

# Le Salon automobile de Paris 1946 : inventaire présent et possibilités d'avenir

Autor(en): **Faroux, Charles**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **26 (1946)**

Heft 9

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888756>

## **Nutzungsbedingungen**

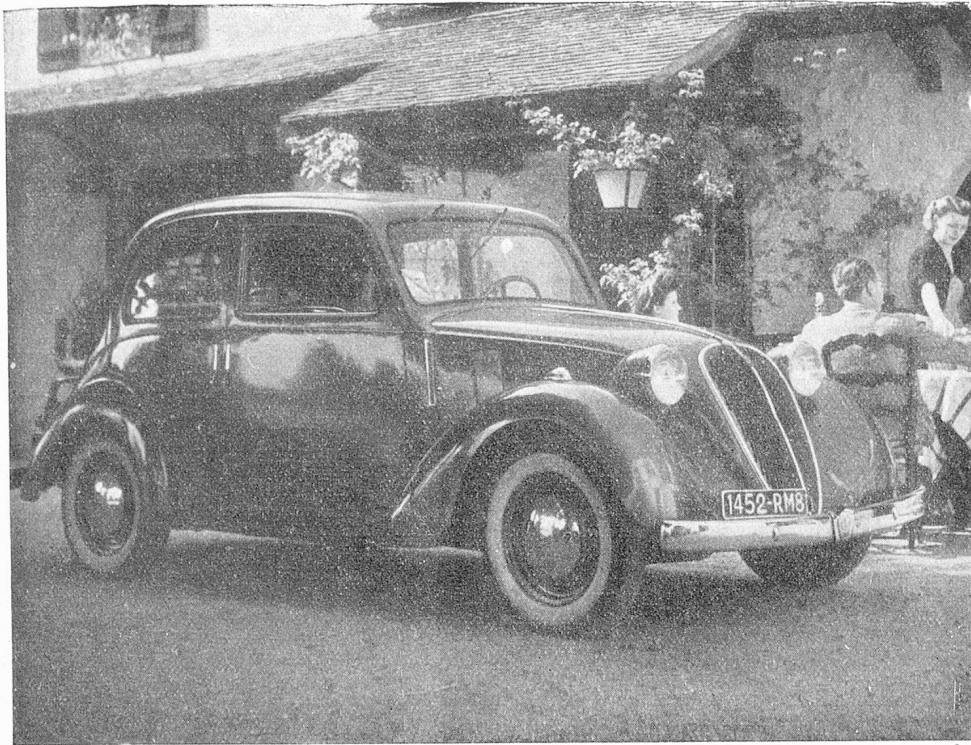
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



LA SIMCA 8

## LE SALON AUTOMOBILE DE PARIS 1946

### Inventaire présent et possibilités d'avenir

par

**Charles Faroux**

Rédacteur en chef de la « Vie automobile », Paris

Si les constructeurs français, sous l'impulsion vigoureuse du baron Petiet, président de la Fédération nationale de l'automobile, se sont résolus à organiser pour 1946 un salon de l'automobile, ils ne se dissimulent pas que la situation est beaucoup moins favorable qu'au lendemain de la première guerre mondiale. En 1919, en effet, la France disposait de stocks importants et avait nettement amélioré la valeur avec le nombre de ses machines-outils; d'autre part, l'œuvre de guerre n'avait pas interrompu le travail des bureaux d'études et partout on s'était attaché à préparer l'après-guerre. Aussi le Salon de 1919 put-il révéler une valeur surprenante, tant par le mérite des solutions présentées que par la qualité des exécutions. Il nous apporta la victoire du freinage sur les 4 roues,

aujourd'hui adopté universellement et, sur le stand Hispano-Suiza, nous pûmes admirer la première réalisation du servo-freinage; à ce même Salon, on nota les premières roues indépendantes, à présent d'application quasi-universelle, des roues libres, des culasses, des pistons en alliage léger, etc... cependant que, dans le domaine des industries accessoires, on pouvait enregistrer de remarquables progrès : éclairage et démarrage électriques, nouveaux carburateurs, développement des appareils de bord, surtout grâce à Jaeger, etc.

Combien les choses ont changé! Les occupants — et ceci est un fait de guerre normal — se sont attachés à emporter, pour l'utiliser outre-Rhin, ce qu'il y avait de meilleur dans notre outillage, en même temps qu'ils s'emparaient de tous nos

stocks. Après la libération d'août 1944, l'industrie française s'est trouvée dépourvue de matières premières, privée de machines modernes. En outre, les faits de guerre avaient détruit bon nombre de nos usines. Enfin, nos techniciens, très surveillés, n'eurent point la possibilité de travailler, autant qu'ils l'eussent souhaité, à la conception de modèles nouveaux et adaptés aux besoins nouveaux d'une France et d'une Europe convalescentes.

Ainsi, le Salon 1946 ne sera pas, à l'image de celui de 1919, l'affirmation d'un pouvoir de production accru, mais il constituera, avant tout, un acte de foi, un témoignage de notre désir de redressement.

L'initiative privée a accompli des merveilles pour tout ce qu'elle pouvait contrôler; cependant, si l'esprit de création demeure toujours un facteur de succès, le dernier mot demeure toujours au producteur. « Weniger erfinden, mehr bauen », a dit un maître allemand : « Inventer est peu, mieux est de construire ».

### Le problème actuel

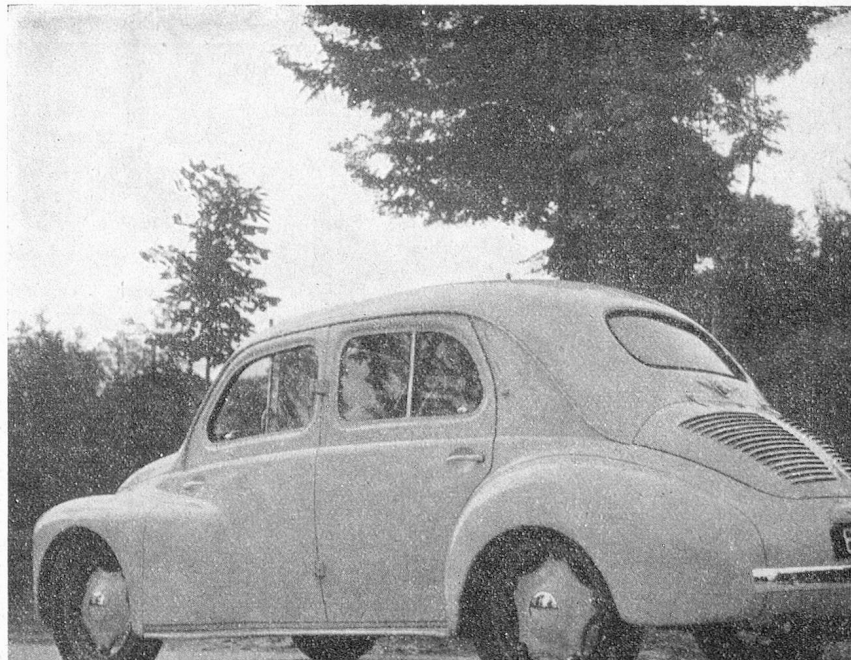
Or, puisque rien ne se fait chez nous que sous le contrôle de l'Etat, à débiter par la distribution des matières premières, l'industrie automobile a connu d'abord les pires difficultés, parce que la quasi-totalité des métaux ferreux a été dévolue aux chemins de fer, qui s'en trouvent surabondamment pourvus. On avait jugé en effet qu'il convenait de procéder par étapes; chemins de fer d'abord, puis véhicules d'intérêt général (camions et autocars) et plus tard, les voitures particulières. Ce fut une lourde faute dont on s'explique mal qu'elle ait pu être commise. Les chemins de fer français ne desservent même pas le quart des communes du territoire et pour leur fournir du frêt, il convenait d'assurer,

au plus vite, le rétablissement d'un trafic routier suffisant. La crise, très grave, des transports par voie ferrée qui sont, non pas au service, mais à la charge de la nation, les insuffisances du ravitaillement général avec le développement catastrophique du marché noir, l'accroissement des prix de revient industriels n'ont pas d'autre cause que la lourde faute commise par l'Etat. Cette faute n'a été commise qu'en France, et on éprouve autant de surprise que d'amertume lorsqu'on songe que l'industrie automobile demeura, chez nous, florissante aussi longtemps que l'Etat ne s'occupait point de la réglementer et surtout de la brimer.

Un plan quinquennal avait été établi, raisonnable dans le principe, mal étudié dans le détail. Il permettait toutefois quelques espoirs; mais il ne fut même pas respecté dans son application.

Un nouveau coup d'assommoir allait s'abattre sur les constructeurs français. Il fut décidé qu'un citoyen français ne pourrait acquérir aucune voiture de puissance supérieure à 5 chevaux; tout le surplus de nos fabrications, c'est-à-dire, pour le présent, 2.000 voitures environ par mois, serait livré à l'étranger, afin de procurer à l'Etat français des devises de qualité. Dans le même temps, on fermait les yeux sur l'entrée en France de nombreuses voitures, de grosse puissance, d'origine américaine ou anglaise, parfois même italienne. L'acheteur français les payait au moyen de livres ou dollars acquis au marché noir, et en définitive nous sortions davantage d'argent que la politique imposée ne nous en procurait. Cette folie continue...

LA JUVA-  
QUATRE  
MODÈLE  
1 9 4 6



## Tradition

Les principales maisons françaises, Citroën, Peugeot, Renault, Ford, ou Panhard, Delahaye, Hotchkiss, Delage, Simca, etc... continuent de fabriquer les modèles de 1939-1940 dotés, on le comprend, de certaines améliorations réalisées par les industries accessoires. Il s'agit de modèles d'une qualité éprouvée, dont les chaînes de production sont organisées et il n'y avait aucune possibilité d'agir autrement. L'Angleterre fait comme nous. L'Amérique elle-même a sorti en 1946 ses modèles de 1942-1943. On comprend mieux le fait quand on sait qu'entre le premier trait de crayon concernant ce nouveau type et la sortie en grande série de ce type, il s'écoule généralement un délai de trois ans. Trois ans sont nécessaires pour la conception technique, la construction des prototypes qui permettront les essais, la réalisation des montages et des outillages, l'approvisionnement et l'organisation de la production.

Ainsi trouverons-nous d'abord au Salon de 1946 des voitures déjà familières. 11 et 15 CV., Citroën, « 202 » Peugeot, « Juvaquatre » et « Primaquatre » Renault, « Simcacinq » et « Simcahuit », etc... Trois maisons se trouvent en situation particulière parce que, dans le même temps qu'on nous prie de soigner la qualité, on s'attache à proscrire la construction de luxe, basée d'abord, évidemment, sur la qualité. Il y a Hispano-Suiza, qui, devant tant de sottises répétées, décida d'abandonner l'automobile, et nous ne disons pas sans regret adieu à une maison dont l'influence technique a rayonné sur le monde. Il y a Bugatti, qui apporta

tant de prestige à la construction française par des milliers de victoires internationales et devant qui se dressent de multiples barrières officielles; il y a enfin Talbot qui n'a obtenu qu'à grand'peine l'autorisation de fabriquer 125 voitures, exclusivement destinées à l'étranger.

Pendant, sur les marchés étrangers, les voitures construites en France rencontrent des concurrents redoutables, surtout américains, et ne s'écoulent pas aussi aisément que chez nous, parce qu'elles sont naturellement mieux adaptées aux désirs comme aux besoins de nos usagers.

## Nouveauté

Tant il y a que, exactement comme on l'avait prévu, l'effort créateur s'est surtout orienté vers la réalisation de petites voitures, économiques d'achat, d'entretien et d'emploi; dans ce domaine, une œuvre excellente a été accomplie. Toutefois, et pour les raisons ci-dessus exposées, nous verrons des prototypes; les voitures de nouveaux modèles ne sauraient être livrées à la clientèle avant bien des mois. Autant qu'il s'agit de ce programme modeste, raisonnable, Simca est la seule maison qui ait actuellement la possibilité de livrer.

Parce que le carburant coûte cher, parce qu'il ne saurait être question, avant plusieurs années, de rénover en France le tourisme automobile, (industrie hôtelière ruinée, ravitaillement difficile, prix,...) il était nécessaire d'établir des voitures de conception toute nouvelle, de faible puissance, de poids réduit, mais demeurant capables d'assurer un service sûr tout en conservant l'agrément de conduite.

Dans cet ordre d'idées, la réussite a été totale.

Quatre voitures seront ainsi passionnément étudiées par les visiteurs: ce sont la J. A. Grégoire, la Dyna-Panhard, la Mathis-Andreu et la 4 CV. Renault.



LA DYNA-  
PANHARD  
2CVL 4CV.

LA MATHIS-  
ANDREAU  
3 CV. 3 roues  
3 places

Pour les trois premières, le moteur est à 2 cylindres horizontaux refroidis par air chez Grégoire et Panhard, par eau chez Mathis-Andreau, cependant que la Renault emploie un moteur à 4 cylindres monté à l'arrière de la voiture.

Tous ont accordé une attention particulière au problème de l'allègement par emploi d'alliages légers d'aluminium, et tous également, ont poursuivi avec bonheur la recherche de l'économie.

Dans la J. A. Grégoire, cet ingénieur de haut mérite a repris la conception d'établissement qui avant-guerre, avait assuré le bon renom de l'Amilcar Compound, celle d'un bloc central, très robuste constitué d'aluminium sur lequel viennent s'assembler tous les organes de la voiture. Pour un poids à vide inférieur à 500 kilos, la voiture réalise le 95 en palier, consomme moins de 5 litres aux 100 kilomètres et permet des moyennes horaires de 70-72 sur long parcours.

Dans la Dyna-Panhard, qui procède du même esprit, le moteur est un peu plus puissant, le poids à vide de 50 kilos plus élevé. Le 100 en palier est atteint, la consommation est de 5,5 litres aux 100 kilomètres.

Ces deux voitures sont prévues pour 4 places ; on note sur le moteur Panhard une très élégante commande du rappel des soupapes par barres de torsion, solution mécanique qui se développera certainement.

La Mathis-Andreau a été étudiée pour 3 places : elle a été l'objet d'une recherche méthodique très poussée et a fourni, sous contrôle officiel, des performances également remarquables : 70 de moyenne avec une consommation de 3,5 litres aux 100 kilomètres.

La nouvelle 4 CV. Renault, avec tout le groupe moteur à l'arrière et roues indépendantes a été étudiée sous la direction de Louis Renault lui-même ; elle roulait déjà à la fin de 1942 et a pu parachever une excellente mise au point.



Citons encore une voiturette de Rovin à moteur monocylindrique dont le programme est volontairement modeste ; on a voulu un maximum de 70 en palier, ce qui souligne le caractère utilitaire de cette réalisation.

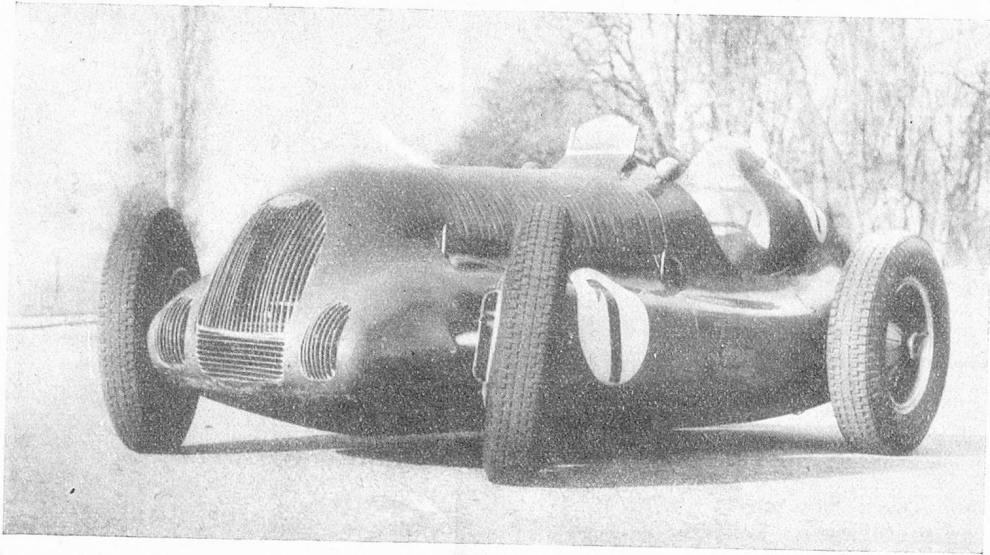
Une nouvelle voiture, portant le nom du fameux pilote Jean-Pierre Wimille retiendra l'attention par tout un ensemble de solutions originales et heureuses ; enfin, nous regrettons que n'ait pu être achevée complètement la « Claveau-Descartes », très moderne dans toutes ses conceptions, qui est due à l'inventeur du châssis-coque, aujourd'hui d'emploi quasi universel.

### Allègement

Par la description rapide de ces nouveaux engins, nous avons commencé de prendre contact avec le trait dominant du Salon 1946 qui est l'allègement, la diminution des poids morts. Ces immenses progrès accomplis sont dus au développement de l'industrie des alliages légers d'aluminium, cette industrie spéciale ayant acquis en France un haut degré de perfectionnement.

Ce sont aussi les véhicules industriels qui en ont subi les heureux effets ; sur tel puissant autocar, on a réalisé des économies de poids qui ont souvent dépassé 1 tonne, en sorte qu'à poids total égal, il est permis de transporter 12 à 15 voyageurs de plus.

Parmi les autres caractéristiques techniques du Salon 1946, nous indiquerons surtout :



LA NOUVELLE BUGATTI DE COURSE 1.500 cm<sup>3</sup>

1<sup>o</sup> Progrès sensibles dans le rendement volumétrique des moteurs, avec 32 à 35 chevaux par litre de cylindrée.

2<sup>o</sup> Développement des boîtes à 4 vitesses.

3<sup>o</sup> Désir d'automatisme, ou de semi-automatisme dans la manœuvre de la commande des vitesses ; sous ce rapport, l'industrie française, avec l'élégante réalisation électro-magnétique Cotal, se trouve en excellente position.

4<sup>o</sup> Recherche générale des meilleures formes de pénétration.

5<sup>o</sup> Progrès marqués dans la fonction de freinage.

6<sup>o</sup> Apparition des carburateurs-régulateurs

(Solex) qui permettent une meilleure utilisation du moteur, du carburant et de la transmission.

### Conclusion

Tel est, volontairement dépouillé, le bilan de la nouvelle production française. Il se présente riche de possibilités et nous permet d'envisager avec confiance le proche avenir, à cette seule condition que l'Etat voie dans l'automobile, non seulement une grosse pourvoyeuse du budget, mais un élément essentiel, un facteur déterminant de notre relèvement industriel et économique.

**Charles Faroux.**

LA CLAVEAU-DESCARTES

