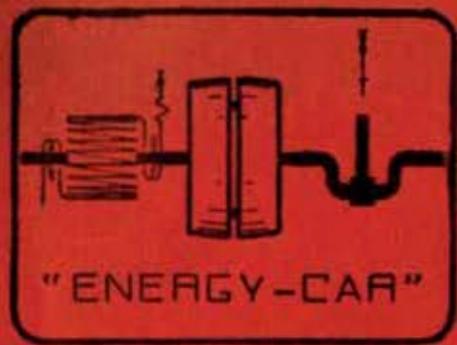


DV A 0 7 5 - 4



MARQUE DE FABRIQUE DÉPOSÉE

BUREAUX :

BRUXELLES, 22, RUE DE LA GROSSE TOUR (PORTE LOUISE)

USINES :

FLORIVAL LEZ-WAVRE = TELEPHONE : WAVRE 20 =

# L'„ENERGY-CAR“

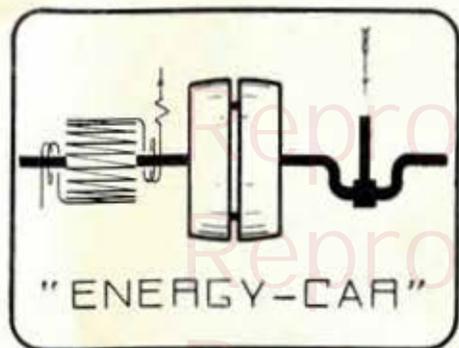
BREVETÉ EN BELGIQUE  
= ET A L'ÉTRANGER =

MAURICE BRAUN & HENRI TUDOR  
INGÉNIEURS



— 1905 —

JEWS



MARQUE DE FABRIQUE DÉPOSÉE

BUREAUX:

BRUXELLES, 22, RUE DE LA GROSSE TOUR (PORTE LOUISE)

USINES:

FLORIVAL LEZ-WAVRE — TELEPHONE, WAVRE 20 —

# L'ENERGY-CAR

BREVETÉ EN BELGIQUE  
— ET A L'ÉTRANGER —

MAURICE BRAUN & HENRI TUDOR  
INGÉNIEURS

— 1905 —

Repro het MOT, Grimbergen

Imprimerie Cr. Rein  
78, Rue de Ruysbroedt, 78  
Bruxelles

Repro het MOT, Grimbergen

L „ENERGY-CAR“ REMPLACE =====  
SIMULTANÉMENT

LA LOCOMOBILE A VAPEUR

LE GROUPE INDUSTRIEL A ESSENCE

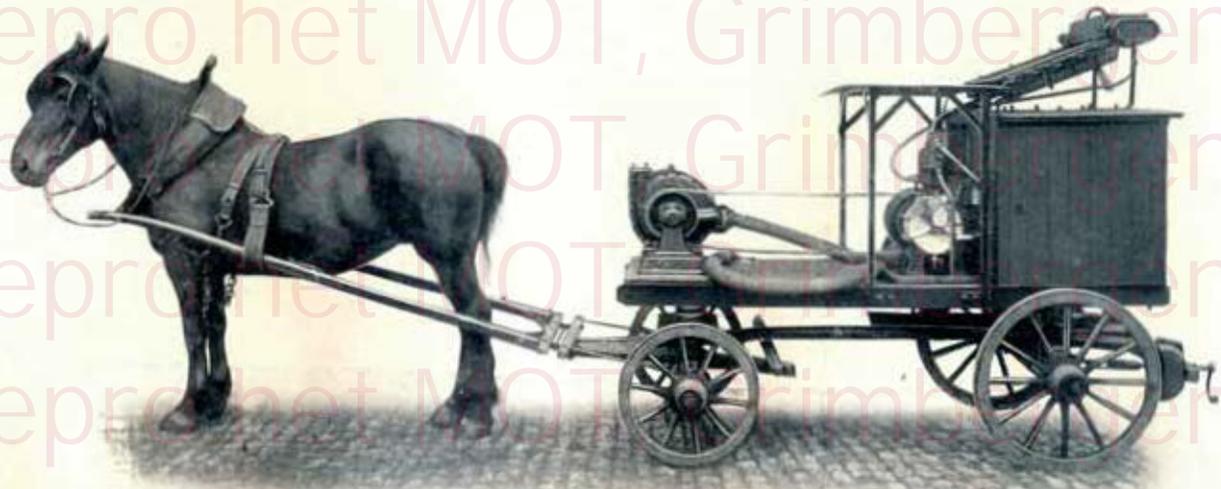
LE GROUPE ÉLECTROGÈNE

L „ENERGY-CAR“ DONNE =====  
SIMULTANÉMENT

L'ÉNERGIE MÉCANIQUE

L'ÉNERGIE MOTRICE ÉLECTRIQUE

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE



**Energy-Car : 4 $\frac{1}{2}$ —6 HP**

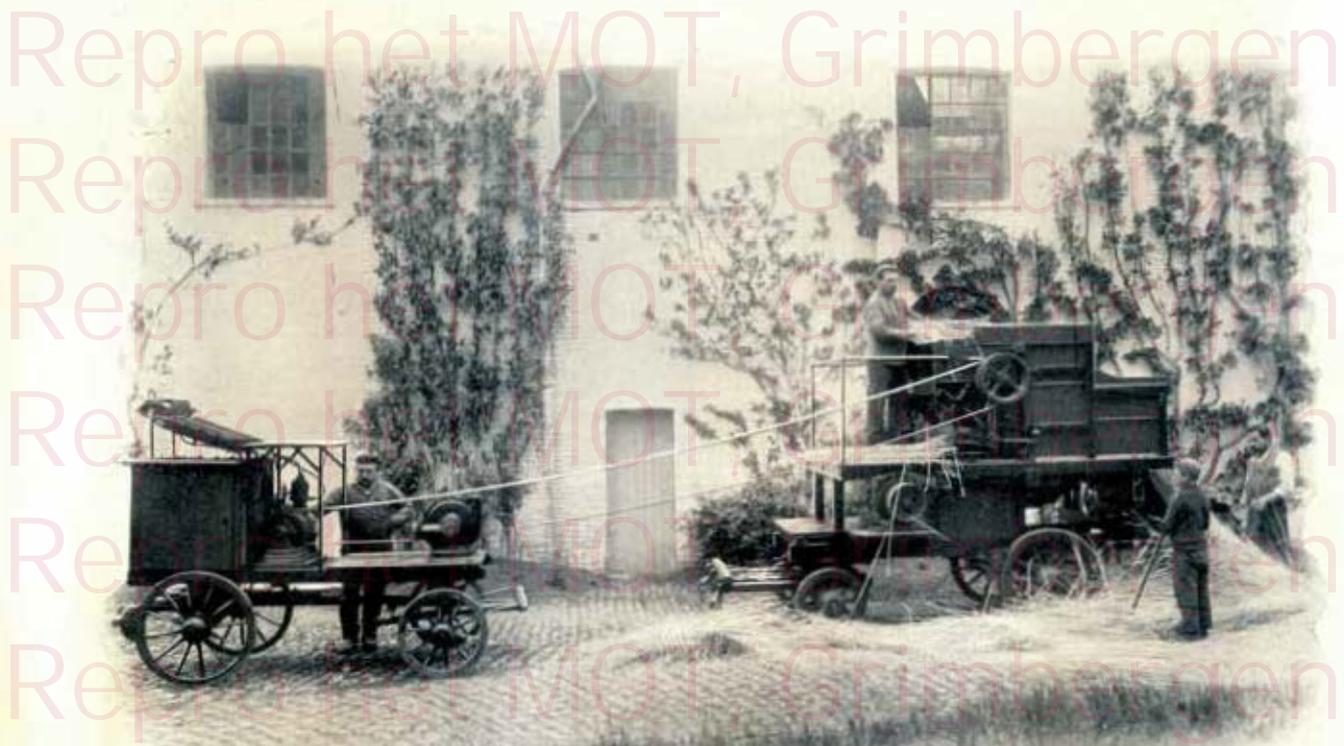
**aménagé pour un service d'irrigation ou d'incendie**

Puissance en force continue... 4 $\frac{1}{2}$  chevaux

" momentanée... 6 "

- L'„Energy-Car“ est d'un prix d'achat équivalent à celui d'une bonne locomobile à vapeur de même puissance.
- L'„Energy-Car“ coûte, par journée de travail, en combustible, personnel, alimentation et entretien de  $\frac{1}{2}$  à  $\frac{1}{3}$  de ce que coûte une locomobile à vapeur de même puissance.
- L'„Energy-Car“ permet une économie annuelle de 3,000 à 5,000 francs sur le combustible, l'entretien et le personnel (voir tableau documenté page 21).
- L'„Energy-Car“ fonctionne économiquement même à charge réduite.
- L'„Energy-Car“ donne simultanément la force motrice mécanique, électrique et l'Eclairage électrique.
- L'„Energy-Car“ pèse environ le tiers du poids en ordre de marche d'une locomobile à vapeur de même puissance.
- L'„Energy-Car“ a les dimensions d'une voiture et porté avec lui le combustible pour plusieurs jours de travail.
- L'„Energy-Car“ se met en marche instantanément et sans préliminaires de longue durée.
- L'„Energy-Car“ se manœuvre avec deux manettes et ne peut pas rester en panne.
- L'„Energy-Car“ supprime les dangers d'incendie et les incrustations de chaudières.
- L'„Energy-Car“ supprime les formalités pour l'autorisation et la vérification des chaudières.





Energy-Car : 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> - 6 HP, actionnant une Batteuse.

# L'„ENERGY-CAR“

## ET LES BESOINS ACTUELS

L'économie considérable que permet la substitution de l'énergie mécanique à l'énergie animale explique la diffusion croissante des engins producteurs de faible force motrice.

Que ce soit pour..... l'Agriculture,  
la Petite Industrie,

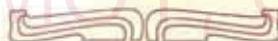
Que ce soit pour des travaux de Construction,  
de Déboisement,  
d'Irrigation,  
d'Assèchement,

le problème reste le même :

trouver un engin mobile,  
facile à manier,  
sûr,  
économique,

capable de fournir une force motrice relativement restreinte dans des conditions de rendement acceptables.

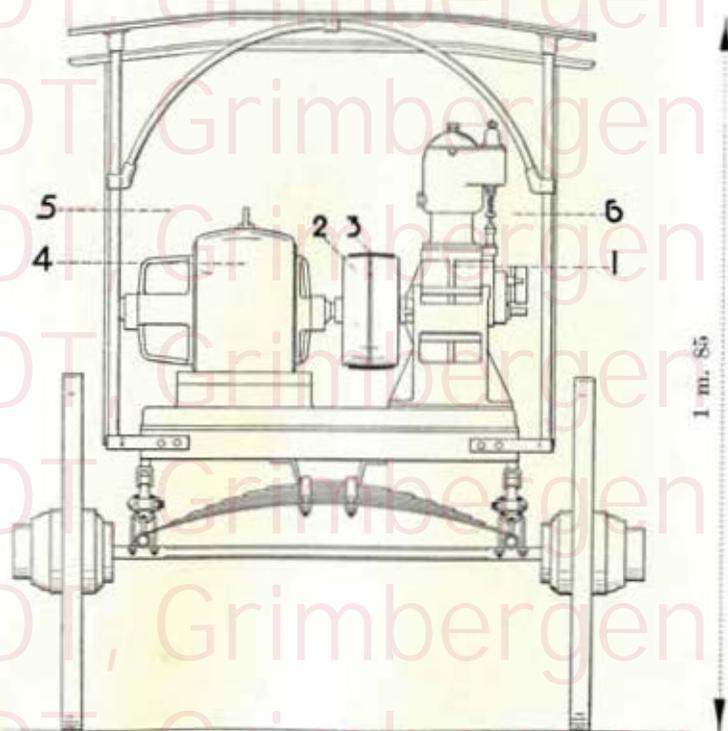
*Voir page 23, les applications de l'Energy-Car*



# ENERGY-CAR

8-13 HP

Puissance en force continue ..... 8 chevaux  
" " " " momentanée ..... 13 " " " "



# L'ENERGY-CAR \* = SA DESCRIPTION = SON FONCTIONNEMENT

Comme le montre le schéma ci-contre, l'**Energy-Car** benzo-électrique se compose d'un chariot léger portant **un moteur à explosion** : 1.

Ce moteur actionne **une poulie de transmission** : 2.

Sur cette poulie s'enroule **la courroie de transmission** : 3.

A cette poulie se trouve attelée **une machine dynamo-électrique** : 4.

Cette dernière est réversible, c'est-à-dire qu'elle travaille aussi bien comme génératrice que comme moteur.

En 5 se trouve une caisse renfermant une petite **batterie d'accumulateurs**, reliée au moteur électrique; en 6, une armoire à outils, bidons, appareils, etc.

**Le moteur électrique est construit de façon à tourner dans ces conditions à vitesse sensiblement constante quel que soit l'effort demandé; il forcera donc le moteur à essence à conserver également une vitesse constante, en dépit des accroissements ou des diminutions de la résistance utile à vaincre.**

Prenons le cas d'un **Energy-Car** actionnant une machine à battre. Si, par moment, la batteuse tourne à vide, le moteur à essence, trop puissant, **tend à s'emballer**. Aussitôt le moteur électrique, forcé de conserver une **vitesse constante**, intervient comme résistance et agit comme frein. Ce travail sera transformé en énergie électrique récupérée par la charge de la batterie.

Si, par contre, l'on enfourne trop de gerbes dans la batteuse, le moteur devra fournir un travail trop considérable et **tendra à s'arrêter**. Aussitôt le moteur électrique viendra à son aide et lui fournira exactement l'appoint nécessaire pour conserver sa **vitesse constante** en dépit de l'augmentation de résistance.

Tout ce jeu est d'ailleurs automatique. Il est basé sur des principes de physique électrique et ne demande ni manœuvres, ni appareils spéciaux.

L'**Energy-Car** réalise ainsi la combinaison des avantages du moteur à essence et du moteur électrique. Ce dernier est l'instrument docile par excellence; son admirable souplesse vient corriger le caprice d'allure qui constitue le grand écueil des moteurs à explosion.

## REMARQUES IMPORTANTES

On a objecté qu'il est peu pratique d'alourdir la locomobile, du poids supplémentaire du moteur électrique et d'une batterie d'accumulateurs; qu'ensuite l'accumulateur se „détraque" et est une source continuelle de réparations et de frais.

Nous répondrons à la première objection qu'il nous importe peu d'ajouter, au maximum, sur notre voiture, un poids de 3 à 400 kg., en présence des avantages qui en résultent, puisque, même dans ces conditions, notre **Energy-Car**, de 8 à 13 chevaux pèse encore **2000 k.**, de moins qu'une locomobile à vapeur de 8 chevaux.

À la seconde objection nous répondrons qu'un **bon** accumulateur ne se „détraque" pas. Tout au plus s'use-t-il dans des mesures connues et faciles à évaluer.

Les batteries d'accumulateurs des **Energy-Car** ne travaillent pas de la même façon que les éléments d'allumage et que les éléments transportables employés sur les automobiles. Ils travaillent, au contraire, dans les mêmes conditions que les batteries d'accumulateurs à poste fixe dont tout le monde, aujourd'hui, a pu apprécier les qualités de résistance et la facilité d'entretien.

La firme de l'**Energy-Car** s'est adressée, pour la construction de ses batteries, à la plus importante marque actuellement connue : l'**Accumulateur Tudor**.

Il a été créé pour l'**Energy-Car** un type spécial d'éléments légers particulièrement robustes et faciles à entretenir. Ces éléments ont été essayés par leurs constructeurs, et nous-mêmes en avons qui depuis des années ont servi sans accroc pour les essais d'un **Energy-Car** agricole.

D'ailleurs, pour rassurer complètement nos clients, nous avons passé avec la société de l'**Accumulateur Tudor** des contrats qui nous permettent d'entreprendre à forfait, pour 5 années, et dans des conditions très avantageuses l'entretien et la réparation de leurs batteries.

Ce forfait est résiliable au gré du client, ce qui prouve que nous n'avons nullement l'intention de trouver dans ce service d'entretien une source de bénéfices.



# AVANTAGES DE L'ENERGY-CAR

## SUR LES GROUPES INDUSTRIELS UNIQUEMENT A EXPLOSION

1° **Le Démarrage.** — On sait que le lancé à la main d'un moteur à essence est très pénible, très long et dangereux ; certains constructeurs ont été, afin de le remplacer, jusqu'à utiliser, par des dispositifs spéciaux, la détente d'une bonbonne d'acide carbonique sous pression ; ceci montre l'ennui réel qu'est le démarrage à la-main.

L'Energy-Car démarre et est en ordre de travail normal en moins de 25 secondes. Plus de **manivelle**, plus d'**embrayage**, plus de **poulie folle**, le groupe démarre en charge sous la seule action du moteur électrique ; aussitôt le moteur lancé, les explosions commencent et le moteur à essence travaille à son tour.

Toute la manœuvre se fait avec deux manettes : on pousse le levier de marche du moteur électrique et on ouvre l'arrivée d'essence.

2° **L'Arrêt.** — L'Energy-Car s'arrête en 5 secondes. Il suffit de couper l'admission et de relever le levier de marche du moteur électrique.

3° **La Régulation.** — L'Energy-Car n'a plus aucune régulation. Toutes les manettes de réglage sont fixées immuablement.

La régulation reste toujours la même, puisque la vitesse de rotation **doit** rester constante.

Ceci permet de confier l'engin à des ouvriers peu expérimentés, sans dangers et sans mécomptes.

4° **Les Pannes.** — Avec l'**Energy-Car** toutes les pannes sont supprimées. Si, par hasard, il survient quoi que ce soit au moteur à essence, par exemple un encrassement de la bougie ou le desserrement d'un écrou du circuit d'allumage, le groupe **ne s'arrête pas**. Le moteur électrique continue à travailler et peut à lui seul suffire au travail ordinaire pendant le temps nécessaire à la remise en ordre du moteur à essence.



La reconnaissance d'une défectuosité est d'ailleurs rendue d'autant plus facile que les appareils électriques décèlent tout état anormal bien avant l'arrêt des explosions. On peut ainsi réparer les dérangements avant même d'en être importuné.

5° **La Transmission de l'Energie à distance et sans courroie.** — Dans bien des cas l'emploi d'une courroie de transmission est impossible, soit parce que le temps est mauvais, soit parce que les locaux sont exigus, soit parce que la transmission doit se faire à distance.

L'**Energy-Car** prévoit ces cas difficiles, il constitue une centrale d'électricité, et par un simple câble flexible isolé, emmanché dans une prise de courant spéciale, il peut transporter l'énergie électrique en un point quelconque d'une exploitation. Des moteurs électriques reçoivent le courant et

actionnent les engins auxquels ils sont attelés.

6° **L'Attaque simultanée de plusieurs engins.** — La prise de courant-moteur permet à

l'industriel, en même temps qu'il attaque un gros engin par courroie, d'actionner électriquement d'autres appareils : pompes, hache-paille, concasseurs, etc.

Cette multiplication des points de distribution de l'énergie est de la plus haute importance pour les applications secondaires et pour les petits engins dont le peu de puissance et la discontinuité de service ne comportent pas l'installation d'un moteur fixe.

7° **L'Eclairage.** — De même qu'il distribue l'électricité motrice, l'**Energy-Car** peut fournir la lumière.

**Cet avantage seul suffirait à placer l'Energy-Car au-dessus de tous les engins connus jusqu'ici.**

En même temps qu'il travaille, l'**Energy-Car** éclaire les granges, les chantiers, les usines.

Plus de morte-saison, plus de chômage!

L'**Energy-Car** permet durant toute l'année des journées de travail complètes; à la saison des moissons il facilite en cas d'urgence le travail de nuit; de même il rend possible le travail ininterrompu sur les chantiers de construction.



„Energy-Car“ 8-13 HP

Le même engin qui a servi pendant une journée complète au travail, peut **le soir même servir à l'éclairage des châteaux, fermes et villas**, à la recharge des automobiles électriques, à l'attaque des ventilateurs, etc. Une petite batterie d'accumulateurs assure le service pendant l'absence de l'**Energy-Car**.

L'encombrement de l'**Energy-Car** est si faible et son emploi est si pratique qu'il peut même remplacer tout **Groupe Electrogène** à poste **fixe**. Ceux-ci sont en général utilisés sans accumulateurs; ils donnent donc une lumière très défectueuse et ne peuvent procurer le moindre éclairage pendant les arrêts ou les pannes du moteur.

L'**Energy-Car** est muni de la batterie. Le type 8-13 HP. par exemple peut alimenter de **125 à 150** lampes économiques de 16 bougies **simultanément**; la batterie est suffisante pour alimenter à elle seule **simultanément de 30 à 35** lampes économiques de 16 bougies pendant une soirée.



## AVANTAGES DE L'ENERGY-CAR SUR LA LOCOMOBILE A VAPEUR

Nous prenons comme termes de comparaison notre type 1905, de 8-13 chevaux et une locomobile à vapeur de même puissance. Remarquons dès à présent, que pour des engins moins puissants le rendement de l'Energy-Car reste sensiblement égal, tandis que le rendement d'un engin à vapeur devient déplorable.

1° **Encombrement et Poids.** — L'Energy-Car, en ordre de marche, complet, avec batterie, outils, réserve d'essence et d'huile pèse **1,500** kg.

La locomobile à vapeur pèse à vide plus de 3,000 kg.

Il en résulte que l'Energy-Car passe partout, tandis que la locomobile à vapeur, en pays accidenté et mauvais terrain est **absolument inutilisable**. La manœuvre du premier engin se fait avec un cheval et celle du second avec 3 ou 4 chevaux.

D'où gain par journée de transport. . . . . Fr. 15.00

L'installation d'une locomobile à vapeur est longue et pénible dans les champs et dans les cours de ferme. Son installation et sa mise sous pression demandent 1/2 journée. En comptant la valeur locative journalière de la locomobile et du personnel à 40 frs, il en résulte une perte de Fr. 20.00

L'Energy-Car est installé et en marche en 1/4 heure. De plus si au lieu de la transmission par courroie on utilise la transmission électrique, la mise en service est immédiate.

Ceci permet de déplacer l'Energy-Car jusque trois et quatre fois par jour.

D'ailleurs notre „Car“ dit „type agricole“ est spécialement étudié dans ce but.

Il déplace avec lui certains des outils qu'il actionne. On fait ainsi l'économie du temps d'installation et l'économie du double charroi du moteur et de l'engin. Cet avantage sera surtout apprécié par les petits cultivateurs qui ne peuvent faire les frais d'une journée complète de location. Il en est de même pour des usages tels que les irrigations ou les coupes en forêt, où la mobilité est une condition essentielle.

**2° Dangers.** — L'Energy-Car supprime les dangers d'incendie qui rendent les locomobiles à vapeur presque inutilisables dans le voisinage des granges, des hangars remplis de paille, et même en plein champ, lorsqu'un fort vent emporte les flammèches.

**3° Coût d'Exploitation.** — a) Avant d'être sous pression, une locomobile à vapeur doit être chauffée.

Pendant les arrêts du travail le feu doit être entretenu inutilement. A la fin du travail la chaleur renfermée dans le foyer est perdue. Ces diverses raisons font, que pour une journée de 10 heures de travail effectif, la locomobile consomme, en pratique, pendant près de 12 heures.

b) Quant à la consommation en cours de marche par cheval-heure effectif, on ne peut donner un chiffre rigoureux. En général les

constructeurs donnent pour leurs locomobiles à vapeur des chiffres de consommation assez réduits. Mais nous ferons remarquer que si ces constructeurs parviennent au cours d'une expérience, à justifier l'exactitude de ces données, et ce avec des machines neuves, spécialement mises au point et conduites par des chauffeurs dont l'habileté touche à l'art, il est à remarquer que dans la pratique les conditions sont toutes autres :

1<sup>o</sup> le chauffeur est loin d'être un artiste, et souvent son moindre défaut est de se figurer que la machine produira d'autant plus qu'il enfourne plus de combustible.

2<sup>o</sup> les conditions de bon marché, et de légèreté auxquelles doit satisfaire une locomobile ne permettent pas de la construire avec la précision que l'on apporte aux engins fixes. Il en résulte après quelque temps d'usage une dislocation des mécanismes qui affecte beaucoup le rendement.

3<sup>o</sup> les conditions de fonctionnement d'une locomobile, son exposition aux intempéries, son alimentation avec une eau impropre à cet usage, son graissage defectueux et irrégulier, aggravent encore ces détériorations.

D'ailleurs le fermier n'a, en général, ni les moyens, ni la compétence suffisante pour les constater; il en résulte des pertes considérables dont il ne peut se rendre compte.

Nous citerons, simplement à titre d'exemple sans aucunement les prendre comme bases, des cas de locomobiles à vapeur de 8 chevaux qui consommaient journellement près de **800** kg. de charbon. Ces chiffres bien qu'épouvantables, ne sont pas rares dans les exploitations agricoles.

c) d'autre part l'exploitant doit aussi considérer le prix auquel il se procure le **charbon**.

Ce charbon de chaudière doit être de bonne qualité; en général le fermier ne peut l'acheter en gros et ne bénéficie pas des tarifs réduits.

Au prix du charbon il doit ajouter le coût du transport à son domicile, et, s'il travaille en pleins champs le coût du transport en campagne.

Tout campagnard saura évaluer l'augmentation de prix dont chaque tonne de combustible est de ce fait grevée.

**d)** au charbon il faut ajouter le bois pour l'allumage et l'eau pour l'alimentation

L'alimentation d'une chaudière de 8 chevaux demande 1500 litres par jour. Cette eau doit être spécialement choisie, sous peine de voir les chaudières immédiatement incrustées. Si cette eau spéciale ne se trouve pas à proximité de la locomobile, ou si le travail se fait en pleine campagne, il faut compter chaque jour le coût du personnel et des chevaux occupés à pomper et à transporter pareil volume d'eau.

D'après nos calculs et d'après les relevés que nous avons faits sur des locomobiles en action, tous ces frais additionnés donnent pour la consommation, l'entretien et l'alimentation d'une locomobile à vapeur de 8 chevaux un minimum journalier de . . . . . Fr. 20.00

**L'Energy-Car** au contraire :

**a) consomme quand il travaille;** sa facilité de mise en marche permet l'arrêt du moteur au moindre répit dans le travail,

**b) consomme en proportion du travail qu'il produit.** Toutes nos expériences concordent sur ce point. La plus ou moins grande habileté du conducteur ne peut influencer sur la consommation, toutes les manœuvres et régulations étant supprimées ou automatiques.

c) transporte avec lui la **provision de combustible** pour plusieurs jours, et utilise toujours la même eau pour le refroidissement.

Le coût en combustible et alimentation d'un **Energy-Car** de 8 chevaux pendant une journée de 10 heures de travail effectif, se monte à fr. 7.00, le prix de l'essence étant à fr. 0.20 . . . . . 7.00

Si nous remarquons en plus :

a) que la consommation **d'huile** est beaucoup moindre pour l'**Energy-Car** que pour la locomobile à vapeur;

b) que le **chauffeur** d'une locomobile à vapeur doit constamment rester auprès de sa machine, tandis que le conducteur de l'**Energy-Car** peut l'abandonner en marche et surveiller en même temps le fonctionnement des autres engins;

nous arrivons en faveur de l'**Energy-Car** à une **économie journalière** de fr. 20.00 - 7.00 . . . . . = fr. 13.00

4° **Réparations. Amortissements.** — Dans l'**Energy-Car** le chariot, le moteur électrique, les appareils du tableau et le refroidisseur ne sont susceptibles ni de fortes réparations ni de forts amortissements. L'entretien des accumulateurs est assuré par contrat.

Quant au moteur à essence, son entretien et son amortissement ne sont pas comparables aux réparations annuelles d'un foyer, d'une grille, d'une chaudière et d'un mécanisme à vapeur.

Ajoutons encore que le moindre accident survenant à une locomobile à vapeur la met hors service pour un temps assez long.

L'Energy-Car au contraire est construit de façon à avoir des pièces interchangeables. Le conducteur possède un jeu de pièces de rechange. Nous tenons toujours en magasin toutes les pièces qui constituent nos groupes; le temps d'une réparation se réduit donc au temps nécessaire pour l'envoi de la pièce „comme colis postal“ et pour son montage.

D'ailleurs la plupart des dérangements qui pourraient survenir sont réparables sur le champ ou n'entravent pas la marche provisoire de l'engin.



## RÉSUMÉ

Rarement une locomobile travaille plus de trois jours pleins au même endroit. Nous comptons 24 heures pour chaque déplacement : tant de l'Energy-Car que de la locomobile à vapeur.

Par conséquent sur 300 jours ouvrables, nous pouvons compter :

- 75 jours de transport ;
- 75 demi-journées d'installation ;
- 75 demi-journées de travail ;
- 150 journées de travail complet.

L'Energy-Car de 8-13 HP, comparé à une locomobile à vapeur de même puissance, réalise :

Par journée de transport : **15** francs d'économie ; pour 75 jours, . . . . . Fr. 1,125

Par demi-journée d'installation : **20** francs de bénéfice ; pour 75 demi-journées . . . 1,500

Par journée de travail : **13** francs d'économie ; pour  $\frac{75}{2} + 150 = 187,5$  journées. „ 2,437.50

**Soit une économie annuelle de . . . . Fr. 5,062.50**



L'„ENERGY-CAR“ EST AMORTI EN UNE ANNÉE  
C'EST SON TRIOMPHE!

Le chiffre de 300 jours ouvrables qui est considérable pour la locomobile à vapeur à cause des réparations qu'elle demande et du peu de cas où elle est utilisable, ne l'est nullement pour l'Energy-Car, qui par son admirable souplesse se prête à tous les genres de travaux pendant toute l'année.



## APPLICATIONS PARTICULIÈREMENT AVANTAGEUSES DE L'„ENERGY-CAR“

**Agriculture :** Attaque des pompes d'irrigation ;  
 " machines à battre ;  
 " vans ;  
 " hache-paille ;  
 " coupe-racine ;  
 " concasseurs, etc., etc.  
 Commande des écremeuses électriques ;  
 " pétrins " "  
 " barattes " "  
 " faucheuses " "  
 " tondeuses " etc.  
 Labourage mécanique des champs.

**Construction :** Attaque des pompes d'épuisement ;  
 " malaxeurs ;  
 " broyeurs ;  
 " grues, chèvres, etc.  
 " moutons, sonnettes, etc.

**Sylviculture**  
 et **Viticulture :** Attaque des scies ;  
 " pompes à vin ;  
 " pressoirs à raisins, etc.  
 Eclairage des réflecteurs pour la  
 destruction des insectes nuisibles  
 dans les vignes, etc.

**Applications**  
**générales :** Alimentation des châteaux d'eau ;  
 éclairage des villages ;  
 fermes ;  
 châteaux, etc.  
 éclairage et force motrice temporaire  
 pour bals, fêtes, etc.  
 service immédiat d'incendie ;  
 recharge d'accumulateurs, etc., etc.



## REMARQUES IMPORTANTES

1° L'Energy-Car est construit avec des moteurs qui fonctionnent indifféremment à l'essence ou à l'alcool.

Actuellement le tarif élevé des accises rend l'usage industriel de l'alcool peu économique en Belgique, mais il arrivera nécessairement un moment où des lois spéciales favoriseront la production d'alcool industriel dénaturé. Ce jour-là l'Energy-Car verra sa valeur industrielle encore augmenter.

L'agriculteur produisant lui-même la matière première de son combustible, trouvera dans l'Energy-Car une double source de bénéfices.

Les distillateurs de leur côté trouveront dans l'emploi industriel de l'alcool un débouché colossal; ils ont donc tout intérêt à préconiser dès à présent l'usage des moteurs à explosion.

2° Jusqu'ici la production mécanique était le privilège des gros propriétaires; il en résultait fatalement que les petits producteurs se voyaient écrasés, incapables d'arriver à des prix de revient normaux.

L'Energy-Car offre tous les avantages que nous avons énumérés, tant aux petits cultivateurs et aux petits industriels qu'aux gros exploitants.

L'Energy-Car attirera donc l'attention de toutes les personnes qui s'intéressent au bien-être et aux progrès de la classe laborieuse.

3° Par la multiplicité de ses applications, par le réglage aisé de sa puissance et son facile déplacement, l'Energy-Car sera l'engin que choisiront les Comices agricoles, les Associations et les Coopératives, comme engin commun de production mécanique.

Chaque membre aura ainsi, quel que soit l'usage désiré, une source facile et économique d'énergie; la consommation étant toujours en rapport avec le travail demandé, rend la comptabilité des plus aisées.

L'Energy-Car peut également servir pour les usages publics, l'éclairage du village, l'alimentation en eau, le service d'incendie, etc., etc.

4° Dans le but de faciliter à notre clientèle la pleine jouissance de tous les avantages que procure l'Energy-Car nous avons étudié une série de types d'appareils et outils spécialement construits pour être utilisés avec l'Energy-Car tels que : pompes, scies, machines à battre, faucheuses, tondeuses mécaniques et autres engins agricoles; lampes mobiles et protégées contre les chocs, la pluie, la poussière, à suspension instantanée dans les granges ou les chantiers; mâts pour foyers électriques, mobiles, légers, d'une mise en place immédiate; tambours pour la tension automatique des câbles de distribution, etc., etc.

Pour toute application spéciale que désirerait un acheteur de l'Energy-Car telle que, installation d'éclairage, distribution hydraulique, etc. ainsi que pour la construction d'outils spécialement combinés pour être commandés par l'Energy-Car, nous avons organisé un service technique spécial. Nos ingénieurs sont à la disposition de nos clients pour toutes études ou renseignements qu'ils pourraient désirer.

