

UN lecteur nous reproche d'être trop "chauvin"; si cela signifie la défense de la production française avec la petite exagération qu'engendre nécessairement la passion, c'est bien un qualificatif que nous entendons mériter. Il ne s'agit pas de mépriser les productions des autres pays dont nous parlerons de temps à autre. Mais, enfin, s'il est un pays où la vie automobile fut rayonnante, ce fut bien le nôtre. La grande crise économique de 1930, la deuxième guerre mondiale puis les nécessités de la concentration industrielle ont, certes, modifié les choses, mais cette flamme ne s'est jamais tout à fait éteinte.

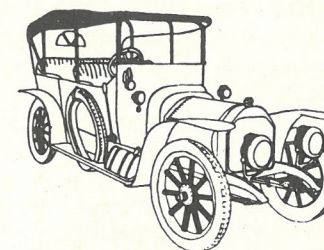
Les survivants des époques glorieuses et les nouvelles générations s'efforcent de sauver et de restaurer les engins qui témoignent de ces temps passionnés. Ce n'est pas un hasard si depuis quelques années des collectionneurs sont atteints de "muséite", si de nombreux jeunes bricolent et se promènent en cyclecars, et si la 5 CV Citroën est devenue un accessoire de la maison de campagne.

Les Anglais ont depuis longtemps une littérature abondante, des clubs vivants et des revues efficaces. Les automobilistes français en sont encore très souvent au stade des francs-tireurs isolés. Notre revue a pour but d'être le reflet d'une certaine vie automobile française et d'être un lien de cohésion entre les amateurs. Dieu merci, si une seule lettre nous reproche d'être trop cocardier, un abondant courrier nous fortifie dans nos convictions et j'espère, amis lecteurs, que vous approuverez nos efforts.

Vous trouverez dans ce numéro une monographie de Lucien Loreille sur la grande marque Lorraine-Diétrich. Antony Hannover nous précise les caractéristiques des 6 CV Amilcar. Deux jeunes cinéastes, Alain Blondel et Yves Plantin, nous racontent le tournage des "Bugatti", leur film en cinémascope et en couleurs. En attendant de voir ce film sur les écrans, Albert Peuvergne vous présente quelques carrosseries de Brescia. André Binda part en guerre sainte contre les hérétiques et fausses voitures de course. En attendant, Claude Pibarot s'est penché sur les Paris-Nice du temps passé.

L'AUTOMOBILISTE est heureux de vous annoncer la naissance du Club de l'Automobiliste et l'organisation d'une grande randonnée Paris-Nice (3, 4, 5, et 6 mai 1967). Préparez vos voitures et inscrivez-vous vite car il n'y aura que 75 voitures au départ.

N° 3
MARS-AVRIL 1967
Le numéro : 6 F



l'automobiliste

la revue de l'amateur

Articles	Auteurs	Pages
Courrier des lecteurs		2
Mes Brescia	A. Peuvergne	4
Historique Lorraine	L. Loreille	10
Les Paris-Nice	C. Pibarot	20
Paris-Nice règlement		24
Les Amilcar 6 CV	A Hannover	26
La mort d'Albert Clément		34
Les fausses "course"	A. Binda	38
Silence, elles tournent...		42
Chroniques "Automobiliste"		44
Petites annonces		46

Notre couverture : Panhard 1925.

Abonnements 1 an - 6 numéros

Spécifier à compter de quel numéro

France : 35 F. - Etranger : 40 F.

Couverture cartonnée : 50 F - Etranger : 55 F.

Directeur de la publication : Adrien Maeght - Rédacteurs : Louis-Roland Neil, Christian Bodin, A. Hannover, Claude Pibarot, A. Peuvergne, A. Binda - Achevé d'imprimer le 15 mars 1967 sur les presses de l'Imprimerie Arté, Paris. Dépôt légal n° 31625, commission paritaire n° 44.457, le 22.11.1966. Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

L'Automobiliste, rédaction administration,
13, rue Daguerra - Paris 14° - SEG. 51-24 - 566-88-00.

Votre magazine est très intéressant et je suis abonné depuis longtemps. Je suis très intéressé par les articles sur les voitures anciennes et j'aimerais en savoir plus sur les moteurs et les pièces détachées. Je suis très intéressé par les articles sur les voitures anciennes et j'aimerais en savoir plus sur les moteurs et les pièces détachées.

Le Courrier des Lecteurs

Nous avons vu au Museon une motocyclette Werner que nous pensons d'environ 1902. Au moment où nous l'avons acquise, nous avons recherché des informations sur cette marque et nous en avons trouvé dans l'excellent ouvrage "World on Wheels" publié à Paris (en anglais) vers 1926 par ce pionnier de la locomotion mécanique : H.O. DUNCAN.

Ce dernier, qui connut les frères WERNER à l'époque, indique que MM. WERNER étaient russes et journalistes, venus en France dans l'esprit de jouir d'une plus grande liberté, qu'ils ont créé le mot "motocyclette" qui fut un temps leur propriété à titre de marque, avant de devenir le terme générique incorporé à notre dictionnaire; qu'ils ont breveté le moteur placé au pédalier, ce qui leur a procuré une fortune, placée en fonds russes, ce qui leur a valu de mourir pauvres après la guerre de 1914.

G. E. - UZÈS - GARD

Albert Peuvergne connaît un vieux mécanicien à POUILLY qui a longtemps possédé une de ces motos. Il nous a promis d'aller l'interviewer pour vous.

Etant agent Peugeot, je serais désireux d'avoir une documentation complète des voitures des années 1900 à 1940, si toutefois vous êtes encore en possession de quelques livres de ces années.

Nous pensons consacrer, dans un prochain numéro, une étude sur les 5 CV Peugeot qui, nous l'espérons, vous fera patienter.

La critique est facile mais l'art est difficile, aussi je tiens absolument à répondre à ce lecteur, ancien agent de la marque BENJAMIN qui, dans le courrier des lecteurs du N° 2, page 8, se permet de traiter d'imbéciles n'y connaissant rien, les possesseurs d'une voiture ancienne qui, pour une raison quelconque, a démarré dans de mauvaises conditions, ou est tombée en panne au cours d'une randonnée ou d'un rallye entre amateurs.

Il faut d'abord avant de se permettre de juger ou de critiquer connaître le pourquoi de la chose... Tout d'abord il est très difficile, à l'époque actuelle de trouver un mécanicien compétant pour la mise au point des moteurs anciens fonctionnant par trembleurs ou par magnétos... Il faudrait connaître un mécanicien de la belle époque, mais tout le monde n'a malheureusement pas cette chance. De plus, beaucoup de fanatiques n'ont malheureusement pas toujours de gros moyens financiers, leur permettant de pouvoir remettre à l'état neuf toutes leurs découvertes. Même avec de l'argent certains problèmes de pièces mécaniques restent insolubles et nous obligent à des solutions provisoires ne nous permettant pas d'obtenir un fonctionnement rationnel. Les personnes riches ne sont pas les seuls ayant droit d'être passionnés et possesseurs de voitures anciennes, et je dirai même connaître beaucoup de fanatiques parmi les personnes ayant parfois des moyens très limités, et réalisant des restaurations entièrement par leurs propres moyens sur plusieurs années de travail exécuté exclusivement durant leurs heures de loisir. Ils en sont d'autant plus méritants.

A l'autre extrémité, il existe ceux, qui, sous l'apparence de gens passionnés par l'évolution automobile, ne cherchent en réalité qu'à opérer des coups de bourse, et l'on est trop souvent informé ou témoin de reventes de voitures refaites ou à l'état d'épave, ou même de pièces détachées dans un état vétuste, négociées sur des bases de prix *intolérables*, qui découragent et éliminent d'office, les jeunes collectionneurs débutants ou les vrais fanatiques de situation moyenne; je suis personnellement collectionneur des modèles vintages de prestige, mais je ne critique pas les possesseurs d'une N N ou d'une C 4 de série des années 1929, considérant que toute collection est valable, chacun faisant selon ses moyens, sa chance en découvertes, et le temps dont il dispose pour s'occuper de cette passion. Je cherche à aider les jeunes et à les encourager dans la mesure de mes connaissances personnelles et des tuyaux que j'ai appris ou découvert au cours de mes recherches dans les tombeaux automobiles répartis sur la France entière. Je fais le vœux

que votre journal soit le vrai bulletin de liaison par lequel chaque collectionneur trouvera la pièce lui manquant chez un autre confrère. Il faudrait également que les anciens pouvant opérer les réglages et réparations délicates; se fassent connaître, ils nous rendraient des services précieux et n'auraient certainement pas à le regretter.

M.D. - Calais

Nous souhaitons que votre publication rencontre un écho favorable, si vous désirez l'améliorer, évitez la reproduction de DEMI-VOITURES comme on en voit tant dans les rallyes, celles qui sont tronquées de leur partie arrière et refaite en 2 places.

JP. B. - Nogent-le-Rotrou
L'AUTOMOBILISTE, dans ce même numéro, par la plume incisive d'André BINDA, dénonce les fausses "course" et dévoile les recettes qui aboutissent trop souvent à des monstres batards.

La formule de votre numéro 2 me paraît excellente. Je crois que l'analyse détaillée de plusieurs types de voitures de marques différentes et le panorama de la production d'une marque comme celle d'Amilcar doit satisfaire le plus grand nombre. Qu'il me soit permis de regretter cependant l'absence de photo du petit "roadster" 5 CV 1933 si élégant et de la "compound" dans la légende Amilcar. Quoiqu'il en soit, l'évocation était très agréable. J'attends la suite avec intérêt.

J.M. - Le Pradet (Var)
Antony HANNOYER poursuivra sa description des différents modèles AMILCAR. Vous trouverez dans ce numéro de nombreuses précisions sur les 6 CV.

Je désirerai aussi savoir si vous envisagez pour l'avenir des rubriques concernant le modélisme de "haute qualité" tel que peuvent l'offrir certaines marques de jouet comme Pocker ou Monogram, ou tel que le pratiquent des professionnels comme Olive SANS ou Michel CONTI. Disposez-vous en outre de plans détaillés de voitures anciennes qui pourraient servir à l'élaboration de quelques maquettes ?

Nous vous présentons dans les chroniques de ce numéro quelques nouveautés. Vous trouverez de nombreux plans et renseignements utiles dans nos prochaines éditions. Nous vous conseillons également de consulter la revue du MINI AUTO CLUB "MODELISME", 94, bd Sébastopol, Paris.

Je cherche depuis fort longtemps un document qui, jusqu'à présent a été pour moi introuvable. Puis, je viens de découvrir votre revue, très belle, et j'ai tout de suite pensé à vous écrire. Voilà : il s'agit de trouver une photo de la berline Hotchkiss 6 cyl. 8 places face à la route (3 strapontins) 4 glaces latérales, roues à rayons dont 2 de secours sur les ailes avant, pas de malle arrière, mais un porte-bagage pliant, conduite à droite, carrosserie "Pullman" 2 Klaxons, sous les phares avant. Pas de pare-chocs, cette voiture a remporté le rallye de Monte-Carlo en 1933, conduite par M. Vasselle — Très belle voiture que mon père a possédé dont aucun document ne nous est resté. Je suis un collectionneur de voitures automobiles miniatures depuis très longtemps et de documents de nos belles voitures disparues ou presque. Monsieur, je compte un peu sur vous afin de me trouver ce document tant désiré.

Jusqu'à présent, j'ai écrit à tous les journaux automobiles, aucun succès. Même la maison "Hotchkiss" à Paris n'a pu me procurer cette chose-là. (Cela m'étonne d'ailleurs) car cela n'est pas si vieux, 1923.

C.C. - Bordeaux

L'AUTOMOBILISTE n'a pas ce document dans ses archives mais se fera un plaisir de vous le transmettre si l'un de nos lecteurs nous fait parvenir un cliché de cette six glaces qui vous tient tant à cœur.

J'ai 18 ans 1/2 et je suis un petit cousin du coureur automobile ROUGIER. Je sais bien peu de choses sur lui, ma famille de même. Je sais néanmoins qu'il courait sur VOISIN et qu'il a gagné le Grand Prix de L'A.C.F. à Strasbourg le 16 juillet 1922; il a également participé au même prix, en 1924 à Lyon. J'aimerais savoir si cette personne est encore vivante ? D'autre part, je constate d'après la lecture des journaux de l'époque que ROUGIER était très connu; allez-vous consacrer un article sur lui, sur ses voitures et sur ses courses dans un prochain numéro de votre belle revue ?

M.C. - Lyon

Etant la petite-fille du constructeur de voitures Louis COTTEREAU, je voudrais savoir si vous possédez une documentation sur ces voitures et si vous leur consacrez un article ?

J.C. - Paris

Nous connaissons bien les voitures L. COTTEREAU mais notre revue ne fait que débiter, donc un peu de patience...

Pensez-vous consacrer un numéro de votre belle revue aux voitures Talbot. Dans la négative, peut-être pourriez-vous m'indiquer une adresse où je pourrais me documenter sur cette prestigieuse marque.

P.G. - Toulouse

Nous possédons une voiture Citroën, type A coupé deux portes, carrosserie bois et simili. Nous aimerions obtenir quelques renseignements sur ce modèle, sur sa date de sortie (année). La voiture porte un numéro de carrosserie type 1020. Nous l'avons refaite nous-mêmes depuis huit mois et nous vous enverrons une photo avant et après. Nous possédons également une 5 CV trèfle à restaurer. Nous envisageons de former un club de citroënistes avec des collègues également possesseurs de "trèfles".

C.L. - St-Servan

Nous réunissons à l'heure actuelle la documentation nécessaire à la rédaction des prochains articles. Talbot et Citroën sont au programme et vous trouverez de nombreux renseignements sur ces marques dans nos prochains numéros.

J'ai 18 ans et suis passionné de vieilles voitures. Lorsque j'ai découvert votre revue "L'Automobiliste", je l'ai achetée et y ai puisé votre adresse pensant que vous pourriez peut-être me rendre service. Avec deux amis de 20 ans, je possède une Citroën B. 14 1929, type A, à radiateur embouti que nous avons remis en état de marche, "retapé" et à laquelle nous avons essayé de rendre sa jeunesse. Mais vu notre jeune âge, par rapport à cet ancêtre de la DS, nous n'avons connu 1927 l'année de son apparition et pas 1929, l'heure de sa gloire et par conséquent, nous n'avons pas ses caractéristiques, son propriétaire, décédé maintenant, les ayant perdus. Alors, Monsieur, je vous serais reconnaissant, si cela vous est possible de nous communiquer sa fiche technique avec ses caractéristiques, ou de nous dire où nous serions susceptibles de les obtenir pour donner à cette B 14 sa "carte d'identité".

C.L. - Rennes

Je serais très heureux si vous pouviez m'indiquer des personnes susceptibles de posséder des documents ayant trait à mon grand-oncle FRIEDERICH pilote-mécanicien chez BUGATTI, avant-guerre.

C.F. - Haguenau

Je suis en possession d'une CITROEN, modèle B. 2 de 1925, décapotable et avec une sorte de spider à l'arrière pour les bagages. Ce véhicule a appartenu à mon grand-père et j'aimerais pour diverses raisons remettre en état cette voiture; tant sur le plan sentimental que par distraction et amour des vieilles autos. Cependant, je n'ai absolument aucun document à ma disposition susceptible de m'aider à donner à mon modèle le plus de véracité possible. Ce n'est pas tellement le moteur qui m'inquiète car il est en très bon état mais plutôt des détails tels que garnitures intérieures, capote et tous détails de finition extérieure et intérieure. J'ai écrit à la maison CITROEN qui a été dans l'impossibilité de m'aider. Je fais donc appel à vous espérant que vous pourrez me documenter ou bien me dire à qui m'adresser pour ces renseignements ou mieux encore vous serait-il possible dans un prochain numéro de faire une étude de ce modèle.

B.B. - Bordeaux

Dans le numéro 2 de votre revue; à propos de l'évocation de la 6 CV Renault, vous écrivez "quatre cylindres de 58x90, soit une cylindrée de 950 cm³, identique à celle de la 5 CV Citroën". Or, je me permets de vous faire remarquer que la 5 CV Citroën disposait d'un moteur, de 4 cylindres 55x90, soit une cylindrée de 850 cm³.

C.C. - Aire-sur-la-Lys

Exact. Il y avait, dans notre deuxième numéro, un certain nombre d'erreurs et de fautes d'orthographe dont nous nous excusons. Nous espérons que nos lecteurs auront rectifié, comme vous même, certaines trahisons de la typographie.

J'ai eu la chance, l'an dernier, de récupérer une de ces vieilles gloires.

La carte grise m'a permis de savoir sa marque, je crois très peu connue. A mon point de vue, c'est de la construction locale.

J'aimerais si l'on pouvait m'en dire long sur cette voiture. C'est une DARRAS-LEGROS. Le moteur est un 4 cyl. bi-bloc de 9 CV et il y a une plaque de marque des Etablissements LE TIMONIER & Cie, Paris. Le type du moteur est SULAN. Pour moi, cette voiture doit être de 1910.

L'Automobiliste ne connaît pas cette voiture DARRAS-LEGROS. Par contre, la marque LE TIMONIER a été étudiée dans "La Vie au Grand Air" de 1905. Nous espérons qu'un de nos érudits lecteurs pourra vous faire parvenir la documentation qui vous manque.

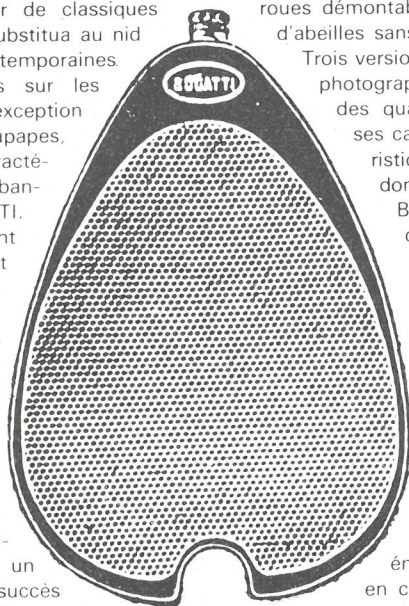
Mes Brescia...

Albert Peuvergne

Tel est le nom générique attribué aux petites quatre cylindres à grand rendement qui rendirent célèbre le nom d'Ettore BUGATTI. Il englobe plusieurs séries, évolution d'un prototype dessiné en 1908-09 qui fut construit jusqu'en 1926. Sur demande, et bien que le type 40 ait officiellement remplacé les types 13, 22 et 23, les "BRESCIA" furent livrées par l'usine jusqu'en 1928.

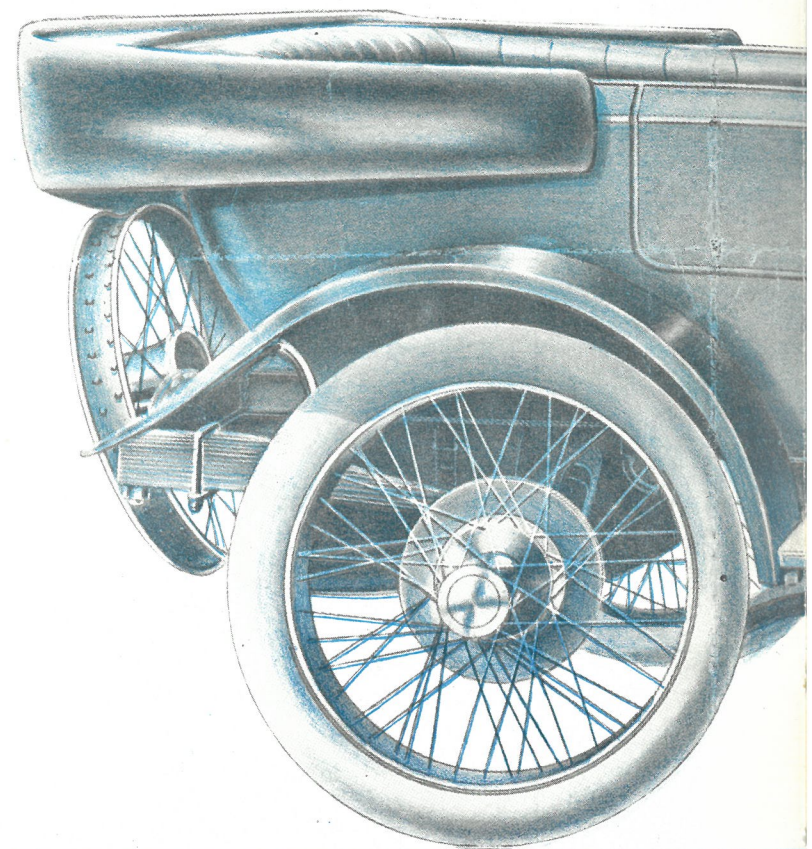
L'AUTOMOBILISTE a publié dans ses numéros 1 et 2, une étude complète de ces châssis et de leur réglage. On peut cependant ajouter que les trois types principaux : n° 13, 22, et 23 ne différaient que par leurs empattements respectifs de 2 mètres (type course), 2 m 40 et 2 m 55 (types court et long). La voie était uniformément de 1 m 15, les rapports du couple conique de 14x45 à 14x48, et parfois de 12x50 et 13x45, suivant l'usage. Les pneus minuscules de 1910 : 650x65 et 700x85 furent très rapidement remplacés par la dimension uniforme de 710x90, et les roues en bois de types antérieurs à 1912, remplacés par de classiques roues démontables "RUDGE". Simultanément, le radiateur bien connu, en forme de poire, se substitua au nid GEOT, DARRACQ et autres voitures contemporaines succédèrent, facilement reconnaissables sur les réussites du dessin de 1908, puisqu'à l'exception freinage avant, et du moteur à 16 soupapes, durant. Sauf le moteur, ces mêmes caractéristiques jusqu'au type 59 T. Seule exception : aban- les 57, dus au fils d'Ettore, Jean BUGATTI. fèrent d'ailleurs les autres types qui sont Extrême rigidité du châssis, fortement direction, merveilleux embrayage et pas- temps, tenue de route parfaite, telles par ces nouvelles voiturettes, à une était inconnue. Ajoutez un moteur sant, un bon freinage et une solidité au succès d'une voiturette qui coûtait temporaires. En 1910 : 5 voitures née par la faible importance de l'ate- français ou étrangers. Les licences de- dans l'immédiat après-guerre, de chât- Allemagne, DIATTO, en Italie et CROSS- gine, les BUGATTI avaient rencontré un croissante, activée par de spectaculaires succès THE). BUGATTI, aussi remarquable pilote que FRIEDRICH gagnait en 1911 le grand prix du MANS avec une voiturette de 65x100 mm = 1327 cm³ et se classait 2^e en toutes catégories, battant de très grosses voitures. Si l'on songe aux faibles moyens d'une entreprise constituée depuis un an, ce succès donne lieu à réflexion.

ORIGINES. Ettore BUGATTI, issu d'une famille d'artistes connus, joignait sens esthétique et talent d'ingénieur. Il avait, comme FORD, davantage l'intuition et le sens des proportions mécaniques que des connaissances scientifiques mais ce flair infallible et une longue expérience lui dictaient des solutions neuves, et la véritable *création* des voiturettes de sport. Ses débuts furent marqués, à l'âge de 18 ans par la création d'un tricycle, puis d'une voiture expérimentale à quatre moteurs. Une autre voiture à quatre cylindres de disposition classique, attira sur lui l'attention des célèbres usines "DE DIETRICH" à Niederbronn, précurseurs de "LORRAINE DIETRICH", en liaison avec la firme marseillaise "TURCAT-MERY". En 1902, le jeune BUGATTI, âgé de 21 ans, fut engagé par DE DIETRICH pour dessiner leur nouveau châssis. Cet engage-

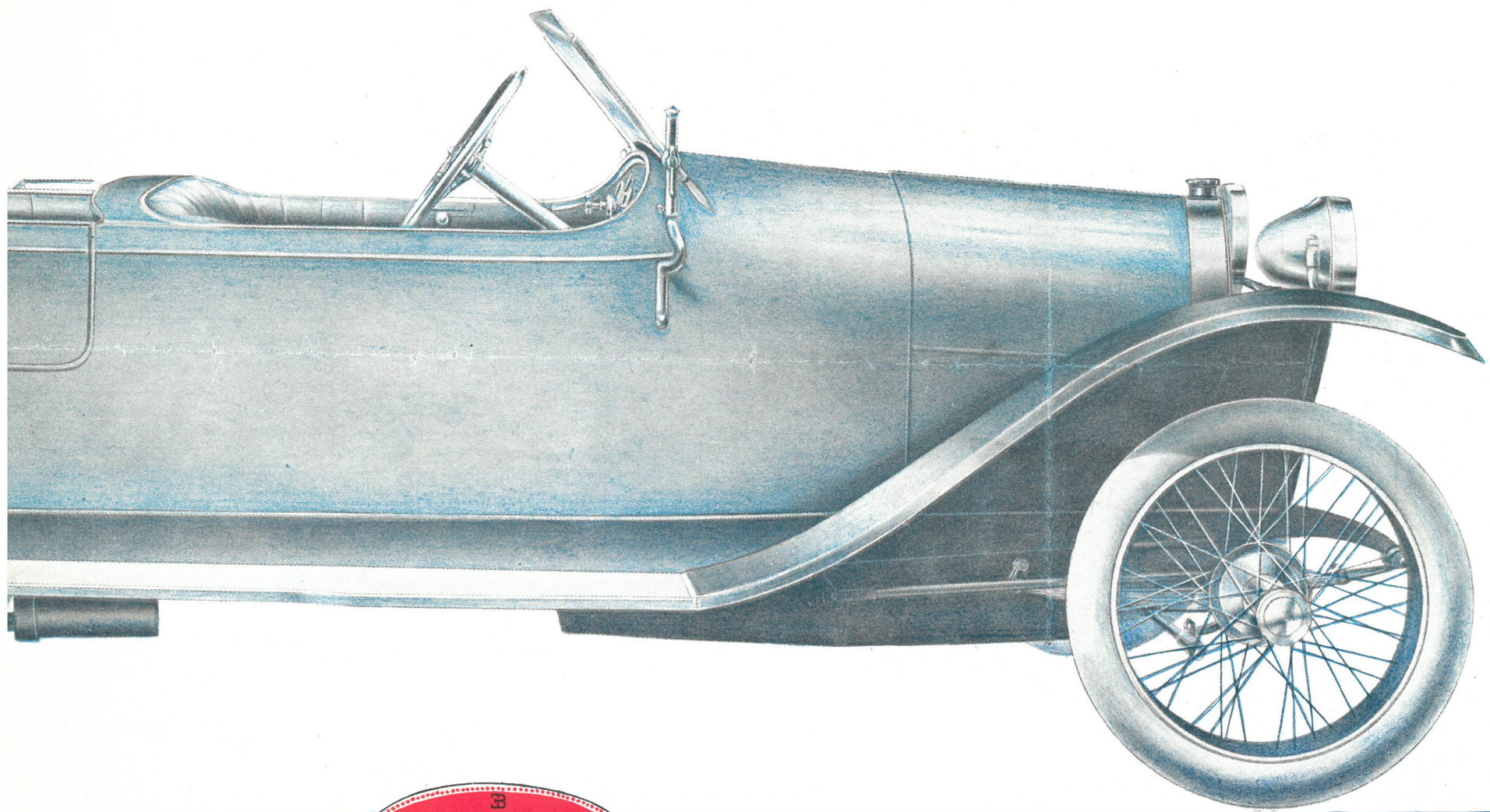


d'abeilles sans originalité semblable à celui des PEU- Trois versions du radiateur BUGATTI dit BRESCIA se photographies de l'époque. Notons la parfaite des quarts de ressorts inversés à l'arrière du ses caractéristiques se continuent vingt années ristiques se perpétuent sur tous les châssis don de l'embrayage à lamelles sur les modè- Bien des fervents de la marque leur pré- du "BUGATTI pur".

entretenu, douceur et précision de la sage de vitesse sans heurts ni perte de étaient les qualités révélées dès 1910, époque où la réunion de ces vertus sobre extrêmement nerveux et puis- à toute épreuve. Rien de surprenant pourtant le double de prix de ses con- sorties, en 1911, 75, production frei- lier, malgré l'impatience des clients mandées aboutirent à la construction sis des types 22 et 23, par RABAG en LEY en Angleterre, pays où dès son ori- énorme succès. La production, rapidement en course (GAILLON, le VENTOUX, la SAR- constructeur, et FRIEDRICH l'emportaient partout.



merveilleuse **BUGATTI**



CARACTERISTIQUES

des Châssis "BUGATTI" 4 cylindres (16 soupapes)

	TYPE 22	TYPE 23
Alésage m/m	68	68
Course »	100	100
Empattement »	2400	2250
Voie »	1150	1150
Roues et pneumatiques »	710×90	710×90
Hauteur du châssis au-dessus du sol, environ »	425	425
Encombrement »	3200×1250	3500×1250
Largeur du châssis »	700	700
Emplacement de carrosserie »	2125	2280
Entrée de carrosserie »	1500	1600
Contenance du réservoir à essence litres	32	32
Consommation »	7500	

4 Cylindres - 16 soupapes

Type BRESCIA modifié

	TYPE 22	TYPE 23
Alésage m/m	69	69
Course »	100	100
Empattement »	2400	2550
Voie »	1150	1150
Roues et pneumatiques »	710×90	710×90
Hauteur du châssis au-dessus du sol environ »	425	425
Encombrement »	3200×1250	3500×1250
Largeur du châssis »	700	700
Emplacement de carrosserie »	2125	2280
Entrée de carrosserie »	1500	1600
Contenance du réservoir à essence litres	32	32
Consommation »	7500	

ment se termina en 1904, et Emile MATHIS, de STRASBOURG, qui était alors agent général des usines DE DIETRICH, et brillant ingénieur lui-même, s'empressa de s'assurer les services du jeune inventeur. Un petit atelier appartenant à MATHIS donna naissance aux voitures HERMES conçues par les deux associés. Elles étaient de trois types : 28 et 40 CV, destinées au tourisme et le modèle course 98 CV vainqueur de la COUPE du PRINCE HENRY. Une de ces voitures existe encore au musée de MONTHLÉRY. Leur dessin était conforme aux canons de l'époque : quatre cylindres, transmission par chaînes et la première des caractéristiques si longtemps chères à BUGATTI apparaît : son embrayage à disques multiples dans l'huile, à leviers multiplicateurs.

Rompant son association avec MATHIS, BUGATTI cède en 1906 aux sollicitations de la Société DEUTZ qui désirait ajouter à la construction de ses célèbres moteurs fixes à gaz, celle des automobiles. Outre la conception et la direction des ateliers, BUGATTI se réservait la possibilité d'user du droit d'ingénieur conseil indépendant. Cette période féconde voit naître plusieurs innovations, en particulier la célèbre commande de la distribution par arbres à cames en tête, actionné par couple conique et arbre vertical, et ses poussoirs courbes, procédé qu'il fut le premier et le seul à réaliser. Le premier châssis DEUTZ connu est celui d'une 50 CV, quatre cylindres, pourvu de l'embrayage breveté, et d'une transmission à chaîne. Il est suivi d'une voiture similaire dite 13/25 CV de 3 litres 200 où se retrouve la même conception du moteur (sans doute à régime plus rapide, si l'on en juge par le volant allégé, le mécanisme ramassé, les tuyauteries courtes et de forte section). L'embrayage BUGATTI est suivi d'une boîte de vitesses dont le carter massif forme entretoise du châssis. Solution perpétuée sur tous les modèles BUGATTI à boîte séparée. La transmission s'opère pour la première fois par cardans doubles, et la célèbre bielle de réaction en tôle armée de bois fait sa première apparition. On ne sait si BUGATTI fut aussi le responsable de la petite voiturette ISOTTA FRASCHINI en liaison avec LORRAINE DIETRICH, dont le moteur muni d'un arbre à cames en tête porte une ressemblance extérieure avec le dessin classique de BUGATTI.

Pendant son séjour à COLOGNE, BUGATTI avait construit à son usage personnel dans la cave de sa villa, une voiturette dérivée des modèles plus puissants dessinés pour DEUTZ. Il avait été aidé par le fidèle FRIEDRICH qui avait quitté MATHIS pour s'attacher à l'étoile du "PATRON" qu'il servit jusqu'à sa mort. Remarquons en passant l'admiration, l'amitié et la fidélité que cet homme sut inspirer à ceux qui le servirent, sans parler de la passion que ses créations lui valent encore vingt ans après sa mort. Des hommes tels que FRIEDRICH, de VIZCAYA, MARCO, CONSTANTINI, ses ouvriers qu'il connaissait tous individuellement, ses représentants et clients s'attachèrent à lui de façon indéfectible. C'était peut-être un des derniers tenants du paternalisme libéral décrié par les technocrates glacés et les socialistes hostiles à tout contact humain. C'était un *homme*, avec ses qualités de cœur, de spontanéité, de courage qui contrebalançaient largement sa vivacité et son entêtement.

NAISSANCE DU TYPE 13. Sentant que la voiturette réalisée de façon si artisanale dans sa cave, comblait un besoin que ne pouvaient satisfaire ni les monstres coûteux, à l'usage des riches, ni les modestes voiturettes de mêmes dimensions, BUGATTI prit la décision de construire lui-même son enfant. En 1909, il dénoua ses liens et, financièrement aidé par le financier DE VISCAYA, père du célèbre coureur, et lui-même, enthousiaste usager de la nouvelle voiture, il loua une modeste teinturerie à MOLSHEIM. FRIEDRICH conte les débuts du PUR-SANG et ses fonctions de factotum chargé de l'embauche du personnel, de la mise en place du matériel et des essais, puis des courses.

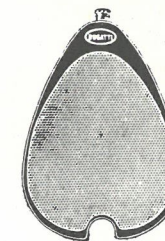
Débuts bien modestes : trois dessinateurs venus de chez DEUTZ, quelques ajusteurs, tourneurs et mécaniciens se chargèrent de fabriquer de toutes pièces, fonderie exceptée, les éléments de la voiturette; il est temps d'en indiquer les caractéristiques :

Le moteur de 62x100, puis de 65x100 mm, avait déjà presque toutes les caractéristiques si connues. Muni de 8 soupapes, sa distribution était similaire à celles des modèles à 16 soupapes. Cependant le graissage se faisait par simple barbotage des bielles dans des augets alimentés en huile fraîche par un réservoir placé sur le tablier et soumis à la pression des gaz d'échappement. Le vilebrequin ne comportait que deux paliers montés sur billes, et le logement des soupapes dans la culasse était un peu différent, nécessitant le démontage des guides pour accéder aux soupapes. La disposition des conduits d'admission et d'échappement étaient également inverse de ceux des modèles plus récents. Toutefois le dispositif d'échappement en "mains de bananes" par quatre courtes tubulures se réunissant en une seule agissant comme source de dépression et de tirage forcé était déjà celui que conservera toujours la BUGATTI. Des ressorts arrière, disposés en quart de cantilever avec le point fixe à l'extrémité arrière, des longerons remplacent à partir de 1913, les ressorts droits primitifs. A cette même époque, le dispositif de graissage par barbotage est alimenté par un système assez complexe de trois pompes entraînées par l'arbre à cames et distribuant l'huile aux augets et à la distribution, en circuit fermé. La puissance et la vitesse du moteur sont accrues, passant respectivement de 2.300 (avec pointes à 3.000) T/M et 25 CV, à 3.500 T/M maximum et plus de 30 CV. La vitesse de la voiture passait de 85 à près de 100 KM/H.

M. POZZOLI et l'historien de BUGATTI, H.G. CONWAY décrivent en détail les divers types et leurs mutations, qu'il serait un peu long de rappeler dans ce bref sommaire. Je ne mentionnerai donc pas les types de transition 15 et 17 et passerai aux "BRESCIA" authentiques, m'arrêtant seule-

ment à l'essai tenté en 1911 d'un châssis pourvu d'une caisse profilée et de deux moteurs de 1327 cm³, mis bout à bout et couplés par un joint de cuir. La vitesse de 139 KM/H fut atteinte, mais la boîte de vitesses céda pendant la course de côte de GAILLON en octobre 1912. Les progrès décisifs se situent en 1913. Après de multiples succès en course, la production de 1913 atteignait 175 châssis et une trentaine par mois au début de 1914. Les Anglais étaient particulièrement enthousiastes, comme en témoignent les résultats d'essais publiés par "THE AUTOCAR", "THE AUTOMOTOR JOURNAL" et autres périodiques. Cette même année voit les débuts du moteur à seize soupapes qui est celui qui gagna le titre de BRESCIA. L'AUTHENTIQUE BRESCIA avait donc reçu sa forme définitive et ne devait connaître que de très minimes changements entre 1914 et 1926. Recevant suivant l'empatement les dénominations de types 13, 22 ou 23, il était animé par les organes mécaniques décrits précédemment par "L'AUTOMOBILISTE" et tels que les gravures le représentent.

En particulier, la forme de la culasse et de l'attaque de distribution est modifiée, simplifiant l'accessibilité des soupapes et permettant une chambre d'explosions sans recoins, avec les quatre soupapes logées symétriquement. Le vilebrequin porté désormais par trois paliers dont deux à billes, reçoit le graissage centrifuge désormais classique, alésage porté à 68 puis à 69 mm. Ainsi traité, sans augmenter le régime moteur, la puissance accrue permet les 110/115 KM/H. Soutenus avec une accélération stupéfiante, la consommation reste très minime, de sept à dix litres d'essence, suivant la vitesse, jointe à une grande économie de pneus. Bref, les remarquables qualités de la voiture sont accrues, tout en conservant celles de la souplesse, de tenue de route et de bonne suspension qui avaient déjà été l'apanage des modèles antérieurs. Un équipement électrique complète l'agrément. La dynamo entraînée par courroie est placée jusqu'en 1925 sur l'arbre reliant moteur et boîte de vitesse; sur le modèle 1925, elle est mue par une poulie en bout de l'arbre à cames et logée dans le tablier. Le démarreur trouve sa place sous la patte arrière gauche du moteur. Notons la simplification du circuit de graissage par pompe à engrenages unique, et l'incorporation du boîtier de direction au bâti du moteur, profitant du graissage sous pression. Rien autre de saillant à signaler sur le reste du châssis, sinon l'usage de freins avant interconnectés par câbles et un ingénieux palonnier différentiel. BUGATTI attendit l'année 1925 pour installer ces freins sur le type BRESCIA. Il avait pourtant inventé des freins hydrauliques montés sur ses châssis cylindrés deux litres du grand prix de STRASBOURG et sur son prototype trois litres exposé au Salon de 1921.



Le seul châssis de série, au monde,
pouvant affirmer
l'ensemble des chiffres suivants :

7 litres 500 aux 100 kilomètres
avec plus de 100 kilomètres
à l'heure

Si vraisemblable que cela paraisse, un simple chronométrage et jaugeage permet de constater que la "BUGATTI", avec une économie de voiturette, réalise cette vitesse de voiture de grand sport.

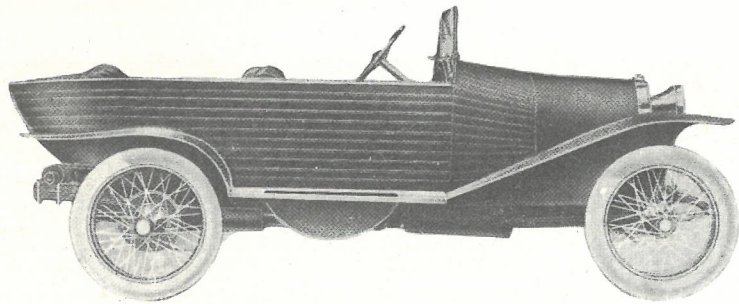
De plus, ses reprises à plat et en côte sont beaucoup plus puissantes que celles de toute autre égalant sa vitesse lancée en palier.

Elle procure donc mieux qu'aucune autre voiture, chère d'entretien, toutes les joies du tourisme et du sport automobiles.

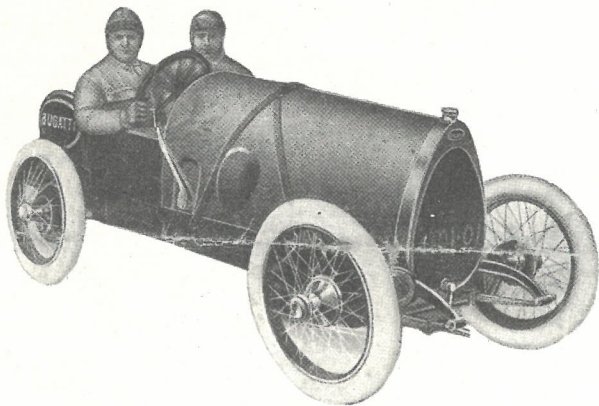
Grâce au rendement unique
de son moteur 16 soupapes

il n'existe pas

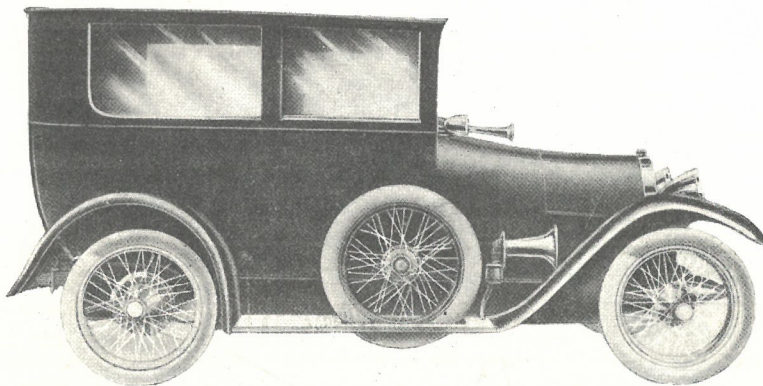
de voiture de série, au monde,
qui réalise ces vitesses
avec aussi peu d'essence



Voiture Canot 7 HP, torpédo 4 places



Voiture de course 7 HP, type coupe des Voiturettes



Conduite intérieure 7 HP, 4 places

500 châssis munis du moteur à huit soupapes avaient été produits. Deux mille environ reçurent le moteur à seize soupapes; car la production de BUGATTI, presque uniquement centrée sur la voiturette de 1500 cm³, à l'exception des quatre cylindres de cinq litres "Black Bess" de 1912, dont la transmission finale s'opérait par chaînes, s'orienta après-guerre vers les types 30 et 35.

Le type BRESCIA ne le cédait en rien aux modèles deux litres huit cylindres de l'après-guerre, donnant des performances équivalentes avec un entretien moindre. A mon humble avis, il était mieux réussi que le type 40, à quatre cylindres, trois soupapes par cylindre qui lui succéda immédiatement, et dont les résultats n'étaient pas supérieurs. Entre les mains d'experts tels que Raymond MAYS; en Angleterre, le moteur était poussé à 6.000 et même 6.500 tours, sans ennuis de graissage ou de rupture avec gain de puissance correspondant. Elle fut la base de la réputation de la firme qui, grâce à elle, put construire une véritable usine et les célèbres types 35, 37, 39 et autres.

Quelques différences séparaient les engins de course, de ceux livrés à la clientèle. Les triomphatrices de BRESCIA possédaient un double allumage et deux magnétos placées sur la planche de bord, entraînées par l'extrémité de l'arbre à cames : les têtes de bielles étaient montées sur rouleaux et le rapport du couple conique réduit à 3/1. Puissance maximum atteinte à 3.400 T/M seulement. A partir de ce modèle, l'alésage fut porté à 69 mm, la course restant de 100 mm. En dehors de ces quelques engins spéciaux, de nombreux amateurs remportèrent maints succès avec des châssis strictement de série, battant les voitures de course de cylindrée supérieure, grâce aussi à leur maniabilité, et à leur robustesse. *B.B. PEUGEOT*. Bien que différente des types 13, 22, et 23, on peut dire quelques mots de la voiturette dessinée pour PEUGEOT, dans un but utilitaire. Première à utiliser les quarts de ressorts inversés que BUGATTI n'installa que trois ans plus tard sur les autres modèles, sa technique était tout autre. Un moteur de 850 cm³ avec culasse, en "T" et soupapes latérales mues par deux arbres à cames était couplé à un embrayage à cône cuir. Assez similaire au brevet SIZAIRE et NAUDIN, la transmission s'opérait par deux arbres concentriques attaquant alternativement deux jeux de pignons et couronnes fixés dans le pont. Un train intermédiaire assurait la marche arrière. Il est curieux de noter que BUGATTI, adepte de la boîte à quatre vitesses, a conçu trois ou quatre modèles pourvus de deux vitesses seulement, ce qui en dit long sur la souplesse de ses moteurs. Le prototype de 1911 comportait le radiateur original de BUGATTI. Ceux que construisit PEUGEOT, sous licence, avaient un radiateur du style de la marque. Ils étaient équipés d'une boîte de type classique à trois rapports. Ce modèle sortit à de nombreux exemplaires jusqu'à la Grande Guerre.

IMPRESSIONS PERSONNELLES

J'ai possédé pendant quatre ou cinq ans une "BRESCIA" du type 23, construite en 1924 et carrossée en bateau avec une place dans la pointe arrière. Au bout de deux ans, je fis transformer cette carrosserie par un artisan tôlier pour en faire un roadster à deux places, et simultanément, je fis adapter des freins avant, en remplaçant l'essieu par une adaptation qui respectait le carrossage et l'angle de chasse d'origine. En effet les Bugatti ont un carrossage très accentué qui leur donne une allure particulière quand on les voit de l'avant et qui contribuait à l'excellente tenue de route. La douceur de la direction était également redevable au choix judicieux de la chasse unissant absence de réaction sur le volant à une grande sensibilité. Ces qualités étaient d'autant plus remarquables que les voitures de la même époque pêchaient sur ces points. Presque toutes avaient des directions à la fois trop démultipliées très dures et fort peu précises. L'adoption des premiers pneus ballons n'était pas faite pour y remédier et il y eut bien des cas de shimmy irrémédiable, accru par des pneus et des roues non équilibrés.

A mon tour, j'ai pu constater l'équilibre du dessin BUGATTI immuable depuis 1912/14, époque à laquelle le châssis restreint à l'avant, les longerons très hauts et fortement entreboisés, le montage inversé des ressorts arrière. La répartition calculée des masses était déjà réalisée, suivant des normes que BUGATTI devait conserver jusqu'à la fin. De toutes les voitures conçues sur les canons classiques, et avant l'introduction des châssis-caissons ou poutres, des roues indépendantes, des directions à crémaillères, la BUGATTI avait de loin la meilleure tenue de route, sans sacrifier la suspension. Cette dernière, excellente sur les châssis de tourisme, était sacrifiée sur les modèles de course et les types 35, 37, 39, en particulier étaient vraiment montés sur barres de fer. L'embrayage, logé dans un volant réduit au diamètre et au poids minimum, n'avait aucune inertie et la taille des pignons de la boîte, jointe à cette inertie permettaient des passages de vitesses à n'importe quel régime, et, le plus souvent, sans débrayer. Il était d'ailleurs recommandable de tenir le régime du moteur assez élevé, bien qu'il fut souple et permit aisément de rouler en prise directe à 35/40 KM/H, mais cette prise directe était très multipliée. Le moteur n'atteignait son régime maximum que sur les rapports intermédiaires. Le couple usuel du pont étant de 13 x 48 et les roues au diamètre de 710 mm. Le moteur tournant à 3.000 T/M exactement pour 112 KM/H, en prise directe, sans aucune fatigue. Par contre, pour 3.600/3.800 T/M, la première vitesse atteignait 50 KM/H, la deuxième 70/75 KM/H et on touchait 90/95 KM/H sur la troisième. D'où d'admirables accélérations et possibilités de virages avec les roues arrière bien accrochées par la puissance du moteur, tandis que l'excellent centrage et la précision de la direction tenaient le train avant cramponné au sol. Aucun grincement, aucun bruit mécanique désagréable, car la solidité de tous les organes était exceptionnelle. Je n'ai jamais démonté aucun organe sur un long kilométrage, les seuls ennuis étant ceux dus à quelques encrassements de bougies et au gommage de l'embrayage par temps froid. Il fallait s'occuper assez fréquemment de cet organe qui demandait remplacements fréquents du mélange huile-pétrole des disques et un réglage correct. En outre, il ne dégagait pas très bien au départ pour passer en première vitesse, défaut que je retrouvai sur le roadster type 44, 8 cylindres que je possédai ensuite. Pour épuiser la liste des défauts, signalons que les boîtes BUGATTI antérieures au type 57 n'ont jamais été silencieuses et que le freinage sur les roues arrière, si énergique que fut le collier à rubans de la transmission était insuffisant. Heureusement, la manœuvre si aisée de la boîte donnait un frein moteur très efficace. Tout compte fait, la BRESCIA était une admirable voiture bien que sa vitesse fut très inférieure à celle des modèles suivants. Elle permettait des moyennes peu éloignées de sa vitesse plafond et se trouvait très à l'aise sur les parcours sinueux, faisant merveille lors des courses de côtes d'amateurs. Ajoutons que sa consommation était toujours inférieure à dix litres aux 100 km, et son entretien très aisé et peu coûteux. Quand je l'ai revendue, elle était encore en fort bon état. Mon désir le plus cher est d'en posséder à nouveau un châssis, si fatigué fut-il.



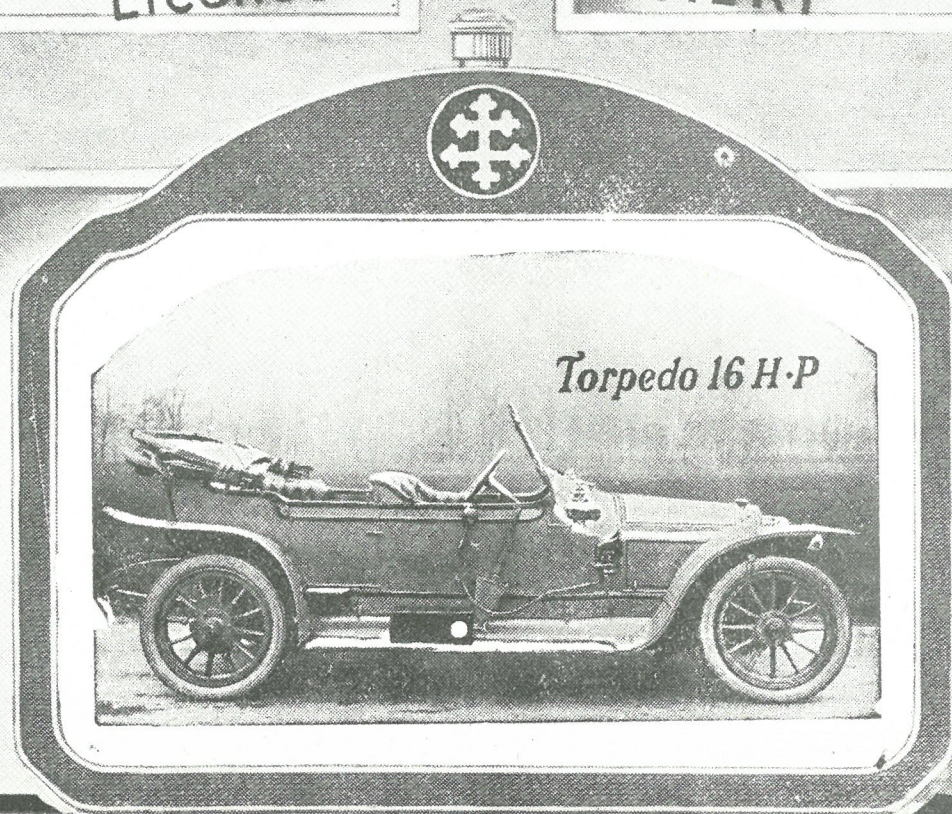
AUTOMOBILES LORRAINE DIETRICH

Licence TURCAT MERY



USINE
ET BUREAUX

Route de Bezons
A ARGENTEUIL



Torpedo 16 H.P

MAGASIN
D'EXPOSITION

21, Av. des Champs-Élysées

PARIS

DE DIETRICH

DE DIETRICH-VIVINUS
DE DIETRICH-BOLLÉE
DE DIETRICH-TURCAT MÉRY
LORRAINE-DIETRICH
ISOTTA FRASCHINI-DE DIÉTRICH
LA LORRAINE
DE DIETRICH-BUGATTI
BURLINGTON

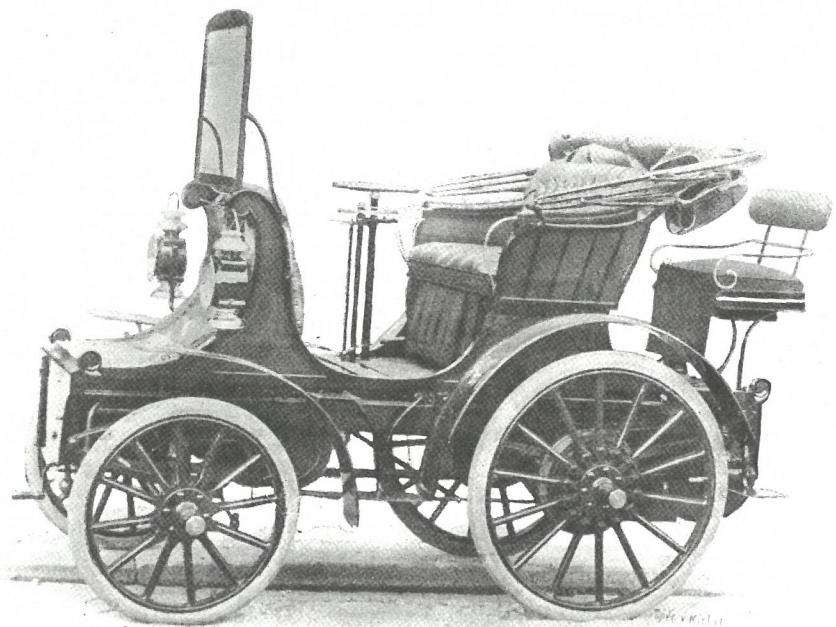
PAR L. LOREILLE

L'activité industrielle en Alsace de la famille de Diétrich remonte à la fin du 17^e siècle. Elle commence en 1684 sous la direction de Jean de Diétrich (*) par la mise à feu d'un haut fourneau à Jaegerthal. Cette maison dont le siège social était à Niederbronn, chef-lieu de canton du Bas-Rhin, à 40 km de Strasbourg, peut être considérée comme un des plus anciens établissements métallurgiques de France. Ses installations pour l'élaboration du fer et le travail du métal par laminage et forgeage étaient réparties dans plusieurs cités alsaciennes. L'avènement du chemin de fer au 19^e siècle entraîna d'importantes transformations dans ces usines. A partir de 1848 celles de Reichshoffen se spécialisèrent dans la construction de voitures à voyageurs et de wagons, les forges de Monterhouse fournirent des rails à toutes les grandes compagnies, ainsi que des bandages et des essieux pour wagons et locomotives; la fonderie de Niederbronn fabriqua des pièces coulées entrant dans la construction du matériel ferroviaire.

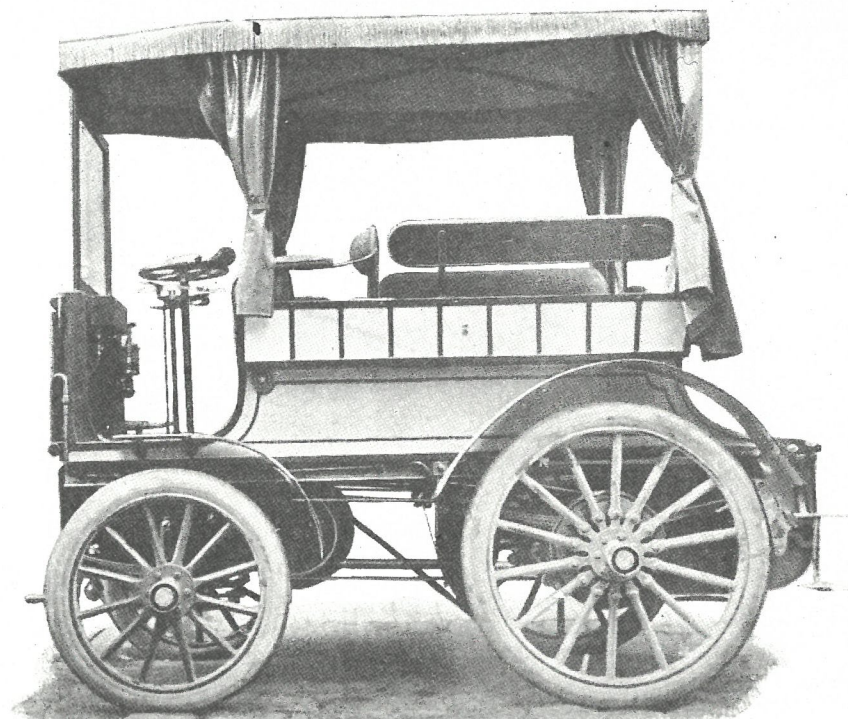
A la suite du traité de Frankfort de 1871, l'Alsace est arrachée à la France et devient province allemande. Après la tourmente le travail reprend chez de Diétrich, mais dans des conditions pénibles puisqu'une frontière nouvelle sépare les usines des clients. Aussi, dans le but de maintenir ses relations avec nos grands réseaux, le Baron Eugène de Diétrich, secondé par ses neveux Adrien et Eugène de Turckheim, décide d'édifier des ateliers en territoire français. Ainsi sont créées en 1880 les usines de Lunéville, en Meurthe-et-Moselle, à 26 km de Nancy. Elle débutèrent comme simple atelier de montage de wagons, mais prirent rapidement de l'importance, et en 1897 il fut décidé de créer une société bien distincte soumise à la législation française. Elle prit le nom de "Société de Diétrich et Cie de Lunéville"; son conseil de gérance était le même que celui de la firme mère de Niederbronn.

* Jean de Diétrich était le fils de Dominique de Diétrich qui négocia en 1681 le rattachement de Strasbourg au royaume.

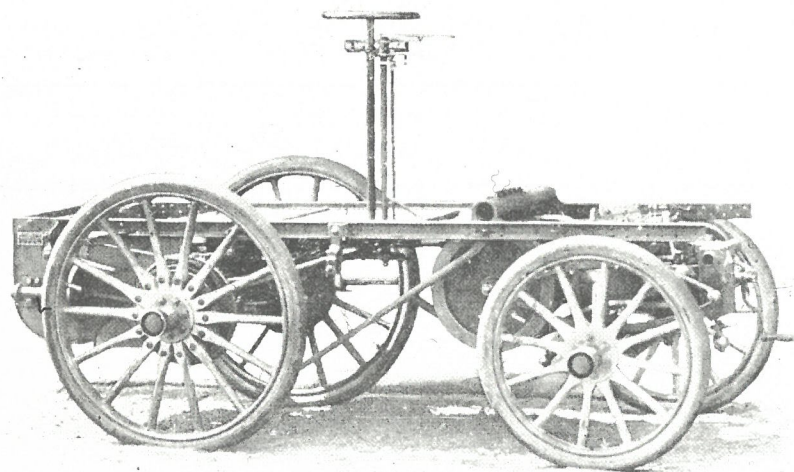




Le Spider



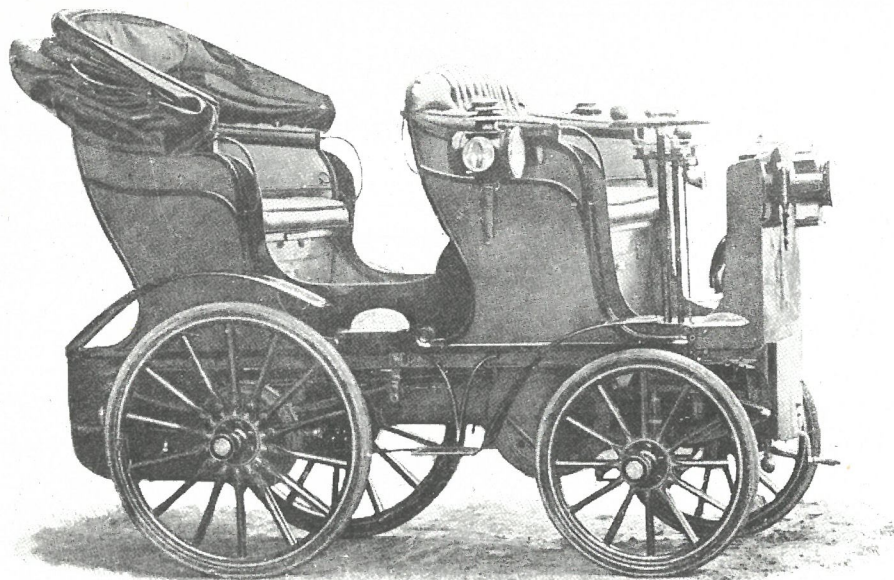
Le Break



Châssis



Le Camion



Le Milord double



Eliminatoires de la Coupe Gordon-Bennet 1905

En même temps, prévoyant le grand avenir de l'automobile, la Société veut en construire parallèlement au matériel ferroviaire. En novembre 1896, le baron Adrien de Turkheim, administrateur-délégué de la firme, prend contact avec M. Amédée Bollée fils, du Mans, en vue d'acquiescer la licence de fabrication de ses voitures. L'achat de cette licence est subordonné à la réussite d'un essai à effectuer sur 2.000 km avec une voiture construite par M. Bollée. Cet essai eut lieu en janvier 1897 sur le parcours le Mans-Marseille-Cannes. Il fut pleinement concluant et le contrat de licence est signé le 6 mars 1897. Dès le mois de juillet les voitures "de Diétrich-système Amédée Bollée fils" construites à Lunéville entrent en circulation. Leur moteur est un 2 cylindres horizontal placé au-dessus de l'essieu avant; la transmission aux roues arrière se fait par un système de courroies et d'arbres (acatène). Différentes carrosseries : vis-à-vis, phaéton, spider, break, victoria, etc. sont établies sur ce châssis. Pour un supplément de 180 F en 1899 de Diétrich propose à ses clients un pare-brise qui

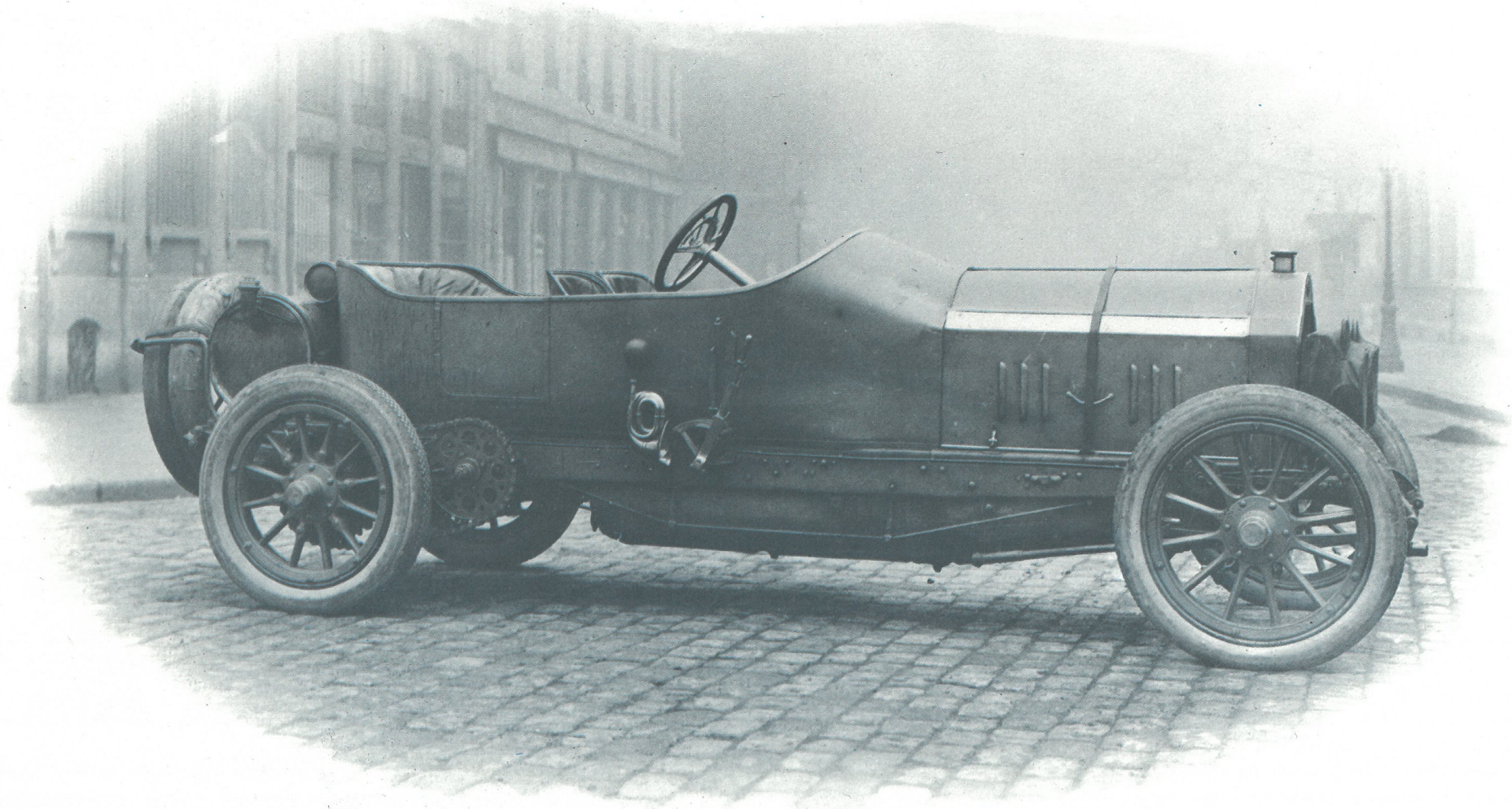
s'adapte sur le tablier de certains modèles. Cet accessoire alors peu connu n'allait être commercialisé par Georges Huillier que plusieurs années plus tard. Dans la gamme offerte par le constructeur il existe également un camion, réalisé sur un châssis système Amédée Bollée fils. Il était prévu pour emmener 1.200 à 1.500 kg de marchandises selon l'état de la route, et sa vitesse en pleine charge était de 16 km à l'heure. Ce véhicule présenté au concours des poids lourds de Versailles en août 1897 fut primé par le ministère de la Guerre.

Les automobiles "de Diétrich-système Amédée Bollée fils" connaissent vite un certain succès et la fabrication est importante. Aux 6 hp 1/2 et 9 hp du début s'ajoutent une 12 et une 18 hp. Pour faire face à toutes les commandes de la période 1897-1902 de Diétrich fit fabriquer par les usines Bollée du Mans une partie de ses moteurs.

Pour la course Paris-Amsterdam-Paris de juillet 1898, M. Amédée Bollée fils prépara 4 voitures de 8 hp à carrosserie en aluminium en forme de bateau à l'avant

comme à l'arrière. Ces torpilleurs firent une telle impression sur le public que les usines Bollée et de Diétrich furent débordées de commandes. Dans les semaines qui suivirent l'épreuve, de Diétrich enregistra des ordres s'élevant à plus d'un million de francs de l'époque. En 1899 un client de Lunéville, M. de Paiva, fit exécuter un de ces torpilleurs par le carrossier parisien Rothschild; cette carrosserie très profilée était des plus réussies : sa forme d'obus était surmontée par un pare-brise en coupe-vent incliné, probablement un des premiers du genre.

Malgré leur bon fonctionnement les voitures licence Bollée qui ont l'allumage par brûleurs et la transmission par courroies ne sont plus, après plusieurs années, à l'avant-garde et le baron Adrien de Turkheim prévoit de les remplacer par des modèles plus modernes. En février 1902, sur les conseils de Paul Meyan, un des fondateurs de l'A.C.F., il se rend à Marseille où deux jeunes ingénieurs, MM. Léon Turcat et Simon Méry, réalisent des voitures à moteur vertical avec allumage par magnéto



Grand-Tourisme 1908-1909

basse tension et transmission par chaînes qui sont réputées pour la régularité de leur fonctionnement. Séduit par les modèles qui lui sont présentés A. de Turckheim en achète aussitôt la licence pour les construire à Lunéville. Des modèles 8 hp à 2 cylindres et 16 et 24 hp à 4 cylindres sont immédiatement mis en fabrication.

La construction des voitures "de Diétrich-licence Turcat-Méry" connaît un développement prodigieux... "De nouveaux ateliers sont créés pour que la "Section des Automobiles" et la "Section du Wagonnage" puissent marcher de front dans leur constant développement", lit-on dans un des premiers catalogues.

En mars 1905 la Société de Diétrich et Cie de Lunéville se transforme en S.A. sous la raison sociale "Société Lorraine des Anciens Etablissements de Diétrich et Cie de Lunéville", après que MM. de Diétrich s'en furent complètement retirés. Le nom "LORRAINE" apparaît pour la première fois et la société qui prend pour marque et emblème la Croix de Lorraine or sur fond bleu n'a plus aucune attache avec ses fondateurs. Le Salon de Paris de 1905 est le dernier où les véhicules sont exposés sous la marque "de Diétrich". Le fronton qui décore le stand de la firme au Salon suivant porte la marque "Lorraine-Diétrich" sous laquelle maintenant voitures et camions seront vendus. Devant le succès croissant remporté sur le plan commercial la nouvelle société décide de séparer la construction des automobiles de celle du matériel de chemin de fer, cette dernière branche d'activité devant rester l'unique apanage de Lunéville. En 1907 sous la direction de Léon Turcat, de nouveaux ateliers sont créés aux portes de Paris, à Argenteuil en Seine-et-Oise, afin de libérer progressivement Lunéville de la fabrication des automobiles. Dès l'année suivante la nouvelle usine est en pleine activité et sort un type à 4 cylindres et un à 6 cylindres.

Jusqu'à la Grande Guerre une gamme assez vaste est proposée à la clientèle. Les moteurs sont des 4 cylindres dont la puissance s'élève à 120 CV sur les modèles les plus puissants; des 6 cylindres figurent aux programmes de 1908 et 1909. En 1907 certains types ont le démarrage par air comprimé. A partir de 1908 les transmissions à cardans sont montées sur les 16 et 20 CV, les transmissions par chaînes étant réservées aux types plus

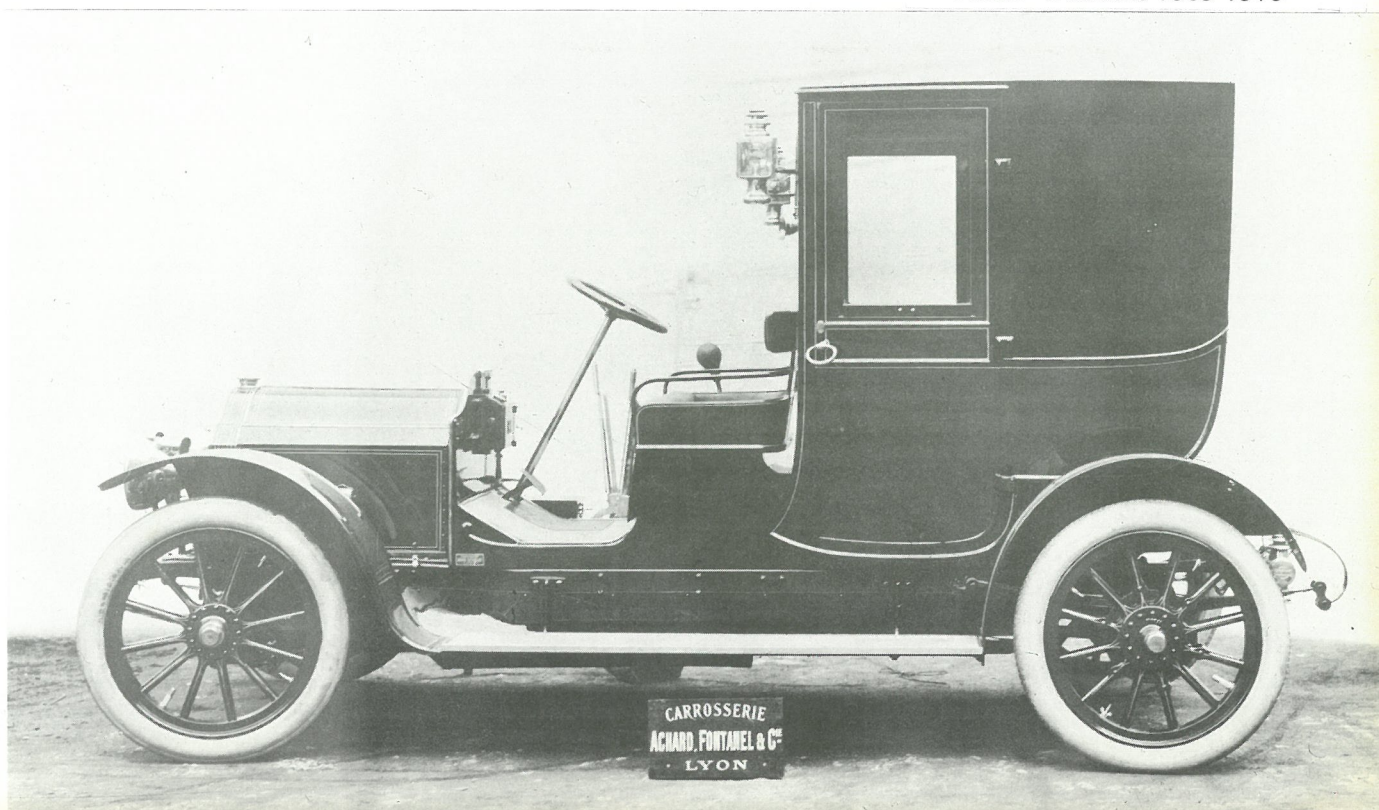
puissants; ces dernières disparaîtront définitivement en 1912. Dans cette même période Lorraine-Diétrich fabrique des véhicules industriels de petit et moyen tonnage à 2 et 3 essieux dont un central; ce dernier camion avait une suspension assez originale. En 1908 Lorraine-Diétrich s'associa avec Isotta-Fraschini de Milan, et acheta à Birmingham une importante usine. Ces deux firmes fabriquèrent une 4 cylindres 18/24 hp identique à celle de Lunéville à l'exception de la transmission qui était à cardans dans les deux cas alors que celle faite en France était à chaînes.

Les licences Turcat-Méry sont exploitées dans les deux usines françaises jusqu'à 1914, bien qu'à partir de 1912 un nouveau type fut dessiné non plus par Turcat-Méry, mais par un ingénieur de Lorraine-Diétrich : M. de Groulard; c'était le 40 hp, 4 cylindres 125x170. M. de Groulard dessina également les 14 et 20 hp des programmes 1913 et 1914.

La firme possède un joli palmarès sportif. Dès les débuts

de l'automobile les véhicules de Lunéville et d'Argenteuil furent engagés souvent avec succès dans un grand nombre d'épreuves. Peu avant le tournant du siècle deux Français, MM. Thévin et Houry, réalisent sans ennui sur une de Diétrich-licence Bollée un raid audacieux sur le parcours Paris-Saint-Petersbourg et retour. L'Anglais Jarrott pilote une de Diétrich 16 hp dans le Paris-Vienne en 1902; l'année suivante plusieurs voitures de la marque sont au départ du Paris-Madrid, dont une pilotée par une femme : Mme du Gast. En 1906 Duray remporte le circuit des Ardennes; en 1907 Sorel remporte le circuit des Ardennes; en 1907 Sorel réalise deux raids sans interruption, d'abord un Paris-Nice en 16 heures, ensuite un Paris-Madrid en 28 heures. La même année Duray remporte une épreuve disputée entre Moscou et Saint-Petersbourg. A partir de 1906 les "Lorraine-Diétrich" sont alignées dans les Grands Prix de l'A.C.F. avec des modèles à chaînes souvent monstrueux ayant des cylindres de 13,5 l et même 17,200 l. En 1912 sur la

Voiture à cardans 1909-1910



LES LORRAINES

SOCIÉTÉ LORRAINE
DES ANCIENS ÉTABLISSEMENTS
DE DIETRICH & C^{ie} DE LUNÉVILLE
125, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES
PARIS

LABREY COUSIN

60 hp du Grand Prix de Dieppe le coureur Hemery s'adjuge sur la piste de Brookland les records des 3 et 6 heures réalisant les moyennes de 152,593 et 138,984 km/h.

Vint la guerre. Dès le début des hostilités, les usines d'Argenteuil se lancent avec tous leurs moyens dans la construction de moteurs d'avion. Le directeur technique, M. Marius Barbarou, réalise d'abord un 6 cylindres fixe refroidi par eau de 150 CV; il est suivi de 8 cylindres en V de 220, 275 et 370 CV, puis d'un 12 cylindres en V de 450 CV. La Société revient à l'automobile en 1919. A la fin de cette année, M. Barbarou annonce son premier programme d'après-guerre; il comprend trois 6 cylindres : une 15 hp 75 × 130 qui allait vite devenir célèbre, une 20 hp 80 × 150 et une 30 hp 90 × 160. Une voiture de grand luxe à moteur 12 cylindres de 6.500 cm³ (70×140) annoncée pour être l'égale des meilleures termine ce programme, mais cette dernière n'a jamais vu le jour. En 1922 une 4 cylindres 10 hp est lancée. En 1924 le freinage sur les 4 roues est adopté sur tous les modèles, et une voiture de sport dérivée de la 15 hp est ajoutée à la gamme. Elle allait se couvrir de gloire à maintes reprises en remportant notamment les 24 heures du Mans en 1925 et 1926. Ce fut une des meilleures voitures françaises de sport de son époque, très remarquée par la souplesse de son moteur et l'efficacité de son freinage. Le Salon d'octobre 1927 est le dernier où les voitures s'appellent "Lorraine-Diétrich". Au Salon suivant elles sont présentées sous la marque "Lorraine" tout court. En effet dans le courant de l'année 1928 les publicités dans les revues apparaissent avec seulement "LA LORRAINE"; la marque composée précédente a disparu, MM. de Diétrich ne voulant plus que leur nom figure dans la raison sociale aussi bien à Argenteuil qu'à Lunéville, ou alors en toutes petites lettres à la suite de "Sté Lorraine".

En février 1930, la Société Lorraine s'associait avec plusieurs constructeurs d'avions et créait la "Société Générale Aéronautique" (SGA), faisant apport à cette dernière de ses branches d'aviation et d'automobile, avec l'ensemble de l'usine d'Argenteuil qui occupait alors 3.500 personnes, séparant ainsi définitivement la partie construction de matériel de chemin de fer de la construction des moteurs d'avion et d'automobiles.

En 1931 apparut une 20 CV de luxe qui fut la dernière Lorraine de tourisme. Cette 6 cylindres de 4 litres de cylindrée et 23 CV fiscaux n'offrait aucune solution d'avant-garde, sa technique était des plus classiques, par contre elle brilla dans les concours d'élégance parée des plus belles robes signées de nos maîtres-carrossiers : Saoutchik, Franay, de Villars, Mignot-Billebault, etc. A partir de 1934 la firme se spécialisa dans la construction sur licence Tatra d'engins tous terrains à 3 essieux, moteur refroidi par air et châssis monopoutre. Ces véhicules étaient destinés à l'armée surtout pour équiper les Dragons portés et la fabrication dura jusqu'à la guerre de 1939/40. Les châssis étaient faits à Argenteuil et les carrosseries à Lunéville.

A l'usine de Lunéville la construction de voitures et camions interrompue par

la guerre de 1914/18 n'a jamais repris après. Dans la période de l'entre-deux-guerres elle fabrique, avec le matériel de chemin de fer, des autorails, des tracteurs à chenilles ainsi que des chenillettes blindées pour le ravitaillement de l'infanterie et des chars d'assaut sur les lieux de combat. Ces usines, contrairement à celles d'Argenteuil, sont toujours en pleine activité, mais depuis trois ans la raison sociale est devenue "Compagnie Industrielle de Matériel de Transports" ou "C.I.M.T.-Lorraine".

Cet historique ne serait pas complet si on ne mentionnait pas que les usines de Diétrich en Alsace devenues part du Reichsland ont également construit des automobiles. Les premières ont été fabriquées à partir de 1897 dans les usines de Reichshoffen selon le système Amédée Bollée fils. Ensuite il y eut des voitures à moteur monocylindrique refroidi par air; la transmission se faisait par courroies et elles pesaient seulement 160 kg.

Elles étaient construites d'après une licence achetée à la fin de 1899 à la maison bruxelloise Vivinus, dont de Diétrich était le seul exploitant pour toute l'Allemagne (*).

Le baron Eugène de Diétrich avait remarqué à la Foire de Milan de 1901 une voiture inédite présentée par un constructeur de 19 ans : Ettore Bugatti. Dès son retour

* Cette licence belge avait été cédée en France à Georges Richard.

en Alsace il invite le jeune inventeur italien à lui rendre visite pour lui proposer de construire dans ses usines la voiture exposée à Milan. Un contrat est signé à Niederbronn le 26 juin 1902; comme E. Bugatti n'est pas majeur le texte est envoyé à son père pour être contresigné. Par ce contrat de 7 ans renouvelable Ettore Bugatti s'engageait à donner à la Société de Diétrich le privi-

dèles dont un de course pour l'épreuve Paris-Madrid qui sera refusé, les commissaires techniques ayant jugé que le siège trop bas ne permettait une visibilité suffisante. Ces voitures "de Diétrich-Bugatti" étaient connues en Angleterre sous le nom de "Burlington" qui était celui de l'importateur. Leur fabrication ne dure que peu

de temps, le baron de Diétrich renonçant à la construction automobile dans ses usines alsaciennes en 1904. Il libère aussitôt le jeune ingénieur milanais de ses engagements.

Ce dernier s'associe alors avec Emile Mathis, le futur constructeur de Strasbourg,

pour fabriquer avec lui à Illkirch-Graffenstaden la voiture Hermès. Un fait à souligner, c'est que la conséquence ultérieure

de ce contrat avec de Diétrich fut l'installation en Alsace de

Ettore Bugatti où il allait vivre et travailler désormais,

et créer quelques années plus tard sa propre firme à Molsheim.

L. Loreille.

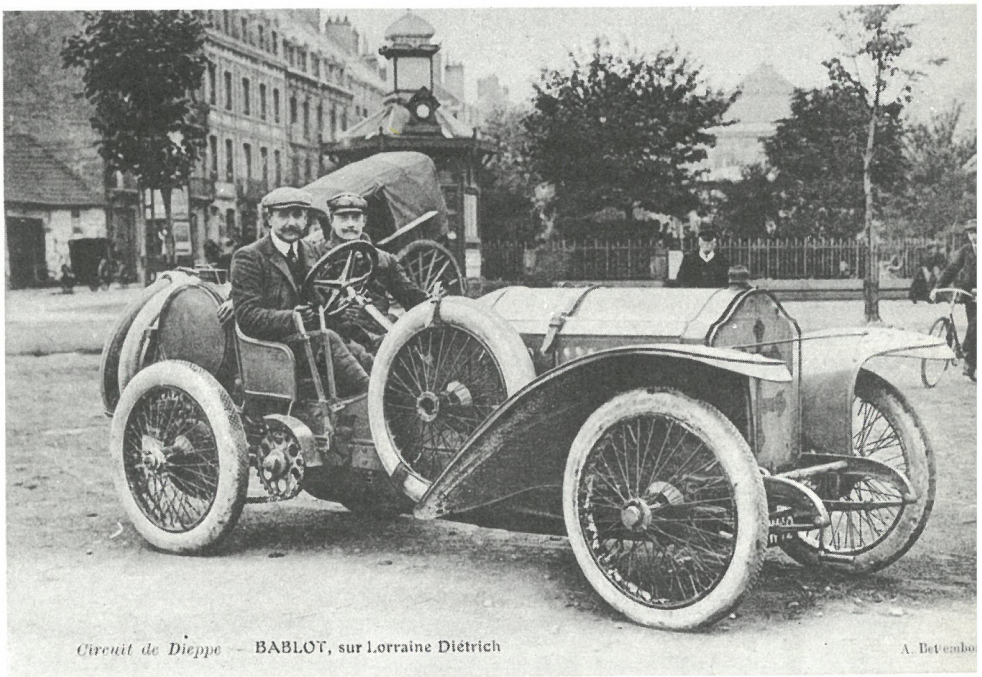
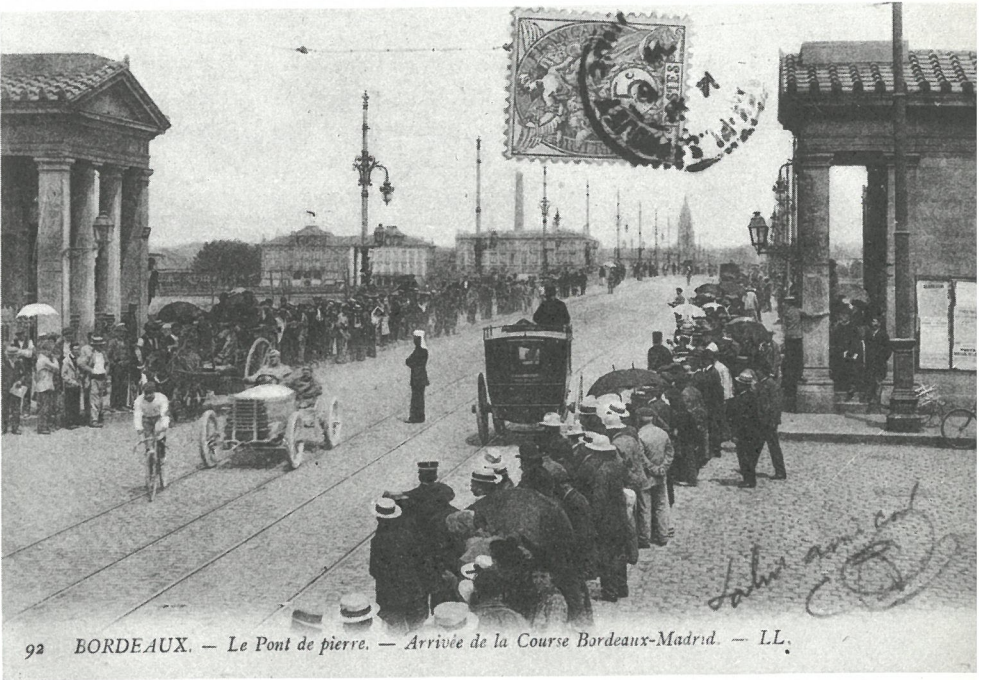


30 HP 1909

lège et le droit de préemption pour l'exécution de toutes les voitures inventées par lui, et qui sortiront sous la marque "de Diétrich-Bugatti". Il réalise plusieurs mo-

Nous remercions M. Gaston Mangeney de Lunéville, ancien chef d'atelier de Lorraine-Diétrich, et M. Pierre Bollée du Mans pour les précieux renseignements qu'ils ont bien voulu communiquer lors de la rédaction de cet article.

Les illustrations d'époque viennent des archives de l'auteur.



LISTE DES MODÈLES 1896 - 1914

année	Nombre de cylindres	alésage course	puissance en HP	modèle
1896	2			
1897 à 1902	2	95×160 110×160	6 1/2 9 12	Course
1902	4	110×160	18	
1902	2	104×120 104×120 120×120	8 16 24	A 1 A 1 bis AM
1903	4	90×120 104×120 120×120	12 16 24 30	H bis I bis M Paris-Madrid
1904	4	90×120 104×120 120×120 130×130	12 16 24 35	SH SI SM SP
1905	4	104×120 120×120 140×130 155×160	16 24 40 60	CI CM CO CR 2
1906	4		125	
1907	4			
1908	4			

LORRAINE - DIÉTRICH

année	Nombre de cylindres	alésage course	puissance en HP	modèle
1909	4	110×130 120×140 130×150 130×150	20 30 40 40	GJ/GJB FGM/GMB GO GO 6 GER
1908	4	130×150 146×180 130×150	40/50 60/70 75/80 120	FO FER FO 6
1910	2	80×120 75×120 90×130 110×130 95×146 120×140 146×180	10 12 16 20 25 30 60	G 2 GF 4 HH CGJ HH 5 B RGM GER
1911	4	75×120 90×130 110×150	12 16 28 60	HF 4 HH HJ
1912	4	75×120 90×130 110×150 125×170 155×200	12 16 28 40 60	HF 4 HH HJ MO
1913 et 1914	4	75×120 90×130 80×130 95×160 125×170	12 16 14 20 40	FHF 4 LE LFM VHH NF MH 1 MO

MODÈLES 1919 - 1933/34

15 CV - 6 CYLINDRES 1920 à 1932

moteur monobloc 3446 cm³ (75×130) soupapes en tête, 3 vitesses jusqu'à 1928, ensuite 3 ou 4 au choix. Type A1 - 6 en 1920 - B2 - 6 en 1921 - B3 - 6 à partir de 1922 (certains châssis longs portent la dénomination B5-6). Empattement A1 - 6 = 2.800, B2 - 6 = 2.900, B3 - 6 de 3,04 à 3,32 selon les années pneus 815×105 de 1920 à 23 - 820×120 de 22 à 26 - 33×6 de 1927 à 33 (33×6,75 sur les châssis longs). N° de châssis : 1924 : 121.000 - 1925 : 122.000 - 1926 : 123.000 - 1927 : 124.000 - 1928 : 124.500.

15 CV SPORT - 6 CYLINDRES 1924 à 1930 Type B3/6 Sport

même moteur que ci-dessus avec 2 carburateurs et double allumage, version client 135 km/h - version compétition, environ 150 km/h. Empattement 2,890 - pneus 820×120 en 1924 - 25 - 26, 30×5 en 1927 - 28 - 29 - 30, n° de châssis 1924 : 121.000 - 1926 : 124.000 - 1927 : 125.000.

10/12 CV - 4 CYLINDRES 1922 à 1929 Type A4

moteur monobloc 2297 cm³ (75×130) soupapes en tête - 3 vitesses (3 ou 4 en 1929) empattement 2,950 en 1922-23. 2,965 (A4 normal) et 3,120 (A4 long) de 1924 à 1929 - pneus 815×105, en 1922 - 23 - 24 - 820×120 en 1925 - 26 - 27 - 860×160 en 1928-29 - n° de châssis 1924 : 150.000 - 1926 : 150.500 - 1927 : 150.600.

30 CV - 6 CYLINDRES 1920 à 1927 Type D2 - 6

moteur en 2 blocs 6107 cm³ (90×160) soupapes latérales - 4 vitesses - empattement 3,337 - pneus 900×150 en 1920, ensuite 895×135.

20 CV - 6 CYLINDRES 1931 à 1933/34

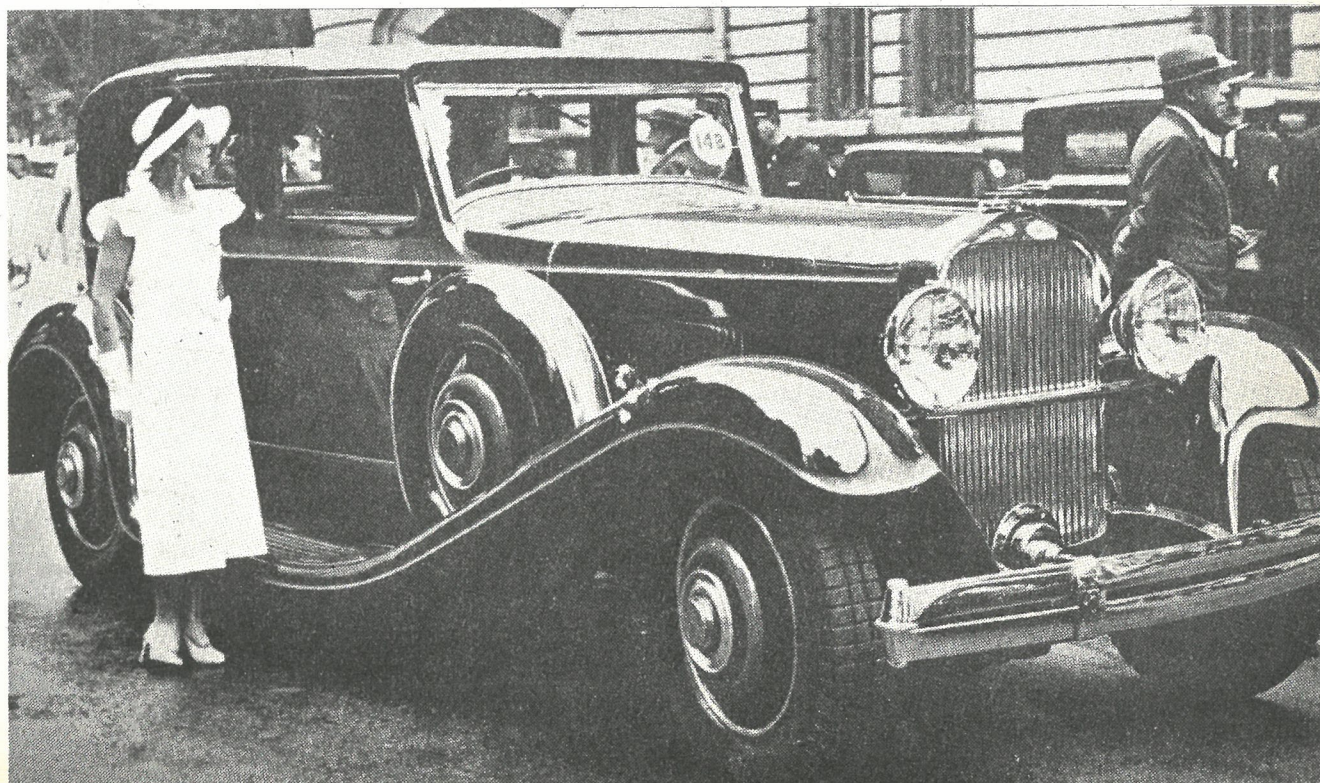
moteur monobloc 4086 cm³ (85×120) soupapes latérales - 4 vitesses - puissance fiscale 23 CV - pneus 17×50 empattement : 310 = 3,545 - 311 : 3,260 - prix châssis nu (310 ou 311) 76.000 F en 1932 et 1933 - 70.000 F en 1934.

Freins sur les 4 roues sur tous les modèles à partir de 1924. Les modèles 20 CV 6 cylindres et 12 cylindres 6500 cm³ annoncés en octobre 1919 n'ont pas été construits mais il y eut une éphémère 15 CV 6 cylindres 70×140 à culbuteurs en 1919.

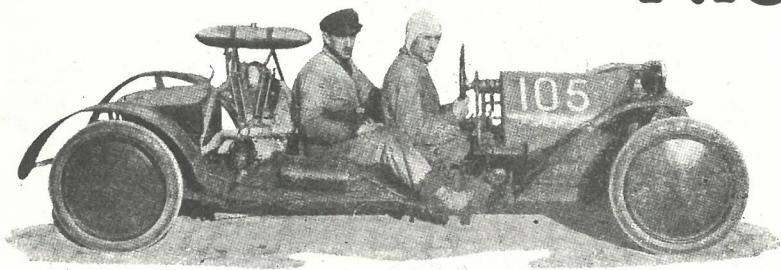


La Coupe Rudge Whitworth 1925

20 CV 1932



Les Paris Nice



Mauve-sur-Elfe, 1921

Après quelques années de rodage avec les motocyclettes et cyclecars, c'est en 1922, sur l'initiative de L'Automobile Club de Nice, que fut créé le plus célèbre des Concours de Tourisme des années 20 et 30 : le Critérium International de Tourisme Paris-Nice. Le but de ces épreuves était de mettre en valeur les qualités de sécurité, de vitesse et de confort des voitures de série de l'époque et de pénaliser aussi leurs défauts en vue d'une amélioration de leur fabrication.

Trop d'interventions étaient encore nécessaires sur les automobiles pour tirer un agrément complet de leur régularité de marche — Sur un parcours de mille kilomètres l'utilisateur devait encore mettre trop souvent la main à la pâte : ravitaillement fréquent en huile, réglage des freins, crevaison, démontage et nettoyage du carburateur et des bougies, etc.

Dans les concours de tourisme, ces exigences de la voiture étaient sévèrement pénalisées, ceci en vue d'amener leur disparition progressive. Tel est l'esprit qui présidait en particulier en règlement du Critérium Paris-Nice dont l'histoire, plutôt technique, permet toutefois de voir évoluer les caractéristiques du véhicule de tourisme idéal.

1922

Le départ du premier critérium a lieu à Paris le 1^{er} mars. Première étape Paris-Lyon par Saulieu, puis un jour de repos à Lyon (!), deuxième étape Lyon-Marseille; un jour de repos à Marseille et enfin troisième étape Marseille-Nice.

Après avoir parcouru 1100 kilomètres à une vitesse moyenne assez faible, avec les principaux organes de la voiture plombée, dont le capot, les concurrents arrivaient à Nice pour effectuer des épreuves de classement : marche au ralenti sur 200 mètres, épreuve de braquage (il faut tourner dans un cercle le plus petit possible), course de vitesse sur un kilomètre et épreuve de freinage.

Le classement, par points de pénalisations, se faisait par catégories : jusqu'à 1500 cm³, de 1500 à 2000, de 2000 à 3000, 3000 et plus de 3000.

Pour ce premier Paris-Nice, il y eut seize engagés sur lesquels quatorze arrivèrent mais ne participèrent pas tous aux épreuves de classement :

1923

Le départ pour le même itinéraire a lieu le 13 février — le trajet Paris-Nice présentant lui-même si peu de difficultés à une moyenne de 40 km/h, et peu de concurrents ayant été pénalisés pour déplombage d'organes, le classement se limite aux deux seules épreuves prévues : ralenti et braquage. Lesquelles ne pouvaient permettre de distinguer les bonnes voitures.

Beaucoup de véhicules qui auraient dû être strictement de série avaient été préparés pour le règlement : rapports de ponts très courts pour obtenir un maximum de ralenti en prise directe et commandes de freins avant modifiées pour l'épreuve de braquage.

Onze engagés arrivent à Nice et terminent les épreuves.

1924

Départ le 4 mars pour Lyon par Briare et Moulins. Deuxième jour : Lyon-Grenoble. Un jour de repos à Grenoble. Puis Grenoble-Marseille et Marseille-Nice. On inaugure ainsi la route des Alpes qui est pour la première fois maintenue ouverte pendant l'hiver.

La moyenne imposée est légèrement augmentée mais surtout on demande aux concurrents de participer à la course de côte de La Turbie et au kilomètre lancé sur la Promenade des Anglais. Deux manifestations qu'organisait chaque année l'AUTOMOBILE CLUB DE NICE.

Dans l'épreuve de braquage on se contente de pénaliser les voitures qui ne peuvent tourner dans un cercle dont le diamètre est égal à quatre fois l'empattement. Peu de voitures en fait satisfont à ces conditions. Cette fois, surtout grâce à la course de côte, le classement des voitures représente assez bien leur valeur de véhicules de tourisme. Seule la question du plombage reste critiquée surtout quand il s'agit du capot moteur. Pourquoi pénaliser de 1.000 points un concurrent qui doit nettoyer son cigleur ou démonter une bougie ? La chose est discutable d'autant que la pénalisation ne met pas en doute les qualités de la voiture.

La plupart des concurrents se sont très bien débrouillés d'ailleurs pour faire leurs petites réparations sans ouvrir le capot.

Sur 24 voitures au départ, 18 arrivent à Nice et 16 sont classées en distinguant professionnels et amateurs. Mais le plus grand nombre des concurrents est fourni par les amateurs de cyclecars et de motocyclettes : 72 partants, 42 à l'arrivée.

Dans cette catégorie les plus grosses pénalisations proviennent d'ennuis de châssis et surtout de suspension.

Les marques à l'honneur cette année-là sont Talbot en 1500 et 2000 cm³, Peugeot en 3 l et Voisin dans les plus de 3 l.

1925

Départ le 10 mars et même itinéraire que l'année précédente. Mêmes épreuves de classement. 23 partants dont 18 classés.

1926

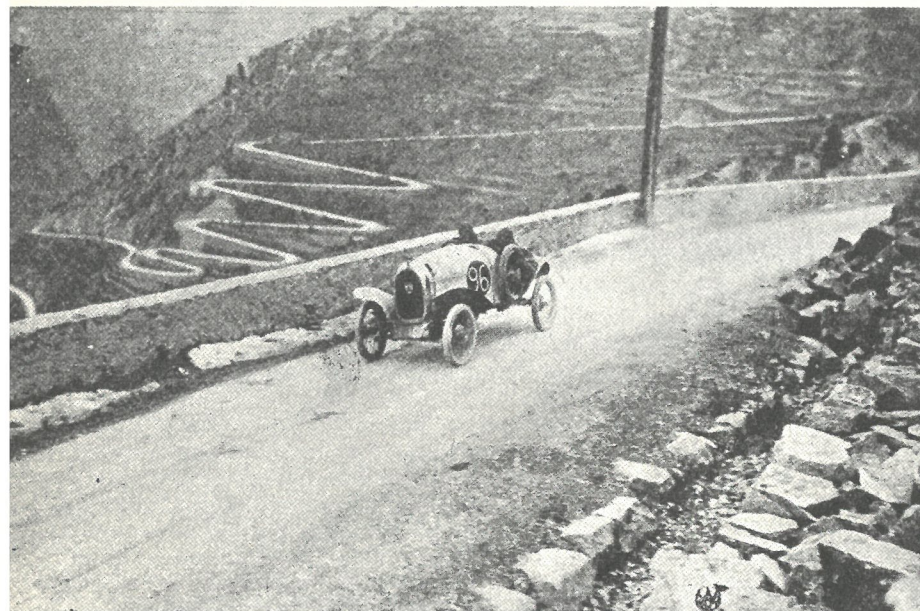
L'itinéraire est toujours le même avec départ le 16 février mais quelques innovations dans les épreuves de classement : course de 3 km, départ lancé entre Pont-de-Chaix et Grenoble. Course de côte du Mont-Agel organisée, elle, par l'Automobile Club de Monaco mais obligatoire pour les concurrents.

Enfin l'épreuve de mise en route du moteur à froid au départ de chaque étape et qu'on pénalise suivant le temps passé.

Les courses de côte restent les deux plus belles épreuves pour les concurrents et pour le public; mais, par une curieuse fantaisie du règlement international, les voitures doivent être lestées proportionnellement à leur taille. C'est ainsi que les voitures de 2 à 3 l de cylindrée doivent transporter cinq personnes (ou leur équivalent en lest si elles sont carrossées en sport) et celles de cylindrée supérieure à 3 l : 7 personnes. A la lecture des temps, on trouve ainsi une 10 CV Mathis montant la Turbie en 6'56"4/5 et une 15 CV Lorraine montant en 6'30"1/5 !! Dans le Mont-Agel les deux voitures font respectivement 16'53"1/5 et 16'4"4/5. Curieux...

Le meilleur temps pour ces deux courses est accompli par Dureste sur une Bugatti 35 A équipée d'un grand pare-brise et d'ailes papillon (5'32"4/5 dans la Turbie et 13'33" au Mont-Agel).

Cette année 1926 voit l'apparition des compresseurs sur deux voitures de tourisme : Sizaire et Alfa-Roméo (compresseur Cozette), sans qu'on puisse conclure ou non en leur faveur du fait que les bougies ne sont pas encore adaptées à cette surcharge.



Lejeune sur BNC, 1924



Chauvière, gagnant en 1930, sur le Tank Chenard et Walker 1500 cc

Un autre nouveau venu le servo-frein, lui, s'avère très efficace et personne ne se plaint surtout du Dewandre.

Enfin, nous en sommes déjà à la querelle des amateurs et des professionnels.

Vingt six concurrents sont classés sur trente deux engagés.

1927

Départ le 5 mars, toujours pour Lyon-Grenoble.

L'épreuve de freinage a disparu et pour le démarrage à froid, le concurrent doit se tenir à côté de sa voiture, la portière ouverte : au signal, il a une minute pour mettre son moteur en marche. Pittoresque participant dans ce Critérium de 1927 : Virginie, le car SAURER à essence de Lamberjack qui, aux 3 kilomètres de Grenoble atteint 92 km/h avec ses douze voyageurs (meilleur temps de cette épreuve : Grosse sur Ballot 2 l, 1'25"4/5 soit 126 km/h. C'est très beau pour une 2 l). Dix-sept concurrents sont classés. Les vainqueurs par catégories sont : Gentilini sur S.C.A.P. (750 à 1100 cc.) Grosse sur Ballot (1500 à 2000 cc) Henri Petit sur Peugeot (2000 à 3000 cc) Brisson sur Lorraine (3000 à 5000) et Lamberjack sur Saurer (5000 à 8000cc) ce dernier seul dans sa catégorie mais n'en ayant pas moins de mérite après avoir participé à toutes les épreuves et montrant ainsi que l'autocar de grand tourisme est aussi confortable et plus rapide que le train.

1928

Plusieurs nouveautés dans le règlement — le départ a lieu le 12 mars pour Vichy — puis Vichy-Lyon — Lyon-Grenoble et Grenoble-Nice.

On ne pénalise plus le temps réel mis pour effectuer les épreuves mais un temps maximum est alloué pour chaque épreuve à chaque catégorie, et tous ceux qui sont dans les temps ne sont pas pénalisés. On supprime les épreuves de démarrage à froid et surtout l'obligation du capot plombé mais le principe des parcs fermés, empêchant les réparations à l'étape est maintenu.

Vingt neuf concurrents sont classés. Avec le nouveau règlement, il y a évidemment de nombreux ex-aequo (dix premiers dans la catégorie 2 à 3 l !! 5 Hotchkiss — 2 Bugatti — 1 Voisin — 1 Peugeot — 1 Invicta). On a admis cette année de nombreuses voitures ne présentant pas particulièrement les caractéristiques de véhicules de tourisme, sans doute pour augmenter le nombre des concurrents. Madame VERSIGNY remporte ainsi la catégorie 2 litres sur une BUGATTI 35. Elle doit cependant courir les épreuves de vitesse en catégorie course. Virginie est accompagnée cette année par son frère Popol (car SAURER de 20 places) conduit par LAMBERJACK. Il y a aussi un car BERNARD et un RENAULT qui atteint 115 km/h aux 3 km de GRENOBLE et qui dans la TURBIE monte plus vite que l'AMILCAR première de la catégorie 1100 cc !

1929

L'itinéraire reste inchangé avec départ le 11 mars. A NICE l'épreuve de ralenti devient une épreuve de ralenti-accélération avec 100 mètres au ralenti sur le rapport supérieur, et 100 mètres en accélérant à fond.

Mais pour permettre un classement général unique au lieu de classement par catégorie on imagine une formule nouvelle : les temps réalisés dans les trois épreuves de vitesse (course de 3 km de GRENOBLE — de 500 mètres à NICE — et course de côte de la TURBIE) sont multipliées par le rapport CN/2,5 P dans lequel C est la cylindrée en litres. N le nombre de tours moteur sur 1 km avec le rapport supérieur. P le poids du véhicule en ordre de marche y compris les passagers. Pour les moteurs à compresseur la formule est CN/1,7 P.

Vingt six concurrents sont classés. Le vainqueur est CHAUCHAT de BENNEVILLE sur Torpedo DELAGE DI 11 CV. Pour sa catégorie cette voiture n'a été première dans aucune épreuve mais presque toujours seconde ou troisième ce qui met bien en relief les qualités d'une vraie voiture de tourisme qui doit être une voiture moyenne tant par sa vitesse, ses reprises et son aptitude à monter les côtes.

Cette nouvelle formule semble être très valable puisque dans les premières places on trouve aussi bien des voitures de petite cylindrée (SALMSON — ROSENGART) que des grosses (GRAHAM-PAIGE, STUTZ).

1930

Départ le 17 mars toujours pour le même itinéraire. Au classement nous trouvons quarante deux concurrents. Le gagnant de l'épreuve est le journaliste Marc CHAUVIERRE sur tank Chenard 1500 cc. 2° René sur ALFA-ROMÉO 1750 à compresseur - 3° STOEFFEL sur CHRYSLER 77 - 4° GAUDERMEN sur BUGATTI 44.

Une très belle manifestation d'équipe est faite par les huit petites ROSENGART qui, bien que désavantagées par leur cylindrée, se trouvent réunies sans pénalisation à NICE et terminent honorablement toutes les épreuves de classement.

1931

Nouvel itinéraire : PARIS-VICHY — VICHY-AVIGNON — AVIGNON-MARSEILLE — MARSEILLE-NICE (départ 14 mars).

La course de vitesse a lieu à MARSEILLE sur le boulevard Michelet sur 1 km.

Le premier des 43 concurrents classés, est ZEHENDER sur ALFA-ROMÉO 1750 ZAGATO — les voitures à compresseur apparaissent avec succès dans le PARIS-NICE, et y resteront en tête pendant 3 années consécutives. Ce sont les belles années de l'automobile. Nous avons une DUESENBERG en 2^e place puis une BUGATTI 43 et encore une Alfa-Roméo.

ZEHENDER est le plus rapide dans les épreuves de vitesse de MARSEILLE et la TURBIE mais laisse une seconde à la BUGATTI 43 de TREVOUX aux 500 mètres départ arrêté à NICE (22"4). Virginie est encore là cette année, mais la révélation est l'autocar SAURER DIESEL de LAMBERJACK. Ce sont les débuts du moteur à huile lourde qui va faire parler de lui dans l'avenir. De plus la carrosserie WEYMANN de ce car 14 places pèse moins de 800 kg.

1932

59 concurrents au départ d'un itinéraire simplifié — 18 mars PARIS-VICHY, puis VICHY-MARSEILLE et MARSEILLE-NICE. PARIS-NICE devient une épreuve sérieuse au rôle technique apprécié par les amateurs et les constructeurs.

La moyenne des concurrents est contrôlée par des contrôles volants en plusieurs endroits inconnus du parcours ceci pour leur interdire la possibilité d'une réparation importante en cours de route. Cinquante et un concurrents figurent au classement. Premier TREVOUX sur BUGATTI 2,3 l à compresseur. On trouve un large échelonnement des cylindrées dans les voitures de tête.

1933

Même itinéraire que l'année précédente avec départ le 31 mars. Encore une BUGATTI en tête, mais cette fois un roadster 55 piloté par DUPUY, puis une BALLOT 2 litres qui malgré ses huit ans se montre toujours à la hauteur, une Panhard, une Alfa 2,3 l, une Alfa 1750, une Hotchkiss, une Duesenberg... En fait, même si les voitures à compresseur ont gagné l'épreuve trois années de suite, on trouve immédiatement derrière elles des voitures sans compresseur, qui ne sont séparées des premières que par un petit nombre de points; seules se placent en tête les voitures bien conduites.

Par contre, malgré l'influence du coefficient de classement, une voiture de moins de 1500 cc semble difficilement pouvoir gagner PARIS-NICE. En réalité, cette épreuve est pour les voitures de grand tourisme.

1934

L'itinéraire se simplifie encore et ne comporte plus que deux étapes. Départ le 24 mars pour PARIS-MARSEILLE, et MARSEILLE-NICE. Le gagnant est de nouveau TREVOUX mais sur Hotchkiss. Un classement spécial est fait pour les voitures de moins de 1500 cc.

1935

Même itinéraire mais départ le 13 avril — trente six concurrents sont classés, premier DESCOLLAS sur BUGATTI 57.

1936

Itinéraire nouveau : 4 avril, première étape PARIS-MONTLUÇON par MONTARGIS, GIEN et BOURGES. Une épreuve de vitesse a lieu à MONTLUÇON puis le 5 avril MONTLUÇON-LE PUY par CLERMONT-FERRAND et BRIOUDE, et LE PUY-VALS-LES-BAINS.

Le 6 avril VALLÉE DU RHONE-AIX-NICE dans la matinée.

Cet itinéraire fait découvrir de nouvelles zones de tourisme.

Sur 50 engagements 39 voitures terminent à NICE. SCHELL est premier sur DELAHAYE 135 — Cette première place devait échoir à LE BÈGUE aussi sur DELAHAYE mais qui fut trahi par sa boîte de vitesse au pied de la Turbie alors qu'il était en tête du classement. Le 2^e est CARRIERE, sur MATFORD et la 3^e une dame Mlle LAMBERJACK sur HOTCHKISS.

Une 1500 cc RILEY arrive en 5^e place.

Le règlement ne favorise pas particulièrement les grosses voitures mais plutôt les voitures harmonieuses.



Equipe Rosengart au col de la Croix-Haute, 1929



Le car Saurer "Popol" piloté par Lamberjack, 1928

ment équilibrées ayant beaucoup de chevaux et capables, par là, de donner à leur conducteur les satisfactions d'une véritable voiture de grand tourisme.

1937

Départ 31 juillet pour PARIS-MONTLUÇON — puis 2^e étape MONTLUÇON-NICE par MOULINS, ROANNE, SAINT-ETIENNE et enfin 3^e étape SAINT-ETIENNE-col de la République-Vallée du Rhône-NICE. Dans les épreuves de classement on impose cette année aux concurrents d'effectuer deux fois le tour du circuit de MONTE-CARLO avec des temps maximum alloués pour chaque catégorie.

Sur quarante neuf partants, trente neuf terminèrent, d'où un déchet de plus de 20 % qui prouve que les épreuves de tourisme sont toujours sévères.

Comme l'année précédente c'est une Delahaye qui prend la première place avec Paul comme pilote. Une autre DELAHAYE est en 2^e place avec POUDEROUX puis viennent ensuite l'HOTCHKISS de TREVOUX et la TALBOT de LE BÈGUE. SAVOYE sur sa petite SINGER d'un litre se classe 5^e et premier des petites voitures.

GORDINI est 8^e sur SIMCA.

Une sélection des voitures les plus rapides permet de leur faire disputer la Coupe du Prince Rainier de MONACO, sur 16 tours de circuit (1^{er} SCHELL sur DELAHAYE moyenne 82,593 km).

1938

38 concurrents au départ — 30 classés — ce nombre sensiblement inférieur à celui des années précédentes, a pour cause la crise qui traverse l'Europe.

Le parcours routier est particulièrement dur car le trajet PARIS-NICE soit plus de 900 km doit être accompli en une seule étape. Les départs sont donnés à BOISSY-SAINT-LÉGER le 2 août à 22 h 15 et 23 h 15 suivant la cylindrée des voitures et les concurrents empruntent l'itinéraire suivant : TROYES, DIJON, — CHALON-SUR-SAONE, BOURG-LES-ALRETS, VOIRON, GRENOBLE, NICE.

Un contrôle a lieu entre 7 h 15 et 8 h 45 le lendemain matin à PONT-DE-CLAIX.

Pour la première fois depuis 1930, depuis l'exploit de CHAUVIERRE sur le tank Chenard, une voiture de moins de 1500 cc est en tête du classement. C'est la SIMCA que GORDINI a spécialement préparée et carrossée.

Lors de l'épreuve de classement de MONTHLÉRY course de vitesse sur un tour, départ, et arrivée, lancés, elle a atteint 157 km/h. LE BÈGUE sur sa belle Talbot manque encore la première place de 2 points. On note une forte participation britannique : sur 38 partants 11 concurrents anglais, avec entre autres véhicules 2 Jaguar SS une Lagonda, une Triumph.

1939

Toujours l'épreuve de vitesse à MONTHLÉRY puis départs entre 19 h 30 et 20 h 30, pour une seule étape de nuit vers NICE où l'arrivée a lieu à 11 h sur le Pont du Var.

On y contrôle le fonctionnement de l'appareillage électrique et le plombage des capots, puis l'après-midi épreuve de ralenti-accélération en prise et épreuve de démarrage sur 200 mètres avec épreuve de freinage ensuite.

Les voitures subissent le lendemain l'épreuve de démarrage à froid. La course de la Turbie clôture le meeting le 13 avril.

30 concurrents sont classés dont 28 voitures de tourisme, un car, et nouveauté, une voiture à gazogène. Les deux premières places sont prises par des DELAHAYE, une BMW est troisième. Madame LARGEOT est 4^e sur SIMCA Huit, première de la coupe des Dames, et première aussi des moins de 1500 cc. Le grand événement est la voiture BUGATTI 5 l'équipée d'un gazogène MALBAY — le règlement prévoyait depuis quelques années une participation de ce genre. Cette voiture a réalisé la moyenne imposée sur tout le parcours en consommant environ 30 kg de charbon de bois aux 100 km.

Des ravitaillements avaient été prévus tous les 200 km et nécessitaient un arrêt de 7 minutes.

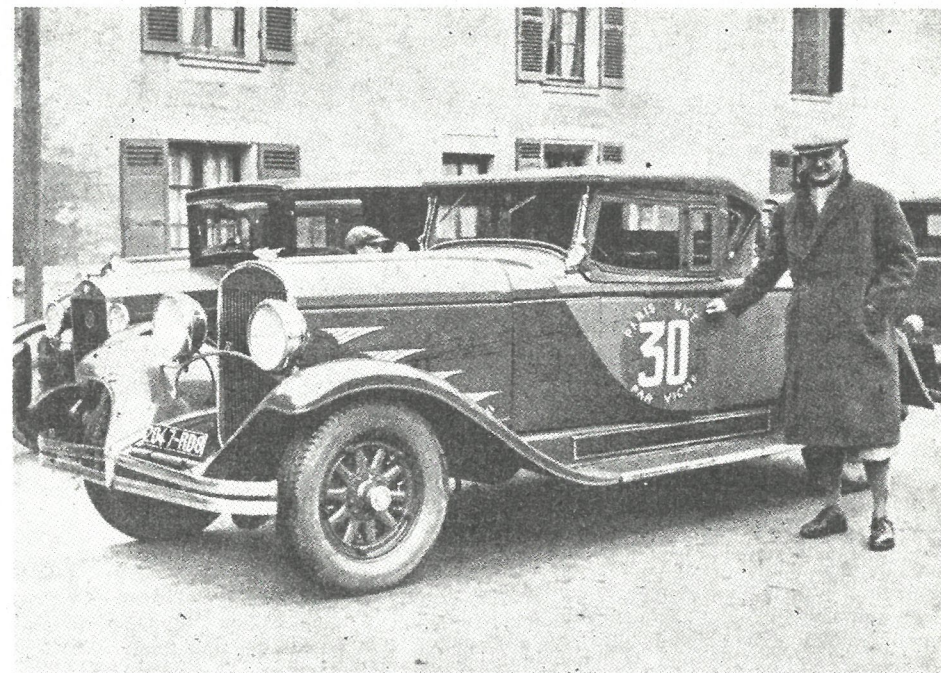
Le gazogène va malheureusement bientôt prouver son utilité; il est réconfortant de voir qu'il est au point.

1940

Les aléas de la guerre empêchèrent cette année-là le déroulement classique de l'épreuve.

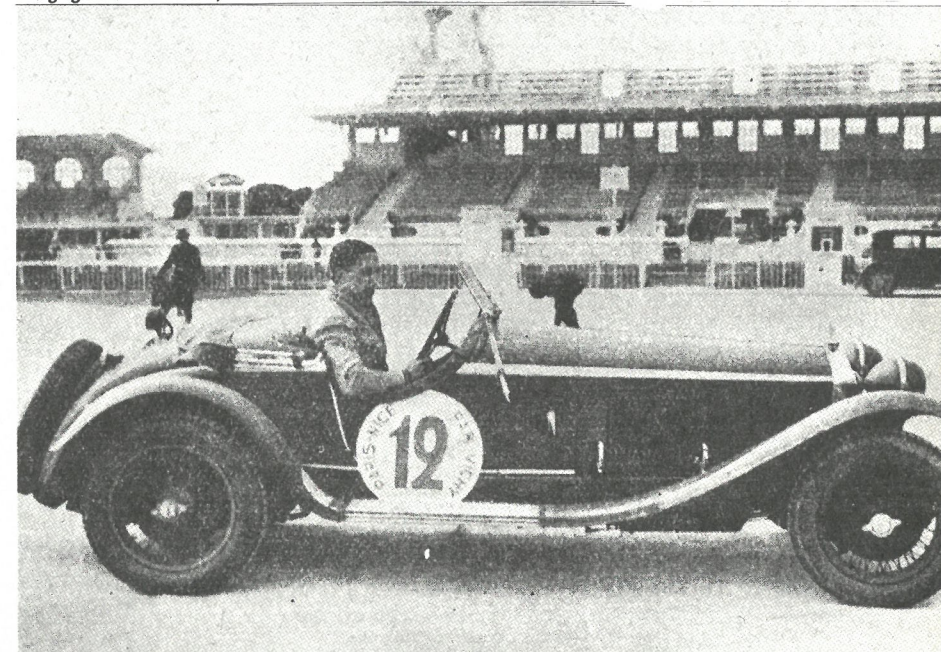
Beaucoup d'automobilistes partirent cependant de PARIS vers le sud et s'égarèrent dans la nature. Il fallut attendre 27 ans pour renouer avec la tradition et retrouver le climat enthousiaste des belles années de l'automobile.

Claude Pibarot



Chrysler 77, 1930

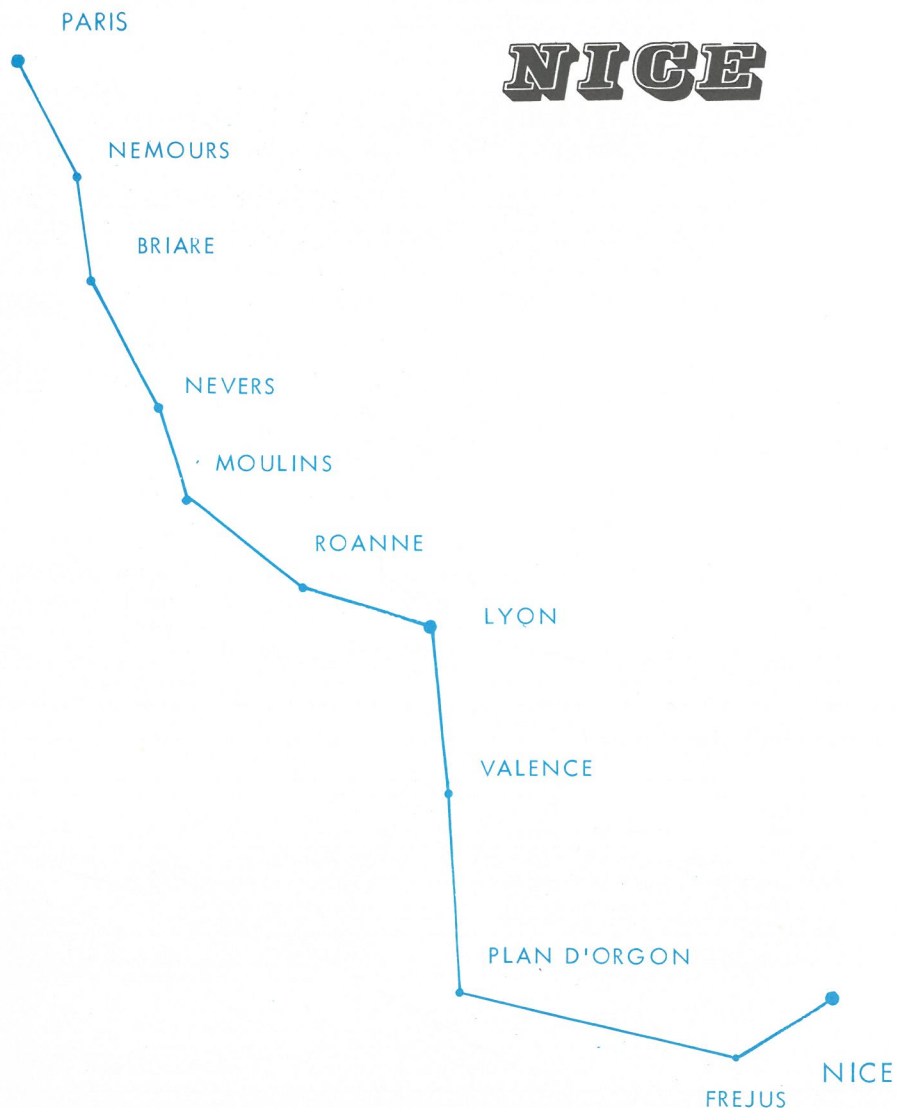
Le gagnant en 1931, Zehander sur Alfa Roméo 1750 cc



PARIS

963 KM

NICE



PARIS NI

Les automobiles n'ont pour les musées qu'une vocation récente; elles sont faites pour courir sur les routes. Nous les aimons, les restaurons, mais, hélas, nous ne les voyons pas souvent revivre. En liaison avec le "Team Nice-Côte d'Azur", le "Club de l'Automobiliste" a voulu, pour sa première manifestation, organiser une épreuve qui soit bien dans l'esprit des véritables randonnées automobiles.

Paris-Nice nous offre le parcours qui sert de banc d'essai à tant de modèles et l'itinéraire d'un célèbre rallye. Notre PARIS-NICE 1967 sera une randonnée sélective sans épreuves, sans chronométrage, ni points, ni classement. Les 1 000 kilomètres à parcourir en deux jours représentent la seule difficulté mais nous préférons cela au rallye-rébus ou à la promenade gastronomique car ainsi les vraies automobiles et les vrais automobilistes se retrouvent à l'arrivée.

Des bulletins d'inscription sont disponibles au siège du Club de l'Automobiliste. Des confirmations d'engagement et toutes les informations nécessaires seront envoyées aux candidats qui auront envoyé leur bulletin d'inscription et réglé le montant de leur participation. Il y aura 75 véhicules admis à prendre le départ.

Le mercredi 3 mai vers 16 heures, les concurrents se réuniront dans un parc fermé, vraisemblablement sur l'Esplanade des Invalides. Une commission technique vérifiera que chaque véhicule répond à de bonnes conditions de sécurité et fera subir un test de freinage. Les Participants pourront se remettre de cette première difficulté sur la Terrasse Martini des Champs-Élysées où un cocktail leur sera offert.

RÈGLE

Art. I. — Le Club de l'Automobiliste et le Team Nice-Côte d'Azur organisent les 3, 4, 5 et 6 mai 1967, sur le parcours Paris-Nice, une randonnée automobile dénommée PARIS-NICE AUTOMOBILE 1967.

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 des 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 1^{er} décembre 1959, la vitesse moyenne ne devra pas excéder 50 km/h.

Art. IV. — La randonnée Paris-Nice 1967 est réservée aux voitures automobiles construites entre le 1/1/1924 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 1967 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-7^e, jusqu'au 31 mars 1967.

CE 1967

Le jeudi 4 mai, après un petit déjeuner chez Renault, chaque véhicule partira des Champs-Élysées après avoir reçu son plein d'essence. A Briare où les plus rapides pourront s'arrêter et visiter tranquillement le musée, les plus lents auront peut-être juste le temps d'attraper un panier repas pour arriver le soir à Lyon où chacun sera hébergé après un bon dîner avec nos amis les A.A.A. Le vendredi 5 mai, petit déjeuner, nouveau plein d'essence et départ de Lyon vers le Plan d'Orgon où les "Trapadelles" accueilleront les participants pour déjeuner et feront visiter leur musée. Il ne faudra pas trop s'attarder pour arriver le soir à Nice dans les délais.

Un service de dépannage, constitué de plusieurs camions-ateliers, suivra la randonnée et aidera, dans la mesure du possible, les participants en difficultés. Le long du parcours, un certain nombre de garages pourront recueillir et éventuellement réparer les véhicules en panne sérieuse.

Le samedi 6 mai, journée de détente et le soir, grand dîner de clôture.

Le dimanche 7 mai, les participants qui le désireront, pourront assister au Grand Prix de Monaco. Les voitures les plus sportives de PARIS-NICE feront, peut-être, quelques tours de démonstration en lever de rideau du Grand Prix.

Des facilités de transport du véhicule par S.N.C.F. seront offertes aux participants qui en feront la demande sur l'axe NICE-PARIS soit pour amener les voitures en départ, soit pour le retour. 1 000 kilomètres en deux jours, voilà une randonnée qui montrera que les vintages n'ont pas perdu le souffle.

MENT

Art. VIII. — Le 3 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 4 mai, le départ sera donné devant RENAULT, 53, Champs-Élysées, Paris-8^e, et les participants rejoindront LYON via BRIARE, NEVERS et ROANNE (N. 7).

Le 5 mai; les participants relieront LYON à NICE, via LE PLAN D'ORGON. L'horaire exact de ces 2 étapes sera communiqué la veille par le Directeur 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 :

200 F pour 1 voiture et 2 personnes,

100 F par passager supplémentaire.

75 voitures seulement seront admises à prendre le départ.

Les organisateurs sélectionneront de préférence des voitures ayant participé aux éditions anciennes de PARIS-NICE.

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



Il a suffi des deux premiers numéros pour que naisse autour de la revue une véritable ambiance de club. Nous n'avons fait que sanctionner cette situation en déposant les statuts d'un "CLUB DE L'AUTOMOBILISTE" sous la forme d'une association du type 1901.

Nous ne voulons absolument pas concurrencer les fédérations et clubs déjà existant; bien au contraire, les colonnes de l'AUTOMOBILISTE leur demeurent largement ouvertes. Nous voulons simplement offrir à ceux qui le désirent un club national qui soutiendra et appliquera les idées émises dans la revue. Une véritable cohésion doit apparaître dans ce club groupant les amateurs isolés et ceux qui sont déjà groupés en association — et ils sont nombreux si nous en jugeons par le courrier quotidien et par le tirage de 12 000 exemplaires de notre édition de janvier-février.

Les membres du "CLUB DE L'AUTOMOBILISTE" recevront, en exclusivité, la revue en version "couverture cartonnée" avec un supplément sur les activités du club. Les lecteurs qui auront déjà souscrit en "couverture cartonnée" recevront normalement les exemplaires pour lesquels ils se sont abonnés.

Les membres du "CLUB DE L'AUTOMOBILISTE" recevront, en exclusivité, la revue en version "couverture cartonnée" avec un supplément sur les activités du club. Les lecteurs qui auront déjà souscrit en "couverture cartonnée" recevront normalement les exemplaires pour lesquels ils se sont abonnés.

A Paris, un siège du club est en préparation, les membres pourront s'y réunir entre amis (bourse de pièces, bar, bibliothèque, documentation...).

Des réductions seront offertes aux membres du club sur toutes les éditions de l'Automobiliste et aussi chez de nombreux fournisseurs et garagistes.

"LE CLUB DE L'AUTOMOBILISTE" organise prochainement la randonnée PARIS-NICE 1967 (voir ci-contre) et la course de côte de Saint-Paul-de-Vence (réservée aux véhicules d'avant 1914 et aux cyclecars, tous les détails dans notre prochain numéro).

Chacun peut adhérer, à titre individuel; les clubs déjà existants peuvent s'intégrer en bloc. Nous espérons qu'il se créera à l'intérieur du CLUB DE L'AUTOMOBILISTE des sections par marque (ex. l'Automobiliste Talbot) ou par région (ex. l'Automobiliste Breton).

Le montant de la cotisation annuelle est fixé à 100 F (y compris l'abonnement à 55 F, couverture cartonnée).

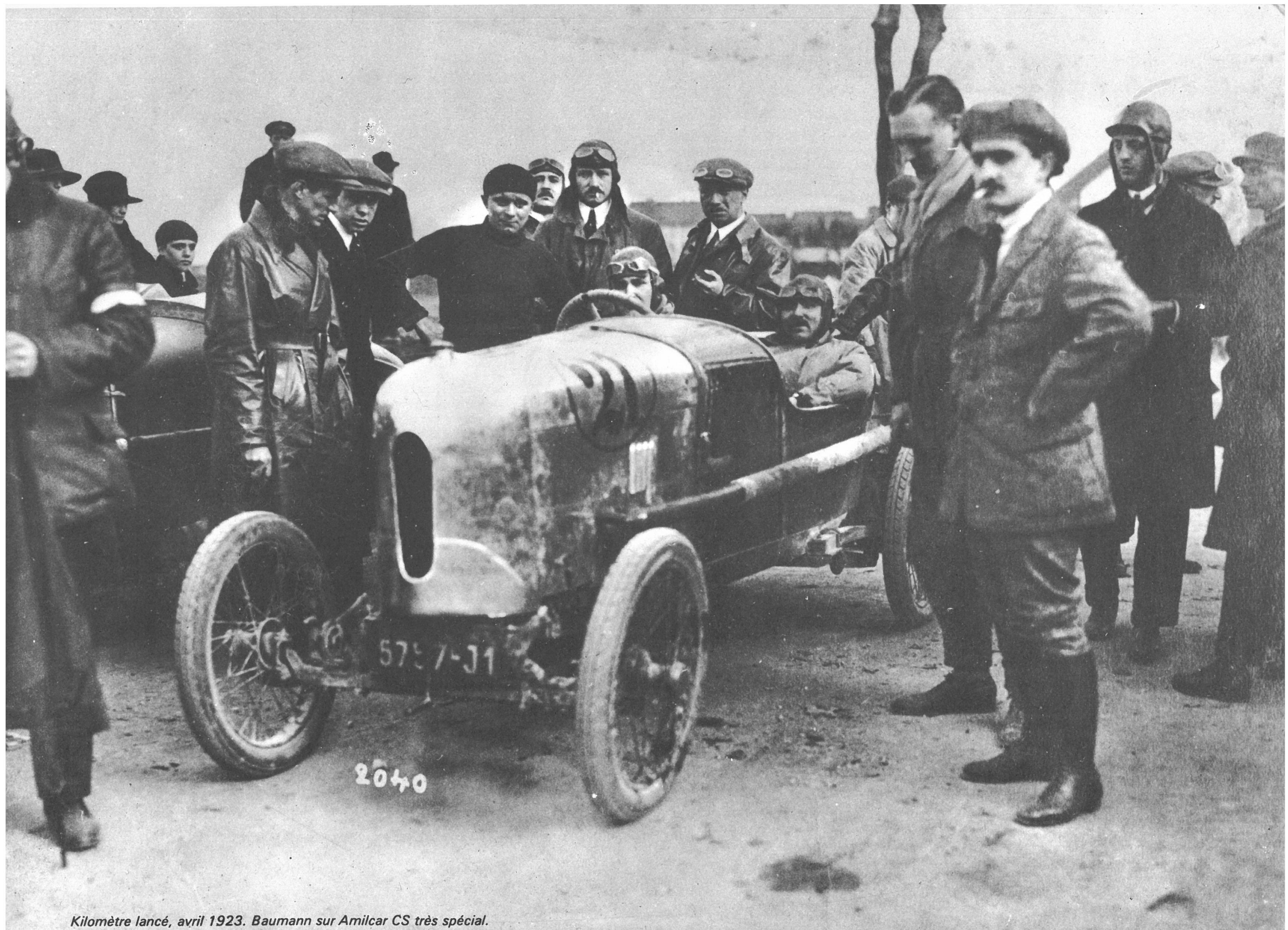
Les abonnés qui désireraient s'inscrire peuvent déduire le montant de leur abonnement.

Renseignements et inscription :

CLUB DE L'AUTOMOBILISTE

42, rue du Bac

Paris-7^e



Kilomètre lancé, avril 1923. Baumann sur Amilcar CS très spécial.

Les 6 CV

CC

CS

C4

La vogue du cyclecar est née, en France, d'une part d'un problème de reconversion de l'industrie et d'autre part d'une certaine forme de libéralisme fiscal vis à vis de la locomotion automobile.

Il faut bien tenir compte des prodigieux progrès accomplis, du fait de la Grande Guerre, par la métallurgie ce qui permit aux ingénieurs de proposer de petits véhicules légers parfaitement étudiés.

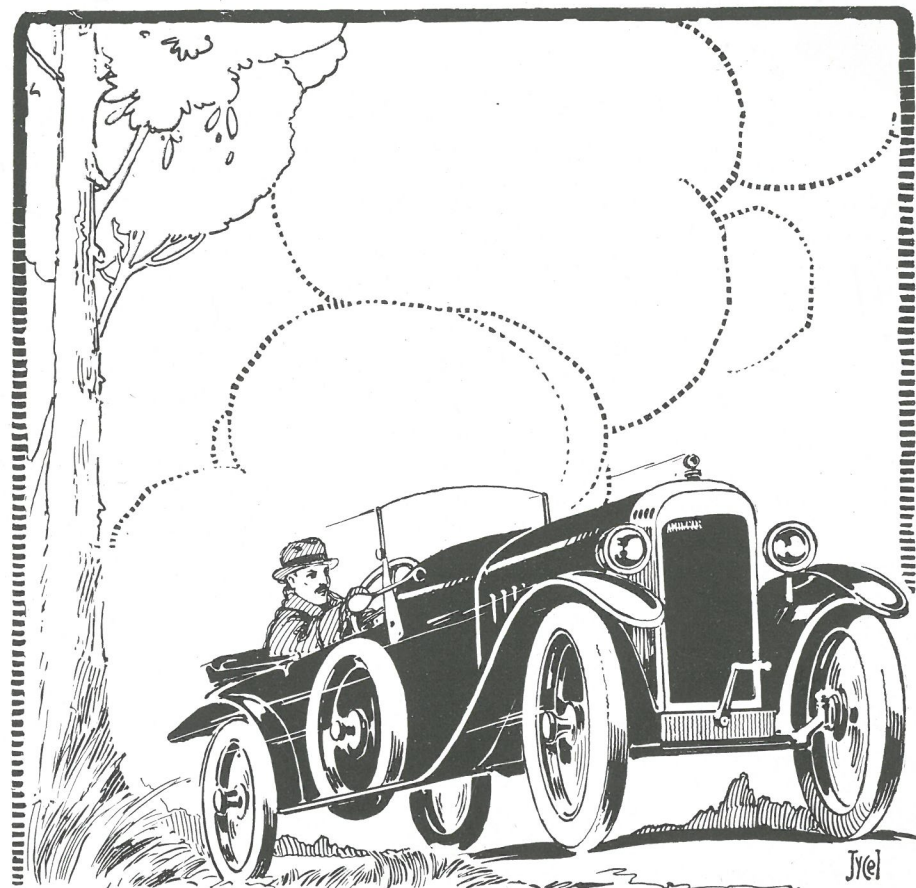
La loi de finance de 1920 définit ainsi le cyclecar : véhicule (3 ou 4 roues) pesant au plus 350 kg à vide, dont le moteur aura une cylindrée maximum de 1100 cm³ et comportant au plus deux places (y compris celle du conducteur).

Un strapontin pour le transport d'un enfant sera toutefois toléré.

La taxe à la circulation est fixée à 100 francs par an, d'une façon uniforme pour les véhicules servant au transport des personnes et 200 francs dans le cas d'un transport public des voyageurs ou des marchandises — A ma connaissance, il n'y eut jamais de taxi-cyclecar.

De tous les anciens grands constructeurs un seul se pencha sur le problème. Cependant cette formule fut très bénéfique à la construction française dans tous les domaines et une nouvelle clientèle, peu négligeable, fut touchée, sans parler de la publicité faite partout dans le vieux monde par les nombreux succès des cyclecars français.

Il est intéressant de se souvenir que lors des premiers Mille Miles en 1927, la catégorie 750 cm³ fut remportée par deux 5 CV Peugeot, et cela à 54 km/h de moyenne !



AMILCAR

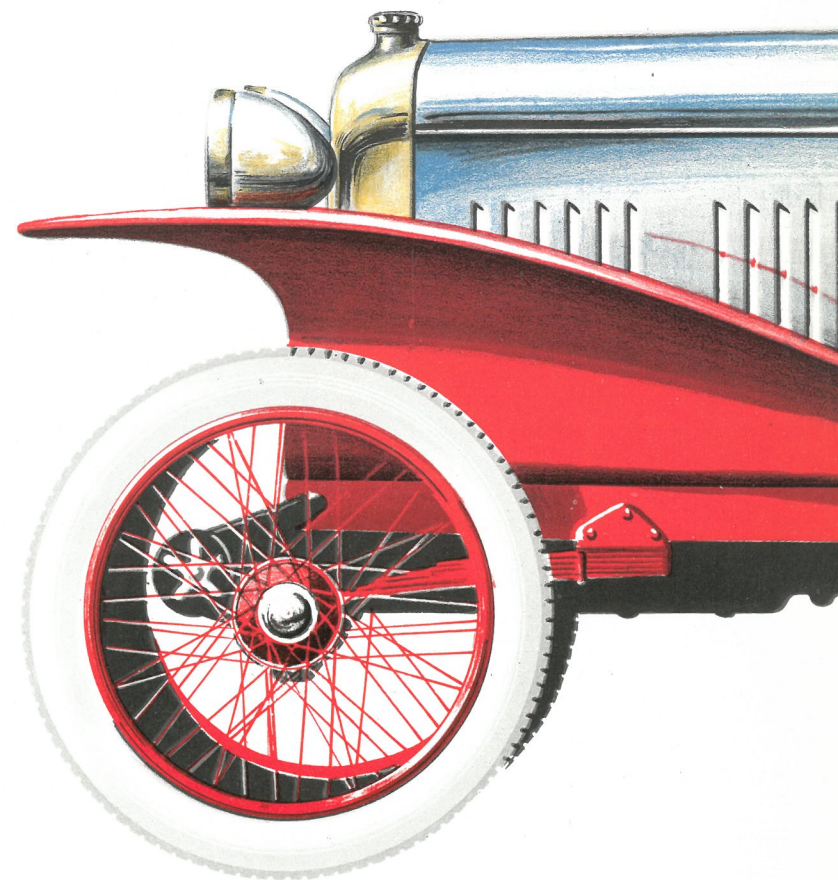


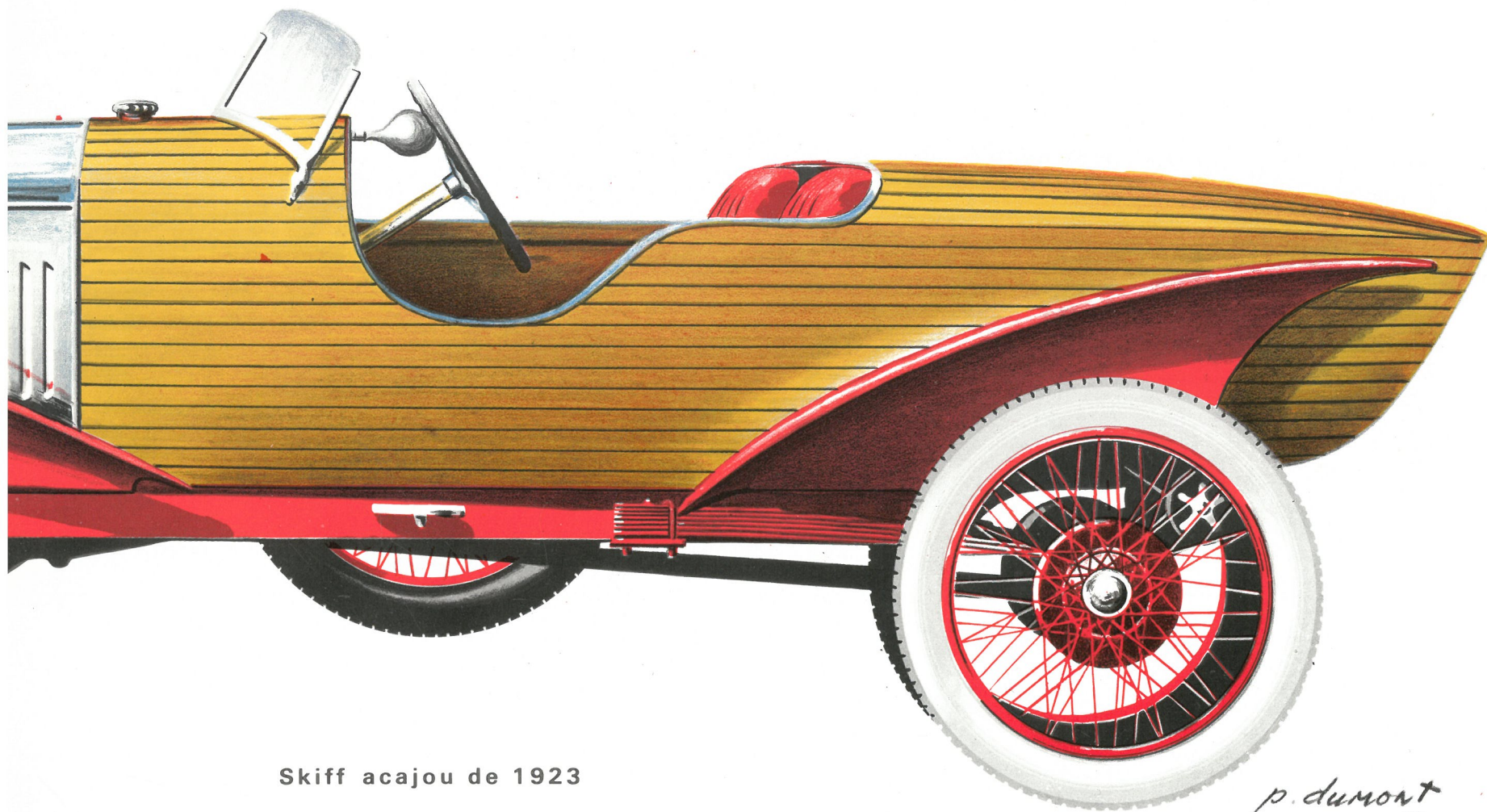
AGENTS FRANCE & ETRANGER
Demands de Renseignements et Catalogues
AU SIÈGE SOCIAL : 34, Rue du Chemin-Vert. PARIS.XI^e
AGENTS POUR LA REGION PARISIENNE
MAC-MAHON-AUTOMOBILE 4 Avenue MAC-MAHON
MM. MUNCH & OBLIN 2. Avenue ALPHAND

LA VOITURE DES
CONNAISSEURS
STABLE
VITE
ROBUSTE

Fiche technique des Amilcar 6 CV - CC - CS

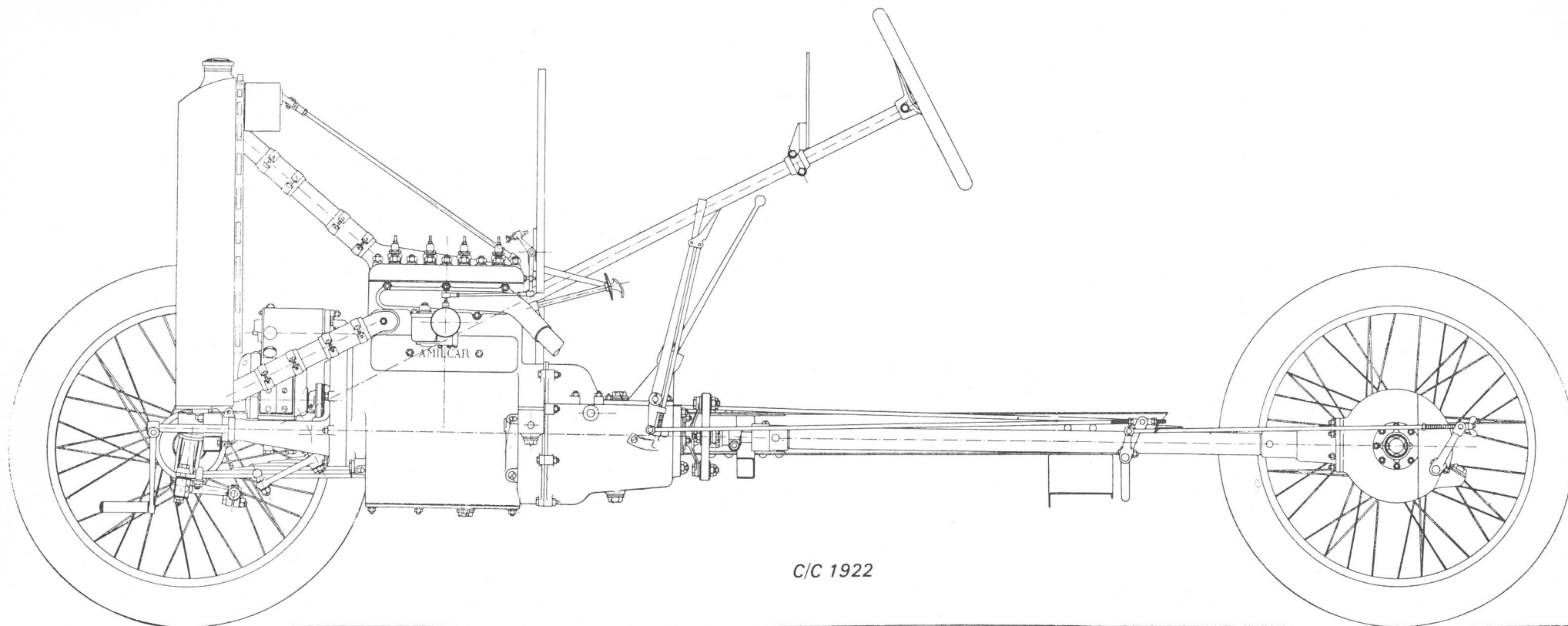
Moteur	4 cylindres monobloc, soupapes latérales, culasse démontable, vilebrequin reposant sur 2 paliers, alésage 58, course 95, cylindrée 1004 cm ³ , 22 CV à 3.000 tours, Carburateur Solex, allumage par magnéto, refroidissement par thermo siphon, graissage par barbotage, embrayage à disque.
Boîte	3 vitesses et marche arrière.
Transmission	par cardan unique constitué par un disque Hardy, pont arrière en tôle emboutie, voie 1,10 m, empattement 2,450 m.
Suspension	avant et arrière par demi-cantilever 4 amortisseurs.
Pneus	700×80 à l'origine puis 715×115.
Freins	mécaniques sur les roues arrières.
Direction	à droite irréversible par vis et secteur.
Poids	348 kg (sans les suppléments).





Skiff acajou de 1923

p. dumont



C/C 1922

LES 6 CV

Ces trois modèles ont comme traits communs : la même architecture du moteur : un quatre cylindres en ligne à soupapes latérales — graissage par barbotage — refroidissement par thermo-siphon — boîte 3 vitesses à carter unique avec le moteur — Poids de l'ensemble 94 kg — vilebrequin sur 2 paliers — châssis en tôle plié en V de forme trapézoïdale — Embrayage à disques — pas de différentiel — Suspension par 4 ressorts semi-cantilevers. Roues à rayons fils (Rudge ou R.A.F.) pour pneus de 700×80.

Type C.C.

Moteur 55×95, cylindrée 903 cm³.

Empattement 2 m 315 — voie 1 m 09.

Une seule carrosserie : un torpédo 2 places avec pare-brise, capote escamotable — éclairage électrique ou acétylène — Poids, y compris la roue de secours garnie, 348 kg.

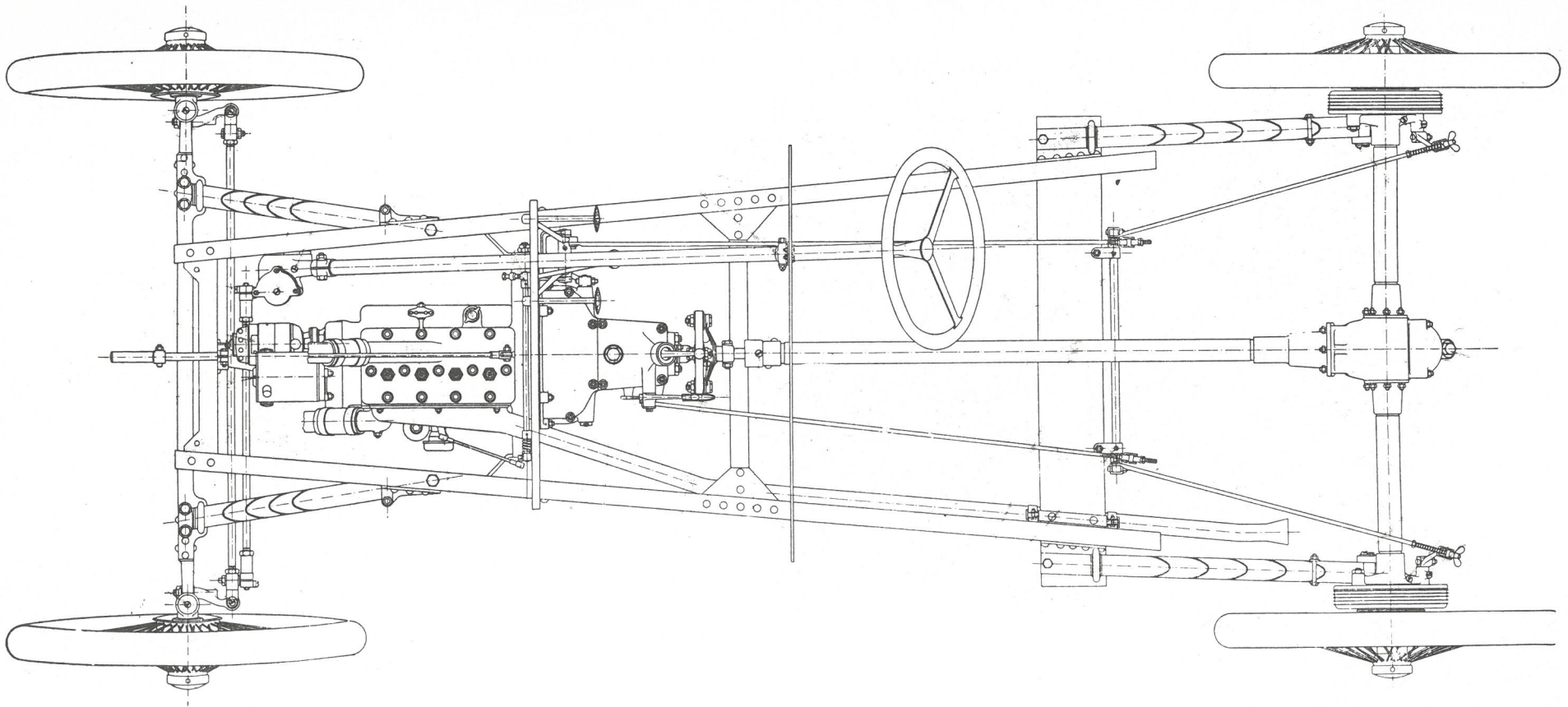
Le démarreur et 4 amortisseurs HARTFORD étaient toujours facturés en supplément (pour respecter la réglementation du cyclecar). Ce modèle, tête de production de la marque, fut construit de 1921 à 1925.

Type C.S.

Moteur 58×95 cylindrée 1004 cm³ — 22 CV à 3.000 TM.

Ce modèle reçu 2 châssis : le même que celui du C.C. pour les carrosseries à deux places puis un autre de 2 m 50 d'empattement fermé à l'arrière destiné aux caisses à trois places.

Sur le premier furent montés : le "Bordino" 2 places décalées à pointe de course, grandes ailes dites "gouttières", petit pare-brise en V puis le "Bateau" soit en lattes d'acajou verni



C/C 1922

avec le capot en aluminium bouchonné soit tout alu.

Le châssis long recevait des carrosseries 3 places en trèfle également en acajou verni et capot alu ou bien tout alu dans ce cas 4 "options" Peint-Brossé-Poli - bouchonné !

Tous ces modèles étaient magnifiques.

Vitesse du 2 places : 100 km/h et 7 l. aux 100.

Sous ces deux formes le C.S. cyclecar en 2 places et voiturette en 3, fut construit de 1922 à 1925.

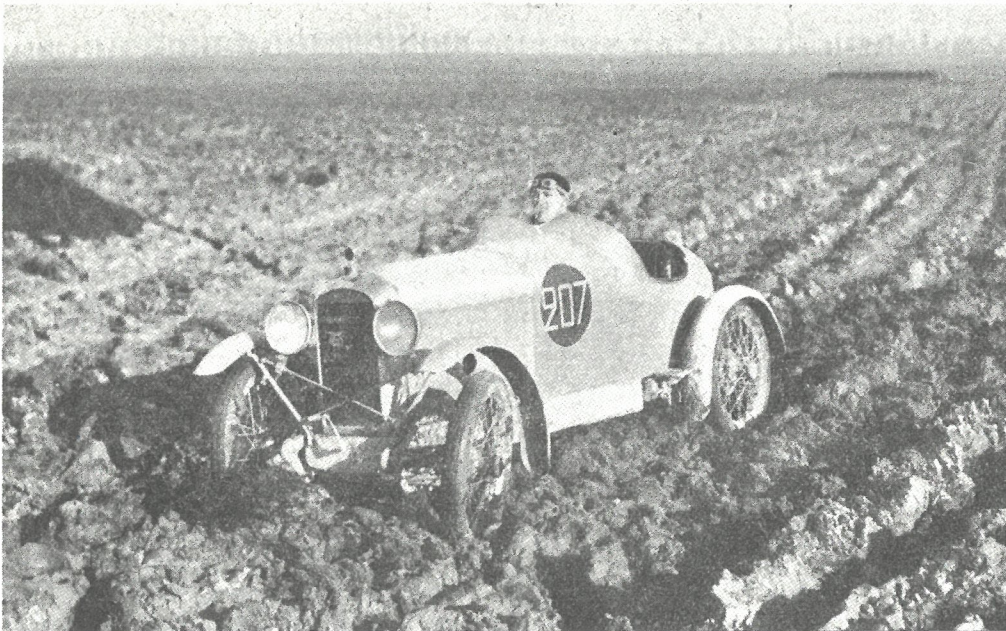
Type C.4.

Lorsque la législation codifiant le cyclecar fut abrogée, durant l'année 1925, toutes les 6 CV reçurent en série amortisseurs et démarreur. A ce moment le châssis long du C.S. fut doté du 58x95 légèrement moins poussé et des caisses à trois et quatre places y furent montées; également une conduite intérieure 3 places (dont une en travers) et même un type "Petite livraison".

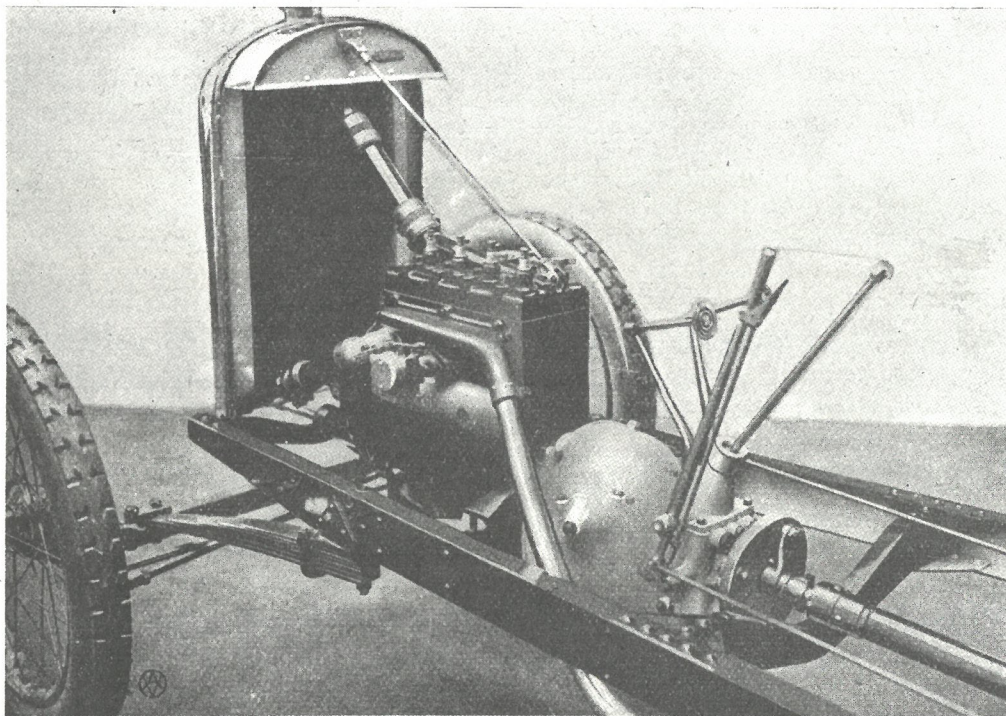
Dans ma jeunesse j'étais ulcéré lorsque je rencontrais un de ces véhicules !

Un essieu en acier matricé remplaça l'essieu en bois armé en 1925; puis l'année suivante, les pneus "confort" furent adoptés. Cela préparait l'apparition des freins avant au salon de 1927. Malgré cela, le modèle vieillissait et sa fabrication fut arrêtée durant l'année 1929.

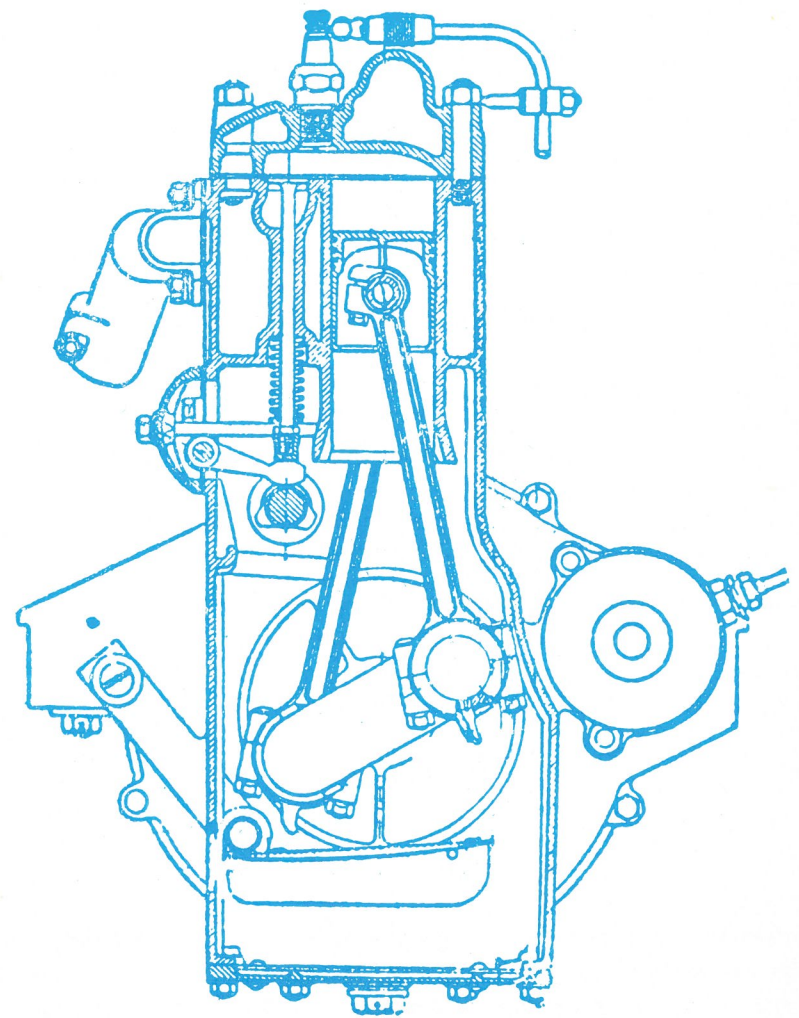
A. Hannover.



Amilcar type CS.



Châssis Amilcar, salon 1921.

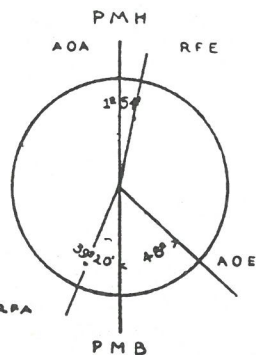


Moteur C4

RÉGLAGE

1° MOTEUR. — RÉGLAGE EN DEGRÉS SUR LE VOLANT MOTEUR

Avance ouverture admission.	0°
Retard fermeture	— 39°20'
Avance ouvert. échappement	48°
Retard fermeture	— 1°54'



RÉGLAGE EN MILLIMÈTRES.

Longueur de la pige du dessus du piston
au plan de joint du cylindre.

Avance ouverture admission	= 0 m/m 5
Retard fermeture	— = 87 m/m
Avance ouverture échappement	= 82 m/m 8
Retard fermeture	— = 0 m/m 54

RÉGLAGE DES SOUPAPES.

Le jeu entre les écrous de soupapes et les basculeurs doit être :

Pour les soupapes admission : 15 centièmes environ.

Pour les soupapes échappement : 20 centièmes environ.

2° RÉGLAGE DE LA MAGNETO. — Sur le châssis 4 c, l'avance à l'allumage doit être au maximum de 5 m/m 5.

3° RÉGLAGE DU CARBURATEUR. — Ce châssis est monté avec carburateur Solex dont le réglage normal est :

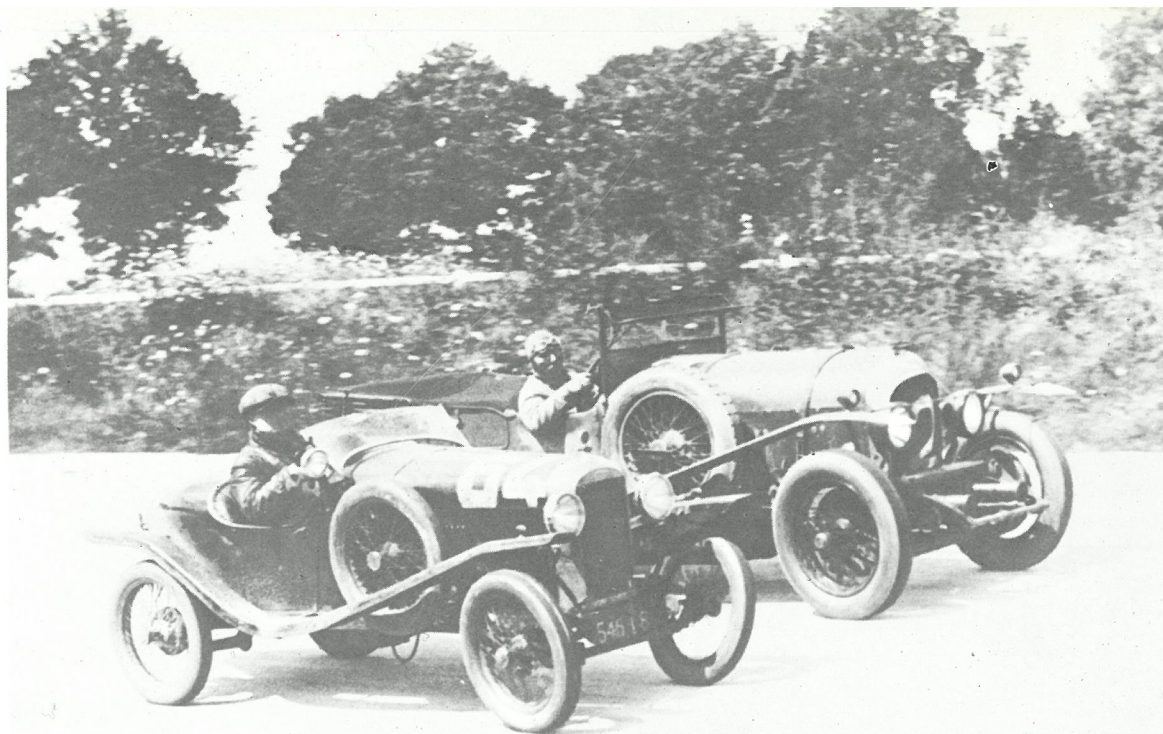
Pour carburateurs à volets :

buse : 18 gicleur : 95 gicleur de ralenti : 40 ou 45

Pour carburateur à boisseau :

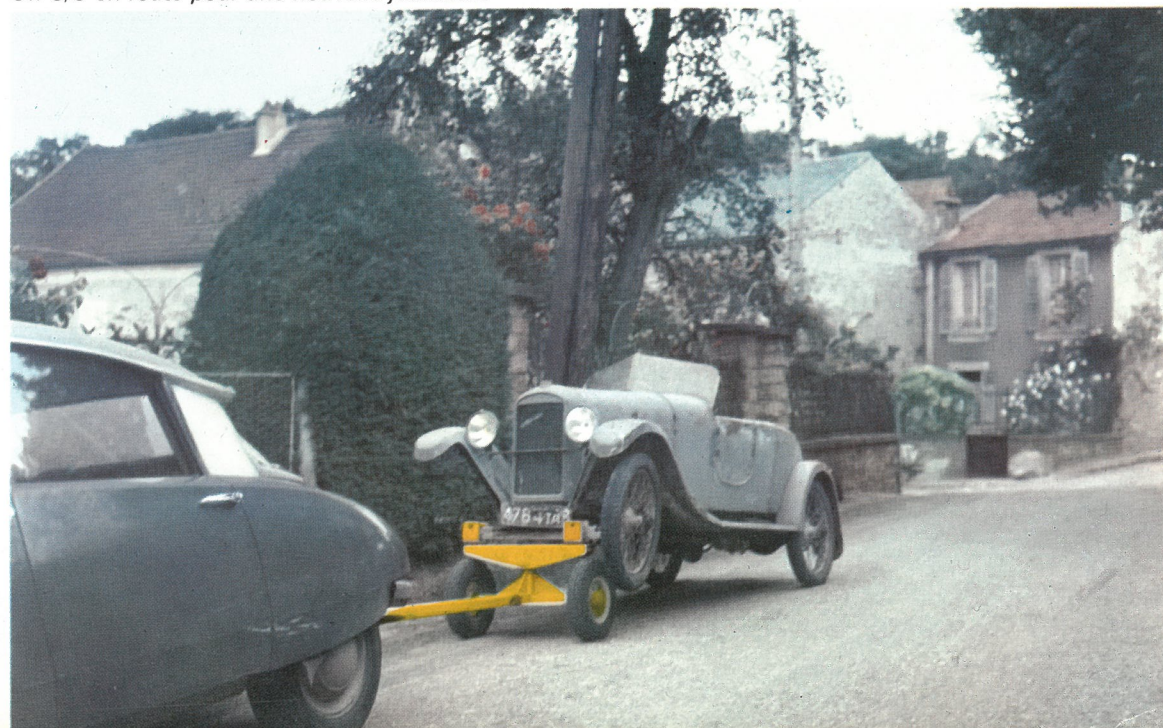
buse : 17 gicleur : 95 gicleur de ralenti : 40 ou 45

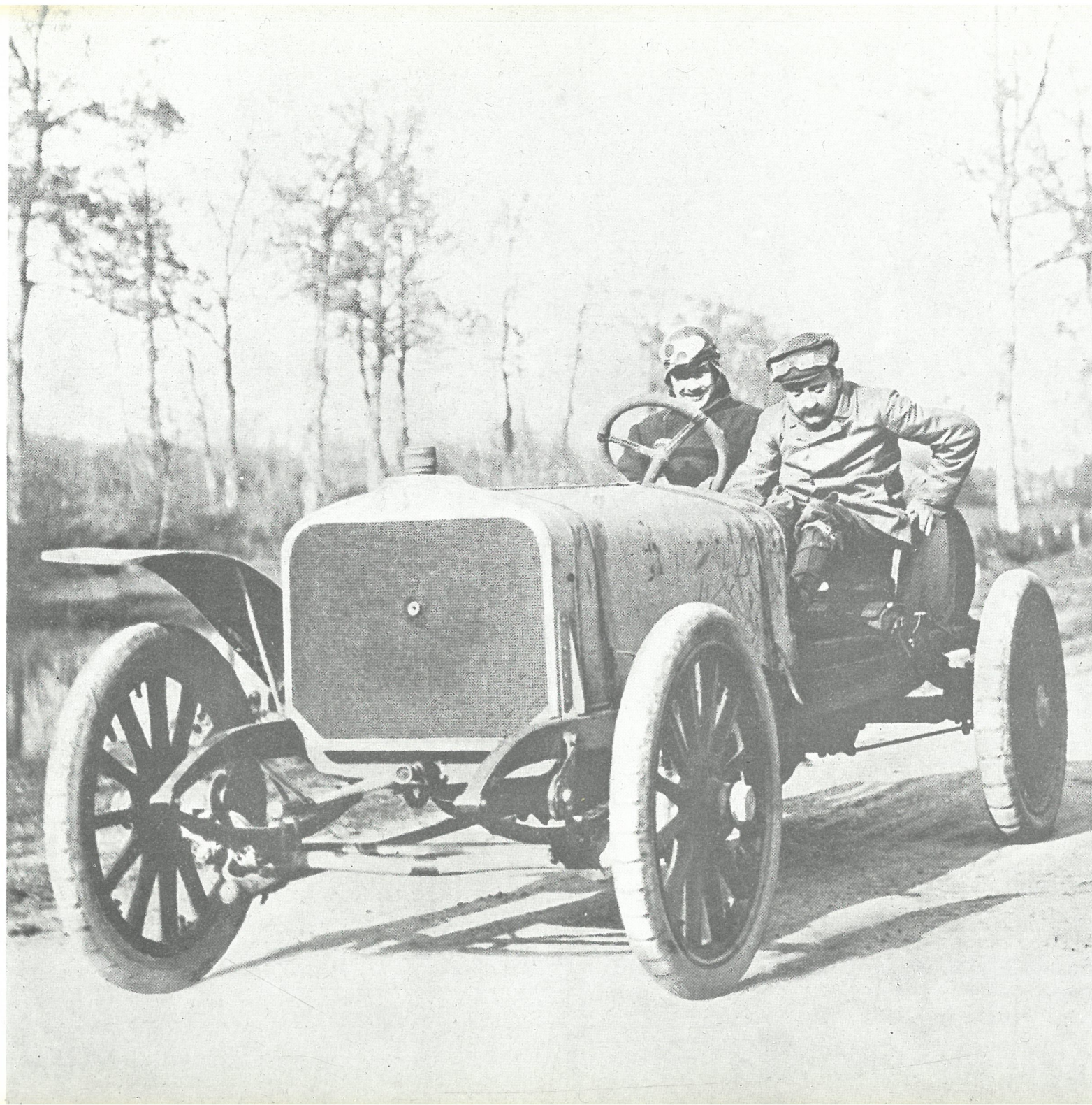
4° RÉGLAGE DE LA DIRECTION. — Dans les directions ancien modèle, le jeu latéral de la vis et du secteur, peut être rattrapé en enlevant les cales en clinquant placées sous les couvercles de la vis et du secteur.



Clément sur Bentley et Devaux sur Amilcar CS, 24 H de Paris 1927.

Un C/C en route pour une nouvelle jeunesse.





La dernière photographie
d'Albert Clément; à sa
gauche, le reporter Simons.

LA MORT D'ALBERT CLÉMENT

La Vie au Grand Air 1906

Une terrible nouvelle s'est abattue vendredi 17 mai 1906 sur le monde automobile. Albert Clément, le Benjamin des conducteurs et certes, l'un des plus sympathiques, venait de mourir, renversé avec sa voiture dans un virage, sur la route d'Eu à Dieppe en essayant la voiture qu'il devait conduire dans le Grand Prix de l'A.C.F. couru cette année sur le circuit de Dieppe.

Chose qui peut paraître étrange aux profanes des grandes vitesses, c'est dans un virage très facile à prendre pour des conducteurs comme Albert Clément et même pour des conducteurs bien moins habiles, que l'infortuné jeune homme a trouvé une fin si prématurée, une mort qui plonge dans l'affliction sa famille éplorée et quelques amis très sincères dont il avait fait une sélection étudiée dans le monde qu'il fréquentait.

Albert Clément dépassait très largement le 100 à l'heure lorsqu'il aborda le virage qui commande l'entrée de Saint-Martin-en-Campagne, gros bourg situé sur la route d'Eu à 15 km environ de Dieppe. La voiture chassa à l'extérieur, mais avec l'habileté et le sang-froid qui caractérisaient son conducteur, elle fut magistralement redressée et braquée dans la bonne voie, lorsque — la fatalité a de ces traîtrises qui démontent les hommes les plus habiles — elle trouva sur le bas côté de la route où elle s'était engagée un tas de sable sur lequel elle monta. La voiture bondit comme si elle avait répondu à l'action d'un tremplin, et s'abîma 25 mètres plus loin, tordue, brisée presque émietlée.

On transport Albert Clément, la colonne vertébrale brisée, dans une chambre d'auberge voisine. Il n'avait point souffert un instant, la mort avait été instantanée.



le Conducteur

Avec lui disparaît le plus jeune, et nous dirons aussi un des plus adroits d'entre les conducteurs d'automobiles. Il était l'unique fils de M. Gustave-Adolphe Clément, le grand industriel qui, après avoir joué un rôle prépondérant dans le cyclisme, s'est acquis dans l'industrie automobile la notoriété que l'on sait. Le pauvre petit Albert — il était tout petit, mais énergique ô combien — débuta

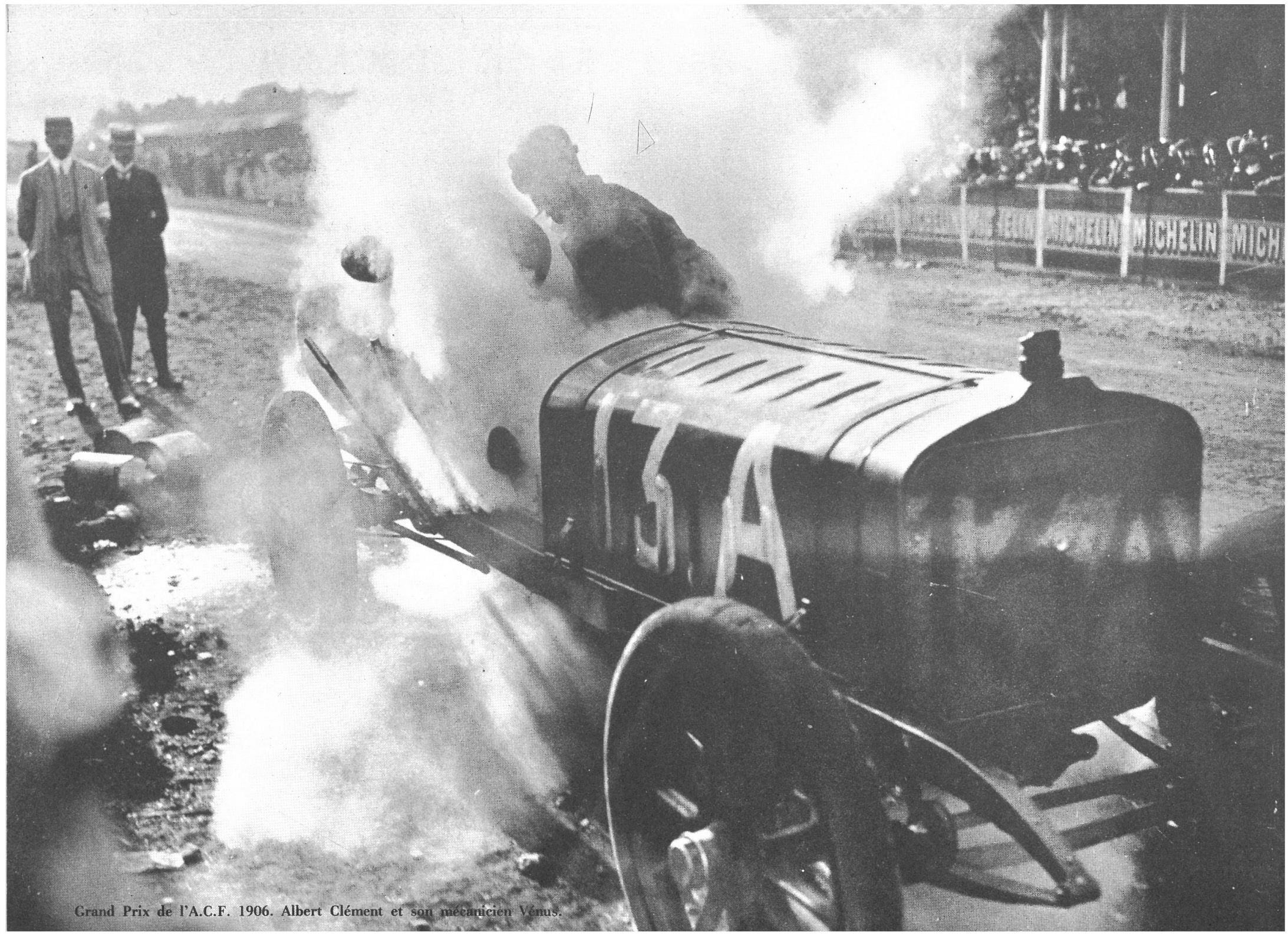
lors des premières éliminatoires sur le circuit des Ardennes françaises pour désigner les trois voitures qui représenteraient nos couleurs au Taunus.

M. Clément confia à son fils, qui avait alors 19 ans, une de ses voitures. On cria à l'hérésie, d'aucuns dirent qu'agir ainsi était une folie car le jeune homme n'avait qu'un tort, c'était d'être inconnu. L'expérience démontra que les plus avertis avaient fort mal jugé.

Le jeune Clément fit une course superbe, se révéla définitivement au mois d'août dans le circuit des Ardennes belges, on le vit finir second en 1905, à la Coupe Vanderbilt, et, couronnant hélas trop tôt une carrière admirablement commencée, il se classait troisième l'an dernier sur le circuit de la Sarthe, derrière SZISZ et NAZZARO, après avoir battu nettement l'Italien pendant la première journée du Grand Prix de l'A.C.F.

Avec Albert Clément, disparaît une des physionomies les plus intéressantes du sport automobile. Un peu blasé, un peu sceptique à un âge où d'autres sont encore remplis d'illusions, il s'en va prématurément — à 24 ans — après une existence d'émotions intensives qui l'avaient peut-être fait vivre double.

Sous des apparences très froides, il dissimulait certainement une nature très ardente, très éprise de lutte, et d'une volonté de fer. Un des plus beaux exemples d'énergie qu'il ait donné, c'est peut-être la course extraordinairement dure qu'il fit à ARLON, il y a quatre ans, dans le circuit des Ardennes, pendant la journée dite des petits véhicules. Il y pilotait une voiturette et fut victime d'une succession d'incidents de course qui



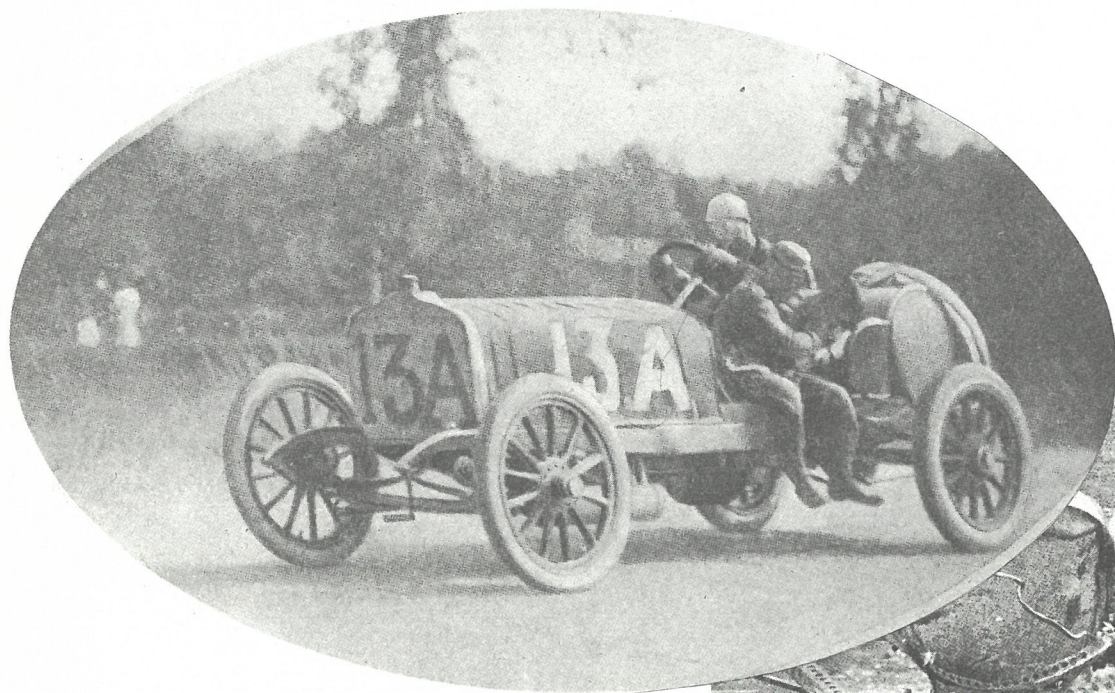
Grand Prix de l'A.C.F. 1906. Albert Clément et son mécanicien Vénus.

n'eurent pas raison de sa jeune et enthousiaste ténacité. Il termina la course littéralement exténué, ce qui ne l'empêcha pas le lendemain de courir très brillamment la grande épreuve belge. Aussi bien, fauché à la fleur de l'âge, sa carrière sportive ne comporte-t-elle qu'une histoire assez brève, mais combien quelques années suffirent à la rendre intéressante.

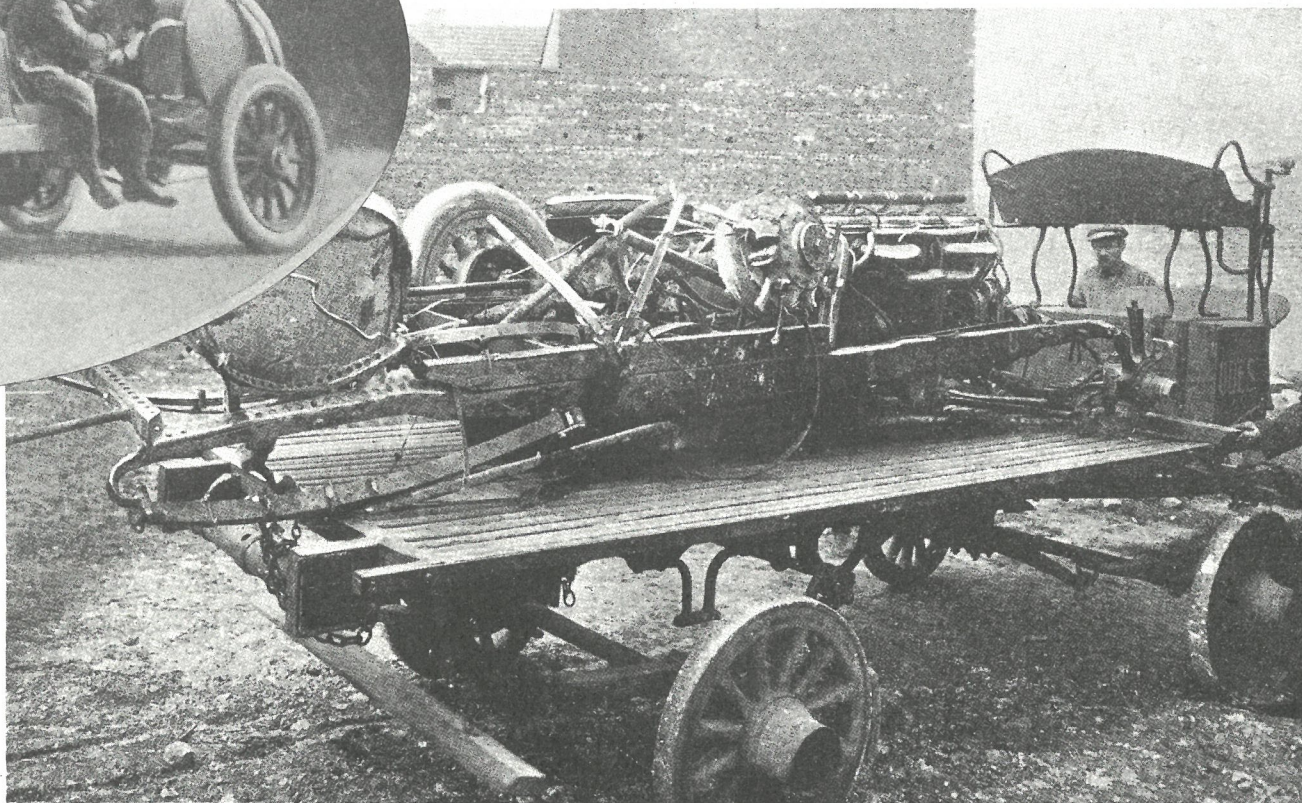
C'est un des Maîtres du volant, un charmant garçon dont la loyauté sportive resta toujours au-dessus de tout soupçon, que la mort a brutalement fauché. On a beaucoup discuté sur la cause initiale du terrible accident.

Quelques-uns ont prétendu faire retomber la faute sur les organisateurs du Grand Prix de l'A.C.F. On a même cité nommément M. René de Knyff.

Le président de la Commission Sportive manquera, paraît-il, de la compétence nécessaire pour reconnaître si un virage peut-être pris en course. En fait, le virage de Saint-Martin-en-Campagne n'est pas un virage difficile. Les coureurs s'accordent à reconnaître qu'il peut être pris sans danger à 100 km à l'heure. En serait-il autrement qu'on ne voit pas très bien ce que M. de Knyff pourrait y faire. La course sur route comporte ses aléas. C'est aux coureurs à reconnaître à quelle allure maximum ils peuvent prendre un virage donné. Ce qui est plus probable, c'est que le malheureux Albert a oublié de virer. Mais si cet oubli fut la cause initiale, la cause finale fut ce malheureux tas de boue sèche et recouvert d'herbe qui, disparaissant dans la couleur uniforme du bas côté gazonné, était impossible à deviner.

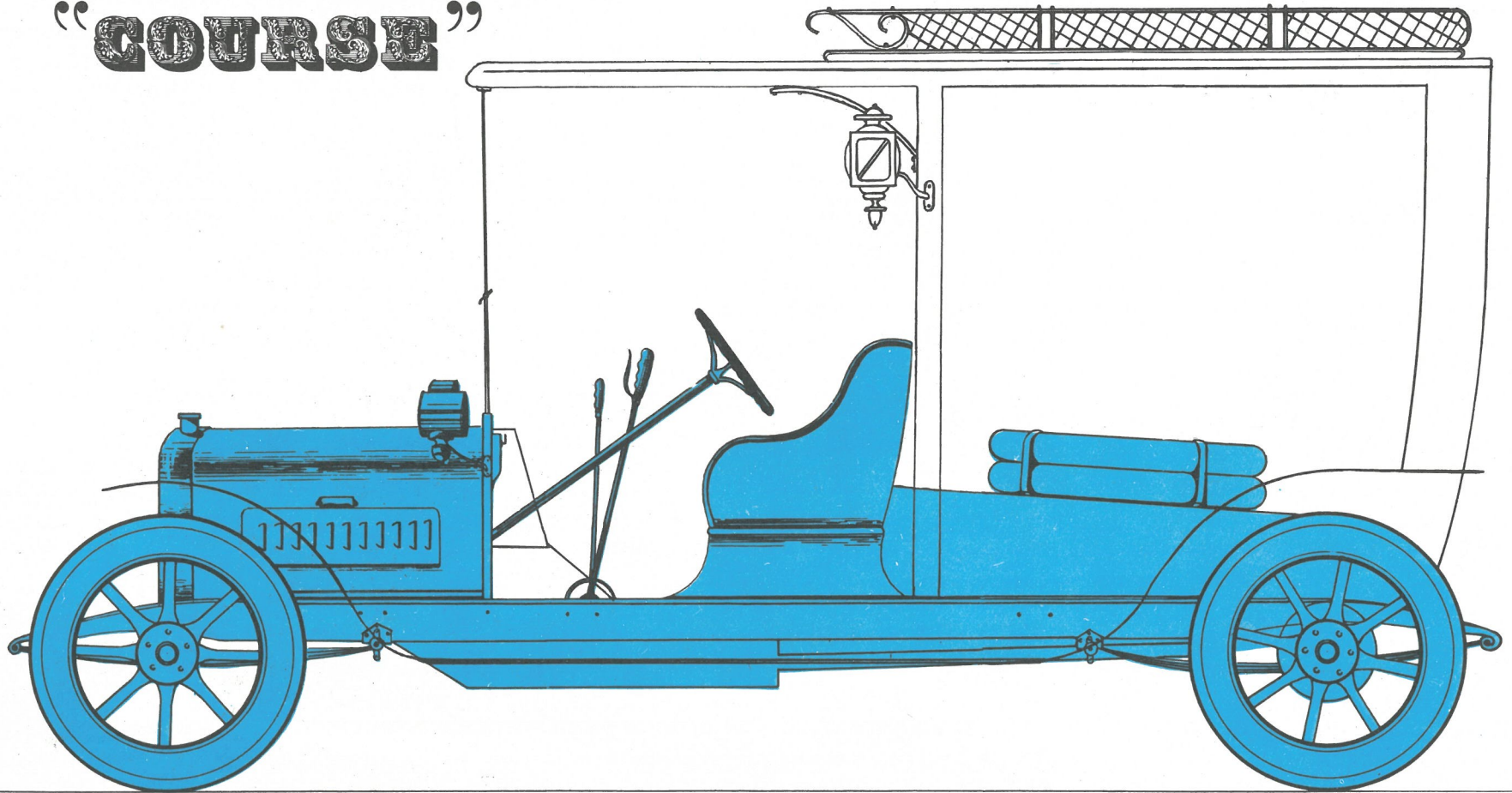


Circuit de la Sarthe 1906



Des débris de la voiture, Gaudermann, ami de collègue d'Albert Clément, fut dégagé avec de légères blessures.

LES FAUSSES "COURSE"



CONSTRUISEZ VOTRE « COURSE »

Conseils aux Collectionneurs débutants à la recherche de bolides anciens.

Constituer un "musée imaginaire" des plus belles voitures du monde n'est pas tellement facile.

Quand on doit, en plus, choisir la plus belle d'entre elles, l'affaire se complique encore. Quels critères retenir pour arrêter son choix ? La plus gigantesque ou la plus sophistiquée ? La plus rare ou la plus populaire ? La plus raffinée par sa mécanique ou par sa ligne ?

C'est plutôt malaisé, mais invariablement le collectionneur débutant arrive à cette conclusion :

— Je veux une voiture de course "d'avant 14" ! et il part sans plus attendre à sa recherche.

LONG CAPOT, GROS MOTEUR ET PETITS BAQUETS...

Suit immédiatement la question :

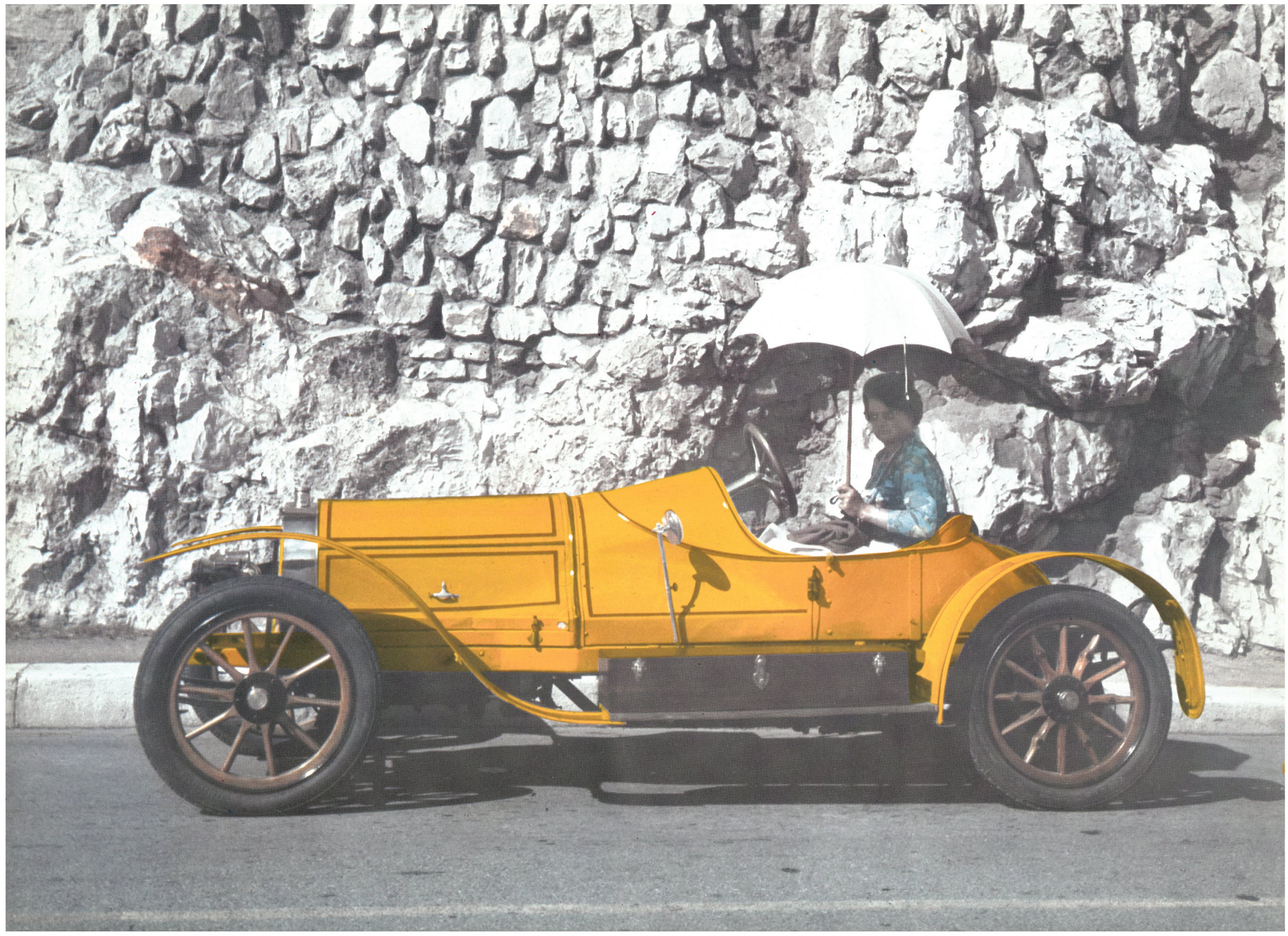
— Connaissez-vous une "course", avec un long capot, un gros moteur et de petits baquets ? De la part du chevronné, tant d'ingénuité amène toujours un petit sourire et une réponse ironique dans le genre :

— Non, mais je connais une Bugatti Royale, carrosserie bétailière d'origine. Elle se trouve dans une grange du Morbihan.

Elle n'est pas chère car les pneus sont usés à 60 % et cela diminue la valeur de moitié... Ce style de plaisanterie finit parfois par décourager notre ami collectionneur qui, après de nombreuses tentatives, en arrive bien vite au bord de la dépression. Il essaie, mais en vain,



Pour voir de vraies "courses", tournez la page.



de fuir son idée fixe, en s'intéressant à d'autres modèles : Bédélia exsangues, Darмонт claudicant. Il ira même jusqu'à la méprisable Zèbre, si homogène dans sa médiocrité.

LA RECETTE DU CHEF.

Il faut alors lui proposer notre recette, c'est le moment. La voici : acheter un châssis quelconque dans le plus mauvais état possible; jeter les restes de la carrosserie, taxi ou ambulance, même s'ils se sont couverts de gloire à Verdun; confectionner de minuscules baquets qu'on placera le plus loin possible du volant. Si malgré cette dernière précaution on constate qu'il reste encore deux mètres entre les sièges et les roues arrières, il ne faut pas se décourager : on peut facilement remplir l'espace vide. Des pneus, des bidons, des réservoirs, des caisses vides, des malles, tout cela se trouve facilement et produit le plus bel effet.

DU CUIVRE ET DE LA COULEUR.

Le tout, on le recouvre d'un beau rouge épais, passé "au pinceau", de préférence avec un numéro de 80 cm sur le côté pour bien marquer les intentions. Mais il convient d'éviter la peinture sur les roues. Un vernis qui jaunira agréablement avec le temps présentera l'avantage de servir de baromètre, le bois crissant à l'humidité.

Ne craignez pas de rajouter des cuivres, il en faut partout, en long et en large. Ce qu'on perdra en homogénéité, on le rattrapera en pittoresque : un vrai bijou de foire qui fera s'esclaffer les badauds. Il est facile d'imaginer que tout silencieux, qui étouffe odieusement le bruit du

Roland Pilain 1912-1913 (Madame Malartre, sous l'ombrelle).

moteur, est parfaitement inutile. Un demi-mètre est une bonne longueur pour l'échappement.

Enfin, pour le collectionneur, il ne reste plus qu'à acheter un serre-tête et une combinaison rouge ou noire, qui l'identifiera jusqu'aux détails aux démoniaques Jenatzy ou Nazzaro, à l'époque où ils chevauchaient d'indomptables Mercedes ou Fiat. C'est une affaire de présentation.

EVITER LES COTES ET LE MISTRAL.

Néanmoins, nous ne saurions trop insister sur quelques précautions qui se révèlent nécessaires à l'usage : le long capot ne recouvrant le plus souvent qu'un monocylindre de 1 CV 1/4,

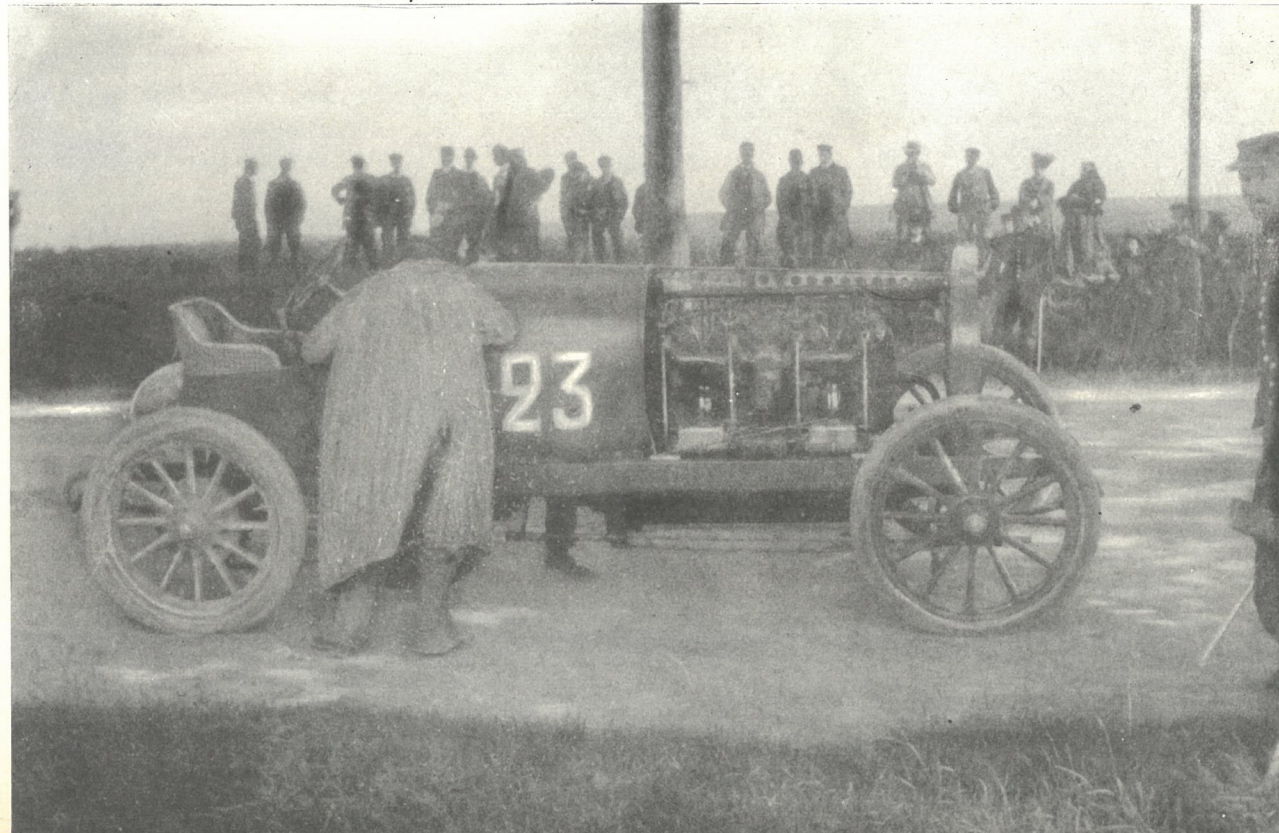
il convient d'éviter systématiquement les ral-lyes du Midi, où le moindre Mistral contraire stopperait irrémédiablement le véhicule. Quant aux montagnes, ne s'y risquer sous aucun prétexte. Enfin, cela va de soi, ne jamais lever le capot pour montrer le moteur à des profanes curieux, même s'ils insistent. Ils demanderaient si c'est la batterie.

COMMENT ON ECRIRA L'HISTOIRE.

Et il ne faudra pas vous étonner si, plus tard quelques historiens concluent que cette extraordinaire profusion de voitures de course résulte de la fougue sportive des premiers automobilistes...

André BINDA

Voiture MORS aux éliminatoires de la coupe Gordon Bennet, 1904.



Silence, elles tournent

La passion des automobilistes inspire aussi les cinéastes. Deux jeunes metteurs en scène, Yves PLANTIN et Alain BLONDEL, viennent de terminer un court métrage intitulé "LES BUGATTI".

Il leur fallut un certain temps pour mettre en œuvre leur film.

"L'idée de réaliser un film sur les BUGATTI est vieille de plusieurs années, nous dit Yves PLANTIN. Nos premiers contacts avec les collectionneurs se situent en juillet 1961, à MOLSHEIM, lieu de rendez-vous que le CLUB BUGATTI, de Hollande, avait fixé à un des rallyes les plus importants de ces dernières années. La première personnalité Bugattiste rencontrée fut M. GUILLAUME PRICK, modèle du fanatique entre tous. Cette entrevue nous laissait déjà prévoir que l'originalité et la fantaisie des collectionneurs nous réservaient des heures surprenantes. A cette époque, il n'était pas encore question pour nous de produire seuls un film; alors commença une chasse au producteur qui se révéla tout à fait inféconde. Quelques années ont passé; entre temps, une heureuse expérience d'auto-financement nous a convaincus de l'excellence du procédé : au début de l'année 1966, nous avons décidé de produire nous-mêmes ce film, en Cinémascope et en couleurs."

Le caractère légendaire de la marque, la disparition de l'usine, firent choisir de ne pas aborder le sujet sous son angle historique. Des publications nombreuses ont pu le faire d'une manière bien plus complète que ne le permettait un film de vingt minutes.

"Il nous a semblé plus utile au contraire de proposer à l'admiration des profanes et même des connaisseurs, les plus beaux modèles sortis de MOLSHEIM sans trop s'encombrer de soucis de chronologie mais en s'attachant à les montrer en mouvement, souvent même à pleine vitesse, et dans des décors et des paysages qui leur convenaient. Evidemment, cela rendait le tournage plus acrobatique, mais les images y gagnaient beaucoup. Le sens de la beauté, caractéristique du génie d'Ettore BUGATTI, a été notre préoccupation constante. Ainsi toute la première partie du film apparaît comme une évocation du grand tourisme à cette époque idéale pour l'automobile, et qui n'est plus qu'un souvenir aujourd'hui, au spectacle de nos autoroutes encombrées. Cette façon de considérer l'automobile comme un des beaux arts, selon la formule célèbre, nous a amenés à faire une courte diversion vers Rembrandt, le frère sculpteur, et son père Carlo aux multiples talents. Jacques CHALOM, grand collectionneur de cette branche de la famille BUGATTI, nous a aidés dans cette tâche."

Bien entendu, il fallait parler de la course, gloire de la marque et facteur des plus grands progrès, elle occupe la majeure partie du film. Malheureusement la recherche des documents anciens de cinémathèque se révéla décevante. Pourtant la chance sourit aux auteurs de temps en temps, comme pour ce gros plan du visage jovial d'Ettore BUGATTI, au volant d'un de ses "pur-sang".



"De toute façon, les documents d'actualités, aussi importants soient-ils, ne suffisaient pas. En effet, de nombreux modèles de course, admirablement restaurés et entretenus, n'attendaient que le cinémascope et la couleur pour apparaître dans tout l'éclat de leur jeunesse. Pour cela, nous nous sommes rendus d'abord en Angleterre, sur le circuit de côte de Prescott, propriété du BUGATTI OWNERS' CLUB. Curieusement, ce club n'a pas le chauvinisme d'organiser uniquement des courses de BUGATTI, ce qui lui donne un attrait particulier. Le jour où nous tournions, on pouvait voir concourir par exemple, à côté de la classe "vintage" qui groupait aussi bien des BENTLEY, FRAZER-NASH et d'autres BUGATTI, une classe de voitures plus récentes telles que des PORSHE, des LOTUS ELAN et des AUSTIN-COOPER hystériques. C'est un état d'esprit qui est encore inconnu en FRANCE. Un dimanche à PRESCOTT peut faire changer l'optique avec laquelle on considère les voitures de collection. Malgré toute la vénération qu'ils leur portent, les pilotes anglais, aiguillonnés sans doute par l'ambiance des courses sérieuses qui les entoure, tirent le maximum de l'objet de leur passion, souvent avec témérité, comme l'illustrent certains plans de notre reportage où l'on peut admirer des dérapages à la limite d'adhérence et parfois au-delà. Sur ce circuit très accidenté, l'intérêt ne faiblit jamais."

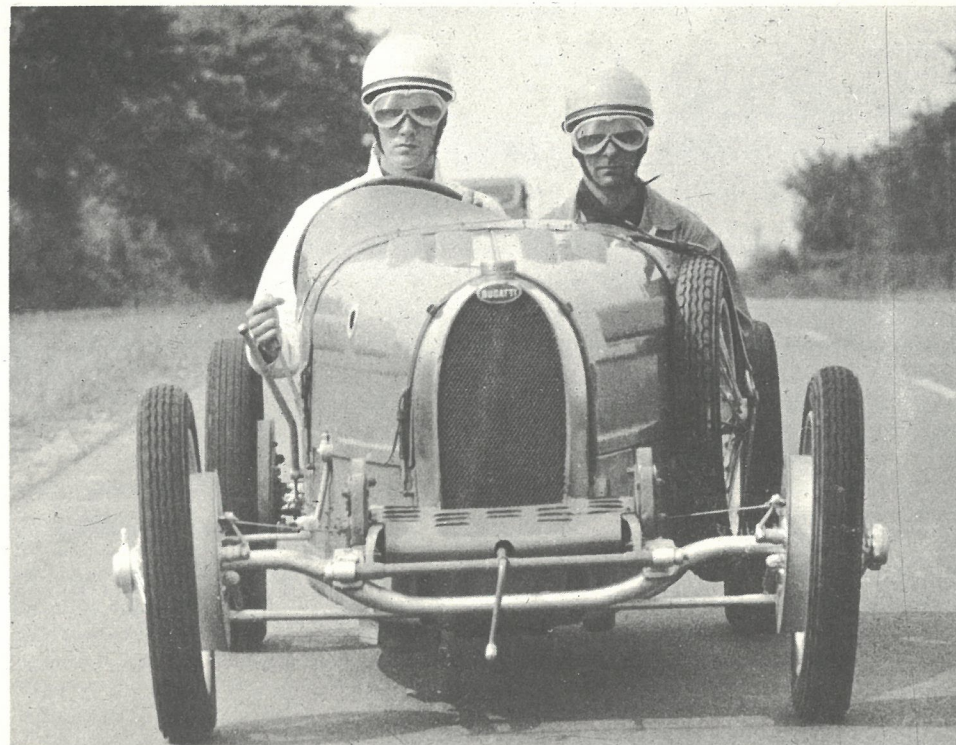
"Nous tenons à remercier M. Hugh CONWAY, qui nous a grandement facilité les choses. Ce savant Bugattiste est le plus sympathique des érudits, et la simplicité de son accueil est égale à sa passion pour la marque. Avant de quitter l'Angleterre, nous avons rendu visite au collectionneur, le plus surprenant qu'il nous ait été donné de rencontrer : Peter HAMPTON. La collection à son niveau prend les apparences d'un conte de fée. Il possède un nombre relativement réduit de modèles, mais qui sont certainement parmi les plus beaux et les plus rares. Ses restaurations sont évidemment un modèle du genre. On s'éloigne ici de l'idée qu'on se fait habituellement du collectionneur. Cet homme a acheté neuves avant la guerre les plus belles voitures, les a revendues par goût du changement, et les rachète maintenant. Aujourd'hui d'ailleurs, lorsqu'il fait l'acquisition d'une FERRARI, il pense tout de suite à la "collection" et elle a sa place entre une MERCEDES SSK et une HISPANO. C'est lui qui conduisait au cours de la prise de vue la BUGATTI "BLACK BESS" de Roland GARROS; il n'a pas non plus dédaigné de figurer pour la postérité au volant de la BUGATTI "baby" au châssis renforcé pour ce genre d'épreuve".

Revenus en France Yves PLANTIN et Alain BLONDEL se rendirent à l'inauguration du circuit BUGATTI du MANS.

"Curieusement, une organisation tâillonne nous obligeait à éviter les commissaires de piste pour pouvoir filmer correctement la course. Heureusement, nous avons commencé le tournage en suivant le premier rallye organisé par le jeune BUGATTI Club de France.

Le nombre relativement réduit des participants nous permit de les filmer sous tous les angles, en les entraînant au besoin sur des itinéraires non prévus, mais particulièrement photogéniques. Heureusement, tout le monde se prêta de bonne grâce à ces modifications et comme dans l'ensemble les modèles étaient intéressants, nous pûmes ainsi compléter un inventaire de la marque qui à une ou deux exceptions près, permet au film de montrer tous les types construits à MOLSHEIM. Enfin, ce rallye avait l'avantage de la participation de Michel BUGATTI, dernier fils d'Éttore, qui pilotait un type 37 appartenant à Edouard BITEL. C'est à lui que revient l'honneur de clore ce film consacré à la gloire de son Père".

"LES BUGATTI" feront leur sortie sur les écrans dans le courant de l'année; nous ne manqueront pas de vous en informer.



Photos Francis JAULNES.



automobilistes automobilisme

Nous remercions tous les automobilistes qui nous ont fait parvenir des photos, documents et catalogues. Tout sera retourné aux expéditeurs.

Nous sommes heureux d'attribuer trois abonnements gratuits pour un an :

1 abonnement d'un an à M. Larroumet, d'Escanac pour son catalogue Voisin,

1 abonnement d'un an à M. Denis Vignon de St-Cloud pour son programme du Grand Prix de l'A.C.F. 1914.

1 abonnement d'un an à M. Guionnet de Jaunay-Clan, pour sa notice d'entretien de voiture amphibie.

Dans le but de constituer une bibliothèque du Club des Automobilistes qui sera une source de documentation ouverte à tous, le Club est acquéreur de documents traitant de l'histoire de l'Automobile.

Coup de chapeau à Maurice MESTIVIER, le brillant pilote d'AMILCAR, président de l'A.G.A.C.I. et à Charles de CORTANGE, directeur du Circuit Bugatti promu chevaliers dans l'ordre du Mérite Sportif. Félicitations à Raymond ROCHE, dit "TOTO" ROCHE qui vient d'être promu au grade d'officier de la Légion d'Honneur — Commissaire de course dès 1914 au célèbre Grand Prix de l'A.C.F. à LYON, animateur et organisateur de nombreuses compétitions il est aussi le fondateur des Grands Prix de France. — Vice-Président de la F.F.S.A. "TOTO" ROCHE représente avec ses 75 ans une belle figure d'automobiliste.

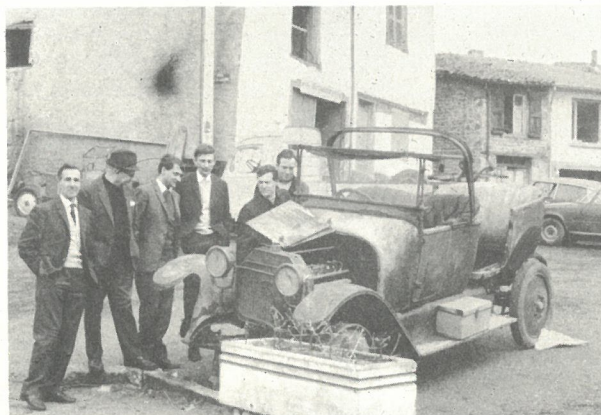
Le musée de SURY vient d'acquérir deux magnifiques voitures belges :

— un coupé chauffeur. MINERVA 1907 - 35 CV, six cylindres en trois groupes et double allumage et un torpédo GERMAIN 1909 - 50 CV - six cylindres en six groupes. *** Vaut le déplacement.

L'ancienne revue "L'AUTOMOBILISTE", signalée par un lecteur, dans notre numéro de janvier-février, était publiée à LYON. Il n'existe que cinq numéros (mars à juillet 1914), la guerre ayant arrêté sa parution. Son directeur, M. Edmond VESIN, lança après la guerre, une nouvelle publication qui avait pour titre "EN AUTO".

La voiture à identifier (page 42 de notre numéro de janvier-février) est une ISOTTA-FRASCHINI type "8-A" qui appartenait à Mlle de ALVEAR, nièce du Président de la République Argentine. Ce modèle fut exposé au Salon de Paris en 1928. Plus de dix lecteurs perspicaces ont découvert la marque et deux ont pu préciser le type Bravo ! Connaissez-vous ce modèle ?

Le 21 janvier quelques automobilistes se réunissaient avec MM. MALARTRE et L. LOREILLE au Musée de la Rochetaillée, puis allèrent établir leur quartier de week end dans la confortable auberge de M. et Mme GIROUD, à Saint-Germain-Laval. Monique et André BINDA (Nice), Mireille et Marc NICOLOSI (Avallon), Adrien MAEGHT (Paris), Antony HANNOYER (Paris), Christian BODIN (Paris), Claude PIBAROT (Bar-le-Duc), Dominique BENOIT-LATOURE (Nevers) et Albert PEUVERGNE (Saint-Germain-Laval) ne conspiraient pas en vue des élections mais de cette réunion dans les monts du Forez allaient naître le Club des Automobilistes et la randonnée PARIS-NICE 1967.



Dans une rue de Saint-Germain-Laval, une ROCHET-SCHNEIDER ne manqua pas d'attirer l'attention.

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 1967		
Rallye des deux siècles	C.I.A.V.A.	30 Avril
6 ^e Coupe des Musées	A.C.O.	21 Avril - 30 Avril
Rallye des Trapadelles	Les Trapadelles Avignon	15-16 Avril
Paris - Nice	Club de l'Automobiliste	4-5 Mai
7 ^e International Rally of Veteran and Vintage cars CORK-KILLARNEY (Ireland) 1st challenge International	F.I.V.A.	6-10 Mai
Amis des Ancêtres des Charentes-Maritimes - Concentration et Course de Vitesse	Amis des Ancêtres	14 et 15 Mai
12 ^e ASC - Schnauferl Rallye TRAVEMUNDE	A.S.C.	26-28 Mai
10 ^e Rallye des Flandres Ostende	V.C.C.B.	3-4 Juin
Noordwick at Sea	P.A.C.	10-11 Juin
Grande semaine Cyclecariste	Vintage Car Club de France	Juin
9 ^e Coppa Monza	A.S.I.	17-18 juin
Rallye de la Belle Epoque	A.A.A. Lyon	24-26 Juin
Tatra Jubilauss Rallye Vienne - Koprivnice	V.C.S. CE.M.V.C.	29 Juin - 2 Juillet
6 ^e Rally Internazionale d'Italia TURIN AVIGLIANA - COLLE BREIDA		7-8 Juillet
St-Paul-de-Vence Course de Côte du Pilon	Club de l'Automobiliste de St-Paul	Juillet

Marc NICOLOSI offre le remorquage gratuit dans un rayon de 80 km autour d'Avallon à tout membre du Club de l'Automobiliste, en panne. Garage du collectionneur : Etrée, par Magny, R.N. 6, Yonne.

Vient de paraître :

Le numéro 3 de la Revue des A.A.A. (musée de la Rochetaillée, Lyon).

Le numéro 4 de l'Album du fanatique de Serge POZZOLI, (13, rue Beudant, PARIS 17^e), consacré aux voitures européennes équipées de moteurs américains.

"Dictionnaire du Sport Automobile" publié chaque semaine dans "CHAMPION" par Serge POZZOLI. Une nomenclature alphabétique (marques, courses, pilotes...) qui vulgarise les grandes connaissances du Président L'AAHA.

DIE GROSSEN FAHRER VON EINST (Motorbuch Verlag, Stuttgart) par Richard Von FRANKENBERG. Une belle documentation sur la carrière des pilotes allemands et internationaux.

THE EVOLUTION OF THE RACING CAR (William KIMBER, 46, Wilton Place, London SW 1) par Laurence POMEROY.
L'histoire technique de la compétition automobile. Précis et bien documenté, ce livre est vraiment le condensé des connaissances du grand journaliste que fut Laurence POMEROY.

LA GRANDIOSE ET MEURTRIÈRE COURSE PARIS-MADRID 1903 (Edition COUTY) par Jean-Robert DULIER.
Une documentation solide sur cette course historique, mais aussi tout le climat automobile qui entourait la compétition et l'éveil de l'intérêt du grand public.

A TREASURY OF MOTORCYCLES OF THE WORLD, par FLOYD CLYNNER. Editeur : Mc GRAW-HILL BOOK COMPANY, 330 V est 42 D - Street, NEW YORK (N.Y.) 100 36;
en vente chez SMITH, 248, rue de Rivoli - PARIS.
Une véritable superproduction américaine sur l'histoire des deux roues. De magnifiques documents (catalogues, photos) illustrent cette encyclopédie qui regroupe toutes les productions mondiales jusqu'à "l'invasion Jaune".

Caroll SHELBY. "Des Cobra aux Ford du Mans", éditions Marabout, 6,50 F. Toute l'ambiance des courses sport aux U.S.A. DU TONNERRE !

Nous nous excusons des nombreuses erreurs qui se sont glissées dans le dernier numéro de janvier-février. Notre équipe de rédaction encore inexpérimentée ne connaissait pas tous les pièges de la typographie. Nous espérons que vous nous pardonneriez les erreurs de mise en page et les fautes d'orthographe. Quand à la cylindrée de la 5 CV Citroën et aux performances de la 6 CV Renault, tout bon automobiliste aura rétabli rapidement la vérité.

Le club des Trapadelles organise son rallye à l'occasion des 15-16 avril, ce qui n'empêchera pas une importante délégation de ce club d'être au départ de PARIS-NICE le 4 mai.

La course de côte du Pilon à St-Paul aura lieu cette année au mois de juillet et sera réservée à deux catégories :

- voitures avant 1920
- cyclecars "vintage".

Les Amis des Ancêtres des Charentes-Maritimes (J.P. Charpentier, av. Guitton, La Rochelle, Tél. 28-35-74) organisent le dimanche et le lundi de la Pentecôte (10 et 15 mai) une concentration de véhicules et une course de vitesse : LE GRAND PRIX D'ARS-EN-RÉ !

Le Club International des Amateurs de Voitures Anciennes (161, rue Tahère, Saint-Cloud, 92) ouvre son "Rallye Automobile des Deux Siècles" aux voitures construites jusqu'en 1949.
Organisé avec le concours de la Municipalité et de l'Automobile Club de Saint-Cloud, ce rallye traversera Suresnes, Garches, Vaucresson, la Celle-Saint-Cloud, Marnes-la-Coquette, Versailles, Saint-Germain-en-Laye, Rueil, Le Pecq... un parcours de plus de 60 km qui se terminera par un concours d'élégance devant la mairie de Saint-Cloud. Le 30 avril.

Modelistes, Modelisme.

FIAT 1907 13 o.h.p. F 2 - Echelle 1/8^e - PORCHER (Italie) 270 Francs en kit. On trouve maintenant partout en France cette merveilleuse voiture de grand prix d'une incroyable fidélité dans les détails.

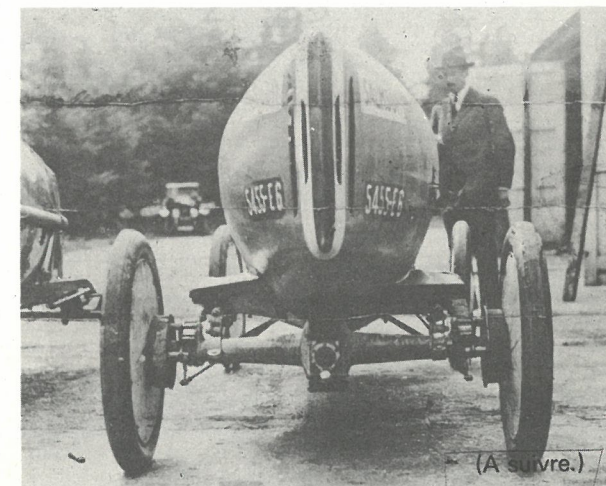
CHEVROLET CORVAIR MONZA GT - Echelle 1/43^e TEKNO - 14 F. Bon modèle, les phares sont escamotables comme sur l'original - les pneus sont malheureusement trop petits pour la voiture.

CHEVROLET MAKO SHARK - Echelle 1/24^e - M.P.C. 22,50 F. Livré avec une remorque de transport, ce modèle d'anticipation de la General Motors, représente une intéressante nouveauté. Le volant n'agit pas sur les roues avant directrices. Difficile à peindre car l'original est en teintes dégradées imitant les couleurs d'un requin.

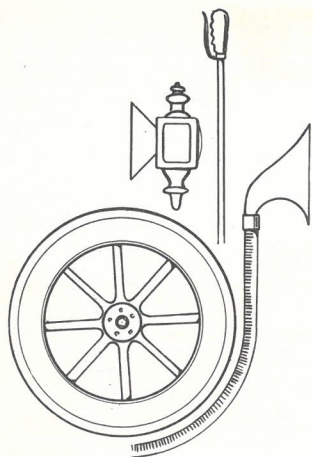
RENAULT 40 CV 1926 - Echelle 1/43^e - SOLIDO, 20 F. Solido poursuit sa série des grands classiques avec ce sixième modèle d'une facture excellente, disponible en deux teintes, on peut simplement déplorer les roues dorées qui ne respectent pas la discrétion de teinte du modèle original.

Le 30 mars, 50 RENAULT (1904-1935) venant d'Angleterre, s'arrêteront devant le Musée RENAULT CHAMPS-ÉLYSÉES, et consacreront la création du C.A.R. (Club des Anciennes Renault) dont Louis-Roland NEIL est le Président.

Siège du Club : Musée RENAULT, 53, Champs-Élysées



(A suivre.)



PETITES ANNONCES

VENDS

B2 complète Torpédo état marche - châssis 4 CV Peugeot 1920 - état marche à carrosser, 5 CV Citroën complète à restaurer, GIORGI "L'Abri", route de Bedoin, 84 - Carpentras 6.

Peugeot 1924, type 172 R. Origine, comme neuve. prix : 6.000 F - M. Abran Christian, 2, rue de Limans, 83 - Hyères.

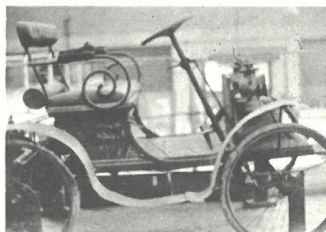
Vends ou échange lanternes, phares à acétylène, trompes, époque 1890-1920, en parfait état de fonctionnement. n° 233.

Coupé Talbot, T.10 1936, 750 F; Talbot Lago grand sport - moteur grand prix, coupé deux portes : 4.500 F, en état de marche - M. Althuser, B.P. 46 - Bar-le-Duc.

Delage 135 - 3 carburateurs - Cabriolet Dandy, Chapron 1949 - parfait état - faire offre : M. Gardet, 6, rue Claude Pouillet, Paris 17°.



La Ponette 1912, 2 places, 4 cylindres, absolument complète et d'origine, numéro 22, très rare, en état de marche. n° 243.



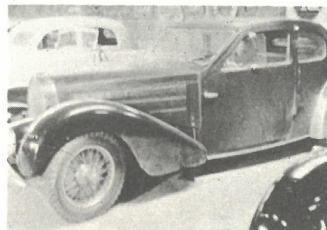
Voiturette Clément 1899 mono De Dion complète et d'origine. n° 244.

Peugeot 201 - 6 CV décapotable - bon état de marche - 4 pneus, impeccable - prix, selon offre. n° 234.

Talbot Lago Grand Sport 4 l. 5, moteur Grand Prix coupé 2 portes, Cl. Pibarot, 10 bis, rue Thiers, Bar-le-Duc.

Bugatti type roadster 2 places, entièrement restaurée, moteur neuf, caisse neuve. n° 242.

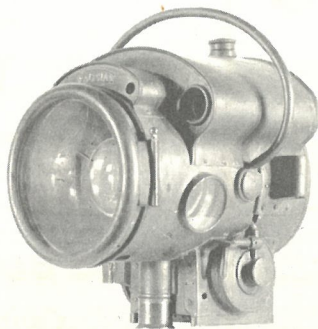
Renault K.Z 6, conduite intérieure, 4 portes, complète, bon état, sellerie à refaire. 1.000 F. n° 235.



Bugatti type 57, coach Ventoux de 1938, freins hydrauliques, parfait état d'origine, peinture neuve. n° 245.

Restauration voitures anciennes, mécanique, carrosserie, garniture, peinture. Du Montant, Fougeolles, 87 - Eymoutiers.

Recherche moteur et radiateur monocylindre Sizaire & Naudin. n° 231.



Cherche
1 phare similaire,
n° 244.

ACHÈTE

Pour publication d'un historique, toute documentation : photos, cartes postales, catalogues, notices d'entretien, dépliants, objets publicitaires, plaques de marques, etc., soit en communication, en échange ou en vente sur Hotchkiss, ainsi que Brasier. n° 232.

Pièces détachées Delage monocylindre 1907-08. Paul Arnaune, 12, rue de l'Echarpe 31 - Toulouse.

De Pékin à Paris par le Prince Scipion Borghese et Pékin Paris par Cormier, La Vie Lyonnaise de 1913 à 1930. Guides Michelin 1920-1925. Paul-Anne, 9, rue Richepanse, Paris 8°.

Mercédès 300 S - coupé décap. locomobile, modèle réduit. M. Tagger, 23, rue Fortuny, Paris 17°.

Le Chauffeur à l'Atelier, par R. Bommier - paie bon prix collections complètes, revues automobiles et tous livres, catalogues d'avant 1914, en parfait état. M. Vercruyssen, la Bakita, Drogen, Belgique.

Volant zèbre 1911, trois branches avec sélecteur d'accélération à crémaillère, manuel d'entretien zèbre monocylindre original. Bébé Peugeot 1913, 4 ressorts à friction Truffaut ou Peugeot. Pompe à eau, Bébé Peugeot. Pierre Buser, av. Simplon 25, 1920 Martigny (Valais) Suisse.

Charron, le Zèbre, Clément Bayard, de Dion, Renault ou autres environs 1914, même mauvais état. Giorgi, route de Bedoin, 84 - Carpentras.

Flasques extérieures de roues, coffre d'aile pour Voisin C.11. Cl. Pibarot, 10 bis, rue Thiers, Bar-le-Duc.

Cherche volant Amilcar C 4. n° 236.

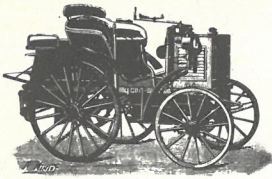
Bouchon radiateur Rolls Royce 1925-30. Pompe à eau Rolls Royce 25 CV 1930-35. n° 237.

Amilcar CGS même mauvais état. n° 238.

Pare-brise coupe vent pour Amilcar C 4. n° 239.

Radiateur pour Renault KZ 1 (2 éléments) et dynastart n° 240.

Collectionneur achète toutes vieilles cartes grises avant 1945. n° 241.



Bernard Robin

collectionneur

Voitures Anciennes
Motocycles

Achète :

Voitures anciennes, avant 1930, motocyclettes, avant 1940; pièces détachées : phares, lanternes, roues, carrosseries, moteurs, bouchons de radiateurs, écussons, etc... Toutes revues d'automobiles anciennes : Omnia, Vie au grand air. Photographies, document, almanach, catalogue, notice d'entretien, affiche ayant trait aux voitures anciennes.

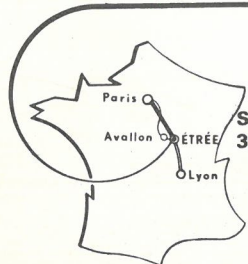
47, rue Carmignac - 94-Arcueil - Tél. : 655-43-52

Agence officielle Renault / Atelier agréé
Station Service / Mise au point
Mécanique Automobile / Sport

Jean Gamot

25 Bd de la République La Garenne-Colombes Seine
Téléphone 242 23.16

GARAGE DU COLLECTIONNEUR



Spécialiste de voitures anciennes
30 voitures en stock

ÉTRÉE par MAGNY
R N 6. YONNE 89

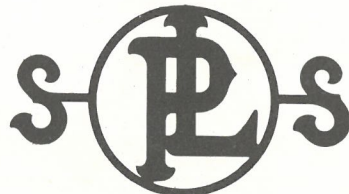
Emile P

*De Dion
Bouton*

*Berliet
Six*

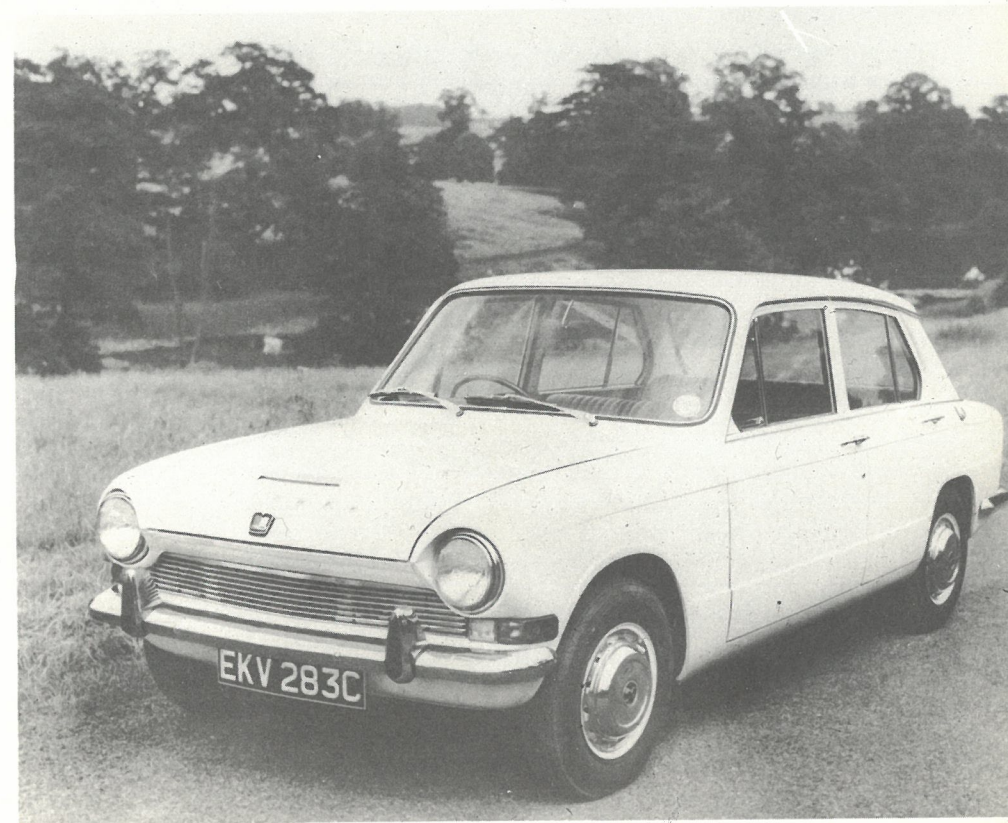


AMILCAR



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

TRIUMPH



TRIUMPH 1300

Parking Bessières

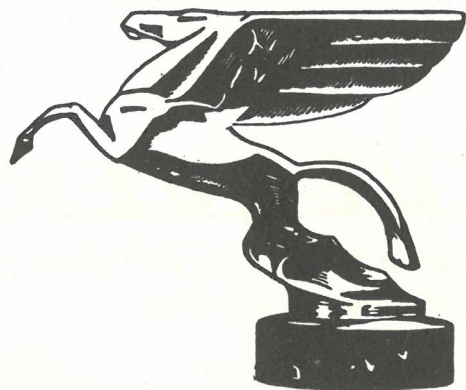
89, bd Bessières - PARIS 17^e - Tél. 228.20.20

Centre d'essais - spécialiste de la voiture de sport

A PARAÎTRE FIN MARS

PRIX 20F

ENTRETIEN & RÉGLAGE DES VOITURES



6 - 7 - 8 - 10 HP.

AMILCAR

A ROCHETAILLEE SUR SAÔNE



MUSÉE DE L'AUTOMOBILE DE LYON

PREMIER MUSÉE HISTORIQUE DE L'AUTOMOBILE
DE LA MOTOCYCLETTE & DU CYCLE CRÉÉ EN FRANCE

HEURES D'OUVERTURE T. (78) 47-06-34 (toute l'année, tous les jours).
Du 15 mars à fin octobre, de 9 à 12 heures et de 14 à 19 heures.
Du 1^{er} novembre au 14 mars, de 10 à 12 heures et de 14 à 18 heures.



Ah!..... si vous aviez une
Peugeot

NEUBAUER

4 BOULEVARD DE LA SOMME PARIS 17

Téléphone : 425.93.02

204

404

TOTAL

SALLE
D'ACCUEIL



TOILETTES



489 - AR-32