

Les impôts français sont si absurdes qu'on n'ose pas les faire payer aux colonies où ils arrêteraient net le développement de l'automobile. Au contraire de La Fontaine, selon que vous serez blanc ou noir les impôts vous feront puissant ou misérable. Nos voitures se vendent deux fois moins cher en Afrique comme en fait foi cette annonce parue dans un journal du Cameroun. (Ce prix de 9.750 francs ne comprend pas le transport et les droits d'entrée au Cameroun, qui représentent environ 20% du prix d'achat.)

MONTAGE MARCEL CHAC

LA NOUVELLE  
**CELTAQUATRE**

CONFORT - ÉLÉGANCE - ÉCONOMIE



TRANSPORTEES A L'AISE

DANS LA PLUS TOTALE SÉCURITÉ

PAR UNE VOITURE ÉLÉGANTE

AU MEILLEUR PRIX

**17.500 FRS**

CONDUITES INT. (4 pl.) 17.500  
4 portes, 5 places (5 pl.) 18.200

4 PT. 17.500 FRS  
COACH DÉCAPOTABLE  
CABRIOLET DÉCAPOTABLE  
C O U P É

AGENT EXCLUSIF  
pour votre rentrée en France  
**RENAULT**  
VOUS PROPOSE

Prix sous tryptique livraison aux usines.

LA CELTAQUATRE 4 cyl. 1 litre 500 conduite intérieure  
LA PRIMAQUATRE 4 cyl. 2 litres 100 conduite int 4-5 pl  
LA VIVASPORT -85- 6 cyl. 4 litres 500 4-5

sur les routes de France 5.000 ag  
possesseurs d'une Renault la certitude  
notre société, petits ou grands, un outil de travail  
es, avec l'accueil le plus  
Cameroun adressez vos

FRANCS  
9.750

12.500

14.500

offrent aux  
trouver en  
surs,



# étranglons la poule aux œufs d'or!

PAR BAUDRY  
DE SAUNIER

**D**ANS quelque ordre d'idées de l'activité humaine que vous fassiez votre enquête, vous constatez toujours qu'il n'existe pas de chef-d'œuvre qui ait été fait à deux.

Une réalisation merveilleuse n'est jamais due qu'à un seul cerveau. C'est vérité aussi bien en littérature qu'en peinture ou sculpture, autant en musique qu'en politique, ou même en cuisine.

Appliquez ce principe à la vie pratique la plus humble, et vous vérifierez que là aussi il garde toute sa rigueur. Associez deux bons tapissiers, hommes de goût, et vous verrez que leur association enfante des horreurs qu'aucun des deux n'engendrerait, etc.

A force de constater qu'un homme intelligent ne garde toute sa valeur de conception et d'exécution que s'il ne collabore pas avec un homme de sa mesure, on en arrive à conclure que l'intelligence d'une assemblée est inversement proportionnelle au nombre des hommes intelligents qu'elle renferme. C'est cela qu'on appelle l'esprit du nombre, c'est-à-dire la mentalité la plus incapable qui soit de déduire deux idées l'une de l'autre et de leur en accrocher une troisième; une sorte d'instinct artificiel sur lequel le bon sens le plus adhérent n'a plus aucune prise.

Un terrible exemple de cette vérité psychique si extraordinaire nous est donné par l'attitude haineuse qu'ont toujours eu en France les pouvoirs publics vis-à-vis de l'automobile.

Chacun de nos députés, sénateurs et ministres est, sauf exception bien rare, un homme intelligent;

superintelligent quelquefois. Interrogé séparément, aucun n'hésitera à convenir que l'automobile est peu à peu devenue pour tout homme ou toute femme doués d'activité, un instrument de première nécessité; que c'est, pour tous les courageux de notre société, petits ou grands, un outil de travail fondamental.

Et même chacun de ces hommes intelligents et élus par la masse viendra renforcer vos arguments admiratifs...

— Une machine à allonger le temps et à rogner les distances, Monsieur, pensez la valeur qu'elle peut avoir pour un médecin, un industriel, un petit patron, un simple employé, un ouvrier même. L'automobile pour tous, Monsieur!

— Une machine à aider la vie. Monsieur, un agrément même chez le plus modeste des travailleurs, puisqu'elle lui permet de se lever un peu plus tard pour arriver à l'atelier le matin, et de rentrer de meilleure heure chez lui le soir pour cultiver un peu sa famille et son petit jardin! L'automobile pour tous, Monsieur!

— Une machine à fournir à l'Etat des ressources incalculables par l'immensité des petites sommes que chacun des habitants verserait au Trésor sans même s'en apercevoir, par le développement extraordinaire que cette activité donnerait aux échanges! L'automobile pour tous, Monsieur!

— Oui, Monsieur, renchérit un quatrième parlementaire, gonflant sa gorge, la collaboratrice la plus précieuse pour un gouvernement, la plus bienfaisante pour le trésor d'un Etat, c'est l'automobile, l'automobile pour tous!... Nous devons à tout tra-

vaille et à tout ménage une automobile! Etc...

Ainsi donc, isolément, chacun de nos parlementaires conçoit très bien que l'automobile est aujourd'hui une sorte de paire de souliers géante qu'exigent les temps modernes pour tous les travailleurs, et exprime, de la façon la plus sincère, j'en suis persuadé, les précautions qu'il faut prendre pour laisser se développer jusqu'à son maximum une industrie si chargée d'espérances...

Réunissez ces hommes, tous intelligents. Parlez-leur de l'industrie automobile, des mesures de précaution qu'il faut prendre pour que l'automobile soit bon marché, que peu à peu elle pénètre au fond des masses, que, par elle, la prospérité renaisse et que, par elle, même le grand rêve de pacification politique s'accomplisse. Soudain, leur esprit se bouche et ils ne comprennent plus. Toutes les mesures qui peuvent paralyser notre industrie, ils les prennent; tous les impôts qui écrasent de plus en plus nos affaires au point où on les voit aujourd'hui, ils les votent!

Entre cent exemples scandaleux, en veut-on un de la façon dont notre Parlement entend mettre l'automobile à la portée de tous? J'ai souvent expliqué que l'Etat met dans ses coffres à peu près le tiers du prix auquel le constructeur vous vend une automobile. Je n'y reviendrai pas.

L'essence est, en moyenne, vendue actuellement aux automobilistes 2 fr. 50 le litre.

Sait-on à quel prix arrive à Rouen, hors douane, tous ports payés, un litre d'essence?

Cinq sous.

BAUDRY DE SAUNIER.





Nous souhaitons pour vous que vous lisiez la revue Ford qui fut faite par Paul Iribe avec un talent hors ligne, qui est toujours pleine d'idées, et illustrée comme ne l'est aucune revue du commerce. Mais, après tout, ce qui vous intéresse, ce n'est pas tant ces détails que la machine qu'on vous mettra entre les mains, et dont Matford vous promet vitesse, silence et sécurité.

Packard, un grand nom de l'industrie mondiale, associé chez lui avec le plus haut luxe, présente ses trois modèles, 30, 36 et 12 cyl., et nous voulons attirer surtout l'attention sur sa 24 CV. — une petite voiture



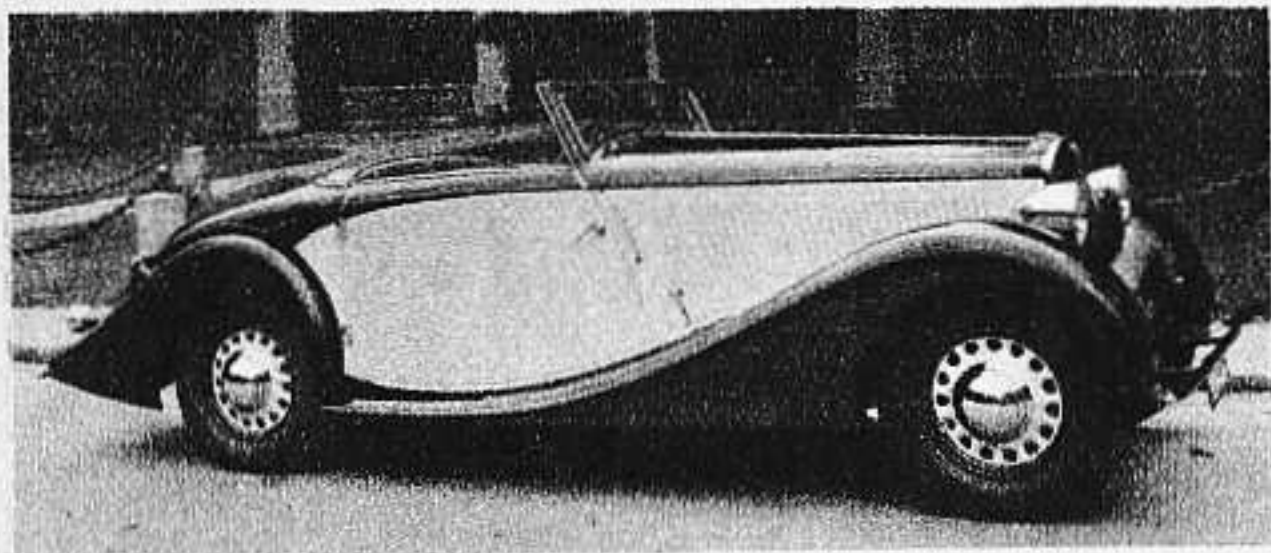
La meilleure des collaboratrices : prompt, active, économique : **la Celtaquatre** Renault.



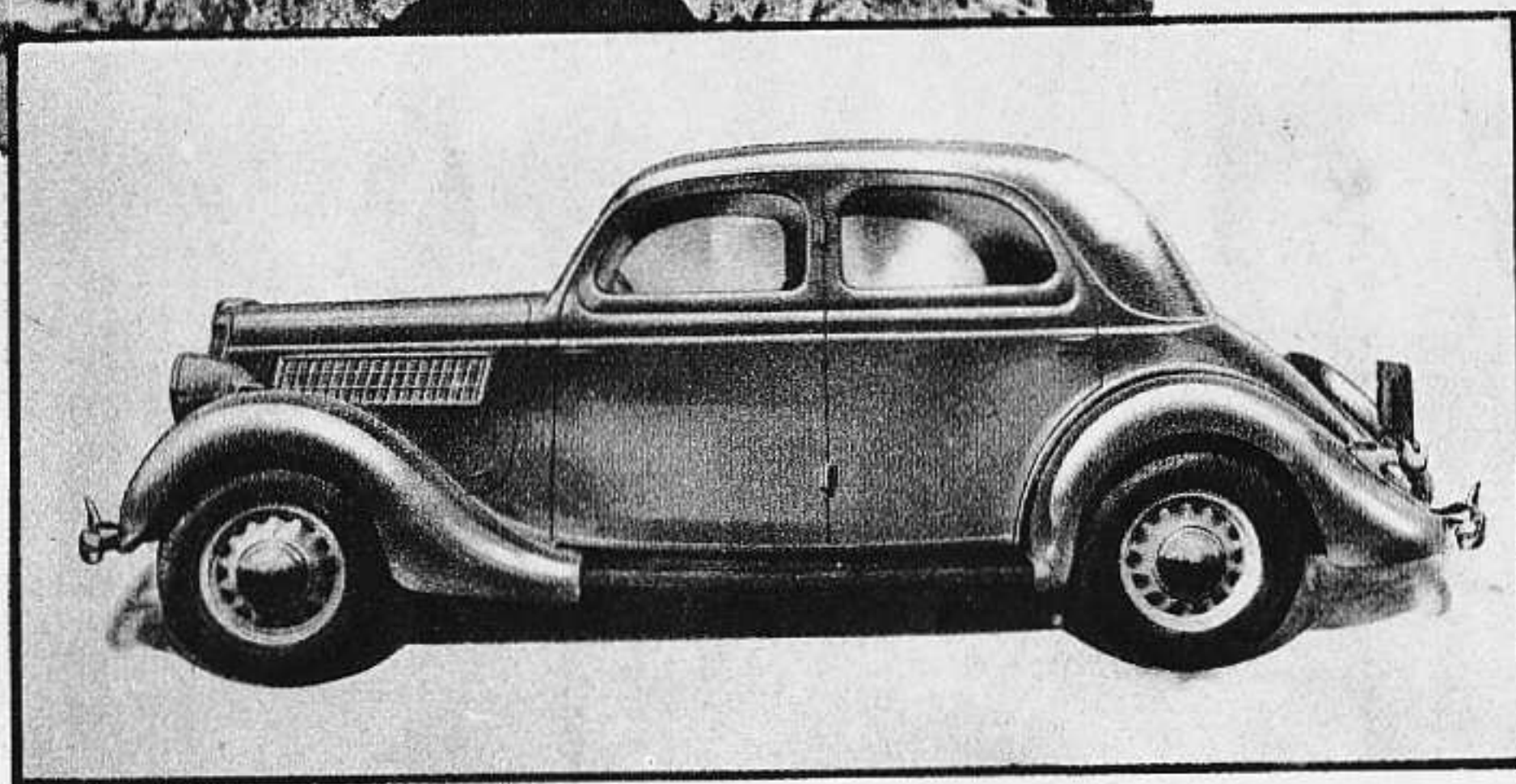
Une dévoreuse de routes : la 601 Peugeot, la voiture du grand tourisme à prix modéré.

pour Packard — qui se vend presque au prix des voitures ordinaires, sous ce nom prestigieux qui est le sien. Avoir sa Packard classe un homme ou une femme. C'est forcément une personne de goût. Rien de ce qu'elle pourra posséder ne sera médiocre. En Amérique, c'est un titre de noblesse.

Peugeot, on s'en souvient, avait présenté au salon de 1929 une première 201 sur laquelle il n'y eut rien à modifier. Le fait nous a semblé si extraordinaire que nous



La Lancia Belna, fabriquée en France sous la direction du célèbre coureur.



La voiture « Alsace » à 28.800 fr. est d'un silence incomparable.

l'avons toujours retenu. Mieux : nous avons acheté le véhicule.

Grâce à Jean-Pierre Peugeot, la première 201 était sortie entièrement au point, jusqu'au dernier bouton de porte ! On s'aperçut, au bout de trois mois, que l'un des claxons faisait, dans certains cas, vibrer légèrement le plancher ! Ce fut la seule modification — et elle pouvait consister à intercaler un mouchoir. C'est admirable.

Un tel fait montre avec quel soin les voitures Peugeot sont construites. On ne se souvient pas, d'ailleurs, d'un prototype qui ait eu dans l'industrie un succès aussi universel et aussi foudroyant.

un ressort cantilever très long, très souple, huilé intérieurement pour ne pas se rigidifier.

Les gaines de ressort Técalémit que nous avons toujours eu sur toutes nos voitures, où nous avons toujours eu soin d'ailleurs de monter les accessoires de cette excellente maison, nous ont toujours semblé transformer la suspension de nos machines. Un ressort non graissé n'est bientôt plus un ressort. Cette solution traditionnelle de Técalémit, Peugeot l'emploie cette année, mais d'une manière qui lui est personnelle, en perçant les lames de ressort et en les alimentant par un graisseur. Les pneus sont, naturellement, des super-confort ; le



cardan est unique, ce qui est la sagesse même, et les freins sont des Bendix.

A noter une nouveauté : la séparation du pédalier du bloc moteur. Cela permet de laisser flotter celui-ci tout en commandant les freins d'une manière rigide. On voit ici le souci du détail qui anime la construction Peugeot.

Nous venons de parler de Téalémit et Peugeot ensemble. Notons que l'Adérisation d'abord adoptée par celui-ci se répand universellement. Notons aussi le succès du graissage spécialisé, à une huile par organe. Tous les garages le feront.

Salmson présente son modèle S. 4 D que vous verrez entre les mains de l'exquise Andrée Lorrain ; roues avant indépendantes, c'est la mode, elle est justifiée ; et boîte électro-mécanique Cotal. Nous avons déjà dit l'importance de la boîte Cotal, et lorsque sur une Salmson on dispose de quatre vitesses commandées par un simple bouton, on apprend tout à coup ce que c'est que de changer de vitesse sans bruit et avec agrément.

Fiat, triomphateur de tous les concours d'élégance, joint cette élégance avec l'économie. Le succès de la 6 CV. Fiat française au concours du Bidon de 5 litres, où sa consommation fut infime en essence et nulle en huile, est d'autant plus méritoire que la voiture est ravissante et donne une impression de chic, confirmée par des triomphes sans nombre.

La 11 CV., qui atteint le 120 à l'heure en ne consommant que 11 litres, doit cette économie à un carburateur du type inversé muni d'un starter, d'une pompe d'accélération, qui lui donne une vivacité brillante, et, enfin et surtout, d'un économiseur réglable à la main, un dispositif que nous voudrions voir sur beaucoup de voitures et qui leur donnerait les qualités des Fiat.

Notons ici que le Solex, avec starter automatique à froid, a définitivement gagné sa cause. On reconnaît dans cette recherche de ce qui peut rendre la vie facile aux usagers (et améliorer, comme

Le Dual Ratio, enfin, est un élément de silence, d'absence d'usure, qui est tout à fait particulier à Auburn.

La Lancia Belna, une bien jolie voiture, qui enchante ses propriétaires (lesquels nous l'ont dit), maintiendra sa réputation de vitesse et de tenue sur la route ; ce n'est pas du tout une machine de série mais une petite bête de race, qui réalise, grâce au calcul habile de sa multiplication, une vitesse moyenne proche de son maximum.

Amilcar, qui avait acquis une telle célébrité en construisant de petites voitures inusables et qui s'est montré ensuite digne et capable de produire des véhicules d'un luxe très étudié, présente au Salon le modèle Pégase qui atteint 125, 135 et 150 kilomètres à l'heure, suivant le moteur, normal, sport ou compétition.

Les véritables sportifs que la fabrication de série ne satisfait jamais entièrement seront certainement ravis de posséder le modèle Pégase. Ils y retrouveront la durée traditionnelle des Amilcar.

De Dunlop, que dirons-nous ? De son pneu automobile ou d'avion, il est peut-être inutile de parler, puisque tout le monde a compris maintenant, que tout le monde les emploie. Dunlop marque un succès très net au Salon avec sa roue à voile ajouré, dont les ailettes refroidissent les freins. Même lorsque l'on ne bat pas de record de vitesse comme Campbell à 482 à l'heure, on est bien content de voyager dans un parfait confort sur les coussins Duploillo — encore une invention de Dunlop. Aucune voiture élégante ne se conçoit sans eux, et leurs emplois dans l'ameublement sont innombrables : cinémas, théâtres, etc., leur font appel.

Enfin, cette année où le freinage est à l'ordre du jour, appelons l'attention du public sur la qualité des freins et des garnitures.

Les conducteurs actuels ne conduisent pas tous bien, ils freinent souvent. Quant aux camions et aux poids lourds, ils consomment à chacun de leurs arrêts une quantité de chaleur formidable. Il n'est pas rare de constater, à la suite d'un freinage prolongé, une température de 400°. On assiste alors à une véritable transformation physique et chimique de la garniture dont l'imprégnant, s'il était mal choisi, se décomposerait en produits poisseux et lubrifiants qui nuiraient au freinage.

Mais comme la garniture est à base d'amiante et conduit mal la chaleur, 80 % des calories réchauffent le tambour qui, sous l'effort, peut se dilater et même se déformer. Il peut même, si la garniture est mal choisie, être arraché, déchiré, usé par les mailles de métal de cette garniture. Il y a alors érosion et mise hors d'usage. Donc, attention !...

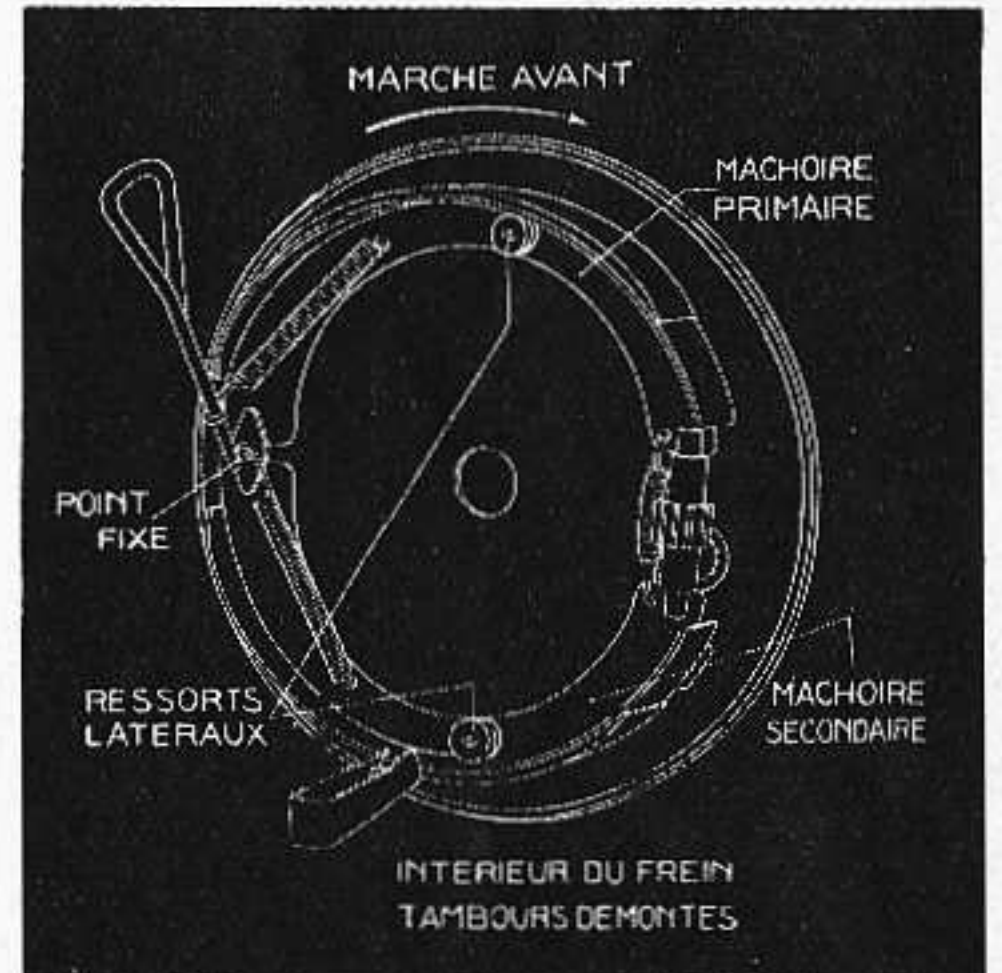
Voilà pourquoi il faut avoir confiance dans les ingénieurs de Ferodo qui choisissent pour chaque type de véhicule, avec une expérience de quarante

années, exactement la garniture qui lui convient.

Grosses nouveautés chez Bendix : le frein duo-servo, déjà connu et même célèbre, est cette année perfectionné par l'adaptation à ce puissant moyen de sécurité du système Lockheed ; et surtout le *doigt électrique* Bendix, au volant, nous paraît appelé à un succès décisif : les classiques boîtes de vitesse peuvent rester normales, le *doigt électrique* se charge, par dépression commandée, de faire changer vos vitesses ; l'ennui d'avoir le levier loin de soi a disparu...

Repousseau a toujours été le maître des suspensions. Nous avons vu beaucoup de chauffeurs faire changer leurs amortisseurs X ou Y pour revenir aux Repousseau. On ne peut rêver plus bel hommage ! Pour 1936, l'amortisseur télescopique freine les secousses non pas d'une manière constante (et donc constamment fausses ou peu juste) mais *rigoureusement proportionnelle* à leur force.

Le châssis reste strictement horizontal ! Il faut l'avoir essayé pour y croire... Le résultat est étonnant, et ceux qui auront employé ces amortis-

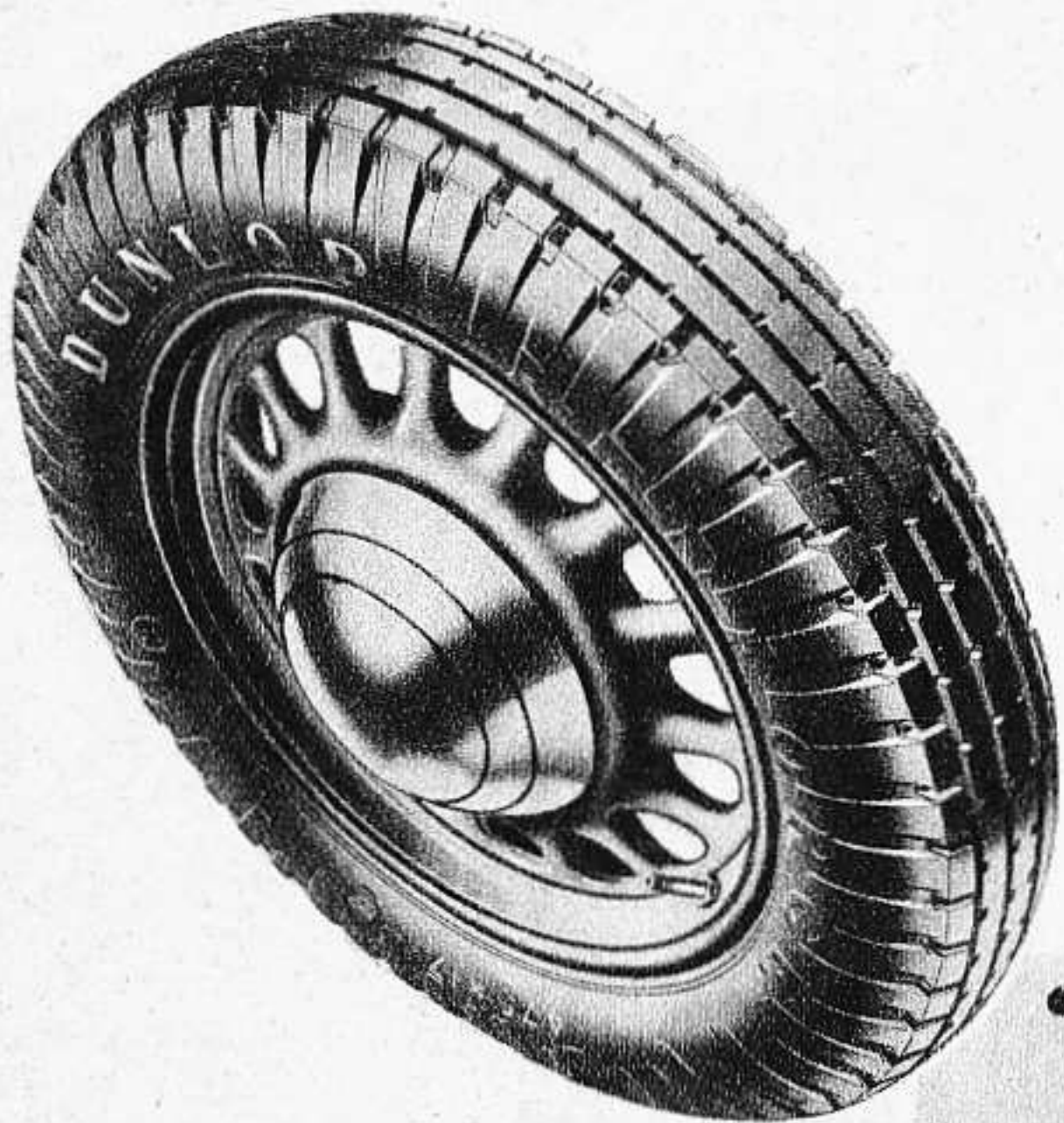


Le fonctionnement d'un frein moderne monté sur Ferodo.

seurs n'admettront plus guère de rouler autrement. Votre fatigue ou votre repos, au bout de la longue route, en dépendent.

Et nous voudrions que ceux qui, comme vous, visiteront le Salon, aient un peu de reconnaissance (et même d'amitié) pour ceux qui, vêtus de vestes blanches — chez Renault, Ford, Hotchkiss ou Peugeot, chez Dunlop, chez Ferodo encore, chez tous ceux que nous avons cités — veillent sur votre argent, votre confort, VOTRE VIE...

« VU ».



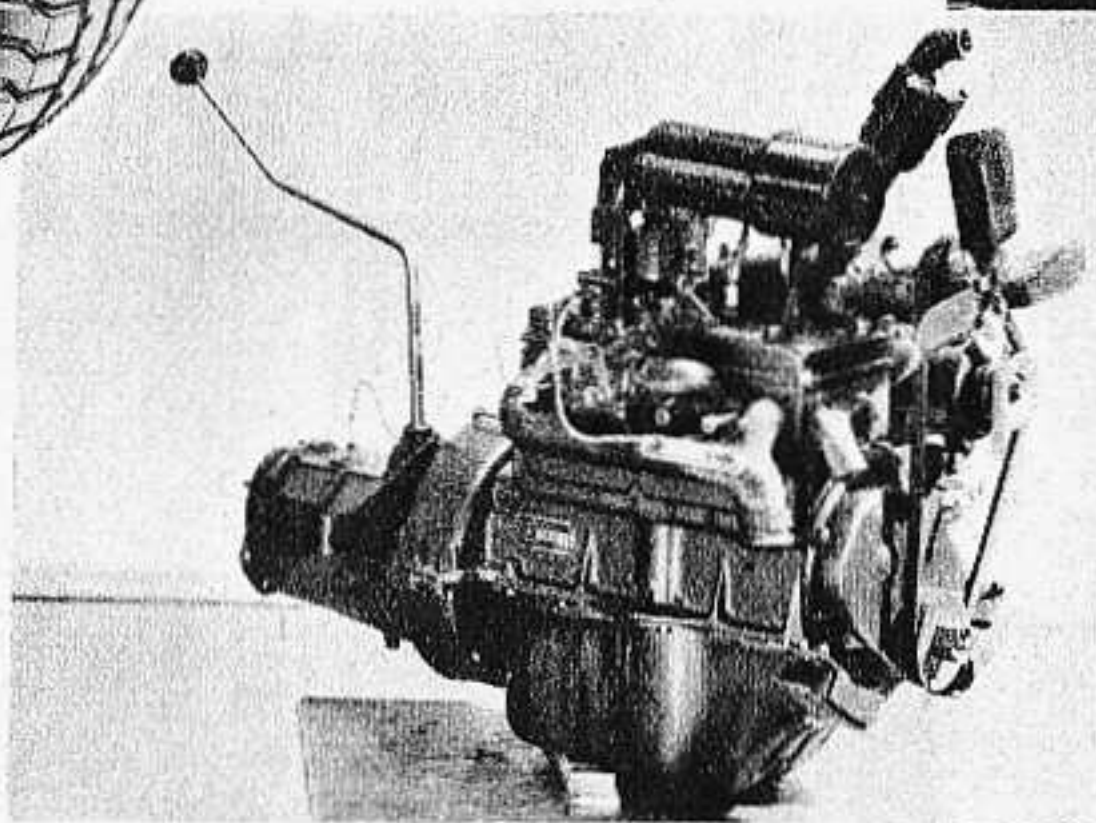
La roue Dunlop, à voile ajouré, adoptée par tout le monde en 1936.

le « Montage 20 », les reprises et la consommation), l'esprit réalisateur et tenace du grand Maurice Goudard, animateur de la S.I.A., chef des explorateurs qui partent actuellement à la recherche de l'auto bon marché.

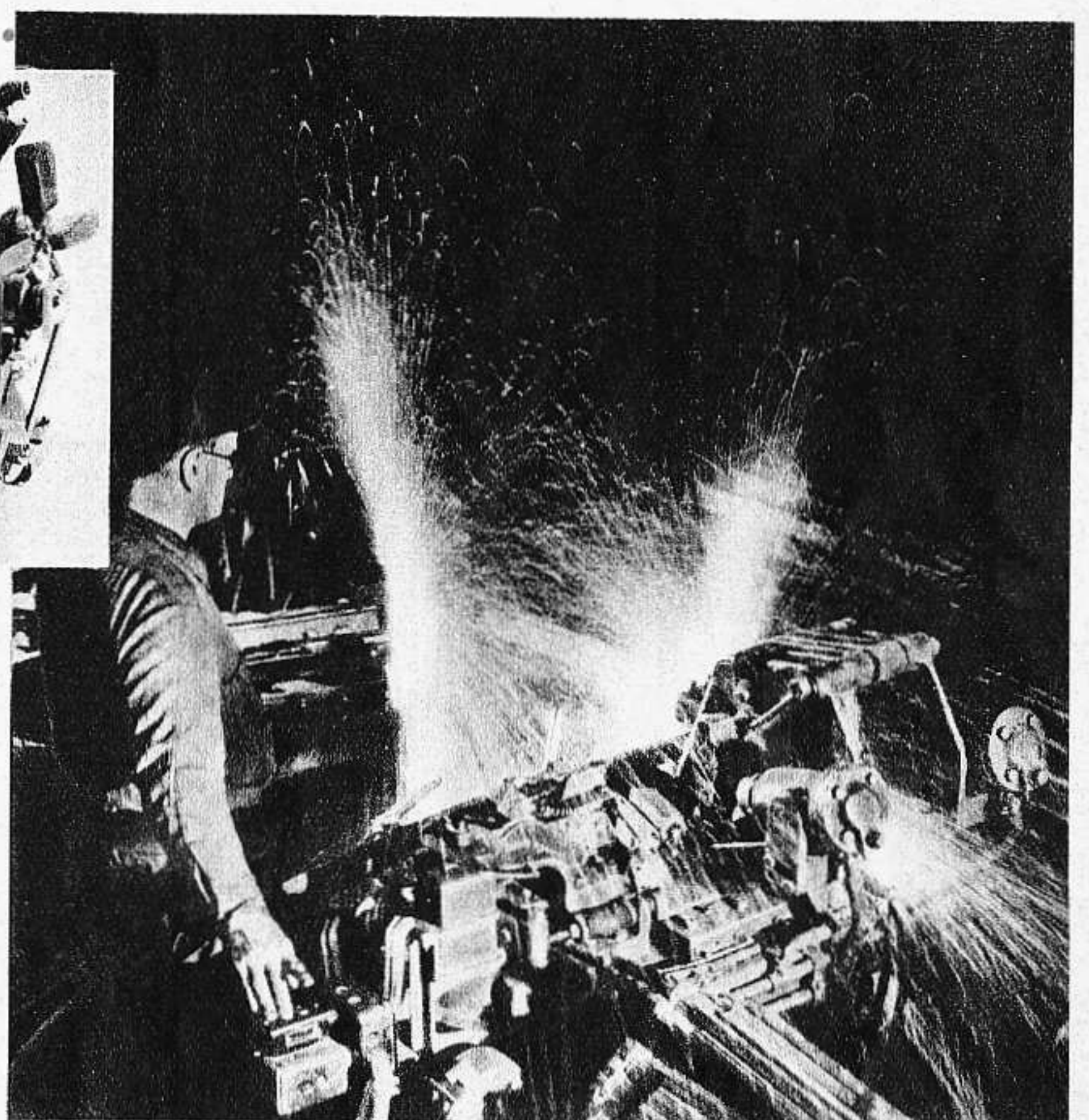
Louis Delage, le grand ingénieur, cet homme respectable entre tous, à qui la France doit tant de succès, présente des voitures d'un luxe et d'une élégance parfaites. 12, 13, 18 et 24 CV. constituent la gamme Delage. On y retrouvera les qualités traditionnelles que l'on associe avec le nom d'un sage et très honnête Français.

R. B. présente un allumage à avance commandée par la dépression, établi avec le soin qui caractérise la vieille maison, et l'expérience de milliers et de milliers de voitures...

Au concours d'élégance de Deauville, nous avons été frappé de l'allure magnifique des Auburn, que présentait la carrosserie de Villars. Il est inutile d'insister, pour les sportsmen, sur les possibilités de voitures pour lesquelles ont garanti le 160 à l'heure. Il est bien évident qu'on l'emploiera rarement, mais qu'il donne, en terrain difficile, une maîtrise absolue de la route.



Le robuste et sûr petit moteur de la Celtaquat Renault anime une voiture de ville idéale.



Chez Matford, spectacle éblouissant : les mille feux de l'atelier de soudure.