

la construction générale était bien faite et l'ensemble très léger. Des ressorts à boudin facilitaient la manœuvre des capotes. Cet exposant, dans le but de diminuer la hauteur du panneau et de la frise de porte, a brisé à charnière le châssis de glace. Ce moyen est employé en France déjà depuis longtemps. Le landau de M. Grosse (Luxembourg), également bien fait, était muni d'un frein agissant sur le moyeu. M. Raguin (France) exposait un très petit landau avec siège en fer; la caisse de cette voiture reposait sur son train par quatre moutonnets; la suspension était à pincette. Nous remarquons encore, de M. Laumonier, un landau carré dont les pieds corniers et les petits brancards sont d'un seul morceau, la joue de fond est armée extérieurement d'une forte tôle; de M. Riegel, un landau léger avec un système de rabattement; enfin la maison Schustola et C^{ie} (Autriche-Hongrie) présentait un phaéton très soigné, et M^{me} V^{ve} Quin, un duc à huit ressorts bien établi.

Gr. VI.

—
Cl. 62.

X

VOITURES PUBLIQUES ET DE COMMERCE.

Les voitures destinées aux services publics méritent une mention particulière. Dans les exploitations de ce genre, le chapitre traction occupe au budget des dépenses la place la plus importante; on peut donc assurer que de l'étude bien entendue du matériel dépend le plus souvent le succès de l'entreprise. Il faut en effet, permettre à l'entrepreneur l'acquisition d'une cavalerie légère dont le prix d'achat et la dépense de nourriture soient un minimum. En conséquence, le constructeur devra réduire le plus possible le poids des véhicules, sans exagérer cependant jusqu'à compromettre la sécurité des voyageurs, ni augmenter la dépense d'entretien dans un rapport plus grand que l'économie de traction obtenue. Il devra encore, pour mériter les préférences du public, choisir ses types parmi les modèles les plus gracieux et les plus commodes.

La *Compagnie générale des voitures à Paris*, justement préoccupée d'atteindre ce double but, fait depuis longtemps des expériences pour déterminer le coefficient de traction de chacun de ses types.

Nous résumons, dans le tableau suivant, quelques-uns des ré-