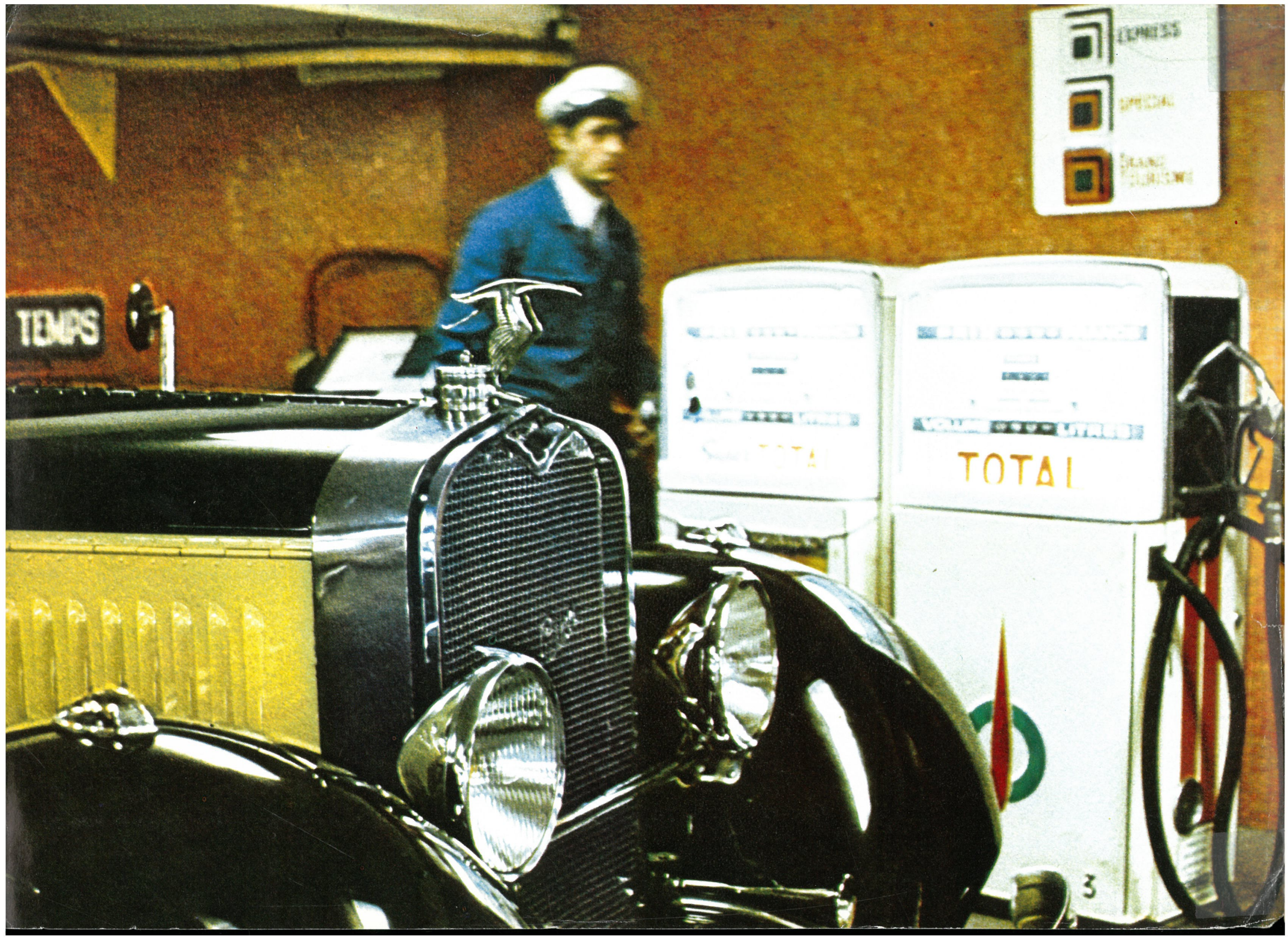


l'automobiliste



6 frs

N°12 1968

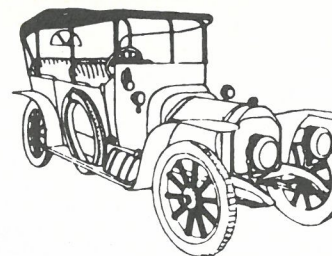


L'AUTOMOBILISTE fête son deuxième anniversaire. La croissance de la revue se poursuit à un rythme très régulier et ce numéro 12, tiré à 22.000 exemplaires, sera distribué dans la plupart des kiosques et points de vente des journaux. Le Club de l'Automobiliste suit le même développement, le programme d'action 1969 se trouve déjà bien avancé avec MONTLHERY et bien entendu PARIS/NICE et PARIS/DEAUVILLE.

Vous trouverez, dans ce numéro, une étude de Lucien Loreille sur les Teste Moret qui surent, en leur temps, séduire le Shah de Perse. Un compte rendu détaillé de ce que fut la belle journée de MONTLHERY vous donnera peut-être envie de vous joindre à nous le 1er juin prochain. Ce jour là, en effet, le Club de l'Automobiliste reprendra possession de l'autodrome de Montlhéry pour une nouvelle grande manifestation. Nous sommes déjà assurés d'une participation étrangère qui ouvrira ainsi avec nous la saison 1969, avec une magnifique réunion sportive. Après un bref panorama sur l'évolution des sigles Renault et un compte rendu de PARIS/DEAUVILLE, Adrien Maeght a essayé la Lancia Fulvia 1300.

Répondant ainsi aux vœux de nombreux lecteurs, chaque numéro traitera, à côté de nos articles habituels, des belles voitures contemporaines ou déclassées. Tous les amateurs seront d'accord car celles qu'ils aiment n'ont pas d'âge véritable — la meilleure preuve nous en est donnée par André Binda qui, cette fois-ci, a quitté l'heureuse période vintage pour observer notre époque avec le jugement d'un automobiliste de l'an 2.000. Pour les irréductibles amateurs de vieilles choses, un précieux guide illustré les aidera à discerner les nombreuses carrosseries du temps passé.

l'automobiliste



N° 12

NOVEMBRE - DECEMBRE - JANVIER

Le numéro : 6 F.

l'automobiliste

la revue de l'amateur

42, rue du Bac - Paris 7ème - LIT. 82-05

Articles	Auteurs	Pages
Editorial	C. Bodin	1
Courrier des Lecteurs		2
Teste & Moret	L. Loreille	4
Evolutions du Sigle Renault	R. Laroussinie	14
Voitures anciennes à Montlhéry	A. Maeght	16
Paris-Deauville 1968	R. Mottay	26
La Fulvia Sport 1,3	A. Maeght	30
Cabriolet, coupé, coach ?		34
Anticipation	A. Binda	38
Chroniques		42
Petites Annonces		44

*Notre couverture : Jaguar SS 100 au virage de la Ferme à Montlhéry
Photo M. Vannier*

Abonnements 1 an - 6 numéros

Spécifier à compter de quel numéro

France : 35 F - Étranger : 40 F.

Couverture cartonnée : 50 F - Étranger : 55 F.

Directeur de la publication : Adrien Maeght -

Rédacteurs : Ch. Bodin, A. Hannover, Cl. Pibarot

A. Peuvergne, A. Binda Photo : J. Daniel. Ludo

Dépôt légal n° 31.625, commission paritaire n° 44.457, le 22.11.1966. Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

Achévé d'imprimer à Paris sur les presses de l'Imprimerie ARTE, le 24 décembre 1968

En lisant l'article de Monsieur Pibarot ma première réaction fut de vous écrire une lettre de reproches car le point de vue de Monsieur Pibarot n'est pas celui d'un amateur mais d'un collectionneur. Cette manie de collectionner est un des défauts majeurs des français et beaucoup ferait mieux de n'avoir qu'une voiture, même populaire, en bon état plutôt que 15 ou 20 (j'en connais) tas de ferraille aux noms prestigieux.

Mais d'un autre côté, et c'est là que j'apprécie l'article de Monsieur Pibarot, l'amateur qui possède une NN ne doit en aucun cas, s'il la trouve, laisser passer par exemple une 2 litres Ballot même en ruine.

B.M. Paris

Si j'ai particulièrement apprécié l'article de Monsieur Pibarot dans son souci de garder aux automobiles anciennes leur couleur d'origine, j'ai par contre été quelque peu choqué dans sa conception de la voiture populaire.

Je suis étudiant et n'ai pas les moyens de rouler en Hispano. Que Monsieur Pibarot m'excuse, mais je dois me contenter d'une Rosengard LR4 ô combien modeste ! (Ce qui est le comble de la déchéance, n'est-ce pas ?).

Et bien sachez Monsieur, que si vous "retirez des sensations" de votre "Hispano même en ruine", si pour vous elle est une sorte de plaisir, et de "détente", sachez que ma vulgaire Rosengart me procure également "joies et plaisirs".

Ceci dit, Cher Monsieur, ma Rosengart n'a pas la prétention d'arriver au moyeu de votre Hispano. De toute façon, c'est bien souvent grâce aux voitures populaires que l'automobile est arrivée au stade que nous connaissons.

G.B.R. Saint-Martin-de-Lau

ENCORE LE PROBLEME DES CARTES GRISES

De nombreux lecteurs nous ont encore écrit pour demander des précisions sur la façon de procéder pour obtenir des cartes grises de voitures anciennes.

Nous reproduisons, à cet effet, la circulaire ci-dessous, mais ils doivent néanmoins présenter un titre de propriété : soit une ancienne carte grise non renouvelée, soit une attestation dûment certifiée par le vendeur, ainsi qu'une attestation d'un Club reconnu, confirmant que la voiture qu'ils désirent immatriculer peut-être considérée comme voiture de collection.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
Direction des Routes
et Circulation Routière
Sous-Direction de La Circulation Routière

PARIS, le 19 Avril 1966

2ème Bureau

CR 113 - 5/66

LETTRE-CIRCULAIRE

LE MINISTRE

à Messieurs les PREFETS,
Messieurs les Ingénieurs en Chef
des Mines chargés d'un Arrondissement
Minéralogique

(pour information)

OBJET : Circulation des véhicules anciens destinés à des rallyes.

Mon attention a été appelée sur les difficultés auxquelles peuvent donner lieu la mise en circulation de véhicules anciens destinés à participer à des rallyes ou à d'autres manifestations intéressant plus particulièrement les véhicules de collection.

Afin d'établir une uniformisation dans ce domaine, je vous demanderai d'inviter les Services préfectoraux à adopter l'une des procédures suivantes:

Lorsqu'il s'agit de véhicules anciens qui répondent néanmoins, et compte tenu de leur date de première mise en circulation, aux prescriptions réglementaires fixées par le Code de la Route en ce qui concerne notamment l'éclairage, la signalisation et le freinage, il conviendra d'imposer une réception à titre isolé par le Service des Mines préalablement à leur immatriculation dans les séries habituelles; ces véhicules peuvent circuler normalement.

Par contre, et c'est plus fréquemment le cas, lorsqu'il s'agit de véhicules qui ne sont pas en tous points conformes aux dispositions du Code de la Route et qui ne peuvent être rendus tels pour des raisons techniques, il sera procédé à leur immatriculation sans qu'ils soient soumis à une réception préalable, mais en portant sur le certificat d'immatriculation la mention "Véhicule de Collection" mention qui implique que les véhicules ne peuvent circuler qu'à l'occasion de rallyes ou autres manifestations organisées avec la participation de véhicules anciens. Dans ce dernier cas également il pourra être admis de ne pas exiger la production de l'ancienne carte grise lorsque le propriétaire ne sera pas en mesure de la présenter.

Par délégation:

LE DIRECTEUR DES ROUTES ET
DE LA CIRCULATION ROUTIERE,

R. COQUAND

Voiturette Automobile

A. TESTE-MORET & C^{IE}

Constructeurs



L'HISTOIRE de

En 1901 le Shah de Perse roulait en voiture lyonnaise.

Les débuts de l'affaire :

La maison lyonnaise, qui eut le privilège de fournir une automobile à la Cour de Téhéran, était à l'origine une aiguillerie du quartier de Vaise. Fondée en 1843 par Monsieur Anatole Teste, cette petite entreprise familiale connut rapidement de l'extension. Au cours des ans les ateliers s'agrandissent et de nouvelles fabrications sont lancées : tréfilerie, laminage et câblerie, domaines dans lesquels la firme acquiert une solide réputation. A l'aube du XXème siècle elle compte parmi les sociétés industrielles les plus prospères de la région ; les usines couvrent trois hectares et ses fabrications vont des articles de mercerie aux gros câbles porteurs.(1)

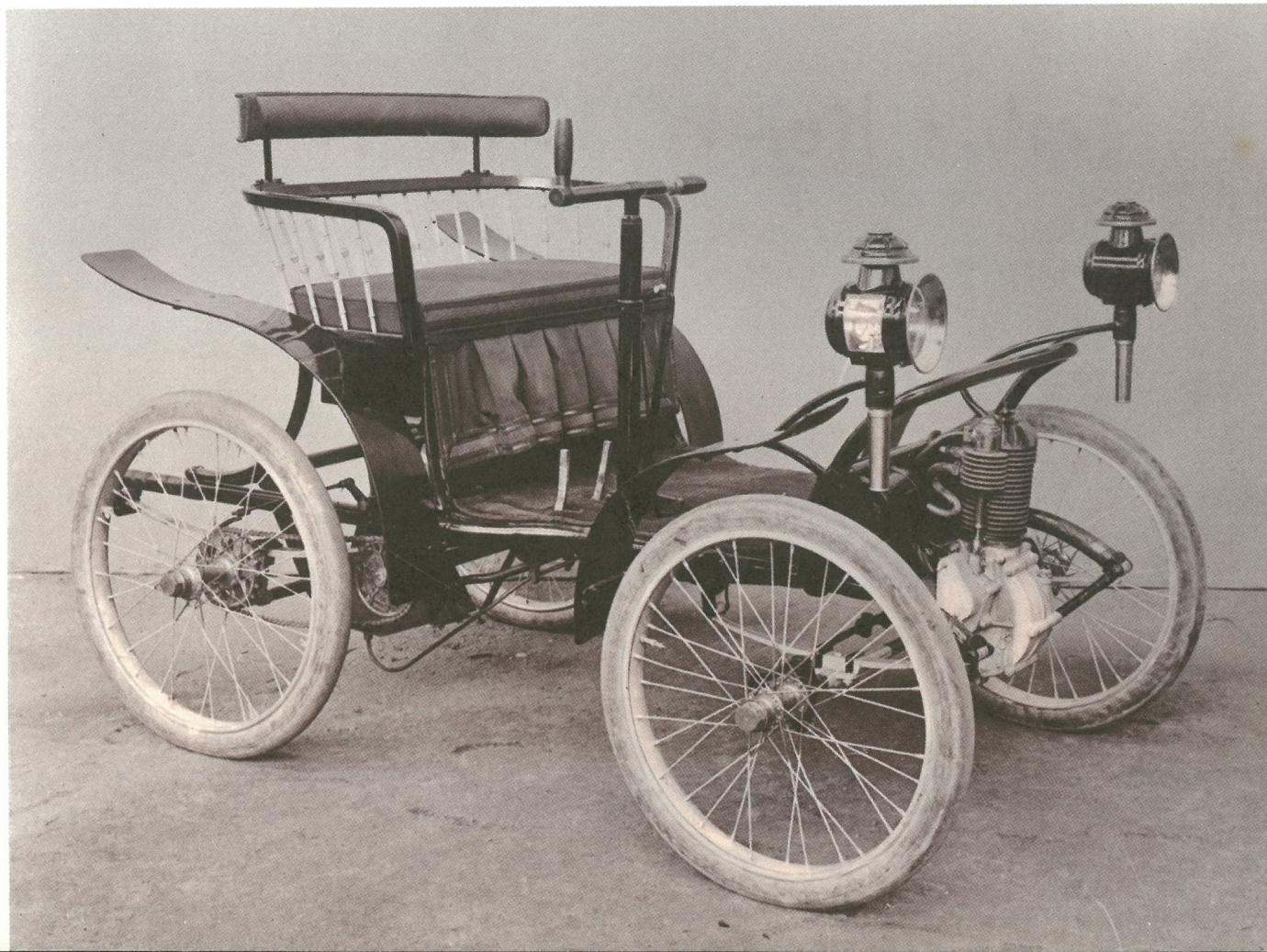
L'arrivée de T.C. PULLINGER :

En 1897 la firme décide de construire des automobiles. Elle est alors dirigée par Monsieur Auguste Teste, fils du fondateur et son associé Monsieur Jules Moret. Le nouveau département, qui va rapidement occuper 300 personnes, est

TESTE MORET

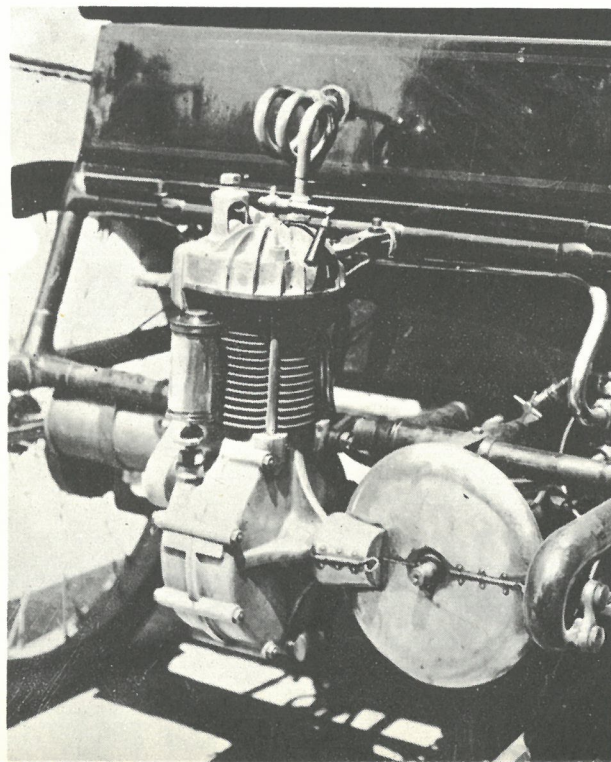
confié à un ingénieur Anglais de 31 ans, Thomas Charles Pullinger, venu en France 6 ans plus tôt pour organiser les usines Humber françaises qui devaient fabriquer des cycles à Paris. Cette affaire ne se matérialise pas et en 1892 nous le retrouvons collaborateur d'Alexandre Darracq qui construisait au Pré-St-Gervais les cycles Gladiator (2). Il le quitte deux ans après pour entrer comme chef d'atelier chez Duncan et Superbie à Croissy, près du Vésinet, qui fabriquaient sous la marque "DS" des vélos et des vélomoteurs. Il y lance un quadricycle à cadre tubulaire avec 2 places côte à côte équipé d'un moteur à 2 cylindres horizontaux. Le succès est immédiat ; T.C. Pullinger est très remarqué dans Paris avec ce véhicule simple et léger. Il se prend alors d'une passion soudaine pour l'automobile et décide d'aller s'initier à ses secrets à Lyon, ville déjà connue comme un centre très actif de cette industrie naissante. La réputation de ses premiers constructeurs : Audibert & Lavirotte, Rochet-Schneider et Pilain est solidement établie et ils vendent leurs véhicules jusqu'aux Amériques.

Cette photo de 1897 ou 1898 montre une des toutes premières Teste & Moret. Parmi les différences avec les "Mouches" qui vont suivre, notons le moteur à l'avant, les roues d'égal diamètre, le moteur entièrement à air et la direction dite par "manche à gigot".



T.C. Pullinger est engagé par Teste & Moret comme Directeur Technique ; il réalise aussitôt une voiturette qui est commercialisée sous le nom de "La Mouche". A l'exception du moteur, acheté à De Dion-Bouton, toutes les pièces, y compris les tubes des châssis, sont fabriquées dans des ateliers situés 28/30 rue de Saint-Cyr (3) en face de l'aiguillerie des débuts. A l'automne 1899. T.C. Pullinger imagine pour le monocylindre De Dion-Bouton une culasse à circulation d'eau qui améliore nettement le refroidissement du moteur et des organes de distribution. Il résulte de ce perfec-

"La Mouche" 1899, vue arrière. Le moteur De Dion-Bouton avec la culasse à eau imaginée par T.C. Pullinger et son réservoir. Sa capacité permettait de parcourir une centaine de kilomètres.



tionnement, qui combine le refroidissement par eau avec celui produit par les ailettes du groupe cylindre, un rendement bien supérieur. Dès ce moment toutes les "Mouches" furent livrées avec cette modification. Teste & Moret, qui continuaient à acheter leurs moteurs à De Dion-Bouton, leur vendaient leurs culasses en retour.

Les premiers modèles :

Le dépliant que la maison publia en 1899 nous décrit "La Mouche" type "A" comme une élégante voiturette à 2 places pesant 230 kg avec moteur placé à l'arrière, en insistant sur le système de circulation d'eau "breveté S.G.D.G.". Le moteur de 3CV et demi tournait à 1.800t/mn et permettait de rouler à 30 km/h en palier ; les prétentions en côte sont modestes : 10 km/h si la pente ne dépasse pas 10 ‰. Le châssis de 1m27 d'empattement est en tube d'acier étiré à froid. La transmission est à chaînes ; la même manette commande l'embrayage et le changement de vitesses qui a deux rapports et pas de marche arrière. Une béquille de retenue est prévue pour les arrêts et démarrages en côte. Ce précieux prospectus indique un prix de 3.800 francs pour la voiturette complète, équipée en ordre de marche et il précise encore "qu'elle est une véritable merveille de grâce et de bon goût". Nos lecteurs apprécieront sur les photos la valeur de cette affirmation. La notice d'entretien et de réglage de cette "Mouche" est un document original par sa présentation. Il n'est pas imprimé (trop cher) mais tiré comme un plan d'atelier, un "bleu" comme on disait alors. Toutes les explications sont écrites à la main, avec des titres en gothique, sur une feuille de 50 x 50 cm qui était remise au client après avoir été pliée en 6.

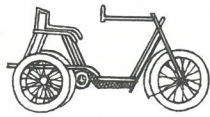
Les "Mouches" furent engagées dans plusieurs épreuves. En septembre 1899 l'une d'elles enlève, au Championnat du Moto Club de Lyon, le premier prix de la série voiturettes. Une

semaine plus tard, le 1er octobre, une autre "Mouche" arrive troisième au Bordeaux-Biarritz parcourant les 282 kilomètres en 10 heures et une minute.

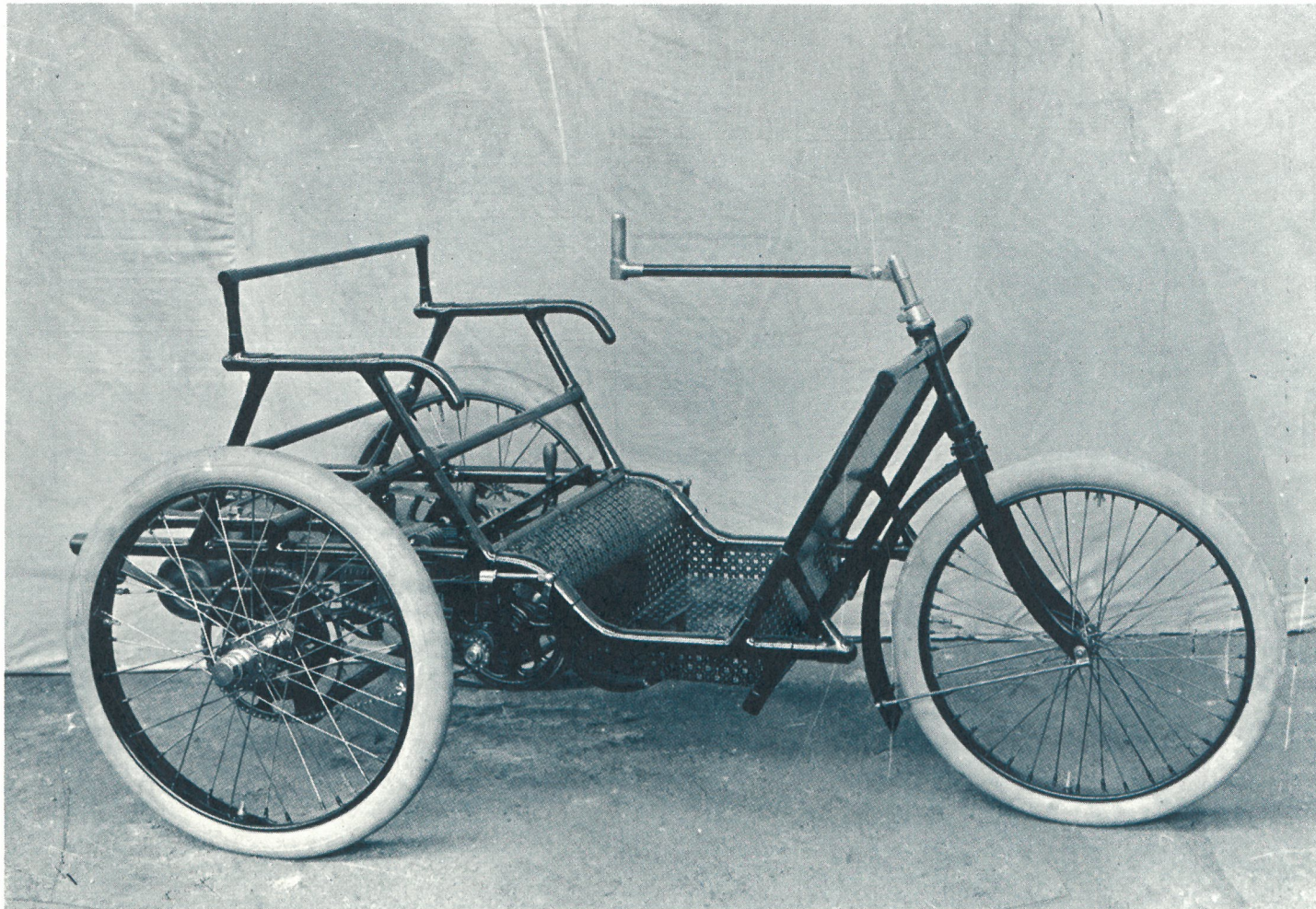
La première voiture "sans chevaux", à escalader le Col du Galibier, fut une Rochet-Schneider ; cet exploit était réalisé par les constructeurs eux-mêmes Messieurs E. Rochet et Th. Schneider le jour de Pentecôte 1896. Quatre ans plus tard, en 1900, Monsieur Auguste Teste accompagné de son fils Paul réussissait la même expérience sur une de leurs "Mouches".

La voiture style Louis XV :

Lyon eut son premier Salon de l'Automobile, de la Moto et du Cycle à la fin de décembre 1899. Cette exposition était réalisée à la fois dans le cadre d'un effort industriel et dans un but philanthropique, puisque les organisateurs versèrent les bénéfices aux pauvres de la ville. Au groupe automobile on pouvait voir les créations de maisons françaises et étrangères : Rochet-Schneider, Allard-Latour, Panhard-Levassor, Lunant le pionnier de l'arbre à came en tête, Automoto, Benz, Vermorel, Lara-Bibal, Averly, Ailloud-Dumond, Ducroiset, etc. . . Tous ces exposants attirèrent un public avide de curiosités et de nouveautés, mais celui qui retint le plus la foule fut bien notre constructeur vaisois. L'attraction de son stand et le clou du Salon était une "Mouche" carrossée en style Louis XV. De couleur blanche, avec les ornements sculptés et dorés, elle ressemblait à un traîneau. Deux lanternes finement ciselées, véritables oeuvres d'art, étaient placées à l'avant. Comble de raffinement, on avait fait appel à Théodore Lévigne, un authentique peintre paysagiste, pour la décorer et il avait peint sur les côtés et l'arrière de la carrosserie des anges et des paysages. Un Watteau monté sur roues. . . Cette voiture aurait été aussi présentée au Salon de l'Auto de Paris en janvier 1901.



Si l'on en croit cette photo, Teste & Moret s'essaya aussi dans la construction de tricycles à



pétrole. La conception du cadre en tubes brasés présente beaucoup de similitude avec celui de "La Mouche" de la photo 2.



Vers 1957 Monsieur Paul Teste, depuis disparu, nous montra les plans de ce carrosse digne de Cendrillon. Lorsque nous lui avons demandé qui fut l'heureux privilégié qui acheta cet unique bibelot, il nous répondit que son père le livra au Shah de Perse. A l'issue de ce salon lyonnais, l'Automobile Club de France attribua une médaille de vermeil à notre constructeur pour le récompenser de ses efforts.

La production 1900-1902 :

A l'Exposition Universelle de 1900 Teste & Moret présentent, avec leurs voitures, leurs différentes autres fabrications et une médaille est remise par les organisateurs à T.C. Pullinger pour sa collaboration avec la maison lyonnaise. Cette année-là Teste & Moret sortent un modèle un peu plus puissant, avec le moteur à l'avant sur un châssis de 1m60 d'empattement et transmission par cardans. En janvier 1901 ils présentent leurs nouveautés au Salon de Paris. La "Mouche" devient le type "B" avec moteur avant, 3 vitesses et marche arrière. Ce châssis à chaînes pouvait être livré au choix : en 3 places avec un monocylindre de 4CV et demi à allumage électrique qui tournait à 1.800t/mn, ou bien en 4 places avec un 2 cylindres de 5CV tournant à 1.200t/mn avec allumage par incandescence. La première version permettait d'atteindre 34 km/h en palier et l'autre 31 km/h. C'est en ce début de 1901 que la firme mit sur le marché des voiturettes de livraison qui étaient établies sur le châssis 4CV et demi. Teste & Moret furent un des premiers constructeurs à proposer ce genre de véhicule. En 1902 ils livrèrent une dizaine de fourgonnettes à "La Grande Maison", magasin d'habillement et confection de la Place de la République à Lyon. Nous imaginons le client de la Belle Epoque se faisant livrer son costume à domicile avec cet engin peu courant ; on devait en parler dans le voisinage.

En 1901 toujours, T.C. Pullinger réalise une voiture de course pour participer à la



La flotte de fourgonnettes de livraison utilisées par "La Grande Maison".

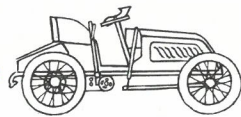
Coupe du Sud-Est. Son moteur est un 10CV à 2 cylindres verticaux de 110 x 150, avec 2 bougies par cylindre ; il est équipé d'un carburateur Longuemarre et tourne à 1.800t/mn. Aux essais, les 80 à l'heure en pointe sont dépassés. C'est prometteur, mais le chauffeur chargé de mener la voiture à l'épreuve commet une maladresse et la brise dans un champ labouré. T.C. Pullinger prévenu ne s'avoue pas battu. Il saute dans une 5CV destinée à un client, l'engage à la place de sa voiture de course et enlève sa catégorie malgré une crevaillon à 14 kilomètres de l'arrivée.

En 1902 nos constructeurs offraient un

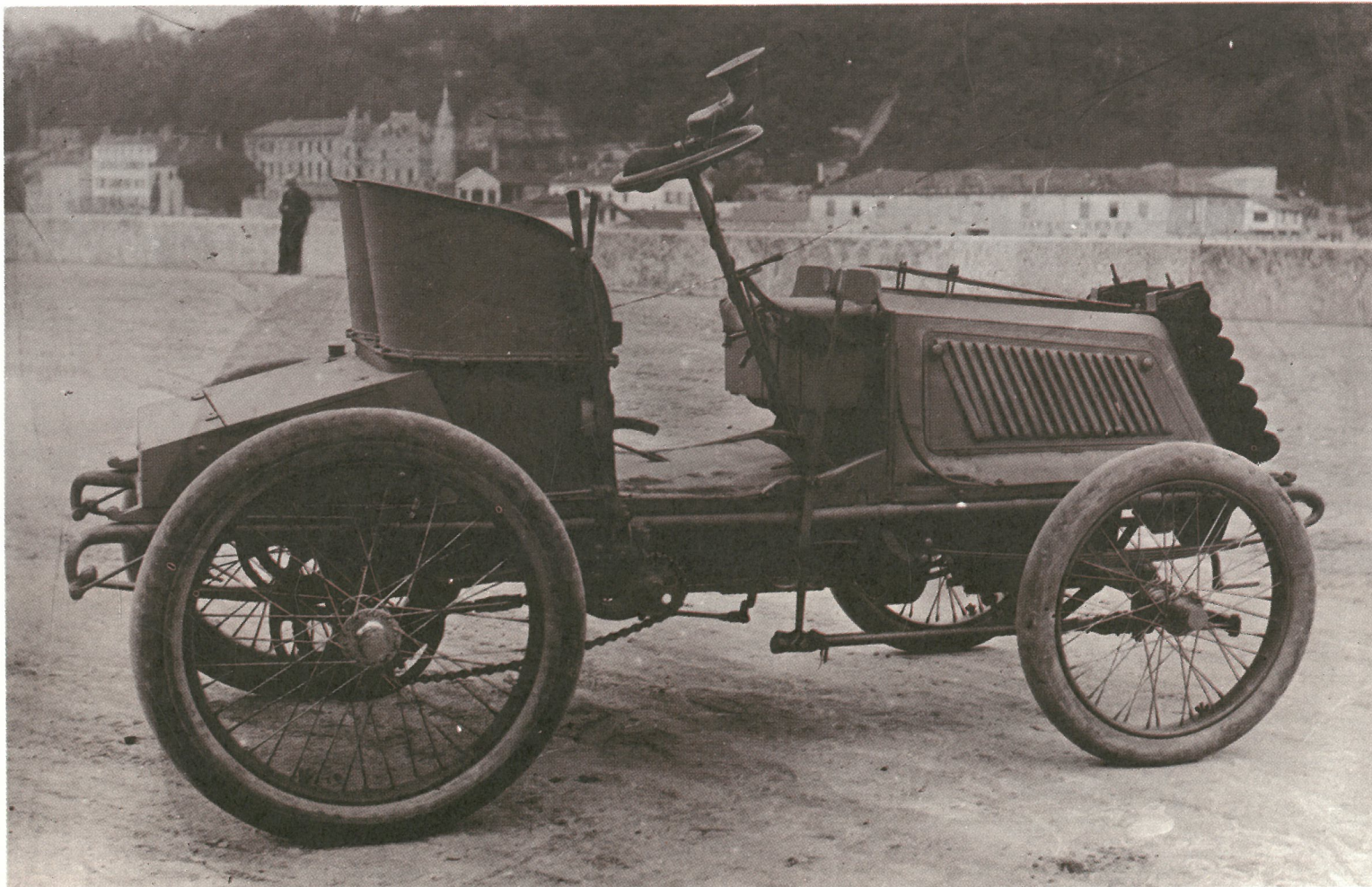
modèle à moteur 2 cylindres placé à l'avant.

La fin du département automobile :

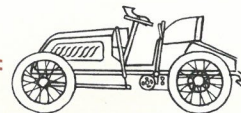
C'est en juillet 1903 que la firme présente son dernier modèle. C'est un tonneau 4 places avec un moteur bicylindre et un nouveau capot à radiateur vertical établi sur un châssis toujours tubulaire de 2 mètres d'empattement. Comparé aux "Mouches" initiales ce modèle est assez gros ; on s'éloigne des voiturettes ultra-légères. Cette voiture sera la dernière à porter la marque "Teste & Moret". Par la suite la firme se consacre complètement à ses activités premières et



La 10HP de course 1901. 2 baquets et un petit coffre à outils, c'est spartiate. le seul raffinement



semble résider dans cette magnifique trompe fixée sur le volant. Les vieux lyonnais reconnaîtront en arrière plan les quais de la Saône, au bas de Vaise où étaient les usines Teste & Moret.



sa grande spécialité sera pour de longues années. . . la monture de parapluie.

T.C. PULLINGER retourne dans son pays :

C'est à cette époque que T.C. Pullinger quitte le constructeur vainois pour retourner en Angleterre. Il fait le voyage par la route, par le chemin des écoliers : Suisse, Jura, sur un quadricycle qu'il a lui-même construit. Est-ce celui fait chez Duncan & Superbie 8 ans plus tôt ou un autre fabriqué à Lyon ? Nous ne pouvons le dire. En dépit de nos recherches nous n'avons aucune indication précise sur ce point. Il se rend à Wolverhampton où il est engagé comme Ingénieur de fabrication par le constructeur de cycles Sunbeam. Comme chez Teste & Moret son rôle est de créer un département automobile. L'expérience acquise à Lyon et la parfaite connaissance des modèles des différentes marques de la ville de la soie lui furent précieuses. Il conçoit la première Sunbeam (4) un modèle qui, si l'on en croit les historiens anglais : Cecil Clutton, Anthony Bird, David Scott-Moncrieff et notre ami Mike Sedgwick (5), était fortement inspiré, c'est le moins que l'on puisse dire, de la Berliet 1902. Ainsi cette marque du groupe Rootes, bien connue avec ses Rapier, Imp et autre Alpine, débuta dans l'industrie automobile avec un modèle inspiré de l'école lyonnaise (6).

Conclusion :

Les Teste & Moret laissent des traces marquantes dans l'histoire de l'automobile à Lyon. L'historien Paul Melot, disparu en 1966, nous confia un jour qu'il les avait bien connues dans sa jeunesse et qu'elles rivalisaient avec succès, dans le Sud-Est, avec les fameuses De Dion-Bouton dont elles possédaient la sûreté de marche, la robustesse, la modicité du prix d'achat et du coût d'entretien. Le Corps Médical les appréciait et fut un gros client ; sur les quelques 400 exemplaires construits entre 1897

VOITURETTE „ LA MOUCHE „



MARQUE DÉPOSÉE

Cette élégante voiturette à deux places du poids d'environ 230 kilog. montée sur chassis tubulaire d'une suspension parfaite à l'avant et à l'arrière, est actionnée par un moteur de Dion-Bouton du dernier modèle perfectionné par notre système de circulation d'eau, breveté s. g. d. g.

Cette circulation ne nécessite pas de pompe et le réservoir contient de l'eau pour faire un parcours d'environ 100 kilom. Les embrayages et changements de vitesse par friction (brevetés s. g. d. g.) sont opérés par une seule manette d'où résulte l'impossibilité d'embrayer les deux vitesses à la fois.

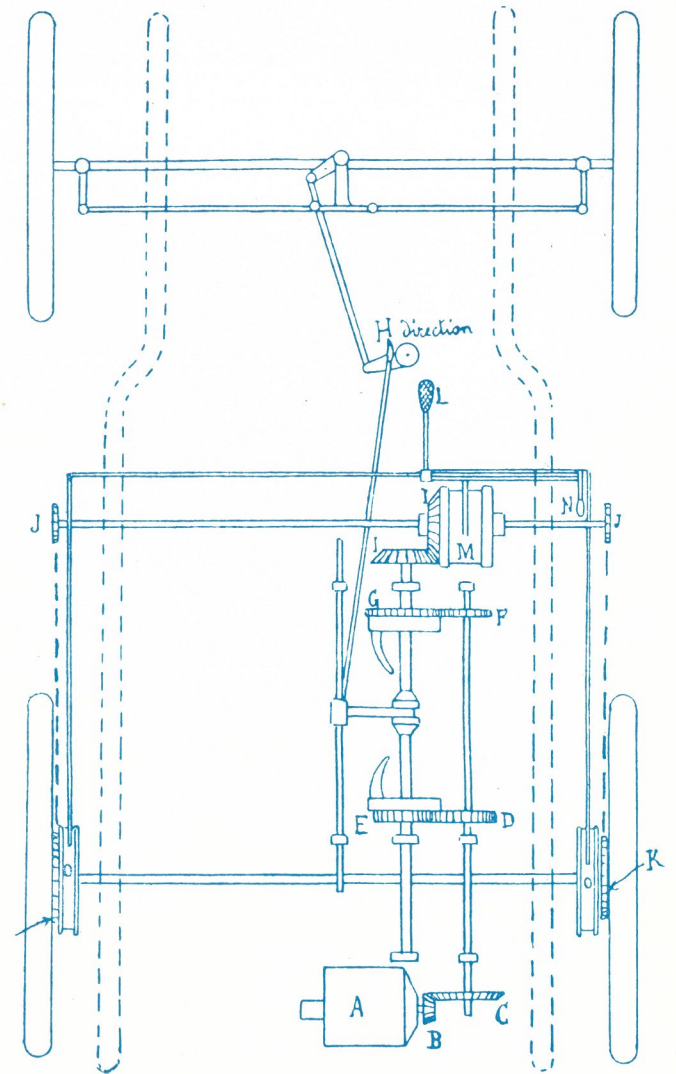
Sa vitesse est de 30 kilom. à l'heure en palier et de 10 kilom. dans les montées ; elle gravit les côtes jusqu'à 10 % ; 3 freins puissants en permettent l'arrêt presque immédiat.

La dépense pour l'essence et le graissage ne dépasse pas 2 francs les 100 kilomètres.

Le fini de la voiturette « **La Mouche** » exclusivement montée sur pneus Michelin, la carrosserie soignée, l'émaillage et le nickelage parfaits, en font une véritable merveille de grâce et de bon goût.

~~~~~  
**PRIX : 3.800 Francs.**

payables 1/3 à la Commande ; le solde à la livraison en gare à Lyon-Vaise, emballage non compris



*Exemple de certificat d'homologation montrant que la voiture a été admise par le Service des Mines. Comme pour la notice d'entretien citée dans le texte, ce document, qui était remis à l'acheteur, a été rédigé à la main.*

# Voitures automobiles « La Mouche » type A

A. Texte Moret & Co constructeurs  
à Lyon Vaise.

I Moteur. A Moteur à essence, 1 cylindre, allumage électrique, refroidissement à ailettes pour le cylindre et à circulation d'eau dans la culasse (breveté S.G.D.G) Il tourne à 1800 tours au maximum

II Transmission. Le moteur porte un pignon d'angle B de 16 dents engrenant avec un autre C de 64 dents fixé sur l'arbre de commande

Cet arbre porte claveté ensemble un pignon droit D de 27 dents en prise avec un autre E de 38 dents fixé sur l'arbre d'embrayage; également un pignon droit F claveté sur l'arbre de commande et de 16 dents est en prise avec un autre G de 49 dents fixé sur l'arbre d'embrayage. Chacun des pignons E et G porte un tambour pour la friction.

Un seul levier H placé à côté de la direction permet d'agir sur l'une ou l'autre des 2 frictions (ce sont les 2 vitesses)  
De là le mouvement se transmet au différentiel par 2 pignons d'angles I de 38 dents, et du différentiel aux roues par 2 chaînes.

III Vitesses. Voir tableau ci-dessous

| Nombre de tours maximum du moteur | Pignon d'angle moteur B | Pignon d'angle arbre de commande C | Pignon droit sur arbre de commande D | Pignon droit sur arbre de embrayage E | Pignon d'angle sur arbre d'embrayage I | Pignon d'angle sur arbre différentiel J | Pignon d'angle sur chaîne sur roues K | Diamètre des roues motrices | Dévelop <sup>st</sup> des roues motrices | Kilomètre à l'heure |      |
|-----------------------------------|-------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------------|---------------------|------|
| 1800                              | 16                      | 64                                 | 27                                   | 38                                    | 38                                     | 38                                      | 10                                    | 20                          | 760                                      | 2400                | 23   |
|                                   |                         |                                    |                                      |                                       |                                        |                                         | 11                                    | 20                          | 800                                      | 25,3                |      |
|                                   |                         |                                    |                                      |                                       |                                        |                                         | 12                                    | 20                          | 840                                      | 27,6                |      |
|                                   |                         |                                    |                                      |                                       |                                        |                                         | 13                                    | 20                          | 880                                      | 29,9                |      |
|                                   |                         |                                    |                                      |                                       |                                        |                                         | 14                                    | 20                          | 920                                      | 32,2                |      |
|                                   |                         |                                    |                                      |                                       |                                        |                                         | 15                                    | 20                          | 960                                      | 34,5                |      |
| 1800                              | 16                      | 64                                 | F 16                                 | G 49                                  | 38                                     | 38                                      | 10                                    | 20                          | 760                                      | 2400                | 10,6 |
|                                   |                         |                                    | 11                                   | 20                                    |                                        |                                         | 800                                   | 11,6                        |                                          |                     |      |
|                                   |                         |                                    | 12                                   | 20                                    |                                        |                                         | 840                                   | 12,7                        |                                          |                     |      |
|                                   |                         |                                    | 13                                   | 20                                    |                                        |                                         | 880                                   | 13,8                        |                                          |                     |      |
|                                   |                         |                                    | 14                                   | 20                                    |                                        |                                         | 920                                   | 14,8                        |                                          |                     |      |
|                                   |                         |                                    | 15                                   | 20                                    |                                        |                                         | 960                                   | 15,9                        |                                          |                     |      |
| 16                                | 20                      | 1000                               | 17,0                                 |                                       |                                        |                                         |                                       |                             |                                          |                     |      |

Grande vitesse

Petite vitesse

- IV Freinage.
- 1 En débrayant les 2 frictions, c-a-d en mettant le levier H dans la position médiane.
  - 2 Avec la pédale L située sous le pied du conducteur, on fait frein sur le différentiel M
  - 3 Avec le levier à main N on fait frein sur les tambours O des roues
  - 4 Par interruption du courant à l'aide du bouton interrupteur placé sur le volant de direction.
  - 5 On évite le recul dans les montées par la béquille.

V Changement de direction. Par essieu articulé commandé par le volant de direction.

## VI Procès-verbal de réception

Il résulte des constatations effectuées le 8 Novembre 1899 sur le véhicule n° 125 du type « La Mouche » que ce type satisfait aux articles 2, 3, 4, 5 et 6 du décret du 10 Mars 1899

Lyon le 9 Novembre 1899

L'Ingénieur des Mines

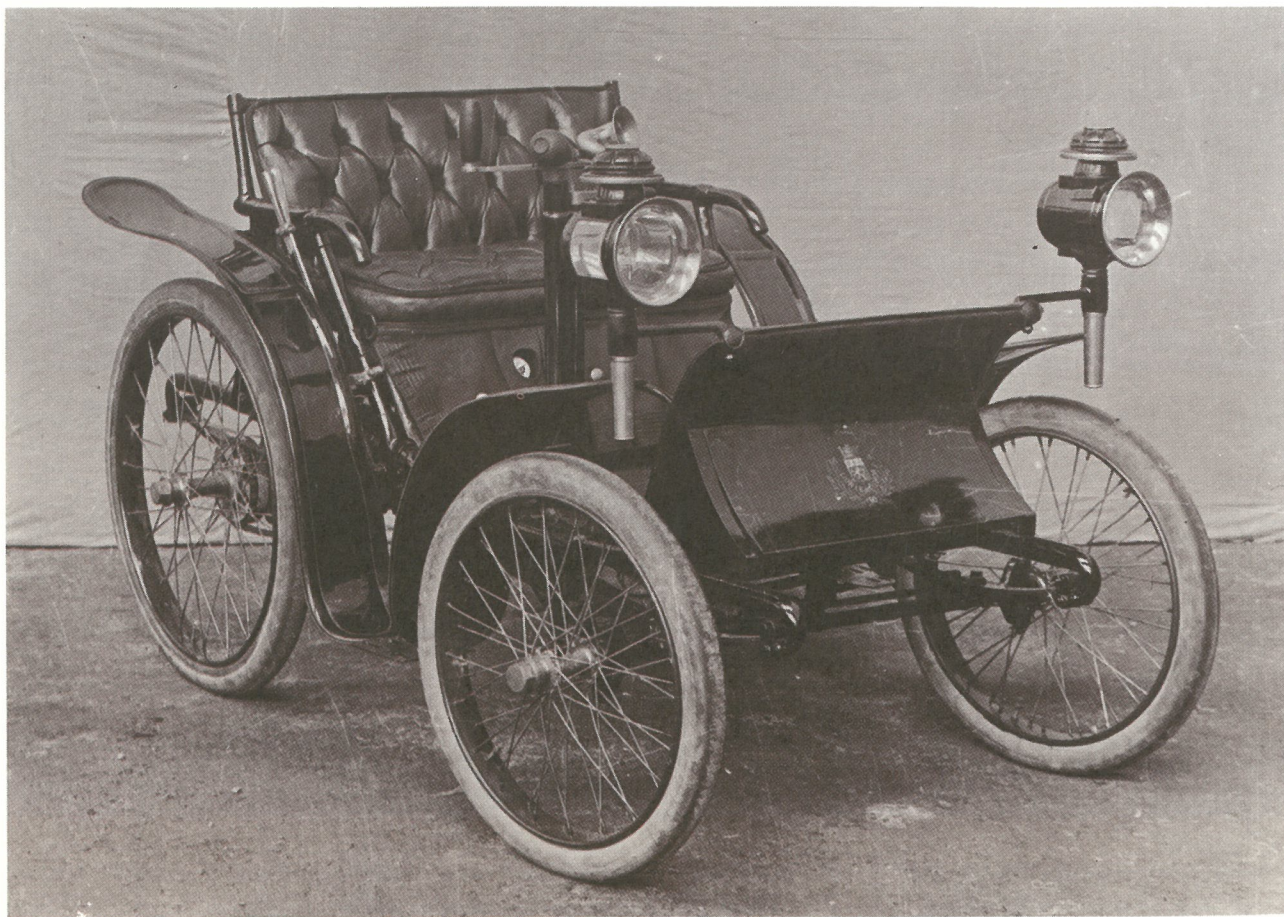
Lebreton

En:  
L'Ingénieur en chef des Mines,  
Cauzin

VII Attestation. Nous déclarons que la voiturette n°..... livrée à M<sup>r</sup>..... avec pignons de chaînes de..... dents sur l'arbre différentiel est absolument conforme au type ci-dessus visé.

Lyon le .....

En



*“La Mouche” 1899 vue 3/4 avant. Les roues sont inégales, la direction est à guidon et le moteur est à l’arrière. On remarque sur le panneau avant les armes de la ville de Lyon avec la devise : “Lion le Meilhor”. D’autres avaient au même endroit une mouche décalquée de couleur dorée.*

et 1903, près de 300 ont été livrés à des médecins (7).

De cette production nous ne connaissons que deux survivantes. Il y a 7 ou 8 ans un collectionneur du Sud-Ouest découvrait une épave de “Mouche” et entreprit sa restauration. Nous n’en avons plus de nouvelle, mais pensons que maintenant la voiture est sauvée. Henri Malartre eut plus de chance, il y a environ 3 ans, lorsqu’il mit la main sur une “Mouche”

carrossée en vis-à-vis, pieusement conservée bien à l’abri et strictement dans son état d’origine. Une simple toilette a suffi pour la présenter au Musée, rien n’a été refait ou changé. Cette pièce rare a trouvé, dans la fabuleuse collection de Rochetaillée, la meilleure des retraits. Elle y restera, pour l’avenir, comme le témoin de la fabrication d’un constructeur qui contribua à assurer la réputation de sérieux de l’industrie lyonnaise.

L. Loreille

(1) d’après “Lyon, Ville Industrielle” de Michel Laferrière, (p. 254)

(2) A. Darracq qui est à l’origine de notre grande marque Talbot construisait alors les cycles Gladiator avec son associé M. Aucoc. La gouaille populaire eut tôt fait de transformer les noms des deux associés AUCOC et DARRACQ en “BICOQUE & BARAQUE” amusant sobriquet qui servait à désigner les cycles qu’ils fabriquaient.

(3) Entièrement détruits lors des terribles raids aériens de mai 1944, ces ateliers furent reconstruits après la Libération par les Ets. Teste & Cie ; ils appartiennent maintenant au groupe Tismétal. Toutes les archives, y compris celles du département automobiles, disparurent dans l’incendie.

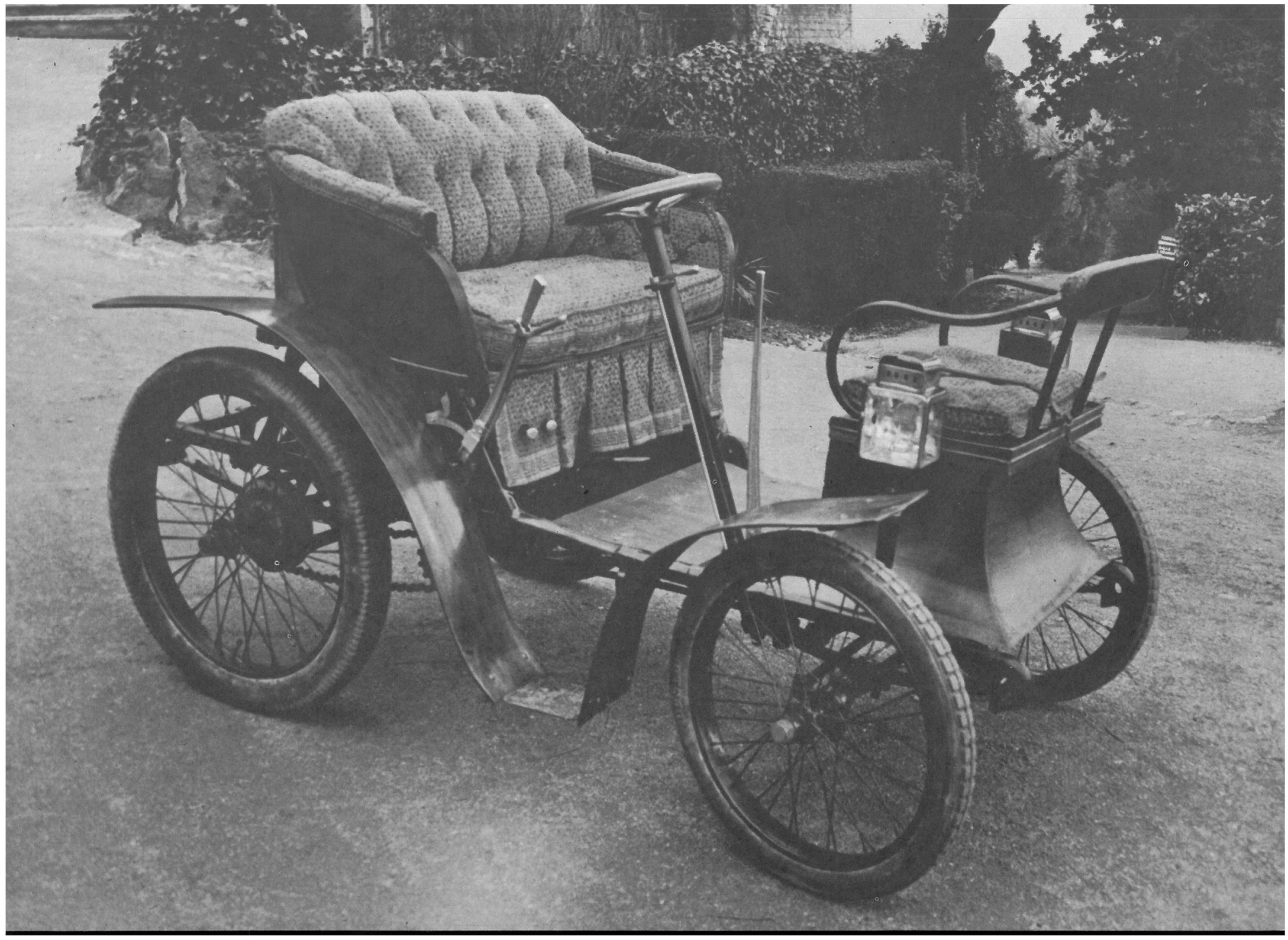
(4) Pour être exact, il faut rappeler qu’avant l’arrivée de T.C. Pullinger, Sunbeam avait construit quelques Mabley mais ce curieux véhicule asymétrique peut difficilement être considéré comme une automobile. Vu de dessus cet engin, tourmente comme un rêve d’ivrogne, ressemblait à une sorte de grand “S”. Cette aventure pénible ne pouvait se solder que par un échec.

(5) se reporter aux ouvrages : “The Vintage Motor Car Pocketbook” (p. 229), “The Veteran Motor Car Pocketbook” (p. 221), “Veteran and Edwardian Motor Cars” (p. 156), “Premières Voitures” (p. 32).

(6) Par la suite T.C. Pullinger quitta Sunbeam et continua sa carrière chez les constructeurs Humber et Arrol-Johnston.

(7) Teste & Moret ne furent pas les seuls constructeurs lyonnais à faire de la voiture économique en cette fin de siècle. Il y avait les Lara-Bibal plus ou moins inspirées des Benz et surtout les Rochet Frères, à ne pas confondre avec Rochet-Schneider ou les Rochet Parisiennes, construites 24, rue de la Folie Régault dans le 11ème.

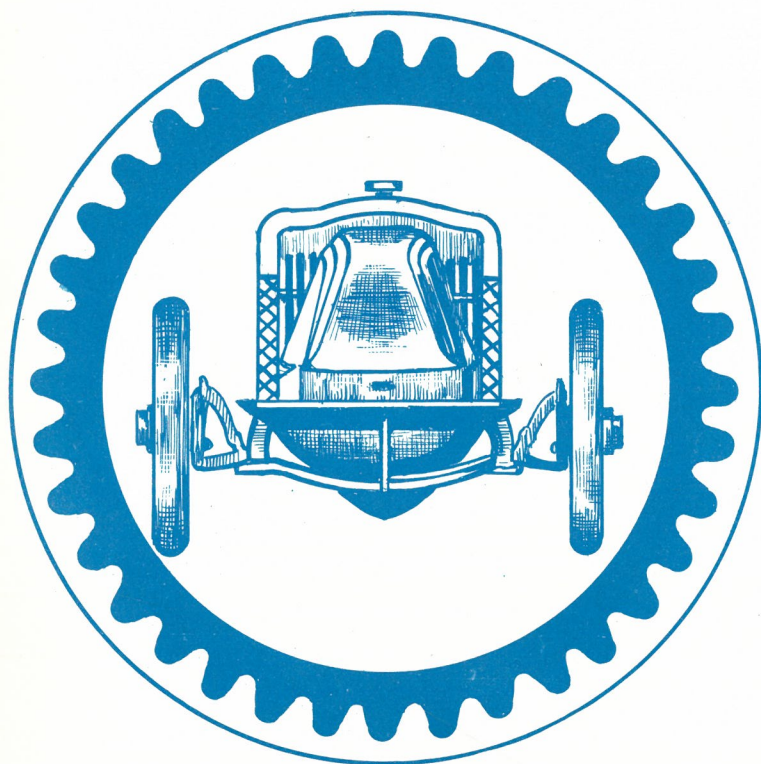
*Vis-à-Vis trois places préservée par le Musée de Rochetaillée.*



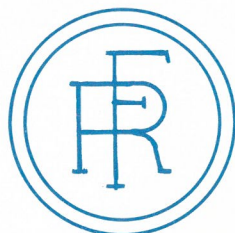


Un de nos fidèles lecteurs, Monsieur Laroussinie de Bordeaux qui prépare un important ouvrage sur la production Renault, nous a adressé cette excellente étude sur l'origine du losange.

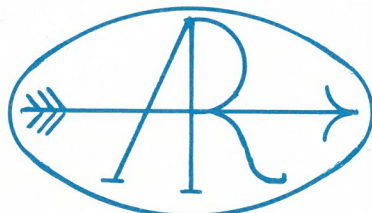
Nous le publions avec plaisir, persuadés que cela intéressera nos lecteurs.



1899



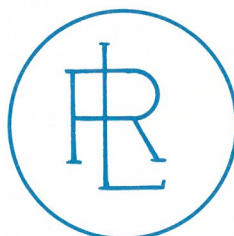
1900



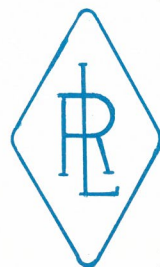
1910



1920



1922



1923

Poinçons d'origine  
des pièces détachées

Vers 1899 apparaît le premier emblème connu de la marque qui représente une roue dentée – le symbole de la mécanique des années 1900 – contenant la silhouette déjà caractéristique d'une des premières voitures RENAULT. Ce premier sigle, ainsi d'ailleurs que les deux suivants, ne figurait pas sur les véhicules et concernait uniquement la documentation imprimée : catalogues, notices d'entretien et de réparations.

A partir de 1918 le célèbre char léger RENAULT qui venait d'être cité à l'ordre de l'armée, avait remplacé dans un cercle, vestige stylisé de la roue dentée, la première voiture.

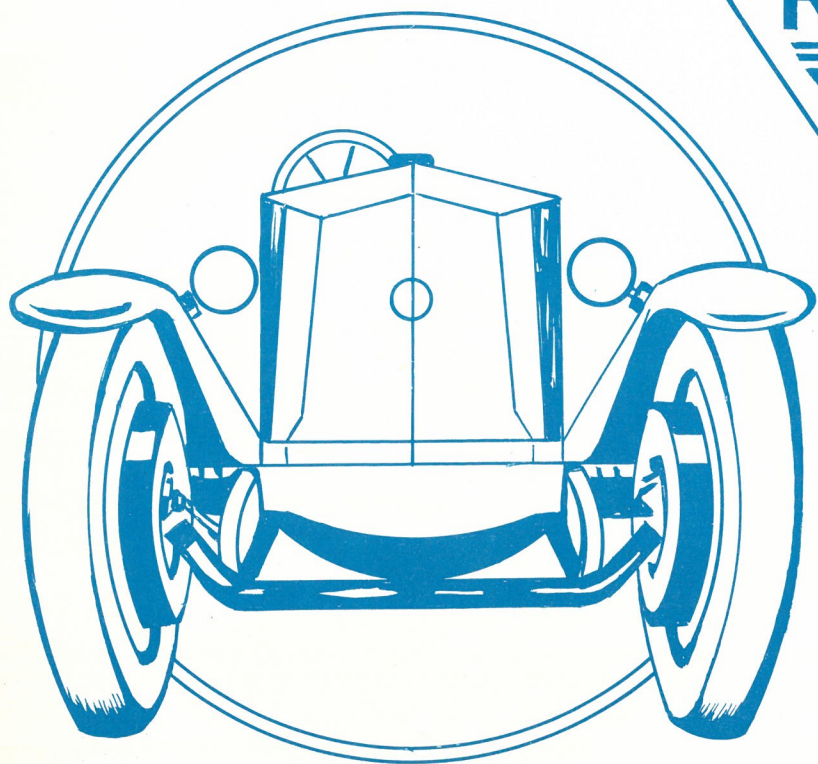
Dès 1920, la guerre ayant alors cessé d'occuper la première place de l'actualité, une silhouette de véhicule – frontale encore – réapparaît à l'intérieur du cercle. Il s'agit de la célèbre 35/40CV.



1918

C'est en 1922 que, de simple représentation de la marque sur le papier, la présence d'un emblème répond à une nécessité technique. Il s'agit en effet sur les RENAULT d'alors — qui sont avec leur fameux capot "alligator" plus familièrement le "nez de cochon" — parmi les très rares voitures de l'époque à présenter une recherche d'aérodynamisme, de pratiquer à l'avant une ouverture destinée à laisser échapper les sons de l'avertisseur sonore. Le montage de l'avertisseur sur la culasse, à l'avant du moteur, est classique de toutes les RENAULT de 1920 à 1930 depuis les 6CV MT & NN jusqu'aux très célèbres 6 cylindres 40CV.

En 1922 — 1923 et 1924 l'enjoliveur destiné à dissimuler l'ouverture à l'avant du capot adoptait simultanément, suivant les modèles, la forme d'un cercle, ou bien d'un losange, contenant "RENAULT".



1920



1923

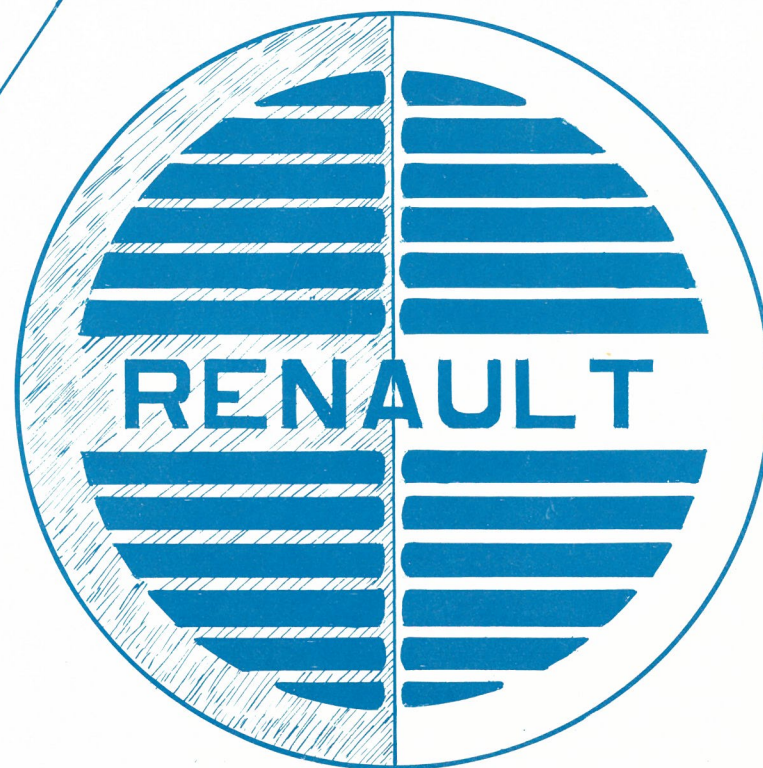
A partir de 1924 le losange, qui s'adaptait beaucoup mieux aux lignes anguleuses du capot, fut définitivement adopté.

Lorsqu'en 1928 le radiateur est placé à l'avant des voitures RENAULT, le losange subsiste, en écusson, sur la partie supérieure de la calandre.

En 1929 dans la série des Monastella, Vivastella & Reinastella, le losange connut une brève éclipse au profit d'une étoile à cinq branches.

En 1932 la série des Monaquatre, Primaquatre, Vivaquatre, devait ramener définitivement le losange.

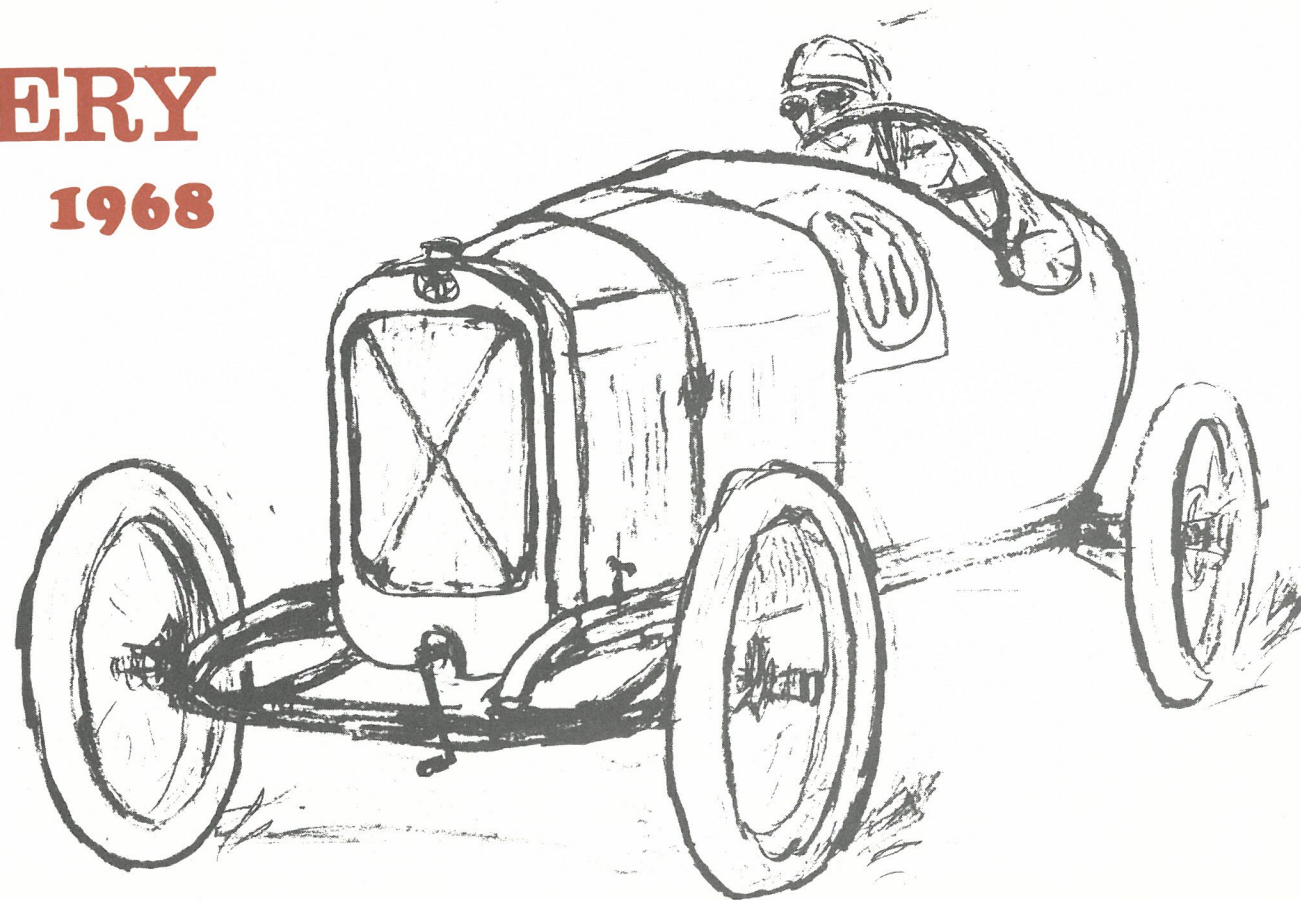
R. Laroussinie



1922

**MONTLHERY**

**20 OCTOBRE 1968**



**1<sup>re</sup> COUPE DE "l'automobiliste"**

**3<sup>e</sup> COUPE DE L'AGE D'OR**

**COURSES DE VOITURES ANCIENNES**

Dès 1966 nous avons envisagé de donner le départ de PARIS/NICE 1967 à Montlhéry et d'en profiter pour organiser une journée réservée à la voiture ancienne.

Après les Coupes de l'Age d'Or de 1966 nous nous étions bien rendu compte que de nombreux amateurs français étaient prêts à participer à de telles épreuves mais avec les voitures dont ils disposaient, c'est-à-dire une majorité de voitures de sport ou de course de moins de 1100 cm<sup>3</sup>. Les belles Formule 1 ont pris bien souvent, malheureusement, le chemin de l'étranger et les quelques unes restant en France se trouvent, en général, dans les Musées "sous vitrine" ou simplement chez des collectionneurs plus soucieux de restaurer la carrosserie que la mécanique.

Les réponses reçues après notre appel paru dans le n<sup>o</sup> 6 (1) ne firent que confirmer ce que nous avions senti, en effet la majorité des amateurs pourraient venir avec des 1100 cm<sup>3</sup>.

C'est donc vers cette catégorie que nous avons décidé de nous tourner tout en espérant pouvoir néanmoins organiser une épreuve pour voitures de Formule 1.

L'A.A.H.A. n'ayant pu organiser les Coupes de l'Age d'Or à Rouen cherchait également à organiser quelque chose à Montlhéry, c'est ainsi que nos deux Clubs décidèrent de choisir la

---

(1) Au printemps, pour la réouverture de l'autodrome en début de saison 1968, nous espérons mettre sur pied une grande concentration de véhicules de tourisme, de sport et de course. Il y aura évidemment des manifestations sur piste pour les sports et courses, et, au paddock, un concours d'élégance pour les touristes. Nous aimerions que ceux qui possèdent des modèles sports et courses en état de prendre la piste se fassent connaître afin de pouvoir prévoir des catégories.

date du 20 octobre pour permettre aux amateurs français, possesseurs de voitures de sport ou de course, de participer à une épreuve sur piste.

Vous raconter les problèmes de toutes sortes qui se posèrent à nous pour mettre sur pied une telle réunion serait trop long et fastidieux, mais je dois ici remercier Monsieur MAILLARD-BRUNE, Directeur de l'Autodrome de Montlhéry qui, conquis dès le début par notre projet, nous aida beaucoup et grâce à ses précieux conseils tout était prêt le dimanche 20 octobre 1968. 25 commissaires de piste, 4 chronométreurs délégués par la Fédération de Sport Automobile, la Gendarmerie, la Croix-Rouge, le service incendie, enfin tout !

Mais revenons en arrière et reportons-nous quelques jours avant la course.

Le siège de l'Automobiliste était devenu le rendez-vous des participants parisiens et il était rassurant de voir avec quel sérieux ils préparaient leur voiture (il y a d'ailleurs eu très peu de casse).

L'esprit d'entraide entre les membres du Club permit, par des prêts de pièces et d'accessoires, à plusieurs de prendre quand même le départ et je sais que beaucoup de concurrents passèrent des nuits à vérifier et revérifier une dernière fois leur voiture.

Enfin dimanche matin à l'aube, alors que du côté de Billancourt 70 voitures se préparaient à prendre le départ pour un défilé publicitaire à travers Paris (70 ans de Renault), une quarantaine d'équipages se mettaient en route pour Montlhéry. A 8 heures les parieurs devant

le PMU de la Porte d'Orléans voyaient passer de petits bolides d'une autre époque prenant la route d'Orléans.

Sandford et Morgan toujours ensemble, Salmson et Amilcar de nouveau rivales, ma Bugatti 37 (débarrassée de ses ailes, phares et silencieux), accrochée derrière ma 4L, je prenais également la route de Montlhéry, doublé bientôt par l'Alfa Roméo d'André Binda parti la veille au soir de Nice !! Quelques kilomètres après Longjumeau la Bugatti noire de Philippe Saalburg passait comme une bombe ; un pouce en l'air en disait long sur l'état d'esprit de son conducteur.

Traversée du village de Montlhéry, première à droite et montée vers l'autodrome, montée que je n'avais plus effectuée pour courir depuis près de 14 ans. . . Malgré le poids de ma Bugatti, la 4L avait des ailes.

Enfin voilà l'anneau de vitesse qui apparaît dans une légère brume particulière aux belles matinées d'automne en Ile de France. Le gardien du geste m'invite à entrer comme s'il me connaissait depuis toujours.

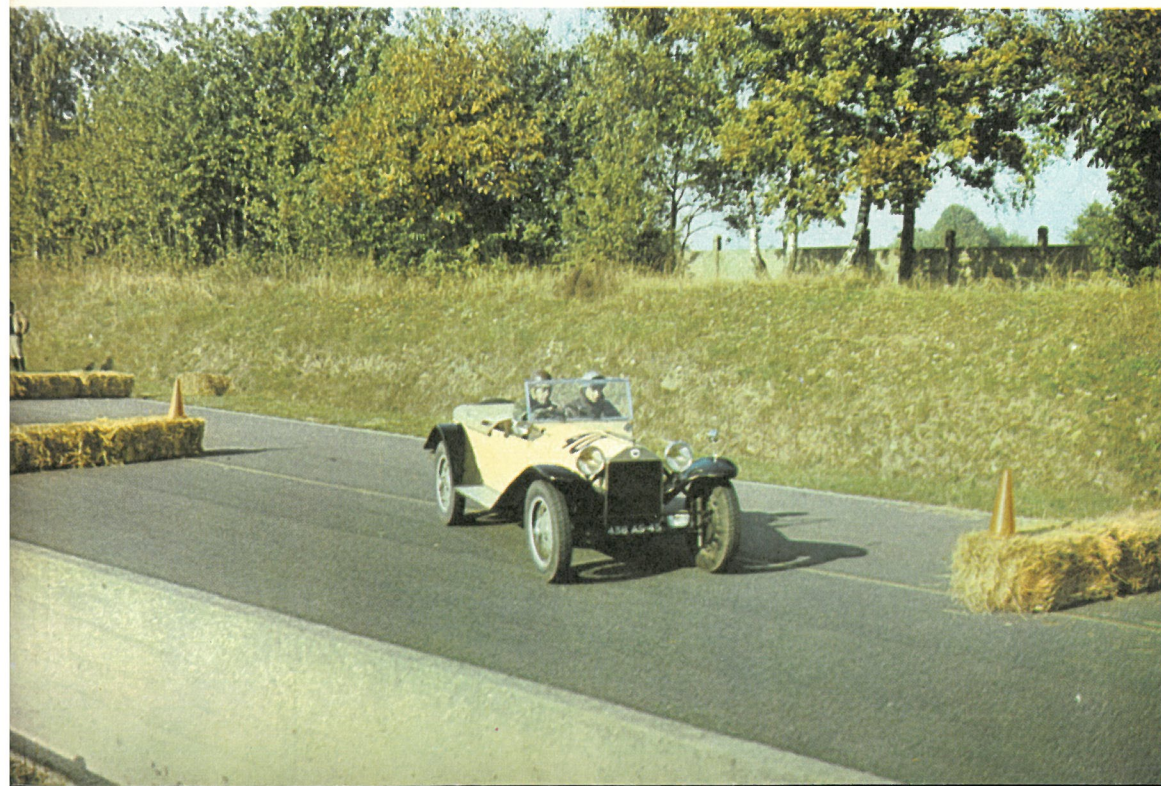
Vite, le tunnel sous la piste, les quelques coups de klaxon que donnent les initiés et me voilà au centre de l'anneau de Montlhéry que je retrouve comme je l'avais laissé il y a 14 ans et ma Bugatti près de 40 ans.

Déjà la Bugatti 35 des frères Pibarot est là, celle de Guidot aussi ; je range la mienne entre une Salmson et une Amilcar.

Anthony Hannoyer, toujours là quand il le faut, accoure en criant : "Mon cher Adrien, est-ce que vous avez vu le temps" ? (C'est la première chose que j'avais faite en me levant. . . incroyable, fantastique, quelle chance, à croire



*en place pour  
la coupe de  
l'automobiliste. . .*



*M. Ketterer  
Lancia  
Lambda*

que le Bon Dieu avait centré un anti-cyclone sur l'Europe pour faire plaisir à nous seul.

Les voitures continuant à arriver, le pesage s'emplit rapidement de bleu et de beaucoup de bruits. . .

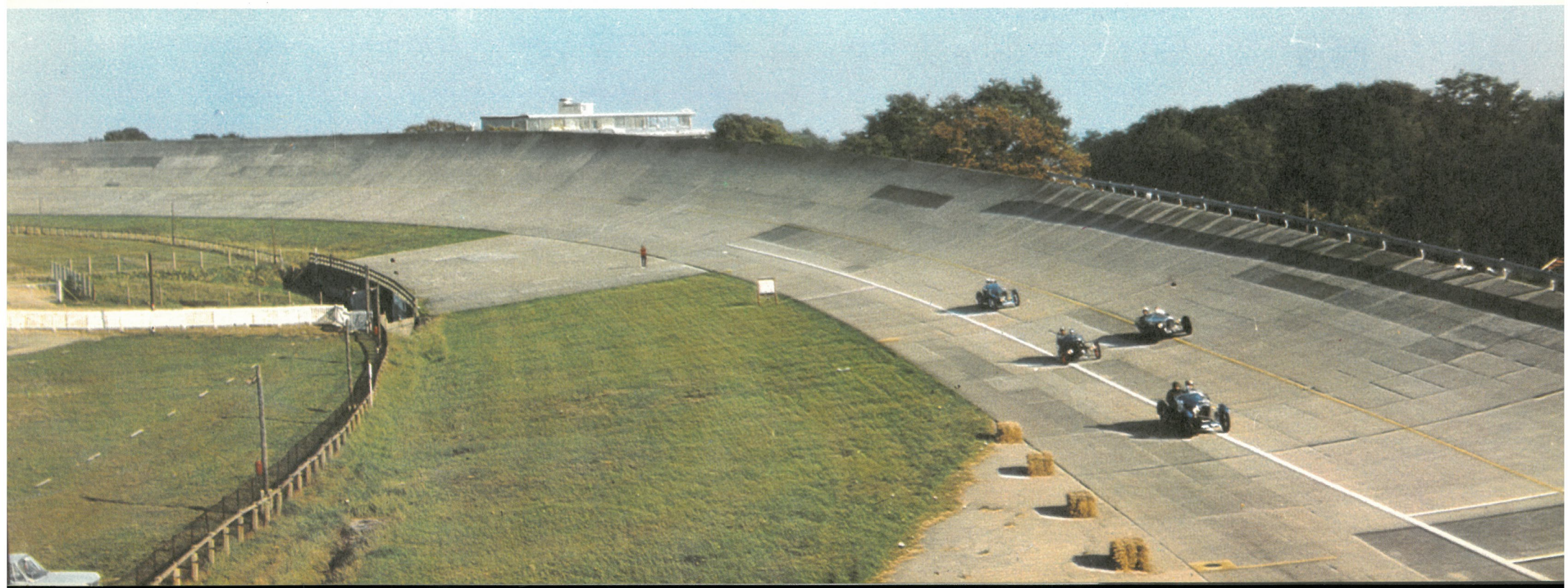
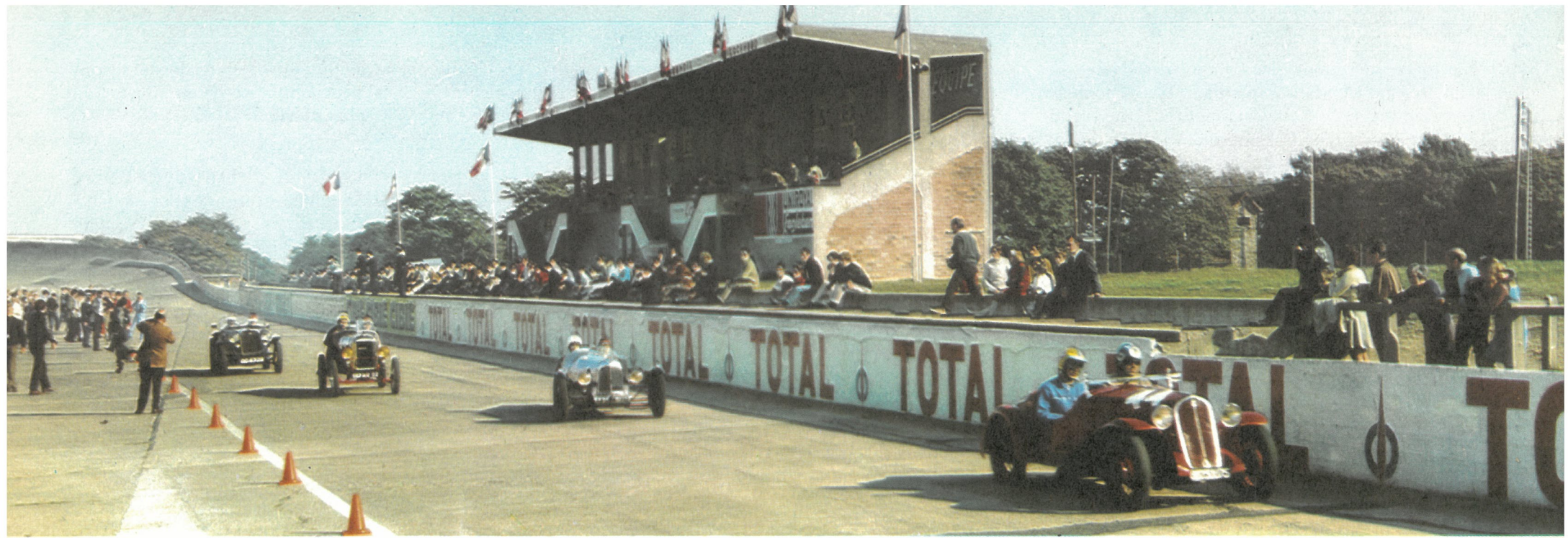
Habitué au micro (il est speaker aux 24 Heures du Mans), A. Hannoyer annonce :

*" LES VOITURES INSCRITES POUR  
LA COUPE DE L'AUTOMOBILISTE EN PISTE  
POUR LES ESSAIS. . . "*

16 inscrits se présentent pour quelques tours d'essais sur le circuit de 3km300. Je monte dans la voiture pilote pour ouvrir la piste. Départ devant les tribunes, la passerelle Dunlop et tout de suite la bretelle des deux ponts suivie par le virage de la ferme. Que de souvenirs cela me rappelle. . . ça monte un peu pour redescendre sur le virage du Faye. Une ligne droite et voilà l'anneau de vitesse majestueux et impressionnant : mon coeur bat comme la première fois où j'ai tourné sur cette piste et nous voilà arrivés en vue des tribunes. Déjà les pilotes s'impatientent et quand le Directeur de course Monsieur Paget descend de voiture et lève le pouce pour indiquer que tout est OK, les voitures sont déjà parties.

A partir de cet instant tout se passe avec une rapidité folle. Nous avons avec Messieurs Pozzoli et Hannoyer une multitude de détails à régler, heureusement bien aidés par quelques membres du Club et par Madame Delassé qui fait merveille au micro.

Voilà les 1100 qui s'arrêtent. . . formidable, merveilleux, ceux qui n'étaient jamais venus à



Montlhéry racontent leurs impressions aux copains restés au stand, mais les essais pour la Coupe de l'Age d'Or commencent déjà : 6 Bugatti, 2 Delahaye, 2 Salmson, 1 Alfa-Roméo, 2 Fiat Mille/Mille, 1 Jaguar SS 100 et bien d'autres merveilles comme la Lancia Lambda dont je ne connais que cet exemplaire en état de rouler en France.

Les spectateurs arrivent, dont certains avec leur voiture ancienne, recréant parfaitement l'ambiance d'une épreuve d'il y a 30 ou 40 ans. En effet, toute la gamme des voitures populaires : 5CV Citroën, NN, Renault, B14, C4, est là voisinant avec les Hispano, Rolls Royce, Delage ou Chrysler.

Déjà le haut-parleur appelle les concurrents de la Coupe de l'Automobiliste.

16 voitures se rangent trois par trois devant les tribunes, les concurrents et leurs passagers écoutent sagement les dernières recommandations du Directeur de course. Les moteurs commencent à tourner. . 5, 4, 3, 2, 1. Les trois premières sont parties : une Sandford, une Amilcar et une Salmson laissant derrière elles un petit nuage de fumée blanche qui ravit les photographes. 5, 4, 3, 2, 1, la deuxième rangée est partie. A peine les trois dernières disparaissent sous la passerelle Dunlop que le Sandford de Christian Bodin, qui a choisi la moyenne la plus élevée, apparaît sur l'anneau et passe devant les tribunes applaudi par quelques 5.000 spectateurs. Arrive derrière, un paquet de 4 voitures : Amilcar/Salmson bien sûr, Fiat et Darmont roues dans roues. Applaudissements ; le public est conquis, l'ambiance est créée.

A mi-parcours toutes les voitures sont encore dans la course. Au septième tour la

Salmson n° 21 ne passe plus. Les commissaires du Faye nous annoncent par téléphone que la 21 est en panne d'essence. Le plein effectué le samedi après-midi a sans doute permis à un automobiliste nécessiteux de remplir, pendant la nuit, son réservoir assoiffé. La Fiat Mille/Mille ralentit et son conducteur attrape au vol un bidon de 5 litres d'essence, qu'il jette au passage au malheureux Gérard Rasset qui repart aussitôt. Une Amilcar est, elle, en panne à la ferme.

Ce sera tout comme incident et les voitures s'arrêtent après les 10 tours terminés. Déjà les concurrents pour la Coupe de l'Age d'Or se mettent en place et tout de suite on devine que la moyenne ne sera pas la même. Les 8 cylindres Bugatti donnent le ton.

Pourtant, malgré la qualité des voitures présentes dans cette deuxième course, je trouve que le départ des moins de 1100 cm3 avait beaucoup plus d'unité. Toutes les voitures étaient à tendance sportive, que des deux places décapotables, alors que dans la Coupe de l'Age d'Or la présence de conduites intérieures, même très belles à côté de Bugatti Grand Prix, empêchait d'oublier qu'il s'agissait surtout d'une épreuve de régularité. Parti sur la deuxième ligne et ayant choisi une moyenne bien trop basse (6 minutes au tour, je n'avais effectué le matin qu'un seul tour d'essai), je terminais le premier tour en moins de 5 minutes et encore sans pousser.

A moins de me traîner lamentablement, alors que pour la première fois je pouvais savoir ce que ma Bugatti avait dans le ventre. à ma grande honte, oubliant le chronomètre, je commençais à m'amuser et à tourner de plus en plus vite, pour arriver à boucler un tour en 4mn40, ce qui donne plus de 100 de moyenne.

Je promets que plus jamais je ne recommencerais ; la prochaine fois je prendrais une moyenne bien plus élevée.

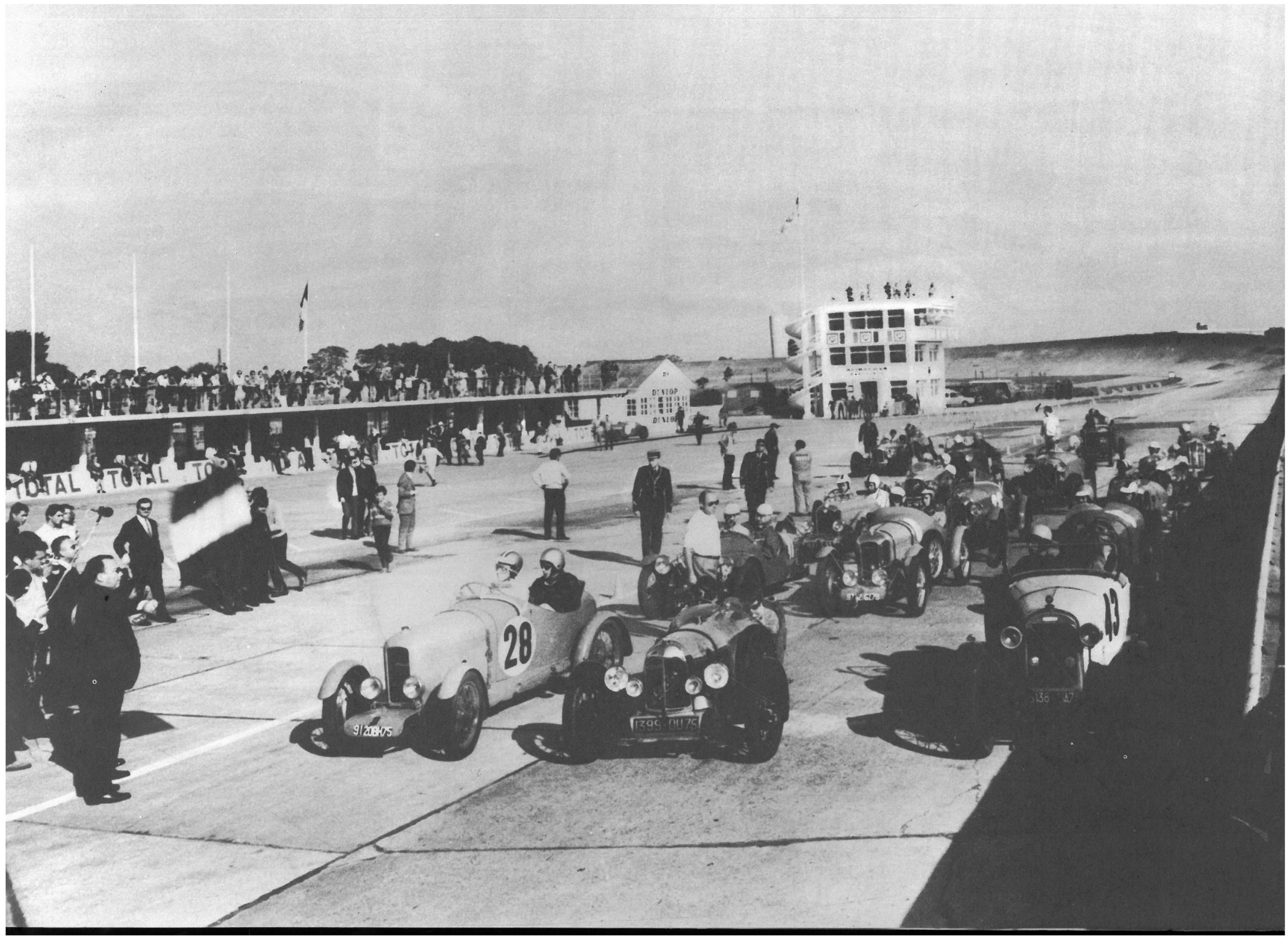
Heureusement mon mauvais exemple ne fut suivi que par quelques rares excités et il n'y eut pas, à proprement parler, de course dans la course. Dans cette épreuve également très peu de casse. Sur 38 partants, 2 ne terminaient pas, c'était là notre plus grand souci. Pendant que les chronomètres effectuaient leurs calculs, les 70 voitures anciennes qui attendaient sagement au pesage, prenaient la piste pour effectuer leurs deux tours, précédées par une des voitures les plus modernes, la Mazda à moteur rotatif.

La nuit tombant rapidement, chacun s'en alla, se donnant rendez-vous pour une prochaine fois. Une belle journée, beaucoup de belles voitures, une ambiance de Grand Prix. . . et des spectateurs satisfaits.

Nous pouvons maintenant inviter nos amis les Anglais à venir chez nous, nous savons qu'ils ne seront pas déçus. . . mais attention Messieurs les Français, vous n'avez plus que 5 mois pour vous préparer !

Adrien Macght

*Reportage photo :*  
*MM. Ludo, Vannier,*  
*Beurrier, Daniel.*



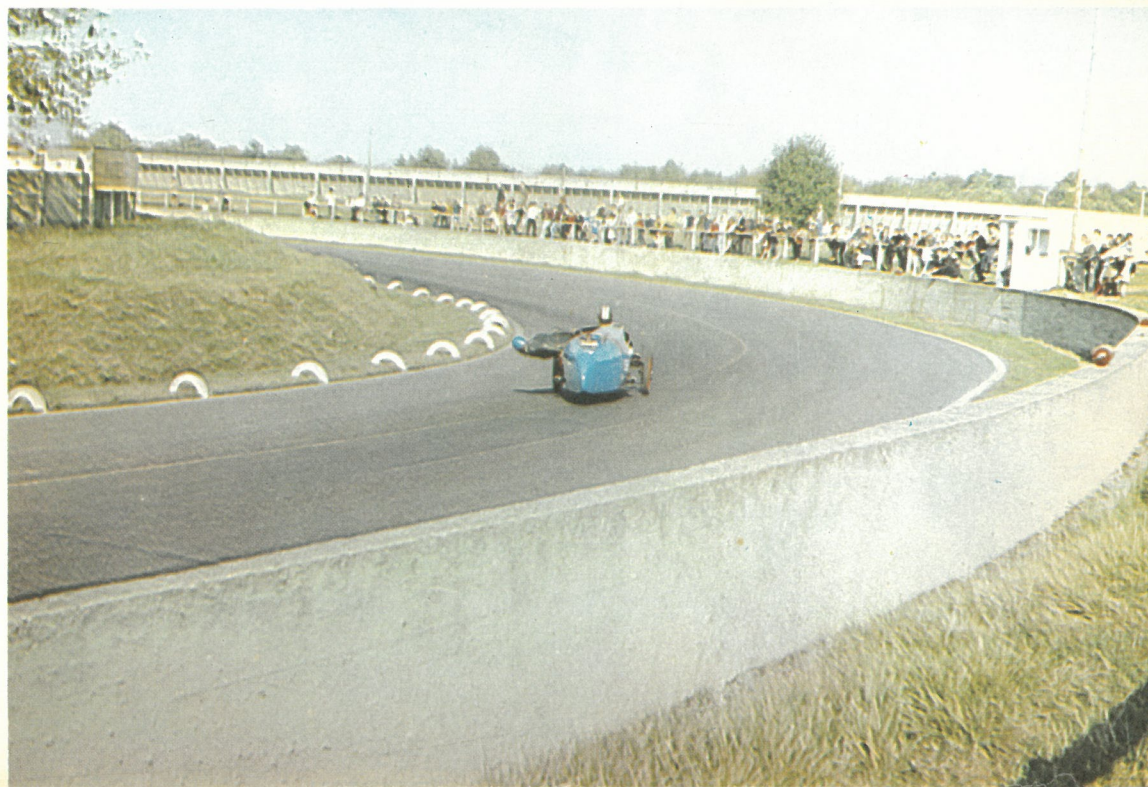
## COUPE DE L'AUTOMOBILISTE

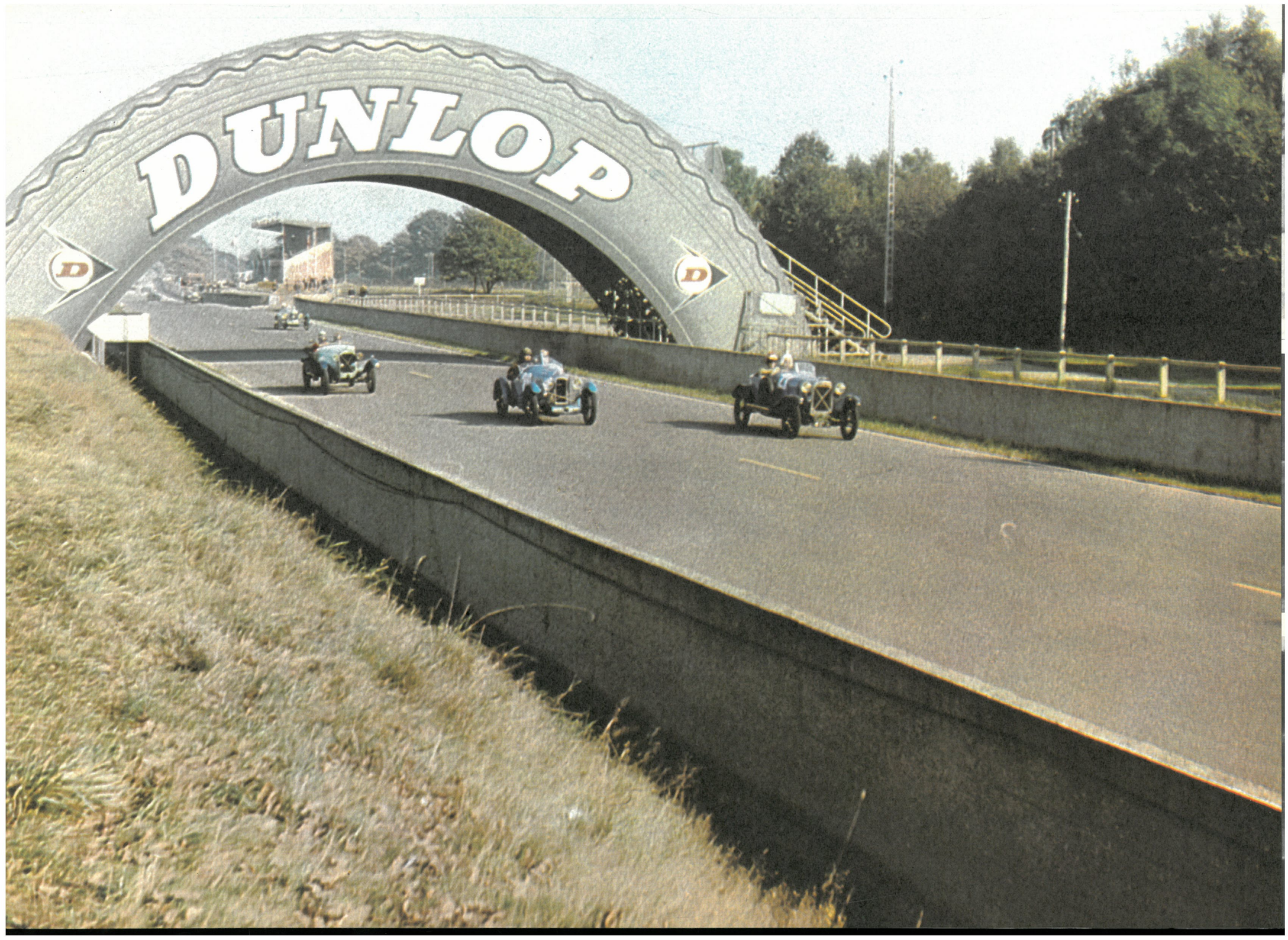
|    |                 |             |    |              |            |
|----|-----------------|-------------|----|--------------|------------|
| 1  | Damagniez       | Bugatti     | 20 | Pichon       | Delahaye   |
| 2  | Bernard         | Delahaye    | 21 | Leulier      | Amilcar    |
| 3  | Cerèdes         | Bugatti     | 22 | Coste        | Sandford   |
| 4  | Ankersmit       | Delahaye    | 23 | Rivière      | Talbot     |
| 5  | Marçais-Pozzoli | Delahaye    | 24 | Guidot       | Bugatti    |
| 6  | Brion           | Fiat        | 25 | Chevalerias  | Delahaye   |
| 7  | Mocquart        | Morgan      | 26 | Maeght       | Bugatti    |
| 8  | De La Roer      | Rally       | 27 | Forget       | Jaguar     |
| 9  | Charbonneaux    | Delahaye    | 28 | Rassent      | Salmson    |
| 10 | Dubois          | Hinstin     | 29 | Baud         | Fiat       |
| 11 | Thomas          | Rolls Royce | 30 | Binda        | Alfa Roméo |
| 12 | Saalburg        | Bugatti     | 31 | Koehlhoeffer | Amilcar    |
| 13 | Bernardin       | Sandford    | 32 | Viseur       | Sandford   |
| 14 | Maisonneuve     | Singer      | 33 | Nicolosi     | Chrysler   |
| 15 | Genest          | Salmson     | 34 | Leroux       | Tracta     |
| 16 | Ketterer        | Lancia      | 35 | Manthoux     | Amilcar    |
| 17 | Itier           | Rally       | 36 | Lehmann      | Delage     |
| 18 | Cornière        | Hotchkiss   | 37 | Bodin        | Sandford   |
| 19 | Maître          | B.M.W.      | 38 | Pibarot      | Bugatti    |

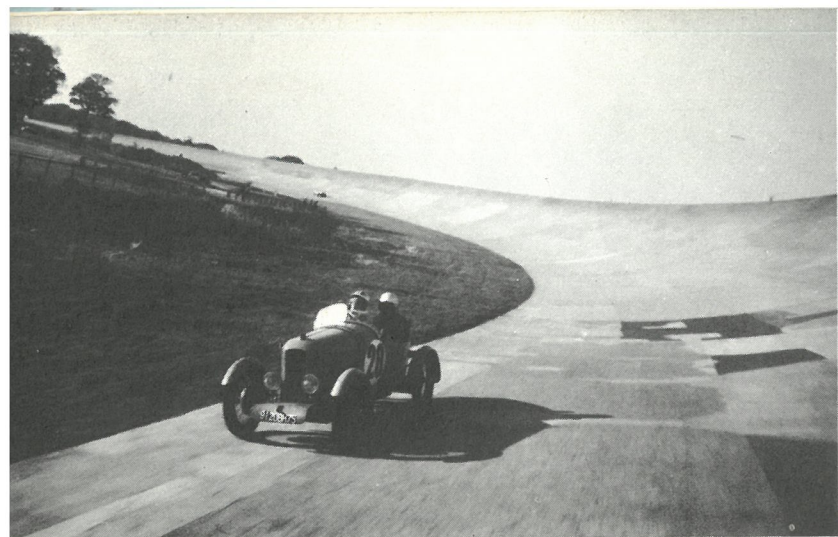


## COUPE DE L'AGE D'OR

|   |               |          |    |             |          |
|---|---------------|----------|----|-------------|----------|
| 1 | Koehlhoeffer  | Amilcar  | 9  | Coste       | Sandford |
| 2 | Dubois        | Hinstin  | 10 | Bodin       | Sandford |
| 3 | Bernardin     | Sandford | 11 | Rossini     | Sandford |
| 4 | Brion         | Fiat     | 12 | Dauliac     | Salmson  |
| 5 | Succio        | Darmont  | 13 | Leulier     | Amilcar  |
| 6 | Benoit-Latour | Amilcar  | 14 | Manthoux    | Amilcar  |
| 7 | Mocquart      | Morgan   | 15 | Maisonneuve |          |
| 8 | Itier         | Rally    | 16 | Rassent     |          |



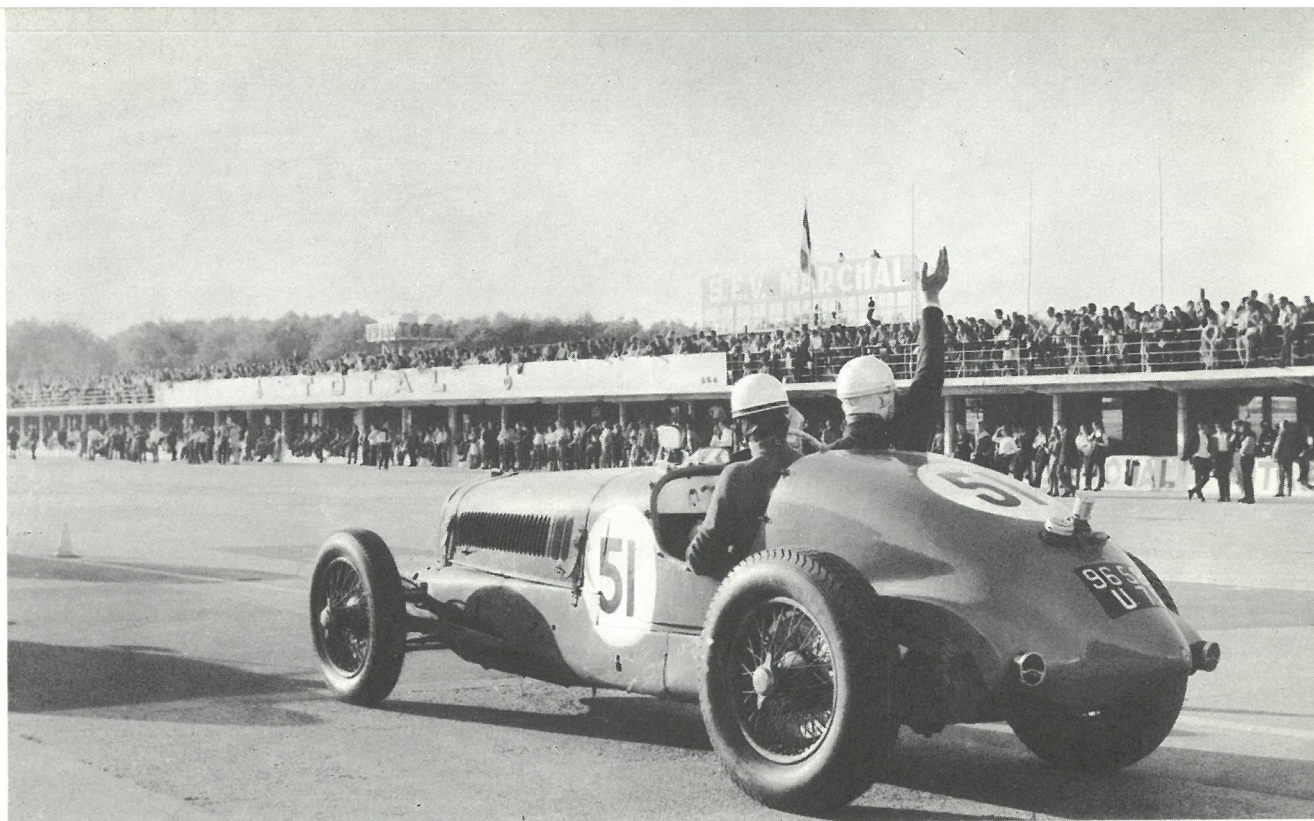




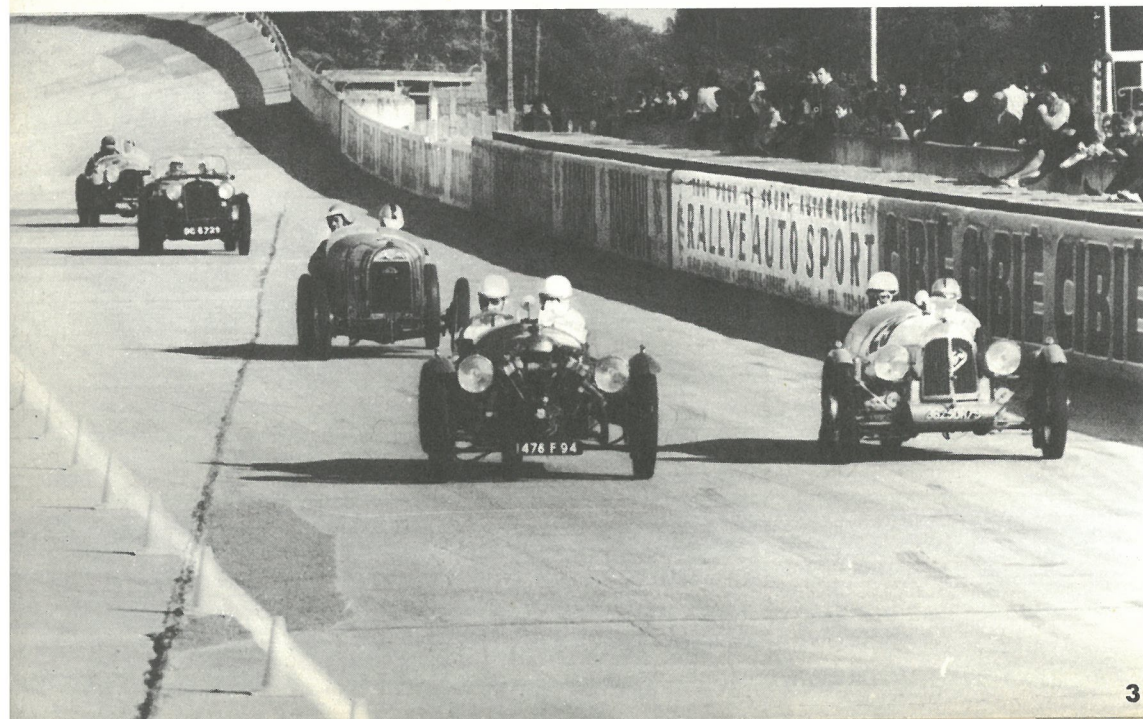
1

*MONTLHERY (Suite)*

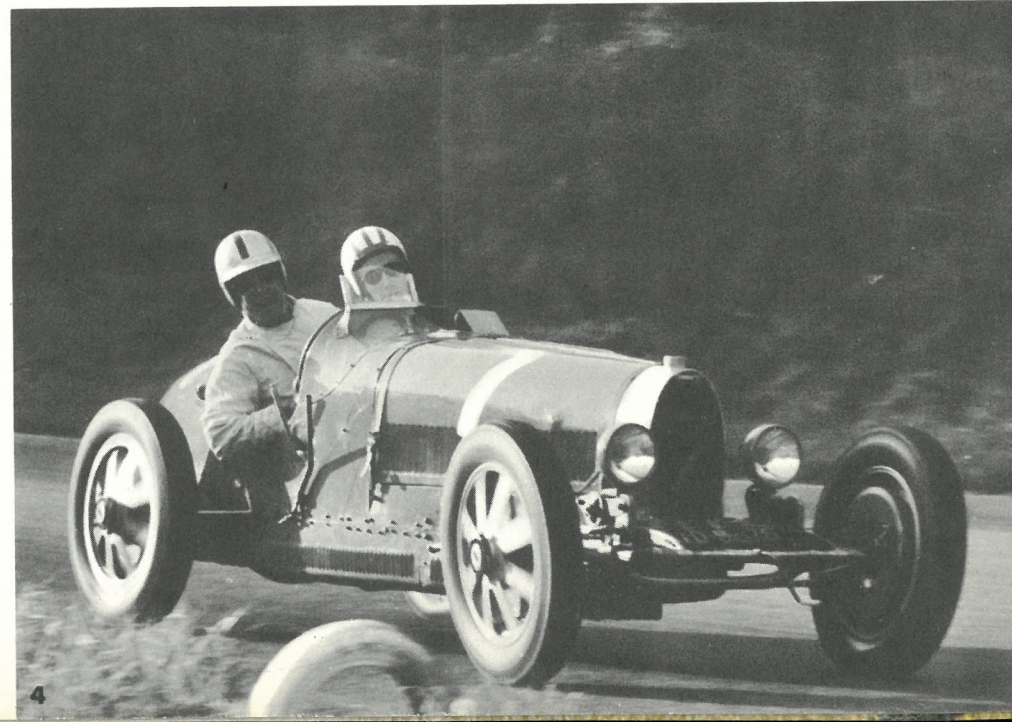
- 1. Amilcar CGS
- 2. Delahaye
- 3. Premier passage
- 4. Bugatti 35



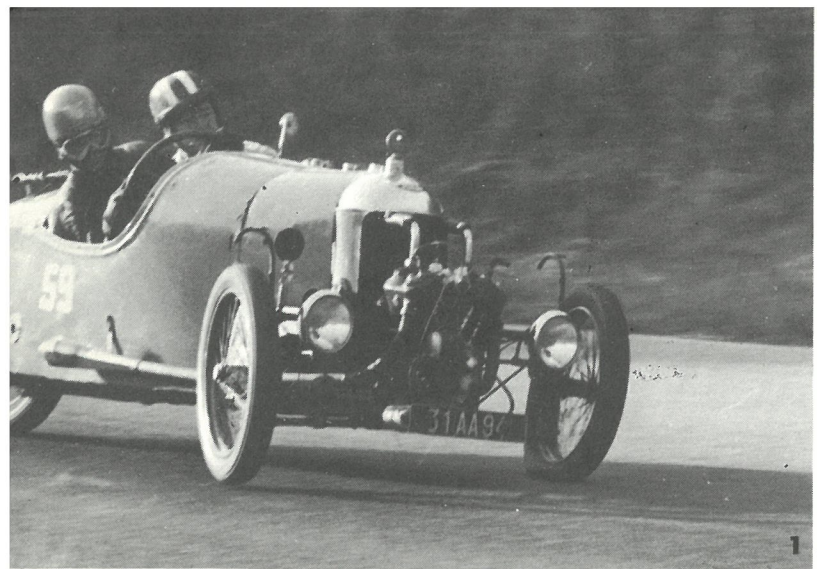
2



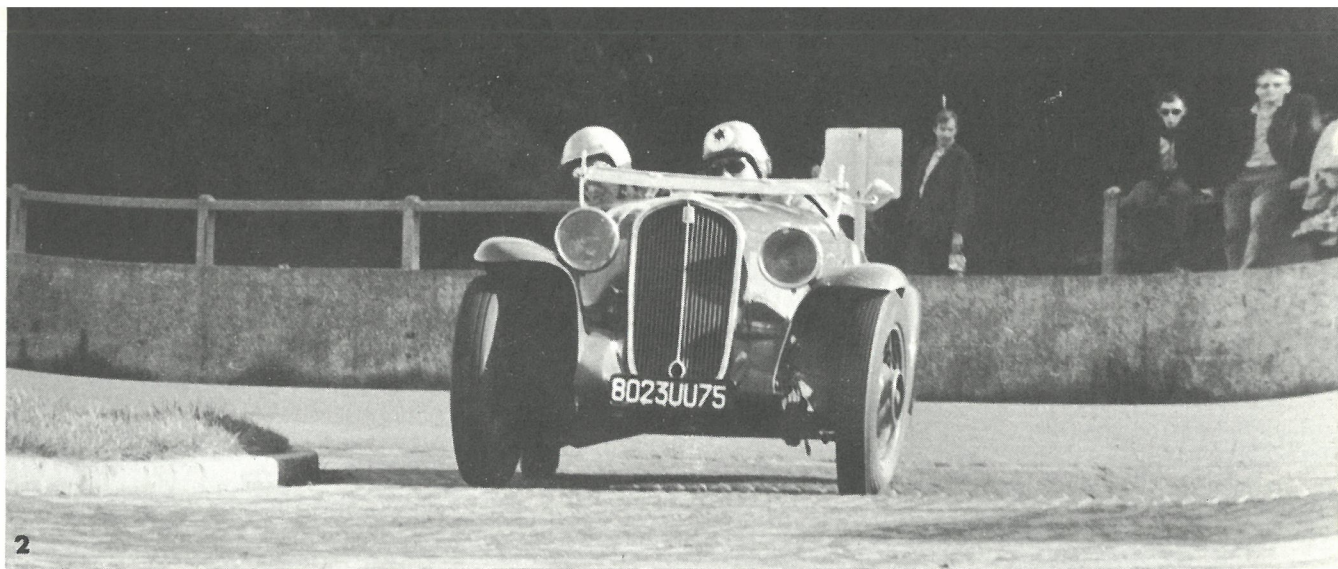
3



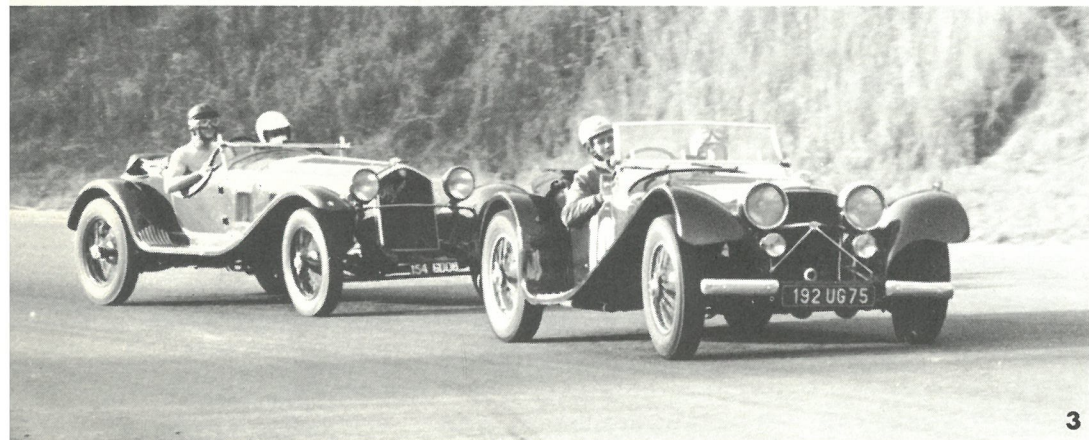
4



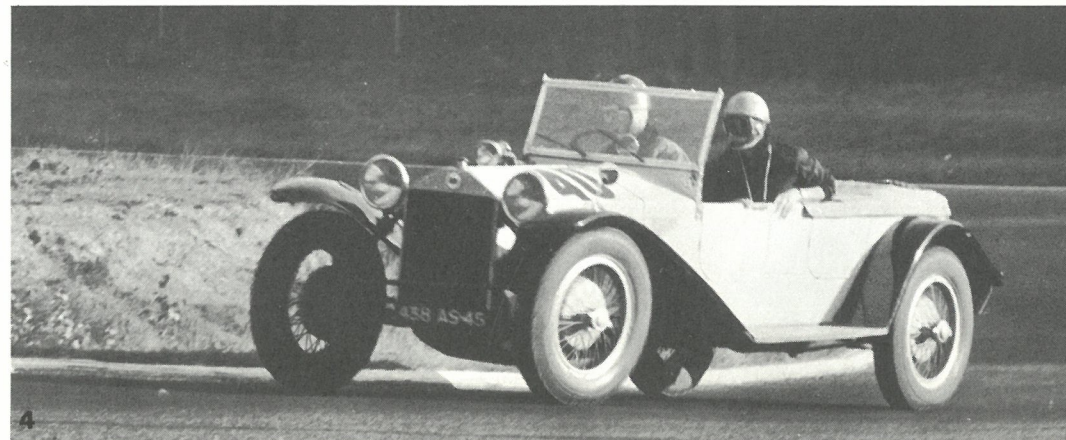
1



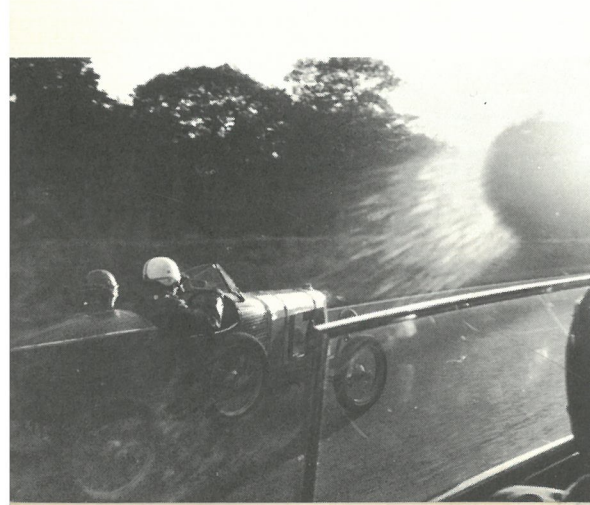
2



3

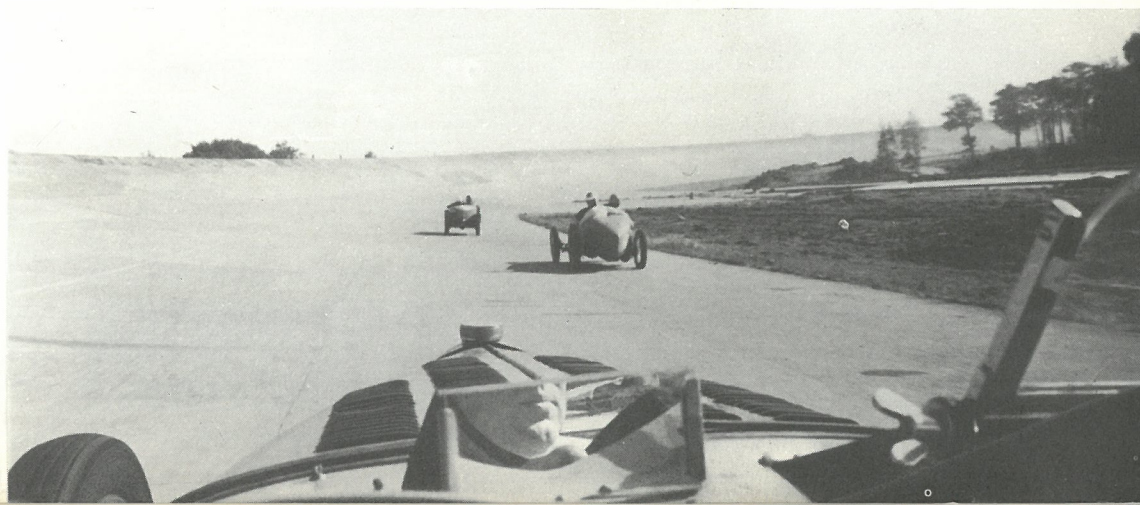


4



5

- 1. Morgan
- 2. Fiat mille/mille
- 3. Jaguar SS 100 et  
Alfa Roméo 1750  
à compresseur
- 4. Lancia Lambda
- 5. Amilcar CS





**paris - deauville...**

## ... 9-10-11 Novembre 1968

PARIS/DEAUVILLE étant cette année la seule épreuve importante sur route réservée aux vintages et post-vintages, nous nous attendions à une participation considérable ; le 15 octobre 45 voitures étaient déjà inscrites et le nombre de demandes dépassa rapidement 80. . . les possibilités de l'Hôtel Normandy en cette saison étant limitées, 15 voitures durent être refusées.

62 équipages prennent finalement le départ des Invalides le samedi 9 novembre par une fraîche, mais sèche matinée. Le plein, offert par TOTAL, ayant quelque peu espacé les départs, un regroupement général à Bois d'Arcy permit aux participants de se réchauffer ; la direction du Monoprix ouvrant toutes grandes les portes de sa Cafétéria.

La route de Bois d'Arcy à Pacy-sur-Eure n'est pas trop dure et nos voitures s'intègrent facilement à une circulation assez dense. Je dois dire qu'ayant doublé un grand nombre de participants moins rapides, il était très agréable de constater la parfaite tenue de tous. Il était évident que chaque conducteur de Paris/Deauville avait le souci de bien conduire, mais surtout de se bien conduire et, sans vouloir parler d'exemple, je crois que le fait de piloter une voiture aux performances dépassées, oblige son conducteur à plus d'imagination. Il doit, plus que les autres, prévoir ce qui va se passer devant, sans pour cela se désintéresser de ce qui se passe derrière, toujours prêt à faire signe au conducteur voulant le dépasser.

Faites-en donc l'expérience avec votre voiture moderne ; dès qu'une voiture veut vous doubler et quand cela est possible, faites un signe et vous serez surpris de constater que tous ouvriront leur fenêtre pour vous rendre votre salut. Ne serait-ce pas là le début d'un nouveau savoir vivre automobiliste !

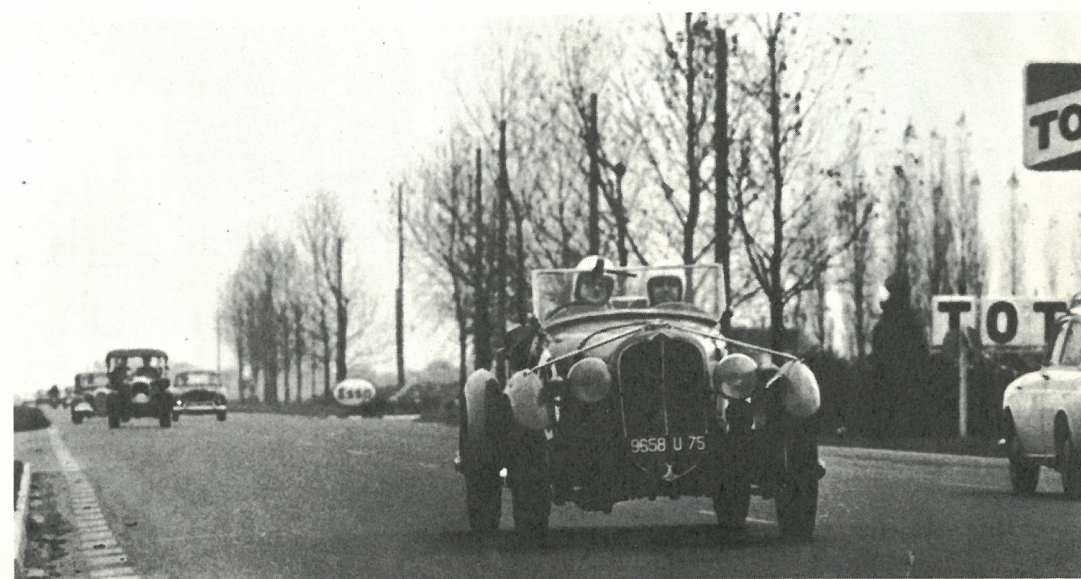
Si je m'étends quelque peu sur ce problème, c'est que personne ne peut rester insensible aux 15.000 morts tombés au champ de déshonneur de nos routes. Bien sûr, la France manque d'autoroute et notre réseau routier qui était le plus beau du monde ne peut plus satisfaire les gens pressés, mais sur 10 accidents la moitié est due à la bêtise des conducteurs. Que dire de cet atroce accident survenu justement près de Deauville où deux voitures seules sur une route à 3 voies se sont heurtées de face à plus de 100 km/h, sans qu'aucun des pilotes n'ait ni freiné ni tenté la moindre manœuvre pour quitter le milieu de la route. On serait tenté de dire "bien fait" s'il n'y avait eu, en plus des 2 conducteurs, 3 morts.

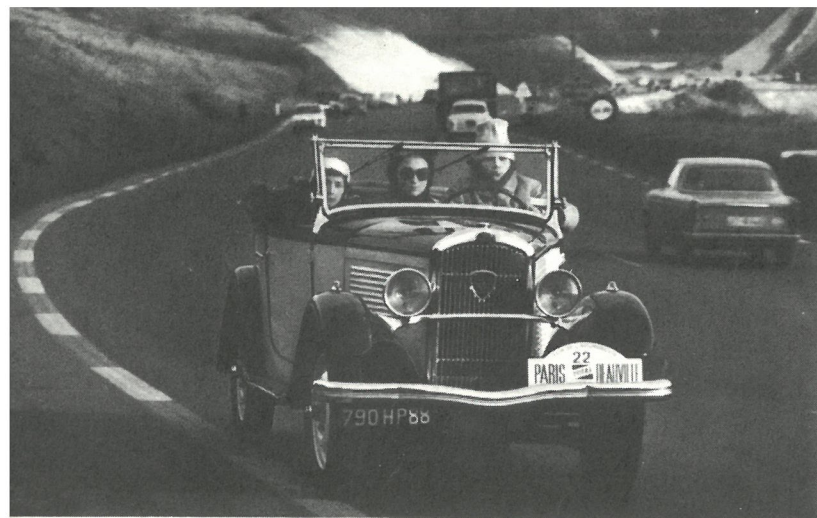
Mais revenons à Pacy-sur-Eure où la Mairie nous accueillait pour un agréable vin d'honneur ; le déjeuner en tout point parfait (merci Monsieur Barat du Lion d'Or) ne nous libérait que vers 15 heures. La circulation est encore dense mais tout se passe bien ; les arrivées à Deauville, où une foule nombreuse nous attend, se succèdent et à 19 heures tout le monde est là en bon état à l'exception d'une C4 arrivée avec une bielle coulée.

À 20 heures toutes les voitures sont groupées sous le marché couvert et les participants commencent à se retrouver au bar de l'Hotel Normandy.

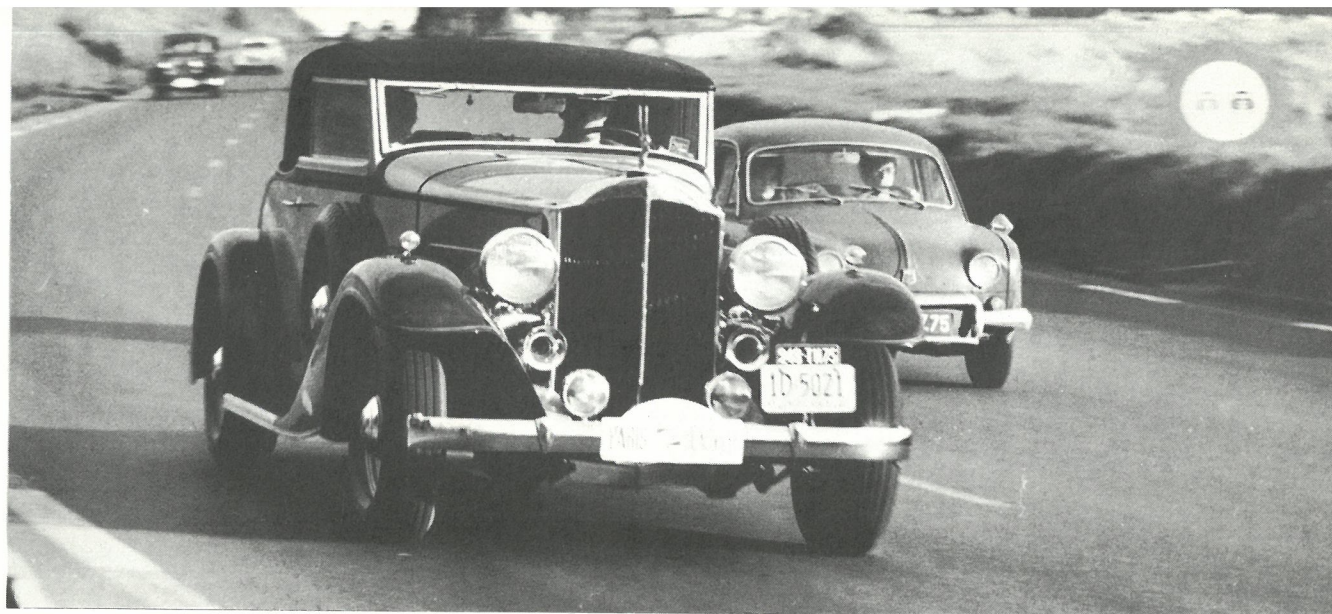
**DIMANCHE** : le confort de l'hôtel et le petit déjeuner nettement influencé par la proximité de l'Angleterre retardent quelque peu le programme ; ce n'est que vers 10 heures que les plus courageux se sont présentés pour prendre leurs voitures et les conduire sur la promenade.

À 14H.30, après un défilé à travers Deauville, les voitures se rangeaient par catégories autour du parking proche de la piscine.





*Peugeot 201*



*Packard 8 cylindres.*



Dès 15 heures plusieurs milliers de spectateurs se pressaient pour assister à la présentation des voitures, présentation commentée avec beaucoup d'aisance et d'humour par Philippe Dubois qui nous fit une belle démonstration de ses connaissances techniques (une camionnette avec haut-parleur mise à notre disposition par YOPLAIT, nous aida beaucoup).

A 21 heures le dîner de gala (170 couverts) réunissait les participants et les personnalités de Deauville. Après quelques courts discours, rendez-vous fut pris pour l'année prochaine.

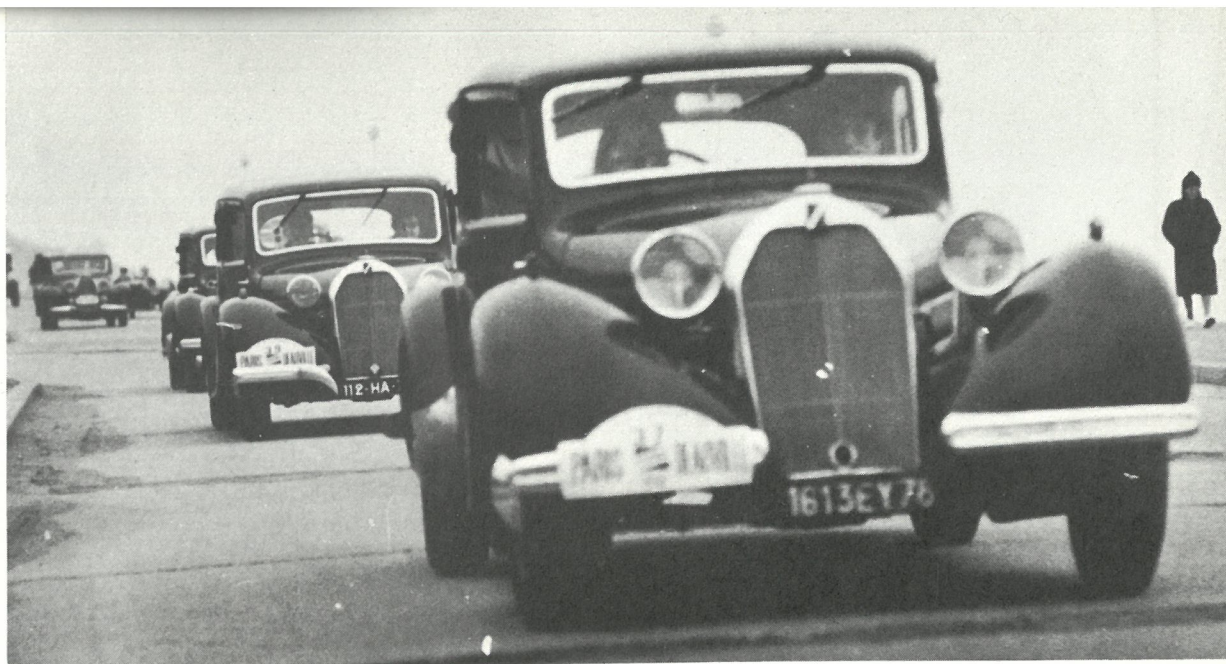
En conclusion :

De belles voitures dans un état de présentation exceptionnel, à la mise au point mécanique sans reproche (62 partants 62 arrivés), une très bonne ambiance de Club, une organisation parfaite à tout point de vue et un bon point pour les dames dont l'élégance au dîner de gala était digne du renom d'un des plus grand palace de France.

Si Monthléry réunit les automobilistes amateurs de voitures de course et de compétition ; si Paris-Nice rassemble les amateurs de longues randonnées à tendance sportive, Paris-Deauville est lui la grande épreuve de prestige où doivent se retrouver, comme cette année, les plus belles voitures et les plus jolies femmes.

*Citroën type A, 1920*

*Reportage photo : Ludo*



2

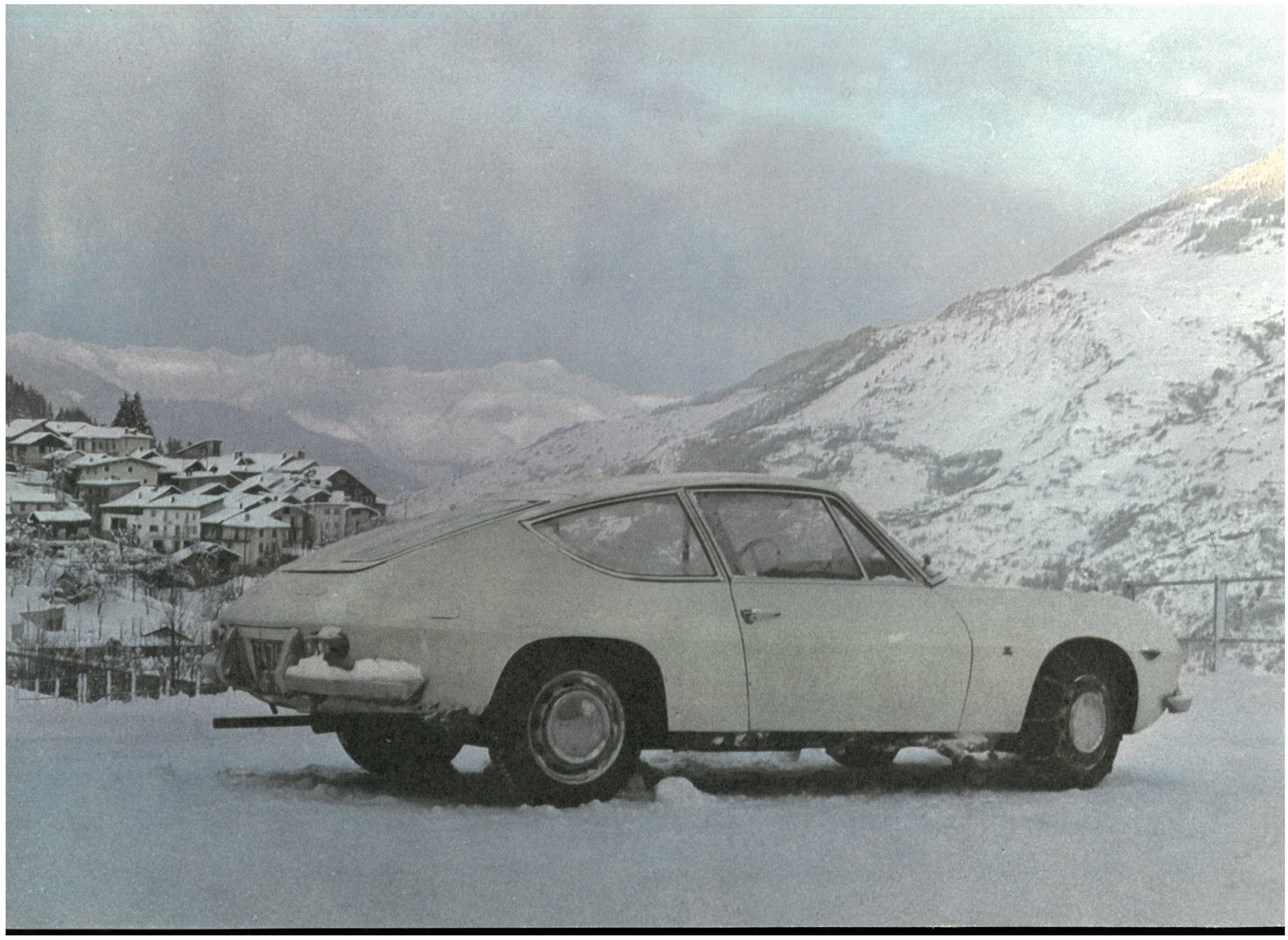


3

1. Guidot et fils sur Amilcar CGS

2. L'écurie Talbot

3. Devinez la marque de la voiture ?





# FULVIA

## SPORT 1,3

Contrairement à une opinion répandue, les collectionneurs de voitures anciennes sont plus passionnés de voitures que d'ancien.

“L'Automobiliste” a donc pensé intéresser ses lecteurs en essayant, dans chaque numéro, une voiture actuelle susceptible de satisfaire cet amour pour l'automobile.

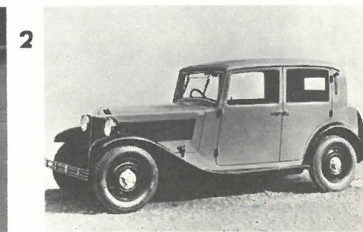
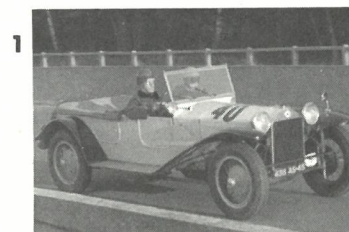
Quelle est donc l'automobile-type pouvant se faire aimer par ce curieux personnage pour qui la conduite d'une voiture doit encore être un plaisir, même sur des routes où chaque virage cache un piège soigneusement dissimulé (C.R.S. banalisé, 15 tonnes faisant demi-tour, moissonneuse batteuse en mal de champ à couper, sans parler des betteraves répandues sur nos routes dans le but évident de résorber l'excédent de notre production sucrière).

Quels sont les critères devant présider au choix d'une telle voiture :

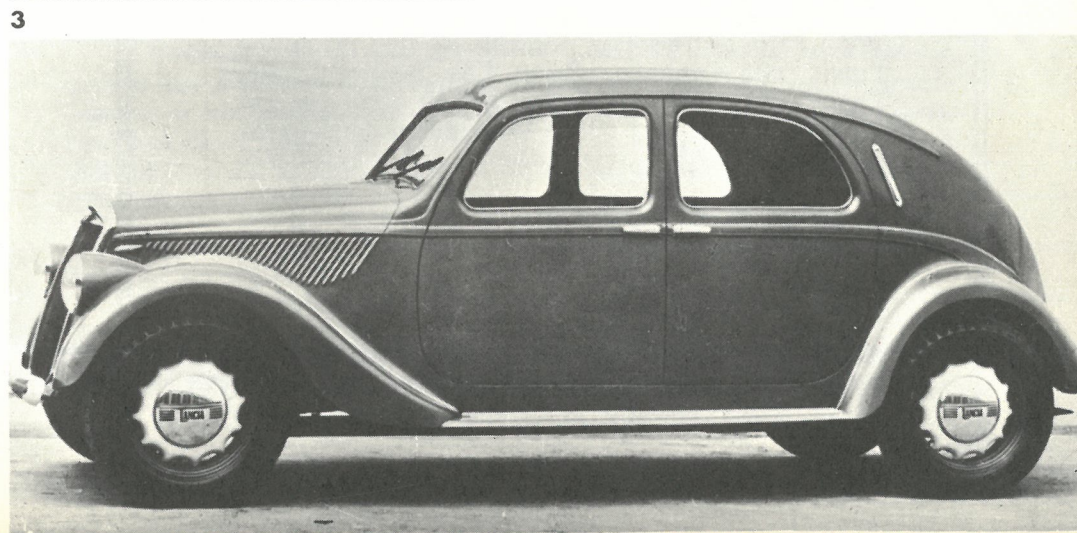
- une mécanique précieuse mais solide, une carrosserie élégante et racée, une tenue de route sans reproche, une vitesse de pointe obligatoirement au-dessus de 180 et enfin un confort suffisant pour ne pas dégoûter sa petite amie dès la première sortie.

Le prix ne doit pas être un élément restrictif ; ou bien on peut, ou bien on ne peut pas, mais rien ne vous empêche de rêver. Elle ne doit pas en plus, être trop répandue afin d'attirer au moins l'attention des moins de 12 ans.

A première vue moins de 20 voitures peuvent actuellement satisfaire à ces exigences.



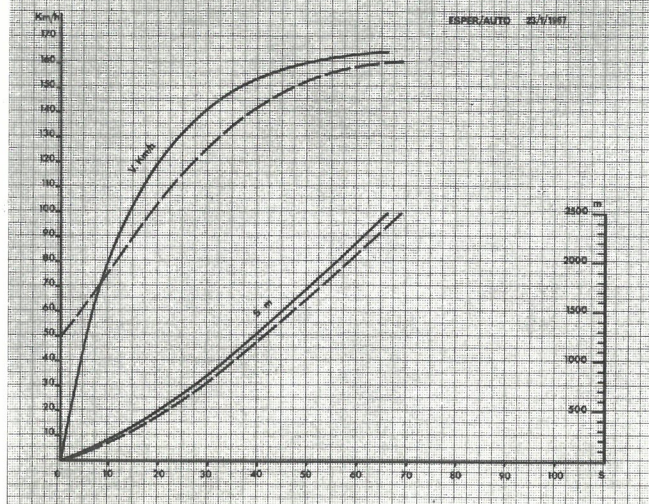
1) Lambda 1923  
2) Belna 1935  
3) Ardenna 1937



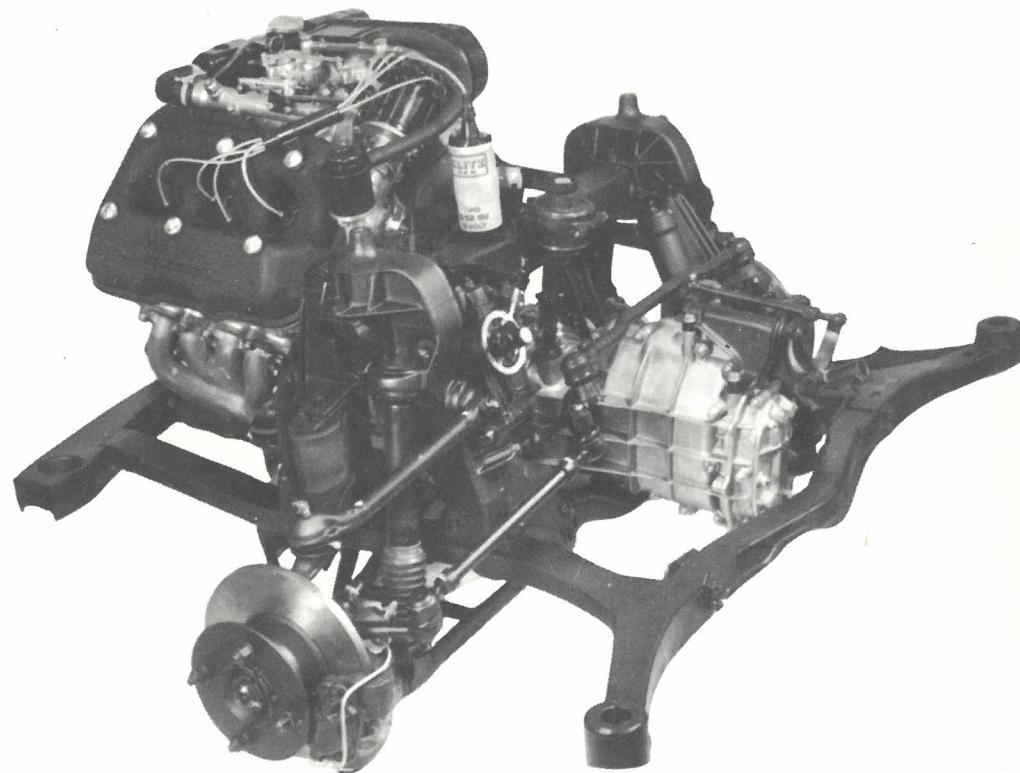
Ce graphique met en évidence la vitesse atteinte sur une distance de 2500 mètres. Cette vitesse est naturellement inférieure à celle de pointe

— Départ arrêté avec passage des vitesses à 6200 tr/mn;  
 - - - - - Départ en 4e de 50 km/h à 1650 tr/mn

V. km/h = Vitesse en km/h  
 Sm = Distance (m)  
 s = secondes  
 m = mètres



Voilà enfin la troisième nouvelle version du coupé Fulvia: elle s'appelle «Sport 1.3». Sa carrosserie Zagato, légère et aérodynamique, se distingue par la ligne originale et par la vaste place derrière les deux sièges, utilisable comme une confortable place arrière ou pour le transport de bagages. Le coupé Sport 1.3 est équipé du même moteur que le type Coupé 1.3, dont la puissance est de 87 ch DIN à 6000 tr/mn; rapport au pont plus long: 11/39 au lieu de 10/37. La vitesse de pointe est plus élevée: 176 km/h, tandis que la consommation de carburant n'est que de 8,4 litres aux 100 km (CUNA). Ses qualités de reprise sont très brillantes: 33,5 s pour parcourir le kilomètre départ arrêté.



Nous avons éliminé d'emblée toutes les "ouvrières" même améliorées, les besogneuses ou, si vous préférez, les utilitaires; en un mot, la voiture qui vous conduit à votre bureau ou en vacances et où cohabite pendant de pénibles heures, femme, enfants, chiens, chats et belle-mère. Nous avons également éliminé toute une production anglo-saxonne qui, profitant de la faiblesse des constructeurs latins, inonda le marché européen, mais surtout américain, de fausses sports aux formes molles, à la mécanique d'autobus d'avant 40 et à la tenue de route à faire attraper la maladie de Parkinson au plus flegmatique des chow-chow\*.

Enfin nous avons choisi de répartir les élues en 3 catégories :

- les petites nerveuses, par exemple : Lancia, Alpine, Matra, Lotus,
- les méchantes : Ferrari, Maserati, Porsche, etc. . . ,
- et les fausses calmes : Rolls Royce nouveau modèle, Iso Rivolta, et bien sûr quelques belles américaines.

\* Le chow-chow passe pour être le sujet le plus calme de la gente canine.

Ne voulant surtout pas que l'on me soupçonne de chauvinisme, j'ai choisi de présenter dans ce numéro une Italienne : "La Lancia Fulvia" sport 1,3 habillée par Zagatto.

Un peu d'histoire est nécessaire pour parler de cette voiture.

En 1923, Lancia présentait la Lambda, voiture aux solutions enfin modernes : carrosserie monocoque (pas de châssis permettant de réaliser une voiture très basse), moteur 4 cylindres en V à arbre à cames en tête, roues avant indépendantes et très large emploi de l'aluminium.

La Fulvia peut être considérée comme l'aboutissement d'une longue série de perfectionnements qui ont noms : Belna, Ardenna, mais qui ont toutes gardé les principales caractéristiques de la Lambda.

Pourquoi la Lancia Fulvia ? Pour sa mécanique. . belle, bien dessinée, fine mais robuste, ce groupe conserve de sa soeur aînée le moteur 4 cylindres en V à 20 degrés, tout en aluminium, coulé sous pression, à arbres à cames en tête commandant des soupapes en V par l'intermédiaire de culbuteurs, solution déjà utilisée sur la Lambda (et sur la Ferrari 12 cylindres).

Ce moteur, incliné pour permettre un capot plus bas, est en porte à faux par rapport à l'axe des roues avant, la boîte se trouve ainsi très près du pilote permettant de commander directement les vitesses par un court levier bien en main.

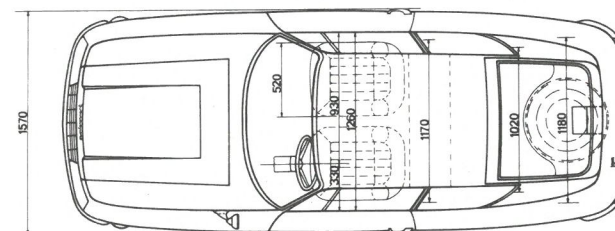
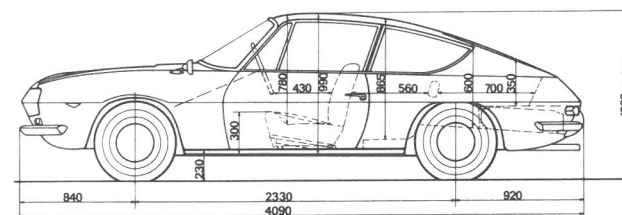
La position avancée du moteur facilite l'insonorisation mais il passe juste assez de bruit (le sifflement dû à la distribution charmera l'oreille de l'amateur de Bugatti habitué à la chanson du compresseur) pour permettre une conduite normale mais rapide sans avoir à surveiller continuellement le compte-tours.

La boîte à 4 rapports et marche-arrière est la digne petite-fille de celle de la Belna qui passait pour être une des meilleures boîtes des années 35.

En ce qui concerne la carrosserie, son allure m'avait d'emblée beaucoup plu. Agressive sans exagération, basse sans obliger son propriétaire à une gymnastique trop compliquée pour accéder au siège, elle donne l'impression d'un aérodynamisme de bon aloi. D'ailleurs, ce modèle a inspiré depuis une grande partie de la production italienne actuelle. Et si certains prévoient à cette voiture une carrière toute féminine, son comportement au Tour de Corse prouve que nous ne sommes pas en présence d'une nouvelle Floride. Pour la conduite, elle devrait satisfaire aux exigences d'une grande partie de nos amateurs.

Bien sûr, c'est une traction avant avec ses défauts, sous vireuse, patinant aux démarrages trop secs, ne permettant pas de dérapages contrôlés qui sont un peu le piment dont on aime de temps en temps saupoudrer une étape trop longue et monotone. Mais en regard de ces petits inconvénients, que de qualités : une tenue sur route, même mouillée, sans aucune surprise si ce n'est celle de ne pas avoir à corriger la trajectoire prévue : une stabilité en ligne droite vraiment fantastique, même par vent de travers et une sécurité dans le freinage qui ne souffre

## Fulvia Sport 1.3



pas de l'absence de servo d'ailleurs formellement déconseillé par l'usine. Cette tenue de route n'est pourtant pas obtenue au détriment d'un certain confort. Le pilote et son passager disposent de sièges bien dessinés, d'un grand espace pour les jambes, le levier de vitesses au plancher permet des passages super-rapides. Une petite banquette arrière peut recevoir deux enfants ou une grande valise. Le coffre à bagages, qui fait partie de l'habitacle, est lui suffisamment grand pour recevoir les bagages de deux personnes.

Enfin l'ouverture électrique de la glace arrière, réglable depuis le tableau de bord, facilite la ventilation. L'air frais ou chaud admis par les bouches situées à l'avant de l'habitacle, fuit par cette ouverture.

L'aérodynamisme de bon aloi dont je parlais au début de cet article, est payant. Les performances de cette voiture sont certainement dues en grande partie à un très bon dessin de sa carrosserie. Donnée pour 175 km/h., la Lancia, que nous avons essayée à Montlhéry, a tourné régulièrement sur l'anneau à 180 km/h., ce qui donne sur route un bon 185 km/h. Avec la même mécanique le coupé normal, pourtant très réussi, n'atteint que 170 km/h.

Une version équipée d'un moteur 1600 vient d'être présentée au Salon de Turin. La vitesse de pointe dépasse 210 km/h.

Pour conclure, la Lancia Fulvia sport, carrossée en série par Zagatto, est une vraie voiture pour amateur et sûrement une de celles à inscrire sur la liste de voitures à garder pour ses petits enfants.

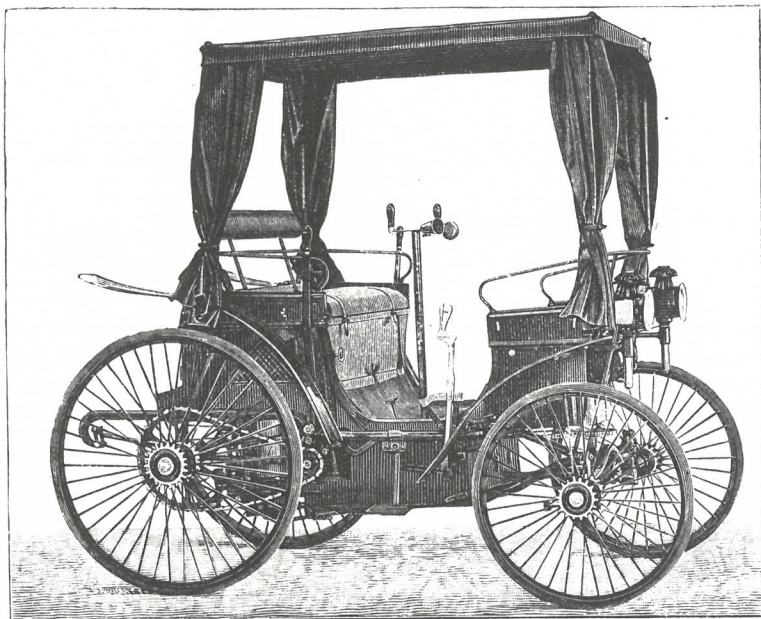
*Cabriolet ?  
Coupé ?  
Coach ?*

... la plus grande confusion

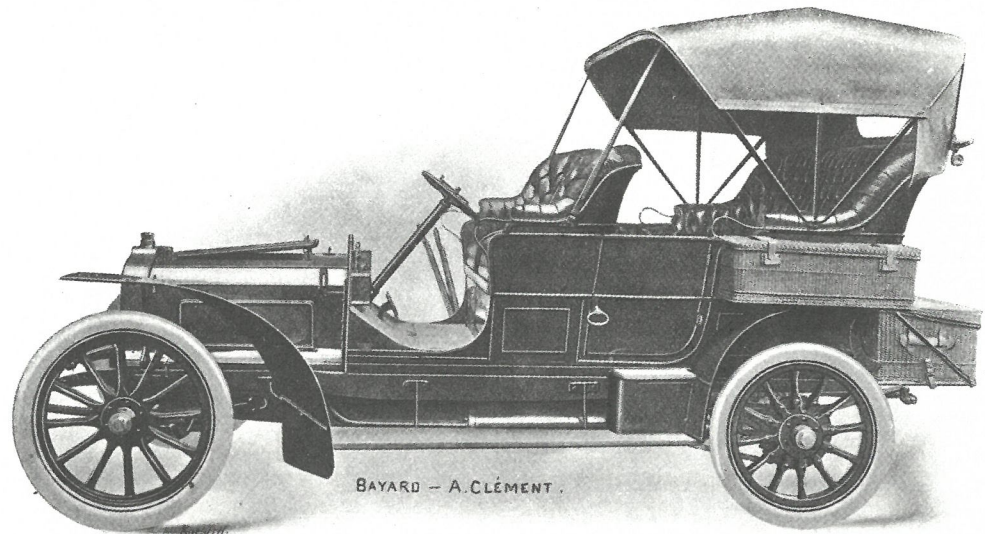
régne dans l'esprit des Amateurs. Déjà en 1930 la Chambre Syndicale des Carrossiers devant "l'anarchie" régnant dans la production automobile, décida de normaliser les appellations et de créer un catalogue des différentes formes de carrosseries.

Ce catalogue comportait plus de 25 types français dont certains ne furent sans doute jamais fabriqués.

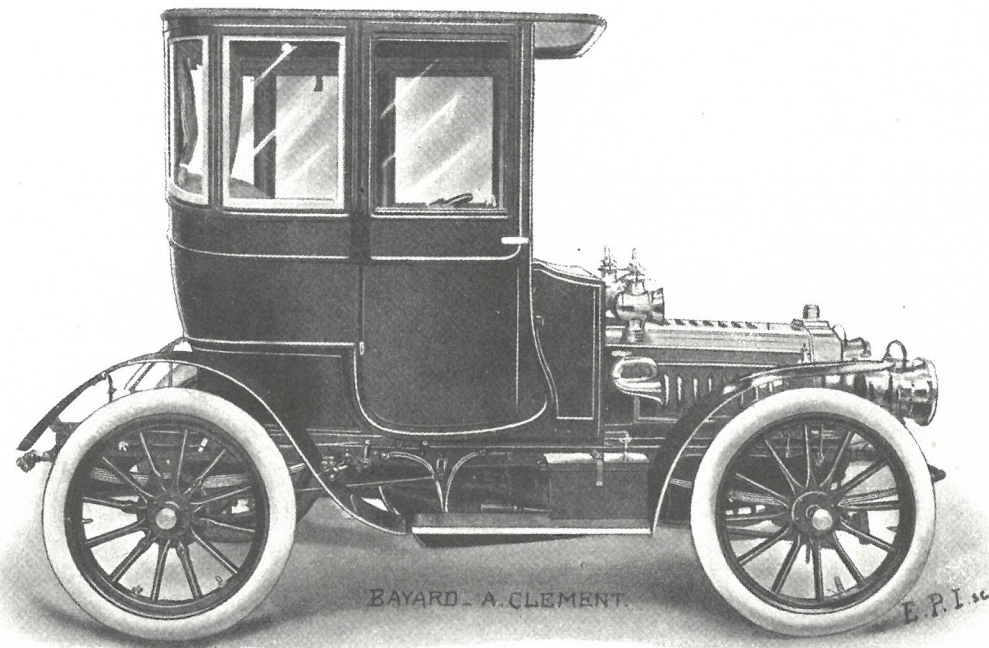
Nous avons donc choisi de reproduire les modèles les plus répandus, bien entendu il s'agit là de modèles types, les proportions peuvent varier les formes également.



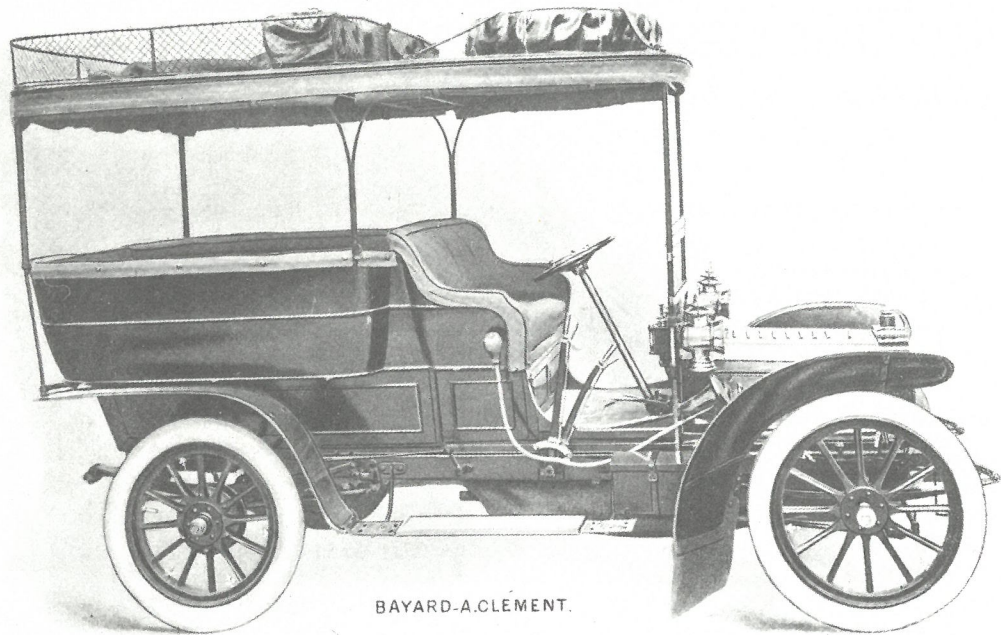
— Vis-à-vis Peugeot à quatre places. Moteur Daimler.



**DOUBLE PHAETON**

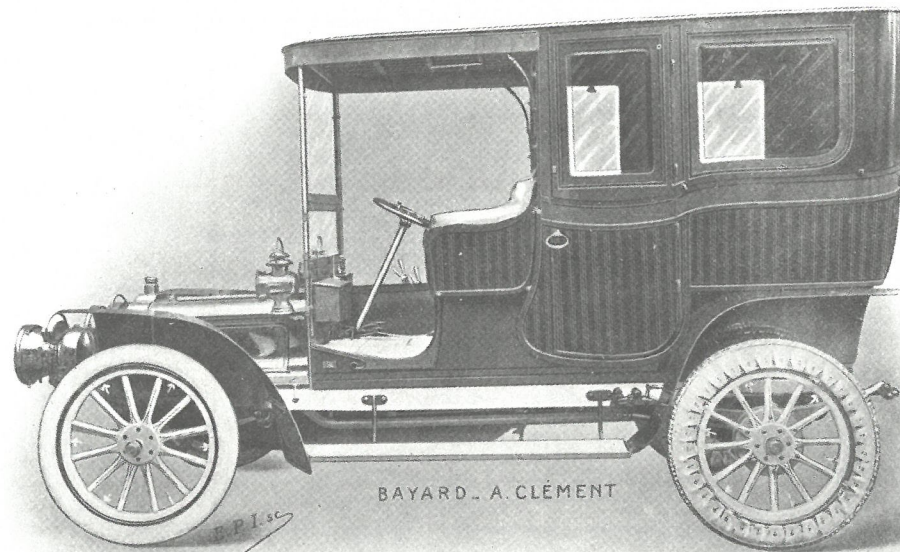


**COUPE**



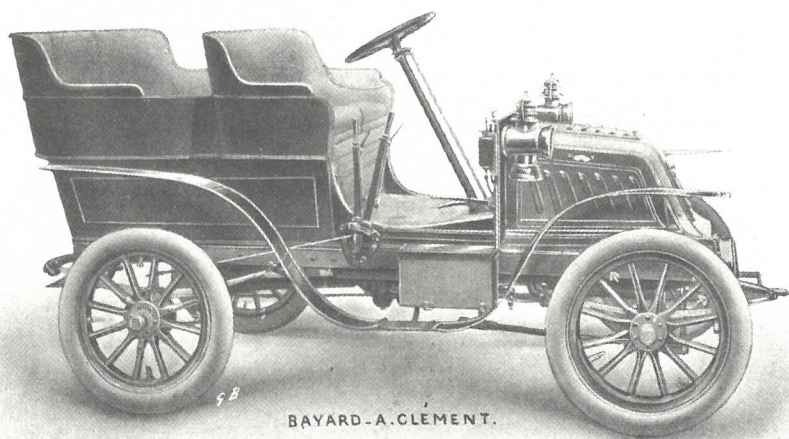
BAYARD-A. CLÉMENT.

VOITURE DE FAMILLE



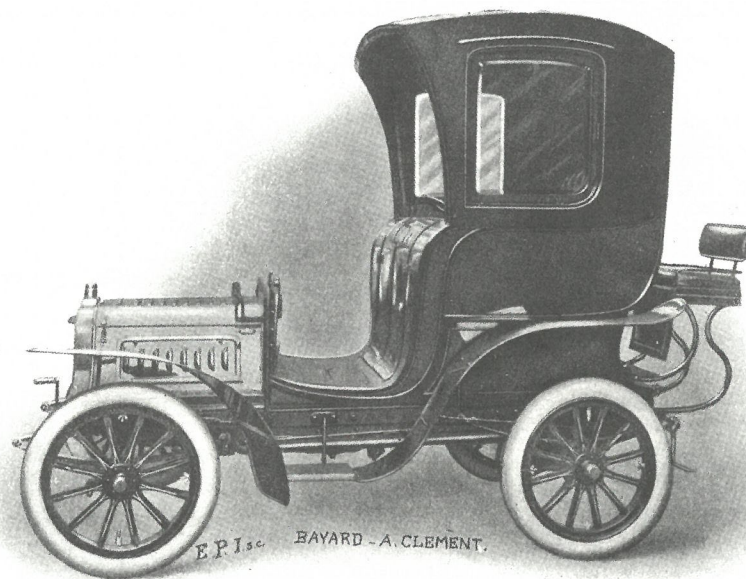
BAYARD - A. CLÉMENT

LIMOUSINE



BAYARD - A. CLÉMENT.

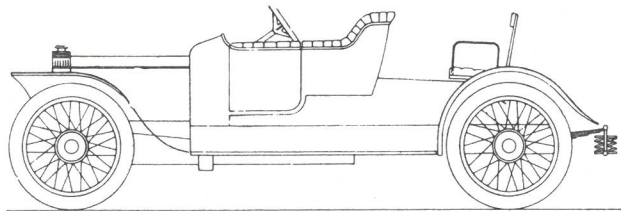
TONNEAU



BAYARD - A. CLÉMENT.

CAB

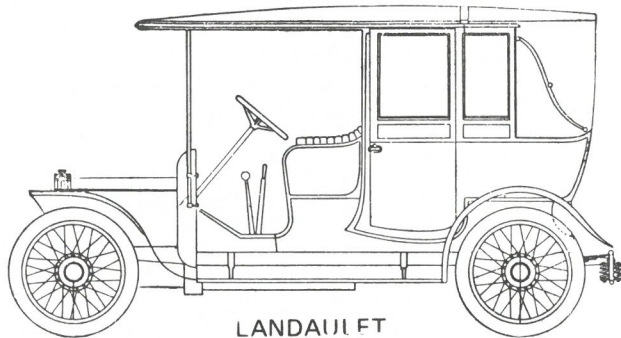
# 1910



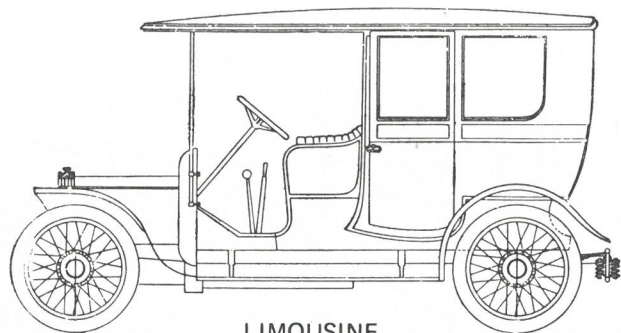
RUNABOUT



DOUBLE PHAETON

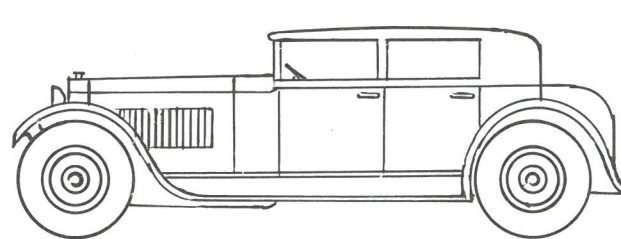


LANDAU LET

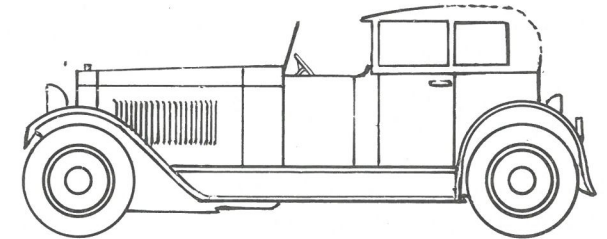


LIMOUSINE

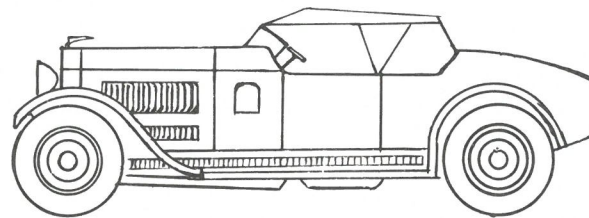
# 1920-1935



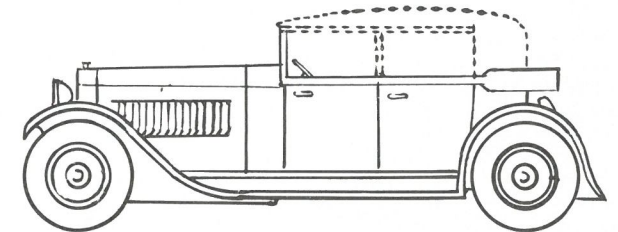
BERLINE



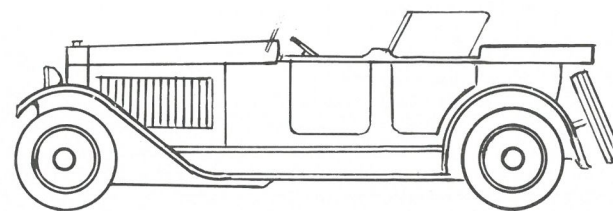
COUPE LIMOUSINE



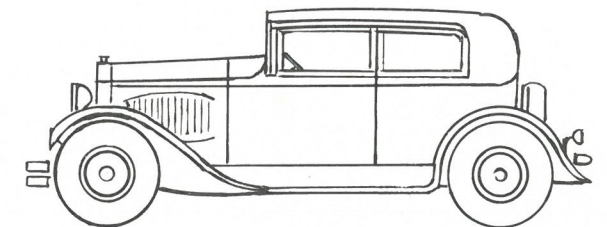
TORPEDO SPORT



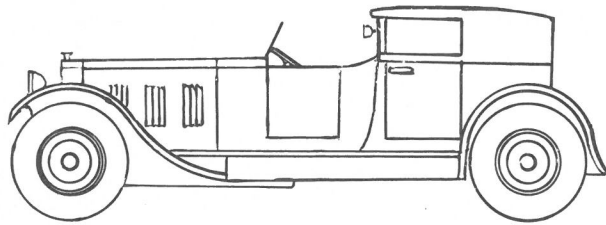
BERLINE TRANSFORMABLE



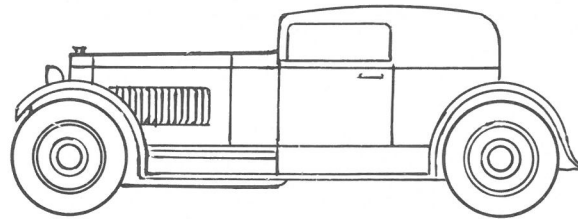
TORPEDO



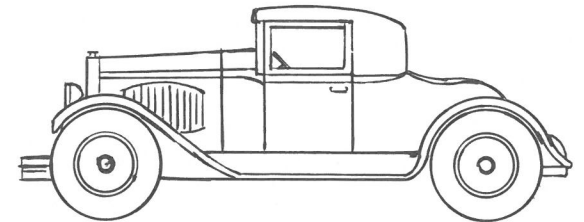
COACH



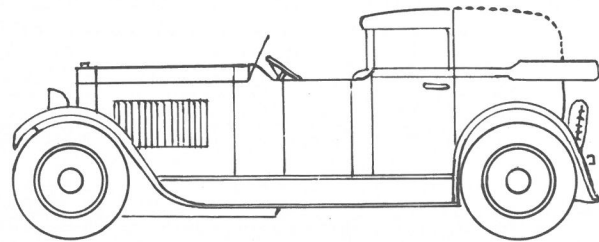
COUPE CHAUFFEUR ou COUPE DE VILLE



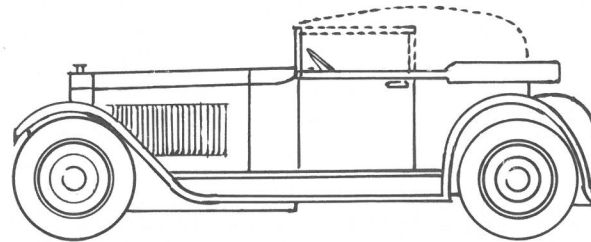
COUPE



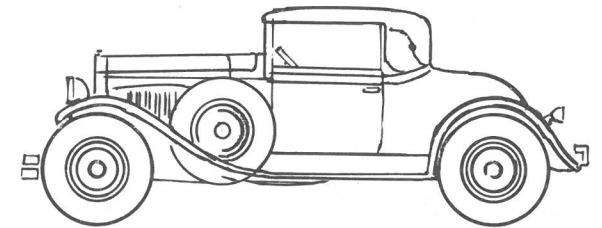
COUPE



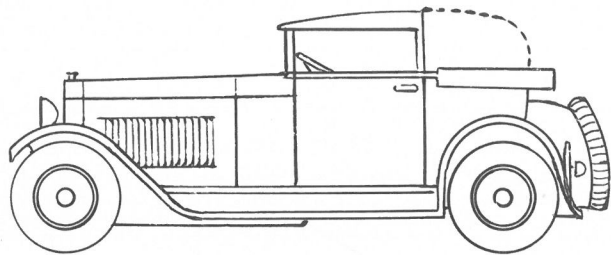
LANDAULET



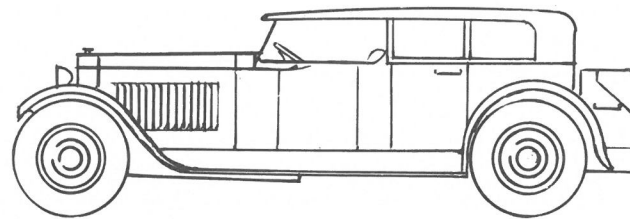
CABRIOLET



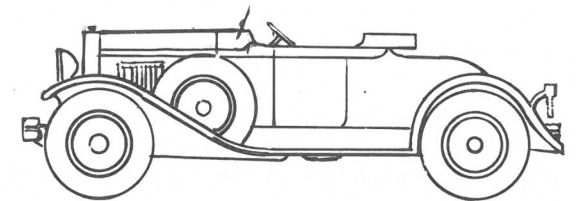
CABRIOLET (AMERICAIN)



CONDUITE LANDAULET



LIMOUSINE



ROADSTER

# antipatation

## VISITE D'UN MUSEE AUTOMOBILE EN L'AN 2030

### Le Musée Vérité

Ce premier octobre 2030, le petit Géodus 15 Ter avait invité quelques amis pour une émission TV concernant son grand-père Stévus. Il siffla deux fois et l'immense paroi TV s'alluma : une charmante minette en maillot rose apparut et annonça :

– Ici TV 23ème chaîne.

Un des amis de Géodus s'exclama en se frottant l'antenne : *"elle est pas mal tickée du papus"*. En effet, les speakerines étaient engagées de 14 à 18 ans maximum. Ensuite, à leur première cellulite, elles disparaissaient. Leur reconversion se faisait, en *"vieux chien"* de bureau, ou femme de peine à vidanger les connexions, ou encore en gratte-chef de service, en fonction de leurs capacités.

– Mes numéros chéris, vous devez me trouver bien pudibonde aujourd'hui, mais ce deux-pièces bikini est d'époque 1970, année de la création du Musée que nous allons vous présenter. Après la visite de nos trois Musées Nationaux de la semaine dernière :

- Fondation auto-textil, en Alsace,
- Belpièce, à Lyon,
- Océanotacot à Nonaco,

nous allons étudier une des dernières collections privées à avoir été nationalisée : *"Le Musée Vérité de Bar-le-Duc"*. Pourquoi Musée Vérité ? Parce que son but était de détruire tous les dogmes d'alors : fausses grandes marques, l'infailibilité des présidents, supériorité des multicylindres, valeur du rare, etc. . . ; tout fut remis en question.

### Bar-le-Duc, la ville gaie d'Europe stradale

La speakerine continue d'expliquer :

- Ce Musée est situé à Bar-le-Duc, ville réputée pour la sécheresse de son climat : grâce à la fameuse coupole géodésique en plasticon de 10.000 mètres de diamètre permettant de créer un micro climat type Côte d'Azur ; ou plutôt ex-Côte d'Azur, car celle-ci, contaminée par une mer polluée est, comme vous savez, devenue dangereuse pour l'homme et l'on y a placé des centrales atomiques automatiques. Sous la coupole, l'oeillet *"Gigantus"* et la banane, richesses du pays, y poussent sans effort ; l'air dépoussiéré a aussi bouleversé la conception des Musées. En effet, les voitures par exemple, y sont simplement déposées dans la *"nature"* au milieu du thym et du romarin sans que jamais la moindre humidité ni impureté ne vienne ternir les nickels.

J'interroge maintenant Monsieur BICOUSIN, Conservateur ; il est revêtu de sa tenue de 1ère classe, en résine rouge imitant la peau de bique.

- Ces voitures sont-elles en état de marche ?
- Elles l'étaient, explique-t-il, mais aucun moteur ne doit tourner pour ne pas vicier l'air ; d'ailleurs il est maintenant pratiquement impossible d'obtenir de l'essence. Seul un parfum très cher *"TACOT"* de Cardinet, en rappelle l'odeur ; mais les bruits, d'époque, ont été enregistrés. Sur un bloc de marbre, devant chaque voiture, un gros bouton rouge fait office de démarreur et on entend le bruit de la voiture pendant qu'une odeur typique se répand : ricin pour les

vintages, excrément de cheval pour les antiques. Afin de faire plus vrai une fois sur 15 le système se bloque, simulant la panne. On peut alors entendre une flopée d'injures et d'obscénités heureusement incompréhensibles en 2030 :

- Va te faire tapir le concis par la succion du carbu et vomir le col par un permut de bigoudan d'Avallon.

Mais visitons ensemble le Musée, si vous voulez bien :

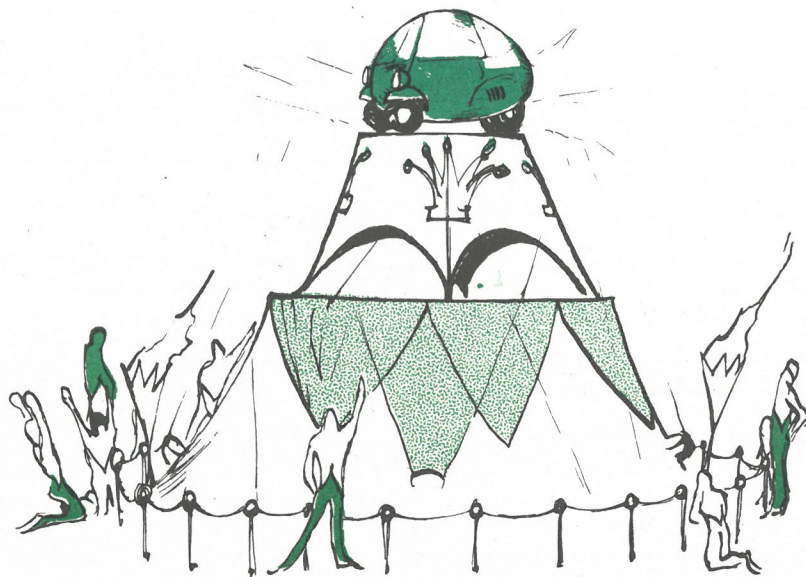
### L'Oeuf Isetta ; il fallait y penser

Suivons le guide :

- Au milieu de "l'espace Musée" où courent les petites routes en terre et en vieille asphalte noire, sur un socle composé de cabriolets 404 pressés en petits cubes, ce que le pépé de Géodus considérait comme le chef d'oeuvre une ISETTA première série, l'Italienne.

En nous approchant de la voiture nous entendons un chant. Ecoutez le poème en vers libres qui loue les qualités de sa forme ovoïde, forme singulièrement prophétique :

- *O toi Isetta sublime,  
qui exprime enfin toute la pureté originelle,  
après le long purgatoire des fausses aérodynamiques,*



*je t'aime, Boum, je te baise, Tac, je te graisse ta portière, Clic Clac  
et je te tamponne l'échappement, Pof Pof."*

Cela vous paraît peut-être un peu audacieux et lyrique, mais quelle poésie et quelle voiture !

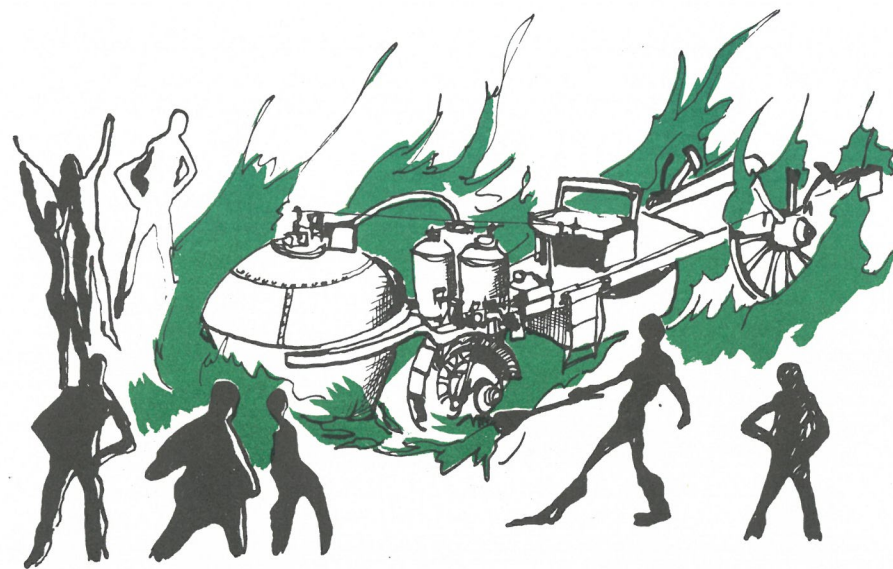
Malheureusement il en reste très peu, la plupart furent transformées en barbecue géant pour fermette à la campagne.

### Chefs-d'oeuvre au purgatoire

L'Opel Kadett 1964, autre bijoux passé inaperçu aux yeux des contemporains. On n'imaginait pas à l'époque la difficulté de dessiner une voiture aussi harmonieuse sur un châssis affublé d'autant de défauts ; étroit, haut et court, avec un cahier des charges très sévère imposé par sa diffusion dans le monde : hauteur pour le gibus londonien, garde au sol pour les routes espagnoles, visibilité, accessibilité, etc. . . Toutes choses qu'un carrossier de Ferrari ou de Masérati peut ignorer.

### Le Farfadet de Cugnot, une légende !

Ici, vous pouvez voir une des rares copies du fardier de Cugnot conservée pendant longtemps aux Arts et Métiers. L'original fut brûlé quand un historien célèbre prouva que c'était un faux, un simple alambic à roulettes et que Cugnot, gai luron, n'avait inventé qu'un yoyo. L'amour propre national se trouva blessé profondément.



Tous les documents, copies, maquettes et livres concernant ce char furent brûlés et le buste en bronze de "Cugnot roi du yoyo" fondu en vidanges à W.C.

- Par bonheur, on retrouva dans une poubelle, vers l'an 2002, les restes de la fameuse "papinette", sorte de géniale marmite roulante à 3 roues, construite par Denis Papin comme chacun sait. Elle est exposée aujourd'hui aux Arts et Métiers.
- Autre légende et scandale dans un autre genre, la Tamborghini des années 1967 : la voiture qui avait vraiment l'air de ce qu'elle n'était pas, une course n'ayant jamais couru, la plus chère mais d'une finition spartiate, voiture de parade ne pouvant parader parce que trop peu souple, inconfortable, bruyante et chauffant. Elle cultivait le paradoxe jusqu'à avoir des grilles de phares en acier bruni, imitant le plastic. On imagine mal le génial Bertone, Père de l'extraordinaire Fiat V8 1953 et l'Iso Rivolta Stradale 1965, dessiner ses lignes molles et indécises. Elle plaisait aux profanes, enrichis dans la chanson à midinette et indifférents à se laisser doubler et ridiculiser par des Porsches 911 conduites par des messieurs à tempes grises en costume.

#### De 4 à 8 et surtout pas 2

Vous remarquerez l'absence des 12 et 16 cylindres dans ce Musée, le pépé ayant prouvé qu'aucun de ces multicylindres n'a jamais marché convenablement, qu'il s'appelle Packard, Voisin, Cadillac, Hispano ou Bugatti. Sa formule préférée était : "rien au-dessus de 8, rien au-dessous de 4". La seule exception pour lui était le 12 Ferrari.

Quant aux 1 et 2 cylindres, je n'ose pas répéter ce qu'il en disait ! Même haine pour les voitures rares ; il aimait à dire :

- "Les voitures rares sont celles dont personne ne voulait parce qu'elles étaient trop mauvaises ! S'il en achetait quelquefois, c'était pour les casser.

Comme ça elles seront encore plus rares".

Inutile d'ajouter qu'il n'avait pas que des amis.

#### Bouton le nègre

- Et les fameuses De Dion Bouton je n'en vois pas !
- Comment, mais depuis 15 ans déjà, il n'en reste plus une seule en Europe ! Vous savez comment les Noirs d'Amérique prirent le pouvoir ; un professeur trouva une méthode secrète pour accoucher



les femmes à 2 mois 1/2 et développer normalement ces prématurés dans des usines couveuses. Au rythme de 40 enfants tous les 10 ans, Ils devinrent rapidement majoritaires et prirent le pouvoir. Les Blancs furent parqués dans des réserves canadiennes. Devenus le peuple le plus riche, ils donnèrent libre cours à leur fantaisie naturelle. Par exemple : un de leurs généalogistes cru déceler du sang noir chez Bouton ; aussitôt, de le glorifier, d'assurer que De Dion l'avait exploité honteusement et de racheter tout ce qu'il avait produit pour gratter le "De Dion".

Ils y réussirent, grâce à leur argent, et même quelquefois sous la menace : un réfractaire qui voulait garder la sienne fut mangé lors d'un pique-nique durant le rallye Alger-Tombouctou. Il faut préciser que ce rallye était organisé (mal) par le Club 24-64, et les sandwich rares.

- Un Musée, interdit aux Blancs, conserve toutes ces "Bouton" dans le Connecticut. On peut lire sur le fronton : "Bouton y a bon".

## Section épouvante

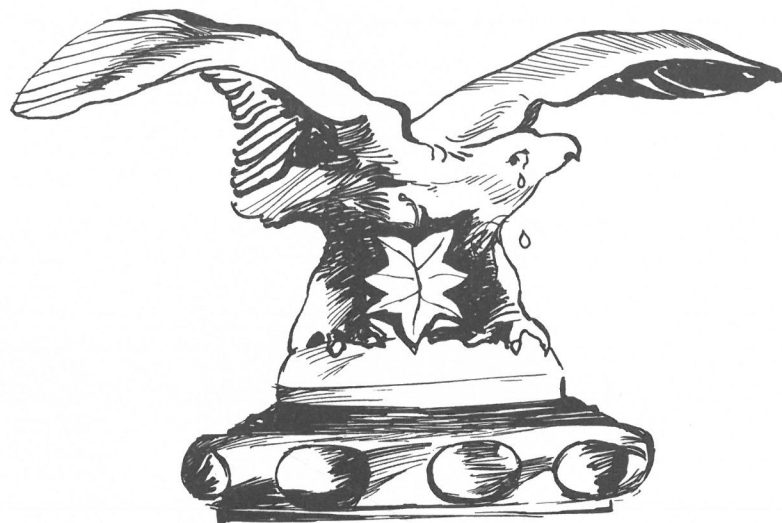
Dès l'entrée, une Toyopet coupée en deux, nous met dans l'ambiance ; autour de deux cadavres jaunes surgelés, une grande mare de sang artificiel, et qui ne tâche pas (brevet 2 A 2504), laisse entendre le glou-glou de la pompe automatique qui renouvelle le plasma toutes les heures.

Cette partie du Musée retrace quelques accidents célèbres du siècle dernier, symbolisant le massacre collectif, et gaiement accepté, de nos routes.

Au fond, une espèce de grand sandwich sur le côté ; c'est une 203 après une chute de 100 mètres, seul dépasse un tibia de femme enceinte qui n'a pas pu être dégagée. L'os est usé et arrondi au bout car les jeunes mariés viennent le palper comme symbole de fécondité.

Ici, la carcasse d'une Floride bourrée de pavés parisiens, vestige des barricades de mai 1968 ; à ma connaissance, c'est la seule Floride passée à la postérité, et pas pour des raisons mécaniques.

Nous arrivons maintenant devant deux voitures face à face complètement encastrées. Vous avez deviné qu'il s'agit ici d'un exemple de ces fameux "duels autos" à la mode en 1980. Voici comment la voiture remplaçait l'épée : on réunissait les deux adversaires sur un terrain de boules désaffecté, chacun attaché sur le siège de sa voiture. Ils se tamponnaient jusqu'à ce que mort s'ensuive. Ces duels faisaient



plus de 200 morts par an et même, les bonnes années, plus de 300 !

L'argus des américaines d'avant 1960 creva le plafond, car leurs ailerons pointus étaient très efficaces. Le gouvernement mis fin à ces jeux devant les réclamations des joueurs de boules.

## Mercédus, au fond à gauche !

A ce moment, un jeune visiteur de 5 ans vint les interrompre :

- Pipi, siouplaît ?
- C'est au fond à gauche dans les Mercédus répondit le cicerone.

En effet, trois Mercédus blanches 230, 280, et 600, roues fil, disposées en étoile comme le veut l'usage, étaient aménagées en pissoitières. La robustesse proverbiale de leurs tôles les avait fait choisir pour cet usage, et peut-être aussi l'ironie caustique du pépé, qui les jugeaient voitures pour parvenus.

## Le duel du Grand-Père et les fesses du Président

A quelle époque le Musée devint Musée d'Etat ?

- Juste après le fameux duel. Vous connaissez l'histoire :

Le Pépé avait coincé la Panhard du vieux Président de la Fédération avec sa Chenard pour ne pas se laisser doubler et provoqué l'accident :

- Iconoclaste, on devrait te radier pour avoir rapporté des parties génitales à l'aigle Chenard.
- Hypocrite, répondit l'autre, d'avoir dissimulé le bidet de ta double berline.

Des insultes aux coups, ils décidèrent d'un duel à jets d'huile bouillante par burettes d'époque.

Le Président qui fuyait, eut les fesses brûlées au 3ème degré ; mais par ses plaintes et au vu de la partie défigurée, il obtint du Gouvernement que l'aigle fut émasculé et la Collection du Pépé confisquée.

- Quelle chance pour moi, dit Géodus 15 Ter, qu'est-ce que j'aurais du payer comme TT, VV, AA !

La speakerine réapparut :

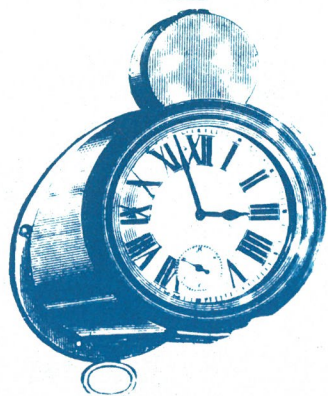
- La visite est terminée ; passons maintenant aux informations politiques spatiales, dit-elle en enlevant son soutien gorge.

# CHRONIQUES automobilistes automobilisme

Paris/Nice 1969 se déroulera du 15 au 17 mai : 3 étapes sont prévues : Paris-Vichy le 15 mai, Vichy-Grenoble par le Col de la République le 16 mai, Grenoble-Nice par les Alpes le 17 mai.

Le nombre de voitures sera limité à 100. Les Amateurs intéressés pourront obtenir tous renseignements sur cette importante manifestation à partir du 15 janvier 1969, au siège de la revue. Les inscriptions seront closes le 15 Avril 1969.

Pour compléter ses archives, "l'Automobiliste" est toujours acquéreur de revues diverses et de documents d'époque. Ecrire à la revue.



Une bonne adresse pour faire réparer les montres de voitures (sauf les électriques) et si vous n'êtes pas trop pressés... (en moyenne 3 à 4 semaines).

201, Bd. Saint-Germain, Paris 7ème.

La maison POCHER (Italie) après la Fiat 1907 vient de sortir une boîte permettant de monter (avec beaucoup de patience) une des plus belles voitures des années 30 : l'Alfa Romeo 2 L.300 à compresseur.

C'est actuellement sur le marché certainement la plus belle réalisation dans ce domaine. Echelle 1/8ème : 360 F. Cette maquette peut être livrée toute montée : 900 F. - Boutique de l'Automobiliste.

La maison HELLER a sorti récemment une boîte pour construire l'Alpine Renault type Le Mans : 29 F.

L'ingénieur J. A. GREGOIRE créateur entre autres des Tracta, des Amilcar Compound et des Hotchkiss, serait très désireux d'entrer en relations avec des propriétaires d'Amilcar Compound. Usine Tracta, 102, rue de Colombes 95 - Asnières.

Fin Novembre était présenté Salle Pleyel l'excellent film tourné au cours de la Croisière Mousquetaire. En effet une équipe de journalistes et cinéastes à bord d'une Delaunay-Belleville et d'une Renault d'avant 14, relièrent le Cap Nord à Paris, en passant par Moscou, l'Asie Mineure, Istamboul, et l'Europe Centrale...

Pour tous ceux qui n'ont pas pu voir le film, nous les invitons à acquérir l'ouvrage retraçant cette aventure "Le Grand Raid", 15 F.

La Boutique de l'Automobiliste vient de mettre en vente de nombreux numéros de "La Vie Automobile" des années 1937 - 1938 - 1939 - 1940. Prix du numéro : 4 F.

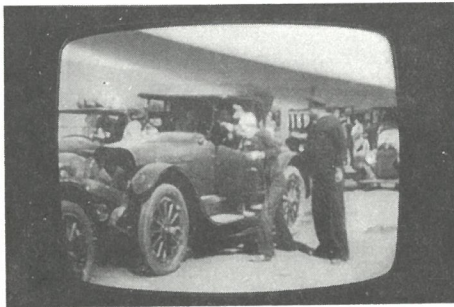
Parmi les 98 voitures ayant pris le départ de Londres pour rejoindre Sydney, se trouvait une Bentley 1930 conduite par Keith Schellenberg - Norman Barclay - Patrick Lindsay. Aux dernières nouvelles cet équipage, après avoir chuté dans un ravin en Turquie la route ayant cédé sous la voiture, en avoir été sorti, a eu de nouvelles mésaventures causées par la rencontre avec un camion à Téhéran. Réparations faites, ils poursuivent maintenant leur route en direction de Bombay. Nous leur souhaitons bonne chance.



La Télévision Française, sur la deuxième chaîne, nous a particulièrement gâtés le dimanche 15 décembre. En effet, Robert Dhéry grand amateur de voitures ("La Belle Américaine"), nous présenta quelques extraits de films burlesques.

Après la classique bataille de tartes à la crème considérée comme un des chefs-d'oeuvre de Laurel et Hardy, nous avons eu droit à une séquence moins connue mais qui n'en est pas moins un grand moment du cinéma comique.

En effet, plus de 50 voitures, neuves à l'époque mais maintenant vintages, se trouvent transformées en moins de 10 minutes, par une incroyable escalade dévastatrice, en un véritable tas de ferraille et la moto du policeman réduite à la fin à l'épaisseur d'une crêpe, mis un point final à cette séquence.



Nous espérons vivement revoir bientôt sur la première chaîne ce petit chef-d'oeuvre

La suite de l'article de Monsieur Jean-Paul Boutet sur la restauration, paraîtra dans le numéro 13.

Après deux NN Renault, le jeu télévisé "Teuf-Teuf" nous fait assister au remontage de deux 5CV Citroën. Une bonne idée d'émis-

sion qui devrait être, à notre avis, améliorée. Le questionnaire devrait être plus visuel que verbal ; nous avons suffisamment de documents à proposer à la perspicacité de nos sympathiques concurrents.

Le premier rallye Salmson qui s'est déroulé dans la région de Saint-Nazaire, La Baule et Guérande a connu, en dépit d'innombrables difficultés, un succès concluant. La recette paraît simple : efforts acharnés des organisateurs qui, Salmsonistes donc sportifs, surent inviter d'autres nobles Marques, des automobiles en belle santé mécanique et le soleil sans doute curieux de jolies voitures qui vint flâter les cabriolets en oubliant l'équinoxe.

Pourtant septembre rend sympathique l'invention de la conduite intérieure. Ce point de vue classique et surtout la perspective d'un millier de kilomètres en deux journées me firent renoncer au VAL 3 pour la demi berline Delage DS. Je trahissais la Marque mais du même coup m'assurais un certain confort et le temps d'apprécier sans restriction discours et libations d'usage, voiture, passagères et chauffeurs de rencontre, plages enfin redevenues rivages d'Atlantique.

Ce ne fut certes pas un week-end de grand repos mais l'accueil des Municipalités et des populations, l'organisation efficace de Le Tréguilly -- qu'a-t-il vu de son rallye ? -- les circuits avec ou sans aimable souci d'épreuves, le banquet non, le déjeuner, parfait, au Casino de La Baule, la remise de coupes inattendues firent que la fatigue ne vint qu'entre chien et loup sur la route de Paris ou la Salmson S4 61 de Blanc et ma Delage pourvues d'éclairages "désuets" zigzaguaient de concert entre chaque absorption de café noir dans toute localité entretenant une vie nocturne et un percolateur.

Néanmoins ce fut une extraordinaire réunion qui fit regretter une fois de plus la disparition de Salmson et surtout un magnifique encouragement à "remettre ça" en espérant davantage de Salmson classiques. Il sera difficile d'éclipser l'incomparable faux cabriolet S4C du Docteur Granier mais souhaitons-lui des concurrents. Je reprendrais volontiers en cette occasion le volant du cyclecar où l'on risque moins de sommeiller sur les routes du retour et j'en demande pardon à l'avance aux "AMIS DE DELAGE".

Mais l'alliance des Grandes Marques semble parfaite depuis la restitution solennelle par Monsieur Duchemin, Président de l'Amicale Salmson, d'un carburateur Smith-Bariquand de belle taille à l'un de ses plus dignes ayants droit. Ainsi prit fin une randonnée qui prouva hautement la permanence de la distribution à 2 ACT et du sens du geste historique.



Les prochaines réunions du Club sont prévues les vendredis 17 janvier 1969, 7 février 1969, 7 mars 1969, au siège de la revue.

Avec ce numéro s'achève l'année 1968 et nous serions reconnaissants aux membres de bien vouloir nous faire parvenir leur cotisation pour 1969 (100 F.), nous préciser leur numéro et nous indiquer s'ils sont bien en possession de leur carte de membre. Nous leur adresserons, par retour, une vignette à coller sur l'emplacement prévu.

## PETITES ANNONCES

5 F la ligne  
5 F supplément pour domiciliation  
15 F prix forfaitaire avec photo  
+ taxes comprises.

### recherches

Ach. mot. Minerva 18CV, 4 cyl. 1913. Antonio Batle, Calle Padre Bartolome Pou 78, Palma De Mallorca (Espagne).

Ach. ttes. voit. antérieures à 1930, suis équipé de camion muni remorque spéciale ferai transp. véhic. à collègues. A.C.F.L. Perrin, quartier Pierascas, RN 97, 83 - La Garde.

Rech. un phare Besnard n° 534 : rupteur magnéto monocylindre Nilmenior DB 4. Deleplanque, 59 - Bergues.

Rech. mot. BMW 328, pièce. déta. BMW 327, Granger, 8, r. de la Juiverie, 34 - Béziers.

N° 393 Ach. Amilcar CGS, même incomplète.

Ch. vilebrequin Bugatti 35 A ou 38. Cl. Pibarot 55 - Bar-le-Duc.

Rech. Amilcar CGS ou CS ou Darmont 3 roues, ét. indiv. - pns. 500x19 urgent pns. 815x120 - phares Marchal ou Cibié, diam. 230 à 235 mm - ttes. pièce. concer. voit. tracta. Leroux-Girard, 51, allée R. Estienne, 93 - Pavillon-s/-Bois. Tél. : SEV. 10-96.

Rech. divers. pièce. pour Fiat 509, Bourge, 1, impasse Cope, Paris 18ème.

Rech. sujet bouchon radiat. Rolland Pilain, 2 lit. représ. sphinx assis penché vers l'avant avec des ailes. Arbore, 37-St-Martin-le-Beau.

N° 400 Ch. compresseur Cozette, ts. types.

N° 401 Ch. vilebrequin, moteur ruby.

N° 402 Ch. roues à rayons type DF 4 trous.

N° 403 Ch. moto course avant 1955.

Ch. Tracta ét. indiv. tte. document. sur cette marque même en communi. Gourlaouen, 3, r. J. Baptiste Charcot, 92 - Courbevoie.

Ch. écusson radiat. Motobloc et bouchon Bibendum Michelin. Giband, La Butte Montjoie, 38 - Seyssins.

N° 409 Ch. cyclecar 3 roues, faire offre.

Ch. mot. Talbot T 120. De Lacotte, 21, r. Laurent Gaudet, 78 - Le Chesnay.

Rech. Hispano 32.\* 46, 54CV. Garage du Collectionneur, 89-Magny, Tél. 40 à Cussy-les-Forges.

Les films CORONA rech. véhi. à gazogène ou à défaut tte. docum. relative à ce sujet. Faire of. Studio de Boulogne, 2 r. de Silly, 92 Boulogne. Régie : MOL. 69/80 - poste 232.

Electricien mécanicien auto. 30 ans, 14 ans de pratique, désirerait pl. stab. pour entret. remise en ét., déplacements éventuels dans Musée de voit. ancien. chez un collec. ou groupe de collec. Ecr. ou tél. Guy Wallet rue d'Henrien, 77-Bray-sur-Seine - Tél. 354.

### ventes

Vds. occas. unique Rolls Royce 1939 type Wraith prix intér. Bodin, 25 r. Broca Paris 5è.

N° 394 Vds. 5HP Peugeot C.I. ét. d'origine, 5 pneus neufs. 800 F.

Vds. Hispano S, 54CV. 9,5 lit. 1931, ét. impec. Braure Y. 41, r. Sarette, Paris 14è. Jus. 20.75

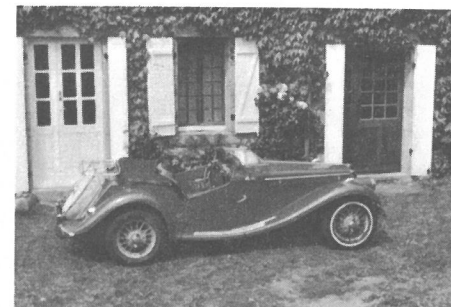
Vds. MG TD 1952, tr. bn. ét. d'origi. noire, int. cuir vert, 6.000 F. Braud Joël. Tél. 606.70.64

N° 396 Vds. Renault NN restaurée conduite int. 1.000 F.

N° 397 Vds. Talbot 6 cyl. conduite int. 6 pl. impec. 2.500 F.

N° 398 Vds. Racer monoplace mot. Simca 1.200, carros. alu. 1.500 F.

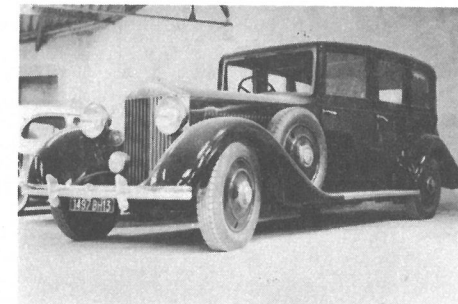
N° 399 Vds. Superbe MG TF compl. refaite en 1966, accessoires.



N° 404 Vds. nomb. phares cyclistes et motocyclistes à acétylène.

N° 405 Vds. KZ6 pr. pièce. mais compl. 400 F.

N° 406 Vds. R. Royce 1937 type Cosh Haw III, 25CV, mot. nf., pns. tr. bons, peint. et chromes parfaits. Int. d'origi. à refaire en ce qui conc. le drap, les cuirs pl. AV sont bons. 22.000 F.



Vds. pièc. Bugatti : culasse Bentley 4,25 lit., Clément Bayard 1919, Delage DMS 6 cyl. 17CV 1927, Panhard 20 Sport, Citroën coupé 2 pl. C6 Amilcar type G torpé. à restaur. 700 F., pns. à talons nfs. et occas. 935 x 135, 820 x 120, 815 x 105, 700 x 85, 650 x 65, roues et pns. Ford T 30 x 3,5. Garage du Collectionneur, 89-Magny. Tél. 40 à Cussy-les-Forges.

N° 407 Vds. Renault 6 cyl. Monasix 1ère série, cabrio. méca. refaite, peint. neuve, complète. 3.500 F.

Vds. Citroën 8CV, type Rosalie, C.I. 4 portes, ét. moyen, compl. avec carte grise. Mr. Albertier, 3, r. du Cdt. Reynald, 78-Viroflay - 926.61.97.

Vds. Talbot M. 67 (11 six) châs. compl., M E C impec. plus mot. Salmson, C.I. roues rudge à réviser. Novo, 4 Imp. du Lavoisier, 94 - Vitry.

Vds. Hotchkiss 1935, 21CV, 6 cyl. Cossart A., 61, rue G. Grélee, 59-Lille.

Vds. tr. rare coupé 2 pl. Bristol type 404, 6 cyl., 1953, bon ét. général, 6.500 F. Brocat, 6 av. Jeanne Merlin, Nice - Tél. 85-75-76.

Vds. Renault Primaquatre 1932, carros. Stella grand luxe, parf. ét. de marche. Faire offre G. Wartel 6, rue du Bois, 62 - Billy Montigny.

N° 410 Vds. Mercedes type 300, 1959, 6 cyl. impec. 10.000 F. remis en ét. Prix demandé : 18.000 F.



Vds. Ford Comète type Monte-Carlo 1954, 22CV, int. cuir, 12.000 kms, impec. 3000 F. Tél. : 950-74-40, le matin.

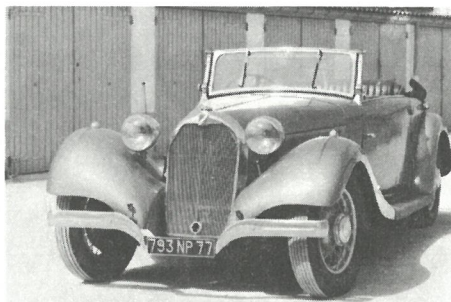
Vds. MG-TC en partie démontée compl. plus nbres. pièc. phares, roues, sièges, pare-brise. Haas R. 9, rue Hutigheim, 67-Strasbourg 3.

Vds. Peugeot 1924 177 B, Citroën trèfle 1929 ét. nf. entier. refaite. I. D'Eliassy, 14 chemin de Mallicu. 1009 Pullv (Suisse).

Vds. Salmson 2 L.3. 1955 bn. ét. méca. 4.000 F. ou éch. contre coupe ou cabrio. Salmson 1935 à 1940. Dourdoigne J.C. 97 Grand rue. 78-Chambourcy

Vds. Simca 6, tr. belle - SEG. 56.33. Picart av. de Suffren.

Vds. Talbot Baby Sport 1931 tr. belle méca. parf. ét. Letessier 40 r. d'avon, 77-Fontainebleau.

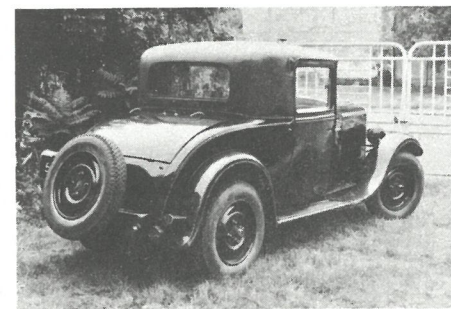


Vds. 201 M. Bourge 1 impasse Cope, Paris 18è.

Vds. tr. bn. carrosserie 2 pl. sous capote et spyder avec avant et pare brise, un radiat. Renault 2 cyl., roues Stepney, Dubrulle pr. Renault 4 cyl., un pont arrière. Renault AG, mot. NN, Salmson tr. bn. ét. gén. parf. état march., coach Delage bn. ét. prix raison. Pichon Jackie Musée Automobiles de Normandie, 76-Clères.

Vds. 2 cyl. Renault Frères 1908 d'origi., Bugatti type 44 Salon 1927/28 accept. reprise voit. ancienne. Giorgi, 26 Bd. Gambetta, 84-Carpentras. Tél. 63-19-85.

Vds. Coupé 201. faire of. Fiacre, 115, Bd. Magenta, Paris 10ème.

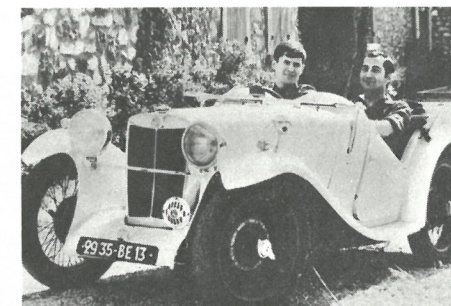


Vds. Torpé. Citroën 10HP 1929, int. d'orig. parf. ét. 4.000 F. Rivière, 84-Acivel.

Vds. pièc. Ford A et AF 1928 à 31, chapeaux de roues nfs. pr. Ford T. Wirth 6, r. de Vergenne 78 - Versailles.

Vds. Berliet 1922 tr. beau torpé. type VF en bn. ét. gén. pet. restaur. à prév. Sac Paul, "Les Lierres", 238 av. de St-Julien, Marseille 12ème.

Vds. MG mod. J2, 1931 compl. (photo) av. carte grise : excel. ét. carros. et méca., peinture, chromes, instal. électr., dynamo, pont AR, mâchoires freins nfs., mot. nécessite mise au point calage arbre à cames et dynamo verticale (entraînant culbut.) capo. à ref. bien chaussée, pignon d'attaque et couron. différentiel de rech. à dis. position, faire of. soit d'ach. soit d'éch. contre cabrio. familial 4/5 pl., marque franç. si possible des an. 30. Detaille 13, r. Mollière, St-Etienne. Tél 30-10-47.



Vds. Hotchkiss 1951, type 13-50, tr. bn. état peint. et pns. nfs. Faire of. Serrière, 9 r. des Folies Chaillon, 44 - Nantes.

Vds. Mercedes 1957, 220S cabrio. parf. état. Chebbal, 40, rue du Bac. Tél. 222.84.28.

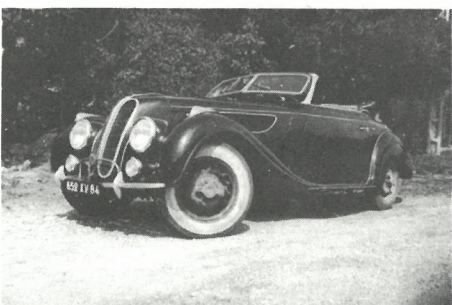
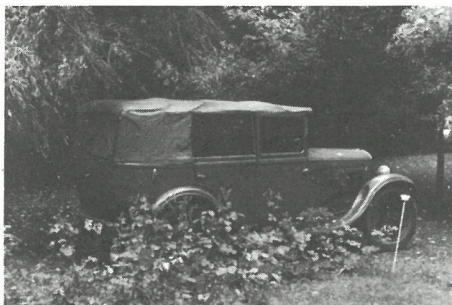
Vds. Delage C.I. 1926 Torpédo transfor. par nennesius, à restaur. - Ch. docu. prospectus sur Chrysler 77, 1930. Cl. Pibarot, 55-Bar le Duc

Vds. Talbot 11 six cabrio. 4 pl. 1932, tr. bon état, 6.000 F. - Fiat 509 tropédo 4 pl. 1927 bon ét., 3.500 F. Pascal, 57 r. Boissière Paris 16<sup>e</sup>

N° 392 Vds. Peugeot 201, 1929, torp. parf. ét. de march. entier. d'origine, prix selon offre.

Vds. BMW type 327/28, 6 cyl., 3 carb., 1936 cabrio. 4 P. décapot., Citroën 5HP 1921, Lion Peugeot à chaînes 1909. Giorgi, 26 Bd. Gambetta, Carpentras. Tél. 63.19.85.

Vds. 5CV Citroën. 2 BNC. Darmont Spécial. Berliet 1928, Rochet Schneider 1913, Mors, mot Minerva 1920, Corre la Licorne 1908, De Dion Bouton carros. Weymann 1927. JJ. Blum, r. du 20<sup>ème</sup> de ligne, 47-Marmande.



## DISPONIBLES A LA REVUE 42, rue du Bac, PARIS 7<sup>ème</sup> NOTICES D'ENTRETIEN

|                                                                                                                                                                                |          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| CITROEN 5HP, 38 pages, nombreux croquis, 1 plan de graissage dépliant                                                                                                          | 20 F.    |
| CITROEN 10HP, 72 pages abondamment illustrées                                                                                                                                  | .. 30 F. |
| SALMSON 7CV, types VAL 3 et VAL 5 : entretien, réglage, montage, 22 pages plus plan de graissage dépliant                                                                      | .. 20 F. |
| AMILCAR M et M2, tous les réglages, nombreux croquis, plan de graissage                                                                                                        | .. 20 F. |
| AMILCAR 6 - 7 - 8 - 10HP, 26 pages, nombreux schémas et réglages                                                                                                               | .. 20 F. |
| PANHARD 6C et CS Spécial, modèle Panoramic, sans soupapes, 56 pages plus de 50 croquis et tous les réglages                                                                    | .. 20 F. |
| DEDION BOUTON Tricycle, guide pratique, modèles 1898-99, 40 pages en 2 couleurs                                                                                                | .. 20 F. |
| FORD T, notice en français destinée aux agents de la marque, 94 pages avec instructions complètes de montage, démontage, réglage, illustrée de plus de 100 croquis en couleurs | .. 30 F. |
| FORD A, 64 pages, manuel d'entretien, 30 illustrations, plan de graissage                                                                                                      | .. 30 F. |
| PEUGEOT 5CV N 172R, 36 pages, nombreux croquis, plan de graissage                                                                                                              | .. 20 F. |
| CITROEN 9CV C4 et C4G, 86 pages très détaillées, nombreux réglages                                                                                                             | .. 30 F. |

en préparation : NOTICE RENAULT NN, DELAHAYE 135

## CATALOGUES

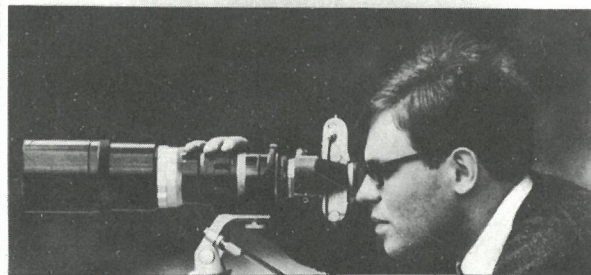
|                                                              |          |
|--------------------------------------------------------------|----------|
| DELAUNAY-BELLEVILLE 1911, 24 pages en 2 couleurs             | .. 20 F. |
| LA BUIRE 1923, 16 pages en couleurs                          | .. 20 F. |
| LES LORRAINES 1924, 16 pages en 2 couleurs                   | .. 20 F. |
| RENAULT 1920, 36 pages en couleurs                           | .. 20 F. |
| BALLOT 1922, description de toutes les 2 litres, en couleurs | .. 20 F. |
| SALMSON Cyclecar, type A.L. 1922                             | .. 20 F. |
| DEDION BOUTON, 30 pages, tous les modèles 1912               | .. 20 F. |



Ces rééditions de notices d'entretien et catalogues sont l'exacte reproduction des catalogues de l'époque. Imprimés en photo litho à 200 exemplaires seulement, ces ouvrages ne seront pas retirés après épuisement.

## LUDO

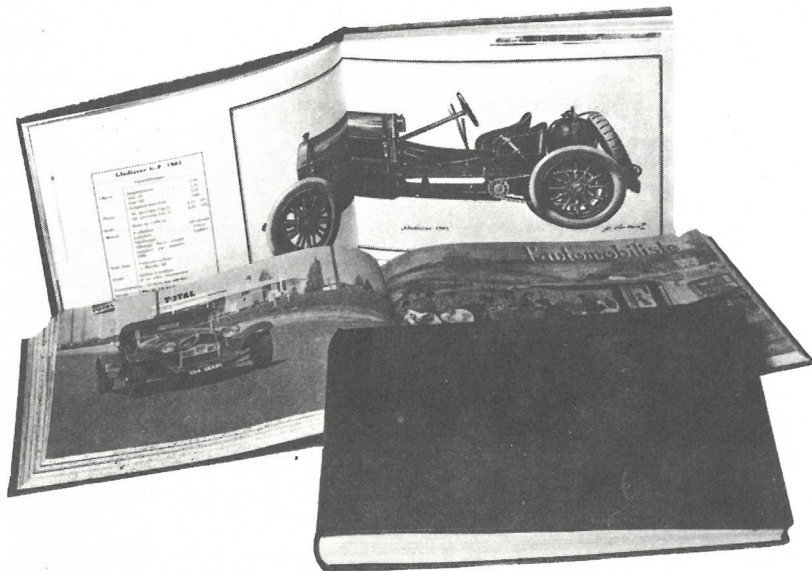
CHRISTIAN DIVRON - 27, RUE DU VIEIL ABREUVOIR  
SAINT-GERMAIN-EN-LAYE - YVELINES (78)



automobilisme votre...

REPORTAGES SPORTIFS,  
DOSSIERS TECHNIQUES ET  
ET ARTISTIQUES,  
ELEGANCE,  
MAQUETTES PUBLICITAIRES.

tél. : 963-38-32.



EN NOMBRE LIMITE :

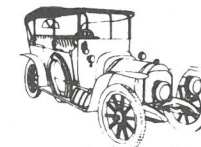
Les années complètes reliées 1967 et 1968 sont mises en vente à la "Boutique de l'Automobiliste", 42, rue du Bac, Paris 7ème, au prix de 60 F. Franco pour tout règlement joint à la commande.

AMILCAR

Emile Pilain

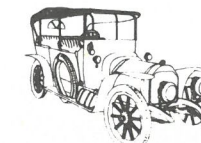
Berliet  
Six

L'automobiliste continue la série de monogrammes de radiateur en laiton, nous pouvons réaliser ces marques d'après n'importe quel document photographié ou dessiné. Gladiator, 95 F; Roland Pilain, 85 F; Alfa-Roméo, 85 F; Delaunay Belleville, 85 F; Hispano Suiza, 85 F; Vermorel, 70 F; Ariès, 70 F; Benova, 60 F; Ford, 75 F; Vinot Deguinguand, 50 F; Amilcar, 50 F; E. Pilain, 50 F.



l'automobiliste

la revue de l'amateur



l'automobiliste

la revue de l'amateur

EN RI

La plus  
sur les a

Disponit  
européen

tignant se  
le son vin  
rgèze dans

F., francoTTC

ONNEUR

itures anciennes  
tock

MAGNY

IE 89

Avec ce numéro commence un abonnement d'un an (6 numéros) à "l'Automobiliste" qui vous est offert par :

M \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

*Si vous désirez offrir un abonnement à un ami, joignez cette carte elle accompagnera le premier envoi.*

Avec ce numéro commence un abonnement d'un an (6 numéros) à "l'Automobiliste" qui vous est offert par :

M \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

*Si vous désirez offrir un abonnement à un ami, joignez cette carte elle accompagnera le premier envoi.*

## **pour vos cadeaux de fin d'année : pensez à offrir un abonnement à l'automobiliste**



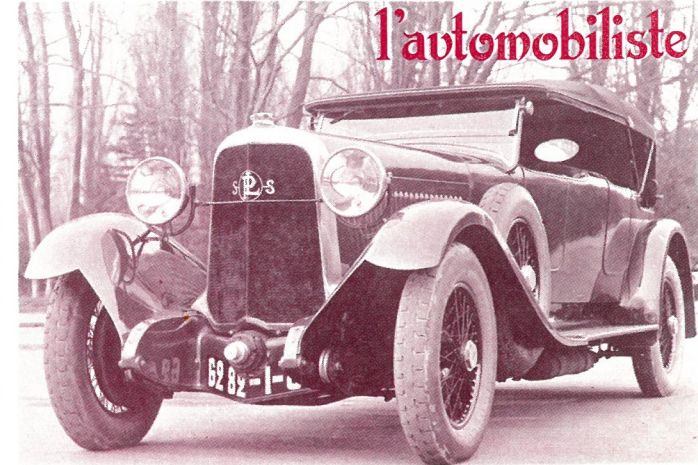
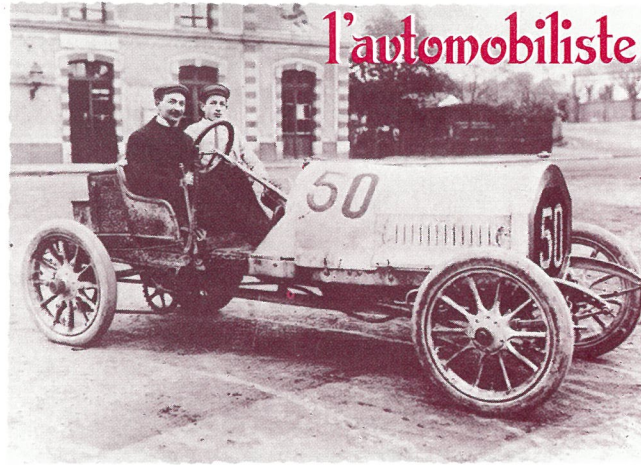
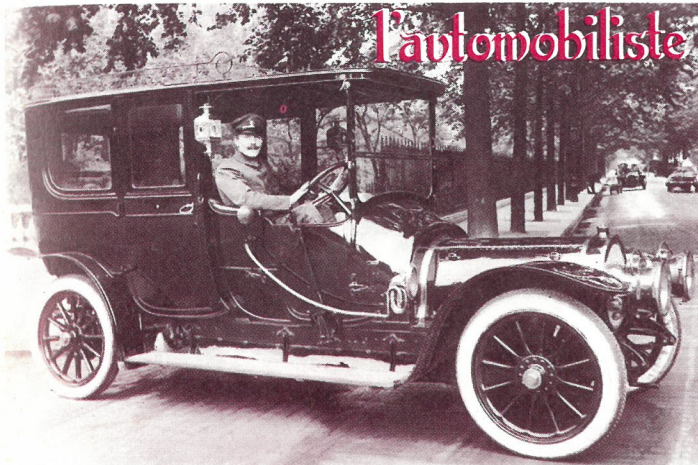
**l'automobiliste** paraît tous les deux mois sous couverture simple ou cartonnée. Dans chaque numéro, vous trouverez des rétrospectives, des monographies et des anecdotes sur les marques intéressantes et sur les beaux modèles de toutes les époques, antiques, vétérans, vintages ou même contemporains. De nombreuses photographies originales illustrent cette documentation unique ainsi que les comptes rendus de rallyes et les manifestations des différents clubs de voitures anciennes. Les colonnes du courrier des lecteurs sont ouvertes à tous, chacun peut y faire connaître son point de vue. Les petites annonces vous permettront de suivre le marché de l'automobile ancienne et peut-être d'y trouver le véhicule ou la pièce que vous cherchez depuis longtemps.

Il est encore difficile de trouver **l'automobiliste** dans les kiosques ou chez les marchands de journaux. L'abonnement demeure la meilleure certitude pour vous le procurer.



# l'automobiliste

la revue de l'amateur  
42, RUE DU BAC - PARIS 7



**N°1** LA TRIBU DE BENJAMIN  
LE MUSEE DE SURY-LE-CHATEL  
NOTICE D'ENTREE LES BUGATTI BRESCIA  
PREMIER PALL YE DELAGE  
M G CLUB RALLYE DU HALLIER  
COURSE DE COTE DE ST-PAUL

**N°2** LES MOTOCYCLETTES D'AVANT 1914  
LES 6CV RENAULT ET NN  
LA GLADIATOR "COURSE" 1903  
LA LEGENDE D'AMILCAR  
PARIS/ROUEN 1966  
TARGA FLORIO

**N°3** BUGATTI BRESCIA  
LES LORRAINES DIETRICH  
LES 6CV AMILCAR  
LES FAUSSES "COURSE"  
LA MORT D'ALBERT CLEMENT  
LES PARIS-NICE

**N°4** LES LORRAINES  
LES VOITURES SALMSON  
LES MALHEURS DES 3 ROUES  
LES DEMOISELLES DE BILLANCOURT

**N°5** TRICYCLE LEON BOLLEE  
MOTOCYCLETTES 1914-40  
ROLLS-ROYCE 1904-14  
LA REGINETTE

**N°6** CITROEN 5HP  
MONOGRAMMES PANHARD & LEVASSOR  
LES MASE  
LE SALON 1927

**N°7** DE LA QUADRILETTE A LA 5CV PEUGEOT  
FORD "A"  
LES TAXIS PARISIENS  
REGLAGE SALMSON, AMILCAR

**N°8** LES CYCLECARS A 3 ROUES  
DES 4CV TRES SPECIALES  
LE BOL D'OR  
LES PNEUMATIQUES

**N°9** LES CREATIONS D'EMILE DARL'MAT  
LE BUGATTISTE  
LES SANDFORD  
1<sup>er</sup> PARIS/NICE 1893  
LES MOTOS A.B.C.

**N°10** LES MASCOTTES ET BOUCHONS DE RADIATEURS  
MONSIEUR VIOLET (SIMA - VIOLET)  
MUSEES D'AUTOMOBILES ANCIENNES  
(LE MANS ET MUSEE DU FOREZ)  
BUGATTI AU BEC HELLOUIN

**N°11** LA NEW-PHANTOM (Phantom II)  
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR  
RESTAURATION ?  
DES DEBUTS DE LA LOCOMOTION  
MECANIQUE AUX TRAINS  
ROUTIERS. . . .  
MUSEES AUTOMOBILES (Suite)



**Paris-Deauville  
avec**

