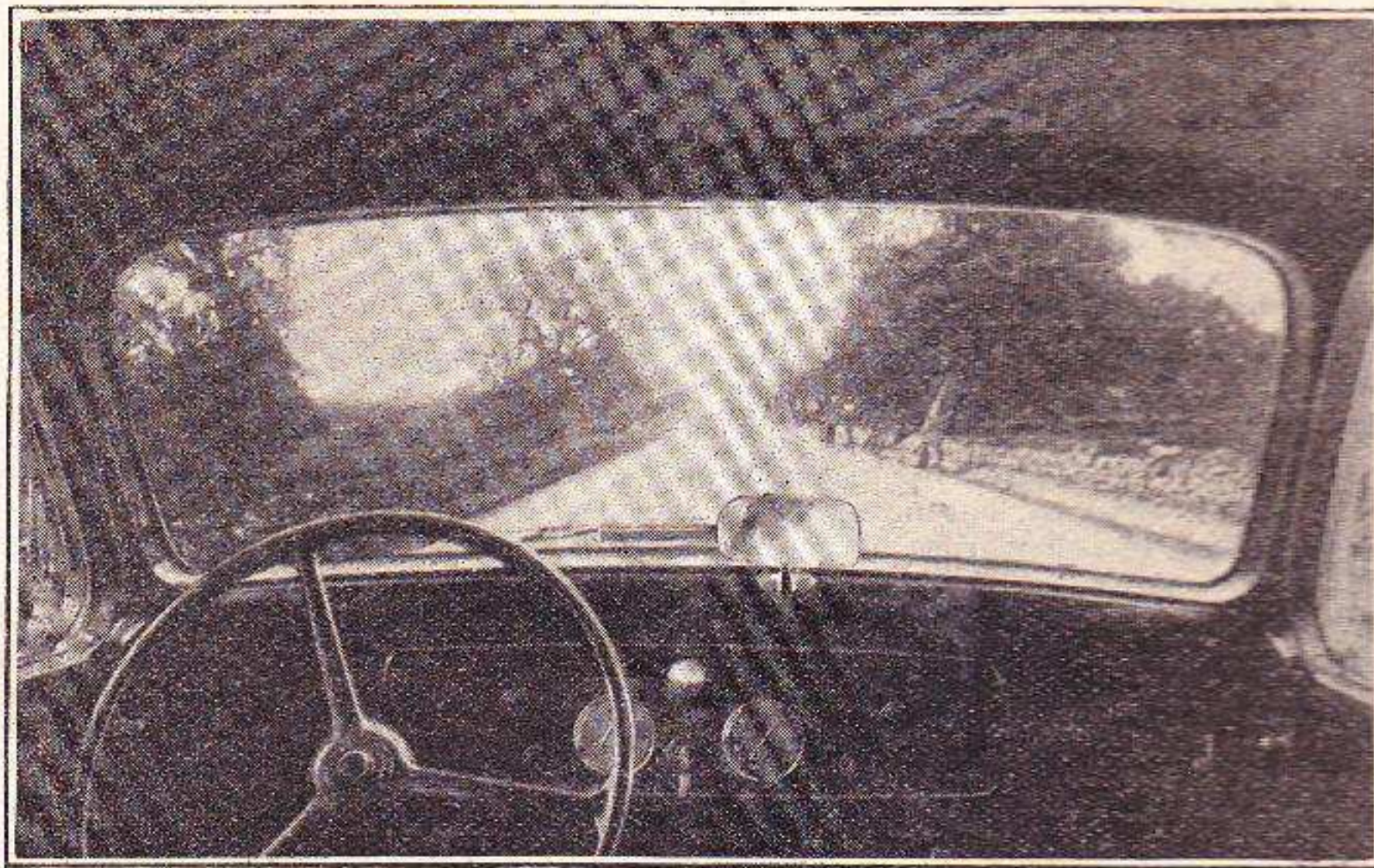
mande, de part et d'autre de son axe, les soupapes, par des culbuteurs on ne peut plus simples.

A signaler, enfin, la Baby Austin qui, avec son moteur de 750 cm³ est, dit-on, susceptible d'atteindre, en pointe, une vitesse de plus de 85 km, avec une consommation d'essence inférieure à 5 litres aux 100 kilomètres.

Dans le domaine des nouveautés, il m'est agréable de signaler tout d'abord la magnifique carrosserie aérodynamique réalisée sur un châssis de série 402 Peugeot par M. Andreau. Cette carrosserie, scientifiquement étudiée dans ses moindres détails, dessinée d'après les observations recueillies au tunnel par son auteur, a permis, aux essais, avec une consommation considérablement réduite par rapport à la normale, d'obtenir une vitesse de 140 km à l'heure.

Cette réalisation, cette anticipation plutôt, puisque son constructeur l'a appelée la voiture de 1940, a été très entourée, diversement appréciée pour ses formes nouvelles,

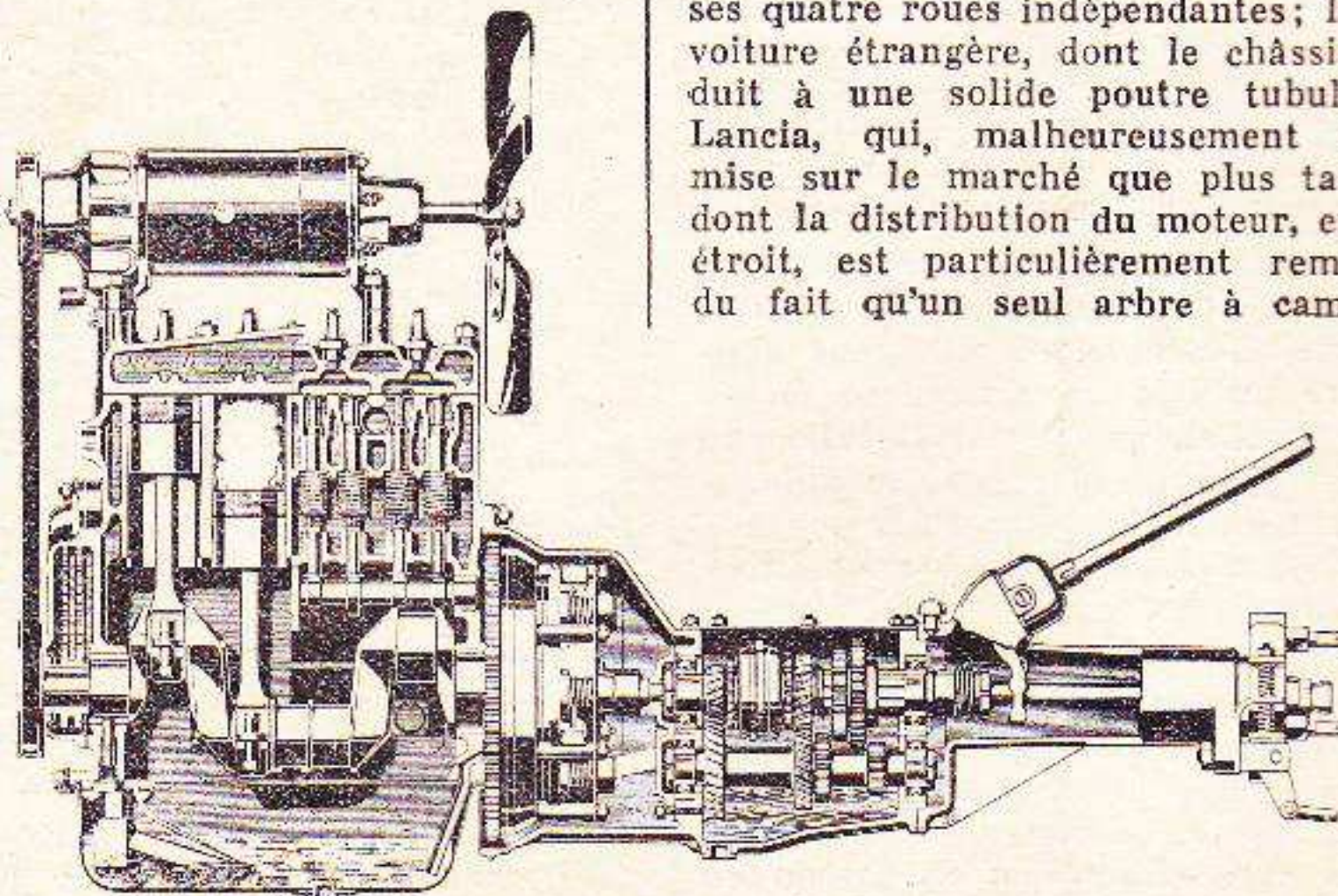
son aileron de stabilisation, ses ailes effilées et recourbées à l'arrière vers le plan axial de la voiture, pour tout ce qui concourt, dans sa forme générale, à faciliter sa pénétration dans l'air et à annihiler la dépression à l'arrière, laquelle n'est autre qu'un frein puissant



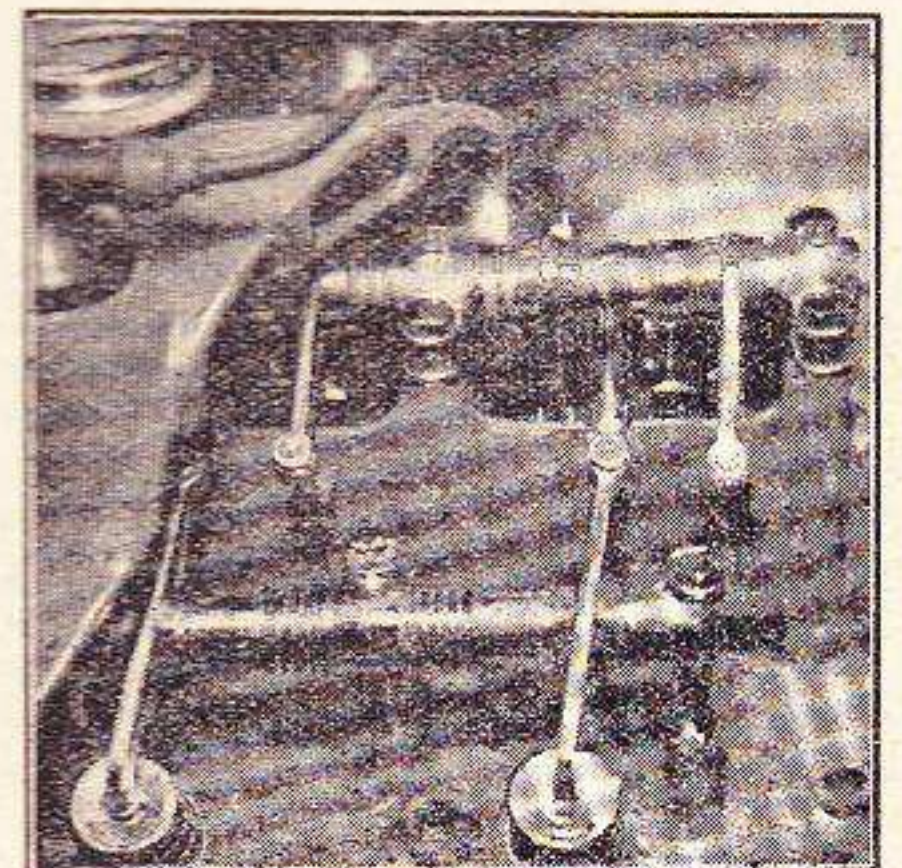
L'étendue de la vue dont jouit le conducteur, de l'intérieur de la Simca Cinq

cette jolie voiture d'obtenir une moyenne de marche assez élevée.

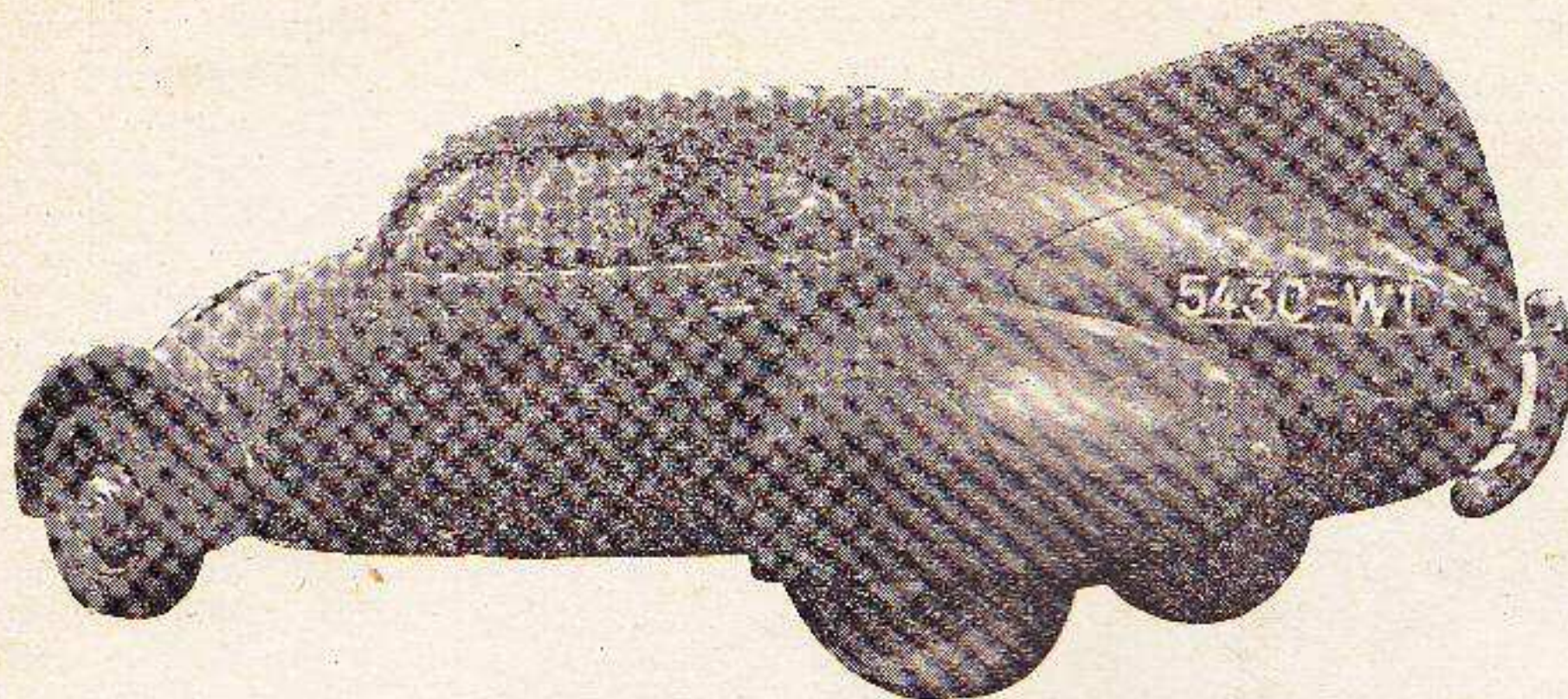
D'autres petites voitures fort intéressantes étaient exposées. Je ne puis, faute de place, les décrire toutes, mais je dois néanmoins signaler au hasard de mes souvenirs, la très élégante Rosengart avec ses quatre roues indépendantes; la Skoda, voiture étrangère, dont le châssis se réduit à une solide poutre tubulaire; la Lancia, qui, malheureusement ne sera mise sur le marché que plus tard, mais dont la distribution du moteur, en V très étroit, est particulièrement remarquable du fait qu'un seul arbre à cames com-



Bloc-moteur de la Simca Cinq



La distribution de la Lancia



La carrosserie aérodynamique de M. Andreau, sur voiture 402^e Peugeot

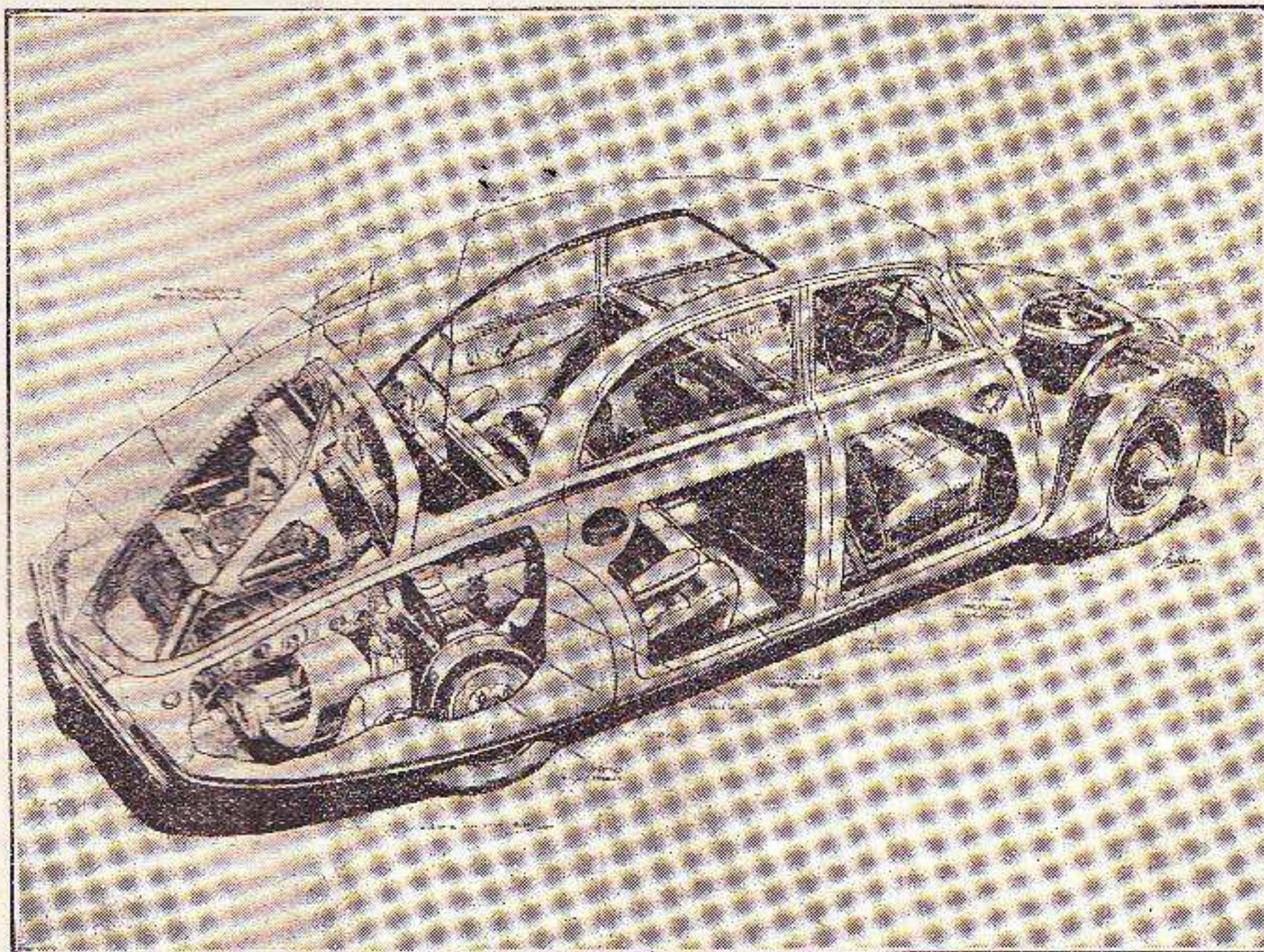
empêchant, par succion, la voiture d'avancer.

Je ne crois pas me tromper en affirmant que M. Andreau est dans le vrai et que nous verrons bientôt, sans doute avant 1940, des carrosseries épousant la technique de la sienne puisque là est la voie qui doit conduire à l'obtention de vitesses moyennes plus élevées que celles actuellement pratiquées, et ce, avec une consommation moindre.

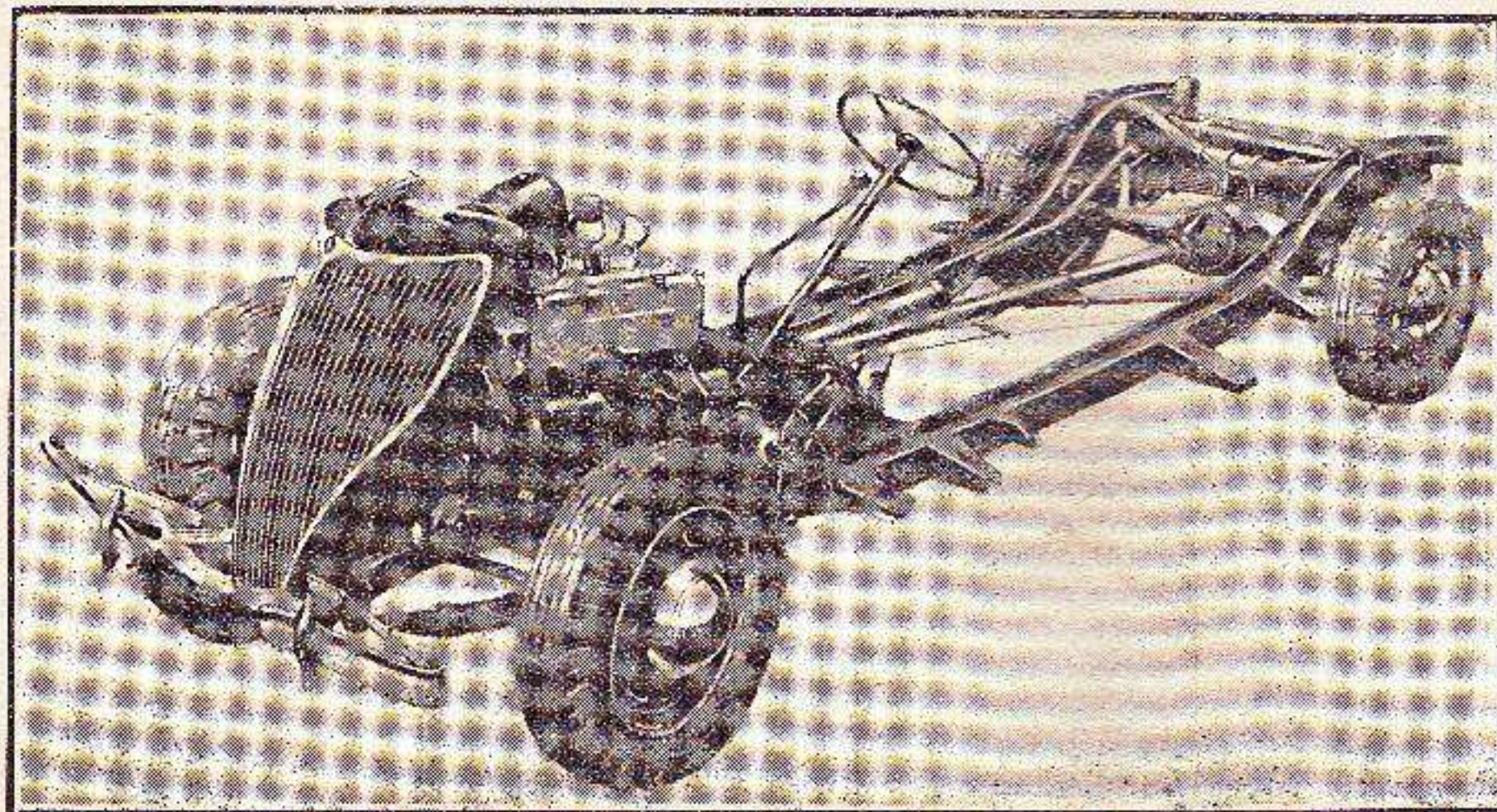
Souhaitons que Peugeot adopte cette carrosserie pour sa future huit cylindres qui, dit-on, est sous roche. En attendant cette voiture dont on parle beaucoup et qui n'est que future, la grande marque nationale, toujours à l'affût du confort présentait une voiture décapotable très bien réussie, mais commandée mécaniquement et non plus, comme l'an dernier, électriquement.

L'étranger, tout comme M. Andreau, se préoccupe du problème de l'aérodynamisme, ainsi qu'en témoigne la coupe de la voiture Tatra, reproduite ci-contre.

Les formes aérodynamiques de celle-ci sont moins poussées que celles de la Peugeot, moins bonnes pour l'avancement. Mais, à cela, il y a une raison d'importance et c'est que le moteur, avec tout son dispositif de refroidissement par l'air est disposé à l'arrière, les bagages et les roues



Coupe de la voiture Tatra, à moteur et propulsion arrière



Châssis Renault **Celtaquatre**

de rechange occupant l'emplacement du moteur dans les voitures orthodoxes.

La largeur du moteur et de ses accessoires et la disposition de la suspension de l'essieu moteur n'ont pas permis d'effiler l'arrière davantage. Cependant, telle qu'elle se présente, cette carrosserie, également munie d'un alleron stabilisateur, a grande allure et semble être l'un des prototypes de la voiture future, puisque aussi bien, d'après les résultats donnés par le Concours de la voiture S. I. A. dont j'ai parlé ici même à différentes reprises, la majorité des jeunes ingénieurs préconisent la disposition adoptée par Tatra.

Delahaye, lui aussi, avec sa 135 sport, a serré de près la question. Rien, par lui, ne fut laissé au hasard et, pour indiquer tout le soin qu'il prit pour affiner au

maximum les formes de sa carrosserie, il me suffira de dire que les phares, les lanternes arrière, les feux de position eux-mêmes sont totalement noyés dans les arêtes des ailes. Cette voiture de grand sport était incontestablement l'une des plus belles parmi les plus belles — et elles étaient nombreuses — présentées sous le vélum du Grand Palais, telles celles, par exemple, de Bugatti, Talbot, Amilcar, etc...

Voisin, lui, n'innova rien et conserva la forme de sa carrosserie tank de l'an dernier. Par contre, sous le capot, il disposa un moteur à 12 cylindres en ligne. Cet ensemble imposant, d'un prix forcément élevé, forme un contraste assez saisissant avec l'économie d'achat et d'entretien recherchée par la majorité des acheteurs.

Comme antithèse à ces voitures ultra-profilées, l'Aérocamp, présenté par Tubauto, n'est autre chose qu'une chambre