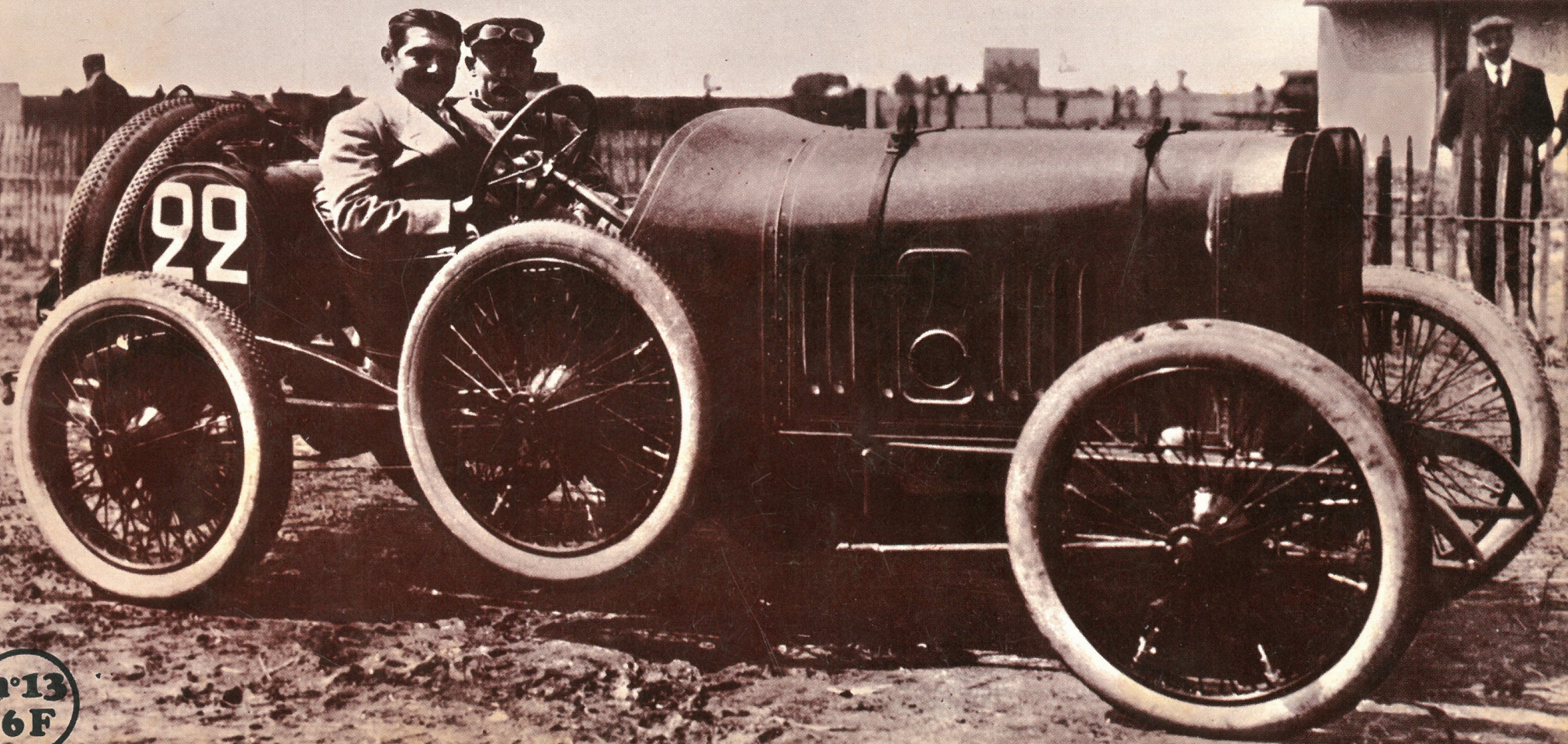


l'automobiliste

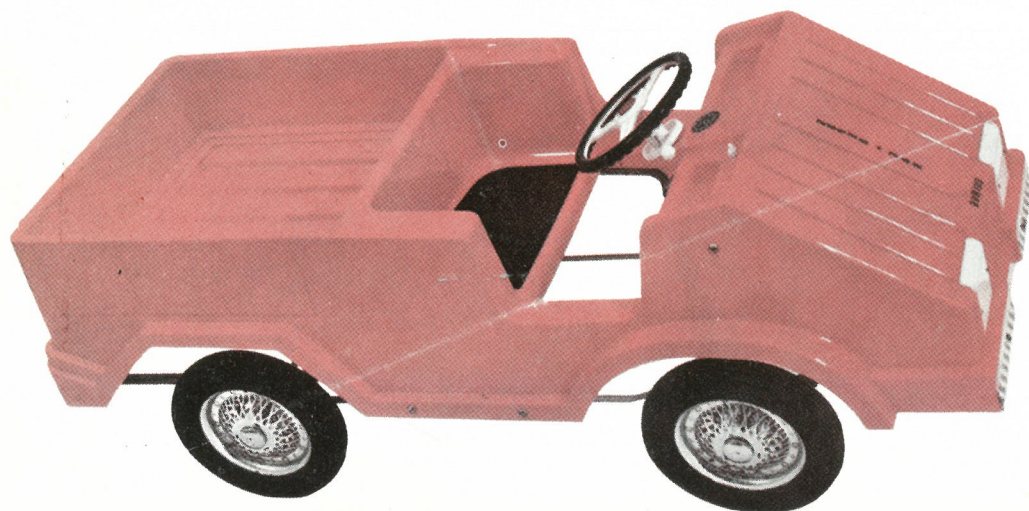
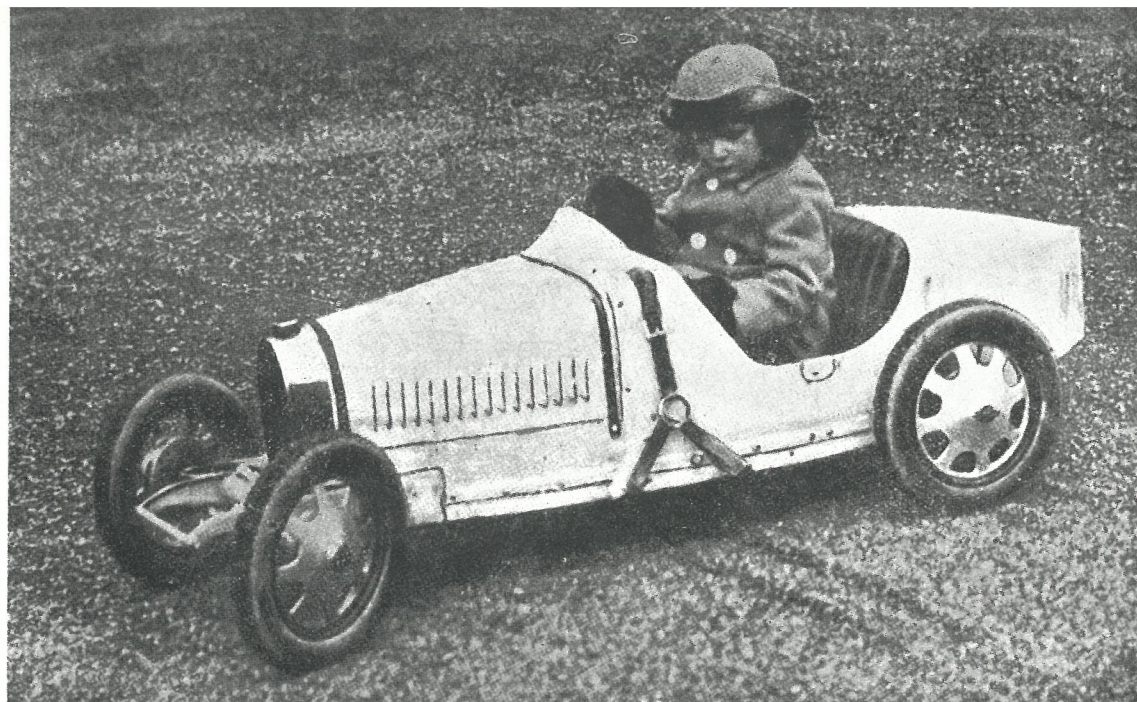


n°13
6F



La Boutique de l'Automobiliste a pris l'exclusivité de la vente en France de la fameuse "Baby Bugatti", parfaite réplique de celle construite par la Maison Bugatti il y a 40 ans.

Châssis en acier, carrosserie alu, roues alu et moteur électrique 12 volts. - Livrable courant mars.



La Boutique de l'Automobiliste a choisi au Salon du Jouet qui vient de se tenir à Paris, cette voiture-jouet de 1m35 de long, de construction particulièrement robuste.

Possibilité de charge sur la plate-forme arrière : 80 kilos. Cette voiture est actionnée par un moteur électrique, alimenté par 2 batteries de 6 volts.

Autonomie en régime continu : plus de 6 heures.

Prix : 680 F.

en supplément le chargeur pour les batteries : 59 F.
disponible en couleur jaune seulement à partir du 15 mars.

Avec ce numéro, l'Automobiliste commence sa troisième année de parution.

Il est à espérer que 1969 ne sera pas troublée comme l'année qui vient de s'achever et verra, entre autre, 100 belles voitures partir pour un PARIS/NICE sans trop d'incidents, malgré un programme et un itinéraire particulièrement difficiles.

Il est à souhaiter également que la toute jeune Fédération Française des Automobiles d'Epoque, qui vient de se réunir à Lyon, n'aura pas d'autre but que de permettre aux vrais amateurs de voitures anciennes de s'adonner à leur passion et qu'elle concentrera tous ses efforts pour organiser et coordonner des relations entre Clubs sérieux, avant de penser à imposer des licences, homologations, autorisations et obligations obligatoires.

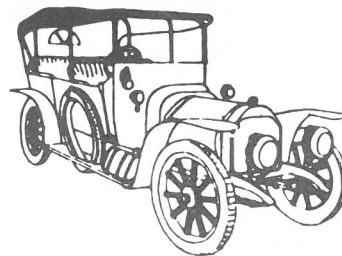
Dans ce numéro, Albert Peuvergne, toujours fidèle à ses premières amours raconte la belle histoire des motos Koehler Escoffier et, si la 509 Fiat n'est pour lui qu'une fausse sportive, elle n'en est pas moins une belle "vintage".

Jacques Potherat a retrouvé un Lion toutes griffes dehors, dévorant bien des adversaires avec ses Peugeot de courses de 1911.

Lucien Loreille se rappelle du grand champion J.P. Wimille, dont la disparition il y a tout juste 20 ans, fit pleurer bien des jeunes.

Enfin notre ingénieur J.P. Boutet continue à prodiguer des conseils qui éviteront bien des déboires à ceux qui n'en ont pas encore eus.

l'automobiliste



N° 13
FEVRIER - MARS 1969
Le numéro : 6 F.

l'automobiliste

la revue de l'amateur

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

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
Courrier des Lecteurs		2
Motos Koehler Escoffier	A. Peuvergne	4
Que devons-nous entendre par restauration (suite)	J.P. Boutet	10
Fiat 509	A. Peuvergne	14
Peugeot de courses 1911	J. Potherat	22
Prototypes J.P. Wimille	L. Loreille	34
Programme PARIS/NICE		42
Chroniques		44
Petites Annonces		46

Notre couverture : Peugeot de course 1911.

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, A. Peuvergne,
Cl. Pibarot, A. Binda, J. Potherat.

Dépôt légal 1er trimestre 1969, commission
paritaire n° 44.457.

Tous droits de reproduction réservés pour
tous pays.

Imprimé à Paris sur les presses de l'Imprimerie ARTE.

CALENDRIER 1969

f.i.v.a.

15 au 19 avril -

Grande-Bretagne :

30 avril/9 mai -

Espagne/Portugal :

19 au 24 mai

Italie :

30 mai/1er juin -

Autriche :

6 au 8 juin -

Allemagne :

6 au 8 juin -

France :

25 au 29 juin -

Monaco :

4 au 7 septembre -

Suisse :

13 au 14 septembre -

Irlande :

4 et 5 octobre -

France

21 au 26 octobre -

Grèce :

2 novembre -

Grande-Bretagne :

f.f.a.e. fin mars

26-27 avril

1er au 5 mai

Rallye "Londres-Land'end-Londres"
Veteran Car Club de Grande-Bretagne.

"7ème Grand Prix International"
Barcelone-Madrid-Lisbonne
Amigos de Los Coches Veteranos &
Club Portugais des Automobiles Antiques.

"3ème Rallye Officiel F.I.V.A."
Gênes-Ile de Sardaigne-Gênes
Automotoclub Storico Italiano

"4ème Intern. Motor Veteranen Rallye"
un den Blauen-Danau-Pokal der Marth.
O.M.V.C.

"14ème German Schnauferl Rallye"
Bad Homburg A.S.C.

"7ème Rallye de la Belle Epoque"
Lyon - Vichy - A.A.A.
Amateurs d'Automobiles Anciennes.

"2ème Tour de la Principauté"
Veteran Car Club de Monte-Carlo.

"Rallye International Suisse"
Veteran Car Club Suisse Romand

"International Sligo-Run"
I.V.V.C.C.

"5ème Paris-Rouen"
Automobile Club de l'Ouest.

"2ème Rallye Antique d'Athènes"
Greek-Club.

"Londres-Brighton Run"
R.A.C. - V.C.C.G.B.

"journée des records", Miramas, voitures jusqu'à fin
1940, Club des Trapadelles.
responsable : Guy Burnat, B.P. n° 1, 84 - Avignon.

5ème Rallye des Ancêtres, voitures jusqu'à fin
1940. Automobile-Club du Vaucluse.
resp. : Guy Burnat, B.P. n° 1, 84 - Avignon.

Tour de Corse, voitures jusqu'à fin 1919,
A.A.A. et Automobile-Club Marseille-Provence.
resp. : Ch. Allante, 27 cours Pierre-Puget,
13 - Marseille.

15-16-17 mai

1er juin

6-7-8 juin

21-22 juin

25 au 29 juin

27-28 septemb.

4-5 octobre

5 octobre

11 octobre

19 octobre

19 octobre

26 octobre

9-10-11 novem.

Paris-Nice, voitures de 1920 à 1940, l'Automobiliste.
resp. : Adrien Maeght, 42, rue du Bac, 75 - Paris 7ème.

4ème Coupe de l'Age d'Or, 2ème Coupe de l'Automobiliste,
voitures de course et de sport de 1920 à 1940,
A.A.H.A. et l'Automobiliste.
resp. : Serge Pozzoli, 134, Av. Jean-Jaurès, 75 - Paris 19ème.

7ème Rallye de la Belle Epoque, voitures jusqu'à fin
1930, Rallye International A.A.A.
resp. : Maurice Sauzay, A.A.A., 7 rue Grôlée, 69 - Lyon 2ème.

2ème Randonnée des Forêts de l'Ile de France, voitures
jusqu'à fin 1919, Club des Teuf-Teuf.
resp. : J. Blomet, Teuf-Teuf, 65 Av. d'Iéna, 75 - Paris 16ème.

2ème Tour de la Principauté, Monte-Carlo, voitures
jusqu'à fin 1918, Rallye International.
resp. : Louis Chiron, Automobile-Club, Monaco.

2ème Rallye Salmson, Nantes-Saint Nazaire, voitures
Salmson, Amicale Salmson.
resp. : M. Letreguillier, 51, rue du Colombier, 69 - Lyon.

5ème Paris-Rouen, Automobile Club de l'Ouest, voitures
jusqu'à fin 1904, motos et vélos (dates plus récentes).
resp. : B. de Lassée, 13, Bd. René Levasseur, 72 - Le Mans.

Coupe André Singher, voitures jusqu'à fin 1940, Rouen
Rouen, circuit des Essarts, A.A.H.A.
resp. : B. de Lassée, 13, Bd. René Levasseur, 72 - Le Mans.

2ème Rallye des Sapins (en Beaujolais) voitures jusqu'à
fin 1940, A.A.A. Ecurie Corail.
resp. : Jo Ramadier, 17, rue de Belfort, 69 - Amplepuis.

Coupe Moto-Revue, Montlhéry, Motos et cyclecars A.A.H.A.
resp. : Serge Pozzoli, 103 rue Lafayette, 75 - Paris 9ème.

4ème Ronde des Côtes du Rhône, voitures jusqu'à fin
1940, Club des Trapadelles.
resp. : M. Barthélémy, 84 - Orange.

Coupe Midi Libre, Montpellier, voitures jusqu'à fin
1940. Automobile-Club de l'Hérault.

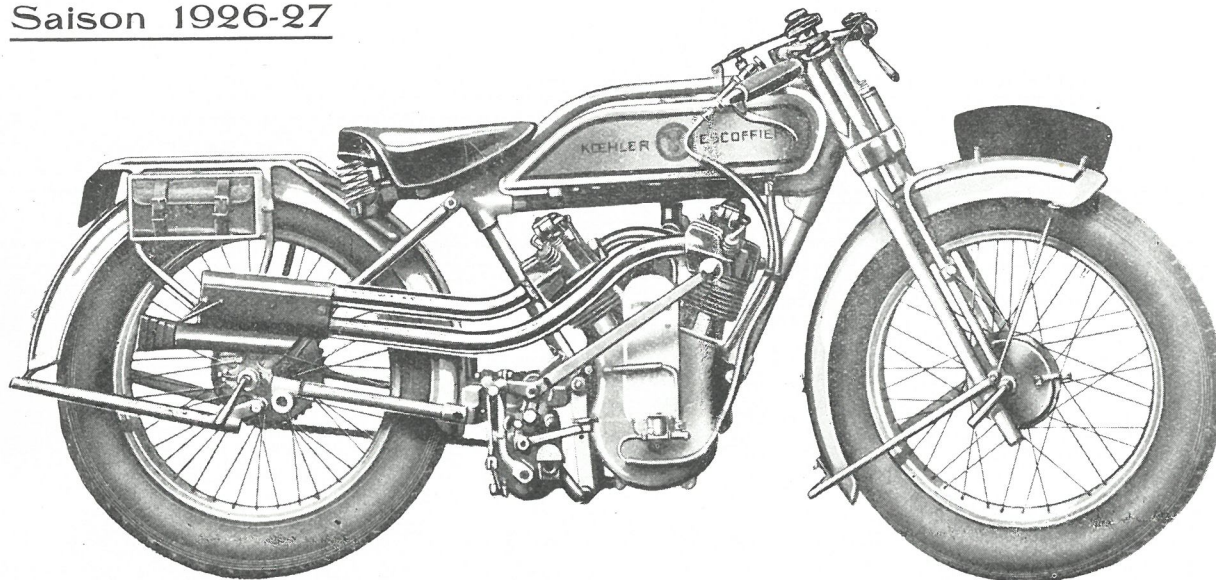
Paris-Deauville, voitures de 1920 à 1940, Club de
l'Automobiliste.
resp. : Adrien Maeght, 42 rue du Bac, 75 - Paris 7ème.

Motocyclettes KÖEHLER-ESCOFFIER

CHAMPION DE FRANCE

par Albert Peuvergne

Saison 1926-27



MODÈLE TOURISME

MOTEUR 4 temps entièrement monté sur billes et roulements à galets. 2 cylindres en V, 4 HP, alésage 61 et course 84, cylindrée 500 cm³, culasses à ailettes.

Graissage double: semi-automatique à main et par pompe mécanique.

Cadre extra-robuste surbaissé et renforcé, en tube d'acier étié sans soudure brasé. Raccords et pattes AR permettant le montage du side, soit à droite, soit à gauche.

Carburateur: automatique ou à 2 manettes à volonté.

Magnéto blindée à l'abri des intempéries.

Réservoir à larges bouchons. Contenance d'environ 9 litres d'essence et 2 kg. 500 d'huile.

Boîte de vitesses: 3 vitesses. Kick de lancement et débrayage au pied ou à main. Transmission chaîne-chaîne.

Freins AV et AR: 2 freins très puissants à tambour de grand diamètre et à mâchoires internes, permettent de freiner sur les 2 roues.

Roues AV et AR démontables, à broches et interchangeables, avec celle du side-car. La roue AR se démonte instantanément sans toucher ni dérégler les chaînes et les freins.

Ces roues sont montées avec de gros rayons et des jantes voiturettes de 650 x 65, sont munies de pneus de 700 x 80. Le passage prévu sur notre cadre et fourche permet de monter à volonté des pneus ballon de 700 x 100 à jantes spéciales.

Fourche AV type « Kœhler-Escoffier » modifiée et renforcée à doubles ressorts sustentateurs et longs ressorts compensateurs. Suspension solide et douce, donnant, avec le minimum de rayon, le maximum de sécurité dans les virages.

Selle: « Terry ».

Béquilles AV et AR très fortes. Relevées, elles tiennent les garde-boue grand modèle, très rigides.

Guidon: T.T. réversible, s'adaptant à toutes positions.

Porte-bagage: rigide, solide, relié au cadre, portant deux grandes sacoches rectangulaires en cuir, permet le tan-sad.

Echappement directement vers l'arrière, silencieux ou libre à volonté. Repose-pieds à pédale en aluminium.

Consommation: moins de 3 lit. aux 100 km. en solo et 4 lit. 1/2 en side-car.

Poids: 120 kg. environ

Vitesse: 100 km. en solo et 80 en side-car

Née à Lyon en 1912, cette machine était déjà pourvue, comme MAGNAT-DEBON, d'un moteur à culbuteurs et d'une fourche avant à fourreaux coulissants, solution toute nouvelle.

Raymond GUIGUET reprit en 1920/21 la marque ; en dépit de moyens financiers modestes, il transforma un engin assez primitif en moto moderne, sûre, rapide et perfectionnée qui prit sa forme définitive au Salon de 1922.

Le cadre primitif surbaissé, renforcé, conserva l'excellente fourche coulissante, universellement adoptée depuis qui assurait, par son empatement constant et l'absence de toute articulation, source de jeux, la tenue de route exceptionnelle caractéristique de K.E. Une étude théorique (des essais routiers aboutirent à un dessin ramassé), une machine haute dont la grande rigidité latérale et le centrage, la répartition de poids des organes équivalaient aux meilleures réalisations britanniques. Que l'on songe aux moyennes réalisées par NORTON, SCOTT, DOUGLAS et autres SUNBEAM sur les épingles à cheveux du TOURIST TROPHY. Dès 1923, 350 et 500 cm³ atteignaient des moyennes de 100 km/h. Peugeot avait engagé sa célèbre 500 cm³ bicylindrique verticale, A.C.T., imbattable sur autodrome, mais qui ne put jamais suivre le train, faute d'une tenue de route suffisante, défaut commun aux meilleures machines américaines ou françaises de l'époque.

La courroie directe sans embrayage ni changement de vitesses de 1920, fit place à une transmission classique par embrayage à disques, boîte à 3 vitesses et kick starter STURMEY-ARCHER,

ainsi que deux chaînes de transmission. Les freins sur poulie jante furent remplacés par deux freins à tambour logés dans le moyeu arrière et, perfectionnement que n'offrait aucune contemporaine, des roues à broches instantanément démontables et interchangeables.

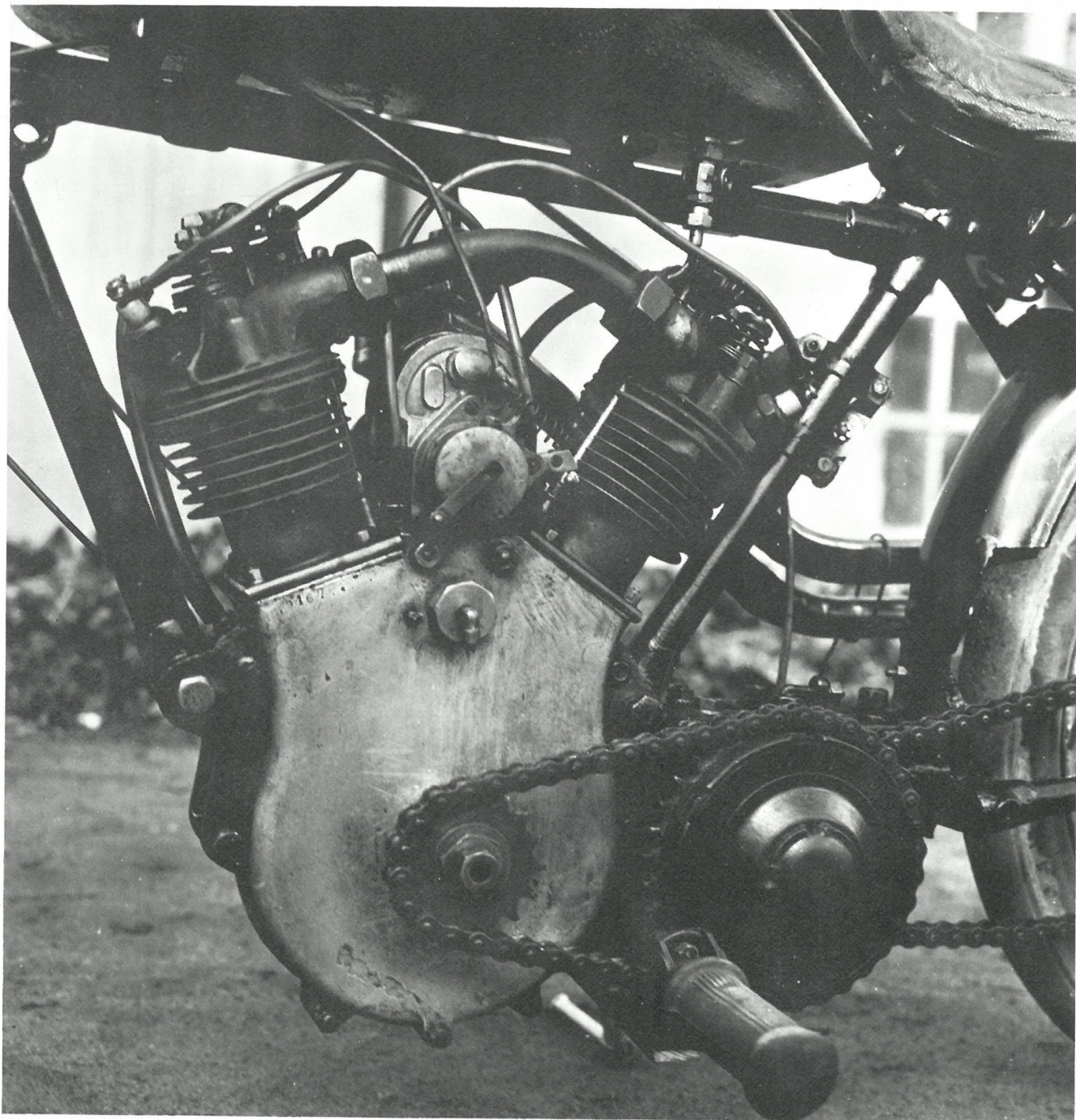
Sur ce cadre, base immuable de tous ses modèles sauf modifications de détail et renforcements, GUIGUET devait monter trois moteurs successifs.

MODELES DIVERS de 1923 à 1935 :

Extérieurement du moins, le moteur légué par KOEHLER et ESCOFFIER ne changea guère d'aspect, mais en apparence seulement. Les deux cylindres en "V" désaxés et profondément enfoncés dans le carter conservaient leurs cotes de 61 x 84, soit une cylindrée de 500 cm³, leurs culbuteurs et la commande de l'arbre à cames ubiquie par pignons en cascade entraînant aussi la magnéto. Les culasses détachables (rares à l'époque) furent munies de profondes ailettes, taux de compression dimension des soupapes ; régime, taux de compression, presque doublés avec renforcement de tous les organes en mouvement. Un graissage semi-automatique à compte-gouttes remplaçait le "coup de poing" d'origine.

Le type TOURISME, mis sur le marché, fut suivi rapidement d'un modèle SPORT à embiellage et volants allégés, culasse hémisphérique qui, vendu pour une vitesse garantie de 130 km/h. dépassait largement ses promesses, comme le TOURISME, vendu pour 100 km/h. en solo et 80 attelé à un side-car.

Ces deux modèles, différents seulement par le dessin des culasses et de la tuyauterie d'aspiration, à première vue, furent construits de 1923 à 1927 pour le type SPORT, et jusqu'en 1930 pour le modèle TOURISTE. A partir de 1925, un graissage mécanique BEST fut adjoint au graissage semi-automatique, en raison des ennuis de serrage et d'encrassement rencontrés sur le SPORT, engin peut-être trop poussé pour l'épo-





Andréina (Koehler Escuffier) fait le meilleur temps. Taux m. m.

que. Les deux modèles étaient entièrement montés sur roulements à billes et à galets, sauf les culbuteurs du type TOURISME, l'usinage était très soigné et le montage contrôlé par GUIGUET en personne, les moteurs longuement rodés au banc. Le client pouvait prendre livraison en confiance.

Peu de modifications au cours de cette période, sauf perfectionnements apportés au freinage par un frein à tambour logé dans le moyeu avant et renforcement de la fourche haubannée au niveau du guidon. Les pneus à talon firent place aux tringles, d'abord aux dimensions 700 x 80 puis, sur demande, 700 x 100. La machine était toujours livrée nue, sans équipement électrique, ni entraînement de dynamo prévu.

A partir de la saison 1923, massacre général des records dans toutes les courses de côte où la K.E. fut engagée, d'abord par GUIGUET et des amateurs, puis par des professionnels devenus agents, tels AGNERO et ROLLY, puis par le jeune EDDOURA (pseudonyme d'Edouard Grammont), auquel ses parents avaient acheté, lors de ses 18 ans, une K.E. En liaison étroite avec la firme pour laquelle il courut exclusivement, il en fut l'essayeur attiré et se permit de faire les meilleurs temps de toutes les épreuves où il parut : kilomètres lancés, départs arrêtés, et côtes surtout battant fréquemment les meilleures BUGATTI et la grosse DELAGE de THOMAS.

Malheureusement, le moteur SPORT était trop poussé, trop délicat et résistait mal aux épreuves de longue durée : BOL D'OR, PARIS-NICE et Grands Prix, le graissage étant presque toujours fautif. L'adjonction d'un graissage mécanique par pompe BEST et réservoir auxiliaire conjugué avec la pompe à main semi-automatique pour les coups de collier, ne suffisait pas. Il faut admettre que le bicylindre en "V" peu poussé, tel que les classiques INDIAN, HARLEY, René GILLET, se contente parfaitement d'un graissage par barbotage et emploie des bougies chaudes qui ne s'encrassent pas.

Par contre, et les Anglais le comprirent très vite l'abandonnant en compétition dès 1922/23, il pose des problèmes quasi insolubles par inégalité de répartition d'huile aux cylindres AV et AR et de refroidissement, sans parler des difficultés de tenue des bougies. Ajoutons le rythme boîteux au ralenti d'un tel moteur alimenté par un carburateur unique. L'invention du graissage à carter sec, admis tardivement en motocyclisme, permit de résoudre ces problèmes et de revenir à la construction du bicylindre en "V" tel le 1.000 cm³ K.E. et celui de la British ANZANI, détenteur du record mondial de vitesse des années 1930 ou du célèbre 1.000 cm³ JAP.

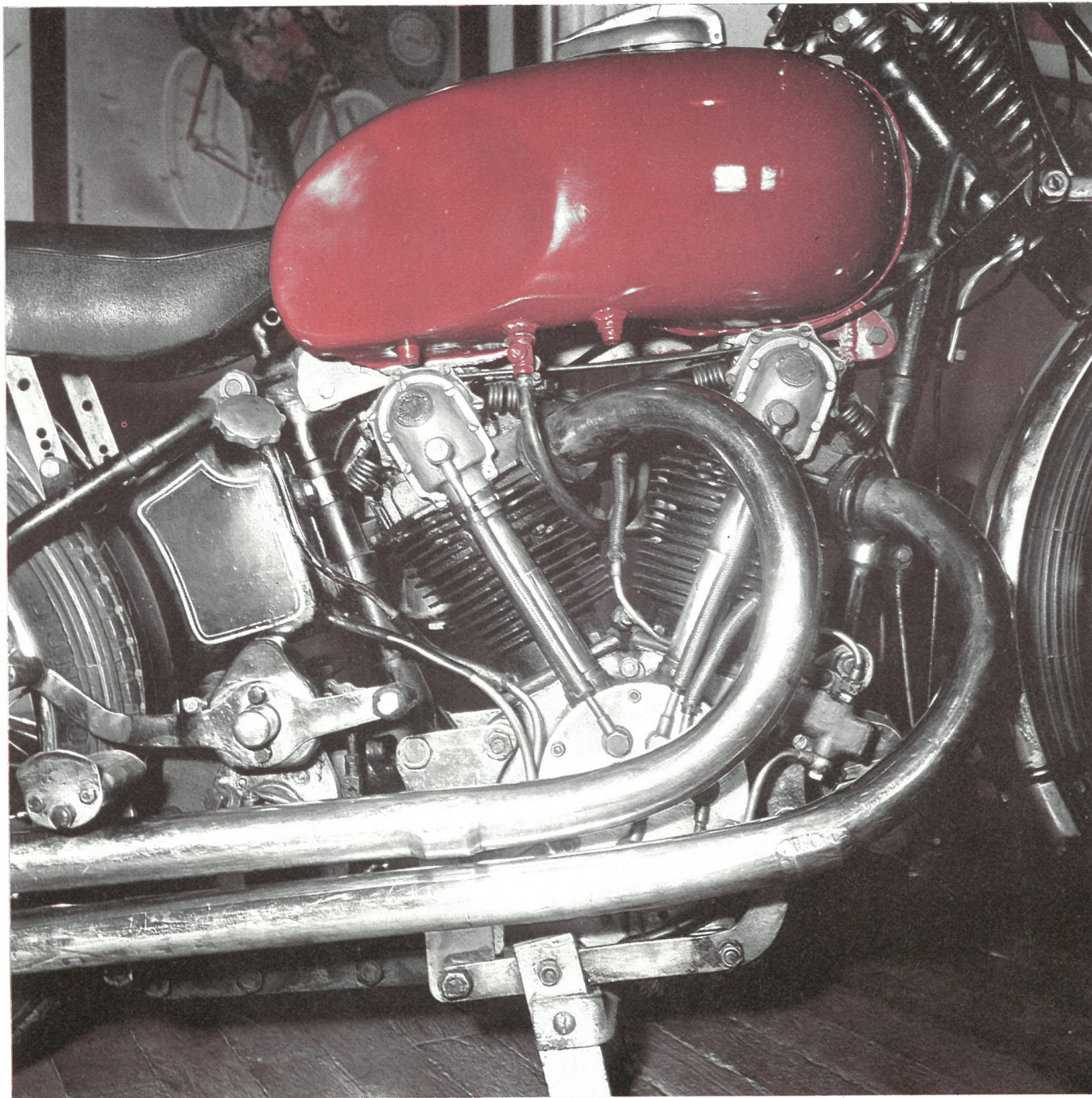
Conscient de ces problèmes, GUIGUET décida en 1928 d'adapter à son cadre un monocylindrique 79 x 100, de 500 cm³ qui, à l'instar des machines anglaises, permettait à un amateur de posséder un engin touristique, muni d'un piston plat, pour fonctionner à l'essence. Engagé en course le même engin, équipé d'un piston bombé, carburait au discol. La nouvelle K.E. était garantie 130 km/h. dans le premier cas, 150 km/h. dans le second. Les culbuteurs avaient cédé la place à un arbre à cames en tête entraîné par couples coniques, le graissage s'effectuait par carter sec et le cylindre était incliné dans le cadre.

Combien regrettables les difficultés financières, aggravées par une organisation commerciale quasi inexistante, rencontrées par ce brillant mécanicien. En dehors de quelques annonces dans MOTO-REVUE, la publicité était le fait des seuls clients enthousiastes. Soumis au contrôle financier de GUEYDON et PERRAS, ses premiers associés jusqu'à celui de MONET-GOYON en 1930, en passant par S.A.M. et ORIAL, GUIGUET ne fut indépendant que de 1926 à 1930, période féconde où il produisit cette monocylindrique, puis la célèbre 1.000 cm³. Passons sur un bref essai de lancement d'une 250 cm³ dotée d'un banal deux temps, et d'un ingénieux cadre double tubulaire à éléments boulonnés sur un réservoir-poutre.

Tout en construisant la nouvelle monocylindrique, GUIGUET poursuivait la série TOURISME de ses classiques bicylindriques souvent attelées à un élégant side-car ovoïde et fuselé. Leur fabrication dut s'arrêter lors de la prise sous contrôle par MONET-GOYON qui imposa la construction d'une 350 cm³ inspirée de la 500 mais de performances et de prix inférieurs, dépourvue de l'A.C.T., du graissage sous pression et construite de façon plus économique.

L'idée maîtresse de GUIGUET : réaliser une machine très classique et perfectionner le bicylindre qui lui était cher, culmine dans la construction de la célèbre 1000 cm³ (version agrandie de la 500 cm³ renforcée et dotée des mêmes solutions), ainsi qu'il ressort clairement de la vue des deux machines. Longuement essayée, car GUIGUET ne voulait livrer que des machines parfaitement au point, la machine pulvérisa nombre de records, avant qu'une petite série fut livrée à une élite d'amateurs. Hélas, à bout de ressources financières, notre constructeur fut contraint d'abdiquer entre les mains de la firme MONET-GOYON qui sut conserver l'étiquette prestigieuse et employer son ancien maître. Sous le double signe de K.E. et de M.G. la construction se poursuivit et le sigle K.E. couvrit plusieurs années encore, leur ajoutant un lustre certain, des motos plus économiques mais moins brillantes et même des cyclomoteurs d'après guerre.

Alertées par le succès de K.E. et des machines anglaises, belges et italiennes recherchées par les amateurs de sport, plusieurs grandes marques françaises qui s'étaient cantonnées dans la fabrication d'honnêtes machines utilitaires ou de tourisme, s'avisèrent à leur tour de produire des engins sportifs. TERROT d'abord, utilisant des moteurs JAP, puis GNOME et RHONE avec les excellentes D2 et D4, puis PEUGEOT qui n'avait pas commercialisé sa belle bicylindrique 500 cm³ ACT de 1923, enfin nombre de constructeurs moindres équipés le plus souvent de moteurs, boîtes à vitesses et accessoires britanniques. J'en ai essayé plusieurs ; jamais je



*Modèle 1932
exposé au Musée de Rochetaillée.*

n'ai retrouvé la merveilleuse aptitude à virer, le nerf de la K.E. qui, malheureusement, ne pouvait lutter sur le terrain commercial et ne disposait pas de puissants moyens de production.

UNE USINE DE LA BELLE EPOQUE :

On imagine à peine, de nos jours, ces ateliers modestes d'où sortirent tant de prototypes ingénieux. Certes, tous n'étaient pas parfaits et quelques uns franchement exécrables. Mais comment ne pas admirer les mécaniciens, souvent artistes et vrais pratiquants de la moto, qui surent produire des machines bien en avance sur leur époque. Raymond GUIGUET fut l'un d'eux. A la fois dessinateur, chef d'atelier, metteur au point, coureur à l'occasion, secondé par une vingtaine de compagnons (c'est le terme vrai) épris de belle mécanique et par une escouade de fidèles clients, coureurs d'occasion en de modestes courses locales, à la tête desquels se détache la figure d'EDDOURA, nom inséparable de celui de GUIGUET et de la K.E.

Au printemps de 1923, j'eus l'occasion de rencontrer GUIGUET et sa monture, naissance d'une amitié qui se matérialisa quand, deux mois plus tard, je quittais la cour du 68, route de Crémieux à Villeurbanne, propriétaire d'une 500 TOURISME pourvue d'un arbre à cames SPORT, d'une culasse rabotée et d'un attelage allégé, modifications que le constructeur consentait aux clients suffisamment respectueux de la mécanique.

Plaisir rituel de faire à chaque occasion, pèlerinage au sanctuaire K.E. ; entendre tourner les moteurs au banc, les voir prendre forme sous nos yeux, assister à un démarrage d'EDDOURA sur la route quasi déserte et surtout nous retrouver, de nombreux dimanches d'été, au pied d'une course de côte régionale pour applaudir K.E. GUIGUET et EDDOURA, puis discuter le coup entre nous.

Plaisir évanoui et connu des seuls amortis de mon âge.

SUR LA ROUTE :

La 500 K.E. même de TOURISME, n'était évidemment pas une monture pour "croulants" ou "V.R.P.". Assez dure de suspension, presque brutale au démarrage, tant le moteur libérait volontiers ses chevaux à partir des bas régimes, elle se cabrait aisément si l'on lâchait trop vite le débrayage, gaz ouverts (volupté sans égale à condition de n'être pas laissé sur la route, la machine partant entre vos jambes). Le graissage requerrait une attention soutenue, sinon gare aux bougies encrassées ou au serrage du cylindre avant. Enfin, le rythme était boiteux tant que le moteur était froid. Le moteur n'était pas non plus très étanche, au désespoir des amateurs d'astiquage tels que moi.

Qu'étaient ces petits ennuis au regard de tant de joies. D'abord elle était belle, trapue, ramassée, semblant prête à bondir, le cadre bien rempli par un moteur aux organes en mouvement visibles et bien dessinés. Quelle maniabilité, quelle fougue. Le TOURISME non modifié donnait une quinzaine de chevaux ; avec la modification indiquée, trois ou quatre de plus, atteignant les 115 km/h. Je ne me rappelle plus exactement la puissance du SPORT mais elle devait avoisiner 22/25CV. Ces moteurs étaient assez souples et ne vibraient ni ne chauffaient jamais. La consommation était modeste, environ 3 à 4 litres suivant performances ; par contre, assez gourmands en huile, malgré leur montage sur billes et rouleaux. Les motos de l'époque comptaient assez sûr l'huile pour leur refroidissement, témoin le moteur BRADSHAW, uniquement réfrigéré par l'huile qui circulait autour des cylindres.

Depuis l'an dernier, j'ai la joie de posséder une 500 TOURISME 1924, modifiée SPORT, originairement acquise par l'un de mes cousins, et qui m'est revenue en pièces détachées et quelque peu incomplète après bien des vicissitudes et des kilomètres parcourus. Amoureusement remise en état cet été, à l'exception des roues que je n'ai pu retrouver, elle me rappelle celle que

j'ai possédée deux années durant et tant regrettée. De ma petite collection, c'est la plus chérie et, après quelques essais satisfaisants, je me promets de la monter souvent aux beaux jours, retrouvant mes souvenirs et un peu de ma jeunesse.

Monsieur COUDURIER, de l'A.A.A. Lyonnaise vient, lui aussi, de trouver une K.E. SPORT, telle que celle qui enchantait son père. Nous nous promettons de participer avec nos montures aux rallyes motocyclistes de 1969.

A. PEUVERGNE



L'auteur sur sa Kochler

Que devons-nous entendre par restauration ?.

Suite

L'acquisition d'un meuble, d'un tableau, d'une tapisserie ne vous demande comme effort que le choix de l'objet, son règlement, sa mise en place dans votre appartement, puis son époussetage régulier. Vous contemplez certes l'objet de votre désir satisfait mais cela ne bouge pas, ne se meut pas, n'émet aucun bruit. Cela est reposant mais au siècle présent, ère du bruit et de la vitesse, nous ne recherchons pas le calme parfait. N'avez-vous jamais ressenti cette atmosphère angoissante lorsque tout bruit est absent ? Lors d'un séjour à la campagne ou à la montagne, loin de tout bruit, n'avez-vous pas éprouvé une certaine tristesse lorsque vos bruits familiers sont absents ? Oui, avouons-le franchement nous avons besoin de cette drogue, qu'est le mouvement et le bruit.

Les Amateurs d'Automobiles Anciennes concrétisent l'Amateurisme du 20ème siècle qui sonorise leurs loisirs. Tout d'abord les bruits de l'atelier où l'on restaure, bruit des machines et des outils, le juron échappé pour s'être frappé sur les doigts ! ! Puis le bruit du moteur lorsqu'il tourne, les cris de vos enfants ravis, le martèlement d'une bielle "coulée" inconsidérément après un mauvais remontage ou en voulant jouer à Fangio dans les allées de votre parc ! ! Tout cela donne une certaine atmosphère à votre propriété de "Trou sur Mer" où vous finissez par vous ennuyer car il n'y a plus de poissons à pêcher et où votre baignoire est préférable au bain de mazout !

Dans la propriété que vous avez achetée, il y a certainement une grange ou d'anciennes écuries, alors voici ce qu'il vous faut pour remiser l'acquisition que vous ferez, il ne faut pas acheter le contenu avant d'avoir le contenant ! C'est la première chose à ne pas faire, sinon, laissez les Automobiles Anciennes où elles se trouvent bien remisées présentement.

Ne commettez pas l'erreur de certains "Amateurs" qui ont acheté des véhicules sous le prétexte qu'ils ne valaient pas cher, les ont retirés de leurs garages où ils étaient bien conservés et ont entassé leurs acquisitions dans des lieux non protégés ou simplement dehors. Au bout de quelques années ces véhicules ont perdu toute leur valeur.

Maintenant que votre épouse s'est laissée séduire et que vos enfants ont contribué à cette oeuvre de séduction, vous partez à la recherche d'un véhicule. Si vous avez des dons de Sherlock Holmes vous faites vos investigations vous-même. Par relations familiales ou professionnelles, par amitié, vous découvrez parfois quelque chose. Par annonces dans les revues spécialisées, vous vous livrez aux assauts des offres alléchantes : de la De Dion Bouton de 1880 à la Citroën de 1914 ! Il faut procéder naturellement par élimination. . . Une photo 3/4 arrière est celle qui restitue le mieux la forme et l'état du véhicule proposé. Méfiez-vous des photos prises au ras du sol pour les

"Sport" et celles prises bien de face pour les autres véhicules. N'achetez pas une voiture pour ses phares ou ses lanternes, ces accessoires sont souvent non conformes ou en trop ; vous pourrez acquérir ceux-ci par la suite. Mais par contre, si le capot cache une mécanique peu intéressante, vous en serez toujours affligé.

Les Clubs d'Automobiles Anciennes commettent souvent l'erreur de n'admettre que des membres possédant une automobile ancienne. L'Amateur qui fait sa première acquisition "essuie souvent les plâtres" et se fait "pigeonner" copieusement par des négociants peu scrupuleux ou tout à fait ignorants de ce qu'ils vendent. Il serait donc intéressant que les Clubs d'Automobiles Anciennes admettent des membres "associés" afin, qu'au contact des Amateurs avertis, ils puissent acquérir un véhicule intéressant en premier achat, ce qui les encouragerait à faire l'acquisition d'autres véhicules. Oh ! combien sont les Amateurs qui se découragent à leur premier essai, ils ne peuvent ni terminer leur restauration, ni négocier le fruit de leur travail.

Dans les Clubs qui admettent des membres "associés" moyennant une cotisation annuelle, ces derniers peuvent participer aux réunions, banquets, bals et apportent leur concours lors de l'organisation d'un rallye.

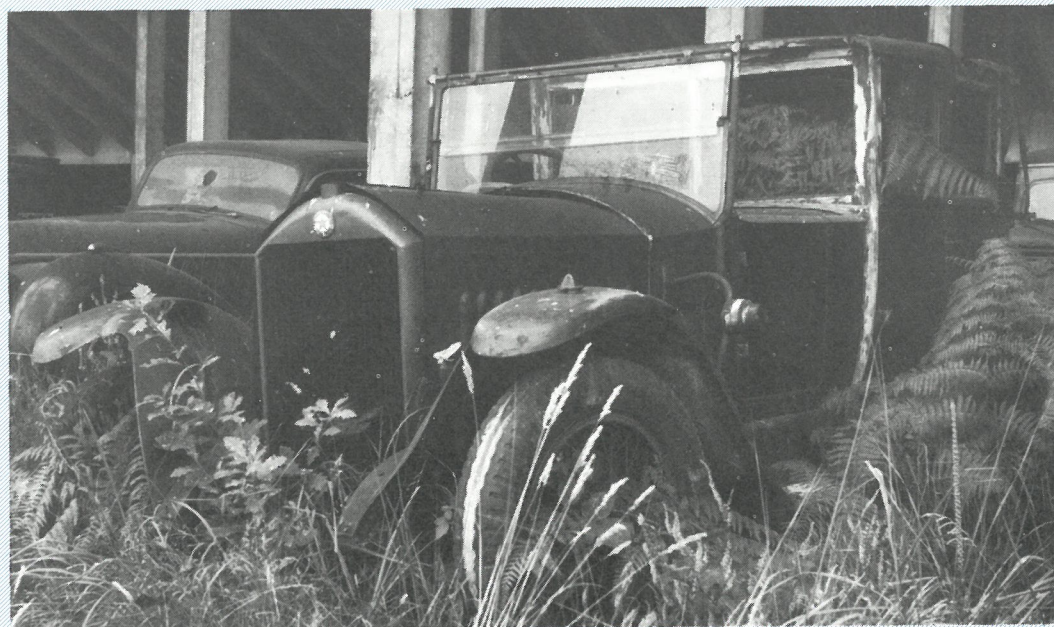
Si vous avez eu le bonheur de faire votre

et dire qu'elle avait eu la chance de rester 20 ans dans un douillet garage avant d'être choisie par un "Amateur"...

découverte vous même et que votre voiture ait dormi là, comme "La Belle au Bois Dormant", depuis de longues années, alors soyez prudent pour son réveil. Ne commettez pas l'erreur qui est faite dans 99,99 % des cas : NE TOUCHEZ A RIEN avant d'avoir pris les précautions que nous vous indiquerons dans un prochain article.

Si vous achetez le véhicule à un négociant honnête, faites-lui confiance sur la qualification mais, si vous avez des appréhensions vis-à-vis de votre vendeur, sachez qu'avant tout achat il est nécessaire que vous sachiez ce que vous achetez. Pour cela il n'y a qu'une méthode : faites appel aux commissions techniques des Clubs existants si vous êtes membre, ou bien au Service DUCODEP si vous êtes abonné à son service.

Tous les véhicules automobiles depuis 1891 à nos jours, possèdent à l'origine une **plaque de constructeur**. Celle-ci est en bronze pour les véhicules anciens et en laiton pour les autres, depuis 1930 elles sont souvent en aluminium. Cette plaque est fixée sur la carrosserie pour les Ancêtres, sur le tablier ou "garde crottes" pour les Vétérans et soit au tableau de bord ou sur la planche pare-feu sous le capot, pour les Vintages ou "Classics". Ces plaques ne doivent pas être altérées, les lettres ou chiffres sont coulés dans la masse sur les plaques en bronze et poinçonnées sur les plaques en laiton. Lorsque

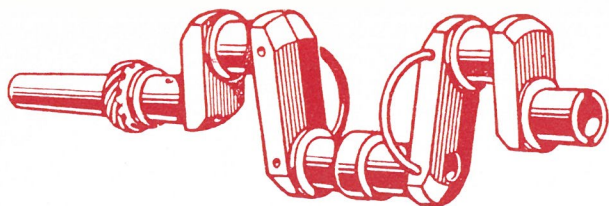


cette plaque subsiste et qu'elle est **bien celle du véhicule**, il suffit de relever TOUTES les inscriptions et en communiquant celles-ci à l'organisme auquel vous vous adresserez, vous ob-

tiendrez le "pédigrée". Ce sera à vous de faire votre choix.

Lorsque le choix est décidé vous achetez le véhicule et vous n'omettez pas de demander si, avec le véhicule, il n'existe pas une carte grise et un manuel d'entretien ou toute documentation sur la voiture ayant été conservée par le précédent propriétaire, ainsi que des photos. Pour un véhicule construit après 1924 la carte grise doit, en principe, encore exister, mais pour les véhicules construits antérieurement il n'en est pas de même car, **légalement**, il ne devrait plus subsister en FRANCE un seul véhicule construit avant 1924 (Réquisitions Allemandes 1942 - Ordonnance Pétain) II





Aussi les Pouvoirs Publics accordent des cartes grises aux possesseurs de ces véhicules et il est préférable de les demander par l'intermédiaire d'un Club. Les cartes grises portent, depuis quelques années, une mention restrictive "A n'utiliser que pour manifestations et rallyes". Si vous remettez l'ancienne carte grise à la Préfecture pour l'obtention d'une nouvelle, faites photocopier, si possible, votre ancienne originale.

Avant de déplacer votre voiture de l'endroit où vous l'avez découvert (parfois enfouie, comme un de nos clients de Nouvelle Zélande, sous 3 mètres de terre ! ou bien, comme un autre client Suédois, immobilisée par un arbre qui a poussé au milieu du châssis !) et avant de la nettoyer réalisez donc plusieurs photos, telle que vous l'avez découverte. D'ailleurs, conjointement avec votre travail, vous photographiez toutes les phases de votre restauration. Cela fait partie de l'histoire de votre automobile. Vous réaliserez ainsi un dossier qui sera fort utile si un jour vous désirez négocier votre voiture. . . pour en acquérir une autre.

Admettons que vous ayiez rentré votre machine dans le sous-sol de votre maison, sans trop encombrer la buanderie ou la laverie de votre épouse ! A ce moment-là, votre femme est d'ailleurs convertie si vous avez eu la subtilité de la faire assister à un rallye ou bien de l'associer à vos tractations, en achetant pour elle le bahut qu'elle rêvait pour son vestibule et qui, précisément, traînait à côté de la voiture, ou bien offrez-lui la belle bague 1900 qui était restée coincée dans le pli d'un coussin de la

12 voiture !

Vous vous apprêtez donc à entreprendre VOTRE restauration et c'est à partir de cet instant qu'il faut cogiter et raisonner.

Dites-vous bien que dans TOUS les CAS il faut restaurer parfaitement. Si vos moyens ne vous permettent pas de restaurer rapidement, il est nécessaire d'étaler le travail sur plusieurs années. Il n'est pas rare de rencontrer des Amateurs qui terminent une restauration au bout de 4 ou 5 ans.

Il faut en premier lieu acheter la documentation nécessaire, l'étudier, refaire parfois des plans, visiter les Musées où sont exposés des véhicules identiques au vôtre. A ce sujet, nous demandons aux Conservateurs de Musées d'être très précis sur les types exposés. Nous connaissons des Amateurs étrangers qui ont fait en vain un voyage de plusieurs milliers de kilomètres, pour examiner un véhicule exposé et annoncé pour un type ou une année de fabrication qui ne correspondait pas à la réalité. Les Conservateurs doivent aussi exiger des particuliers qui exposent leurs véhicules dans certains Musées, de ne pas surcharger inutilement par des accessoires qui sont, hélas, trop souvent mal à leur place ou inutiles.

Lorsque votre véhicule n'a plus sa plaque de constructeur, il existe d'autres éléments qui permettent l'identification. En général, si vous répondez à TOUTES les questions du questionnaire qui vous sera posé et qui sont souvent des dimensions à prendre sur le moteur et le châssis, le Service DOCUDEP pourra vous fournir l'identification et la documentation technique correspondante.

Vous avez certainement quelques soirées d'hiver à vous occuper de l'étude de votre restauration. Dressez une première liste des éléments qui vous manquent ou sont détériorés :

pièces, accessoires, roues, pneus, etc. . . Sachez que sur ce dernier point il faut en moyenne 6 mois de délai, parfois 1 an pour la livraison de pneumatiques neufs et qu'il est préférable de les monter sur les roues 3 mois après la fabrication, afin de laisser durcir la gomme. La liste des éléments manquants doit être communiquée à un Spécialiste tel que DEPANOTO et en faire également la recherche vous même ; mais attention ! n'achetez pas n'importe quoi, n'achetez que ce qui vous convient. Il est souvent impossible de faire des échanges. Nous connaissons trop ce problème d'échanges et savons par notre longue expérience que nous retrouvons TOUJOURS devant TOUTES les mêmes pièces et accessoires recherchés et devant TOUTES les mêmes pièces et accessoires offerts.

Sachez qu'en matière d'échanges plusieurs automobiles de certaines marques ou certains types ne peuvent être échangés contre une seule recherchée ! En accessoires et pièces il en est de même. La complexité et la multiplicité des marques et types ne font rarement coïncider l'offre et la demande en matière d'échanges.

Dans le prochain article (si vous êtes sage) nous vous dévoilerons quelques astuces et conseils pratiques.

J.P. BOUTET

Technicien Supérieur diplômé (Vz 33-37).

LA CYLINDRÉE

Les courses modernes ont toutes pour base de règlement la "cylindrée". Souvent même le catalogue des constructeurs indique à l'acheteur la "cylindrée" des moteurs. Qu'est-ce au juste que la cylindrée ?

La « cylindrée » d'un moteur est le volume engendré par son ou ses pistons en une course. La course, on le sait, correspond à un demi-tour du vilebrequin.

Le piston ne décrivant qu'une course d'aspiration dans un cycle de deux tours, la cylindrée est donc, approximativement, le volume de gaz neuf, à la pression atmosphérique, qui entre dans le moteur en un cycle. C'est plutôt la limite maximum de ce volume, car, à cause des différents obstacles que le gaz rencontre sur son chemin : remous, étranglements, perte de charge dans les tuyauteries et les soupapes, le volume de gaz absorbé par cycle peut être assez notablement inférieur à la cylindrée; on conçoit qu'il ne puisse lui être supérieur.

Il y a donc relation entre le travail par tour de vilebrequin que peut produire un moteur, et le volume de sa cylindrée, car il est clair que le moteur ne peut fournir de travail qu'en échange du gaz qu'il a pu absorber.

CYLINDRÉES DES MOTEURS A UN CYLINDRE

COURSES	ALÉSAGES																					
	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200
80	0,127	0,157	0,190	0,226	0,265	0,308	0,353	0,402	0,454													
85	0,135	0,167	0,202	0,240	0,282	0,327	0,376	0,427	0,482	0,541												
90	0,143	0,177	0,214	0,254	0,299	0,346	0,398	0,452	0,511	0,573	0,638											
95	0,151	0,187	0,226	0,269	0,315	0,366	0,420	0,478	0,539	0,604	0,673	0,746										
100	0,159	0,196	0,238	0,283	0,332	0,385	0,442	0,503	0,567	0,636	0,709	0,785	0,950									
105	0,167	0,206	0,249	0,297	0,348	0,404	0,464	0,528	0,596	0,668	0,744	0,825	0,998	1,188								
110	0,175	0,216	0,261	0,311	0,365	0,423	0,486	0,553	0,624	0,700	0,780	0,864	1,045	1,244	1,460							
120	0,190	0,236	0,285	1,339	0,398	0,462	0,530	0,603	0,681	0,763	0,851	0,942	1,140	1,357	1,593	1,847						
130	0,206	0,255	0,309	0,368	0,431	0,500	0,574	0,653	0,738	0,827	0,921	1,021	1,235	1,470	1,726	2,001	2,297					
140	0,222	0,275	0,333	0,396	0,465	0,539	0,619	0,704	0,794	0,891	0,992	1,100	1,330	1,583	1,858	2,155	2,474	2,815				
150	0,238	0,295	0,356	0,424	0,498	0,577	0,663	0,754	0,851	0,954	1,063	1,178	1,425	1,696	1,991	2,309	2,651	3,016	3,405			
160	0,254	0,314	0,380	0,452	0,531	0,616	0,707	0,804	0,907	1,018	1,134	1,257	1,520	1,810	2,124	2,463	2,827	3,217	3,632	4,072		
170	0,270	0,334	0,404	0,481	0,564	0,654	0,751	0,855	0,965	1,081	1,205	1,335	1,616	1,923	2,256	2,617	3,004	3,418	3,859	4,326	4,820	
180	0,286	0,353	0,428	0,509	0,597	0,693	0,795	0,905	1,021	1,145	1,276	1,414	1,711	2,036	2,389	2,771	3,181	3,619	4,087	4,580	5,104	5,655
190	0,302	0,373	0,451	0,537	0,630	0,731	0,839	0,955	1,078	1,209	1,347	1,492	1,806	2,149	2,522	2,925	3,358	3,820	4,313	4,835	5,387	5,969
200	0,318	0,393	0,475	0,565	0,664	0,770	0,884	1,015	1,135	1,272	1,418	1,571	1,901	2,262	2,655	3,079	3,534	4,021	4,540	5,089	5,671	6,283

CYLINDRÉES DES MOTEURS A QUATRE CYLINDRES

COURSES	ALÉSAGES														
	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	110	120	
80	0,509	0,628	0,760	0,905											
85	0,540	0,668	0,808	0,961	1,128										
90	0,573	0,707	0,855	1,018	1,195	1,385									
95	0,604	0,746	0,903	1,074	1,261	1,462	1,679								
100	0,636	0,785	0,950	1,131	1,325	1,539	1,767	2,011	2,270	2,545	2,835	3,142	3,801	4,524	
105	0,668	0,825	0,998	1,188	1,392	1,616	1,856	2,111	2,383	2,672	2,977	3,299	3,991	4,750	
110		0,864	1,045	1,244	1,458	1,693	1,944	2,212	2,497	2,799	3,119	3,456	4,181	4,976	
120			1,140	1,357	1,590	1,847	2,121	2,413	2,724	3,054	3,402	3,770	4,562	5,429	
130				1,470	1,723	2,001	2,297	2,614	2,951	3,308	3,686	4,084	4,942	5,881	
140					1,855	2,155	2,474	2,815	3,178	3,563	3,969	4,398	5,322	6,333	
150						2,309	2,650	3,016	3,405	3,817	4,253	4,712	5,702	6,786	
160							2,827	3,217	3,632	4,072	4,536	5,027	6,082	7,238	
170								3,418	3,857	4,326	4,820	5,341	6,462	7,691	
180									3,619	4,086	4,580	5,104	5,655	6,842	8,143

CYLINDRÉES DE MOTEURS A SIX CYLINDRES

COURSES	ALÉSAGES												
	50	55	60	65	70	75	80	85	90	96	100	110	120
100	1,178	1,425	1,696	1,99	2,309	2,651	3,016	3,405	3,817	4,253	4,712	5,202	6,786
105	1,237	1,497	1,781	2,091	2,425	2,783	3,167	3,575	4,008	4,466	4,948	5,987	7,125
110	1,296	1,568	1,866	2,190	2,540	2,916	3,318	3,745	4,199	4,678	5,184	6,272	7,464
120	1,414	1,711	2,036	2,389	2,771	3,181	3,619	4,086	4,580	5,104	5,655	6,842	8,143
130		1,853	2,205	2,588	3,002	3,446	3,921	4,426	4,962	5,529	6,126	7,413	8,822
140			2,375	2,787	3,233	3,711	4,222	4,767	5,344	5,954	6,597	7,983	9,500
150				2,986	3,464	4,076	4,724	5,417	6,154	6,936	7,764	9,341	11,179
160					3,695	4,341	5,025	5,748	6,511	7,314	8,166	9,967	11,927
170						4,606	5,425	6,288	7,195	8,147	9,145	10,990	13,082
180							5,429	6,387	7,389	8,435	9,526	11,272	13,375

LES ALÉSAGES ET LES COURSES SONT EXPRIMÉS EN MILLIMÈTRES. LES CYLINDRÉES SONT EXPRIMÉES EN LITRES.

UNE FAUSSE SPORTIVE LA 509

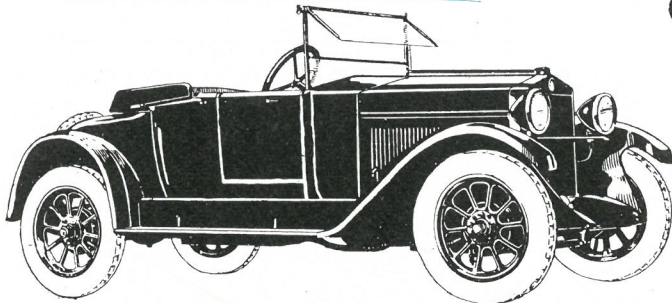
par Albert Peuvergne

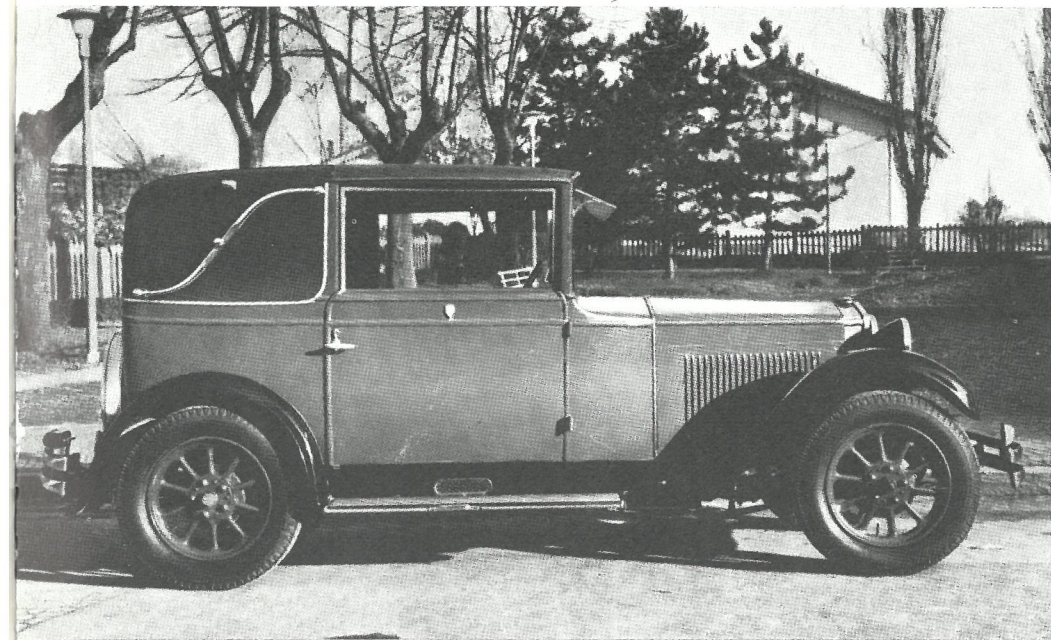
Débuts de Fiat en France :

Malgré une notoriété mondiale dès ses premiers pas, succès soutenu par de multiples victoires internationales : Targa Florio, Grands Prix d'Europe, dont celui de l'A.C.F. à Dieppe en 1906, FIAT était peu répandu en France. On y vit quelques modèles luxueux tels que la 60CV limousine, munie du démarrage à air comprimé, de 1906, mais aussi la fameuse "ZERO" prototype du Juste Milieu, n'était guère connue.

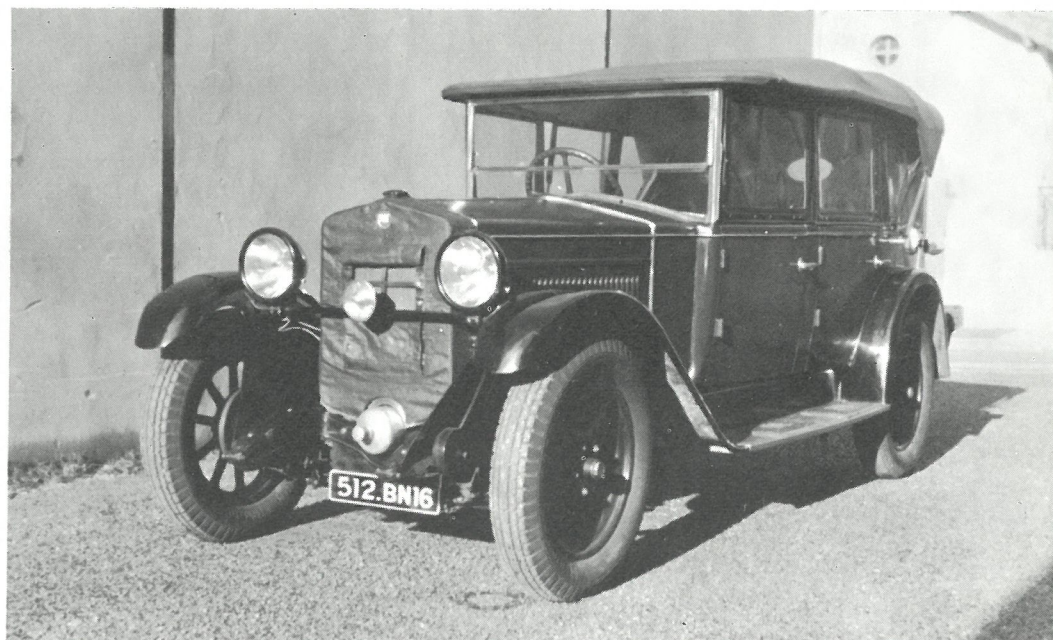
Largement utilisés par l'Armée Française, les camionnettes sanitaires M2 et les camions 15 TER revendus par les stocks ouvrirent à FIAT l'accès à une clientèle désireuse de véhicules robustes et économiques. En 1922, la 2 litres remportait le Grand Prix de Strasbourg et FIAT s'inscrivait avec succès dans les épreuves sportives françaises. Dès cette époque, une notable fraction des 42.000 (série importante à l'époque) voitures 4 cylindres, 65 x 110, 1500 cm³, types 501, 502 et 503 fut livrée en France et si appréciée que nombre d'entre elles achevaient leur carrière au cours des années 1950. Les séries plus puissantes 505 et 507 de 2 litres, les diverses 6 cylindres construites vers la même époque avaient moins de succès. Tous ces modèles étaient de construction très classique et furent exportés pour la plupart.

509
7 CV

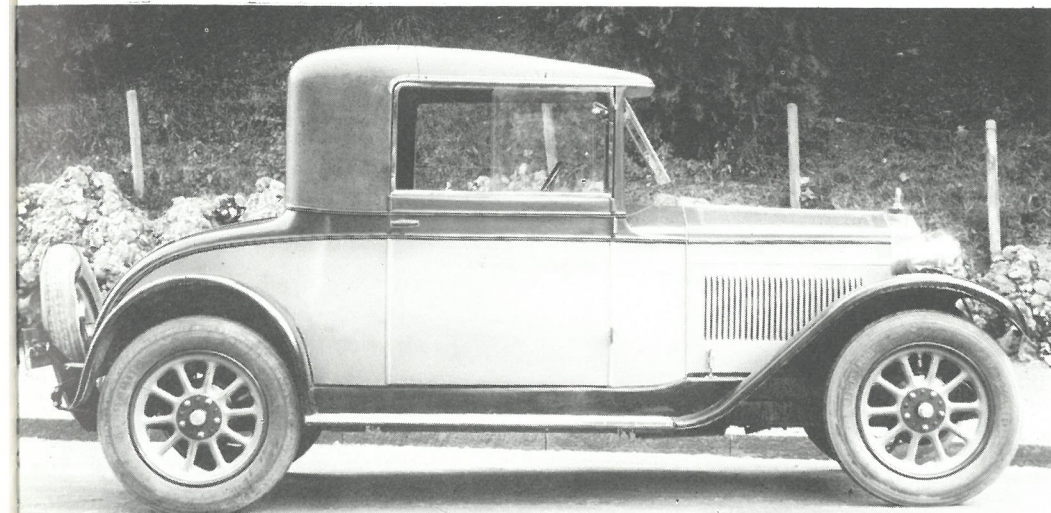




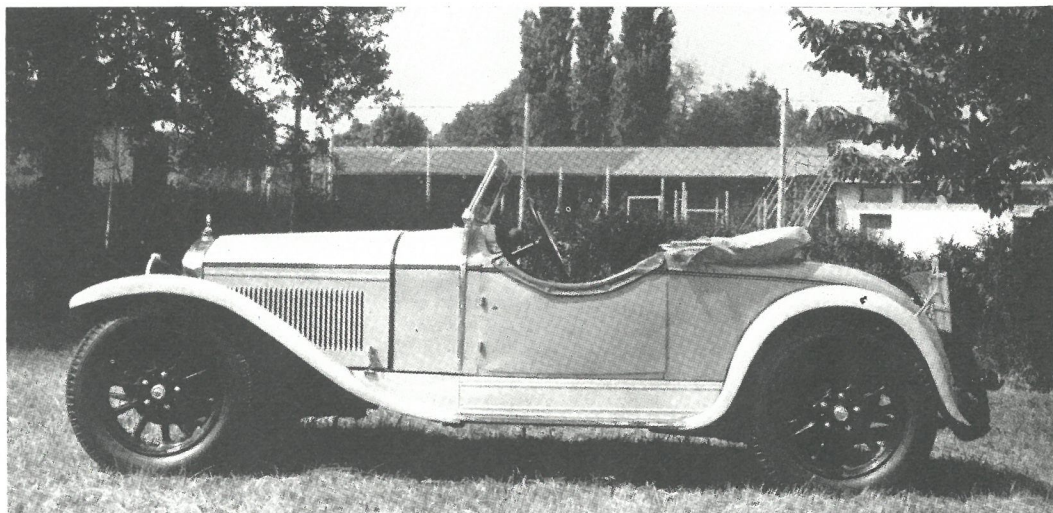
Fiat 509 A, Coupé royal - coll. Nino Previ



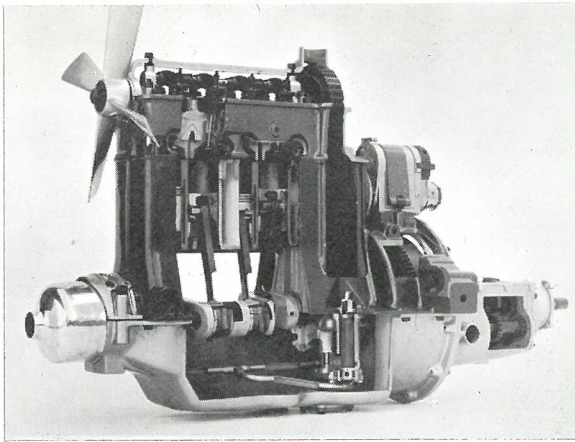
Fiat 509, Torpédo - coll. Monsieur Fromager



Fiat 509, Coupé deux places - doc. Fiat



Fiat 509 S, Spider - coll. Saccardo 15



509 et 509 S., 70.000 châssis produits :

A partir de 1925, FIAT explora les possibilités de vente d'une petite voiture très soignée et dotée d'un moteur très différent de ses productions courantes.

Si le châssis demeurait conventionnel, ce moteur, dont le bloc cylindres faisait corps avec le carter supérieur, était doté d'une culasse détachable hémisphérique, d'un arbre à cames en tête entraînant par culbuteurs les soupapes. La commande de cet arbre s'effectuait par chaîne, entraînant aussi la magnéto curieusement placée sur le carter d'embrayage. Cette commande était à l'arrière du bloc. La cylindrée était limitée à 990 cm³, alésage 57 mm, course 97 mm et le régime atteignait 4.000 tr/mn pour une puissance d'une petite trentaine de CV. Alimenté par réservoir en charge et carburateur Memini graissé sous pression, ce moteur élégant et net, d'une technique très moderne, ne possédait que 2 paliers. Le refroidissement très efficace était dû à un radiateur nid d'abeilles et un ventilateur en bout d'arbre à cames sans pompe de circulation.

dynamo en bout de vilebrequin, démarreur Bendix avec relais de câblage sous tôlerie, signés Marelli.

Embrayage par disque unique, boîte à 3 vitesses sur certains modèles à 4 sur les autres, suivaient la technique classique FIAT inaugurée sur le type ZERO. Le pont arrière très léger, en deux parties embouties, faisait corps avec le tube de poussée et de réaction lié lui-même à la boîte à vitesses par un cardan à rotule. Les ressorts servaient uniquement à la suspension ; tous les quatre droits et de faible flèche, ils avaient la lame maîtresse avant doublée pour parer au couple de renversement dû aux freins avant. Quatre amortisseurs du type américain Snubbers Gabriel à enroulement, assuraient la suppression du rebondissement, agissant à la détente seulement. La direction du système à vis et roue, peu démultipliée, possédait des rattrapages de jeu vertical et latéral. Enfin, les roues montées sur pneus à tringles 12 x 45 du type Sankey en tôle soudée, imitaient les roues en bois. Les modèles Sport disposaient de roues fil, Rudge-Witworth. Bref, une mécanique sans nouveauté autre que l'adoption d'un moteur doté de

l'arbre à cames en tête, mais très soignée, un châssis surbaissé et une excellente construction.

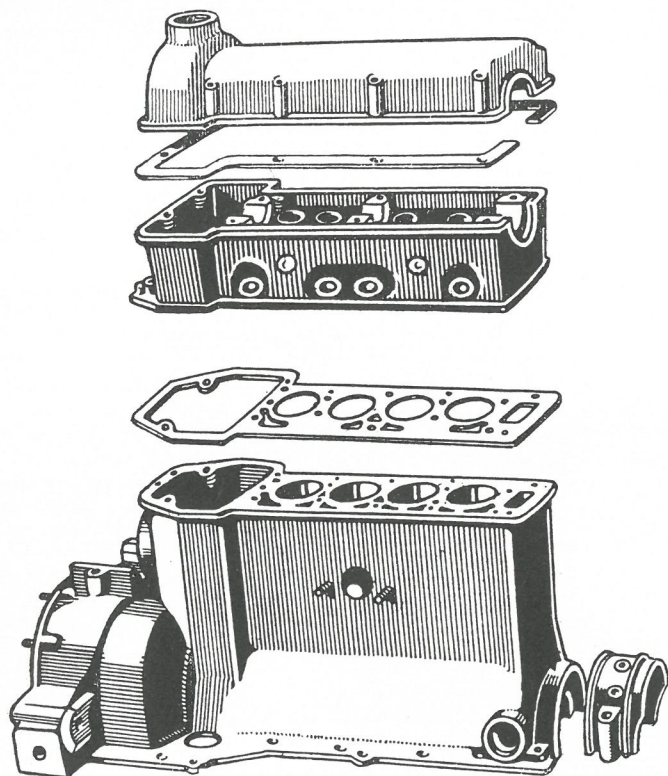
Outre les châssis nus, l'usine livrait les voitures carrossées soit : Torpédo 4 places, léger coach 4 places, coupé 2 places, ou bateau 2 places sport. Toutes ces caisses étaient d'un dessin élégant, plus élégant, à mon sens, que celui de ses autres modèles d'allure généralement trop haute et massive. Cette ligne heureuse explique le succès rencontré par la 509, produite sans modification notable, de 1926 à 1929 à près de 70.000 exemplaires, série bien supérieure à toutes les précédentes. La Ballila, remarquable réussite, devait dépasser ce chiffre et dans sa version Mille Mille se révéler une machine bien plus fouguese.

D'aspect anguleux, la ligne de caisse horizontale et continue se continuait du radiateur à l'arrière, les garde boue n'étaient encombrés par aucun coffre et les larges événements du capot allégeaient ce dessin sobre et net.

Un confort certain dû à l'inclinaison variable de la direction, aux sièges réglables en tous sens, aux larges dimensions de la caisse, faisait oublier l'indiscrète sonorité du moteur. Les boiseries incrustées de marqueterie, le garnissage soigné, le tableau de bord complet donnaient l'impression de luxe. La direction douce, quoique peu démultipliée, la bonne suspension étaient autant d'attraits supplémentaires. Malheureusement, le moteur n'était pas assez puissant et ne résistait guère à une pression soutenue et prolongée de l'accélérateur. A dimensions sensiblement égales à celles des Amilcar "G, L et M" 7 et 8CV voitures assez semblables, elles avaient un rapport puissance/poids moins favorable, tout en étant réalisées avec plus de



Musée de Rochetaillée



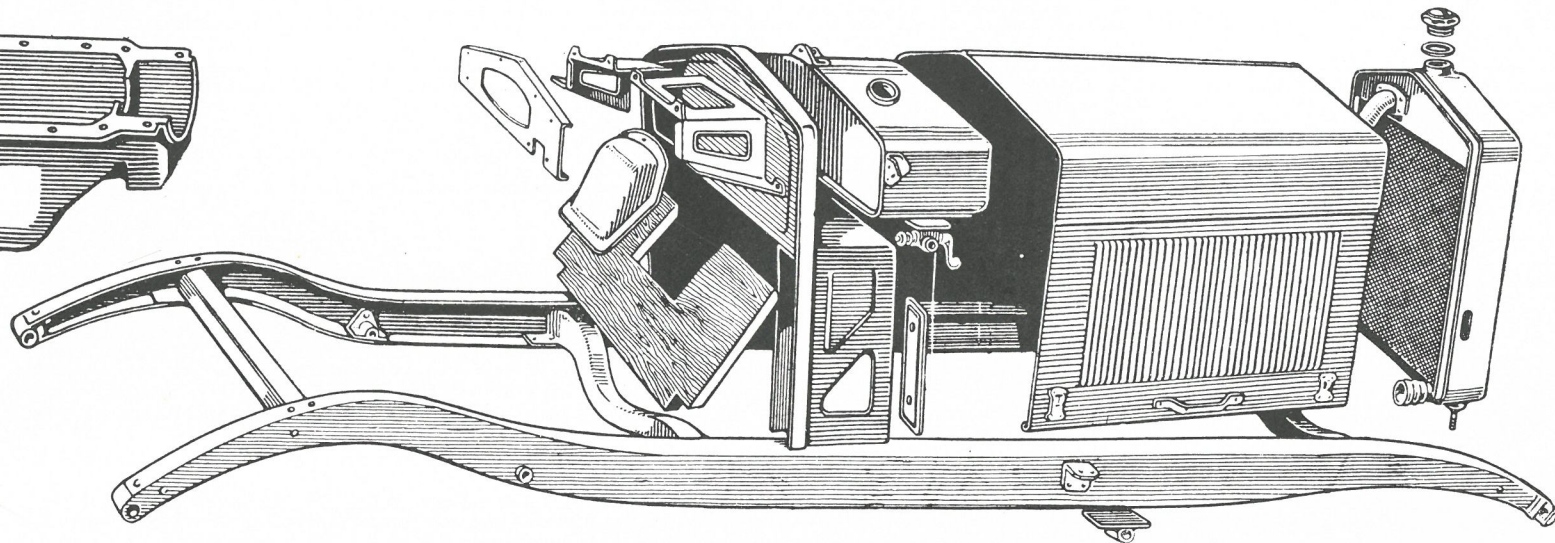
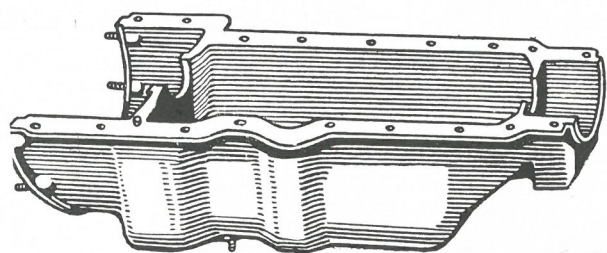
soin et de confort. La 509 se rapprochait de la formule inaugurée en 1922/23 par les luxueuses Suère et les 10CV sans soupape de Panhard, ou les 8CV S.S. Voisin aux performances très modestes. Il est regrettable que FIAT n'ait pas doté cette voiture d'un moteur plus puissant, évitant sans doute les ennuis de bielles coulées qu'évoque inévitablement la 509.

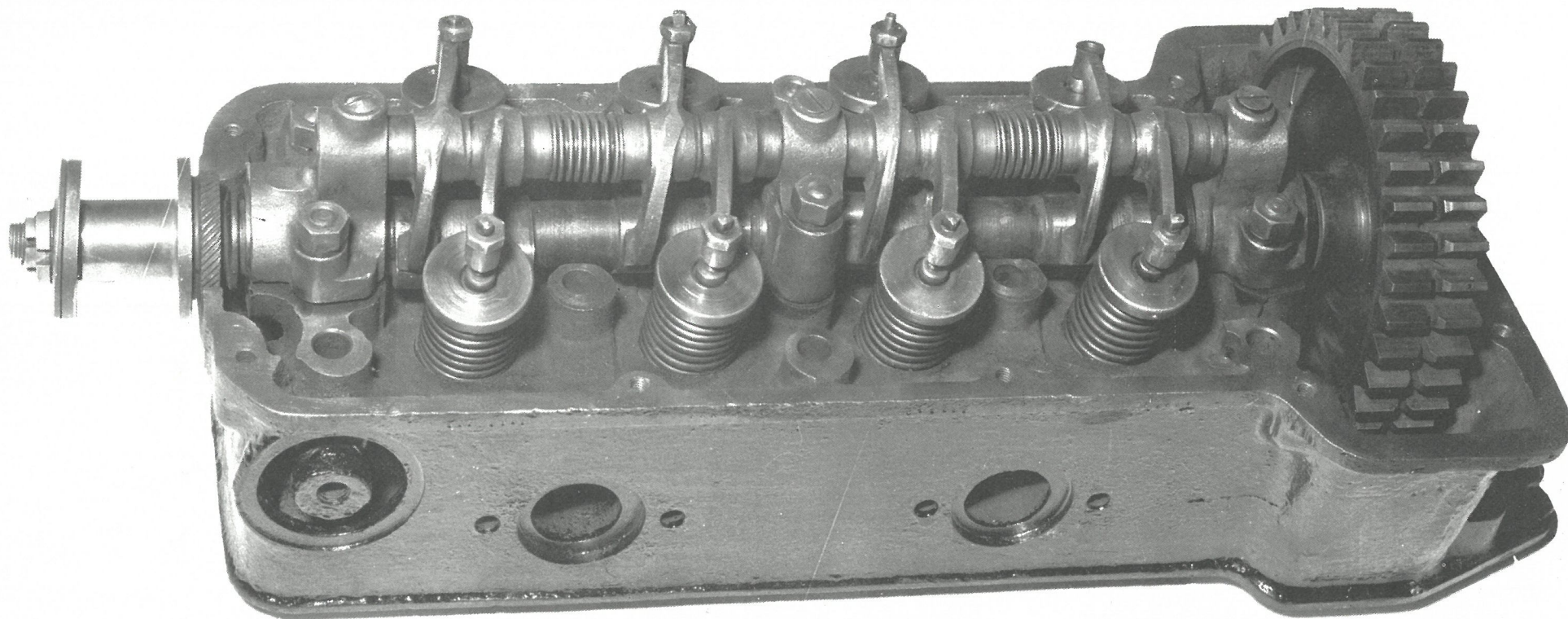
Les premières séries étaient affligées de ce défaut et il aurait fallu que FIAT modifie totalement le système de graissage, au lieu d'améliorations de détail qui rendirent plus rares les bielles coulées. En effet, le vilebrequin n'était foré à partir des paliers que jusqu'aux manetons des bielles 1 et 4. Les bielles 2 et 3 recevaient l'huile à partir de tuyaux coudés (pour éviter l'effet de la force centrifuge), car la pression de la pompe était trop faible. Les coussinets antifrictionnés de l'époque résistaient déjà mal à l'échauffement, si, de surcroît, un peu de jeu dans les paliers et les bielles 1 et 4 laissaient fuir l'huile, les

malheureuses bielles 2 et 3 s'en trouvaient mal. L'emploi des coussinets minces modernes et d'une forte pression d'huile, a éliminé ces pannes dont tant d'excellentes "vintage" souffraient : 6CV Renault, Rosengart, Talbot, Amilcar et même (amère expérience personnelle) la Lancia Belna.

J'essaierai de donner mon impression sur cette voiture dont mon frère avait acquis, jadis, le modèle torpédo quatre places, quatre vitesses. La jugeant bruyante, il ne l'avait pas gardée, lui préférant la première Ford A. De l'avoir essayée, j'avais gardé bon souvenir de son freinage, de sa direction et de sa boîte à vitesses. Elle surclassait sur ces points les voitures de série usuelles, sauf la Mathis bien plus nerveuse, mais si "ferraille".

La même impression me saisit à l'usage de la 509 coupé que je possède depuis un an mais que j'ai peu utilisée. Provenant en mauvais état d'un propriétaire qui avait laissé la caisse fort abîmée, elle a fait un long stage





chez le carrossier et il reste à refaire les sièges. Le moteur et le pont arrière avaient été complètement démontés et les bielles, pistons, vilebrequin, soupapes, remplacés comme les arbres de roues et les dentures. J'ai donc pu juger, car je les possède, les anciens éléments mécaniques qui sont bien calculés et bien construits. La boîte à vitesses m'a lâché et je viens seulement de recevoir des pignons neufs. Il me faudra attendre la fin de l'hiver pour essais plus complets et participation aux rallyes.

Des quelques kilomètres déjà parcourus, je retiens l'agrément de la direction, le bon freinage et la suspension très acceptable, de même qu'une tenue de route sans trahison.

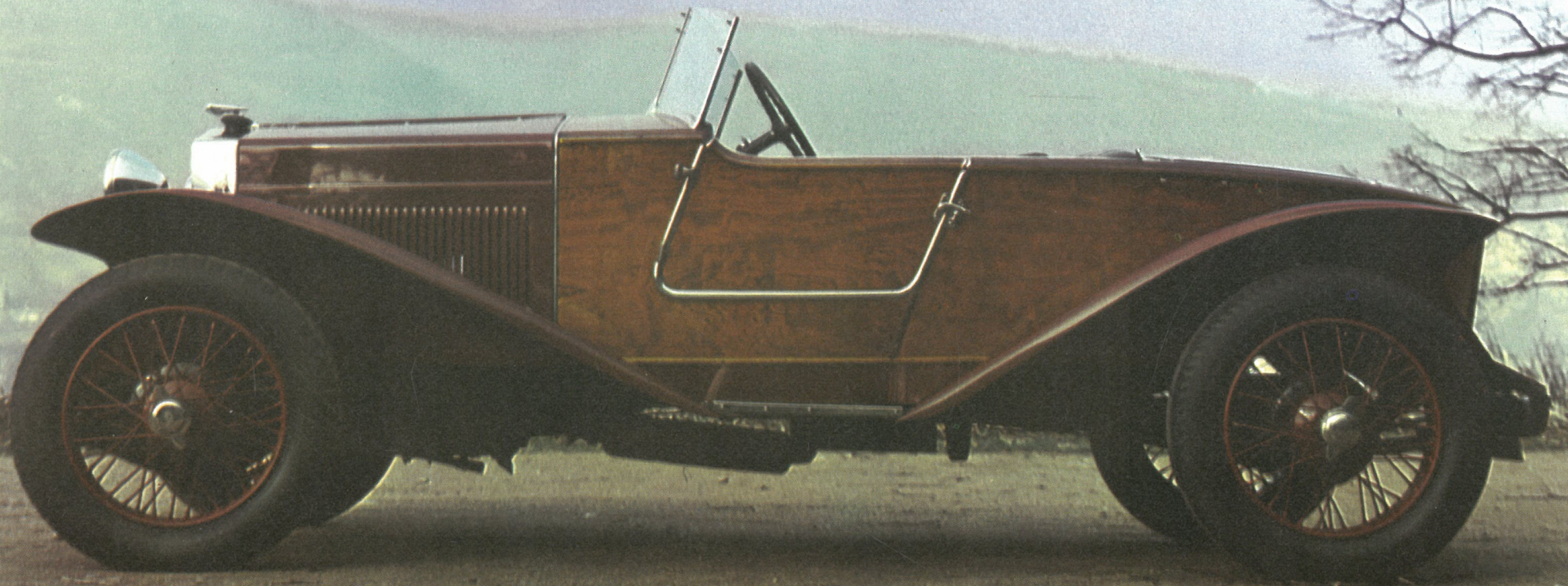
Pas de shimmy, mais la vitesse est modeste : un tout petit 100 à l'heure en palier (au compteur) qui doit se réduire à un vrai 90. Par contre, la voiture se comporte mieux en côte ; nettement plus rapide que la C4, la prise directe avec usage judicieux de l'avance réglable permet de grimper 50% en prise directe, cependant que la 2ème vitesse grimpe ce même pourcentage à 60 km/h. (toujours au compteur). Ma voiture n'a que 3 vitesses et ces 60 km/h. sont la limite. Enfin le braquage de la direction est faible. Inférieure à la Ballila dont j'ai la petite berline 4 places, 2 portes, 4 vitesses, je la trouve infiniment plus soignée et plus élégante. Bien supérieure en tous cas au modèle 514, (1500 cm³ soupapes latérales) construite

de 1929 à 1931, dont j'ai gardé le mauvais souvenir d'une rupture de joint de culasse sur la route de la Corniche ; l'ami qui m'emmenait dans sa voiture au Grand Prix de Monaco de 1934, regrettait à ce moment son ancienne 509 et les performances de la 514 n'étaient pas supérieures. En outre, la voiture était haute et peu élégante.

Un possesseur ancien ou actuel veut-il faire connaître à "l'Automobiliste" ou à moi-même, son avis ? La 509 a toujours suscité de l'intérêt, et un certain nombre subsiste entre les mains d'amateurs, en Suisse particulièrement. Une controverse serait la bienvenue.

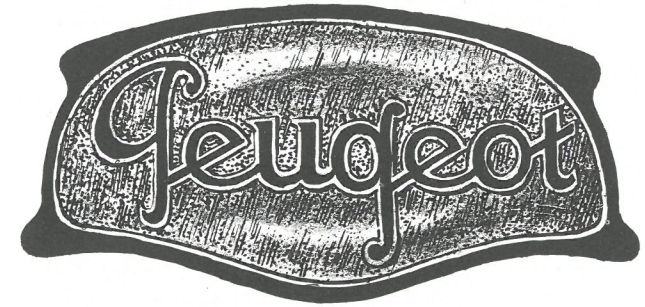
Albert Peuvergne







quand le lion sortit ses griffes...



Ils sont morts quelque part sur la Somme, la Marne ou à Verdun, les "coureurs en automobiles", géants un peu ridicules dans leurs peaux de biques. Leurs photos jaunies nous font un peu sourire, et c'est tout. Pourtant leur déclin s'annonçait déjà aux alentours de 1911, la place n'était plus pour la force physique pure, la puissance spécifique. Friedrich sur une Bugatti 1400cc. se classait second du Grand Prix de France au Mans (1911) derrière la Fiat 10 litres d'Hemery : un coup de semonce. . . attention c'est l'heure de la technique.

Peugeot était déjà au point de vue tourisme la marque que l'on sait. Les Fils de Peugeot Frères, s'évadant de la quincaillerie et du cycle, se bâtissaient un empire à grands coups de voiturettes et de confortables limousines. Ayant compris qu'une clientèle se gagne autant par une victoire en compétition que par une campagne de publicité bien orchestrée, la marque avait figuré au palmarès des principales manifestations sportives depuis le Paris-Rouen 1894. Le "lion", notamment avec les voiturettes à "longue course" dues au crayon de l'ingénieur Michaud, avait gagné de haute lutte une des meilleures places sur le marché automobile et entendait la conserver. A cette époque bien des marques, et non des moindres, avaient vu leurs

espoirs s'effondrer subitement, et ce, après avoir frôlé la réussite.

Prémices des événements qui allaient se faire dresser l'une contre l'autre les diverses parties du monde, la crise économique se fit sentir aux alentours de 1910. Conséquence directe, en ce qui nous concerne, les constructeurs restreignirent leur budget compétition et le Grand Prix de l'A.C.F., Grand Prix par excellence, ne fut pas couru en 1909, 1910 et 1911 faute d'un nombre suffisant de partants. Des réunions d'importance secondaire se déroulèrent quand même avec les moyens du bord, c'est-à-dire des voitures déjà dépassées, de conception ancienne ou alors avec des voiturettes d'un prix de revient et d'un entretien moins coûteux. Le progrès piétinait, les sportsmen en canotier restaient sur leur faim. Dans les salons des clubs automobiles mondains, ou dans les recoins les plus crasseux des officines mécaniques de la Porte Maillot, on attendait un Grand Prix.

Quand ils apprirent en 1911 qu'un Grand Prix de l'A.C.F. serait disputé à Dieppe Georges Boillot, Jules Goux et Paul Zucarelli jetèrent les bases d'une voiture compétitive et obtinrent de Robert Peugeot la promesse de la mise en chantier immédiate de nouvelles machines. Paul Zucarelli était d'abord un

ingénieur de son état, mais il s'était fait un nom comme pilote chez Hispano-Suiza, Georges Boillot et Jules Goux étaient des pilotes chevronnés. Les voitures furent construites aux usines Lion-Peugeot à Belfort. Pour diriger les travaux on avait fait appel à un jeune et brillant ingénieur de 27 ans : Ernest Henry. Ses cartons à dessins renfermaient une bombe dont il n'avait certainement pas prévu la durée et le rayonnement de l'explosion. De l'association de ces quatre hommes mettant en commun leur expérience pratique et leurs capacités techniques, naquit une voiture qui allait révolutionner tout ce qui avait existé jusqu'alors dans le domaine de la compétition. Ce moteur doit être considéré comme l'archétype du moteur de course moderne. Les Humber, les Straker-Squire et Sunbeam 1914, les Ballot de 1919-1922, les Sunbeam-Talbot-Darracq 1921-1923, reprirent ses lignes générales. On raconte même que Louis Coatalen de chez Sunbeam fit acheter, par d'obscurs et anonymes intermédiaires, une 3 litres, 1913, afin d'avoir le modèle sous la main.

Rompant avec le principe des cylindres géantes de l'âge héroïque, Ernest Henry s'attacha au développement de la technique pure, innovant ce qui allait être les caractéristiques fondamentales d'un moteur de course à haut rendement : quatre soupapes

par cylindre commandées par deux arbres à cames en tête, chambre de combustion hémisphérique, vilebrequin monté sur roulements, carter sec. Ces solutions déjà connues, n'avaient jamais été employées simultanément.

Malheureusement l'A.C.F. décida encore une fois de reporter son Grand Prix à l'année suivante. Leur avance était tellement supérieure sur leurs adversaires que les 7 litres 6 purent attendre le Grand Prix 1912 à Dieppe, et l'empoignade fameuse Peugeot-Fiat d'où Boillot sorti grand, sans nécessiter aucune modification.

La 7 litres 6, 1912 :

Ses dimensions étaient les suivantes : 110 mm d'alésage pour 200 mm de course, ce qui donnait une cylindrée de 7 litres 6. A 2200 tr/mn, on obtenait une puissance de 130CV, c'est-à-dire à peu près autant que les gros monstres de la période 1909-1910, mais avec 30 % de moins en cylindrée.

Une des particularités de la distribution était que la came tournait à l'intérieur d'une cage en bronze, possédant son propre ressort de rappel, faisant intermédiaire entre la pointe de la came et la queue de soupape (voir croquis). Toute la distribution sous pression était enfermée sous carter d'aluminium. Les arbres à cames étaient commandés par un arbre vertical, en bas une vis sans fin actionnait la magnéto d'un côté, la pompe à eau de l'autre. Au nombre de quatre par cylindre, inclinées à 45°, de dimensions identiques, les soupapes étaient montées directement sur la culasse pour les échappements et sur un guide amovible pour les admissions.

Le bloc, d'une seule coulée et non plus polycylindre comme c'était encore l'usage, était borgne avec chambre de combustion hémisphérique. Une par cylindre, les bougies étaient montées à la partie supérieure du bloc, entre les arbres.

Le carter en aluminium, en deux parties, abritait un vilebrequin supporté par cinq paliers lisses. Le graissage était sous pression.

Le châssis classique était suspendu, à l'avant et à l'arrière, par des ressorts semi-elliptiques assistés d'amortisseurs à friction Hartford. Un tambour derrière la sortie de boîte était actionné par le frein à pied, tandis que le levier à main commandait deux freins tambour sur les roues arrières. Celles-ci étaient des Rudge-Withworth, désormais classiques, mais qui à l'époque constituaient une innovation, les règlements des Grands Prix les ayant toujours refusées jusqu'alors.

La carrosserie était très simple aucun effort d'aérodynamisme n'ayant été consenti.

La 5 litres 650 :

Pour le Grand Prix de l'A.C.F. 1913, on abaissa la cylindrée de la 7 litres 6, à 5 litres 650, en réduisant les cotes de 110 x 220 à 100 x 180. Malgré ce bridage théorique, ce moteur identique de construction au précédent, se révéla d'un rendement supérieur. La voiture dépassant le 180, elle gagna l'A.C.F. 1913 et battit le record du tour à Indianapolis en 1914.

La 3 litres, 1913 :

Construite pour la Coupe de "l'Auto", son dessin était toujours semblable à celui de la 7 litres 6. Cependant elle comportait de notables améliorations, fruits de l'expérience acquise.

Elle se fit remarquer à Brooklands avec une carrosserie monoplace très aérodynamique. Elle obtint le record du monde de l'heure, départ arrêté, pour "tous les moyens de locomotions, y compris les aéronefs", à 170 km/h. Jules Goux s'adjugea également le demi-mile lancé à 170,500 km/h,

les cinquante miles et 100 miles, départ arrêté, à 170,500 km/h. et 170,585 km/h. La Coupe de l'Auto 1913 et les 500 Miles 1914 furent ses grandes victoires.

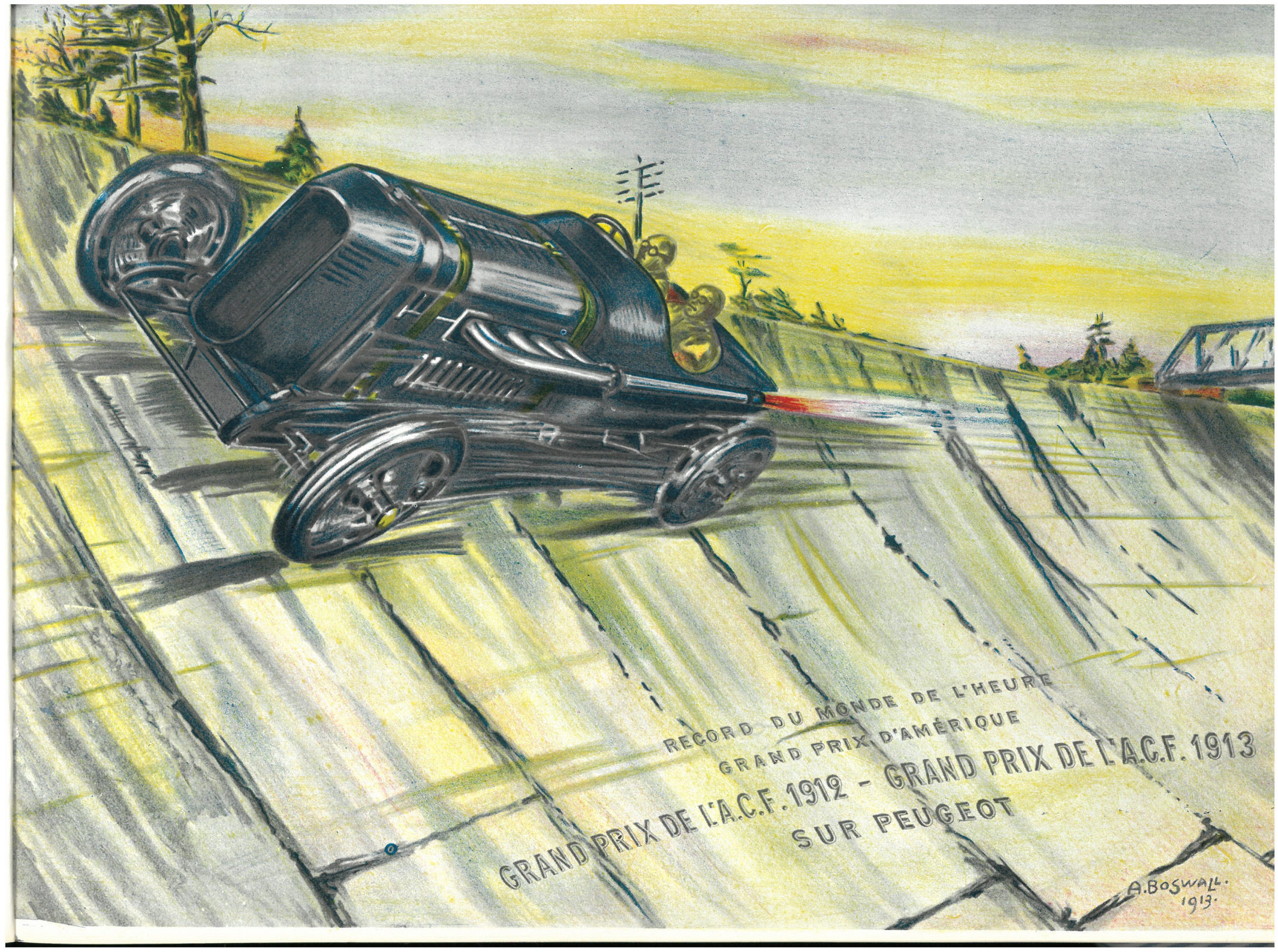
Ses dimensions étaient 75 x 156, soit 2980cc. Parmi les améliorations et modifications, on remarque l'inclinaison des soupapes à 60° et non plus à 45°. Le vilebrequin en deux parties est monté sur roulements à billes. Peugeot, avec ce modèle, est également un des premiers à monter un carter sec. Celui-ci est d'un dessin original, non plus en deux parties, mais cylindrique fermé par deux plaques (une à chaque bout), supportant les roulements de paliers avant et arrière. L'embrayage est à cône. Les amortisseurs, à friction, sont montés directement sur le pont afin de diminuer le poids non suspendu.

En 1914, Ernest Henry prépara une 4 cylindres, 92 x 169, de 4 litres 5. Elle donnait 112CV à 2800 tr/mn. Avec cette fois une belle pointe arrière fuselée, logeant la roue de secours, elle atteignait 185 km/h. C'est la première Peugeot de course à être munie de freins avant.

La 2 litres 5, 1914 :

Chaque année l'équipe d'Henri dessinait un nouveau moteur ; leur dernière production était destinée à la Coupe de l'Auto 1914, qui ne fut d'ailleurs pas disputée. Les trois voitures restèrent oubliées dans l'obscurité d'une remise et échappèrent ainsi à l'exode américain du matériel de l'écurie Peugeot.

Après l'armistice, elles s'illustrèrent à la Targa Florio et figurèrent à Indianapolis. Le moteur, toujours du même modèle, avait 75 d'alésage pour 140 de course.



RECORD DU MONDE DE L'HEURE
GRAND PRIX D'AMÉRIQUE
GRAND PRIX DE L'A.C.F. 1912 - GRAND PRIX DE L'A.C.F. 1913
SUR PEUGEOT

A. BOSWALL
1913.

LES GRANDS PRIX DE L'A.C.F.

1912 - l'adieu des monstres :

Couru sur le triangle Dieppe-Londinière-Eu, l'épreuve fut divisée en deux jours. On roula deux fois 10 tours, environ 750 kilomètres à chaque fois. Les monstres apparurent pour la dernière fois : la 15 litres Lorraine et les deux Fiat 16 litres de Wagner et Bruce Brown. Peugeot présentait trois 7 litres 6 avec Goux, Boillot et Zucarelli et une Lion-Peugeot avec René Thomas.

Les roues à rayons des Peugeot, tranchaient nettement sur les roues "artillerie" des autres concurrents et leur donnaient une apparente fragilité.

Peugeot, Fiat et Sunbeam, allaient seuls monopoliser l'attention des spectateurs. Le premier jour Boillot était distancé de 2 minutes par Bruce Brown, ce qui dû faire passer une mauvaise nuit à pas mal de ses supporters et à lui-même.

Le lendemain l'action se centra sur Boillot et Wagner, la compétition se terminant en duel à l'avantage de Peugeot. De Palma, Goux, Bruce Brown, furent promptement éliminés pour s'être ravitaillés en cours de route, au mépris du règlement. Trois Sunbeam finirent en groupe à quarante minutes de Boillot, prenant les 3ème, 4ème et 5ème places, ce qui est une performance si l'on considère leurs caractéristiques : 3 litres et 4 cylindres à soupapes latérales.

En se retirant, les spectateurs avaient sur la bouche deux noms qui allaient, pendant les saisons à venir, être portés au pinacle de la compétition internationale : Peugeot et Boillot. Les monstres venaient de consommer leur défaite et entraînent de plain-pied dans les greniers de l'histoire.

1913 - Peugeot et Boillot récidivent :

Une quantité maximum de carburant, établie sur la base de 20 litres aux 100 kilomètres et un poids minimum-maximum entre 800 et 1100 kgs., telles étaient les conditions imposées pour prendre le départ à Amiens.

Sans en changer le dessin, Henri avait réduit la cylindrée de son moteur en diminuant les cotes de course et d'alésage de 110 x 200 à 100 x 180. Loin de brider la voiture cette modification s'avéra heureuse, elle était plus rapide et plus puissante que la 7 litres 6. Le poids maximum était respecté, avec successivement pour les trois machines : 1040 kgs., 1038 kgs. et 1045 kgs.

L'épreuve, noyée au milieu d'une multitude de courses pour cyclecars, motos ou voiturettes, se disputa sur 29 tours de circuit : environ 917 kilomètres. Zucarelli se tua à l'entraînement dans une collision avec une charrette. Malgré ce handicap, Peugeot était grand favori : Jules Goux ne venait-il pas de s'illustrer à Indianapolis ? Mais il fallait compter également sur deux nouvelles Delage 6 litres 2 et sur les redoutables Sunbeam six cylindres.

Boillot et Goux s'alignèrent au départ, avec Delpierre qui remplaçait Zucarelli, mais ne devait pas dépasser le premier tour ayant eu un accident. Guyot mena le train, conservant son avantage, jusqu'à un stupide incident. Au 17ème tour il éclata, son mécanicien sauta de la voiture qui était, selon les témoins, à environ 45 km/h. et fut happé par la roue arrière. Boillot et Goux prirent alors le commandement pour ne plus lâcher leur position jusqu'à l'arrivée.

Avec une consommation de 17 litres aux 100 kilomètres et une moyenne de 116,190 km/h. sur les 7 H.56 de course, Peugeot réussissait un beau "doublé" avec le Grand Prix de l'A.C.F. 1912. Dans les coulisses de l'autodrome on attendait avec

impatience l'épreuve de 1914, mais ceci est une autre histoire. . .

1914 - Le casque à pointe. . .

A la veille de la première guerre mondiale, comme à la seconde, les lauriers du Grand Prix de l'A.C.F. revinrent à l'industrie allemande : 1914 Lautenschlager et Mercédès, 1919 Muller et Auto-Union, avec de beaux tirs groupés.

Autour du circuit de Givors, près de Lyon, la foule qui allait se presser un mois plus tard avec le même enthousiasme, gare de l'Est, était nombreuse par cette chaude journée de juillet 14. Les Mercédès étaient là. . . Peugeot allait venger Sedan. . . Monsieur Edouard Herriot, en personne et en huit reflets, était venu donner à la réunion la caution de la République. Boillot, Goux et Rigal ne représentaient plus l'image d'une marque, mais l'Alsace, la Lorraine, les défunts cuirassiers de Reichshoffen.

La tension internationale échauffait les esprits, Lautenschlager et son équipe sentaient le casque à pointe. . . Sur ses 4 litres 5, Peugeot avait monté des freins avant, comme Delage, Piccard-Pictet et Fiat, nouveauté très controversée.

Quatre marques vont se disputer la majeure partie de l'épreuve : Peugeot, Delage, Mercédès, Sunbeam. Mercédès cependant ne tarde pas à dévoiler sa tactique : Pilette et Sailer vont jouer au lièvre pour faire "casser" Boillot. Injustice du sort, de "casseurs" ils vont devenir promptement "cassés" !

Nullement affectée par ce handicap, l'équipe allemande, avec une tactique et une précision toute militaire, passe à l'attaque. Venue pour gagner, elle gagnera ! Boillot qui a perdu beaucoup de temps en s'interrogeant sur le choix de pneumatiques, se trouve maintenant talonné par Lautenschlager et Wagner, Goux ferme la marche.

Encore quelques ennuis de pneumatiques et Boillot tente la remontée impossible. Au dernier tour, la foule anxieuse, debout dans les tribunes, espère contre toute attente : elle attendait Grouchy. . . et ce fut Blücher. "Lauten", Wagner et Salzer franchissent la ligne d'arrivée, avec Goux en quatrième position. Un silence de mort les accueille à leur descente de voiture.

A 1500 mètres de là, Boillot pleure, dans sa machine inerte, sa victoire envolée. Une soupape est tombée dans un cylindre. A 105,550 km/h. de moyenne, Lautenschlager emportait la première victoire de l'Allemagne sur la France en 1914. Goux quatrième à 103 de moyenne et Rigal septième à 96, avaient quand même sauvé l'honneur, après la déconfiture de Delage.

Dans les arrières salles des catés de la Porte Maillot, les sportsmen en chapeau melon et les mécaniciens prolétaires à moustaches gauloises, pleuraient dans leur absinthe. Entre deux permissions, où quelque part dans la boue de la Marne, ils eurent peut-être l'occasion d'apprendre que la Mercedes de Lyon avec De Palma avait gagné à Indianapolis en 1915. Mais en 1916, Dario Resta vengea l'affront et rendit à Peugeot sa première place.

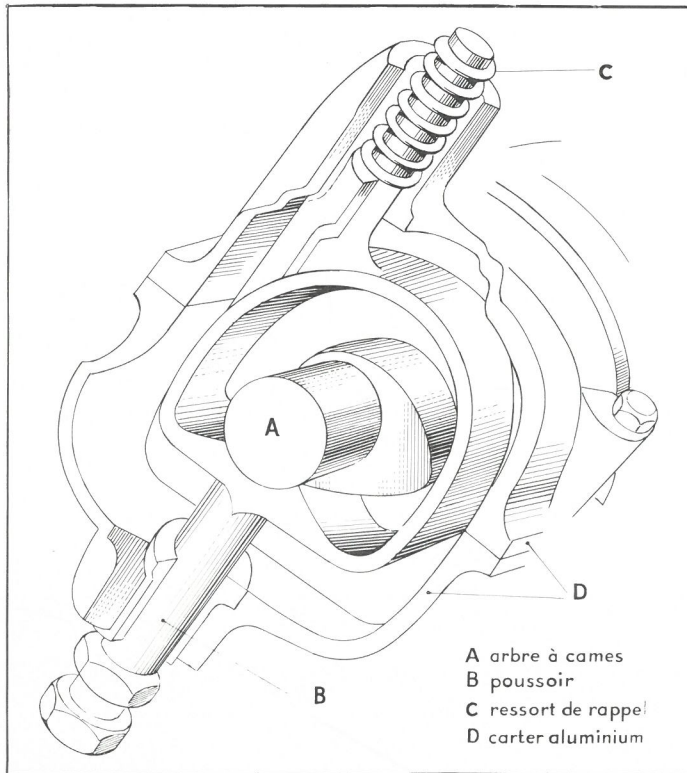
Georges Boillot s'était engagé dans l'aviation, il retrouva ainsi d'anciens pilotes de courses et la même ambiance, mais également d'anciens rivaux, en face. Quelques mois à peine après la déclaration de guerre, il fut abattu. Le moteur de l'avion ennemi

ressemblait beaucoup à celui de la Mercedes de Lautenschlager.

INDIANAPOLIS – le défi américain :

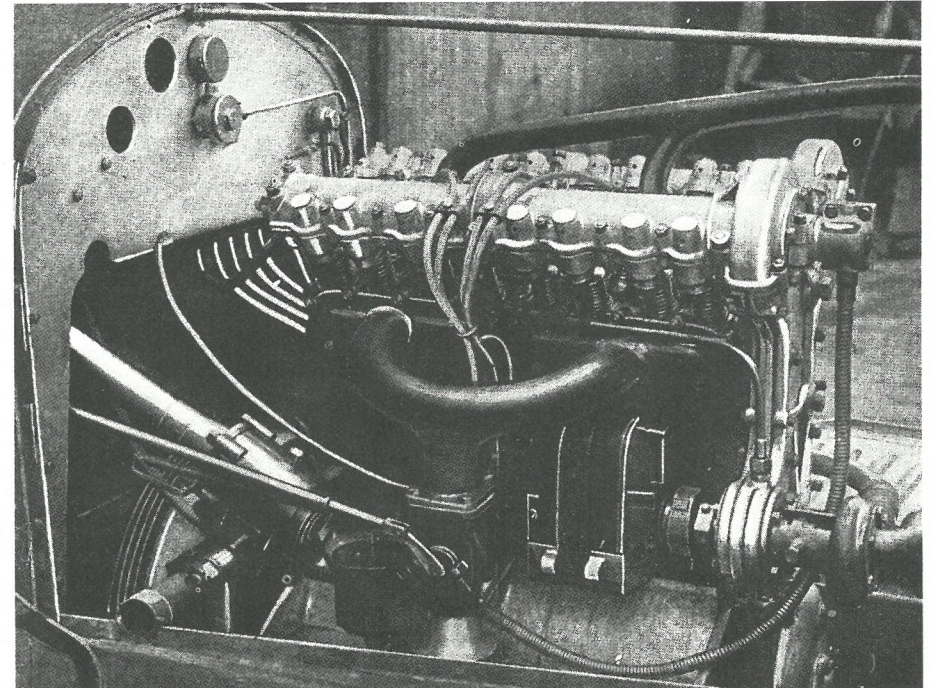
1913, sans le bon vin. . .

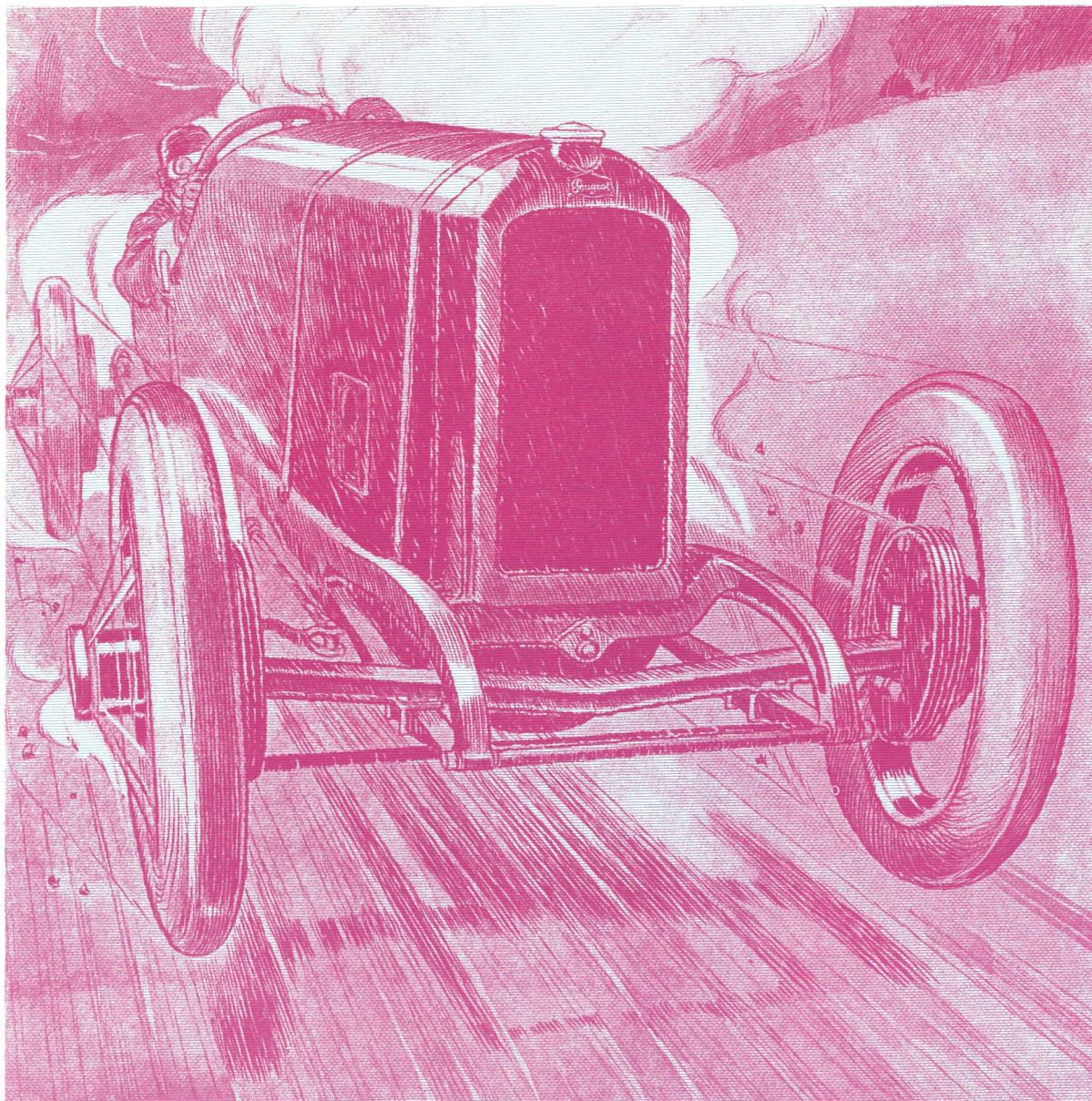
Répondant à l'invitation de Sedwick, Paul Zucarelli et Jules Goux, chaperonnés par le journaliste Charles Farroux, s'embarquèrent pour Indianapolis avec deux 5 litres 650. Les échos des records de Brooklands n'étaient pas tombés dans l'oreille de sourds, aussi les américains qui, contrairement à l'opinion généralement répandue à l'époque, n'étaient pas de grands enfants, s'attendaient à une forte contrepartie européenne.



A arbre à cames
B poussoir
C ressort de rappel
D carter aluminium

Le moteur de la Peugeot de 1913 avec lequel Georges Boillot fit 116 de moyenne avec moins de 17 litres aux 100 kms.





Goux, au contraire des autres concurrents européens, ne dédaigna pas d'écouter les conseils des pilotes américains chevronnés, il trouva en Johnny Aitken un excellent directeur de course. Le grand problème était la résistance des pneumatiques, par ce jour de grande chaleur. En effet, au quinzième tour il dû stopper pour changer son pneu arrière droit. *"Il fait terriblement chaud sur la piste, dit-il à Farroux, tachez de trouver une ou deux bouteilles de champagne pour mon prochain arrêt !"*. Entre-temps, Zucarelli stoppa définitivement, Aitken ordonna de laisser la voiture en vue pour que Goux prenne conscience, à son prochain passage, de ses responsabilités.

Aidé par le champagne de l'Alliance Française, providentiellement installée à quelques mètres, le "rookie" (nouveau, bleu, en argot du vocabulaire de course typique d'Indy.) commença sa remontée, place après place, bénéficiant des abandons de De Palma, Grant, Endicott, Jenkins et Herr qui avaient rejoint Zucarelli dans les box de Gasoline Alley.

Au 124ème tour Aitken, ayant examiné avec ses jumelles l'état des pneus de Goux, son poulain, et ceux de la Stutz d'Anderson, le rival immédiat, fit inscrire sur l'ardoise le signal de l'attaque : GO !

L'effet se fit immédiatement sentir, au 136ème tour Peugeot était en tête. Anderson brisa son vilebrequin en essayant de soutenir le train. Talonné par la Mercedes de Wishart et la Stutz de Mers qui passa la ligne d'arrivée en flammes, Goux grâce à sa Peugeot et à son champagne, empocha 20.000 dollars, le prix du vainqueur, et à peu près la même somme en primes diverses. Il ramena également une jeune américaine dont il fit son épouse. Les photographes locaux lui collèrent une bouteille dans les bras, et le lendemain la presse titrait sur cette fabuleuse déclaration : *"sans le bon vin, je n'aurai pas*

été en état de faire la victoire. . ." (Morning Star et Motor Age).

1914 - le classement honorable :

Les succès des dix neuf années précédentes avaient fortement ébranlé les enthousiasmes d'outre Atlantique. L'arrivée en mai 1914 d'un fort contingent français, ne fit que renforcer les pronostics pessimistes des "afficionados" américains : deux Delage avec René Thomas et Albert Gouyot et une équipe favorite de Peugeot 3 litres avec Goux, suivies de Duray et Boillot en outsiders.

La course tourna à l'avantage de Delage, Duray était second avec une moyenne de 132 km/h. Boillot s'était retiré au 4ème mile avec un châssis cassé, Peugeot s'adjugea quand même le record du tour.

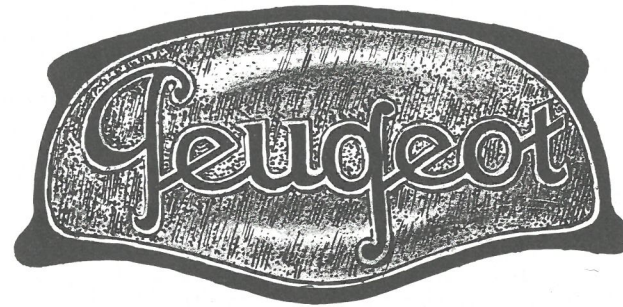
La déclaration de la guerre mit fin, pour un temps, à la participation des pilotes français, mais les voitures restées en Amérique et d'autres importées, connurent encore de beaux succès aux mains de conducteurs indigènes.

1915 - Mercedes encore :

Trois Peugeot d'usine au départ avec Dario Resta, l'espoir américain fort de son succès à la Coupe Vanderbilt, Jack le Cain et G.C. Bacock. Bob Burman, un amateur, inscrivit sous son nom une "Burman Spécial" qui était en fait une Peugeot 1913 consciencieusement bricolée.

Le duel De Palma-Resta tourna à l'avantage de la Mercedes qui franchit en vainqueur la ligne d'arrivée avec une bielle brisée dans le dernier tour traînant une flaque d'huile. Le Kaiser était content, il gagnait sur tous les fronts.

Peugeot suivait à 3 minutes 29 secondes. Il s'en fallut de peu pour que la victoire ne lui revint. Burman termina en sixième position.



Indianapolis en 1913 - Goux à l'arrivée

1916 -

l'alliance franco-américaine et la victoire :

Les Etats-Unis n'étaient pas encore entrés officiellement en guerre, les 500 miles réduites à 300 miles se déroulèrent cependant dans l'inquiétude. Les organisateurs s'interrogeaient sur le nombre des participants. En septembre, deux Peugeot achetées par eux-mêmes, arrivèrent d'Europe. Elles furent expédiées immédiatement chez Premier qui en effectua trois copies serviles, au boulon près, sous la direction de Aitken, l'ex-manager de Goux.

Sur la grille de départ on trouva donc, les deux Peugeot de Dario Resta et Aitken, une autre pilotée par son propriétaire particulier Mulford, et les trois copies de Premier. Une Peusun se présentait également, machine hybride faite d'éléments Peugeot et Sunbeam par Harry Harkness, elle ne franchit pas le cap du 9ème tour.

Peugeot remporta la victoire grâce à Dario Resta, suivi de d'Alène (Duesenberg) et Mulford.

Le torpillage du Lusitania et ses conséquences, orientèrent la production automobile des Etats-Unis dans une autre direction ; il faudra attendre 1919 pour retrouver une Peugeot sur l'anneau de briques rouges.

1919 - le matériel d'avant-guerre :

A la réouverture du circuit, William Bradley invita la France à participer au 500 miles. Henri avait quitté Peugeot pour travailler chez Ballot. Goux traversa l'Atlantique avec pour mission de remettre en état les trois Peugeot 4 litres 5 et la 3 litres, bien fatiguées par leur remisage et le nombre de leurs courses. La firme Premier lui confia également la mise au point de deux machines.

Une soupape cassée tombée dans le moteur, et Goux parlait déjà d'abandon,

quand Premier lui offrit un bloc de sa production. Calqué entièrement sur le bloc Peugeot, il semblait convenir, cependant il s'avéra qu'il chauffait par suite des cotes d'usinage approximatives. Wilcox fut proclamé vainqueur à 141,541 km/h. de moyenne, Goux troisième. Avec des voitures vieilles de cinq ans et contre des Ballot 4 litres 9, toutes neuves, dessinées par le même ingénieur, c'est une remarquable performance.

Il faudra attendre 1939-1940 avec Maserati pour qu'un hymne européen retentisse à Indianapolis. La leçon avait été rude pour les Américains, mais ils en avaient fait leur profit.

TARGA FLORIO, 1919 :

La vittoria indietro.

1500 virages, sur un circuit montagneux de 108 kilomètres, à effectuer quatre fois, telle était la 10ème édition de la Targa Florio.

Au milieu des Alfa-Roméo, Lancia, Fiat ou Campbell, deux marques françaises : le favori, René Thomas et sa Ballot 8 cylindres et deux Peugeot 2 litres 5. L'une appartenait à Réville, nouveau venu à la compétition, sémillant et fortuné jeune homme dont le papa était sénateur. Il avait acheté fort cher sa voiture en 1914 et depuis attendait l'occasion de la sortir. L'autre était aux mains d'André Boillot, le frère de Georges. Jusqu'ici il s'était surtout distingué comme démonstrateur au magasin de l'agent londonien de Peugeot. Après son passage dans l'aviation, pendant les hostilités, il se retrouvait sur le pavé avec pour tout bagage, une grande ambition : son frère s'était fait un nom, lui allait se faire un prénom.

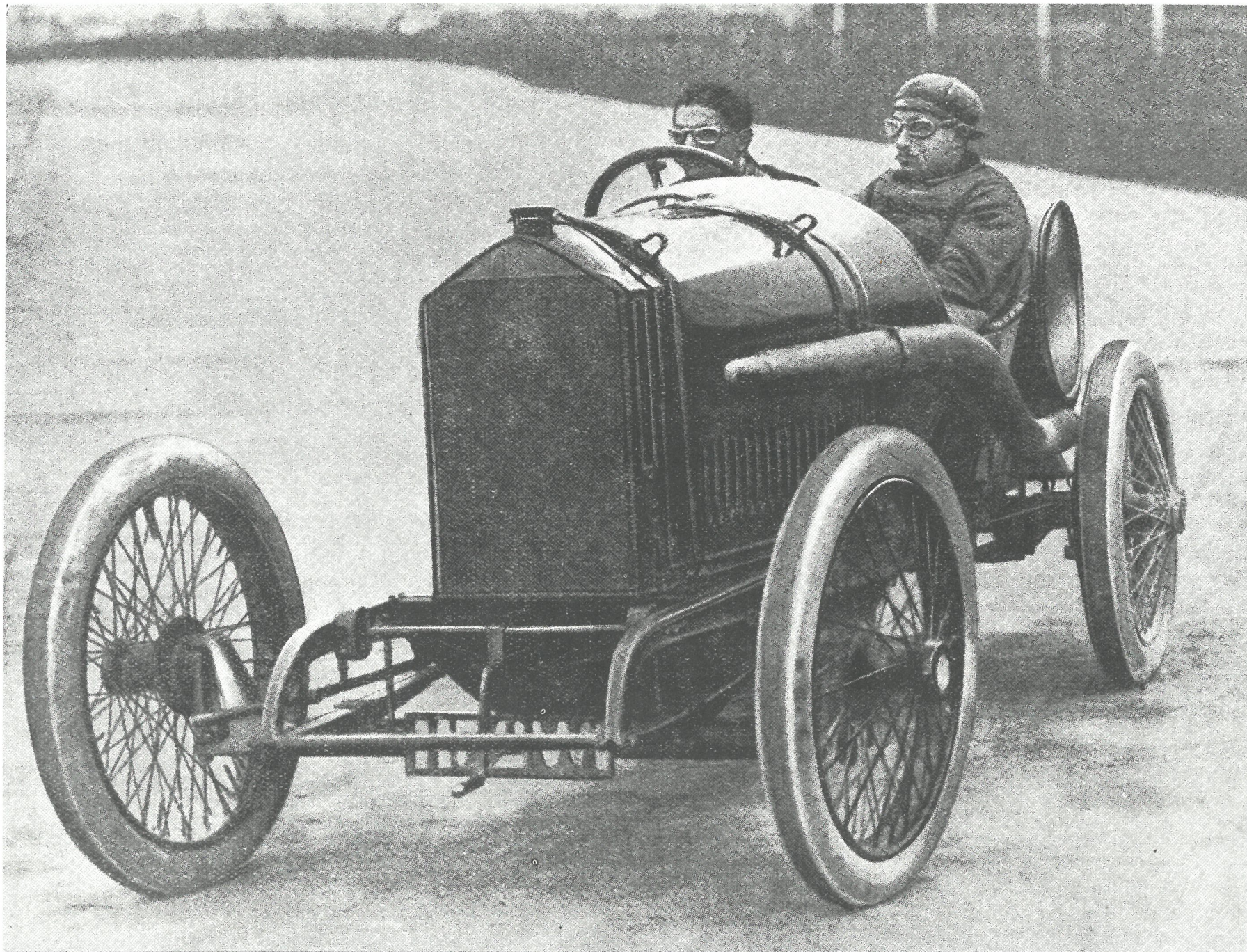
De formidables tempêtes avaient bien abîmé la route, la course devait se dérouler dans une mare de boue. René Thomas dé-

marra en trombe avec la meute des italiens à ses trousses. Las, il tomba en panne, perdant ainsi de précieuses minutes. Derrière lui, de rochers en fondrières, la voiture de Boillot avait des ailes.

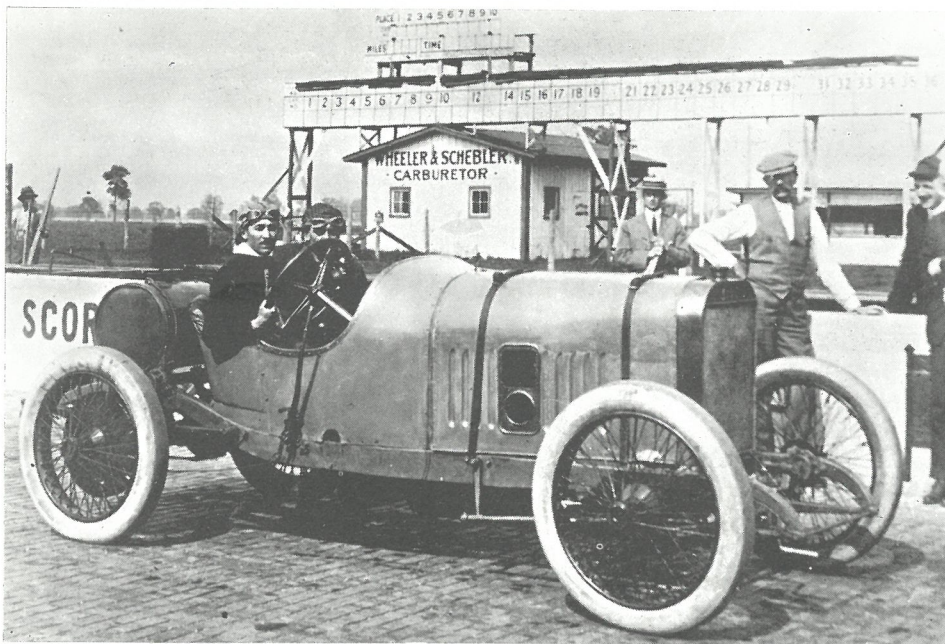
Ascari, sa Fiat et son mécanicien disparurent dans un ravin au 54ème kilomètre ; on ne les retrouva qu'au bout de laborieuses recherches longtemps après la fin de l'épreuve. La Ballot de Thomas soutenait toujours le rythme, malgré quelques sorties de route. Boillot, pendant ce temps, s'était fait remarquer dans la côte de Cerda, par un bond à cinquante centimètres du sol et une parfaite retombée sur les quatre roues, laissant les spectateurs stupéfaits. Ceux-ci d'ailleurs ne pouvaient maîtriser leur enthousiasme latin, animés par leur passion de la course, inconscients du danger, ils se pressaient en rangs serrés de chaque côté de la route, les plus téméraires se précipitant au devant des véhicules. Les traversées de villages, aux ruelles déjà étroites et tortueuses, en étaient encore plus difficiles.

A la fin du 4ème tour, le pont arrière de René Thomas rendit l'âme, alors que Boillot arrivait en trombe derrière lui en vue de l'arrivée. A l'annonce de cette funeste nouvelle, Ernest Ballot, présent sur le circuit, lança un vibrant "*c'est bien ma poisse*" en matière de conclusion.

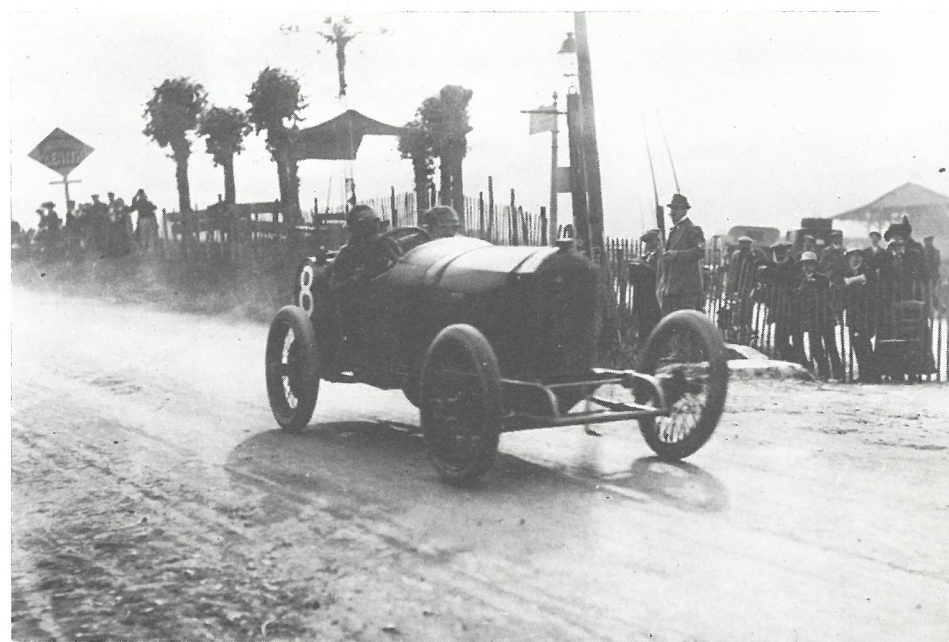
Les spectateurs avaient envahi la piste pour acclamer un hypothétique succès italien et ne semblaient guère résolus à céder le passage à Boillot. A la vue de ce magma humain, debout sur ses freins, André Boillot, voulant éviter la catastrophe, amorça un dérapage fantastique qui se termina dans le fossé à un mètre de l'arrivée, dans le sens inverse de la marche. William Bradley réconforta les deux infortunés pilotes qui remirent leur moteur en marche et firent les derniers tours de roues en marche arrière. . . Disqualificato ! Disqualificato ! hurlait la foule transalpine déçue de voir la victoire lui



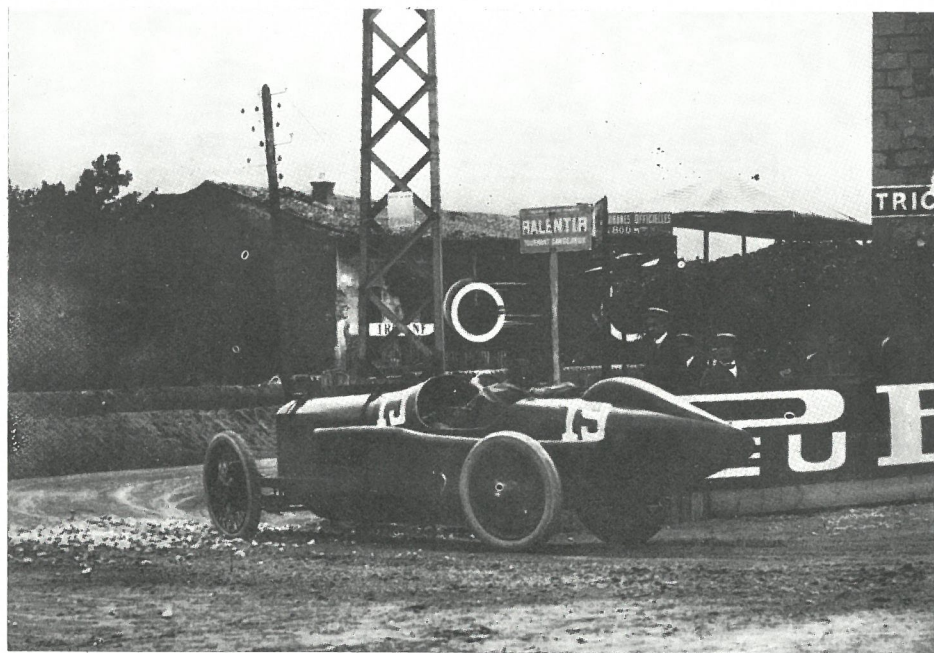
*Georges Boillot, au virage de Longeau (circuit d'Amiens de 1913).
Le regretté champion de Peugeot remporta, deux ans de suite, le Grand Prix de l'Automobile Club de France : en 1912 à Dieppe, en 1913 à Amiens.*



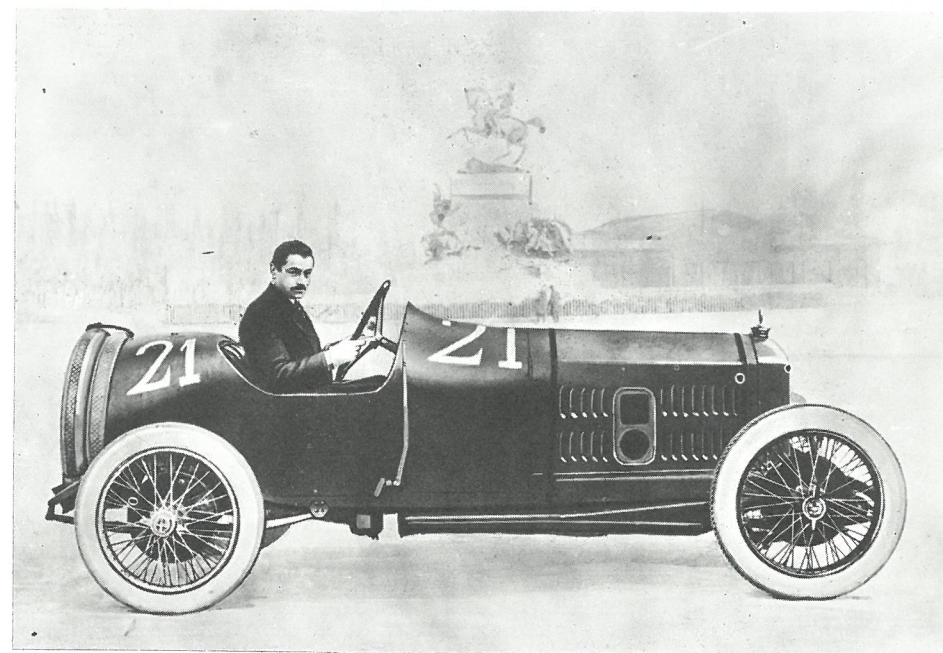
Indianapolis, 1913



Grand Prix A.C.F., Amiens 1913



32 *Grand Prix A.C.F., Lyon 1914.*

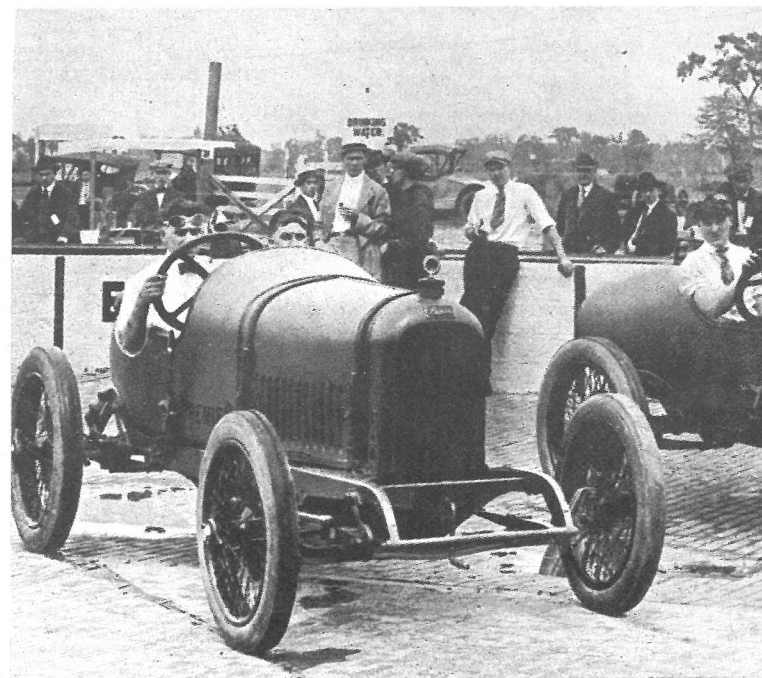


Boillot, Indianapolis 1919.

échapper. Ballot, faisant absence de toute rivalité, empoigna les deux masses de boues figurant l'équipe Peugeot, les remit sur leurs sièges et leur enjoignit de repartir en arrière, de faire demi-tour et de revenir. Il était temps, Moriondo sur O.M. et Gamboni sur Diatto arrivaient juste derrière eux. Epuisés par l'effort soutenu durant plus de 7 heures, autant que par les péripéties de la fin, Boillot murmura : "c'est pour la France !" et s'évanouit. Parmi les héros malheureux de cette fantastique épopée, nous ne pouvons oublier Scales qui conduisit sa Campbell pendant 70 kilomètres de montagne avec une seule roue directrice, la barre d'accouplement étant brisée. La Peugeot de Réville avait abandonné peu de temps avant la fin.

Jacques Potherat

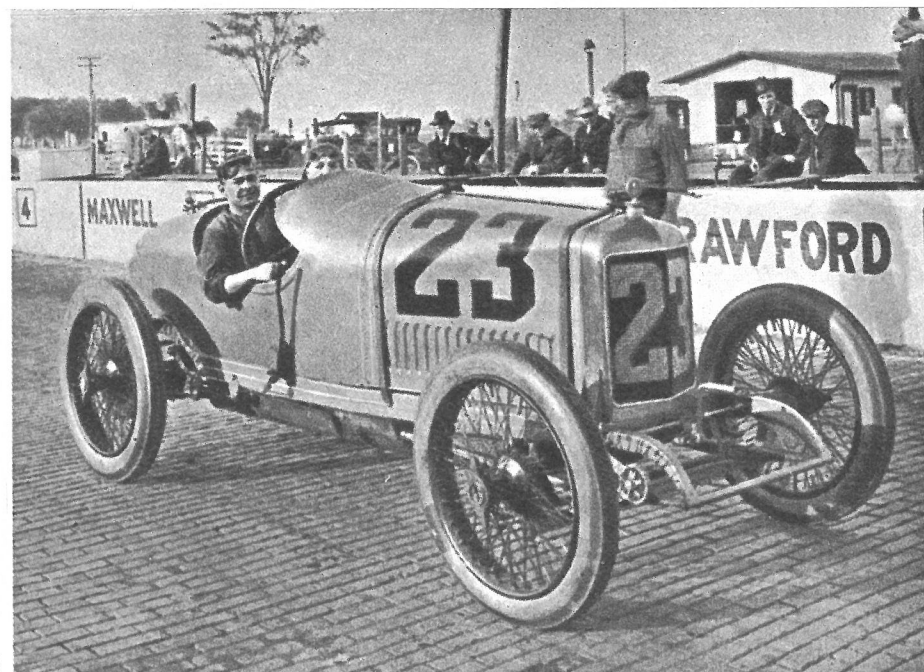
*Les imitations made in USA
doc. Ch. Lytle*



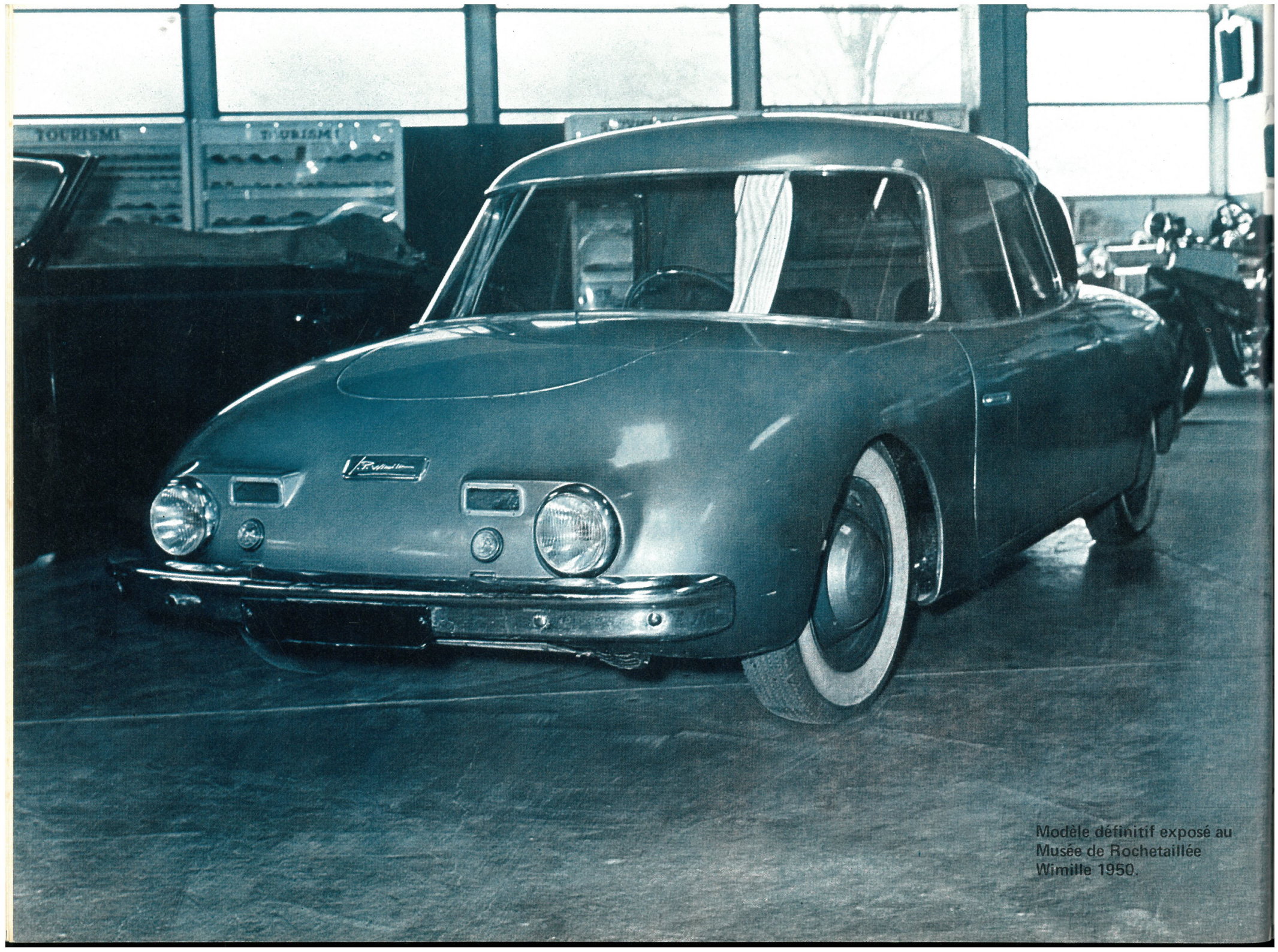
*La Premier 1916.
même l'écusson de radiateur...*



*Les photographies illustrant cet article
nous ont été aimablement communiquées
par la Société PEUGEOT.*



La Peusun 1916



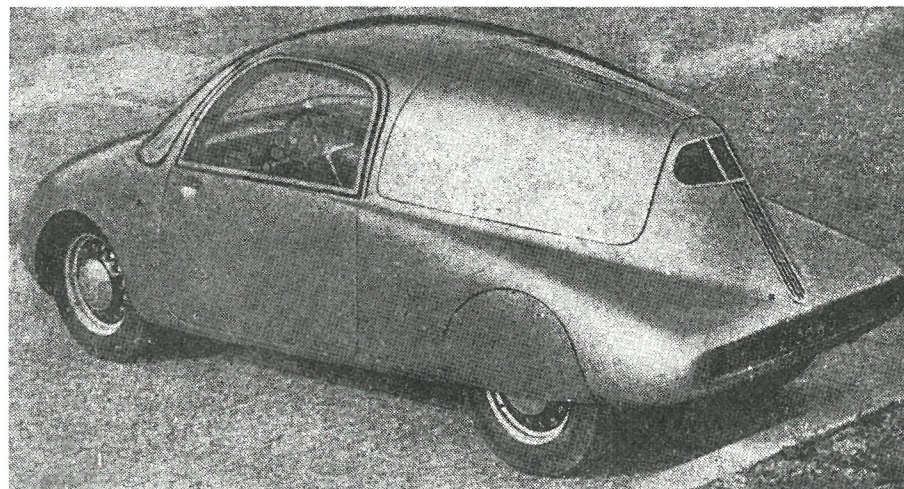
Modèle définitif exposé au
Musée de Rochetaillée
Wimille 1950.

LES PROTOTYPES J-P WIMILLE

WIMILLE

“C’était un pape!..”

Louis CHIRON



Janvier 1949. Il y a juste vingt ans disparaissait Jean-Pierre Wimille le meilleur coureur du moment. 20 ans ! ! . . . C'est l'âge (Adrien Maeght dixit) de beaucoup de lecteurs de "l'Automobiliste". 20 ans déjà ! . . . Pour nous qui avons alors à peine passé notre majorité, ce drame qui endeuilla brutalement le sport automobile c'est presque hier. . .

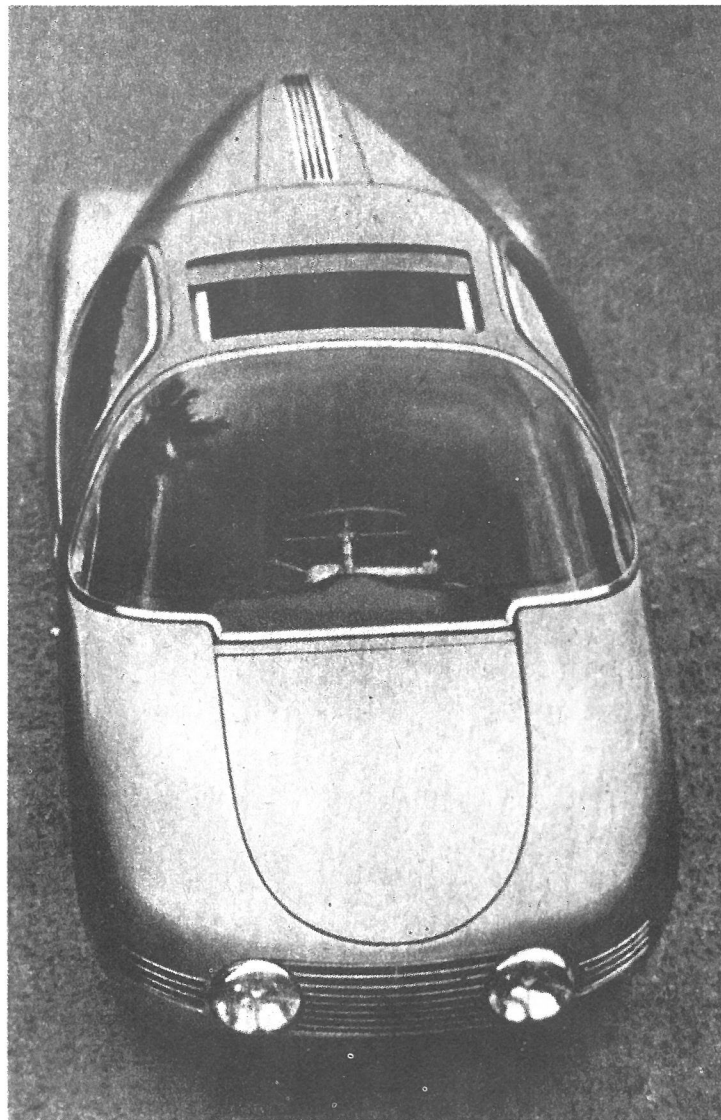
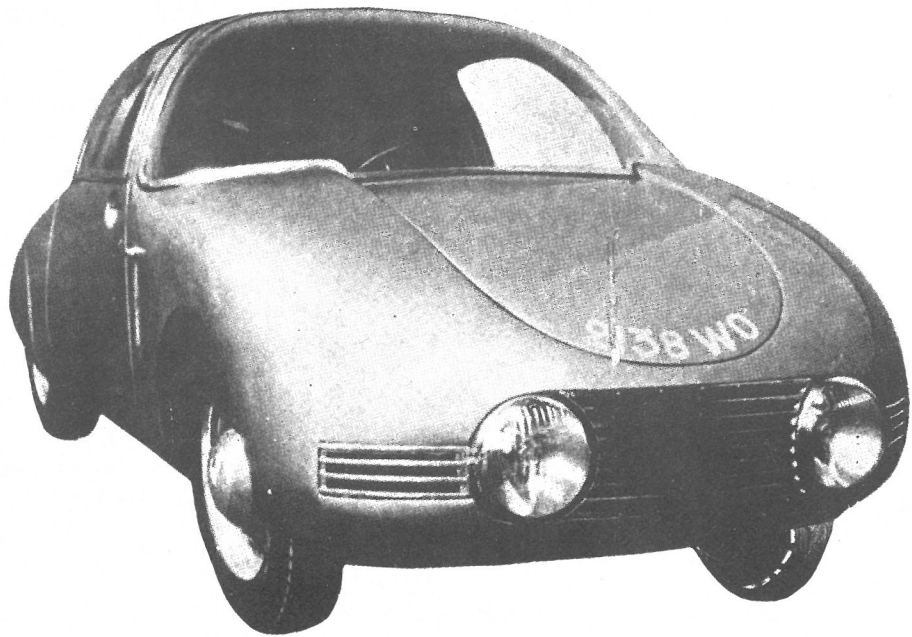
Pour la jeunesse de l'immédiat après-guerre qui s'intéressait à la voiture, Jean-Pierre Wimille était un symbole, un modèle. Nous l'admirions, commentions ses exploits, rêvions de l'imiter. Que l'un de nous, lors d'une sortie, ait le pied un peu lourd sur le champignon, il s'attirait aussitôt de ses passagers des remarques dans le genre de : "alors, tu te prends pour Wimille aujourd'hui ? . . .".

Janvier 1949. Nous étions déjà des "automobilistes" mordus et passionnés. Nous dévorions la presse spécialisée, échangeons nos revues, enviant les propriétaires des premières 4CV dont la possession était encore impensable. Ses 281.000 francs étaient trop cher pour nos bourses éternellement plates, et nous nous rabattons sur des Donnet, des Mathis, des Trèfle que nous achetions à trois ou quatre, et même des B.N.C. et des Bugatti. Et oui. . . Te souviens-tu Raymond Nardon de cette "37" payée 14.000 francs ? Elle pétaradait mieux que les "Dyna" payées 20 ou 25 fois plus cher par quelques privilégiés. En ce début d'année nos lectures et nos conversations allaient du Salon de Bruxelles au

Rallye de Monte-Carlo, les deux événements européens du mois. Bien entendu nous parlions aussi de ce Grand Prix d'Argentine où Jean-Pierre Wimille engagé sur une Simca-Gordini portait nos espoirs. Il venait de remporter une belle victoire au Grand Prix d'Italie et les chroniqueurs le donnaient vainqueur probable de l'épreuve sud-américaine. Le destin en décida autrement. En ce matin du 28 notre champion est à l'entraînement, l'épreuve devant avoir lieu le lendemain. Il a effectué plusieurs tours lorsque soudain dans une courbe il se trouve en présence de spectateurs imprudents aventurés sur la piste. Il fait l'impossible pour les éviter, donne un coup de volant, mord l'accotement, dérape et c'est l'embarquée fatale. Le héros de nos jeunes années avait 41 ans.

Pour le vingtième anniversaire de sa disparition, nous vous présentons l'histoire des automobiles qu'il avait imaginées, car ce fin pilote était aussi un technicien averti. Avec la 2 litres "R" de l'ingénieur Grégoire et la 8 cylindres Claveau "Descartes", les prototypes Wimille furent certainement ceux qui réunirent le plus d'idées nouvelles dans ces dernières années 40. On en a beaucoup parlé en leur temps. On les a oubliés depuis, mais il nous semble les reconnaître dans plusieurs modèles actuels de sport-compétition. Voyons donc comment cela a commencé.

Reportons-nous à la fin de 1943 : de la Russie au Pacifique la guerre embrase le monde et notre pays meurtri vit sous la botte allemande. Nos



Modèle 1946

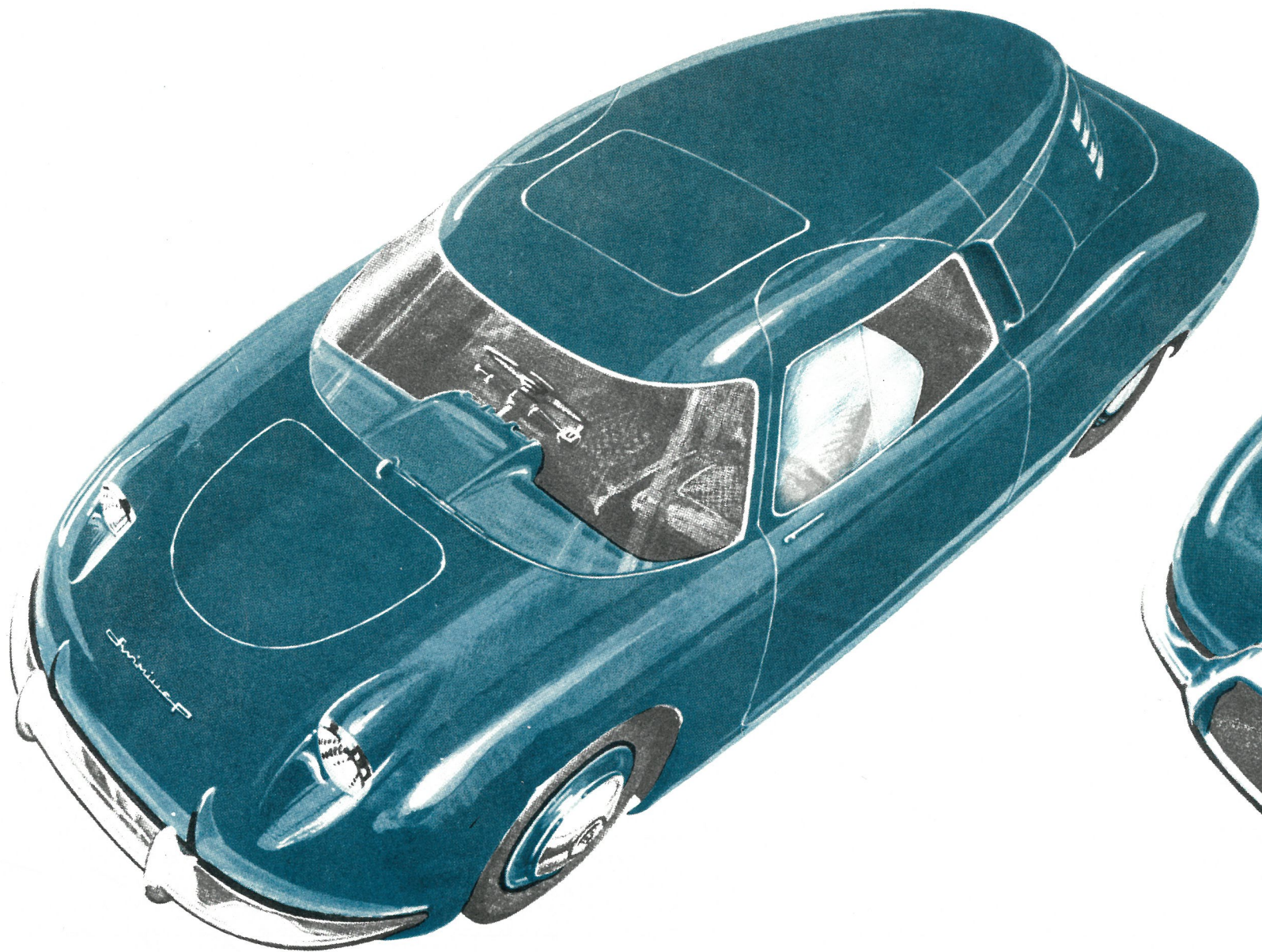
constructeurs avaient cessé leurs activités ou fabriquaient par force des véhicules pour la Wehrmacht. Sans essence nous ne roulions plus ou très mal, et les rares personnes autorisées à circuler utilisaient les carburants les plus invraisemblables. Le bois, le charbon de bois, le coke et même la tourbe brûlaient dans les gazogènes ; le gaz de ville en ballon ou comprimé en bouteilles l'électricité et l'acétylène avaient leurs adeptes forcés ; quelques engins à vapeur réapparurent. C'est dans ce "*climat*" que Jean-Pierre Wimille, son ami Pierre Leygonie et l'ingénieur L. Viel ancien directeur technique de Bugatti, se concertèrent dans le but d'élaborer pour les "*jours meilleurs*", ces "*lendemains qui chantent*" qui se préparaient dans l'ombre, une voiture de tourisme rapide. Nous dirions maintenant une "*GT*", mais cette définition n'était pas encore employée. Ils mirent en commun leurs connaissances pratiques et l'aboutissement de leurs études fut la réalisation, après la libération, de la "*J.P.W.*" voiture originale de forme ovoïde, à très faible maître-couple, avec bloc moteur-transmission à l'arrière. Elle avait trois places avec la direction au centre et le siège du pilote était légèrement décalé vers l'avant par rapport à ceux des passagers. Un capot plongeant et un vaste pare-brise panoramique empiétant sur le toit, assuraient une visibilité optimum. Des tubes d'acier de 120mm de diamètre constituaient le châssis ; la suspension était à quatre roues indépendantes à barres de torsion. Le moteur, placé nettement en avant des roues arrières motrices pour assurer un meilleur centrage, était accouplé à une boîte Cotal. On avait prévu un 1500 cm³ à 6 cylindres en V à 120 degrés en trois versions : 70CV (170 km/h.), 105CV (200 km/h.) et 220CV à compresseur (280 km/h.). Ce moteur n'ayant pu être réalisé à temps pour le Salon d'octobre 1946, le premier d'après-guerre, le prototype fut muni d'un Citroën "*11 performance*". Le radiateur de refroidissement d'eau était monté à l'avant. Construit par la S.E.T.A.M., une petite usine de Courbevoie, ce véhicule mesurait 4 mètres de long, 1m58 de large et 1m40 de hauteur. Avec le groupe Citroën qui développait 54CV au frein il était, paraît-il, capable d'atteindre le 150. Sa présentation fut très remarquée au Salon où le public s'y intéressa vivement.

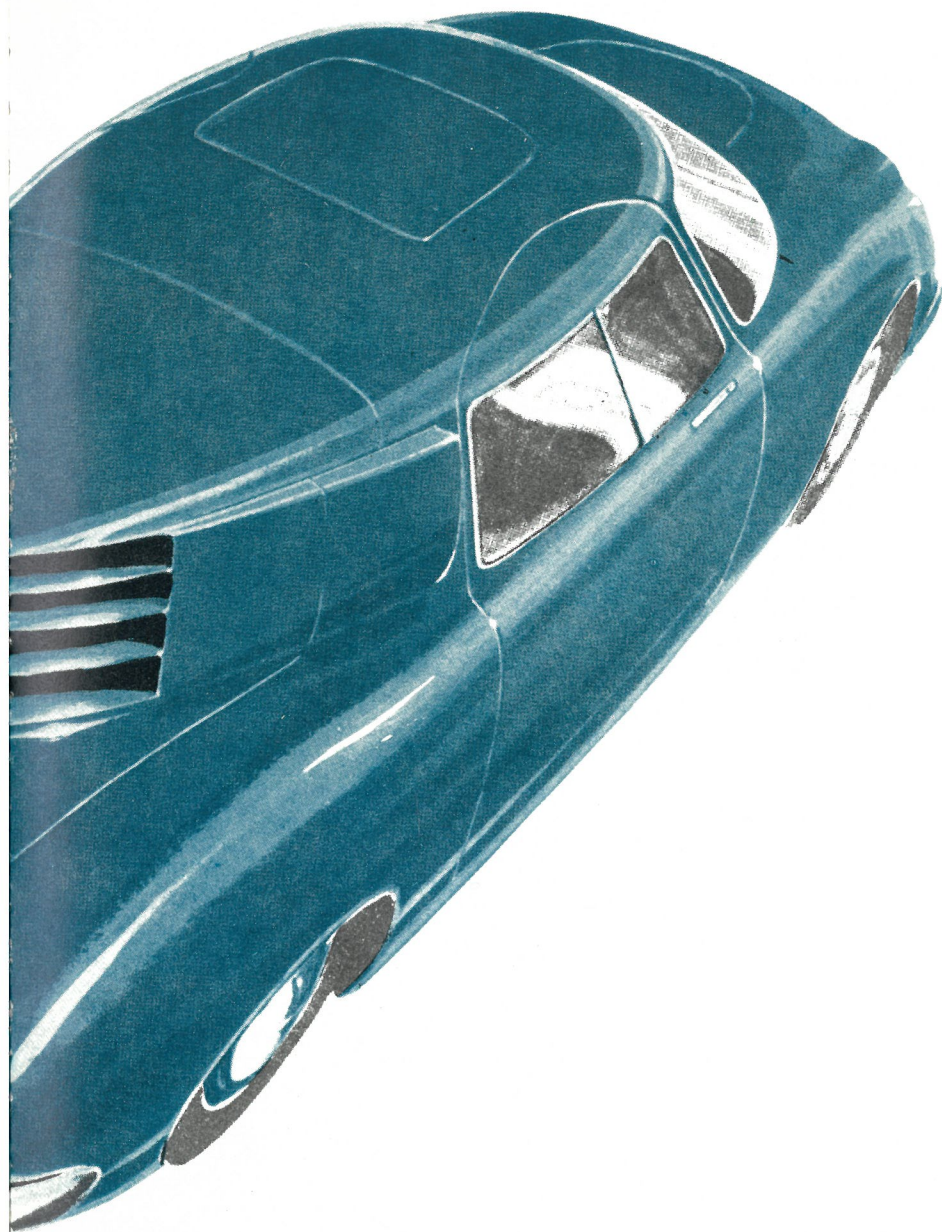
A la fin de mars 1947, Jean-Pierre Wimille se rendit à Nîmes avec cette voiture pour courir le Grand Prix. A l'issue de l'épreuve, qu'il remporta sur une Gordini, il devait rencontrer Monsieur Maurice Dollfus, président de la Ford-S.A.F. à Poissy ⁽¹⁾ pour lui proposer de la construire. Séduit par la personnalité du coureur et son prototype prometteur, Monsieur Dollfus ne cacha pas qu'il serait heureux de la fabriquer dans sa Société; le 28 février suivant un accord est passé. La Ford-S.A.F. devient propriétaire des idées, conceptions et plans de la voiture Wimille, et crée une section "*Voitures Spéciales*". Sa direction est confiée à Monsieur Albert Marestaing qui avait été compagnon de combat de J.P. Wimille dans l'escadrille "*Atlantique*" en 1944/45 et avait collaboré à la réalisation du premier prototype. Messieurs Bourgeois, projeteur, et Albert, mécanicien, qui y avaient également travaillé, furent aussi engagés. Sous la direction de J.P. Wimille cette équipe fut chargée de repenser entièrement la voiture dans le double but d'être réalisée en série et d'utiliser le maximum d'éléments Ford. Bien entendu furent retenues toutes les solutions de bases qui en faisaient son originalité, c'est-à-dire les 3 places à volant central, le pare-brise à grande surface et les glaces très basses, le châssis tubulaire à 4 roues indépendantes et le moteur en avant de l'axe des roues arrières. Ainsi que nous le confia Monsieur Marestaing, une nouvelle étude de la carrosserie s'imposait. La "*J.P.W.*" était équipée de glaces fixes courbes dans tous les sens et réalisées en plexiglas.

Ce matériau était à l'époque le seul susceptible d'être adapté à ces formes bombées mais il ne pouvait être question de l'employer sur des voitures destinées à être diffusées. Par ailleurs l'emplacement des bagages était inexistant, ce qui était peu compatible avec l'utilisation prévue de la voiture. Le styliste Philippe Charbonneau fut chargé d'imaginer une nouvelle carrosserie et d'en exécuter les maquettes. Deux châssis de 2m70 d'empattement sont construits en utilisant le maximum d'éléments et de pièces pris sur la chaîne de la "*Vedette*", nouveau modèle de la Ford Française : son moteur V8 de 2.158 cm³ et 12/60CV, ses freins, sa suspension avant, son embrayage, ses pédales, etc. . . Quatre ressorts à boudin ont remplacé les barres de torsion du modèle initial. Le premier fut gardé comme châssis d'études et d'essais et l'autre confié aux carrossiers Faget et Varnet de Levallois. Ils avaient à leur actif d'heureuses réalisations sur Delahaye et ils furent chargés de la mise au point définitive des carrosseries et de leur construction. La voiture est terminée à temps pour être exposée au Salon d'octobre 1948 où elle fut une des révélations avec sa demi-soeur la "*Vedette*", la "*2CV*" et la "*203*". Ce n'est plus sous le sigle "*J.P.W.*" utilisé deux ans auparavant, mais sous la marque "*Wimille*" que la voiture est présentée. Sa ligne générale est différente de celle du premier modèle, mais elle est tout aussi réussie. Le toit ouvrant a été conservé et on remarque, le radiateur étant passé à l'arrière, de larges ouïes latérales situées derrière les portières, à la hauteur des glaces. Là encore le succès est marquant ; il y a beaucoup de monde sur le stand. Le catalogue remis aux curieux indique une vitesse de pointe de 160 km/h. et une consommation de 10 litres aux cent, à 100 de moyenne, mais rien de précis n'est donné quant à la commercialisation.

Après le Salon une nouvelle voiture avec l'empattement ramené à 2m64 est mise en chantier. C'est alors que survint la mort tragique de Jean-Pierre Wimille et il ne la verra pas terminée. Après sa disparition ses amis et collaborateurs entreprirent de continuer son oeuvre, comme s'il était toujours là pour en surveiller la réalisation. La voiture est construite avec un avant différent de celui vu au Salon. On a fait un essai d'éclairage "*cyclope*", c'est-à-dire avec un seul phare central de profondeur fonctionnant avec les codes. Ce système devait être abandonné par la suite, mais c'est sous cette forme que la voiture fut présentée au concours d'élégance du Bois de Boulogne, le 16 juin 1949.

A cette période les amis du disparu eurent à faire face à de nouvelles difficultés. Les représentants de Ford-USA trouvèrent à la Wimille, entre autres défauts, celui de ne pas être "*commerciale*". Elle ne cadrait pas avec les principes chers à Henry Ford, de production de masse et de bas prix de revient. Il faut préciser aussi qu'il y a vingt ans les Américains n'étaient absolument pas portés sur la voiture sportive et leurs techniciens peu aptes à les juger. Ils fabriquaient de grosses voitures dont les conceptions étaient aussi classiques que leur tenue de route était incertaine, mais ils s'en contentaient car elles avaient l'évident mérite d'être sans problème. Il y avait bien quelques voitures Anglaises de sport en Californie mais pas assez pour que Detroit s'occupe de ce marché. La brusque invasion des MG, Jaguar, Ferrari, Allard, Aston-Martin, AC, etc. . . dans les années qui suivirent, allait faire réviser leur optique. Quand on voit maintenant les budgets consacrés par Ford pour les épreuves comme les 24 Heures du Mans et que la publicité de la firme est axée sur la performance (pour placer de l'Escort et de la Taunus on vante les victoires de la GT 40) le moins que l'on puisse dire est que la politique a bien évolué.





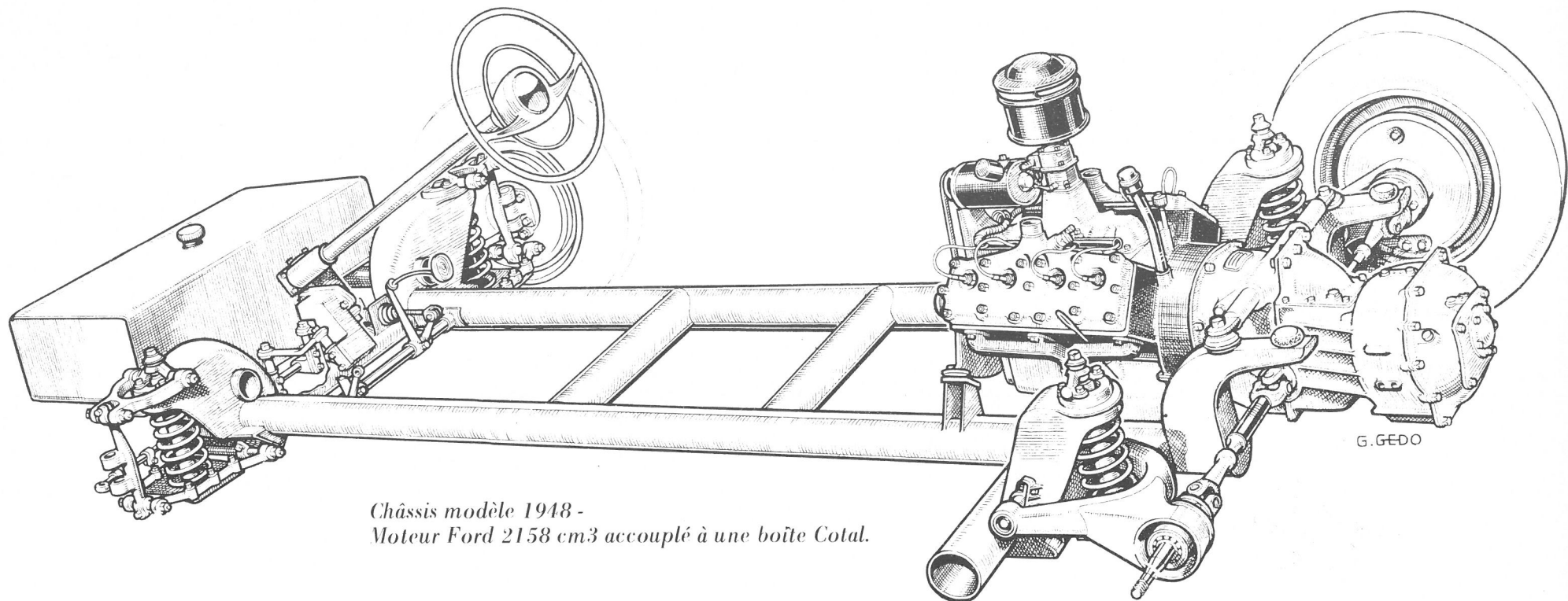
Modèle 1948
moteur Ford 12CV
160 km/h.

Sur décision de Detroit, la Ford-S.A.F. fut donc contrainte d'arrêter ses études et de dissoudre le département "*Voitures Spéciales*". Monsieur Dollfus eut le geste élégant de permettre à la S.A.E.I.C. de se créer en lui restituant les prototypes et les études dont la Ford-S.A.F. était propriétaire et en l'assurant de l'éventuelle fourniture de pièces ou ensemble de pièces. Cette Société d'Application et d'Exploitation Industrielle et Commerciale, s.a.r.l. ⁽²⁾ fut constituée le 27 juillet 1949 avec pour objet l'achat, la fabrication, le montage et la vente des automobiles Wimille. Elle trouva en Messieurs Faget et Varnet un appui aussi efficace qu'amical, et il fut décidé de construire deux nouvelles voitures pour le Salon 1950. A la suite d'accords passés avec la S.A.E.I.C., la Compagnie Parisienne d'Automobile (C.P.A.), filiale de Faget-Varnet, devenait constructeur des automobiles Wimille. Un outillage fut construit pour exécuter environ 500 voitures et à l'approche du Salon la presse annonça comme imminente la mise en fabrication en petites séries.

Le prototype définitif encore plus affiné que les précédents était présenté au stand Faget-Varnet. Son catalogue indique peu de modifications par rapport à celui de 1948. La puissance au frein est passée à 66CV et par suite de la réduction de l'empattement la longueur hors tout est ramenée de 4m50 à 4m44. Le prix avait été fixé à 1.480.000 francs ⁽³⁾ et la livraison promise sous 6 mois. Tout était prêt pour attendre le client, mais les bons de commande. . . restèrent dans le tiroir. Le premier visiteur du stand n'était autre que le nouveau président de la Ford venu préciser que sa Société ne pourrait pas fournir les pièces pour la construction des voitures et qu'il ne fallait pas compter sur l'appui du réseau commercial de la firme. Devant l'impossibilité d'assurer financièrement l'étude et la réalisation d'une nouvelle voiture avec d'autres éléments mécaniques, les amis de Jean-Pierre Wimille durent renoncer à continuer son oeuvre.

Un espoir luit en 1951 lorsque les usines Turboméca à Bordes près de Pau s'intéressent à la Wimille pour en faire une voiture à réaction. La Rover "Jet 1" avait fait des essais encourageant dans ce domaine et Turboméca fit étudier l'adaptation de son turboréacteur "Artouste" de 275CV. Cette tentative n'eut pas de suite.

Que sont devenues ces voitures ? Le châssis d'essais, le modèle du Salon 1948 et celui de 1949 à projecteur central ont été scrapés. Nous ne savons pas ce qu'est devenue la "J.P.W." de 1946 ; il est possible qu'elle ait été sauvée par Monsieur Leygonie. Seuls les deux modèles de 1950 sont connus pour avoir été préservés. Celui que la S.A.E.I.C. fit en son temps réceptionner par les Mines et immatriculer (5923-RS), fut gardé pour François Wimille le fils du constructeur. En 1956 un moteur de "*Versailles*" fut monté à la place du groupe d'origine. Le second, peint en gris métallisé avec seulement 12 kilomètres au compteur, est exposé au Musée de Rochetaillée depuis 1960. Le visiteur qui l'examine ne manque pas de remarquer que les idées du regretté champion se retrouvent maintenant sur



*Châssis modèle 1948 -
Moteur Ford 2158 cm³ accouplé à une boîte Cotal.*

des voitures bien connues qui lui ressemblent beaucoup. Prenons par exemple une "Miura", une "GT 40" ou une Lotus "Europe" pour ne citer que celles-ci. Que de similitudes avec la Wimille ! Bien sûr elles sont plus fines, plus basses, plus modernes, plus rapides aussi, mais leur conception générale n'est-elle pas très proche de celle des prototypes que nous venons de voir ? Nous ne disons pas qu'elles les ont copiés. Non ; elles y sont venues simplement par une suite d'évolutions et de progrès mais cela n'est-il pas tout à l'honneur de Jean-Pierre Wimille qui dès 1943 - il y a un quart de siècle - avait pensé la voiture de performances d'aujourd'hui ?

Lucien Loreille

(L'auteur tient à remercier Monsieur Albert Marestaing, ami intime de J.P. Wimille, qui au travers d'une correspondance échangée en 1960, lui compléta un premier manuscrit par des informations inédites que seuls pouvaient connaître ceux qui vécurent l'affaire des automobiles Wimille. Sans lui cet article aurait manqué de beaucoup de détails intéressants.)

(1) *Ford-S.A.F. signifie Société Anonyme Française. Cette société est née en 1941 de la séparation de la Société Ford Française avec Mathis. Les firmes s'étaient unies en 1935 pour créer la marque Matford.*

(2) *Dans cette Société étaient la Veuve de J.P. Wimille, Monsieur Patrick Dollfus, fils du président de la Ford-S.A.F. et Monsieur Albert Marestaing.*

(3) *Pour comparer, voici des prix relevés à ce Salon 1950 :*

Citroën 15CV - 628.000 francs
 Ford "Vedette" - 674.000 francs
 châssis Delahaye "135 MS" - 1.300.000 francs
 châssis Talbot "Lago Record" - 1.062.000 francs.

Son palmarès

- 1931 - 2ème au rallye de Monte-Carlo sur Lorraine
Dietrich
4ème au Grand Prix d'Italie (Bugatti).
- 1932 - 1er au Grand Prix d'Oran (Bugatti)
1er au Grand Prix de Nancy (Alfa Roméo)
record de côte de la Turbie (Bugatti).
- 1933 - 2ème au Grand Prix de la Marne (Alfa Roméo)
2ème au Grand Prix de Comminges
4ème au Grand Prix de Marseille (Alfa Roméo)
3ème au Grand Prix de Masaryk (Alfa Roméo)
5ème au Grand Prix d'Espagne (Alfa Roméo).
- 1934 - 1er au Grand Prix d'Alger.
- 1935 - 2ème au Grand Prix de Tunis.
- 1936 - 1er au Grand Prix de France
1er au Grand Prix de la Marne
1er au Grand Prix de Deauville
1er au Grand Prix de Comminges
2ème au Grand Prix d'Amérique.
- 1937 - 1er aux 24 Heures du Mans (avec Robert
Benoist)
1er au Grand Prix de Pau
1er au Grand Prix de Bône (Algérie).
- 1938 - 3ème de la Coupe Ciano.
- 1939 - 1er de la Coupe de Paris
1er du circuit du Roussillon
1er aux 24 Heures du Mans (avec Meyron
record de l'épreuve).
- 1945 - 1er à la course de l'AGACI (Bois de Boulogne).
- 1946 - 3ème au Grand Prix des Nations (Genève)
2ème au Grand Prix de Turin.
- 1947 - 1er sur le circuit de Spa
1er au Grand Prix d'Europe
1er de la Coupe Robert Benoist
2ème au Grand Prix de Nice
2ème au Grand Prix de Lausanne
1er de la Coupe de Paris.
- 1948 - 1er au Grand Prix de l'ACF
1er au Grand Prix d'Italie
1er à Monza
2ème au Grand Prix d'Europe
1er au classement général de Rosario.



1908 - 1949
Croix de Guerre
Médaille de la Résistance
Légion d'Honneur

Pilote automobile de très grande classe, aux qualités spécifiquement françaises, alliait à des dons de conducteur exceptionnel, à une virtuosité et une maîtrise sans égales, des qualités de droiture, de dignité, de courtoisie qui forçaient la sympathie et l'admiration.

Jean-Pierre Wimille a consacré toute sa vie à l'automobile. Sa valeur incomparable, son attitude pendant l'occupation, sa conduite pendant la campagne de 1944-1945, comme lieutenant pilote aviateur, en font une des figures les plus nobles du sport français. Il restera un modèle, le champion incontesté de la course automobile dont les nombreuses victoires et la réputation internationale auront grandement contribué au rayonnement et au prestige de la France.

Un hommage officiel :

"A une heure ou trop de Français doutent d'eux-mêmes, à une période où notre jeunesse, avide de beaux exemples, cherche à retremper son âme, la vie et la mort de Wimille portent en elles une façon et une espérance."

Comme Guynemer, disparu en plein ciel de gloire, Wimille, le champion aux qualités sans nombre, est tombé en pleine bataille, emportant avec lui l'estime admirative de tous ses camarades de lutte et l'affection profonde de tous ceux qui ont connu sa vie.

Roger Labric

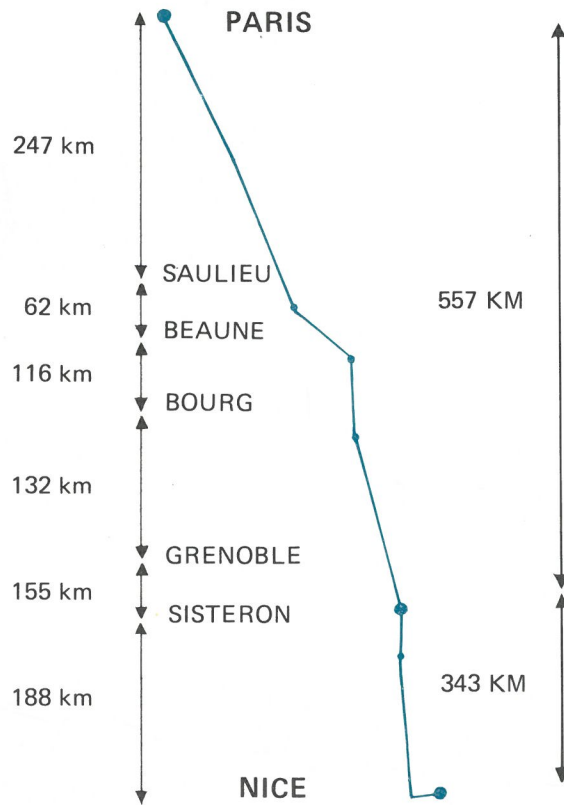
C'est avec beaucoup d'humour que Jean-Pierre Wimille surnomma Maurice Trintignant "pétoulet". Celui-ci tombé en panne au 1er Grand Prix de l'A.C.F. d'après-guerre (coursu à Bagatelle) accusant des "pétoules" (crottes de rats en provençal) d'être à l'origine de son abandon.



PARIS - NICE 1969

15, 16 & 17 MAI

**organisé par
le Club de l'automobiliste
et le Team Nice-Côte d'Azur**



Il y a un an nous présentions PARIS/NICE 1968 par ces quelques lignes :

"A peine venu à bout des 1.000 kms du PARIS/NICE 1967 qui fut une magnifique réussite, tous les concurrents en redemandaient. . . certains déplorant même le côté un peu "promenade" de notre parcours ! Aussi le "Club de l'Automobiliste" se devait de vous proposer un PARIS/NICE encore plus sensationnel."

Si 147 voitures étaient inscrites et prêtes à partir les événements de mai en décidèrent autrement. Mais pensons maintenant à PARIS/NICE 1969 qui se veut, cette année, délibérément sportif.

100 voitures devraient prendre le départ réparties en deux catégories : les "vintage" de 1922 à 1936 et, sur invitation selon les places disponibles, de belles "post vintage" (1936/1945) et quelques prestigieuses voitures d'après-guerre, 300 SL, BMW 507, Ferrari, Talbot ou petites sportives.

Dès la première étape PARIS/NICE affirmera sa vocation de randonnée pour grandes routières ou belles sportives. En effet partir de Paris à

1 heure du matin pour une étape de près de 600 kilomètres et continuer le lendemain par une étape empruntant la magnifique mais dure route Napoléon avec ses cols célèbres, devrait définitivement enlever aux badauds l'envie de traiter nos belles voitures de "Teuf-Teuf" ou "vieux tacots". Nous laisserons ce terme aux amateurs de quinzaine commerciale ou de rallye surprise avec vitesse limitée à 5 apéritifs à l'heure.

Beaucoup apprécieront la journée de samedi pour se reposer, aller visiter les collections automobiles de la région ou, pour les plus passionnés, aller assister aux essais et même au Grand Prix de Monaco. Enfin ceux qui devraient être de retour avant le lundi matin, pourront ainsi facilement s'organiser.

règlement :

Art. I - Le Club de l'Automobiliste et le Team Nice-Côte d'Azur organisent les 15, 16 et 17 mai 1969 sur le parcours Paris-Nice, une randonnée automobile dénommée PARIS-NICE AUTOMOBILE 1969.

Art. II - Par le fait de son inscription, toute personne prenant part au Rallye adhère sans restriction au présent règlement et renonce à engager tout recours envers les organisateurs pour les faits dus à l'organisation ou au déroulement de l'épreuve. Elle s'interdit, par conséquent, de porter les contestations devant les juridictions civiles, commerciales ou correctionnelles. Les organisateurs se réservent le droit d'apporter toute modification dictée par des raisons de forces majeures ou de sécurité, d'ajourner ou d'annuler l'épreuve si les circonstances les y obligent sans qu'aucune réclamation ne puisse être produite par les participants. Les organisateurs déclinent toute responsabilité en ce qui concerne les accidents que les participants pourraient causer ou qui pourraient leur être causés pendant toute la durée de la manifestation, de même que toutes les infractions aux lois, règlements et arrêtés municipaux dont les conséquences seront exclusivement supportées par ceux qui les auront causées ou commises.

Art. III - Pendant la durée de la randonnée, les participants devront se conformer strictement aux prescriptions du code de la route et aux arrêtés municipaux des villes et localités traversées. Il est expressément rappelé aux participants qu'en vertu des termes de l'arrêté du 1er décembre 1959, la vitesse moyenne ne devra pas excéder 50 km/h.

Art. IV - La randonnée Paris-Nice 1969 est réservée aux voitures automobiles construites entre le 1/1/1922 et le 31/12/1936. Les organisateurs se réservent le droit d'admettre au départ des véhicules en dehors des conditions d'âge précitées. Le nombre total des occupants de chaque véhicule ne devra pas être supérieur au nombre de places assises prévues par le constructeur, sous réserve que chacun soit régulièrement inscrit.

Art. V - Chaque participant devra avoir à son bord un extincteur d'incendie en état de fonctionnement pendant toute la durée de la manifestation.

Art. VI - PARIS-NICE AUTOMOBILE 1969 est une randonnée sélective sans épreuve, sans chronométrage, sans classement. Le but de cette manifestation est de réunir à l'arrivée à Nice un plateau d'automobilistes et d'automobiles de grande qualité. Chaque véhicule terminant l'épreuve recevra un trophée attestant de sa performance remis au cours d'un dîner de gala.

Art. VII - Les demandes d'inscription seront reçues au Club de l'Automobiliste, 42, rue du Bac, Paris-7ème, jusqu'au 31 mars 1969.

Art. VIII - Le 14 mai, une commission technique vérifiera que chaque véhicule engagé offre une bonne présentation, un état mécanique satisfaisant, et répond à de bonnes conditions de sécurité (éclairage, freins, pneus). Un test de freinage, qui tiendra compte de l'âge du véhicule, confirmera l'aptitude du véhicule engagé à prendre la route.

Art. IX - Les véhicules devront être munis d'une carte grise et d'une attestation d'assurance faute de quoi ils ne pourront participer à la manifestation.

Art. X - Un carnet de bord sera remis au départ à chaque véhicule.

Art. XI - Au contrôle de départ, les voitures recevront une plaque de la randonnée.

Art. XII - Le 15 mai, les départs seront donnés à partir de 0 H.15 et les participants rejoindront Grenoble via Saulieu, Beaune et Bourg-en-Bresse.

Le 16 mai les participants relieront NICE par la route Napoléon. L'horaire exact de ces 3 étapes sera communiqué la veille par les Directeurs de Course.

Art. XIII - Un service d'assistance et de dépannage suivra les participants et sera à leur disposition pendant toute la durée du parcours. Les organisateurs ne seront pas responsables de l'action de ce service.

Art. XIV - Les participants et leurs passagers renoncent à réclamer tout droit en cas de films ou photos effectués pendant la randonnée.

Art. XV - Toute publicité est interdite sur les voitures à l'exception des plaques de Clubs.

Art. XVI - Une tenue sport correcte est conseillée et les déguisements d'époque ne sont pas recommandés.

Dans sa demande d'inscription, le participant fera connaître la marque, le type de carrosserie, la cylindrée, l'année de fabrication du véhicule, et le nombre de passagers occupant la voiture (pilote compris). Les droits d'engagement devront être adressés en même temps que la demande d'inscription. Le montant des frais est fixé à :

- 530 F. pour 1 voiture et 2 personnes,

- 300 F. par passager supplémentaire.

les membres du Club de l'Automobiliste bénéficieront d'une réduction de 80 F.

Les organisateurs sélectionneront de préférence des voitures ayant déjà participé aux éditions anciennes de PARIS-NICE et celles des membres du Club de l'Automobiliste.

Les propriétaires des voitures admises au départ recevront une communication écrite confirmant leur engagement et apportant toute précision sur le déroulement de la randonnée.

CHRONIQUES

automobilistes

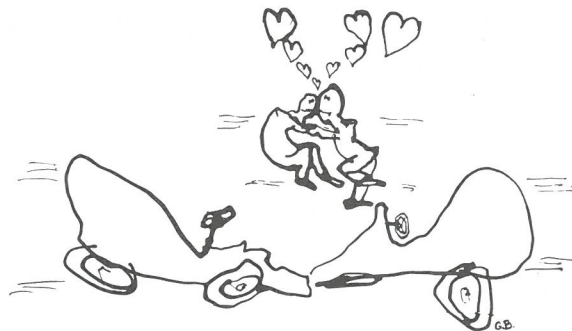
automobilisme

L'Automobiliste est heureux et fier de compter parmi ses collaborateurs Monsieur J.F. Held qui a accepté de présenter, à partir du prochain numéro, les voitures modernes qui devraient plaire à "l'Automobiliste" d'aujourd'hui, à l'amateur de belle mécanique, et pourquoi pas au collectionneur de demain.

Dans le numéro 12 de "l'Automobiliste", les classements des Coupes de l'Age d'Or et de l'Automobiliste ont été inversés les membres du Club de l'Automobiliste qui représentaient les deux tiers des concurrents participant aux deux coupes, auront rectifié d'eux-mêmes.

Nous avons tous été peinés d'apprendre la mort de Monsieur SIZAIRE pionnier de l'automobile qui nous aura laissé une oeuvre magnifique. Le Musée de Rochetaillée expose une de ses très belles réalisations dans le genre voiturette de sport, cette voiture monocylindre à hautes performances était notamment dotée de roues avant indépendantes et d'un système de boîte-pont remarquable.

C'est avec une très grande émotion que nous avons appris la disparition de Carlos ANKERSMITT. En octobre encore, il nous donnait une très belle preuve de sa participation complète à Montlhéry avec sa magnifique Delahaye.



L'Amicale Salmson nous signale que son assemblée générale aura lieu le samedi 15 mars 1969. Les propriétaires de Salmson qui ne seraient pas encore entrés en contact avec ce Club actif, auront là une bonne occasion de faire connaissance avec d'autres Salmsonistes inconditionnels. Rendez-vous à 16 H.30 à l'Auberge des 4 Tilleuls, à Poigny-la-Forêt. Pour tous renseignements écrire à Monsieur Michel DUCHEMIN, B.P. 5, 78-Neauphle-le-Château.

Pour ceux de la région de Limoges :

Un rallye touristique de vieilles voitures est organisé par le Syndicat d'initiative les 10 et 11 mai 1969. Pour tous renseignements s'adresser au Comité des Fêtes du Syndicat d'initiative, Pavillon du Tourisme, Bd. de Fleurus, 87 - Limoges. Tél. : 32-70-56 - date limite : 15 avril.

Pour ceux de la Côte d'Azur :

La municipalité de Peymeinade, charmante petite ville de l'arrière pays cannois, organisera le 14 juin prochain une course de côte pour voitures anciennes. Avis aux amateurs de sites pittoresques et de manifestations de ce genre. Ecrire au Syndicat d'initiative de Peymeinade.

26 - 27 juillet 1969, dans la région du Mans, parcours de 60 kilomètres et gymkhana pour voitures anciennes de préférence avant 1918. Ecrire à Monsieur Hunault, 35, av. du Général Leclerc, 72 - Le Mans.

Un abonnement gratuit à :

- Monsieur P. Baratier, 4, rue St-Catherine, 69-Lyon, qui a eu l'amabilité de nous faire parvenir le dépliant de l'usine Bugatti sur les types 57 et 57S de 1937.
- Monsieur Barnen pour les notices exceptionnelles qu'il nous a confiées.

Nous tenons à remercier tous ceux qui nous ont signalé des documents intéressants en leur possession. Nous en prenons bonne note pour d'éventuels articles.

Bravo à l'Auto-Journal pour l'article du 30 janvier sur le 5 Août 1913 "Grand Prix de France".

Sport-Auto publie un intéressant article sur une MG-TC.

Le Muséon di Rodo vient d'éditer une série de diapositives des voitures exposées au Musée. Ecrire au Muséon di Rodo à Uzès (Gard).

Nous avons appris avec plaisir le démarrage du Club Hispano Suiza qui va publier d'ici quelque temps son bulletin n° 1. Siège Social : 14, rue Auguste Neveu, 92 - Rueil-Malmaison.

Nous souhaitons à ce Club un développement digne de la marque.

Carlo SALAMANO, l'inoubliable as de l'automobilisme Italien, s'est éteint le 19 janvier 1969 à Turin.

Entré à la Fiat en 1914 après la Grande Guerre, SALAMANO fait partie de l'équipe officielle Fiat avec Nazzaro, Cagno, Bordino, Giaccone et Lampiano.



Sur la piste anglaise de Broocklands, SALAMANO établit le record des 1.500 cm3, à la moyenne de 185 km/h.

En septembre 1923, il est le premier absolu et recordman du tour de piste, dans le Grand Prix d'Europe et d'Italie à Monza.

En 1927, la Fiat cesse toute activité dans les compétitions et Carlo SALAMANO reprend, avec l'apport de l'expérience acquise au cours de sa brillante activité sportive, ses responsabilités d'expérimentateur de prototypes.

Il passe toute sa vie de travail à la Fiat. Il participe à la mise au point de toutes les voitures produites pendant ce temps : de la 509 à la 520, de la Balilla à la 500, de la 1100 à la 1400, et ainsi de suite jusqu'aux modèles plus récents, 1800, 1500, et 850.

C'est lui qui présenta en 1954, en démonstration pratique, à plus de 250 km/h., la voiture à turbine Fiat.

Responsable du Secteur Expériences et Contrôles Fiat pendant plus de 50 ans, SALAMANO peut-être considéré comme l'un des protagonistes de l'automobilisme Italien.

La magnifique revue américaine "Automobile Quaterly" vient de changer de formule, ses illustrations sont toujours aussi magnifiques, son prix surtout a été baissé de 2 dollars. La plupart des anciens numéros sont encore disponibles à la Boutique de l'Automobiliste.

MARSEILLE :

Un groupe de collectionneurs de Marseille demande aux amateurs intéressés par la création d'un Club dans cette région de rentrer en contact avec Monsieur Giraud, 17, avenue Stendhal, 13 - Marseille 9ème.



Construisez votre 4CV : un concours ouvert à tous les jeunes.

Sous le haut patronnage de Monsieur Joseph COMITI, Secrétaire d'Etat à la Jeunesse et aux Sports, un concours original est lancé avec la participation de la Régie Renault et de la Prévention Routière. Son thème : la remise en état de 300 4CV par des groupes de jeunes, à travers toute la France.

Le concours portera à la fois sur la réfection mécanique et sur la décoration des voitures.

Après examen du Service des Mines, les automobiles déclarées aptes seront tirées au sort entre les équipes ayant contribué à leur remise en état.

Une série de compétitions portant sur la maniabilité et la sécurité sera organisée à l'échelon national.

Le Club de l'Automobiliste et Monsieur le Docteur Granier organisent, pour le dimanche 23 mars 1969, une randonnée ayant pour but Gisors (27) à 70 kms de Paris. Le prix du repas tout compris est de 25 F.

Une réception par le Syndicat d'Initiative et visite de collections de voitures anciennes sont prévues.

Les membres désirant participer à cette sortie, sont priés de se faire connaître et de donner un accord de principe à Monsieur Michard, 139, avenue Jean Jaurès, Paris 19è. avant le 10 mars 1969.

Plusieurs lecteurs nous ont écrit pour nous demander si nous pensons continuer l'histoire du Bol d'Or. A. Hannover prépare actuellement la suite des deux premières années ; en conséquence, dans le prochain numéro nous retrouverons les Bol d'Or des années 1926/28.

Les Trapadelles nous font part de la perte d'un de leur plus ancien membre Monsieur DAOUST.

En dernière heure, l'Ecurie des Trapadelles nous informe que le 5ème Rallye des Ancêtres, qui devait avoir lieu les 26 et 27 avril, est avancé les 19 et 20 avril pour cause de référendum.

PETITES ANNONCES

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

recherches

Rech. moteur compl. ou élém. Delahaye type 87. Maurin, 6, rue Sala, Lyon 2ème.

Rech. Voisin 4 ou 6 cyl. bn. état. Cassegrain 50, av. St-Germain, 78-Maison Laffitte.

Rech. calandre et sigle Amilcar CGS. Valette 7 Bd. de la Liberté, 34 - Lodève.

Rech. 4 pns. 780 x 150. Cheillan, 83-Grimaud

Rech. Jacel 2 ou H.K.500. Toder, 42 Bd. Maillot, 92 - Neuilly.

Rech. mot. Jaguar 3L.5 à culbuteur av. boît. de vit. si possible type 1946-50 Mark V VI et ttes. pièc. de Jaguar des an. 1935-50 ainsi que voit. compl. BOT. 15-87.

Rech. tt. sur les voit. constr. ds. la région du Sud-Ouest, ach. ou en communic. Lemainque Eric, Talence, 55-Chateau-Laffitte.

Rech. ailes Aug, capot Aug et caland. Salmson S4E. Kressmann, villa "Les Lauriers" chemin de la rampe, 06-Golf Juan.

Rech. carburateur Delaunay-Belleville anté. 1914, Richer, 112, rue du Bac, Paris 7ème.

Rech. pr. Cabriolet Mathis PYC 1931 : pare-brise compl. tableau bord, arceau de bâche. Sauvayre, 66, Bd. Gilly, Marseille 10è.

Rech. Bugatti et Bentley, faire offre : F. Turnwald, B.P. 5, 57-Creutzwald.

Ach. ou éch. pièc. Bugatti Brescia contre piè. Bugatti 44 boîte vit. et essieux AR Rochet Schneider mod. avant série 1100. Brunet P. 211, av. Colonel Teyssier, 81-Albi.

Rech. ts. docu. manuels, catal. photos sur "Auburn" type 851-852/Supercharged 1935-36 ainsi que ts. docu. sur mot. Lycoming 8 cyl. Wirth 6, r. de Vergennes, 78-Versailles.

Rech. 2 pns. Dunlop cord ballon 600 x 19. Jamin J.C. rue Bruzelles, 77-Chateau-Landon.

Rech. calandre, culasses, roues de secours pr. Amilcar CGS, urgent pr. Tracta pont plus boîte de vit. Le Roux Girard Jean, 51, Allée R. Etienne, 93 - Pavillons-s/Bois.

Rech. voit. Allemandes, camion, voit. à Gazo-gène. Gaillard, 164 r. de Grenelle. SOL. 94-76

Rech. 2 trompes Mixo, 2 pare-vent inclinab. protège cuir radiat. protège capote pr. MGTC Patrick Behar, 59 Bd. St-Marcel, Paris 8ème. Por. 24-90.

Rech. pr. Clément-Bayard 1 radiat. Frude 3 Square A. Renoir, Paris 14ème.

Rech. Epaves d'avant 1914 et pièc. détach. Bugatti, tt. type. Renel 55-Montmedy. Tél. 24

Rech. Torpédo Citroën types B2-C3-B12 ou B14, restaur. ou en excel. état d'orig. Brion Pascal, 114, r. St-Dominique, Paris 7ème.

Rech. 5CV Citroën modèle Boulangère, Torpédo et Trèfle pneu 715x115, Citroën type A B2 ou B12, Torpédo Citroën Traction avant 11CV, Cabriolet. Cazac J. 5, pl. Belfort, 31-Toulouse.

ventes

Vds. Georges Irat sport 6CV Ruby, tr. bn. ét. de marche. Besch, 78 - Juziers.

Vds. Moris Minor 1928, état nf. 4000 F. Citroën B L2 torpédo excel. état, Peugeot 177 B torpédo à restaur. 1800 F. épave Ford T 800 F., pneus nfs. 27x4 et roues compl. pr. Ford T, moteur Citroën 5CV et 6CV Renault. Arabie Jean, RN 124, 31 - Pibrac.

Vds. MGTC 1949 et MGTF 1954 tr. bn. état. Greisalm 62 av. de Suffren, Paris 7ème. Tél. ARC 11-25 heur. bureau - soir BRE 19-54.

Vds. train avant Bugatti type 44, Bergeron, 29, Bd. E. Quinet, Paris 14è. Tél. 633-53-00

Vds. mot. V12 Lincoln 7500 cm3 parf. état. Ecrire : Attard Guy, 81 - Lesiure.

Vds. Citroën A C4F, 1000 F. Perouse, 16 Bd. de la Liberté, 92-Châtillon. Tél. : 735-18-46.

Vds. Jouets Ere Kor genre Bugatti cours. ss. mécan. long. 1m70, Citroën Trèfle 1925, Jaguar XK 150 coupé 58, châssis compl. Delage DI, Delahaye coupé 135 M 1936. Brunet, 211 Av. colonel Teyssier, 81-Albi.

Vds. Renault Mona 4, 1934, compl. Jamin J.C. rue Bruzelles, 77-Chateau-Landon.

Vds. Renault Primaquatre, 1932, carros. Stella gd. luxe parf. ét. de marc. faire of. Wartel G. 6 rue du Bois, 62 - Billy-Montigny.

Vds. BMW type 327/28, 6 cyl., 3 carb. 1936 cabrio. 4 portes déca., Citroën 5HP 1921, Lion Peugeot à chaîne 1909. Giorgi 26 bd. Gambetta, Carpentras. Tél. : 63-19-85.

Vds. 201, 1930 bn. état de marche, 1000 F. Meugnier, 75 Rte. de Leuville, 91-St-Germain-les-Aysaya.

Vds. Citroën Torpédo type B 14F, 1927 parf. état d'orig. Dardaillon, 4 impasse Germaine, 78 - Verneuil s/Seine.

Vds. tr. beau cabriol. Ford V8 40, 21CV, 1934. Perisse, 1, rue Frères Peyrou. 64-Gelas.

Vds. 20 voit. anciennes dont Delage, Salmson, Rolland-Pilain, Ford T, NN, B2 Hotchkiss Nbres. pièce. Etterlé, 62 Bd. Mal. Lyautey - 14 - Caen.

Vds. 301 Peugeot parf. état. F. de Cheuron Villette, La Mannerie, 28 - Fraise.

Vds. Bugatti 49, coupé plus spider roues Royal, ét. except. Renel, 55-Montmedy. Tél. 24.

N° 406. Vds. Rolls-Royce 1937 typ. Gros Haw 111, 25CV mot.nf. pns. tr. bns., peint. et chromes parf., inté. d'orig. à ref. en ce qui concerne le drap, les cuirs des pl. AV sont bns. 22.000 F.

N° 411. Vds. Michel Irat 1929, parf. ét. 5 pns. nfs. équipée rte. alluma. magnéto. 5000F.

N° 412. Vds. Quadrilette Peugeot à rénov. bn. ét. roues fils plus 1 pont AR. faire of.

N° 413. Vds. Torpédo Berliet 9CV à rénov. carros. et mot. bn. ét. faire of.

N° 414. Vds. MGTC 1946, tr. bn. ét. mot. 1500 kms, peint. neuve (rouge).

N° 415. Vds. officiel de l'Automo. et de la moto 38 n^{OS} années 1929,31,32. Nbr. autres docu. règle. des années 1920 à 40 plan d'usi. Delahaye type 135.

N° 416. Vds. Avion Voisin type C14, NN 1923 cabrio. 2 pl. décap., Ford V8 48, 1936, carros. alu. 2 pl. décap. pont Colombia.

Vds. Peugeot 201, 1933, pièce. d'orig. état marche. Meunier, 76. av. St-Maurice, Paris 12^e.

Vds. appar. de chauffage Master air chaud 100.000 calories pr. garage local de vieil. voit. Pichon J. Musée automobiles de Normandie, 76 - Clères.

Vds. "Unic" carros. Kelsch 1932 type L11, tr. bn. état gén. faire of. Bourgeois Gavardin Villa Sandra, Aiguebelle, 83-Lavandou. Tél. 163 à Cavalière.

Vds. moteur et réserv. de moto Griffon, Zédel 3,5CV 1905, Hotchkiss Artois 1950, Hotchkiss Grégoire 1952. Lecut 64 rte. de St-Leu, 95-Ermont. Tél. : 959-13-51.

Vds. Simca 5 d'orig. 1939, en état de march. 500 F. Caron, 70 - Demangeville.

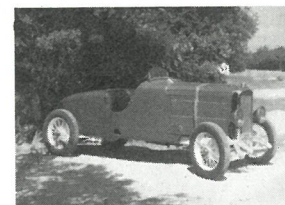
Vds. châs. Delahaye 135 MS boîte-pont excel. état roues rudge pns. impec. pièce. déta. div. Denise, 36, r. de l'Université, Paris 7^eme.

Vds. Fiat 509, 1927 cond. int. 2 port., tr.bn. état inté. drap d'orig. splend. Léon, 2 quai Chauveau, Lyon 9^eme.

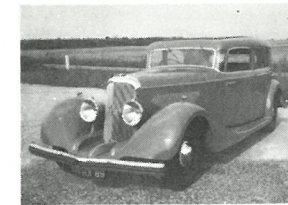
Vds. Ford Comète type Monte-Carlo 1954, 22CV, int. cuir, 12.000 kms, impec. 3000 F. Tél. : 950-74-40 le matin.

(5) Vds. Bentley 1936, 4L 1/4, impec. pns. nfs. T.O. compl. d'orig. homologué classic VCCB. faire of. Molle, r. Tombois, Jodoigne (Belgique)

(1)



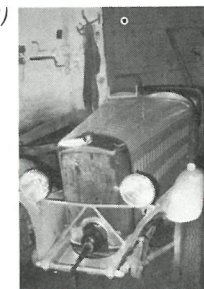
(2)



(1) Vds. Salmson S4 sport 1928, ét. nf. double arbre 12.500 F. Giori, 26 Bd. Gambetta, Carpentras - Tél. : 63-19-85.

(2) Vds. Panhard Panoramique 16CV, 1936, "Vulma" splend. état comme nf. pièce unique. Rousseau, greffier, 89 - Avallon. Tél. 161.

(3)



(4)



(3) Vds. Amilcar 1929, 8 cyl. 2 pl. sport, compl. à rest. Laplaud 11 av. Labussière, 87-Limoges.

(4) Vds. Superbe Alfa-Roméo 1900 C coupé touring 1954 peu de mod. fabri. remis total. à nf. en 1966, tr. rare actuel. ds. cet état, manuel d'entre. plus lettres de l'usine, roule journal. 7000 F. faire of. Demouy, 20 r. de la Brise, 83-Toulon. Tél. 93-17-41, heur. repas

(5)



(6) Vds. Boyce Bugatti. Dellière RN7, 13 - Orgon.

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.

DEMANDE D'ABONNEMENT

France et Communauté : 35 F - Étranger : 40 F

Couverture cartonnée : 50 F - Étranger : 55 F

Je désire m'abonner, * me réabonner pour un an (6 n°) à votre revue

à partir du n°..... Je verse la somme de _____

par mandat-poste C.C.P. (Paris 17.151.18) Chèque bancaire

Le règlement joint sous enveloppe, facilite notre comptabilité.

NOM _____

PROFESSION _____

ADRESSE _____

* Rayer la mention inutile

J. M. CÉRÈDE

ASSURANCES & RÉASSURANCES

Télégr.: CÉRÈDE-PARIS

TÉL. 236-59-21

COMPTE CH. P. 22.825.80

PARIS, le 17 Décembre 1968

26, Rue Feydeau

Monsieur Adrien MAEGHT,
Président du Club de l'Automobiliste,
42, rue du Bac,
PARIS.

Cher Monsieur,

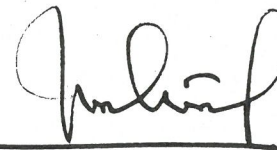
L'an passé vous avez bien voulu informer les Lecteurs de l'"Automobiliste" des conditions auxquelles je pouvais assurer les véhicules de collection.

En 1969, ces conditions demeurent les mêmes, cependant avec une possibilité nouvelle de forfait pour plusieurs voitures :

- Assurance obligatoire recours de Tiers :
 - . Voitures antérieures à 1940 : de 75 à 125 Frs.
 - . Voitures postérieures à 1940 : 250 Frs.
 - . Collections de cinq voitures et davantage : forfait à partir de 500 Frs.
- Assurance vol et incendie sur la valeur de collection.

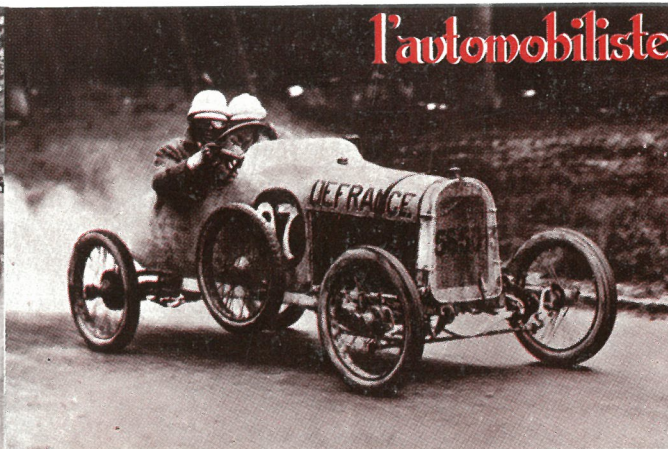
Comme par le passé, j'espère que ces conditions donneront satisfaction aux amateurs de voitures de collection, auxquels je serais heureux de rappeler qu'il m'est également possible de répondre à toute autre question d'assurance qui se poserait à eux.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'expression de mes meilleurs sentiments.


Jean-Michel CERÈDE

l'automobiliste

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



N°1 LA TRIBU DE BENJAMIN
LE MUSEE DE SURY LE COMTAL
NOTICE D'ENTRETIEN BUGATTI BRESCIA
PREMIER RALLYE 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^{er} 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 I)
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ?
DES DEBUTS DE LA LOCOMOTION
MECANIQUE AUX TRAINS
ROUTIERS. . . .
MUSEES AUTOMOBILES (Suite)

N° 12 TESTE & MORET
EVOLUTIONS DU SIGLE RENAULT
VOITURES ANCIENNES A MONTLHERY
LA FULVIA SPORT 1,3
CABRIOLET, COUPE, COACH ?

