

Les opinions sont partagées au sujet de l'élimination de la transmission, et plusieurs ingénieurs préconisent le changement de vitesses électrique et la rétention de cet organe qui existe pratiquement en sa forme actuelle depuis l'enfance de l'automobile. Ils prétendent que l'emploi de la boîte de vitesses rend inutiles des modifications délicates et coûteuses dans l'embrayage et le moteur.

Là où l'on s'attend à un grand progrès dans les prochaines autos, c'est dans l'alimentation. Depuis des années nous avons gaspillé l'essence et ce n'est que tout récemment que les ingénieurs se sont préoccupés de fournir à nos moteurs de l'air propre, de l'air humidifié, de l'air réchauffé, de l'huile filtrée et de la gazoline sans eau. Des filtres à air, à huile et gazoline seront montés sur toutes les nouvelles voitures.

On s'occupe aussi de l'alimentation forcée, ou sur-alimentation des moteurs, puisque la tendance est à la réduction de la puissance spécifique et à l'augmentation de la vitesse de révolution. Aussi attendons-nous à voir certaines nouvelles voitures munies de sur-chargeurs, ou autres appareils de forçage.

Les automobilistes commencent à réaliser qu'ils paient pour une quantité de puissance qu'ils n'utilisent jamais, surtout en ce pays où la loi n'est pas ultra-généreuse au sujet de la limite de vitesse permise. Nous aimons à sentir que notre moteur peut fournir l'effort que nous pourrions avoir l'occasion de lui demander, mais nous ne voulons plus de ces gros moteurs à longue course et grand alésage qui ne peuvent faire plus de 10 milles au gallon. Le petit moteur rapide, souple et nerveux est le moteur de l'avenir. La sur-puissance doit être un accessoire, sur lequel il faut toujours être sûr de compter, sans doute, mais non pas un facteur constant qui est cause d'un gaspillage inutile de gazoline mille après mille.

Le freinage automatique sera aussi probablement l'une des caractéristiques des nouvelles autos. Il ne sera plus nécessaire de compter sur la force physique du conducteur pour freiner ces voitures. Le nombre des freins sera tout-à-fait indifférent, car il est aussi facile d'actionner automatiquement des freins sur quatre roues que sur deux roues seulement. Il en sera de même du mode d'opération, car la force peut aussi bien s'appliquer directement sur les sabots des freins ou être transmise par des cables, des tringles ou une canalisation hydraulique. Le freinage automatique fera disparaître la pédale de freins et le conducteur n'aura à s'occuper que de l'accélérateur, d'où élimination d'une cause d'accidents assez fréquents.

On fait déjà usage, en Europe, d'une sorte de système de freinage automatique. C'est le servo-frein, dont nous avons déjà parlé dans la revue, et dans lequel la voiture est freinée par son propre élan, la commande des freins faisant entrer en jeu un mécanisme

d'embrayage qui applique la force produite par les révolutions de l'arbre de transmission au serrage des freins. Le servo-frein est mis en action à l'aide de la pédale de freins ordinaire, mais la manœuvre de cette pédale n'est pas plus laborieuse que celle de l'accélérateur, vu que c'est la voiture qui se freine elle-même. Il peut aussi être actionné par un levier.

Mais il ne semble pas que le servo-frein européen, type Hallot par exemple, soit le système de freinage automatique qu'on adoptera en Amérique, parce qu'il ne dispense pas encore assez le conducteur de tout effort quelconque. L'air comprimé sera probablement l'agent de freinage qu'on emploiera pour réaliser le freinage automatique intégral, car l'air comprimé peut se prêter à une variété de modes d'applications. L'air comprimé pourra être fourni par une pompe, engrenée au moteur comme accessoire, ou montée sur l'arbre de transmission, utilisant ainsi l'élan de la voiture. Il pourra également être produit par la force électrique par utilisation du courant qui, à l'heure actuelle, circule dans une automobile sans accomplir de travail utile, mais pour cela il faudra faire des changements considérables dans l'installation du système électrique.

Quoiqu'il en soit, on peut s'attendre à ce que prochainement les automobiles freinent automatiquement à l'air comprimé sur simple pression d'un bouton, ou d'une manette, monté sur le volant de direction.

Un monument à Saint Christophe

Nous apprenons qu'un groupe d'automobilistes a conçu l'idée d'élever un monument à saint Christophe, patron des automobilistes, le long de la route Québec-S. Siméon et qu'on est à recueillir des souscriptions pour réaliser ce projet. Cette idée est fort louable et nous félicitons les automobilistes de la province de Québec pour le beau geste de foi qu'ils veulent accomplir.

L'automobiliste conduit une voiture dangereuse à cause de la vitesse qu'elle peut atteindre et sa route est semée d'embûches nombreux. Il est donc éminemment convenable qu'il demande la protection du Ciel contre tout ce qui le menace par l'intercession du saint qui eût l'honneur de piloter le Christ à travers les eaux dangereuses d'un torrent.

Il est une autre coutume que nous aimerions voir se généraliser, c'est celle de la bénédiction des automobiles. Dans certains endroits, chaque printemps tous les automobilistes se réunissent sur la place de l'église et le curé de la paroisse bénit les autos massées devant lui et demande au Seigneur de protéger leurs propriétaires contre tous les périls de la route, "ab omnis via periculis". C'est une belle et impressionnante cérémonie.