



en route...

XXXI^e SALON 1937

REVUE BIMESTRIELLE — 4^e ANNÉE N° 4

PRIX : 15 FRs

RENLU

Bronze de
A. DURENNE
et du Val d'OSNE



PALMARÈS 1937

PREMIER - Grand Prix de Pau
PREMIER - Grand Prix de Bône
PREMIER - 24 Heures du Mans :
 Record du monde des 24 heures sur route (136 kms 977
 à l'heure - 3.289 kms parcourus).
 (Première voiture française victorieuse depuis 1924)
PREMIER - Grand Prix de la Marne
 Et toujours détenteur du record de l'heure (à 218 kms de
 moyenne).

Ces performances viennent compléter un palmarès de quelques
 milliers de victoires dans des Grands prix, Rallyes, Courses sur
 piste, Records sur route ou sur piste, Concours d'Élégance.
 Seule une voiture de grande classe et de qualité peut
 prétendre à de tels résultats.

BUGATTI

LE PUR SANG DE L'AUTOMOBILE



PVC-ÉDITION - PARIS

Pourquoi, lorsqu'il s'agit de tourner pendant 24 heures au Mans,
 ne voit-on à l'arrivée que des voitures françaises en tête ?

PVC ÉDITION PARIS



3 PRESTIGIEUX MODÈLES 4, 6 ET 8 CYLINDRES

La qualité n'a jamais eu de meilleur
 ambassadeur que l'automobile française.



Tailleur
Boutonné devant
en lisse à rayures vertes
et rouges
sur fond noir.
Créations de Marcel DHORME

Manteau
Pied de poule
noir et gris.

Infiniment élégante
La 6 cv. sport G. IRAT
est une amie fidèle et sûre...

MAGASIN D'EXPOSITION : 32, RUE MARBEUF - PARIS



Pourquoi acheter à l'étranger
ce que nous fabriquons à merveille ?



RENAULT présente...
la Voiture des Jeunes

La
nouvelle
JUVAQUATRE
à roues avant
indépendantes

La première voiture à roues avant indépendantes, ne comportant pas plus d'articulations qu'une suspension classique.

4 personnes transportées à grande allure, très confortablement, en toute sécurité, pour un prix d'achat et un coût d'entretien minimes. Moteur 4 cylindres, 1 litre de cylindrée, aux accélérations vigoureuses, énergiques. Construction sérieuse pour une longue durée du véhicule. Chassis-caisson dont les longerons-caissons jouent le rôle de puissants pare-chocs latéraux.

Tenue de route parfaite, par la répartition rationnelle des poids — Court rayon de braquage — Direction douce et précise — Grande facilité de garage — Réservoir d'essence à l'arrière — Glaces de sécurité. — Toit métallique

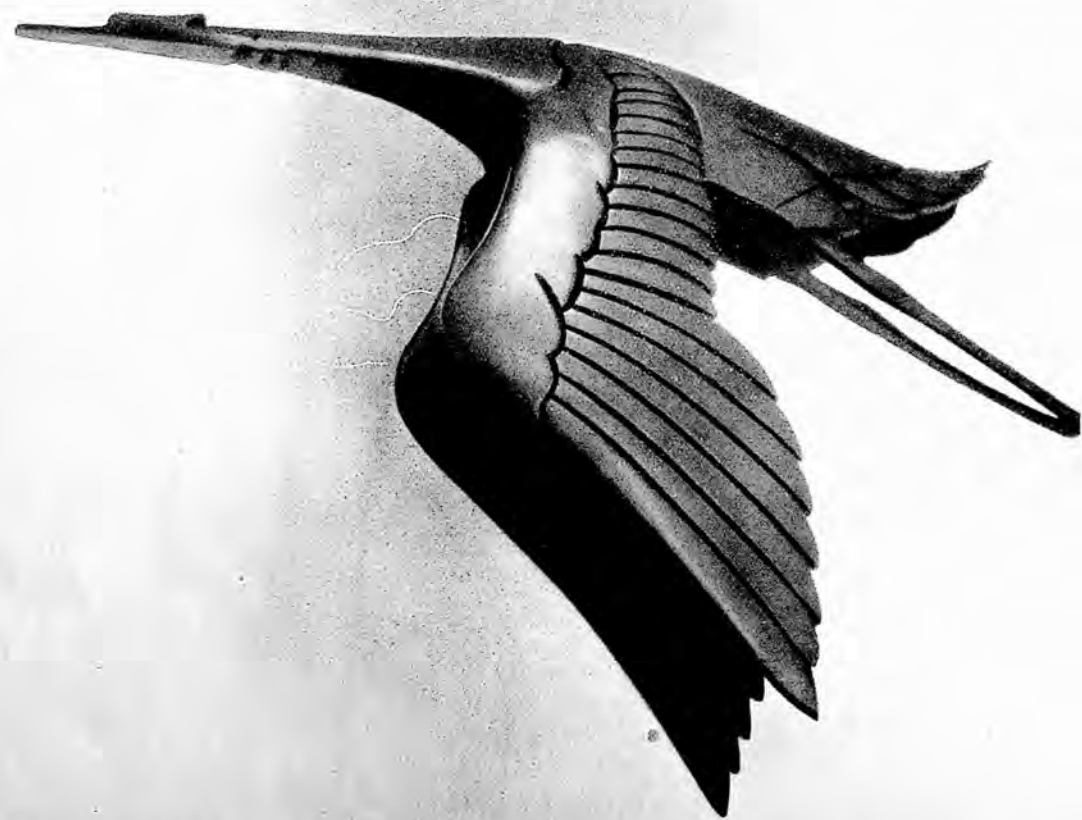
Une seule carrosserie
la Conduite Intérieure
4 PLACES
95 kms à l'heure
7 litres aux 100
Assurance 6 cv.

NE FAITES VOTRE CHOIX QU'APRÈS AVOIR ÉSSAYÉ LA JUVAQUATRE
RENAULT
La voiture qui accélère vos joies et qui freine vos dépenses

VENTE A CREDIT AVEC LE CONCOURS DE LA D.I.A.C., 47 BIS, AVENUE HOCHÉ, PARIS

Chaque voiture étrangère qui rentre, c'est des centaines d'heures de main-d'œuvre retirées à l'ouvrier français.

L'EMBLEME DE LA PERFECTION MECANIQUE



HISPANO SUIZA

Industriels français, faites travailler ceux qui vous
font vivre ! Achetez des voitures françaises.

LE XXXI^e SALON
DE L'AUTOMOBILE

CONSACRE

A NOUVEAU
L'ÉCLATANT SUCCÈS
DE LA

"Traction Avant"
CITROËN

LA "7" 4 CYLINDRES • LA "11 LÉGÈRE" 4 CYLINDRES • LA "11" 4 CYLINDRES

PVC-ÉDITION - PARIS

Savez-vous que chaque voiture étrangère qui rentre en
France met un ouvrier français en chômage pendant un an ?



du vol à voile

...au ras du sol, merveilleuse impression que produit la

DYNAMIC

Impression de bien-être et de sécurité totale résultant d'un ensemble "Suspension-Tenue de Route" sensationnel qui vous libère du sol...et cependant vous y tient attaché. Impression de sécurité et de confort par la visibilité panoramique, la carrosserie métallique rigide, indéformable à pavillon blindé, les doubles freins hydrauliques, la direction précise, en ligne, de visée. Agrément dû à la grande simplicité d'emploi et d'entretien. Evocatrice du planeur, par sa suspension, son silence et sa "roue libre", la DYNAMIC l'est au surplus par l'économie d'essence. La route semble un "courant atmosphérique" dont elle se joue



Vous aggraverez le déficit de notre balance commerciale en achetant une voiture étrangère.

146 K 508
A L'HEURE SUR
200 K
DU CIRCUIT ROUTIER
DE MONTLHÉRY

Telle était la performance
IMPOSÉE PAR L'A.C.F.
pour l'attribution du
FONDS DE COURSE DE
1 million,
Seul...



avec sa 12 cylindres pilotée
PAR RENÉ DREYFUS
a réussi cette performance
à la vitesse record de 146 k.654
et s'est attribué ce prix envié
31 août 1937

Rendez la voiture française à la route française.

LA GRANDE MARQUE FRANÇAISE
DES PETITES VOITURES



Les Nouveaux Cabriolets 2 - 3 places
Supersept 6 cylindres
Supercinq 4 cylindres

Conduites Intérieures - Roadsters -
Voitures Utilitaires

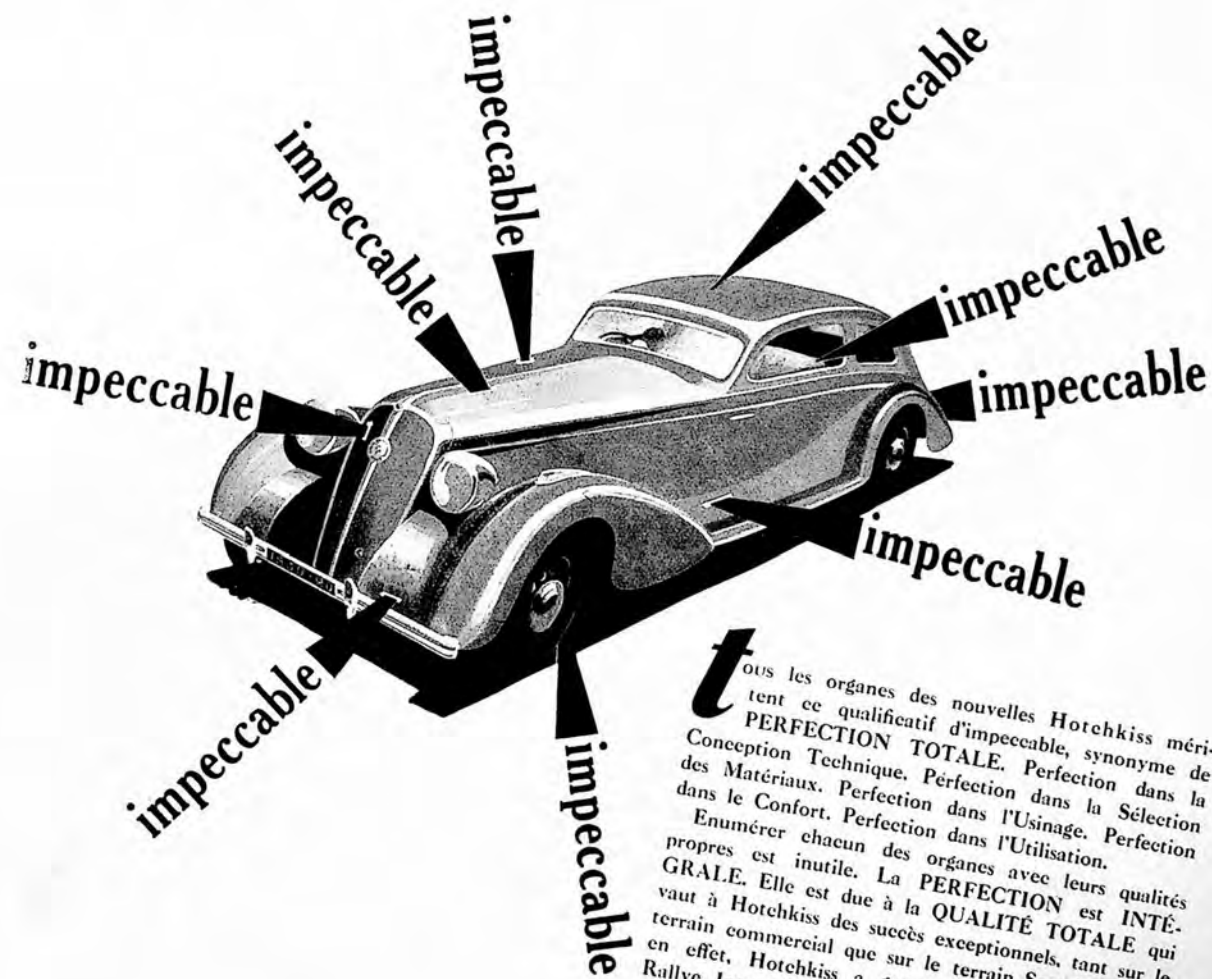
La voiture la plus économique
et qui consomme le moins d'es-
sence par personne transportée.

Rosengart

AUTOMOBILES L. ROSENGART
2 à 36, Boul. de Dixmude, Paris (17*)

Français, achetez des voitures françaises, vous permettrez
aux constructeurs de produire mieux, plus, et moins cher.

IMPECCABLE



tous les organes des nouvelles Hotchkiss méritent ce qualificatif d'impeccable, synonyme de PERFECTION TOTALE. Perfection dans la Conception Technique. Perfection dans la Sélection des Matériaux. Perfection dans l'Usinage. Perfection dans le Confort. Perfection dans l'Utilisation. Enumérer chacun des organes avec leurs qualités propres est inutile. La PERFECTION est INTÉGRALE. Elle est due à la QUALITÉ TOTALE qui vaut à Hotchkiss des succès exceptionnels, tant sur le terrain commercial que sur le terrain Sportif. SEUL, en effet, Hotchkiss a gagné 3 fois consécutives le Rallye International de Monte-Carlo et cette année, le Circuit du Maroc : "épreuve la plus difficile du Monde, gagnée par la MEILLEURE VOITURE". La Meilleure Voiture ? Mais c'est précisément celle-là qu'il vous faut acquérir au Salon d'aujourd'hui même chèque achète davantage lorsqu'il paie cette Hotchkiss Impeccable.

HOTCHKISS

150, CHAMPS-ÉLYSÉES, 150 - PARIS

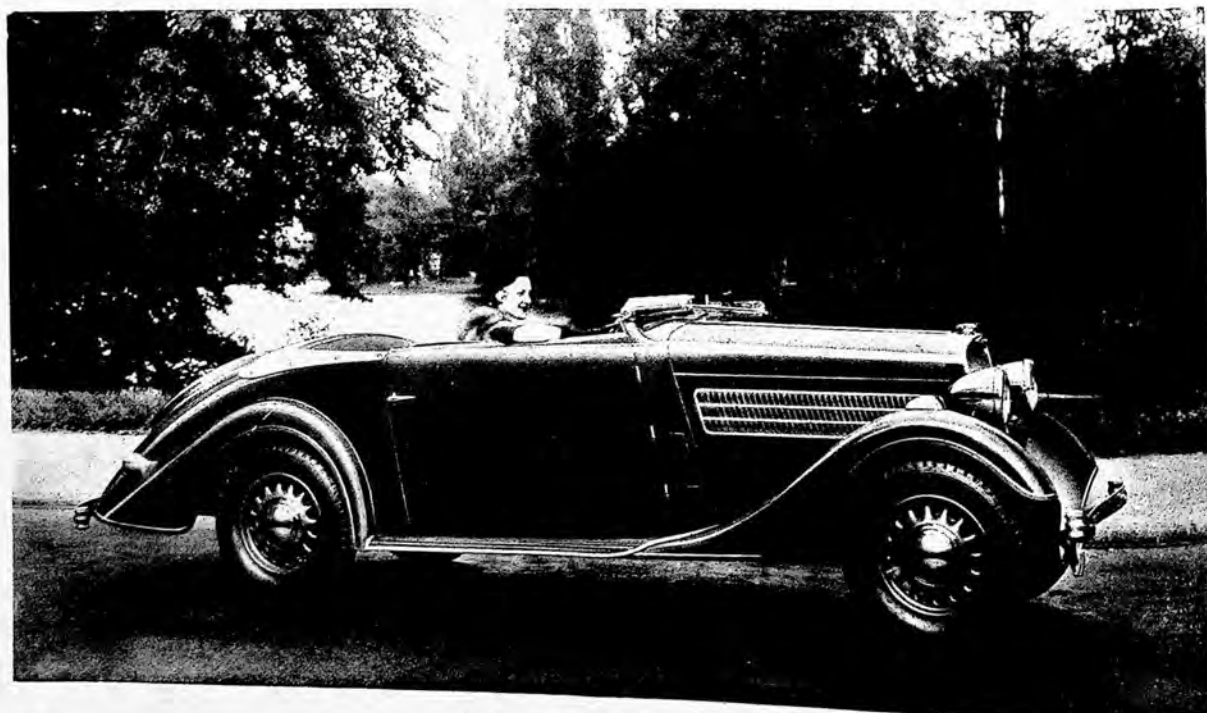
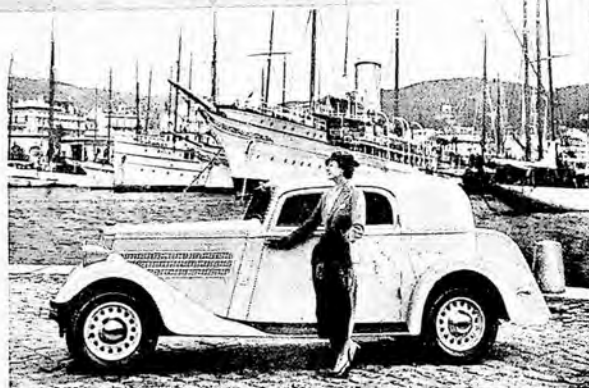
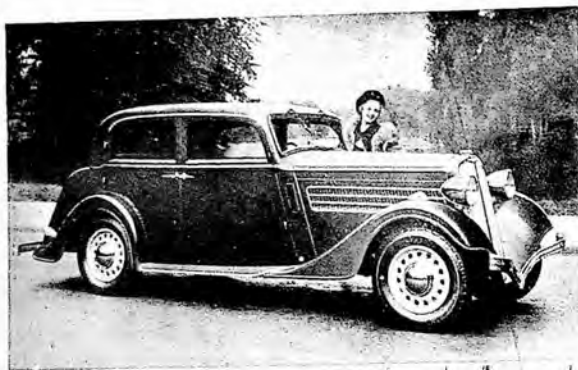
LE JUSTE MIEUX

168, BOUL. ORNANO - SAINT-DENIS

C'est la qualité qui fit le renom de l'automobile française.
C'est par son maintien que nous conserverons notre rang.

SALMSON

S 4 D A



Il faut que vous sachiez que nos voitures n'ont rien à envier aux plus belles réalisations étrangères.

*La Qualité prouvée
par des faits...*

SEULS LES FAITS COMPTENT CAR ILS
CONSTITUENT UNE PREUVE TANGIBLE

TALBOT

S'EST AFFIRMÉ LE MEILLEUR

par ses victoires répétées aussi bien dans les compétitions
sportives que dans les Concours d'Élégance et de Technique.
Les faits parlent...

1 er GRAND PRIX DE TUNISIE
R. Sommer
sur **TALBOT**

1 er 3 HEURES DE MARSEILLE
R. Sommer
2° Comotti
3° Divo
sur **TALBOT**

1 er GRAND PRIX DE L'A.C.F.
Grand Prix de France
Chiron
2° Comotti
3° Divo
5° R. Sommer
sur **TALBOT**

1 er TOURIST TROPHY
Grand Prix d'Angleterre
Comotti
2° Le Bègue
sur **TALBOT**

PARIS
(Bois de Boulogne)
Coupe d'Excellence de
l'"Auto".
Grand Prix d'Honneur des
voitures transformables.

LYON
(Charbonnières-les-Bains)
1° Grand Prix d'Excellence
1° Grand Prix d'Honneur

LE HAVRE
1° Grand Prix d'Honneur

ROANNE
Grand Prix d'Honneur
(Voitures ouvertes).

BEAUNE
Grand Prix d'Honneur
(Voitures fermées).

PARTOUT ET DANS TOUS LES DOMAINES

TALBOT
TRIOMPHE



L'ARISTOCRATE
DE L'AUTOMOBILE

Les modèles TALBOT 1938 héritiers de lignées célèbres se pré-
sentent à la clientèle dans le plein épanouissement de leur qualités
légendaires.

AUTOMOBILES TALBOT, 32, Quai Gallieni — SURESNES (Seine) — Téléphone : Carnot 13-31 à 13-34
Magasin de Vente : 104, Champs-Élysées, PARIS. Téléphone : Élysées 60-57 et Balzac 04-33

Une seule voiture a été étudiée en détail pour vous,
la voiture française. Irez-vous en acheter d'autres ?

REN LUC



Pareille au blanc voilier qui file en eau calme et vous berce agréablement...
Une 6 cylindres Unic élégante et rapide vous emportera confortablement sur les routes les plus mauvaises...

UNIC 1938

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES AUTOMOBILES "UNIC"
SIÈGE SOCIAL ET USINES : 1, QUAI NATIONAL — PUTEAUX

Aujourd'hui comme hier, la France reste la Patrie de l'Automobile.

LE SALON 1937
S'OUVRE SOUS LE SIGNE
DU **CONFORT** ET
DE LA
SÉCURITÉ

La technique de Solex a résolu
tous les problèmes de la meilleure
carburation avec le minimum de
consommation.

Que vous soyez un virtuose du volant, ou que vous conduisiez depuis quelques mois seulement... vous tirerez un égal profit du

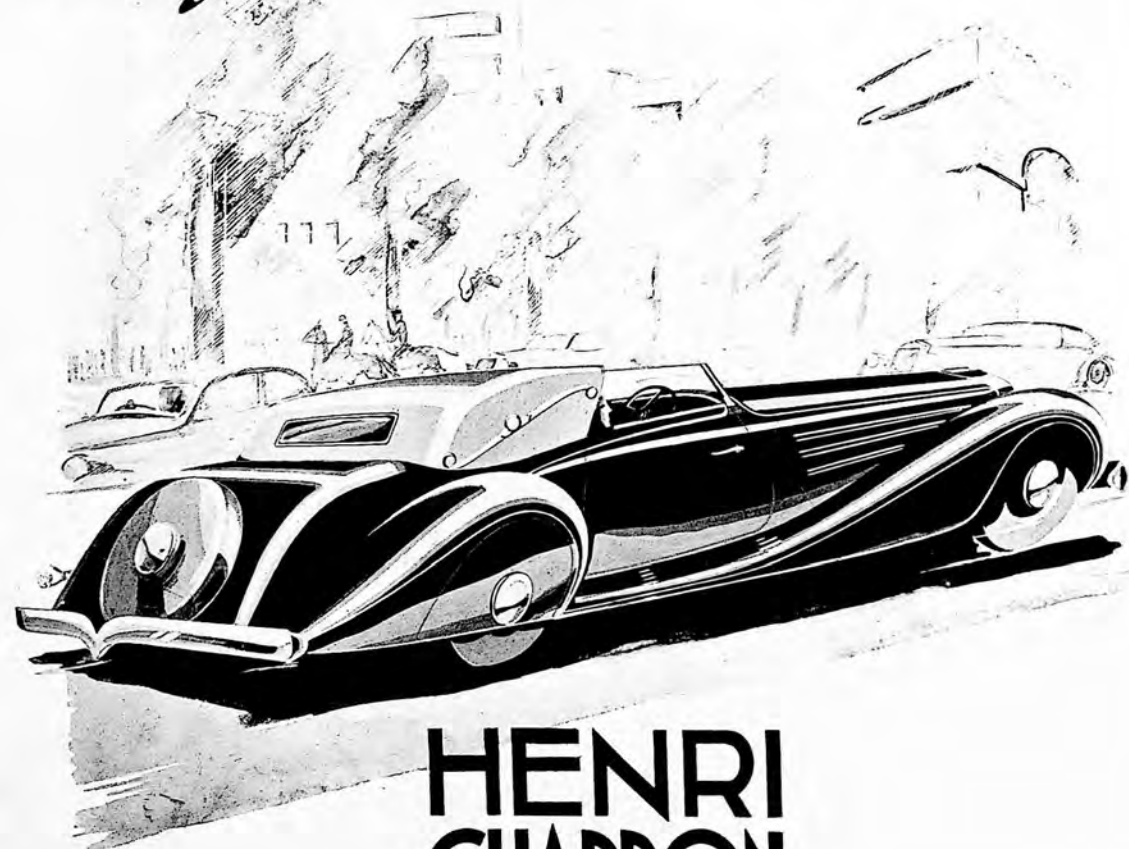
CARBURATEUR **SOLEX** A VITESSE
RÉGULATEUR VARIABLE

Documentez-vous sur le Solex qui convient le mieux à votre moteur et à vos besoins.

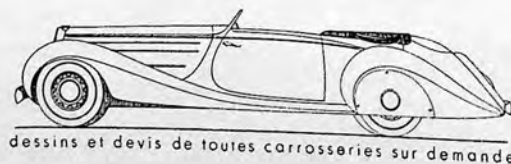
ÉCRIVEZ OU TÉLÉPHONEZ AU SERVICE SPÉCIAL 66,
SOLEX, NEUILLY-S/SEINE. - Tél.: MAILLOT 63-71 (20 lignes)

N'oublions pas que c'est la qualité qui fit
la renommée de la France. Restons-y fidèle.

Elegance, **CONFORT**



**HENRI
CHAPRON**
CARROSSIER



dessins et devis de toutes carrosseries sur demande

114-116, RUE ARISTIDE BRIAND, LEVALLOIS - PER. 50-84

Le propre de la France, c'est de continuer inlassablement à créer.

RENÉ DREYFUS
SUR DELAHAYE
QUI A REMPORTÉ LE
PRIX DU MILLION

A **146** KM **654** A L'HEURE
SUR LE CIRCUIT ROUTIER DE MONTLHÉRY
EMPLOYAIT L'HUILE POUR MOTEURS

OLAZUR
ET LE SURCARBURANT
AZUR
DE DESMAIS FRÈRES

JEAN LACHAUX

P. 552

Ce que le monde attend de la France, c'est qu'elle reste fidèle à la qualité.

LES PRODUITS AUTOMIROR DU LION NOIR

*conservent
aux carrosseries
l'éclat du neuf*



TROUSSE EN CUIR
GARNIE DE PRODUITS
AUTOMIROR

AUTOMIROR
CLEANO-POLISH
SYNTHO-POLISH

AUTOMIROR 'N

PRIX SPÉCIAL

30f

AUTOMIROR
DÉTACHEUR

PRODUITS DU LION NOIR
91, GRANDE-RUE - MONTROUGE - SEINE

Il n'est pas un Français qui ne puisse quelque
chose pour l'Automobile Française.

DUNLOP SPECIAL

pour sol glissant



un pneu
pour
la saison des glaces

L'Automobile est l'industrie qui a été le meilleur
ambassadeur de la qualité française.



Rassurez-vous... rien de répréhensible ne se passe dans cette voiture. Seul, l'auto-radio qui y est installé dispense à ses occupants un fragment connu de l'opéra de Gounod.

Le poste auto-radio Philips est un ami agréable et disert qui enchantera pour vous la solitude des longues heures de voiture. Expression définitive du confort automobile, l'auto-radio Philips est le complément obligé de toute voiture moderne.

Les Distributeurs Officiels Philips sont à votre entière disposition pour vous faire entendre notre tout dernier modèle d'auto-radio.

L'AUTO-RADIO PHILIPS

E.W.

SIMPLE A INSTALLER, UN SEUL ÉCROU... C'EST TOUT !

Qui dit qualité dit perfection, qui dit perfection dit satisfaction.

TRÈS GRANDE SIMPLICITÉ DE MONTAGE
Pose rapide au moyen d'un seul boulon. Alimentation prise sur l'un quelconque des appareils de bord. Aucune modification au circuit d'allumage.

FACILITÉ DE MANŒUVRE
Interrupteur à clé incorporé au coffret de commande. Changement de gamme instantané par boutons-poussoirs.

POSSIBILITÉS RADIOPHONIQUES ÉTENDUES
Petites et grandes ondes. Sensibilité extrêmement poussée. Musicalité comparable à celle des postes d'appointement lampes Miniwatt série rouge à faible consommation - celle d'une lampe de phare code.

A chaque poste auto-radio Philips est joint un bon de montage gratuit.

Prix imposé : Fr. 2.060



archal

LA BOUGIE DE QUALITÉ 100% FRANÇAISE

Constructeurs, c'est sur la défaillance d'un accessoire qu'on jugera votre voiture, songez-y lors de l'équipement.

*conception scientifique
moyens de production
qualité*

ACCUMULATEURS

USL

SPECIALLEMENT ETUDIÉS
POUR L'AUTOMOBILE



AUTOX

COMPAGNIE FRANÇAISE
D'ACCUMULATEURS ÉLECTRIQUES
12, Rue d'Aguesseau, PARIS (8*)
USINES A GENNEVILLIERS (Seine) Tél.: ANJOU 18-00 A 18-09
R. C. Seine 238.528 B

N'oublions pas que la première publicité c'est la qualité

JAEGER

HORLOGERIE
INSTRUMENTS DE PRÉCISION

JAEGER-LECOULTRE

HORLOGERIE DE LUXE

JAEGER
AVIATION

INSTRUMENTS DE PRÉCISION



*Tout le charme de
la route avec...*

LES NOUVELLES "DAUPHINE"

BERLIET

ESSAIS CHEZ TOUS LES CONCESSIONNAIRES

USINES ET BUREAUX
VÉNISSIEUX (RHONE)
PARIS - COURBEVOIE
160, B° DE VERDUN

L'Automobile est une industrie clef, la faire travailler
c'est participer au redressement de l'économie nationale.

en route..



SON PROGRAMME

Informar, documenter, mettre en lumière l'effort français ; exalter le génie créateur du français dans trois domaines qui lui sont propres. Aider à maintenir la qualité, contribuer au redressement de notre pays, étendre à l'étranger le rayonnement de la France.

en automobile

« Défense et illustration de l'Automobile française ! »

Tout faire pour redonner à l'Automobile la place à laquelle elle a droit. Soutenir les efforts de nos constructeurs ; éclairer le public, lui faire retrouver le goût de la belle mécanique, obtenir de l'État une "politique de l'Automobile", favoriser par tous les moyens le développement de l'Automobile en France. Rassembler toutes les énergies jeunes pour que par l'Automobile le pays retrouve la prospérité.

en tourisme

« Grandeur et beauté de la terre de France. »

Inviter au voyage ; exalter la beauté de notre sol et sa prodigieuse variété. Redonner au Français le goût de son pays, en dire l'attrait et le charme d'y vivre, faire mieux connaître et aimer la France à l'étranger.

en élégance

« Prestige et rayonnement de la mode française. »

Affirmer la suprématie de la mode et de l'élégance françaises ; défendre nos créations contre les copies étrangères, nous protéger contre nos propres erreurs. Soutenir le prestige de l'élégance française et en accroître le rayonnement.

**EN UN MOT, DANS CES TROIS DOMAINES,
DÉFENDRE, SOUTENIR, EXALTER, CONSTRUIRE.**

Directeur : Henri MERCIER Rédacteur en Chef : Raymond de TAXIS
Secrétaire Général : Léopold COCHET Directeur Artistique : RENLUC

L'Union fait la force, vous êtes d'accord sur notre programme. Aidez-nous à le réaliser.

d'un geste du doigt...

sans même lâcher
votre volant

vous passez, sans heurt et sans
bruit, des allures les plus lentes
aux allures les plus vives et vous
obtenez des accélérations fou-
droyantes, avec la boîte de vitesses
Electro-mécanique

otal

CONSTRUITES
par la Société des Engrenages de Précision
Procédés MAAG,
76, rue de Normandie à COURBEVOIE (Seine) Def. 20-10

L'Automobile française ne saurait grandir sans une politique
intelligente de l'Automobile. A l'Etat de la lui donner.

4^{me} ANNÉE
SALON DE L'AUTO
N° 4 - 15 FR\$

en route..

LA GRANDE REVUE FRANÇAISE
DE L'AUTOMOBILE
DU TOURISME
DE L'ÉLÉGANCE

L'AUTOMOBILE

Défense et illustration
de l'automobile française

EDITORIAL	
pour que l'automobile fran- çaise reste en tête...	1
LA CONSTRUCTION	
LA FRANCE AU XXXI ^e SALON	
l'automobile française au tra- vail	12
A L'ETRANGER	
Angleterre : valeur et pros- périté, par H. R. Hines	4
Allemagne : essor "dirigé" par F. Wittekind	6
Italie : autarchie économique et qualité, par P. Tadini	8
Etats-Unis : à un tournant, par John D. Cobb	10
UN PEU D'HISTOIRE	
L'AUTOMOBILE "UNE CRÉATION FRANÇAISE CONTINUE"	21
SONGE D'UNE NUIT D'OCTOBRE...	
MOI, L'AUTOMOBILE FRANÇAISE ! par R. de Taxis	31
LA CARROSSERIE	
LES TENDANCES	
Commencement ou fin de l'aé- rodynamique?... p' J. Andreau	24
LES RÉALISATIONS	
nos carrossiers aux concours d'élégance	26
LE SPORT	
une fructueuse saison française	29
L'ACTUALITÉ	
Indiscrétions et nouveautés	3

Directeur : HENRY MERCIER
Rédacteur en Chef : RAYMOND DE TARDY
Secrétaire Général : LEONARD COCHET
Directeur Artistique : RENÉ LUC

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ
254, Rue de Valenciennes - PARIS - 10

ABONNEMENTS

150 F. par an

50 F. par trimestre

10 F. par numéro

Standing orders : the French motor industry to remain leader.

'action...

POUR QUE L'AUTOMOBILE
FRANÇAISE RESTE EN TÊTE

is les assises mondiales de l'automobile.

français veut savoir où en est l'Automobile française,
s, quel rôle elle est apte à jouer? La brillante parti-
ant de leur travail continu, rassurera spontanément
nt maintenu leur rang, mais, est-ce suffisant? Ne
ui a porté à travers le monde le renom de la FRANCE?

ouvriers, aux Organisations corporatives, à la Presse,
rôle. d'unir leurs efforts, afin que, par l'Automobile,

rieux passé, ont déjà donné l'exemple. Leurs créations
compréhension, de leur initiative, de leur ténacité.
es restent à franchir. De plus en plus, le Cons-
nce primordiale du « service » qu'il doit à son Client.
es les conclusions qui s'imposent; qu'un seul souci
à sa livraison : « mieux servir le Client », car c'est
ui-ci lui achète.

certaines les ont déjà mis en pratique; il faudra

ication, c'est-à-dire renoncer à la multiplicité des
l'étudier plus à fond chaque type, et par là de

les Constructeurs à la recherche du même but :
ent, maintenir intégrale la qualité.

ur et sa Clientèle, ce qui amènera l'un à mieux con-

tous les Constructeurs pour la défense du marché
le l'extérieur, et à l'intérieur pour l'organiser et le

urs un service commun de propagande dont la tâche
de l'Automobile en FRANCE? Oui, si l'on songe
sutures qu'il n'en roule.

à tous les plans de la production entre tous ceux qui
que depuis le fabricant du plus modeste accessoire
me souci à la réalisation de ce tout irréprochable que
défaillance d'un accessoire à tort considéré par le
sa voiture?

Vaste programme sans doute, d'application difficile, mais non impossible. Sa réalisation exigera de tous volonté tenace et bonne volonté. Certains s'y sont d'ailleurs résolument engagés. Les résultats obtenus prouvent que là est la bonne voie... Ainsi, se maintiendra la qualité française, cette « qualité totale », expression qui doit être synonyme de perfection, but des efforts de toute la production à tous ses stades, mot d'ordre qui ne souffre ni exception ni défaillance.

Nos INGENIEURS de l'Automobile, corps d'élite, sont les meilleurs artisans de ce programme. Plus que tous autres ils ont senti le poids des difficultés actuelles; ils n'ont pas cessé toutefois de « penser automobile », de chercher, de perfectionner, d'inventer. Ils ont donné l'exemple ainsi d'une foi inébranlable dans le redressement français. A l'Automobile française ils ont permis de garder une haute place dans la technique mondiale. Pépinière de chefs, ils portent en eux l'avenir.

Collaborateur indispensable, à l'habileté proverbiale, l'OUVRIER français devra s'attacher aussi à cette œuvre, tout un passé de conscience professionnelle et de goût du travail bien fait l'y prépare. C'est de lui en grande partie que dépend cette qualité que nous voulons sans tâche. Prenant toujours conscience de ses responsabilités, qu'il garde donc la fierté du beau travail, et réapprenne ce qu'on oublie de lui dire : qu'il a lui aussi des devoirs...

ORGANISATIONS CORPORATIVES et SYNDICALES ont également un grand rôle à jouer. Qu'elles soient des organismes de défense et d'action, des ferments d'ordre et d'activité, car leur rôle n'est pas seulement défensif, mais offensif. Défendre est nécessaire, mais il faut encore stimuler, animer, construire!

Quant à la PRESSE, qu'elle comprenne mieux l'aide nécessaire à une industrie nationale qui a tant fait pour le prestige français, et sache offrir un concours qu'on ne peut pas toujours lui acheter... Elle collaborera à une grande œuvre dont elle sera la première bénéficiaire.

Le PUBLIC enfin, pour qui tous travaillent, doit se souvenir que, s'il a des droits, il a tout de même des devoirs. Et d'abord, faire confiance à nos Constructeurs, ce qui veut dire acheter des voitures françaises. Comment des Français, dans le pays par excellence de l'Automobile et qui plus est, du bon sens, osent-ils rouler en voitures étrangères? Ensuite, il devra être juste, ne pas critiquer à la légère, éviter le parti pris, ne tomber dans aucun snobisme, ce qui ne veut pas dire admirer sans restrictions; il devra, au contraire, se montrer sévère et difficile. Acheter, c'est savoir choisir. Une voiture forme « un tout irréprochable », dont il doit pouvoir tout exiger : tenue de route, confort, sécurité, robustesse, silence, économie, élégance, visibilité, maniabilité, nervosité, etc... faisceau de qualités entre lesquelles il faut savoir établir une hiérarchie. Que, point par point, il étudie chaque voiture, et compare; de cet examen, éclatera la supériorité de la voiture française.

Il lui restera enfin à mettre au service de l'Industrie française la part d'influence civique et sociale que son rang et sa fonction lui ont dévolu. Alors, il aura rempli sa tâche.

AL'ETAT, il appartient plus qu'à tout autre de faire son devoir. Il a de grandes et de graves responsabilités. Dans une nation qui est la patrie de l'Automobile, l'Etat n'a pas de politique automobile. Dans un pays par essence de qualité, il considère le luxe comme une tare, l'Automobile comme un luxe, et il la taxe en conséquence. Dans un pays qui crée et invente par disposition naturelle, il n'a su défendre ni la création, ni l'inventeur. De l'Automobile, il a fait un « agent de perception ». A la production, une voiture de 40.000 francs ne laisse que 24.000 francs au Constructeur; tout le reste, sous des formes diverses, va à l'Etat; à la consommation, l'usager qui brûle 100 francs d'essence achète en vérité 25 francs de carburant, et paie 75 francs de taxe. En tout autre pays, une telle politique eût sonné le glas de toute industrie automobile.

Son action doit être tout à l'opposé. Par des dégrèvements massifs et judicieux, stimuler la production et faciliter la circulation, récréer ainsi un climat favorable à la reprise. Par l'accroissement de la production, de la circulation et des exportations il sera rapidement le premier bénéficiaire de cette politique. Mais attention! Chacun à sa place. L'Etat, animateur, et, quand il le faut, arbitre, parfait. Mais l'Etat inquisiteur et surpatron, à aucun prix. En un mot, collaboration, mais liberté. Que, dans ce sens, l'Etat agisse, et sans retard.

Telle est la tâche qui incombe à chacun. Le Français ne recule pas devant son devoir; il écouterait la voix de l'automobile française que nous avons l'ambition de faire entendre... Ainsi le pays retrouvera la prospérité et la France son rayonnement dans le monde.



L'actualité automobile

Revêtu d'une parure nouvelle, tissée de lumière et de couleurs, due à l'architecte André Granet, le Grand Palais a rouvert ses portes pour le XXXI^e Salon.

L'actif secrétaire général, M. Paul Dotin, a au cours de mois d'un travail souriant et silencieux, édifié et réglé l'organisation gigantesque et minutieuse qui sans heurt ni effort visible va faire, dix jours durant du Grand Palais le centre mondial de l'automobile et le point de mire des curiosités de millions d'automobilistes.

Jetons un coup d'œil curieux sur le travail de nos constructeurs qu'il ait apparu à nos yeux.

Bugatti reste fidèle à la 57 qui cette saison encore a accumulé les victoires probantes. Celle remportée aux 24 heures du Mans se passe de commentaires, et prouve la mise au point et l'endurance de la mécanique du « pur sang » mieux que toute autre performance.

Revêtu des somptueuses carrosseries que dessina Jean Bugatti, la 57 S. va continuer sa glorieuse carrière.

Hotchkiss outre ses modèles classiques si répandus et dont les victoires sportives ont été particulièrement probantes (la dernière en date : le terrible Rallie du Maroc), a mis au point une nouvelle 11 cv. qui bénéficie d'une longue et minutieuse étude. C'est une voiture de la classe de la belle 20 cv. aux performances prestigieuses, à roues indépendantes à l'avant d'un modèle qui a longuement fait ses preuves.

Delahaye, sûr de sa nouvelle 12 cylindres qui porte l'auréole de la victoire dans la course au « Million », s'accommodera sans attendre. Conception, entre parenthèse, de « excellence » de la formule de voitures de compétition aussi voisines que possible de la voiture de client. Alors que les coûteux bolides allemands n'ont donné naissance à aucune voiture commercialisée six mois après sa première sortie le « racer » de Delahaye s'offre au public.

Delahaye qui donne l'exemple d'une vieille marque toujours jeune présente donc au Salon son châssis 12 cylindres apte

à recevoir des carrosseries soit de sport soit même de tourisme. Delahaye poursuit en outre la fabrication de sa fameuse 6 cylindres qui connaît une diffusion chaque jour grandissante.

Chez Talbot on remarque, à côté de la 4500 cc. et des autres modèles tourisme et sport une nouvelle venue : la 12 cv. 4 cylindres, donnant carrossée en C.I. 120 km. à l'heure, et dont le prix de vente inférieur à 40.000 Frs représente un effort industriel tout à fait remarquable.

Sous l'impulsion ardente et habile d'Antony Lago, Talbot reste une marque plus jeune que jamais.

Delage une fois de plus donne le ton en appliquant une politique tout à fait conforme aux nécessités du moment et aux besoins du public.

Son programme concentré et simplifié comporte désormais trois prestigieux modèles : une 4, une 6, une 8 cylindres. La 4 cylindres est une 12 cv. (2.1.151); la 6 cylindres est une 2.1.729, 17 cv., la D. 6.70, livrée en châssis long et sport. La 8 cylindres est la 4.1.300 D.6.120 livrée en châssis long et sport.

Ces châssis comportent de nombreuses améliorations de détail. Ils émerveillent la clientèle fidèle et chaque jour plus nombreuse de la marque, et désireuse avant tout de belle mécanique, de confort et de qualité irréprochable.

Soucieux de donner à ses voitures les plus grands agréments de conduite et les plus hautes performances possibles Delage un des premiers a adopté la boîte Cotal. Devant les désirs de ses clients il en équipe d'origine, désormais, ses châssis 6 et 8 cylindres.

La saison 1938 s'annonce éblouissante pour la grande marque française.

La « Dynamic » de Panhard et Levasseur qui comporte tant de solutions fort audacieuses remises par le bon sens traditionnel de la marque, va continuer sa carrière splendide. Elle, de ligne très étudiée, elle possède un moteur sans soupapes célèbre et la carrosserie « panoramique » spéciaux à Panhard. Elle va

continuer auprès des connaisseurs une carrière sans reproche.

Nous voyons au stand Salmson la S. 4. DA, la 10 cv. au fameux moteur à double arbre à cames en tête, voiture des sportifs mais aussi des amateurs de belle et sûre mécanique. Nouvelle venue, la S. 4. E. viendra satisfaire ceux qui veulent, avec une puissance accrue, retrouver les mêmes qualités. La S. 4. E. est une 13 cv. 4 cylindres de mêmes caractéristiques générales que son aînée : elle connaît le même succès. Salmson prévoit sur ses châssis et monte à la demande la boîte électro-magnétique Cotal, que fabrique la Société des Engrenages de précision Maag.

Une des caractéristiques du Salon 1937 la généralisation de la boîte électro-magnétique sur un nombre croissant de marques et de châssis. Nous les trouvons cette année chez Delage, Delahaye, Peugeot, Salmson, Licorne, Unic Voisin, etc. La boîte électro-magnétique Cotal augmente l'agrément de conduite et améliore les performances de la voiture dans une proportion sensationnelle. Elle joint à ces avantages de permettre une meilleure utilisation du moteur et, partant, une économie de carburant.

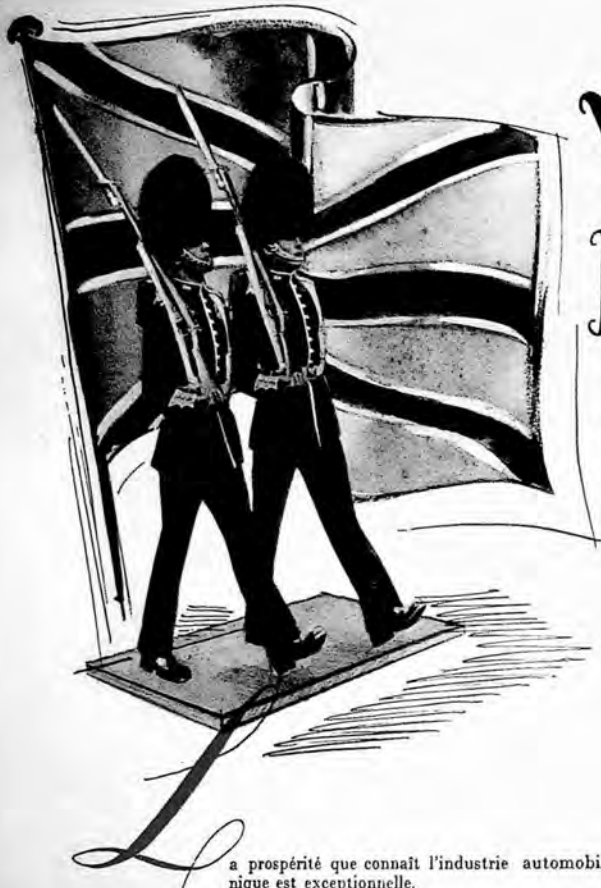
En tourisme comme en course la boîte Cotal a gagné la partie et l'impose désormais sur tous les châssis modernes.

Chez Simca on continue la populaire Simca-cinq qui toutefois va être augmentée de cylindres. Et l'on présente la 8 cv., petite voiture très moderne, légère, au moteur nerveux, freinant bien, en un mot excellente routière. Ce châssis a fait ses preuves depuis deux ans en Italie. Il constitue une remarquable réalisation.

Louis Delage, avec la collaboration de l'ingénieur Lory, poursuit méthodiquement la réalisation d'une toute nouvelle 12 cylindres, voiture de grand sport, de conception très moderne. Cette voiture réunira très heureusement avec les meilleures réalisations étrangères et possèdera toutes les possibilités de vitesse tout à fait sensationnelles. Son prototype sera exposé au stand H. Labourdette, avec une carrosserie d'élégance très poussée.

Voir suite page 19.

Le propre de la France n'est pas la quantité, mais la qualité. Ouvrier français, tu serviras ton pays comme toi-même en restant le maître de la qualité.



GREAT BRITAIN...
Quality and prosperity of the British make.

VALEUR et PROSPÉRITÉ

DE LA CONSTRUCTION BRITANNIQUE

Prospérité mais respect de la qualité. — La voiture moyenne anglaise. — Recherche des hauts rendements. — Valeur de l'équipement, souci du confort, et finition.

La prospérité que connaît l'industrie automobile britannique est exceptionnelle.

Et cependant avec une sagesse commerciale à laquelle il faut rendre hommage il n'est pas d'exemple qu'une firme ait profité de cette demande massive de la clientèle pour écouler une production hâtive et de qualité inférieure. Tout en étant massive la production britannique reste de haute qualité.

De 226.000 voitures sorties en 1934 où le Royaume-Uni connut sa « dépression » économique et financière, le chiffre de production va vraisemblablement atteindre cette année le chiffre record de 340.000.

Diverses causes semblent avoir contribué à cet essor. On a remarqué que le développement de la circulation automobile était étroitement lié au mouvement de la construction d'habitations.

Les banlieues de grandes cités se sont extrêmement développées ces dernières années et peuplées de cottages par dizaines de milliers.

Une réglementation draconienne des transports publics par suite du « Road Traffic Act » de 1930 ne permet pas l'établissement de lignes d'autobus privées. Cet accroissement des banlieues de grandes villes posait cependant le problème du transport de ces « banlieusards » de leur habitation au lieu de leur travail. Pratique, l'Anglais l'a résolu par le transport individuel, quelquefois même par l'achat à plusieurs d'une même voiture utilisée en commun !

Le dégrèvement opportun de 25 % sur l'impôt de circulation appliqué par le gouvernement en janvier 1935 a contribué à accentuer le mouvement.

L'automobile anglaise n'a pu encore se libérer de la néfaste formule fiscale de la taxation à la cylindrée. Aussi le moteur de l'automobile anglaise est-il le plus petit possible et la recherche d'un haut rendement est-il d'une nécessité vitale. Les routes sont en général sinueuses, étroites et encombrées : ainsi est-on conduit à établir des voitures de faible encombrement, donc de faible dimension. L'Anglais aime son confort et ses aises jusqu'à la limite du sans-gêne (limite extérieure... naturellement), on s'est donc ingénié, en dépit du gabarit réduit de son véhicule, à lui assurer un confort aussi complet et raffiné que possible. Enfin sa voi-

ture étant surtout un moyen de transport pour aller à son travail et à ses affaires, le budget d'utilisation devait être réduit au plus juste.

Ces quatre éléments ont conditionné les caractéristiques de la voiture moyenne britannique, à l'exception naturellement de la forte voiture de luxe qui elle est affranchie de ces contingences et vise exclusivement à satisfaire une élite, particulièrement difficile d'ailleurs.

Nous trouvons en effet, dans la répartition des véhicules en circulation d'après leur cylindrée, une proportion de 27 % pour les voitures de moins de 8 CV. (soit 5 CV. français) et de 47 % pour les véhicules de 9 à 12 CV. (de 6 à 9 CV. français).

En dépit du statut fiscal on note la tendance, qui s'est accentuée cette année, vers une légère progression des puissances. La cylindrée de 1.500 cc. et celle de 2 litres à 2 litres 2, vont désormais être les cylindrées-type de la construction britannique.

La place nous manque pour exposer en détail les caractéristiques de la construction actuelle en Angleterre. Ce sera la matière de notre étude de compte-rendu du Salon.

Disons toutefois que de gros progrès ont été faits dans le rendement volumétrique des moteurs grâce à des études très poussées de la carburation, où les britanniques ont acquis une réelle maîtrise.

Les soupapes en tête sont la règle naturellement et souvent commandées par arbre à cames, même sur des modèles de série. Par exemple Riley livre des 1.500 cc. établies suivant le procédé qui lui est propre dit « Hi-Charge » qui par la disposition des tubulures d'admission à fort réchauffage et à forme variable pour chaque cylindre obtient un effet de surpression à l'admission permettant d'obtenir sur des voitures de série un rendement de 40 CV. au litre.

La transmission fait l'objet de nombreuses recherches : Outre la vogue de la boîte présélective on note des dispositifs de « survitesse » entrant en action automatiquement à certaine allure qui d'une boîte 3 vitesses en donne pratiquement 5.

Ajoutez à cela le souci d'un réel confort, une finition impeccable, un soin dans l'équipement et dans les moindres détails, tout à fait remarquables, et vous conviendrez que la construction britannique 1937/1938 est de très réelle valeur.

R. H. HINES.



La 1.500 cc. RILEY qui a triomphé à la Coupe Sportive de l'A.C.F., prenant les 4 premières places (Carrossée en France par POURTOU, à Rueil). Les Riley, dont avec quelques modifications on a tiré les voitures de course ERA, sont très caractéristiques de la construction anglaise : voitures de sport et de tourisme à très haut rendement et d'une finition tout à fait remarquable.



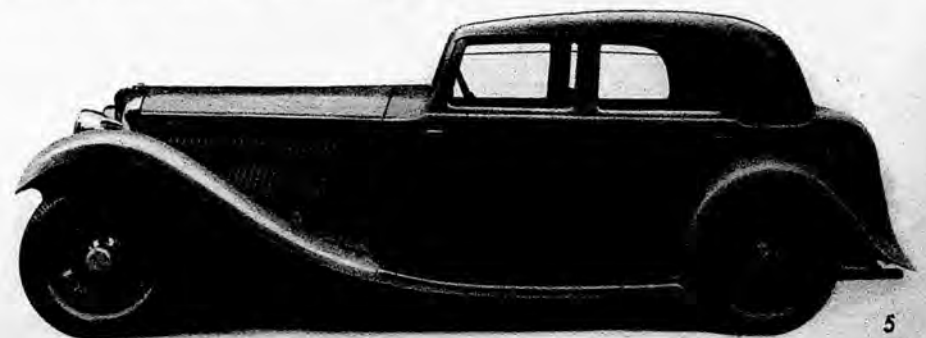
AUSTIN, le constructeur de la populaire SEVEN (747 cc.) tirée à centaines de milliers d'exemplaires suit la progression des cylindrées : il lance maintenant une BIG-SEVEN, de 900 cc. et une 1.500 cc. appelées toutes deux au même succès.

A droite : une 1.500 cc. sport SINGER, autre exemple de mécanique soignée et de jolie voiture sportive.



Ci-dessus un coupé de ville sur châssis ROLLS-ROYCE, Phantom III 40,50 CV. (carrossé par THRUPP et MAHERLY Ltd).

A droite : la BENTLEY « saloon » sport, 12 cylindres, sur châssis 3 litres 1/2, la voiture sportive de haut luxe.



Vous vous fâchiez si vous entendiez dire que la France n'est pas le pays du bon vin. Pourquoi raisonnez-vous autrement quand vous parlez automobile ?



essor "dirigé"

L'AUTOMOBILE ALLEMANDE

Tuteur intelligent et dynamique, l'Etat allemand a presque triplé la production et doublé la circulation en 4 ans. ■ 1937 voit cependant la production se stabiliser et marquer même une sensible régression, la clientèle évolue et passe de la petite à la moyenne cylindrée pendant que les constructeurs semblent tâtonner dans une trop grande variété de modèles ■ la voiture populaire reste encore à naître,

On ne peut pas présenter une étude, même succincte, de l'automobile en Allemagne sans exposer dans ses grandes lignes la politique de développement de l'automobile poursuivie avec ténacité et clairvoyance, on peut dire depuis 1932, par le Gouvernement allemand.

Car c'est la caractéristique du développement actuel de l'automobile en Allemagne qu'il est à l'origine l'Etat et la conséquence de son action. La masse allemande n'est venue à l'automobile que sous la poussée, on pourrait presque dire, sur l'ordre de ses dirigeants.

Les directives de cette action nous sont admirablement résumées par ces paroles du chancelier Hitler au dernier Salon de Berlin: L'Automobile, ferment d'activité économique.

« L'encouragement méthodique et résolu de notre motorisation ne peut qu'avoir une influence décisive sur l'économie tout entière. Donner le goût et le besoin de l'auto, agir sur l'opinion publique.

« Nous avons cherché à donner au peuple allemand le goût et le besoin de la motorisation. »

« Pour y parvenir ce n'est pas seulement la législation qui doit être favorable à l'automobile, mais l'opinion publique tout entière... »

L'auto n'est pas un luxe.

« Tant qu'un peuple considère l'automobile comme un luxe réservé à une classe, aucun vaste programme de motorisation n'est réalisable. »

La voiture populaire élément d'extension.

« Il faut dès à présent assurer les dernières conditions de réussite de la voiture populaire et en commencer la production. »

L'auto bon marché d'achat et d'usage.

« Il faut procéder à la révision de tous les éléments qui rendent trop onéreux la fabrication et la possession d'une voiture économique... Il ne faut pas, par exemple, que le prix d'un garage de voiture soit plus élevé que celui d'une chambre meublée... »

Une industrie organisée et saine.

« Il faut encore arriver à limiter le nombre des modèles dans les mesures compatibles avec les besoins du marché, ce qui assurera la rentabilité des usines et leur sécurité industrielle. »

Appliqué à la lettre, toujours avec vigueur, parfois avec rigueur, ce programme a permis de faire passer en quatre ans, de 1933 à 1936, la production allemande de 92.000 voitures à 240.000, la circulation de 580.000 au million aujourd'hui dépassé.

C'est incontestablement une admirable réussite.

Pour être juste il faut reconnaître que cette progression paraît avoir atteint en 1937 un palier qu'elle aura désormais du mal à franchir. On a peut-être voulu aller un peu vite. Le marché allemand donne des signes de lassitude à l'absorption d'une si forte production. La campagne 1937 a vu vente et production marquer un certain recul.

La limitation du nombre des modèles réclamé par le chancelier Hitler n'a pas paru être écoutée jusqu'ici par les constructeurs, puisque pour 13 marques on ne compte pas moins de 49 types de châssis.

C'est que le public allemand, nouvellement venu à l'automobile n'est pas encore très fixé quant à ses goûts et au meilleur véhicule susceptible de le satisfaire. Cependant il suit le processus habituellement observé et l'on constate une demande croissante vers les cylindrées supérieures.

Le deux temps est en recul, le 4 cylindres également (18 modèles) alors qu'il y a 21 modèles à 6 cylindres, qui paraît connaître la grande vogue, 7 châssis à 8 cylindres et 1 à 12. Il faudra voir à l'expérience si cette tendance ne se renversera pas. N'a-t-on pas vu un Salon de Paris dit « de la six cylindres » pour finalement revenir en masse au robuste et sobre 4 cylindres?

Techniquement la construction allemande reste très avancée et a généralisé, même sur de modestes voitures, les roues indépendantes, souvent à l'arrière comme à l'avant, les boîtes silencieuses et synchronisées. En revanche traction avant et moteur à l'arrière marquent le pas, ne gagnant ni ne perdant aucun adeptes. Pas non plus de progrès dans l'adaptation du moteur à huile lourde à la voiture de tourisme : celui-ci reste l'apanage essentiel du véhicule utilitaire.

Il n'est pas question non plus, pour le moment, de boîte sélective ou automatique chez aucun constructeur. Le Salon allemand, dont la date est encore inconnue, est fort éloigné : on travaille certes dans toutes les usines sur des nouveautés plus ou moins sensationnelles, mais on ignore encore totalement ce que pourront être ces nouveautés.

C'est plutôt sur l'amélioration des détails et de la mise au point, sur la finition générale des modèles existants que porte actuellement l'effort des constructeurs. La voiture allemande 1937 est de présentation fort élégante et d'un fini tout à fait soigné. On note dans la forte voiture une tendance à s'inspirer de très près de la présentation américaine.

Un dernier point du programme de développement de l'automobile allemande n'a pas reçu encore de solution : celui de la petite voiture populaire et économique. Depuis quatre ans on y travaille. Mais jusqu'ici sans succès. Les modèles trop frustes du début n'ont pas connu la faveur des acheteurs.

Cependant des prototypes ont été établis et font l'objet d'essais et d'études sévères. Nous savons que sous la présidence du Dr. Porsche une société a été fondée pour la construire.

En résumé après un lustre d'activité débordante et de nouveautés continues la construction allemande tend à se stabiliser sur les modèles et les solutions pour lesquelles le public a marqué sa faveur. C'est normal et souhaitable.

F. WITTEKIND.

L'Automobile est née en France, elle ne changera pas de patrie.



La carrosserie allemande, tout en recherchant les formes profilées, s'inspire d'assez près du style américain. Ce n'est pas toujours très heureux ! Voici à droite la 1.500 HANSA et à gauche la 6 cyl. ADLER.



Vue de profil la 6 cyl. 2 l. 5 ADLER à 4 roues indépendantes, constitue une assez jolie réussite de carénage très poussé.



Cette 6 cyl. B. M. W. de 2 l. n'a-t-elle pas tout à fait l'air d'une Buick ou d'une Chrysler?



MERCEDES-BENZ, avec leur « 540 » sport à compresseur, restent fidèles à l'allure sobre et puissante traditionnelle chez cette firme. La doyenne des marques allemandes a su rester jeune et active : ses succès en course cette saison en sont une preuve de plus.

La 6 cyl. HANOMAG vue de l'arrière : lignes de fuites bien étudiées, suppression des moulures et saillies ornent un ensemble de belle facture.

AUTARCHIE AUTOMOBILE ET PRODUCTION DE QUALITÉ.



Une volonté absolue de se suffire à soi-même — A la recherche d'un carburant national — Une production de qualité, orientée vers l'économie d'emploi — L'Ethiopie aux Italiens... et à l'automobile — Une expansion croissante.

On ne peut juger du développement actuel de l'automobile en Italie sous le même angle que les autres pays. Le cours normal de cette évolution a été faussé et profondément modifié par des événements tout à fait extérieurs à l'automobile proprement dit.

La conquête de l'Ethiopie et ses incidences ont amené le gouvernement à restreindre par tous les moyens la consommation intérieure de l'essence (les droits ont été un moment presque triplés) pendant que toutes les forces de production du pays étaient tournées vers les fabrications pour l'armée.

La production, de 45.500 véhicules est tombée à 35.000 en 1936, mais 1937 a marqué déjà un retour à la normale et ne sera plus bien éloigné du niveau de 1934.

La caractéristique essentielle cependant du mouvement automobile en Italie c'est un état aigu et volontaire d'isolement avec les marchés extérieurs, et un effort intense et généralisé pour se suffire à soi-même.

Les conséquences en sont : la porte à peu près complètement fermée aux importations de véhicules (moins de 2% d'importation) et le contingentement sévère et qui s'accroît d'année en année des importations de pétrole. En un mot pas de voitures étrangères, plus d'essence importée.

C'est une dure discipline. Elle freine notablement le développement de l'automobile. Mais par quoi remplacer l'essence ? L'alcool ? Il demande du charbon pour le produire et l'Italie n'a pas de charbon. Les carburants de synthèse ? On les cherche, mais jusqu'ici sans résultat pratique. On entreprend l'utilisation de toutes les ressources du sol national : roches asphaltiques des Abruzzes, gaz naturels (méthane) dont certaines régions sont riches, etc... Mais tout cela est limité. Le gros effort s'est porté sur le bois, sur les véhicules à gazogènes. On emploie là aussi les méthodes radicales : à partir du 1er janvier prochain aucun véhicule, autobus ou camion, servant au transport en commun, ne pourra circuler qu'au gazogène.

En ce qui concerne la voiture de tourisme on ne peut employer telle méthode. Une propagande intense, des

dégrèvements importants sont intervenus; sans résultats bien positifs encore...

Le ravitaillement en carburant « national » est donc loin d'être résolu de façon satisfaisante en dépit de la politique énergétique employée.

Relativement réduite en quantité, la production italienne est surtout orientée vers le sens de la qualité. Ramassée en un nombre restreint de firmes aux usines fortement outillées l'industrie automobile italienne, fidèle à sa technique et à son style propres, est de haute valeur. Les études très approfondies auxquelles elle a dû se livrer pour fournir son propre marché lui ont fait poser comme problème essentiel celui de l'économie d'utilisation du véhicule.

Plus ou moins c'est le problème qui se pose à tous. Cela a permis à la technique italienne de présenter à la clientèle étrangère des voitures établies selon ces directives et qui ont obtenu un succès important. Sous la forme d'usines de montage comme en Suisse ou d'usines fabricant de toutes pièces comme en France, l'industrie italienne a exporté ses idées, ses techniques, ses créations et étendu à l'étranger ses conceptions. Un système de primes à la production est le soutien qu'apporte l'Etat italien à cette forme nouvelle d'exportation.

La Simca qui commence à être si populaire en France est la réplique de la fameuse « Ballila » italienne, et la « 1500 » Fiat que nous voyons lancer à ce présent Salon connaît depuis des mois la grande vogue sur les routes de la péninsule.

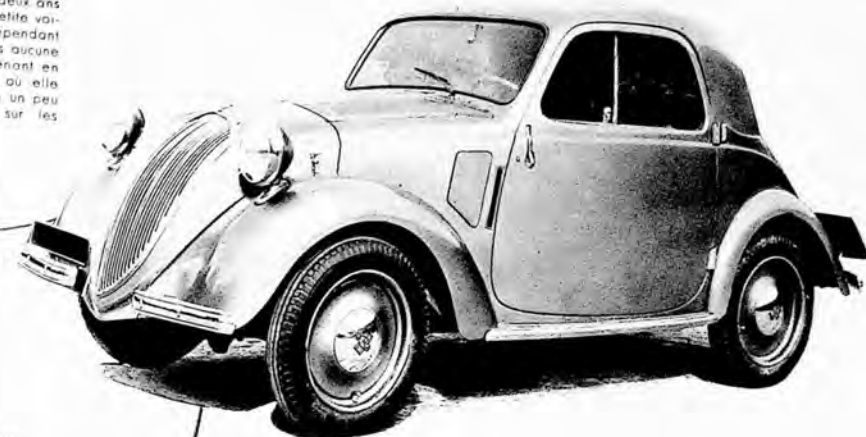
En Suisse, en Autriche, en Pologne, en Roumanie, les « leaders » de l'industrie italienne ont également étendu leur réseau de vente et de diffusion.

Autre perspective de développement pour la construction nationale : l'équipement de l'Ethiopie que le Duce a décidé de confier uniquement à l'automobile, à l'exclusion du rail, et auquel près d'un milliard de lires a été affecté. Le réseau routier éthiopien sera un modèle du genre.

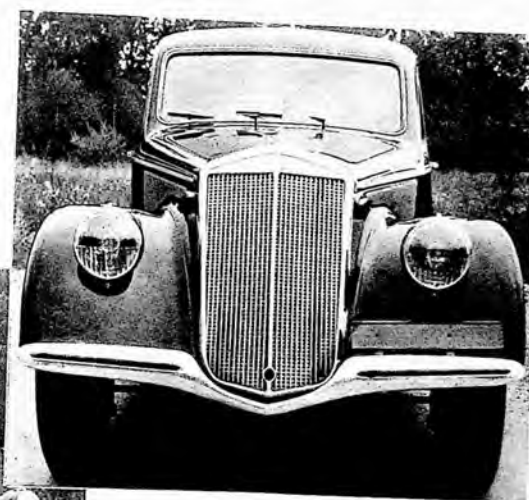
Repliée sur elle-même non par paresse mais au contraire dans un prodigieux effort de concentration, l'économie automobile italienne qui suit des directives sévères mais saines, est sans aucun doute apte à prendre désormais un important développement.

P. TADINI

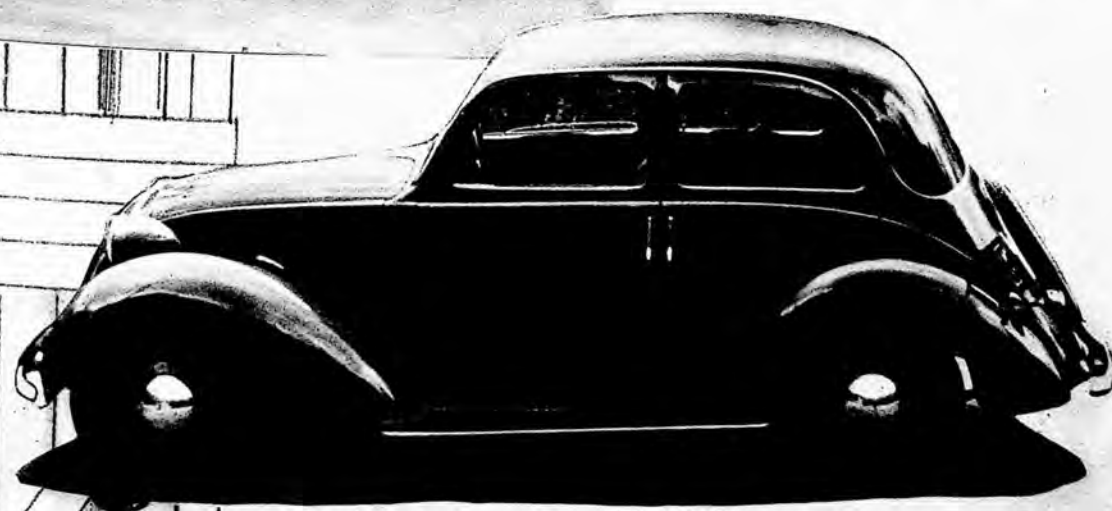
La 5 CV. FIAT lancée en Italie il y a deux ans y a connu un vaste succès. C'est la petite voiture économique par excellence et cependant d'allure fort décente. A peu près sans aucune modification elle est construite maintenant en France sous le nom de Simca-Cinq où elle connaît un succès égal. La cylindrée un peu faible va toutefois être augmentée sur les modèles 1938.



LANCIA, le champion des roues indépendantes en Italie et du châssis-ressort est aussi le spécialiste de la petite voiture à grande capacité. Voici une 1300 cc. (primitivement une 1100 cc.) à moteur 4 cylindres en V de faible encombrement à soupapes en tête, châssis à plancher à profil plat, quatre roues indépendantes avec système compensateur par barres de torsion, qui carrossée en C 1-4 places donne des moyennes surprenantes et une vitesse de 125 kms avec une très faible consommation. Elle est maintenant construite dans des usines françaises, à Bonneuil, sous le qualificatif de « Arcannes » et figure au Salon de Paris.



La 1.500 cc. FIAT, de forme très profilée est le prototype de la voiture légère, peu dispendieuse, élégante et cependant rapide. Sur les routes d'Italie, de Suisse, de l'Europe Centrale, elle roule à de nombreux exemplaires. Présentée au Salon au public français par les usines Simca de Nanterre celui-ci lui fera certainement excellent accueil.



Nous importons beaucoup plus que nous n'exportons. Allez-vous augmenter notre déficit en achetant une voiture étrangère?

L'INDUSTRIE AMÉRICAINE à un tournant

Production intense... et même surproduction. — Quelques inquiétudes. — Le client avant toutes choses... — Influence européenne. — Vers du nouveau ?...

Le premier semestre 1937 a été marqué, dans l'industrie automobile américaine, par des grèves qui ont affecté plusieurs centaines de milliers d'ouvriers à la fois.

Nos ouvriers de l'automobile ne sont cependant pas à plaindre. Pour 32 à 40 heures de travail effectif en face de la chaîne (et l'ouvrier américain ne demande pas à travailler autrement) ils gagnent leurs 30 dollars, soit 750 de nos francs par semaine.

C'est pourquoi le mouvement lancé par les « Workers Unions » a fait long feu et se trouve déjà en nette régression : cela fait honneur au bon sens de l'ouvrier américain qui ne veut pas voir la politique intervenir dans l'organisation de son travail.

En dépit donc de ces grèves massives la production aux Etats-Unis a marqué, au cours de ce premier semestre 1937, une nouvelle étape. Elle s'est élevée à 2.910.000 véhicules, en augmentation de plus de 12 % sur 1936. C'est depuis quatre ans une progression ininterrompue. Mais le plafond semble atteint.

Car, indice grave, les ventes donnent des signes de fléchissement. Celles-ci, pour la même période, sont en baisse de 10 % environ. On arrive donc à une surproduction de plus de 20 %.

Le problème essentiel, ici comme partout, est d'équilibrer la production et les ventes. Les dirigeants vivent dans la hantise du krack de 1930 où il a été construit pour près d'un milliard de dollars d'automobiles de trop : l'économie du pays a mis six ans à « digérer » ce passif astronomique !

La construction actuelle reste conservatrice.

On a gardé trois vitesses, mais adapté des systèmes de relais dans le pont ou à la sortie de la boîte, ce qui double la gamme. On a lancé, avec succès, les « superchargés » en série : moteurs suralimentés. Sensibles aux reproches de la clientèle européenne, on a cherché à améliorer la tenue de route par des stabilisateurs à l'avant ou à l'arrière, par des directions à double commande. Pour elle aussi on a essayé de rendre nos moteurs plus sobres d'essence. Mais tout cela ce n'est pas de la révolution, pas même de la nouveauté : c'est presque de la vieille histoire.

Nous avons pris à l'Europe les roues indépendantes, les châssis rigides, les moteurs un peu plus rapides. Nous lui avons offert en échange la roue libre dont elle n'a pas voulu et dont presque plus personne ne parle d'ailleurs. Mais personne encore n'a osé sortir en Amérique les dernières trouvailles de la technique européenne, et plus particulièrement française : les boîtes électriques ou automatiques, les carrosseries à vue totale, pas plus que la traction avant en grande série.

La carrosserie tout acier est la règle, elle seule s'adapte à la construction en grosse série, et la toiture emboutie d'une seule pièce donne à l'ensemble une rigidité et un silence absolus.

Mais cela est payé par un manque de visibilité, dû aux montants de trop grande dimension. Quant aux formes extérieures la mode de l'aérodynamisme, venue d'Europe, a gagné depuis longtemps déjà nos constructeurs. Chrysler fut

de ce point de vue un précurseur. Tout est ici aérodynamique, même les bennes basculantes et les « trucks » à bestiaux ! Si l'aérodynamisme ne pénètre pas mieux dans l'air, sans doute, que la caisse d'autrefois, il faut reconnaître que le passager ne s'y trouve nullement à l'étroit, contrairement à ce que vous semblez faire en Europe.

On a chez nous un très grand respect pour le client. Celui qui le représente, le vendeur, a voix au chapitre dans l'établissement de la voiture. Avant d'arrêter un modèle on lui demande ce qu'il en pense et ce qu'il pense qu'en pensera le client. Je dirai même que c'est le vendeur qui, à l'origine, dit : « Voici ce que demande le client, voici ce que je dois pouvoir lui vendre, voilà ce qu'il lui faut. Fabriquez-le lui ».

C'est pourquoi le constructeur fournit au vendeur, avec la voiture, un stock judicieux d'arguments de vente, et pourquoi le client trouve à la voiture beaucoup de petites choses faites à son désir et à sa mesure qui lui font s'écrier « Comme on a pensé à tout, voici juste ce qu'il me fallait ! » Cela facilite les bons rapports entre vendeurs et public... et les affaires du constructeur.

Sans doute prépare-t-on pour 1938 des choses nouvelles. Car le ralentissement des ventes nécessite des nouveautés pour stimuler l'acheteur. Certains spécialistes d'Europe ont été attirés dans nos laboratoires, et des tournées de techniciens parcourent les usines du vieux continent pour se documenter. C'est l'habitude ainsi. Mais c'est aussi un peu l'habitude d'attendre le Salon de Paris, qui montre la tendance mondiale, avant de décider en dernier ressort de la campagne à venir. Ce qui sera fait cette année !

John D. COBB.

Chaque voiture étrangère qui rentre en FRANCE met un ouvrier français en chômage pendant un an.



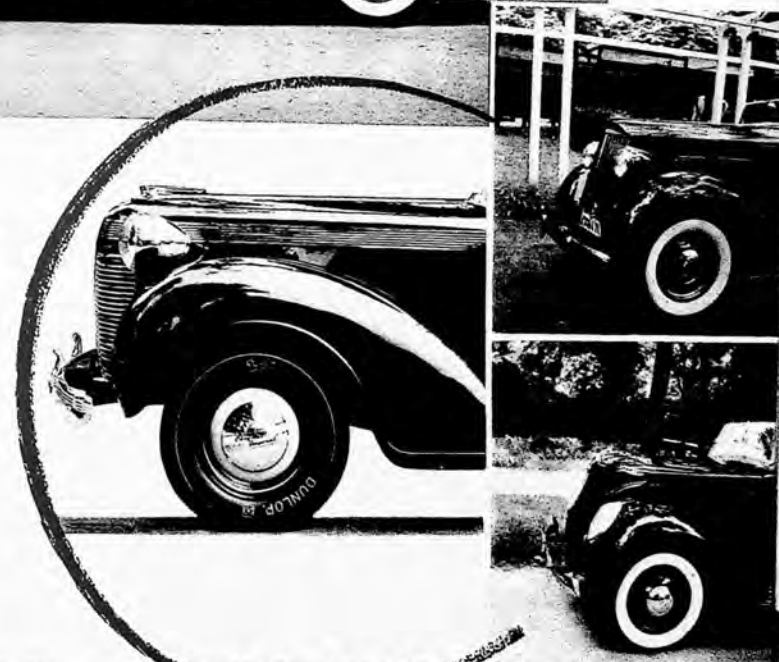
A gauche : Une des « nouveautés » américaines de 1937 : la traction avant CORD, à phares rentrant dans les ailes, d'une ligne un peu heurtée mais d'un profilage assez étudié en ce qui concerne les lignes arrières.

Ci-dessous : une C... La Salle, prototype particulièrement représentatif du style américain 1937/38 en matière de carrosserie.



La mode aux Etats-Unis est d'avancer le plus possible le moteur au dessus de l'essieu avant, sous prétexte d'améliorer la tenue de route... On en arrive à ces silhouettes au capot proéminent dont la CHRYSLER IMPERIAL et la FORD nous donnent un exemple frappant. Seul, PACKARD, (en haut, à droite), qui reste fidèle à sa forme classique de calandre, a su ne pas tomber dans cette erreur.

Ci-dessous, visages d'Amérique. Voitures en uniforme, ayant perdu toute personnalité : c'est l'abus où conduit l'esprit de série et l'indifférence du public.





W SALON

■ Le Français reste automobiliste. — Des indices réconfortants. — Un bilan plus riche qu'on ne pense. — Changer quelques idées, quelques hommes, quelques méthodes. — C'est encore nous qui avons raison ! — Des progrès réels et un beau Salon ! ■

Où êtes-vous né? — en France. Où travaillez-vous? — en France. Qui entretient vos routes? — la France. Quelle est donc la marque de votre voiture?



FRANCE : THE XXXIII^e PARIS SHOW
French motor industry in action.

L'Automobile française au travail :

Etats-Unis, Angleterre, Allemagne connaissent depuis un lustre une prospérité sans précédent.

Pendant ce temps l'automobile française traverse sa période noire.

Dans le palmarès international de la « production », nous avons passé par étapes du second au troisième, pour arriver au quatrième, rang. Nos augures d'évoquer alors les grands mots de crise, régression, décadence, et le bon public de leur emboîter le pas.

Sans nous empêtrer dans des chiffres ni des hautes considérations économiques, tâchons cependant d'y voir un peu clair...

Une première remarque : la France traverse une crise aiguë politique, sociale et économique : il serait étonnant qu'une industrie d'avant-garde comme l'automobile n'en subisse pas le contre-coup.

Seconde remarque : l'Etat français a suivi, depuis dix ans, en particulier, une politique fiscale constamment dirigée contre l'automobile : en dix ans les taxes sur l'essence ont subi onze augmentations; les charges pesant sur la production atteignent de 40 à 60 % du prix de vente! Quoi d'étonnant encore que de telles charges freinent production et circulation?

Les événements de 1937 sont encore venus aggraver les choses au sein même de l'industrie automobile : renchérissement et baisse de ren-

dement de la main-d'œuvre, augmentation du coût des matières premières indispensables (que la France est obligée d'importer) du fait de deux dévaluations successives, élévation du prix mondial de l'essence.

Voici la situation faite à notre industrie automobile en ce mois d'Octobre 1937. C'est catastrophique, direz-vous, et elle ne s'en relèvera pas!

Et cependant 1936 a marqué dans l'ensemble une amélioration des ventes (20%) et de la production sur 1935, et 1937 (les six premiers mois) a maintenu la cadence.

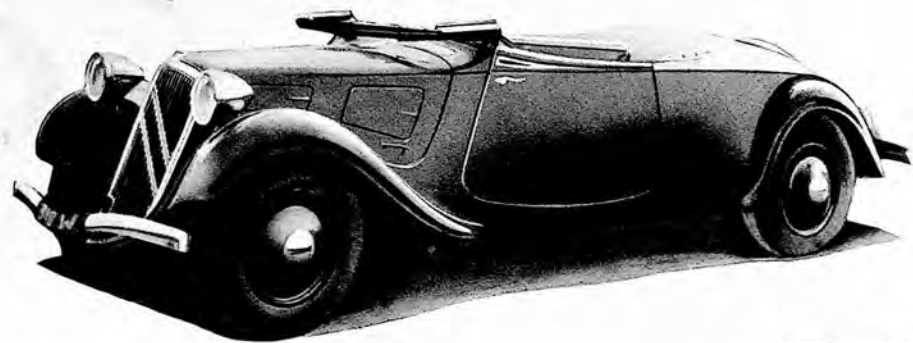
Nos exportations sont en progression (vers nos colonies) et, symptôme significatif, le mouvement sur les ventes de voitures d'occasion est très nettement supérieur cette année à 1936.

Ne trouvez-vous pas cela admirable?

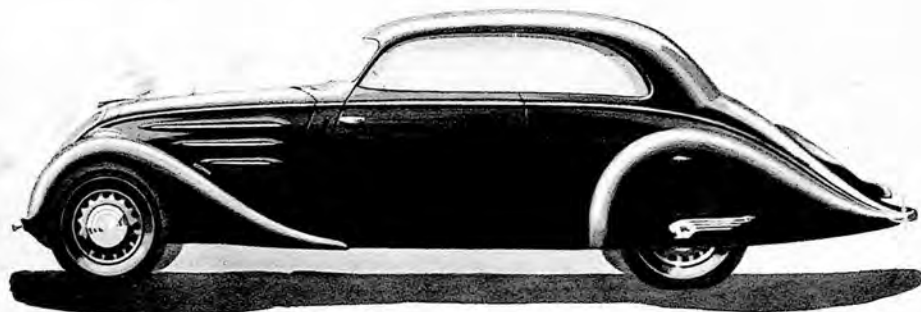
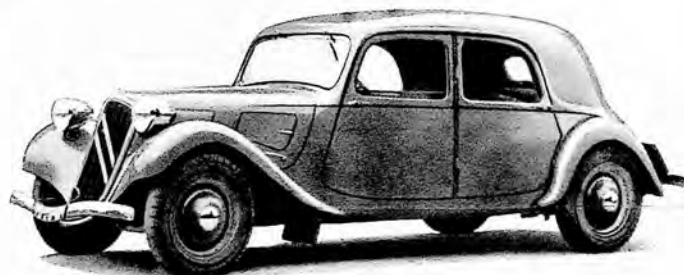
Car tout cela a un sens : cela signifie qu'en dépit de tous les obstacles, instabilité financière, cherté de la vie, accroissement des frais de circulation et d'entretien, augmentation du prix d'achat, le français reste un peuple d'automobilistes, continue à désirer, à acheter, à utiliser l'automobile...

Il a fallu toute la science publicitaire de Goebbels, toute l'éloquence d'Hitler, toute la puissance de propagande de l'Etat hitlérien pour populariser l'automobile en Allemagne et donner au public le goût de l'automobile.

Acheter une voiture étrangère, c'est trahir la construction française.



Un cabriolet et une berline CITROËN 11 CV à traction avant qui ont connu tout particulièrement cette saison un succès tout à fait remarquable. On sait que la 7 CV, a été abandonnée au profit de la 11 et que d'autre part une 14 CV, 6 cylindres est prête chez Citroën.



En France le public est venu tout seul à l'automobile, et ce goût il le garde en dépit de nos dirigeants maladroits et d'une politique imbécile. Cela vaut d'être dit.

Mais si le français veut se motoriser en dépit de tout, l'industrie française sera-t-elle en mesure de le satisfaire, en nombre et surtout en qualité? En d'autres termes, quelle est la situation de notre industrie?

En dix ans elle s'est extrêmement concentrée : de 45 marques en 1927 il n'en reste qu'une bonne quinzaine en 1937. C'était une nécessité, et ça été en soi une excellente chose. On peut même dire que cette concentration doit s'accroître.

En dehors des spécialistes de véhicules de transports, il ne reste plus place que pour deux sortes de constructeurs : le constructeur, à grosse capacité, de voiture « de série » ; le cons-

tructeur de voiture de luxe. Hors ces deux « spécialités » pas de salut, semble-t-il. Quelques firmes chez nous paraissent n'avoir pas encore opté pour l'une ou l'autre formule : bon gré mal gré elles devront le faire à bref délai...

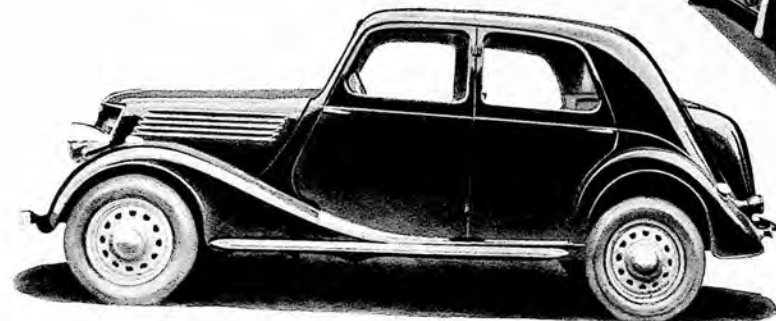
En dépit de barrières douanières insuffisantes nos voitures de grande série, qui sont de valeur, restent imbattables sur notre propre marché. Elles assurent à leurs possesseurs un service fort satisfaisant pour le plus bas prix d'achat et d'entretien. Il ne semble pas que nos Renault, nos Peugeot, nos Citroën aient grand-chose à envier à ce que sortent allemands et britanniques sur leur propre marché. En bien des cas elles peuvent leur rendre des points.

Nos usines automobiles possèdent des cadres techniques de haute, très haute valeur. Si nous voulions faire l'inventaire des talents qui s'y dépensent et s'y dévouent on serait

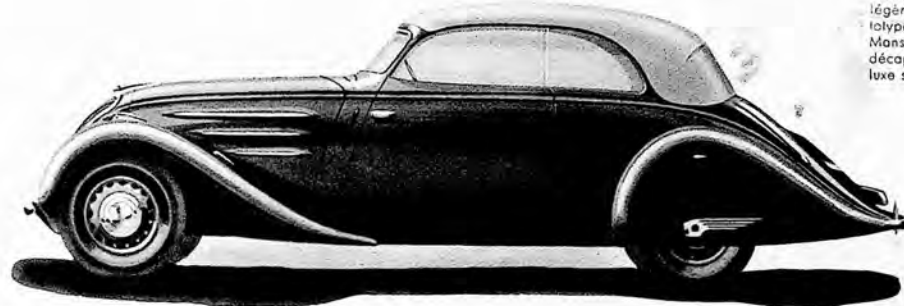
Soyez juste. Vous comparez trop souvent la voiture française que vous aviez en 1930 avec la voiture étrangère que l'on vous fait essayer en 1937.

La « gamme » RENAULT va désormais comporter une 6 CV à grande capacité, l'excellente et économique Celtaquatre, la rapide Primaquatre, la Vivasport bien connue, la Viva Grand Sport et la Vivastella.

La 6 CV est baptisée « JUVAQUATRE ». Equipée d'un moteur de près de 1.100 cc. ne consommant que 7 litres, de roues indépendantes à l'avant d'un modèle inédit, d'un cadre-chaîsson à plancher soudé, d'une carrosserie spacieuse entièrement soudée, c'est une nouvelle voiture appelée à un gros succès populaire. A droite la « Juvaquatre » en C 1 4 places, à gauche la Primaquatre en conduite intérieure.



PEUGEOT concentre son programme 1938 sur deux modèles la 402 et la 302, à qui de nombreux perfectionnements ont été apportés, notamment quant à la consommation, au rendement, au silence et au confort. Combinaison des deux modèles la « 402 légère », voiture sportive, dont trois prototypes ont fait une si belle performance au Mans. Page 14 une 402 légère en cabriolet décapotable; ci-dessous un coach grand luxe sur 402 légère.



étonné de notre richesse en « hommes ». Que ces valeurs ne soient pas toujours employées à leur vraie place est une autre question... Mais elles existent. La preuve en est des efforts de certaines firmes étrangères pour les attirer à leur service...

Les qualités et l'expérience de la main-d'œuvre française en matière de mécanique sont proverbiales : que du fait de certaine propagande néfaste, son rendement et son goût de la « belle ouvrage » subissent une éclipse momentanée, ce n'est pas discutable, encore qu'il ne faille pas généraliser. Mais cela n'entâche pas ses qualités de fond.

Portons encore à notre actif cet incomparable réseau d'agents disséminés sur tout le

territoire, mécaniciens émérites et propagandistes zélés de l'automobile.

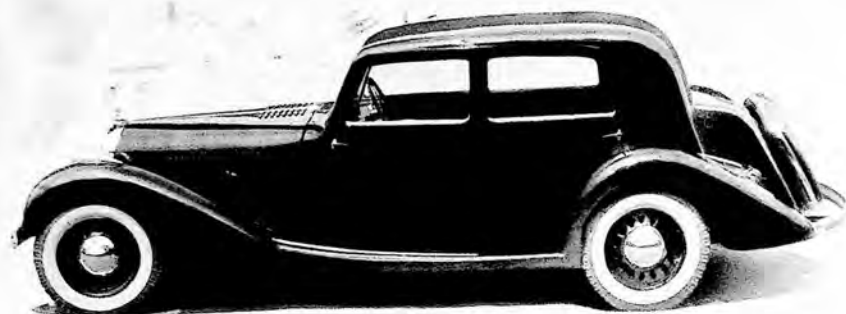
Résumons la situation : un passé d'un incomparable prestige, un équipement industriel de tout premier ordre, une élite de techniciens qu'on nous envie, une main-d'œuvre de choix, un réseau remarquable d'agents : enfin un public compréhensif et qui reste passionné d'automobile : que faut-il de plus pour faire une industrie prospère et en plein essor?

En politique générale comme dans le milieu automobile il suffirait de changer quelques idées, quelques hommes, quelques méthodes...

Est-ce donc impossible?

Rappelons tout d'abord la position qui

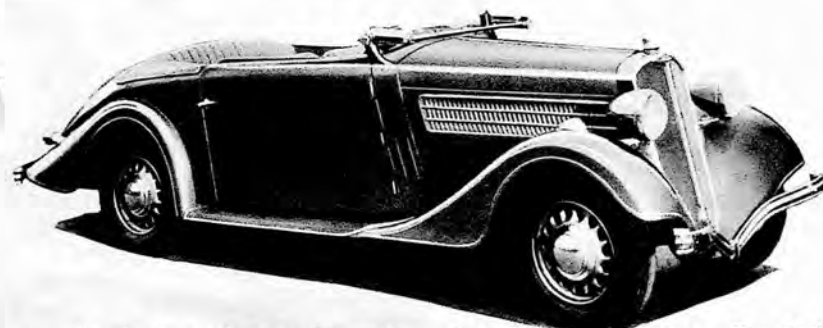
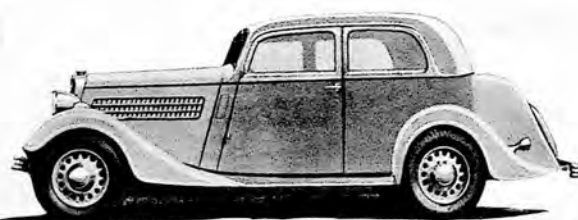
Pourquoi êtes-vous si fier de faire visiter Paris à vos amis. Parce que vous êtes Français. Ayez le même orgueil pour votre voiture.



TAIBOT a accumulé les victoires probantes cette année. Ses différents modèles tourisme et sport sont particulièrement recherchés en raison des hautes performances dont ils sont capables. Voici une "Cadette quinze" en C.I. 4 portes, et une des fameuses 4 litres sport (carrossée par Fisoni et Falaschi). Talbot monte la boîte présélective Wilson. Au Salon la marque de Suresnes présente une nouvelle 4 cylind. 13 CV. de 21.200.



Une conduite intérieure SALMON et un élégant roadster luxe de ligne très sportive sur le châssis 10 CV. S.4 D.A. dont on connaît le fameux moteur double arbre à cames en tête, au rendement exceptionnel et d'une économie proverbiale. Salmon sort pour le Salon une nouvelle 13 CV. à boîte COTAL, voiture grande routière qui aura vite son public.



fut toujours celle de la technique française vis à vis de ses rivales : la construction française fut de tout temps une mine à idées, à solutions, à nouveautés pour ses concurrents américains, britanniques, même allemands et italiens.

La technique automobile s'est quelque peu internationalisée; cependant c'est toujours le Salon de Paris qui donne la température de cette technique, et la construction et le goût français qui donnent le ton dans le monde.

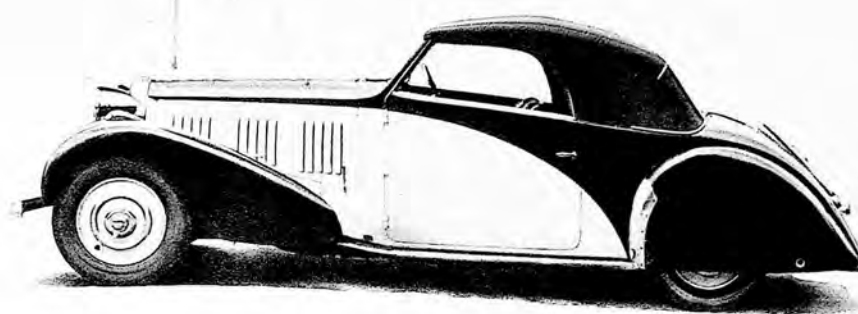
Dans l'ensemble ce sont nos formules qui prédominent et influent sur l'évolution de

l'étranger, car ce sont celles de la juste mesure et de la saine mécanique.

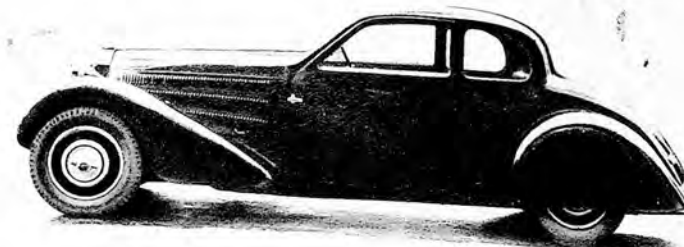
Moteur économique à haut rendement, châssis extra-rigide, équilibré et normalement surbaissé; roues indépendantes même dans la grande série; châssis-caisson et traction avant en voiture utilitaire; boîte électro-magnétique supprimant le levier de vitesse; carrosserie profilée à visibilité totale etc...; autant de réalisations françaises imposées ces derniers temps à l'étranger.

La différence d'aujourd'hui à autrefois

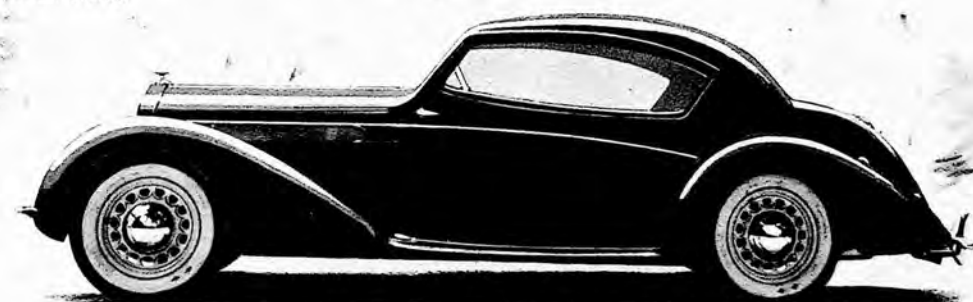
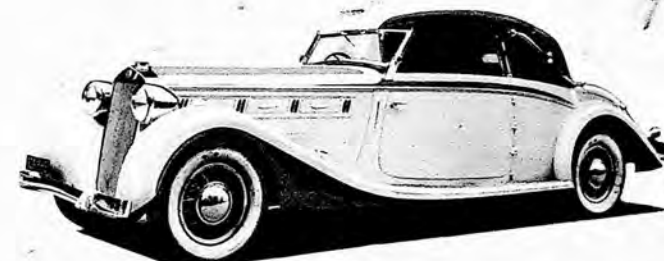
Vous éprouverez du plaisir à faire déguster à vos amis une bonne bouteille de vin de France l... Essayez de les emmener dans une voiture française, ils se régaleront et vous aussi l...



BUGATTI spécialise sa production commerciale sur son remarquable type 57. Voici en haut un cabriolet 2 portes, 24 places, en dessous un coach 4 places, carrosseries Jean Bugatti.



Le programme DELAGE 1938, va porter sur une 8 cylindres tourisme et sport (la D. 8 120, châssis sport et luxe), une 17 CV. 6 cylindres (la D. 6.70 et D. 6.70 sport), et une 12 CV. 4 cylindres. Gamme simplifiée parfaitement adaptée à la clientèle de la grande marque. Voici une D. 8 120 carrossée par Chapron en cabriolet décapotable, et une C.I. sur D. 6.70 de retourneur et Marchand aux lignes particulièrement réussies.



est qu'au lieu de reconnaître ces emprunts, l'étranger les nie et les camoufle de noms de son cru.

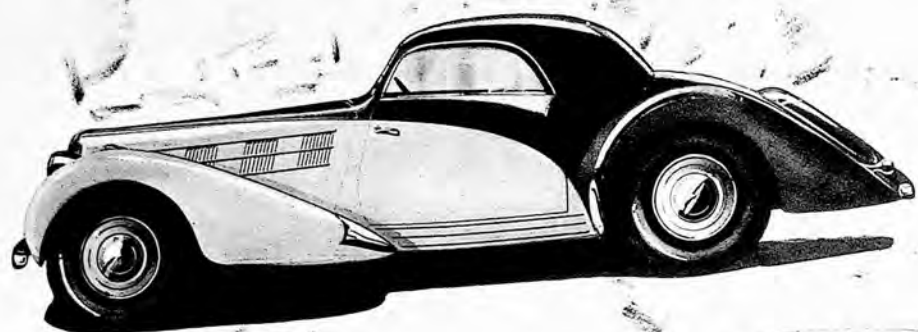
Quel testimonial plus éclatant de quoi est capable la technique française que les voitures créées par Bugatti, Delahaye, Talbot, Delage selon la formule sport, qui battent les voitures course à compresseur d'il y a deux ans, qui avec un moteur de 4 l. 5 de cylindrée dépassent le 200 tout en restant maniables sur la route comme en ville?

Le présent Salon, est un splendide Salon

Automobile. Les preuves y abondent que l'esprit inventif et le goût de la belle mécanique ne sont pas morts chez nous. Donnez-vous la peine de voir. Mais que serait-ce si tout ce que nos ingénieurs ont trouvé, construit et mis au point y était exposé! Car hélas! pour bien des causes tout n'a pu être prêt à temps.

Cela ne veut pas dire d'ailleurs que la voiture 1938 ne possédera pas ces nouveaux avantages: car il est courant maintenant, en cours de saison, d'ajouter à ses modèles tel ou tel dispositif reconnu désirable.

La France reste la patrie de l'Automobile. Devra-t-elle importer des voitures étrangères.



DELAHAYE a fait une magnifique saison touristique et sportive, glorieusement clôturée par sa victoire dans la compétition du « million ».

A sa fameuse 6 cylindres livrée en châssis tourisme ou sport, il adjoint, livrable dès 1938, sa nouvelle 12 cylindres détentrice du « million » et qui sera présentée en voiture grand sport. Voici une « junior » 6 cylindres carrossée par Saoutchik en coupé et une C.1. due à Chapron.



Une 2 l. 150, 4 cylindres, 12 CV, et une 3 l. 6 cylindres 17 CV, se partageront la production d'UNIC pour la saison 1938. Voici carrossée par la marque une C.1, 2 portes à l'allure très sobre et une C.1, 4 portes également très chic sur le châssis 12 CV, 4 cylindres.



Dès maintenant, on peut qualifier le présent Salon de celui du rendement et du confort. Si extérieurement le moteur 1938 ne présente pas de différences fondamentales avec celui de 1937 il comporte nombre d'améliorations qui lui donnent des qualités et des performances considérablement accrues.

Enfin en carrosserie, de série comme de luxe, que d'améliorations, de progrès, de trouvailles à noter ! Il y a pour celui qui sait voir et s'intéresse à la mécanique matière à

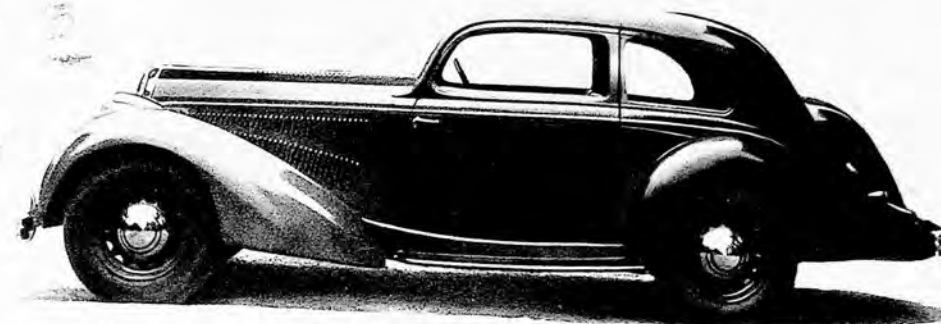
amples études et multiples satisfactions en ce 31^e Salon.

Soyons résolument optimistes. Il faut l'être pour aller de l'avant. Chacun a ses heures difficiles, l'automobile française traverse les siennes. Nous avons des éléments que les autres n'ont pas. Que les événements nous soient favorables, et d'un seul coup de rein nous reprendrons notre prospérité.

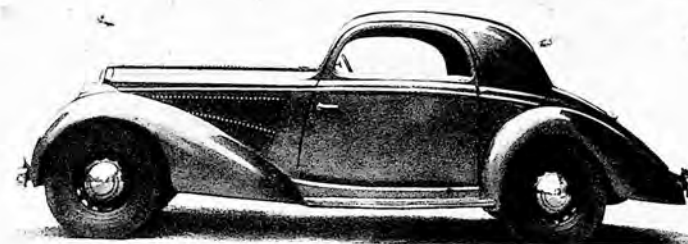
R. de TAXIS

Vous qui roulez en voiture étrangère. Ne savez-vous donc pas qu'il existe chez nous une voiture française ?

Dans notre numéro de Décembre lire notre compte-rendu et nos reportages sur le Salon.



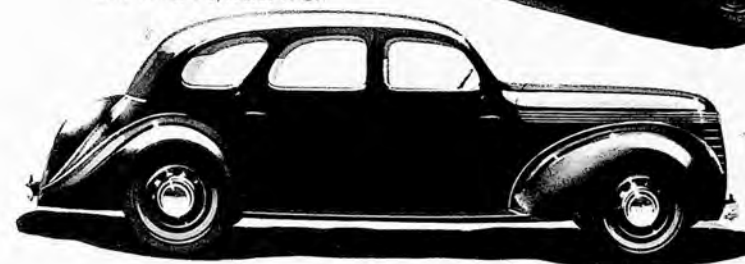
HOTCHKISS a préparé une 12 CV. pour la saison 1938. On ne peut que lui souhaiter d'être de la classe de la fameuse 20 CV. sport, vainqueur au rallye du Maroc, dont voici ici deux châssis l'un carrossé en « Modane » grand sport, C.1, 2 portes, et l'autre en « Mégève » 2 portes, 2 glaces.



Une nouvelle CHENARD et WALCKER 1938 à la ligne assez spéciale et capot très avancé. La gamme Chenard 1938 comporte un moteur 8 cylindres en V de 3 litres et un 2 litres 4 cylindres 11 CV.



La « Dynamic » PANHARD, à moteur sans soupape selon la technique habituelle des usines d'Ivry et qui comporte nombre de solutions tout à fait particulières : châssis-coisson, volant au centre, trois places à l'avant, quatre à l'arrière, carrosserie « panoramique » etc.



(suite de la page 3)

La nouvelle voiturette Amilcar « compound » est tout à fait nouvelle et originale ; jugez-en : châssis extra-légers en Alpac, roues av. motrices à joints Tracta, 4 roues indépendantes, 4 vitesses silencieuses, freins auto-serreurs, suspensions par barres de torsion, moteur sur tampons caoutchouc. Elle est due à l'ingénieur J.-A. Grégoire. Et l'on dira qu'il n'y a pas de nouveautés au Salon ! Très légère pour sa puissance la nouvelle Amilcar sera une voiture économique et cependant aux performances exceptionnelles !

12 cv. 4 cylindres 2 litres et 17 cv. 6 cylindres 3 litres sont les modèles qu'Unic présente au public sur son stand, revêtus de carrosseries aux lignes séduisantes. C'est sur ces deux modèles, traités en grand luxe qu'Unic concentrera sa cam-

pagne 1938 en ce qui concerne les voitures de tourisme. Unic également prévoit, de série, le montage de la boîte Cotal sur sa 6 cylindres.

Chez Licorne, dans le but de donner satisfaction à une nouvelle catégorie d'acheteurs, on présente une 11 cv. légère. Equipée d'un moteur qui a fait ses preuves, d'une carrosserie monocoque extrêmement robuste et légère, elle sera une voiture brillante et de prix particulièrement avantageux.

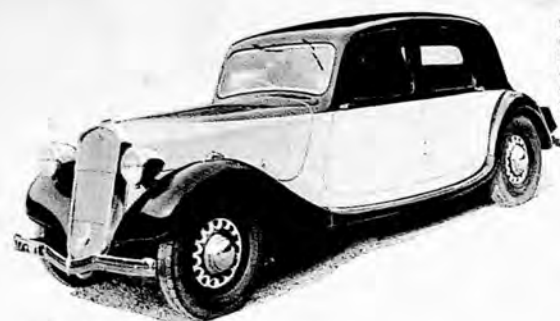
Nous croyons savoir que l'on étudie également chez Licorne le montage de la boîte Cotal sur certains châssis.

Chenard et Walcker simplifie son programme de fabrication. Ses efforts vont

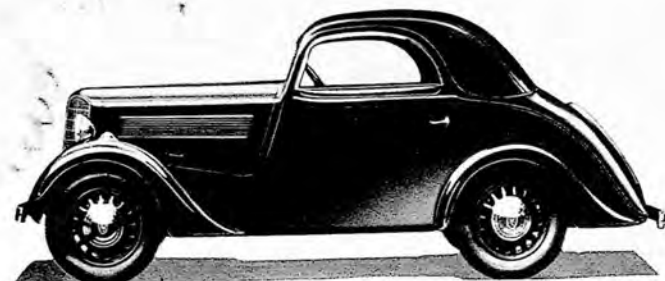
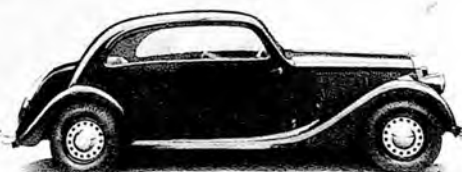
porter sur une 11 cv. 4 cylindres et une 3 litres 8 cylindres en V. Le châssis 4 cylindres comportera un châssis normal et un châssis long. Programme très concentré établi en collaboration avec deux autres constructeurs et qui inaugure une politique de collaboration et de concentration génératrice d'avantages multiples à la fois pour le public et pour les firmes qui s'y consacrent.

Renault a concentré pour 1938 son programme de fabrication ; il comporte un 4 cylindres : une 6 cv. populaire de 1.100 cc.; la Celta quatre bien connue (1500 cc.); la Prima quatre (2400 cc.) voiture rapide et bonne routière et la « Norva quatre » de même cylindrée, voiture économique ; la Viva quatre à vastes carrosse-

L'État doit avoir une politique automobile, cela ne veut pas dire paralyser, mais stimuler.



Une C. 1, 4,5 places type « Normandie » à coque monocoque LICORNE, et au-dessous un coach 4 places à grande visibilité (carrosserie Autobineau) sur châssis Licorne 10/14 CV.



Un coupé 2 portes sur l'excellente « Super-Cinq » ROSENGART qui connaît une vogue méritée.



La « Dauphine » BERUET dont on connaît les qualités de robustesse et le fini de fabrication soutenu en 1938 une carrière déjà fructueuse.



Deux aspects, capoté et découvert, du joli roadster GEORGES IRAT, à traction avant qu'un public sportif apprécie particulièrement.



ries; et trois 6 cylindres : Viva-sport, Viva Grand Sport, Vivastella.

Tous ces modèles ont reçu avec de nouvelles carrosseries de nombreuses améliorations portant sur le châssis plus rigide, le moteur dont le rendement a été amélioré tout en obtenant des consommations plus réduites, le freinage confié à un servo-frein, etc...

La 6 cv. baptisée la « Juvaquatre » est entièrement nouvelle et comporte nombre de solutions inédites : un essieu avant à roues indépendantes spécial à Renault, un cadre-châssis avec plancher soudé, une carrosserie soudée aux châssis, un moteur particulièrement sobre ne consommant que 7 litres, enfin une carrosserie spacieuse pour quatre personnes munie d'un large coffre à bagages.

Sans nul doute la « Juvaquatre », vendue à un prix très étudié, va susciter un intérêt très vif chez un public immense qui consi-

dère qu'une voiture, même économique, doit comporter quatre places.

« 402 » « 302 » et « 402 légère » composeront pour 1938 le programme Peugeot.

La « 402 » et la « 302 » bien connues du public, comportent de nombreuses améliorations; sur le châssis : amortisseurs hydrauliques tout à fait nouveaux et indéformables, freins à dispositif auto-centreur, cadre renforcé pour les carrosseries découvertes, boîtes synchronisées, etc...

Sur le moteur : dispositifs économiseurs d'essence, suspension souple anti-vibratoire, nouvelles tubulures, culasse aluminium Alpax, etc...

La « 402 légère », dont on se rappelle les performances aux 24 Heures du Mans, est présentée en trois élégantes carrosse-

ries : C.I. grand luxe, cabriolet, et coach 4 places.

La « 402 légère » est prévue pour recevoir la boîte électro-magnétique Cotal-Peugeot qui a été pour elle au Mans une si utile collaboratrice...

L'ingénieur J. Andreau aux multiples activités étudie actuellement plusieurs carrosseries profilées selon les dernières lois de l'aérodynamisme pour des constructeurs français ou étrangers. On ne verra pas au stand Peugeot la voiture étudiée par lui pour le châssis 402. Mais on verra au stand du carrossier Labourdette une Delage sport 12 cyl. due à son crayon. Et notons, car on ne l'a pas dit, que la voiture 5.000 CV. à 2 moteurs Rolls-Royce que pilotera Eyston pour le record du monde de vitesse a été carrossée par l'ingénieur Andreau.

L'AUTOMOBILE :

Une Création française continue.

L'automobile : une « création française continue », a dit en un raccourci saisissant M. Louis Bonneville. Et comme c'est vrai ! Depuis les découverts préparatoires qui ont rendu possible l'invention de l'automobile jusqu'aux éléments constitutifs de l'automobile moderne, tout ou presque est français. L'histoire de la locomotion mécanique ? mais c'est de l'histoire française presque cent pour cent !

Français, oublieux, faut-il vous le rappeler ?...

Prehistory.

LA PRÉHISTOIRE DE LA LOCOMOTION MÉCANIQUE

EN FRANCE

1768 - DENIS PAPIN.

1769 - CUGNOT

1796 - LE BON.

1828 - O. PECQUEUR

1832 - SELLIGUES

1858 - ET. LENOIR.

1860 - ET. LENOIR.

1860 - G. PLANTÉ

1867 - ET. LENOIR.

1862 - BEAU DE ROCHAS

1869 - ET. LENOIR.

1873 - A. BOLLÉE

1875 - F. FOREST

1878 - LENOIR ET ROUART.

1880 - C. FAURE

1881 - G. TROUVÉ

1881 - RAFFARD

1882 - DELAMARE-DEBOUDEVILLE.

La chaudière et la soupape.

Construit le premier véhicule (à vapeur) à traction mécanique (au musée de la voiture à Compiègne).

Invente le gaz d'éclairage; puis en 1801 brevet pour une machine (mue par la force explosive des gaz).

Première voiture (à vapeur) à 4 roues, transmission par chaîne, avec différentiel (brevet).

Obtient du pétrole par distillation des schistes (à Autun).

Construit le premier moteur à pétrole (brevet).

Perfectionne son moteur (allumage par piles, bobine et bougie) qui actionne tour à tour une voiture et un bateau sur la Marne (vitesse de rotation 100 tours par minute).

Trouve l'accumulateur.

Expose son moteur à l'Exposition Universelle.

Brevet du cycle à 4 temps.

adapte son moteur à une machine à coudre, puis à un « vélodrome ».

Construit la première voiture rapide (à vapeur), à roues AV indépendantes.

Invente la magnéto, les soupapes commandées, le premier moteur vertical à 4 cylindres, et le moteur à 2 pistons (brevets) (moteur à 300 tours par minute).

Exposent à l'Exposition Universelle un moteur à pétrole (à usage agricole).

Perfectionne l'accumulateur et le rend portable.

Construit le premier tricycle à piles.

Construit le premier tricycle à accumulateurs, puis la première voiture électrique à 4 roues.

Construit un moteur à pétrole avec carburateur.

A L'ÉTRANGER

1880 (Angleterre) LAWSON

ET HARDAKER. Brevets pour moteur à tricycle et pour vélodrome à moteur à gaz ou à air (jamais réalisés ni l'un ni l'autre).

1883 - DELAMARE-DEBOUTEVILLE ET MALANDIN. construisent la première automobile à pétrole du monde à 4 roues, à grande vitesse, à transmission par courroie et chaînes, direction à volant, carburateur, allumage électrique, bougie, différentiel, à 2 cylindres donnant 8 CV. La première automobile construite au monde (voiture ayant longtemps roulé à Rouen, dont on possède les brevets et la description complète).

1883 - DE DION BOUTON. Quadricycle à vapeur, 2 places à roues fil.

1887 - GAVILLET ET MARTARESCHE. Construisent un moteur à circulation d'eau par pompe, allumage par magnéto.

1890 et 1893 - A. PEUGEOT ET PANHARD. Commencent à construire leurs premières voitures. (Peugeot utilise d'abord un moteur Daimler, puis un moteur Panhard).

1894 - DE DION-BOUTON. Sort le premier moteur à essence rapide, à avance d'allumage automatique, première réalisation du moteur moderne (1.800 à 2.000 t./minute).

A partir de 1895... L'automobile à « pétrole » entre en France dans sa phase « industrielle » alors que les autres pays, sauf l'Allemagne, en sont encore aux tâtonnements et aux hésitations entre la vapeur, l'électricité ou le pétrole...

France always ahead.

LA FRANCE TOUJOURS EN TÊTE

Le Français ne s'est pas contenté d'inventer et de construire les premières automobiles. Car inventer n'est qu'une spéculation de l'esprit si on ne « réalise » pas les conséquences de son invention. Le Français, on le verra ailleurs, a lancé l'automobile à travers le monde. En même temps que des voitures il créait tout ce qui était nécessaire à l'automobile pour vivre et prospérer : la course où se confrontent les réalisations, les « Salons » automobiles où vient se familiariser le public, le Club Automobile, à l'origine cellule féconde de la clientèle automobile... Dans toutes ces réalisations la France, on va le voir, a été l'inspiratrice et l'initiatrice.

LE PREMIER AUTOMOBILE CLUB :

Automobile Club de France, fondé en 1895 (par Meyan) (A. C. de Turin en 1898, A. C. d'Amérique et A. C. d'Autriche en 1899).

LE PREMIER SALON DE L'AUTOMOBILE : (PARIS)

Salon du Cycle et de l'Automobile, en 1894 (par Bivort, Giraudeau, Thévin et Houry). ANGLETERRE : première exposition britannique à Holborn Viaduc, en 1896, puis 1^{re} « Stanley-Show » à Londres en 1897. — ETATS-UNIS : exposition à Boston en 1898 et

1883 et 1884 - (Allemagne) DAIMLER. Brevets sur l'allumage, à flamme et principe de l'auto-allumage.

1885 - (Allemagne) DAIMLER. Brevets pour un moteur à pétrole et son application à un velocipède (non réalisé).

1886 - (Allemagne) DAIMLER. Brevets pour un carburateur cylindrique vertical.

1886 - (Allemagne) CH. BENZ. Moteur sur tricycle : première réalisation allemande du véhicule à pétrole.

1887 - (Angleterre) BUTLER. Brevets pour tricycle à moteur (jamais réalisé).

1892 - (Allemagne) MAYBACH. Voiture à moteur arrière.

1892 - (Angleterre) ROOTS. Aurait construit un moteur pour tricycle.

1893 - (Allemagne) DAIMLER. Construit sa première voiture à 4 roues, 4 vitesses par courroies détendues à volonté.

1894 - (Allemagne) WOLFMULLER. Brevets concernant une bicyclette à pétrole.

1895 - (Angleterre) ROOTS. Aurait construit la première automobile anglaise, à moteur monocylindrique, de 2 CV 3/4.

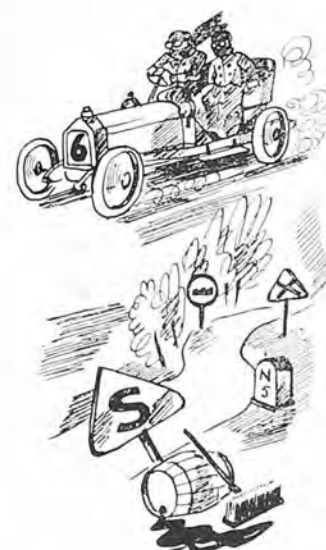
1895 - (Angleterre) 1^{re} course Tunbridge-Wells : 7 concurrents, tous français.

1895 - (Etats-Unis) Première page de l'histoire automobile américaine :

Course de Chicago, la première épreuve américaine. Dépôt des brevets Durya, les premiers brevets sur l'automobile aux U. S. A. Brevets de Pennington pour cycle à moteur.

1897 - (Italie) BERNARDI. Le premier moteur construit en Italie, par le Prof. Bernardi (à allumage par mousse de platine).

1899 - (Italie) BERNARDI. La première auto construite en Italie, la Bernardi, à 3 roues.



1^{re} Salon de New-York à Madison en 1899. — ALLEMAGNE : 1^{er} Salon de Berlin en 1897. — AUTRICHE : 1^{er} Salon de Vienne en 1901. — ITALIE : 1^{er} Salon italien à Brescia en 1900.

LES PREMIÈRES COURSES :

LA PREMIÈRE COURSE DE VÉHICULES AUTOMOTEURS : en 1887, organisée par Paul Faussier (gagnée par G. Bouton).

LA PREMIÈRE COURSE DE VILLE À VILLE : Paris-Rouen, en 1894 (gagnée par de Dion Bouton et Peugeot).

LA PREMIÈRE COURSE DE FOND : Paris-Bordeaux-Paris, en 1895 (gagnée par Levassor et Peugeot).

LA PREMIÈRE COURSE DE COTE : La Turbie (Nice), Janvier 1897.

(Etats-Unis, 1^{re} course à Chicago, 1895. — Angleterre, Tunbridge. — Wells, 1895. — Italie, Arona-Stresa, 1897. — Allemagne, Aix-la-Chapelle. — Coblenz 1899. — Autriche, sur le Prater, 1899.)

L'étymologie automobile devenue internationale est de création française (automobile, garage, benzol, cylindres, différentiel, dynamo, magnéto, motocycle, piston, transmission, pneu, ventilateur, vulcaniser, accumulateur, ébonite, taximètre, etc., etc.).

Toutes les initiatives rendues nécessaires par l'automobile ont été innovées par la France, pour être ensuite copiées par l'étranger : la dénomination des véhicules et leur classification ; l'immatriculation des véhicules ; les règles de circulation : (longtemps la France fut le seul pays possédant une charte véritable de la circulation que nous avons appelée « Code de la Route ») ; la signalisation des routes, et plus tard le goudronnage (progrès pratiquement aussi important que l'invention du moteur). (Par le Dr Guglielminetti).

Dans quelque domaine que l'on se tourne on trouve la France et le Français à l'origine de la création, puis de l'expansion de l'automobile.

CE QUE L'AUTOMOBILE MODERNE

What the motor car owes to French brains.

DOIT AU CERVEAU FRANÇAIS

Nous avons montré l'automobile née en France. Nous avons retracé quelques-unes des initiatives françaises en matière d'automobile. Donnons pour terminer un rapide et fort incomplet tableau des éléments de l'automobile moderne qui sont dus au cerveau français...

La soupape. 1768. Denis Papin.

Le différentiel. 1828. O. Pecqueur.

L'accumulateur. 1860. G. Planté.

— 1880. C. Faure.

La bougie. 1860. Et. Lenoir.

Roues indépendantes AV. 1878. Amédée Bollée.

Roues indépendantes AR. 1893. De Dion-Bouton.

Magnéto. 1873. F. Forest (et l'autrichien Marcus).

Direction à volant. Premier châssis 4 roues. 1883.

Delamare-Debouteville.

La roue tout acier fil. 1883. De Dion-Bouton.

Changement de vitesses par engrenage et pignons balladeurs. 1890. Arm. Peugeot.

Le châssis d'auto. 1873. Amédée Bollée et 1883, Delamare.

Le châssis tubulaire. 1890. Arm. Peugeot.

La transmission par cardan. 1895. De Dion-Bouton.

Pneumatique pour auto. 1895. Les frères Michelin.

La prise directe. 1898. L. Renault.

La première voiture à moteur à eau. 1898. De Dion-Bouton.

Changement de vitesse planétaire. 1900. Bonneville.

Le graissage sous pression par pompe. 1903. De Dion-Bouton.

Embrayage à plateaux. 1904. De Dion-Bouton.

La première auto entièrement métallique. 1890. Arm. Peugeot.

La première bicyclette à moteur (pétrole). 1888. F. Millet.

Roues directrices sur axes verticaux. 1828. Pecqueur.

Le premier quadricycle à roues avant motrices. (et roues arrières directrices). 1883. De Dion-Bouton.

MOTEUR.

Le premier moteur à pétrole. 1858. Et. Lenoir.

Cycle 4 Temps. 1860. Beau de Rochas.

Le carburateur. 1862. Et. Lenoir.

— 1883. Delamare-Debouteville et Mille.

Soupapes commandées. Premier moteur vertical

4 cylindres. 1873. F. Forest.

Les ailettes de refroidissement. 1881. Et. Lenoir.

Le refroidissement par circulation d'eau. 1860.

Et. Lenoir.

La circulation d'eau par pompe. 1887. Gavillet et

Martaresche.

Premier moteur rotatif (5 cylindres). 1888. F. Millet.

Premier moteur 12 cylindres (en étoile). 1889. De

Dion.

La culasse amovible. 1896. De Dion-Bouton.

Le premier moteur 8 cylindres en V. 1908. De Dion-

Bouton.

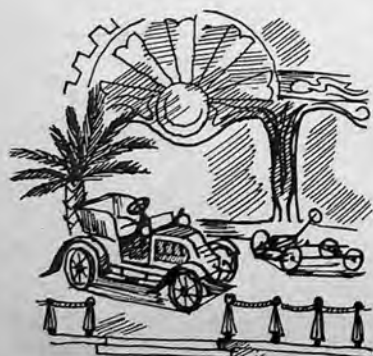
Le premier bloc-moteur. De Dion-Bouton et Motobloc.

Le premier moteur rapide moderne (2.000 t. par

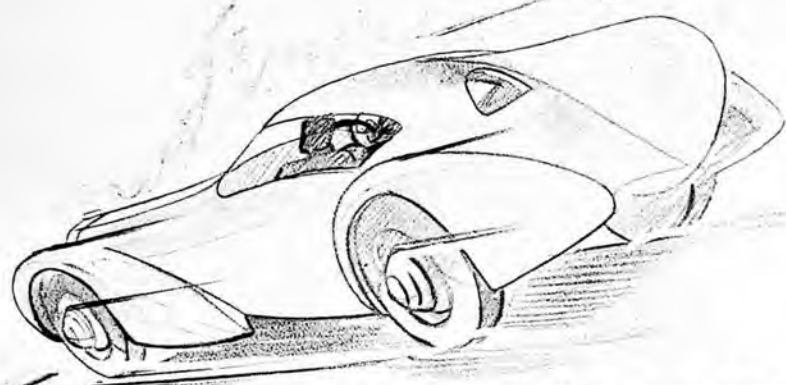
minute). 1895. De Dion-Bouton, etc., etc.

...et l'invention française ne s'est pas arrêtée là ; chaque année a été marquée par une ou plusieurs réalisations nouvelles : à qui doit-on le démarreur, l'éclairage électrique sur les automobiles, les freins avant, la généralisation des roues indépendantes, et plus près de nous les premières tractions avant (Tracta, puis Citroën), les boîtes électro-magnétiques, les carrosseries à visibilité intégrale, etc... etc... ? La technique et l'invention françaises continuent.

AUJOURD'HUI COMME HIER LA FRANCE EST ENCORE
LE PAYS QUI DONNE LE PLUS A L'AUTOMOBILE!



Commencement



OU FIN DE L'AÉRODYNAMIQUE?

PAR J. ANDREAU

La somme d'offenses au goût et d'erreurs consommées sous forme de voitures au nom de l'aérodynamisme est incalculable. On a lassé et désorienté le public. Et cependant adapter la forme de nos voitures à leur emploi pour une meilleure forme de pénétration dans l'air est une nécessité. Nous avons demandé à la personnalité en France et sans doute en Europe la plus qualifiée et la plus compétente de bien vouloir faire le point de la question, et nous en avons reçu ce rappel au bon sens...

Un grand mouvement commercial s'est dessiné depuis quelques années vers le profilage des carrosseries.

Il est évidemment justifié du point de vue technique pure, car la diminution de la résistance de l'air correspond à une diminution de puissance absorbée — donc, à moteur égal, à une augmentation de vitesse, de performance, et à une économie d'essence.

Cependant, le développement de ce progrès n'a pas suivi la cadence espérée par les promoteurs, et ceci tient sans doute à plusieurs raisons.

On a pompeusement déclaré « aérodynamique », mot publicitaire de qualité, des voitures dans lesquelles quelques congés étaient modifiés, quelques profils adoucis, mais qui, dans l'ensemble, restaient presque aussi résistantes à l'air que leurs aînées.

En outre, la ligne était plus souvent décevante qu'agréable, et l'espace disponible devenait plus mesuré qu'auparavant. Les difficultés d'accès augmentaient aussi, car il fallait des maître-couples plus réduits pour obtenir une petite différence favorable.

Bref, l'expérience ayant le plus généralement échoué sur le principal, on a sacrifié quelques commodités automobiles, dans l'espoir d'un résultat — et la somme des qualités sacrifiées n'a pas balancé l'avantage obtenu.

Automatiquement, le Public n'a pas apprécié cette cote mal taillée.

C'est dans ce sens, il faut l'espérer, que nous sommes à la fin des tâtonnements.

Cependant, la technique de cette question a fait des progrès considérables, à tel point qu'il est possible de dessiner des formes acceptables ayant des résistances dix fois plus faibles que les formes classiques.

On comprend tout naturellement que si nous pouvons obtenir de très faibles résistances, il nous est d'autant plus facile de donner de la place disponible. Supposons la résistance nulle, nous aurons droit à un maître couple infini, et nous n'avons pas besoin d'autant que cela.

Donc, une bonne aérodynamique doit nécessairement s'accompagner d'un confort accru.

La nature, par ailleurs est féconde en exemples de formes admirables, qui tirent leur séduction d'une parfaite adaptation au milieu, et ceci plus particulièrement pour la vitesse.

Donc, une jolie forme est aussi, nécessairement, une deuxième caractéristique d'un accomplissement efficace.

C'est dans ce sens que nous considérons que nous sommes au début de l'application rationnelle de l'aérodynamique aux prototypes de voitures aériennes.

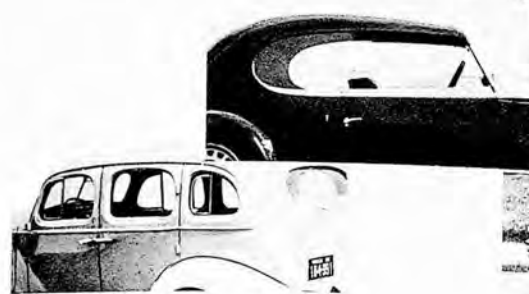
Du point de vue du public, la situation se présente ainsi : l'aérodynamisme, chose et mot inventés par la mode et la publicité est mort.

L'application rationnelle de l'aérodynamique, science exacte, aux formes extérieures de nos voitures commence : elle va sinon révolutionner du moins modifier profondément l'aspect, les caractéristiques, le rendement de nos voitures dans le sens d'une meilleure esthétique, d'un confort accru, d'une plus grande économie et de performances supérieures.

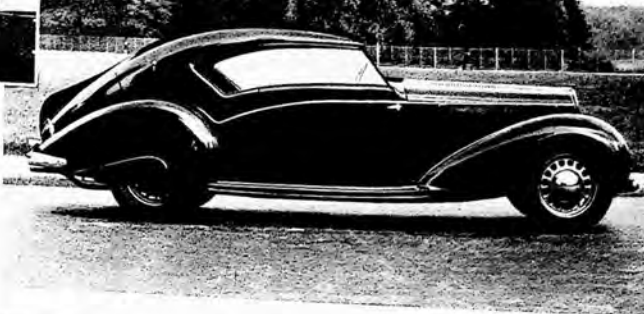
Le public ne s'en plaindra pas.

La France doit rester le "cerveau de l'Automobile".

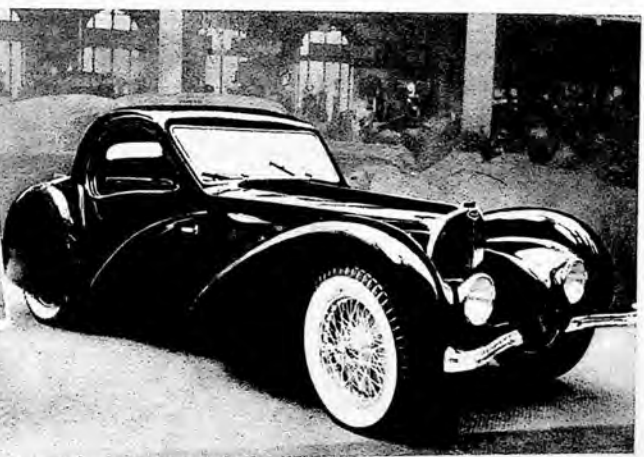
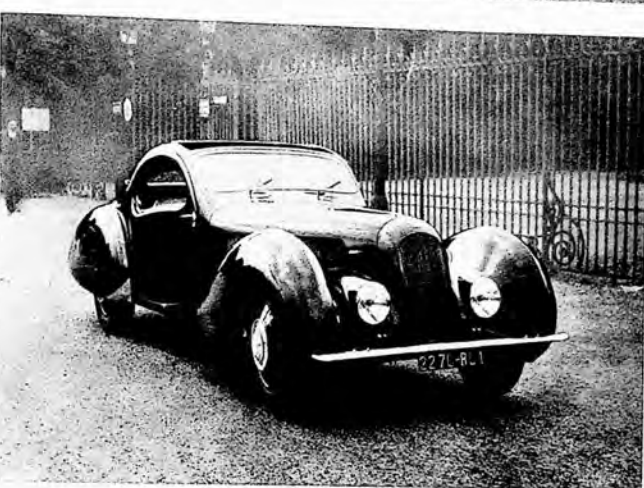
VISIBILITÉ : voici une caisse profilée à grande visibilité, équipée de la VUTOIAL, due au carrossier HENRI LABOURDETTE.



et voici en revanche une caisse tout à fait défectueuse (sur C. I. CADILLAC).



Voici quelques réalisations récentes sur des voitures de luxe ou de série qui montrent l'effort de nos carrossiers vers des lignes qui restent élégantes tout en présentant des formes améliorées. À droite une LETOURNEUR et MARCHAND 2 portes, sur châssis 8 cylindres DELAGE. Au-dessous un faux-cabriolet à toit ouvrant sur châssis 4 litres TALBOT (de FIGONI et FALASCHI). Une BUGATTI sport « Atalante 1938 » sur châssis 57 et une réalisation très poussée du carrossier POURTOUT sur châssis DELAGE 8 cylindres. Ci-dessous deux voitures de série : l'ADLER allemande, à traction avant, en conduite intérieure plus bas la maquette de la PEUGEOT 1938, conçue par l'ingénieur ANDREAU, qui a servi aux essais de soufflerie.



Français, ne te contente pas de critiquer, la critique est bonne — l'action même imparfaite est meilleure.

COACHWORK TENDENCIES :
Aerodynamisme beguining or declining ?

Nos Carrossiers

Aux concours d'Élégance...

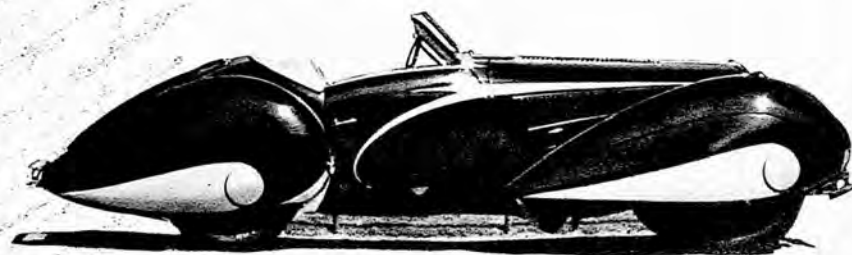
C'est tout au long des Concours d'Élégance de la saison estivale, dont certains sont devenus en quelque sorte classiques, que se confrontent et s'affirment les tendances de la mode et de la technique en matière de carrosserie.

Souci du confort des occupants, exigences chaque jour mieux connues de l'aérodynamique, lois impérieuses de l'harmonie des lignes et de l'accord des couleurs, s'imposent aux maîtres de l'habillage automobile. L'établissement d'une carrosserie est un compromis et un équilibre entre ces éléments souvent contradictoires qui demande au créateur des talents à la fois de technicien et d'artiste.

En cet art difficile le tempérament français se trouve particulièrement à l'aise. Depuis qu'il y a des véhicules et qui roulent, la carrosserie a été un art français. L'ère de l'automobile n'a fait que parfaire cette maîtrise et 1937 l'a confirmée de façon éclatante. Jamais on avait vu de si belles réalisations. On assiste, en dépit des difficultés de toutes sortes auxquelles se heurtent nos industriels et nos créateurs, à un véritable réveil de la carrosserie française. Rendons hommage à la tenacité, à la fécondité, et au goût et à l'habileté de nos carrossiers qui perpétuent et renouvellent une vieille et glorieuse tradition.



La « Spécial-Sport » PEUGEOT lancée par DARL'MAT, qui a remporté le Grand Prix d'ensemble au concours de « Femina » et à Deauville, carrossée par FOURTOUT qui a réussi de si beaux ensembles de sport.



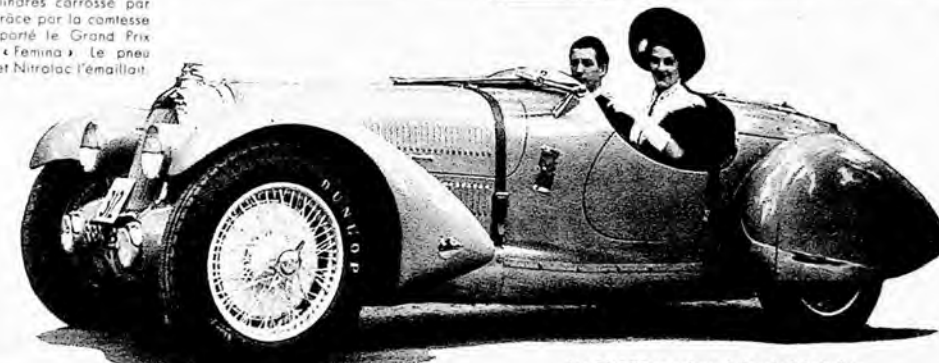
Le cabriolet de FIGONI et FALASCHI sur châssis DELAHAYE 6 cylindres (dessiné par Gégé Ham) qui fut une des curiosités du salon dernier et a figuré avec succès à de nombreux concours d'élégance cette saison.



Une somptueuse HISPANO-SUIZA, présentée par Mlle Bertani, a remporté le Trophée International de l'Élégance féminine automobile. Voiture carrossée par SAOUTCHIK émaillée au Nitrolac.



Un coupé sur DELAGE 8 cylindres carrossé par FRANAY, qui présente avec grâce par la comtesse Gozdawa Godlewska a remporté le Grand Prix d'Honneur au Concours de « Femina ». Le pneu Goodrich chaussait la voiture et Nitrolac l'émaillait.

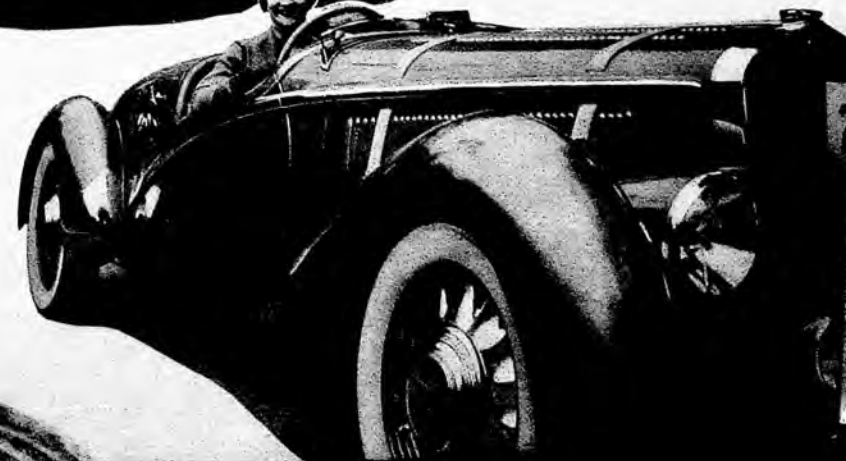


Les TALBOT se prêtent à de très jolis habitages en sport : voici une deux places sport sur châssis 20 CV. due aux carrossiers FIGONI et FALASCHI, titulaire de Grands Prix d'Honneur aux Concours de « Femina » et de l'« Auto ».



HOTCHKISS présentait au concours de l'« Auto », une découvrable 4 places, sur châssis 20 CV. carrossée par LETOURNEUR et MARCHAND qui s'adjugeait un premier prix, parmi d'autres récompenses.

Avec le même brio qui l'a fait triompher au rallye du Maroc, Mme Richer-Delavau accumule les succès dans les « épreuves » d'Élégance. La voici sur sa D. 6.70 DELAGE grand sport, due aux carrossiers LETOURNEUR et MARCHAND, en un ravissant ensemble sportif s'harmonisant avec la voiture qu'elle pilote. (Grand Prix d'Excellence au concours « Femina », à Deauville, à Eastbourne, etc...)



PRESENT ACHIEVEMENTS :
Our coach builders in the Concours d'Élégance.

Seules les voitures françaises sont faites pour les routes françaises.



Une autre réalisation de LETOURNEUR et MARCHAND, sur châssis DELAGE D. 8 120, à deux portes et glace centrale, qui a collectionné les récompenses dans tous les Concours de la saison. Voici la voiture détentrice du Grand Prix d'Honneur au concours de l'« Auto », présentée par Mlle Bertani.



Présentée avec distinction par Mme M. Chantal l'ATALANTE sur châssis 57 dessinée par Jean BUGATTI a obtenu un Prix d'Honneur mérité au concours « Femina ».



Sur châssis DELAHAYE un coirolet décapotable, carrossé par CHAPRON, Prix d'Honneur à Deauville.



GEORGES IRAT a présenté de bien jolies petites voitures sportives aux Concours d'Élégance de l'année. Voici, présentée par Mme Corbillon, un roadster sport détenteur d'un Grand Prix au concours « Femina ».



Une RENAULT Nerva-Grand-Sport en coupé, présentée par Mme La Gontière, au concours de « Femina », et gagnante du 1^{er} Grand Prix.



SPORT AUTOMOBILE

Une fructueuse Saison française

SPORT

A fertile French season.

La saison 1937 a vu le redressement du sport automobile français, ou plutôt de la construction française, dans le sport.

Monte-Carlo, en janvier, consacrait une des grandes voitures de sport et de tourisme française : la six cylindres Delahaye. Succès français sur toute la ligne, puisque six voitures françaises figuraient parmi les huit premières classées de ce qu'on a appelé le « championnat du monde de la Route ».

Autre terrible épreuve de tourisme, le Rallie du Maroc, qui fut cette année plus dur pour les voitures que le rallie de Monte-Carlo lui-même... Des étapes à 70 et 80 de moyenne ! Un déchet copieux d'ailleurs ! C'est encore une grande routière française, une Hotchkiss pilotée par Trévoux, qui le remporte. Mmes Richer-Delavau et Lamberjack y remportent la Coupe des Dames sur Delage.

Nous arrivons en juin où les Trois Heures de Marseille servent de répétition avant le Grand Prix de l'A.C.F. C'est Talbot qui l'enlève brillamment avec des machines parfaitement au point qui vont confirmer leur succès à l'A.C.F.

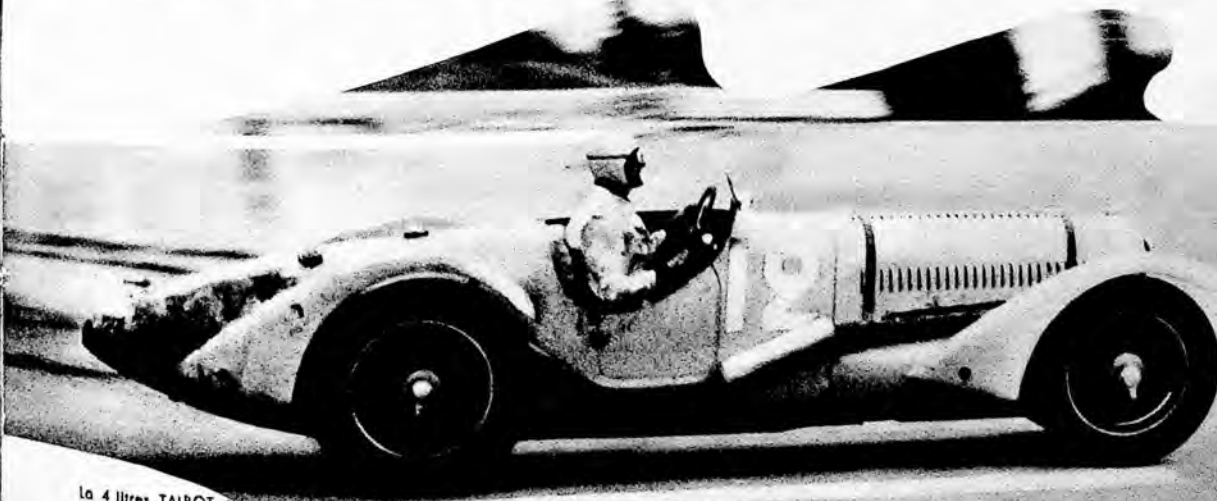
Et nous voici au Mans. Ce sera une hécatombe : 17 voitures seulement terminent sur 49 partants. Mais en

tête 4 voitures françaises : la Bugatti de Wimille et Benoist bat le record général et tourne à presque 137 de moyenne ! Depuis 1926 les 24 heures n'avaient pas été remportés par une voiture française ! Derrière lui deux Delahaye, puis la Delage de Valence et Gérard, une petite six cylindres de 3 litres seulement qui a abattu ses 121 km. de moyenne de façon remarquable. A signaler également la performance des trois Peugeot 2 litres sport qui se classent à 114 de moyenne.

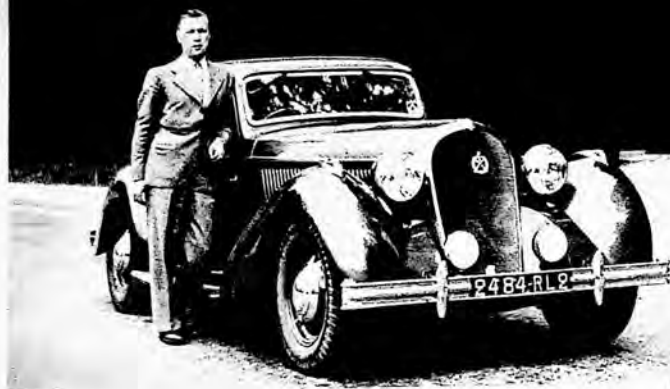
Et c'était le Grand Prix de l'A.C.F. réservé cette année aux voitures sport. Restaient en course Delahaye et Talbot, après le forfait de Bugatti et l'élimination de Delage par un accident d'entraînement. Ce fut une splendide performance des Talbot qui prennent la première place avec Chiron, les deuxième, troisième et cinquième places. Démonstration de la mise au point parfaite de ce modèle 4 litres.

La semaine suivante Bugatti prenait une revanche au Grand Prix de la Marne qu'il enlevait à 145 km. de moyenne, talonné de près par l'équipe Talbot.

Dans l'ensemble d'ailleurs les moyennes atteintes par les voitures sport 1937 équivalent celles des types course d'il y a deux ans !



La 4 litres TALBOT qui a remporté un véritable triomphe au Grand Prix de l'A. C. F. avec les places de 1^{er} (Chiron), 2^e, 3^e et 5^e, ayant mené la course à sa guise du début à la fin.



Trévoux et sa HOTCHKISS, vainqueurs du terrible rallye du Maroc, la plus dure épreuve de tourisme de l'année.

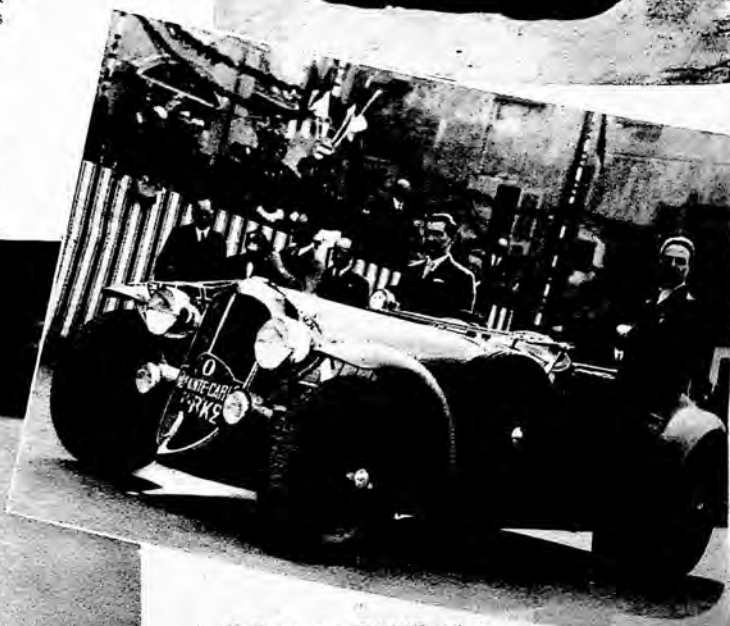
A droite, la D6.70 DELAGE avec laquelle Mmes Richer-Delavau et Lamberjack ont gagné la Coupe des Dames au rallye du Maroc.



La BUGATTI 4 litres triomphatrice du Grand Prix d'Endurance des 24 heures, au Mans, battant le record général.



La 12 cylindres DELAHAYE qui s'avère une belle réussite et, aux mains de Dreyfus, a enlevé le « million » du fonds de course.



Le Bègue, sur DELAHAYE, qui a enlevé le Rallye de Monte-Carlo, la grande épreuve hivernale.



Et la saison touche à sa fin. Paris-Nice, disputé cette année fin juillet, voit une nouvelle victoire Hotchkiss; et Paris-Nice était particulièrement sévère cette année.

Le 31 août expirait le délai pour le « Million » du fonds de course. Dreyfus se l'adjugeait avec brio sur la 12 cylindres Delahaye qui se confirmait ainsi une remarquable machine, au moteur puissant, à la tenue de route incomparable, redoutable concurrent en perspective pour 1938.

Talbot enfin allait faire terminer en beauté pour les couleurs françaises cette saison sportive : au « Tourist Trophy » de Donnington, la plus grande course britannique (la seule organisée par le Royal A.C. de Grande-Bretagne), Comotti et Le Bègue prenaient les deux premières places devant un important lot de voitures étrangères.

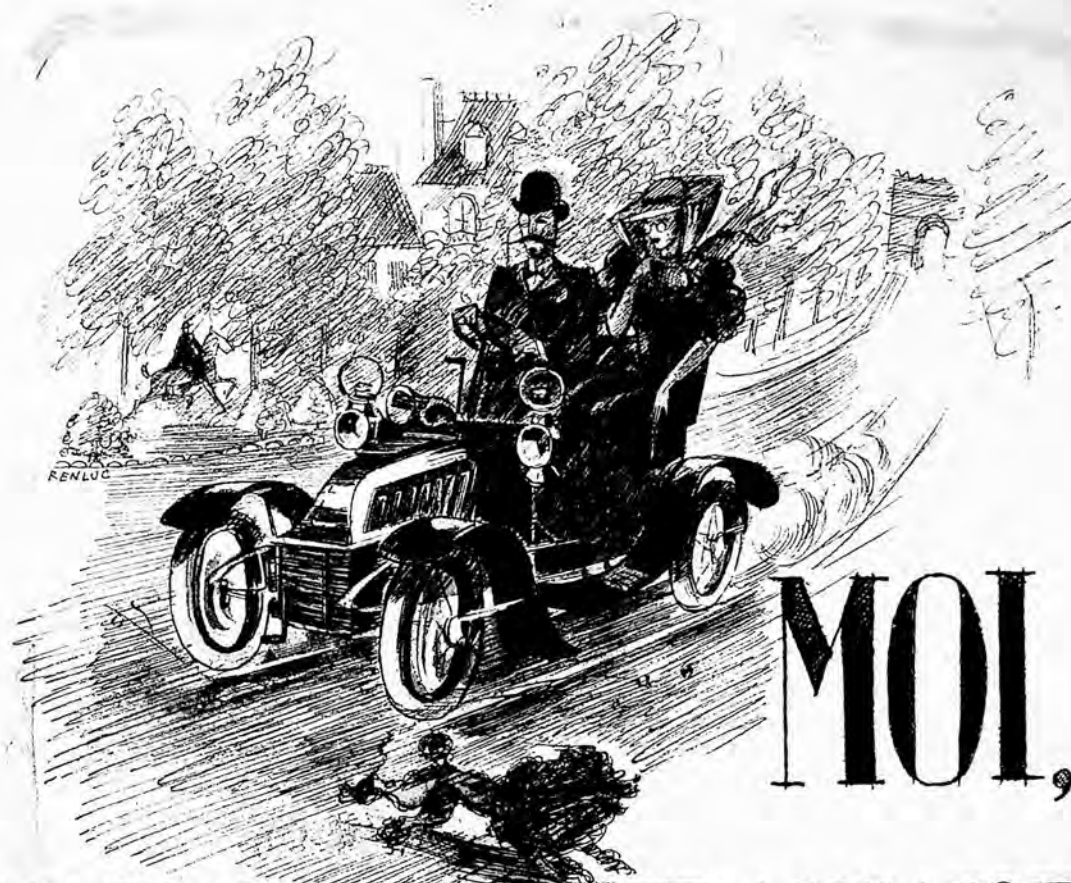
Performance riche de prestige pour la construction française, et dont il faut féliciter M. Lago et ses collaborateurs.

La saison 1938 s'annonce donc sous les meilleurs auspices : Bugatti, Talbot, Delahaye, et sans doute Delage et Sefac défendront les couleurs françaises. On comprend que les allemands, habitués à de trop faciles victoires dans des épreuves où ils étaient seuls concurrents, émettent quelques inquiétudes et regrettent l'abandon de la formule libre.

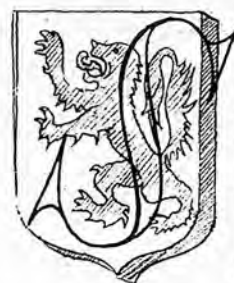
La formule en vigueur pour 1938 est cependant la seule raisonnable, la seule féconde en progrès techniques et pratiques, la seule à maintenir.

Christian MORY

The opinion of a French motor car.



L'AUTOMOBILE FRANÇAISE



SEPTEMBRE finissant teintait d'or la forêt de Compiègne et le soleil couchant incendiait la calme petite cité. A une fenêtre du palais qui abrite le « Musée de la Voiture », perdu dans la contemplation du paysage, je me trouvais bientôt enfermé par mégarde dans le palais désert. Je partais à la recherche d'une issue lorsque d'une salle qui abrite les automobiles de l'époque héroïque un murmure confus, puis distinct me parvint. Je m'immobilisais, attentif.

Des roulements sourds de roues de fer sur les dalles, le glissement furtif de pneus, le grincement de mécanismes mal graissés devenus asthmatiques. Et des voix, aux timbres voilés et comme sortant d'outre-tombe, me parvinrent. Je compris. Se croyant seules, dans le calme du musée désert, les vieilles voitures tenaient un meeting... Cela paraissait mouvementé!

Que disaient-elles? « En voilà assez... On nous bafoue... On nous trahit... Nous, les vieilles gloires... Il faut aller leur dire... »

Toutes parlaient à la fois... Enfin un silence relatif se fit, une voix assurée domina le brouhaha :

« Eh bien oui il y en a assez! Et je vais aller le leur dire. Je partirai pour Paris, la nuit, par la route. Et au

matin j'arriverai aux Champs-Élysées que je connais bien; j'entrerai au Salon quand le Président, entouré de ses Ministres, défilera entre la double haie de gardes, sabre au clair.

Je brancherai mon vieux klaxon sur le haut-parleur de l'orchestre, et je leur dirai à tous :

« Messieurs, j'en ai assez qu'on se f... de moi et de nous... Qui je suis, d'où je viens, ce que je veux, je vais vous le dire.

« Qui je suis? La 93.51.RG. automobile française, sortie le 18 janvier 1903 de chez Messieurs de Dion et Bouton. D'où je viens? De Compiègne, de mon musée où j'ai pris mes Invalides. Ce que je veux? Vous dire tout ce que j'ai sur le cœur, et j'en ai!... Et ce que j'ai à vous dire c'est au nom de l'automobile française, de la vraie, de celle qui est sortie de cerveaux français, de mains françaises, avec des matériaux français. Parce qu'aujourd'hui on ne sait plus ce qui est français et ce qui ne l'est pas!

Le Français a mis une génération à me concevoir et à m'enfanter, membre par membre, pièce par pièce. C'est lui qui a fait notre première ancêtre, la première bête qui sur la terre, construite de bois et d'acier ait marché toute seule. Elle n'a pas été faite d'un peu d'argile et de salive, mais de la cervelle et je crois d'un peu du sang de ses pères...

Toute voiture étrangère qui rentre en France, c'est un peu d'or qui s'en va.

Il en a mis une autre à me lancer à travers le monde en une épopée tumultueuse et magnifique. C'est lui qui a modelé dans l'acier, guidé par cette inspiration qui n'est qu'à lui, mon cœur, mes poumons, mon ossature, mes pattes souples, mes muscles infatigables.

Je suis un chef-d'œuvre de l'homme, je suis la bête artificielle qu'il a créée, en qui, généreusement, il a mis le meilleur de lui-même, et tout ce qu'il avait admiré et envié parmi les bêtes de grande race de la terre. Il m'a donné la vitesse de l'aigle et la puissance de l'éléphant, la souplesse du tigre et la détente du lion, la précision du chat et l'œil perçant du lynx, la résistance proverbiale du dromadaire et sa sobriété. Il m'a rendue silencieuse comme le serpent, et je lui suis docile comme un chien. Tout cela il l'a mis en moi, par un labeur acharné et l'a perfectionné chaque jour avec patience et amour. Tout cela est l'œuvre de l'homme. Mais pas de l'homme engénéral. D'un homme, d'une race d'homme en particulier.

Car s'il y a bien des hommes qui me fabriquent un seul m'a enfantée, un seul sait encore me regarder avec une lueur de tendresse dans les yeux, un seul sait encore, parfois, me traiter en compagne fidèle et non en domestique... Je suis née française, et je veux le rester!

Et à ces hommes-là vous voudriez enlever la foi! Oh je sais il y a parmi vous, Messieurs les constructeurs, des chefs qui sont las de lutter sans espoir; il y a parmi vous, Messieurs les ingénieurs, bien des énergies qui s'émoussent à toujours chercher et créer dans la médiocrité et parfois dans la gêne... alors qu'ailleurs des talents de votre valeur seraient des dieux couverts d'or... Il y a des Français qui ne savent plus que les meilleures voitures sont françaises!

Ils sont excusables, direz-vous, il est si aisé d'entrer chez nous, il est si simple de se faire naturaliser Français avec un faux nom bien choisi, il est si facile de nous bourrer le crâne avec quelques phrases bien ronflantes!...

Pour certains c'est presque une tare d'être « Made in France » (même ça il faut que vous le disiez en Anglais!)

Eh bien, moi, je les trouve sans excuse, au contraire.

Je ne connais rien à ce que vous appelez « l'économie ». Mais ce que je sais c'est que lorsque vous achetez une voiture qui n'a pas été faite chez nous c'est une année d'ouvrier dont est frustrée la main-d'œuvre française, c'est un chômeur de plus qui s'inscrit, c'est le boulanger et l'épicier qui ne sont pas payés par une famille d'ouvriers, c'est l'Etat qui perd ses impôts, c'est le franc qui s'appauvrit un peu plus, c'est un peu de la substance française qui s'en va.

Public français, mais regarde donc ce qu'on a fait pour

toi; reprends enfin confiance en la fécondité de nos techniciens, en l'énergie de nos chefs d'industrie, en la maîtrise de nos ouvriers. Crois en eux, ce sera croire en toi. Laisse le bon sens reprendre ses droits. Rediens fidèle au constructeur français, tu lui donneras les moyens de construire plus, donc de construire mieux. Il pourra avec des moyens accrus mieux créer encore. Et tu verras alors ce que c'est qu'une voiture française, une vraie, une grande voiture française.

Croyez-vous, snobs et snobinettes, que nos bonnes jolies routes entre leurs haies de peupliers, que nos vieux castels et nos antiques cathédrales soient fiers de voir les gens de chez nous se prélasser dans ces boîtes à roulettes sans goût et sans race, en dépit de leur luxe, dont le marchand yankee inonde le monde. Il n'est pas vrai que les pierres parlent, pas plus qu'elles ne marchent: car depuis longtemps, de dégoût et de colère, humbles églises et hautes cathédrales se fussent démolies pierre à pierre à vous lapider au passage!...

Je termine Messieurs nos Ministres que je vois s'agiter d'impatience à mon discours... C'est à vous plus qu'à tous autres que je m'adresse. Car je vous considère comme des criminels, vous tous qui prétendez nous gouverner. C'est vous les coupables, les responsables de notre désarroi d'aujourd'hui. Des inconscients peut-être, des trafiquants parfois, des incapables toujours; voici ce que vous avez été au lieu d'agir en chefs. Comme l'innocent qui a scié l'arbre pour atteindre le fruit vous avez, pour couvrir vos déprédations, déclanché la catastrophe.

Elle est en marche, et elle menace avec notre industrie automobile toute l'économie du pays. Un seul moyen de l'arrêter: allez-vous en... laissez la place aux hommes de bonne volonté, aux hommes sincères. Ils ne manquent pas, Dieu merci! dans notre beau pays.

Laissez l'automobile redevenir française: ce ne sera pas long quand vous ne serez plus en travers!...

J'écoutais la voix chevrotante lancer ses dernières imprécations, et l'écho des applaudissements, semblables à une danse macabre de bielles entrechoquées, se répéter sous la voûte des galeries. Puis la nuit recouvrit tout de son silence.

Je restais longtemps songeur, puis furtivement me glissais hors du musée.

Je sais bien que jamais la glorieuse voiture ne pourra quitter son palais: alors, fidèlement, j'ai transcrit à votre intention ses paroles et vous les rapporte toutes chaudes...

R. de TAXIS.



4^{me} ANNÉE
SALON DE L'AUTO
N° 4 - 15 FR\$

en route..

LA GRANDE REVUE FRANÇAISE
DU TOURISME
DE L'AUTOMOBILE
DE L'ÉLÉGANCE

LE TOURISME

Grandeur et beauté
de la Terre de France

EDITORIAL

A LA DÉCOUVERTE DE LA FRANCE

par Maurice Bedel 33

PLAISIRS D'HIVER

LA VILLE

les lumières de la ville ... 35

LE SOLEIL

le Maroc, pays du paradoxe

par L. de Saboulin 43

comment s'y rendre

à travers les grandes cités

les arts indigènes, parure du Maroc

LA NEIGE

blentôt les joies de la neige

par Babelay et Bertillot 38

L'ACTUALITÉ TOURISTIQUE ... 48

Voir sommaires spéciaux pour
l'Automobile et l'Élégance.



Directeur: HENRY MERCIER
Rédacteur en Chef: RAYMOND DE TAXIS
Secrétaire Général: LÉOPOLD COCHET
Directeur Artistique: RENLUC

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ
254, Rue de Vaugirard, PARIS XV - VAU. 56-90

ABONNEMENTS: France, Colonies ... 70 fr.
Étranger (Un. post.) ... 90 fr.

R. G. S. 260.550 B

DISCOVERING FRANCE
by Maurice Bedel.

ÉCOUVERTE France

PAR MAURICE BEDEL

edécouvrent la France. Ils ne la connaissent
erres qui fussent nouvelles à leurs yeux:
is pour la joie de fouler un sol où l'avoine
e coquelicot papavero, où les fleuves fussent
et des Eurotas, où les monts fussent des
des Snechatta et des Parnasse. Ils avaient
illait-il aussi qu'ils eussent oublié que la
ône et de Dordogne, de Meige et de Mont
e-Dôme, d'une extrême beauté, enveloppés
néenne et atlantique, façonnés avec un art
i ne trouve son pareil nulle part ailleurs?
ançais-là par le bras, les mener en quelque
i d'avance, mais élu au hasard de la carte,
bleu d'horizon, l'avez-vous vu en Hollande,
is peupliers qui pointent leurs fuseaux vers
t-ce les frères des peupliers de Serbie, de
urs cousins. Et ces routes si plaisantes en
désinvoltées qu'on dirait faites pour l'agré
ones, sautant des ruisseaux, grimpant des
ère d'un bois, s'arrêtant devant une auberge
mental... Des routes comme celles-là, est-ce
dispense comme serpents de mardi-gras?
je des routes, les nôtres ont des airs de fla
ru entre des aulnes et des saules, caressantes
onneuses à souhait, attentives à ne point
leur voyage où elles rencontrent un pêcheur
Des rivières qui vont ainsi leur bonhomme
pêcheurs si ça mord, je n'en ai point vu de
Centrale, en Turquie. Je songe à l'Indre