

l'automobiliste

N° 42 - 10 fr.



REEDITION DE NOTICES D'ENTRETIEN

– AMILCAR M et M2, tous les réglages, nombreux croquis, plan de graissage	. 20 F
– AMILCAR 6 - 7 - 8 - 10HP, 26 pages, nombreux schémas et réglages	. 20 F
– BUGATTI, 1926/1929, type 38, 8 cylindres, 2 litres ; type 40, 4 cylindres, 1500 cc, 40 pages	. 35 F
– BUGATTI types 57 et 57-C, 16 pages, nombreux réglages et schémas	. 20 F
– CITROEN 5HP, 38 pages, nombreux croquis, 1 plan de graissage dépliant	. 20 F
– CITROEN 10HP, 72 pages abondamment illustrées	. 30 F
– CITROEN 9CV C4 et C4G, 86 pages très détaillées, nombreux réglages	. 30 F
– CITROEN traction avant, 7/11CV, 1939, 70 pages	. 35 F
– CITROEN 15CV six, 1939/1951, notice d'entretien à l'usage des acheteurs de ce modèle	. 15 F
– CITROEN B 14, 48 pages	. 35 F
– DEDION BOUTON tricycle, guide pratique, modèles 1898-99, 40 pages en 2 couleurs	. 30 F
– DELAHAYE, types 135 M, 135 MS, 60 pages	. 35 F
– DELAGE DM, 6 cylindres, 17CV, 54 pages, 4 plans	. 60 F
– FORD A, 64 pages, manuel d'entretien, 30 illustrations, plan de graissage	. 30 F

– FORD T, notice en français destinée aux agents de la marque, 94 pages avec instructions complètes de montage, démontage, réglage, illustrée de plus de 100 croquis en couleurs	. 30 F
– LORRAINE DIETRICH 15HP, 6 cylindres (B 3/6), 1926-1928, 100 pages, 7 plans	. 50 F
– MOTEUR RUBY, types D et DS – E et ES	. 10 F
– PANHARD 6C et CS Spécial, modèle Panoramic, sans soupapes, 56 pages plus de 50 croquis et tous les réglages	. 25 F
– PANHARD 6D.S., 50 pages, nombreux croquis, réglages	. 25 F
– PANHARD 6D.S.R.L.-N et D.S.R.L.-N Spécial, 56 pages, nombreux croquis,	. 25 F
– PEUGEOT 5CV N 172 R, 36 pages, nombreux croquis, plan de graissage	. 20 F
– PEUGEOT 201BR et 301, 72 pages, nombreux croquis	. 25 F
– RENAULT 6CV, NN et MT, 72 pages	. 30 F
– SALMSON 7CV, types VAL 3 et VAL 5 : entretien, réglage, montage, 22 pages plus plan de graissage dépliant	. 20 F
– SCHWIMMWAGEN (Volkswagen amphibie), type Porsche 166, 100 pages (textes allemand et français)	. 40 F
– TALBOT types T 105, T 110, T 120, Baby, T 8, 60 pages, 10 planches hors-texte (schéma de graissage, schéma d'installation électrique, schéma de moteur...)	. 40 F

INSIGNES DE BOUTONNIERES

Ces écussons de boutonnières réalisés avec l'outillage d'époque, sont en vente à : La Boutique de l'Automobiliste, 42 rue du Bac, 75007-Paris. Expédition franco pour toute commande supérieure à 50 F. Prière de joindre le règlement à votre commande.



n° 1 : CHENARD & WALCKER	15,00 F
n° 2 : CHENARD & WALCKER	15,00 F
n° 4 : RENAULT	15,00 F
n° 5 : AMILCAR PARIS	15,00 F
n° 6 : AMILCAR ITALIANA	15,00 F
n° 7 : FORD	15,00 F
n° 8 : FORD V8	15,00 F
n° 9 : MATFORD	15,00 F
n° 10 : GEORGES IRAT	15,00 F
n° 11 : UNIC	15,00 F
n° 12 : BERLIET	15,00 F
n° 13 : TALBOT	15,00 F
n° 14 : ROLAND PILAIN	20,00 F
n° 15 : SALMSON	20,00 F
n° 16 : DELAHAYE	15,00 F
n° 17 : UNIC	15,00 F
n° 18 : DELAGE	15,00 F
n° 19 : ALFA ROMEO (disponible en juillet)	
n° 20 : CHENARD & WALCKER	20,00 F
n° 21 : B.N.C.	20,00 F
n° 22 : CITROEN	15,00 F
n° 23 : CLUB DE L'AUTOMOBILISTE	15,00 F
n° 24 : CITROEN OCTOGONAL	15,00 F
n° 25 : HOTCHKISS	15,00 F
n° 26 : TURCAT MERY	15,00 F
n° 27 : ROSENGART	15,00 F
n° 28 : RENAULT	15,00 F
n° 29 : DELAHAYE	15,00 F
n° 30 : SAURER	15,00 F
n° 31 : FIAT	20,00 F

attention!

DANGER

Dès l'origine de "l'automobiliste" nous avons pris position contre toute forme de compétition pour voitures anciennes. Les Paris/Nice, qui ont été des succès dont on parle encore, ne comportaient aucun chronométrage, ni épreuve permettant un classement. Le plaisir était de rouler dans sa voiture avec des amis aux goûts communs. Les Coupes de "l'automobiliste" qui réunirent pour la première fois en 1967 un plateau d'automobiles anciennes à Montlhéry, n'avaient pour but que de faire sortir de leurs tannières des voitures historiques ayant permis à la France, dans les années 20 et 30, d'être au sommet de la compétition automobile ; et cela pour le plus grand plaisir de leurs possesseurs et du public.

Depuis les choses ont bien avancé, et quelques refoulés de la compétition ont imaginé de transformer ces épreuves amicales et sympathiques, en véritables compétitions avec attribution de points pour un championnat de France ! Alors se sont développés des bricolages et améliorations en tous genres, permettant à des voitures de plus de 50 ans de pulvériser les moyennes établies à l'époque. Sous prétexte que les anglais ont lancé cette mode, tout est permis, mais c'est oublier que le problème anglais est bien particulier.

Entre 1920 et 1940 ceux-ci n'ont jamais réussi à faire une véritable voiture de course. Seules les E.R.A. glanèrent quelques succès, à condition que les Maserati ne soient pas sur la même ligne de départ. En France lorsqu'une voiture de course n'avait plus de chance de se placer elle était retirée, et l'on en fabriquait une nouvelle, dans l'espoir de gagner. Il n'y a pas de honte pour une Delage 1500, ou pour une Amilcar 6 cylindres de se retirer de la compétition. Pour les anglais le problème était différent. N'ayant jamais pu faire monter bien haut leur drapeau, en-dehors des 24 Heures du Mans, de nombreux "sportman" — pilotes amateurs aux qualités indéniables — rachetèrent en France et en Italie ces véhicules réformés qui auraient dû normalement entrer dans le paradis des musées, pour les améliorer et les transformer, afin de participer chaque dimanche à quelques courses de côtes, ou épreuves à portée purement locale.

Il est donc normal qu'ils aient continué. Mais en France, en Italie, ou en Allemagne, nous n'avons pas la même conception de la compétition, et la multitude des formules de voitures mises à la disposition des amateurs, leur permet — selon leurs moyens — de s'adonner à une passion que nous comprenons, et de prouver leurs qualités de pilote. Il est donc à mon avis indigne de faire courir nos belles voitures couvertes de gloire et de lauriers autrement que pour des épreuves amicales, et sans autre but que de passer une journée agréable sans souci de performances élevées.



N° 42
Avril-Mai 1976
Le numéro : 10 F

l'automobiliste

la revue de l'amateur
42, rue du Bac, 75007 Paris - 548 82 05

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
"Hotchkiss", la marque "aux canons"		5
Celles du "Juste milieu" : AM et AM-2	C.-H. Tavard	9
Les "Delage" D-8S	A. Maeght	27
Les origines des mascottes de radiateur	E. Lambert	36
Pour garnir vos vitrines	J.-P. Blaisius	39
Chroniques		44
Petites annonces		47

Notre couverture : Hotchkiss 12ch. Dessin original de A. Kow

Directeur de la publication : Adrien Maeght

Rédacteur principal et maquette d'aspect : Christian-H. Tavard

Traduction anglaise par Peter Blair Richley

Abonnement 1 an - 6 numéros

Spécifier à compter de quel numéro

France : 60 F — Etranger : 75 F numéros spéciaux compris

Les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus

Je m'étonne de la légèreté, et de l'irresponsabilité de certains organisateurs d'épreuves, qui n'hésitent pas à prendre le risque grave de pousser les participants à conduire à la limite de leurs possibilités, au risque d'accidents graves. Par deux fois le pire a été évité. Récemment à Croix-en-Ternois (Pas-de-Calais), un excellent pilote de Sandford s'est retourné, et c'est un miracle qu'il n'est pas été grièvement blessé. Si ces accidents sont restés dans l'ombre c'est sans doute mieux vis-à-vis des Pouvoirs Publics, mais pourquoi ne pas avertir les participants des risques de la course sur circuit, la plupart partent au Mans avec leur cyclecar sans avoir jamais pris la moindre leçon de conduite sur piste. Mais ce qui est plus grave, c'est que n'importe qui avec un carnet de chèques dans sa poche peut aller acheter en Angleterre un Lister Jaguar et, après une visite médicale toute symbolique, tourner à plus de 200 km/h. Il y a une réglementation draconienne en ce qui concerne l'aménagement des voitures de compétition : l'arceau de sécurité est obligatoire ce qui est la moindre des choses ; les freins, les pneumatiques, les moteurs sans reniflard d'huile, les boîtes et ponts absolument étanches, etc. A quand les arceaux de sécurité sur Bugatti 35, les freins Lockheed sur Salmson San Sebastian, et des moustaches à la Joconde ! Pourquoi permettre, sous prétexte qu'elles sont anciennes, à ces voitures de courir en compétition sans respecter ces normes. A vous messieurs les iconoclastes, ou alors quelle sera la réaction des assurances, des Pouvoirs Publics, et surtout des parents ou amis d'un pilote qui se tuerait, et qu'un arceau de sécurité aurait pu sauver ? Il est probable que les organisateurs porteraient là une lourde responsabilité morale. Dans un autre ordre d'idée, les 30 ou 40 pilotes qui participent à ces épreuves semblent faire peu de cas des dangers qu'ils font courir aux amateurs de voitures anciennes. Nous avons la chance en France d'être admis sur les routes sans grande restriction, les services techniques des préfectures nous regardant d'un œil bienveillant et indulgent, car nous ne leur avons jamais créé de problème.

Il suffit de demander à nos amis Italiens les graves difficultés qu'ils ont pour circuler avec des voitures anciennes, ou aux Allemands, qui sont tenus de passer devant des commissions techniques régulièrement, pour se rendre compte de la fragilité de la réglementation actuelle nous concernant. Il y a fort à parier qu'au premier accident grave survenant à un pilote sur un circuit, nous serons tous mis dans le même sac, et à partir du moment où nous devenons un problème, des mesures sévères seront certainement prises ; tout le monde sait que les responsables de la circulation détestent les problèmes, et les résolvent régulièrement par des mesures draconiennes : visite technique, interdiction de circuler en-dehors de rallyes, bien encadrés et aux moyennes ridicules.

Nos voitures de sport et de course des années 20 et 30 n'ont plus rien à prouver, elles étaient parmi les meilleures, nos pilotes aussi. En ce qui concerne les cyclecars, qui sont nombreux en France, nous avons pensé en 1967 que c'était là l'occasion pour les amateurs en "manque" de pistes de s'amuser sans grand risque, leurs performances originales étant modestes. Il y avait, en plus, la possibilité d'un spectacle agréable pouvant attirer des spectateurs et amortir, par la même, les frais de location de circuits. Mais en ce qui concerne les voitures des années 45/60 le problème était bien différent. La plupart de ces voitures, que nous voyons maintenant sur les circuits, sont ce qui reste d'une production anglaise plus destinée à satisfaire certains minets, vieux beaux, ou play-boys désargentés et qui, à quelques rares exceptions, n'avaient jamais été admis dans de véritables compétitions. Les propriétaires de ces caricatures de voitures de sport, je veux dire : Triumph, Austin, MG, etc. trouvèrent, par le biais des voitures anciennes, la possibilité de les faire enfin courir, et pour bon nombre de gagner enfin quelques épreuves. Les Ferrari, Maserati, et autres véritables voitures de compétition n'ayant plus rien à prouver, sont la plupart du temps, soit dans des musées, soit entre les mains d'amateurs qui ne cherchent pas à posséder enfin un "palmarès".

Chaque dimanche entre 1948 et 1953 voyait s'allonger la liste des pilotes qui se tuaient sur circuit. Ces pilotes ne conduisaient pas des Triumph, Austin ou autres fausses sport, mais leurs pur-sang avaient pour noms : Gordini, Ferrari, Maserati, Lancia, Mercedes, DB Panhard ou Monopole, celles que l'on ne voit plus aujourd'hui sur les circuits. Il n'est pas honnête de présenter des caricatures de voitures de sport comme étant les pur-sang de la compétition des années 50.

Que l'on ne vienne surtout pas me dire que pour un jeune il n'est pas cher d'acheter une vieille Triumph retapée pour satisfaire son besoin de compétition automobile, car je lui conseillerais vivement de s'acheter une 2CV ou mieux une paire de patins à roulettes cela lui coûtera moins cher, et pour ceux qui auraient quelques moyens et qui veulent vraiment prouver leurs qualités de pilote, qu'ils s'achètent une des nombreuses formules modernes. Cela va de la 2CV à la Formule II en passant par toutes sortes de formules et qui vont bien assez vite pour faire peur et calmer bien des pilotes qui se croient des champions dans leur TR3 ou leur vieille voiture démodée. Alors, peut-être reverrons-nous enfin des réunions de voitures anciennes avec de vraies voitures de course.

Je sais que je vais blesser quelques-uns, en tout cas certainement pas mes amis Anglais qui commencent à penser comme moi, et si certains possesseurs de ces voitures se croient visés, ce n'est pas à eux que j'en veux, mais à ceux qui les ont égarés dans cette impasse. De toute façon, si "l'automobiliste" perd quelques abonnés j'aurai crié : "danger" !

Enfin je m'étonne que la Fédération Française des Sports Automobiles ait accepté de cautionner ces épreuves — ce qui me paraît, sur le plan moral, bien dangereux — en oubliant sa propre action en vue de sécuriser la compétition automobile, à moins que les quelques milliers de francs que lui ramènent les cotisations des membres de l'Association Sportive des Amateurs de Voitures d'Epoque justifient les risques pris.

Nous venons d'apprendre que les organisateurs du Tour de France Automobile ont décidé d'accepter cette année 20 voitures anciennes : 10 d'avant-guerre, 10 d'après-guerre, sans doute pour essayer de redonner un peu d'intérêt à leur épreuve qui se meurt dans la monotonie, et qui n'est en réalité qu'un Tour de France des circuits.

Nous verrons sans doute au départ quelques Jaguar C ou D ou peut-être E, de toute façon tellement modifiées depuis 1952 qu'il est vraiment difficile de s'y retrouver, et pour les voitures d'avant-guerre je serais assez curieux de lire la liste des participants. C'est de toute façon une initiative qui frise le ridicule, car vraiment c'est faire jouer aux voitures anciennes le rôle de clown pour amuser la foule.

A.M.

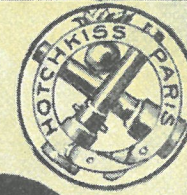
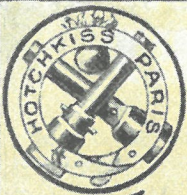
ITINERAIRE DE PASSAGE DU 6 AU 11 JUILLET

1976

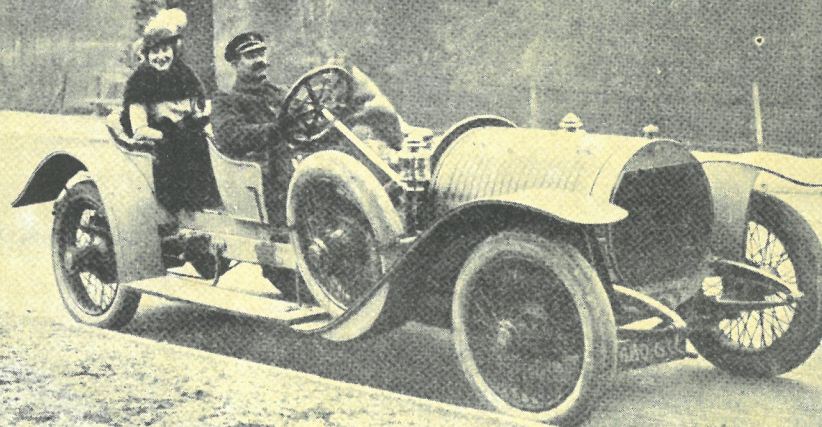
RALLYE MONTE-CARLO
DES VOITURES ANCIENNES

Les heures indiquées sur ce tableau sont les heures idéales de passage de la première voiture se présentant aux différents contrôles ; mais il est bien entendu que les premières voitures pourront passer avec plus d'une heure d'avance et le passage de la dernière voiture s'effectuera avec deux ou trois heures de décalage. Ainsi au départ de Gap le premier passage est prévu à 9h32, alors que la dernière voiture ne prendra le départ que vers 11h30.





HOTCHKISS



MAGASINS DE VENTE
21, CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS

USINES
A SAINT-DENIS (SEINE)



Publicité publiée dans la presse en 1910 — "L'Illustration" semble-t-il — présentant, dans une allée du Bois de Boulogne, une Hotchkiss X-6 de 28/30 ch carrossée en runabout.

HOTCHKISS

Christian-H. TAVARD

LA MARQUE "aux canons"

Il est assez rare qu'une société conserve pendant plus d'un siècle ses mêmes nom et label. Ce fut pourtant le cas d'une marque française qui, en 1967, atteignit sa centième année d'existence, et qui, malheureusement, a disparu depuis absorbée par le consortium Thomson-Houston-Hotchkiss-Brandt. C'est la société Hotchkiss qui se lança dans la construction automobile, dès 1903.

Précédemment elle fabriquait de l'armement, et plus spécialement des canons à tir rapide, et des mitrailleuses. C'est en raison de la précision d'usinage nécessaire dans ce genre de fabrication, que la marque fut amenée à : d'abord sous-traiter des pièces de moteurs pour différentes marques d'automobiles, puis à en réaliser pour la mise en œuvre de ses propres voitures.

Promouvant l'implantation des trusts américains, c'est dès 1867 que Benjamin Berkeley Hotchkiss – déjà très connu outre-Atlantique pour ses fabrications d'armes pendant la Guerre de Sécession (1860–1865) – vint s'établir en France, pour installer plusieurs usines sur notre sol aussi bien que dans d'autres pays d'Europe.

Descendant d'une vieille famille anglaise installée vers 1641 à New-Haven, B.B. Hotchkiss naquit en octobre 1826 dans une petite ville du Connecticut : Watertown. N'ayant sans doute pas fait de longues études, il se signala pourtant assez jeune par ses inventions mécaniques, à caractère plus particulièrement militaire. Il semble qu'il put acquérir ses connaissances techniques en travaillant dans plusieurs usines métallurgiques américaines, et non sur les bancs d'une école ou d'une université.

Il n'avait pas 30 ans lorsqu'en 1855 il débuta – avec son frère Andrew – la fabrication de canons rayés à chargement par la culasse, entre autres pour le Mexique. L'un d'eux, pris par les troupes françaises, se trouve même au Musée de l'Armée à Paris. Mais ce fut la Guerre de Sécession qui lui permit d'acquérir sa grande fortune, et d'essaimer, plus tard, des usines en la vieille Europe.

Lors de celle-ci, le Gouvernement Fédéral Nordiste lui passa de nombreuses commandes pour divers matériels de guerre, dont un fusil à répétition. Celles-ci furent réalisées dans l'usine de New York.

LE TEMPS DES CANONS

Lors de la guerre franco-allemande de 1870–1871, il fut chargé par le Gouvernement de la Défense Nationale de créer une cartoucherie dans l'Aveyron, à Viviez, près de Rodez. Quelques années plus tard, en 1875, après avoir installé un petit



Benjamin-Berkeley Hotchkiss fondateur de la marque (1826–1885)

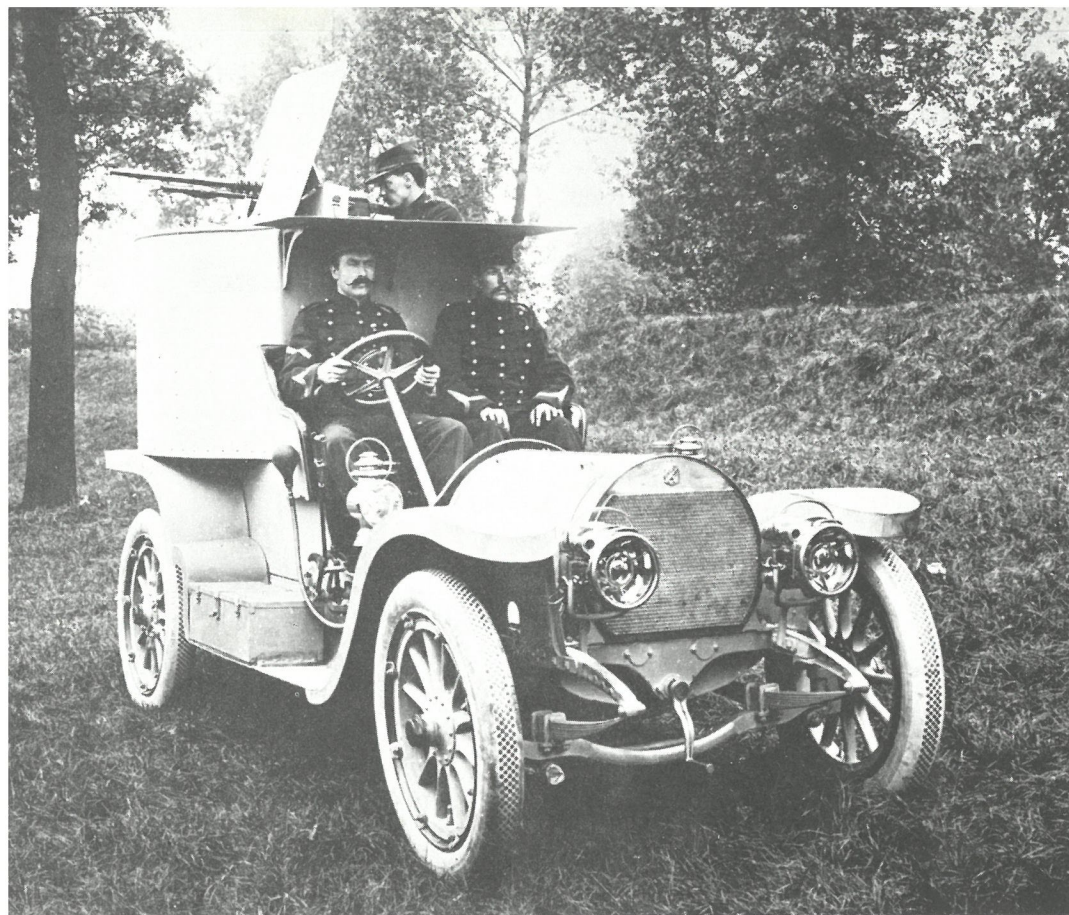
atelier de mécanique à Paris, il fit construire une usine à St Denis-Barrage pour fabriquer, en série, un canon automatique ne présentant pas les défauts qu'il avait remarqués sur la mitrailleuse de Reffye en 1870.

C'est sur son emplacement que s'élevait, il y a encore quelques années, l'usine d'automobiles Hotchkiss. Le canon-revolver de 37 mm, but de cette première usine, fut rapidement adopté par la Marine Nationale française dont elle arma les bâtiments pendant près d'un demi-siècle. Plusieurs autres nations, dont la Grande-Bretagne, l'adoptèrent aussi, et à la suite, vers 1880, il créa plusieurs autres types de canons à tir rapide, dont certains armaient encore les auto-canon Renault en 1914, tandis que d'autres participèrent, entre autres, à la défense de Verdun en 1917.

Célèbre et couvert d'honneurs, il reçut la Légion d'Honneur et, par le Danemark, la Croix de Laneborg. Lorsqu'il mourut à Paris, dans son hôtel particulier de la rue de Bel Respiro (actuelle rue Balzac, semble-t-il) le 4 février 1885, il laissait derrière lui le souvenir unanime d'un homme bon et généreux, auprès duquel aucun malheureux n'avait vainement fait appel. Sa veuve le fit transporter au cimetière de Sharon, dans le Connecticut.

À la suite ses usines de France, qu'il avait d'ailleurs transformées en société quelques années avant, devinrent entièrement françaises sous la direction de ses proches collaborateurs. Ainsi l'on peut constater que B.B. Hotchkiss semble avoir été le premier à comprendre l'importance de la France pour l'investissement des capitaux américains. En fait, il nous rendait l'aide que nos Lafayette et Rochambeau avaient apportée à la jeune Amérique lors de la Guerre de l'Indépendance, un siècle plus tôt.

La nouvelle société continua les fabrications précédentes, et y ajouta, à partir de 1900, celle de la mitrailleuse de 8 mm qui équipa l'armée française pendant un quart de siècle.



Première automitrailleuse Hotchkiss produite en 1904 pour la Turquie. Collection Daniel Tard.

LE TEMPS DE L'AUTOMOBILE

Au début de ce siècle Hotchkiss se vit alors confier – du fait de l'excellence de ses machines-outils de précision – la fabrication de pièces de précision pour l'automobile. C'est à la suite que la marque se lança dans cette construction.

C'est pour la tristement célèbre course Paris-Madrid 1903, que les "Automobiles Hotchkiss" pensèrent engager leur premier modèle. Mais, non prêt à temps, il ne put y participer. Par contre, en 1904, elles engagèrent 3 voitures dans les éliminatoires françaises de la plus célèbre course automobile d'alors : la Gordon-Bennett.

Lancée dans la construction d'automobiles de tourisme, particulièrement connues pour leur résistance, la marque "aux canons croisés" participa encore en 1906 au 1er Grand Prix de l'Automobile Club de France, où malheureusement ses pilotes n'eurent pas de chance.

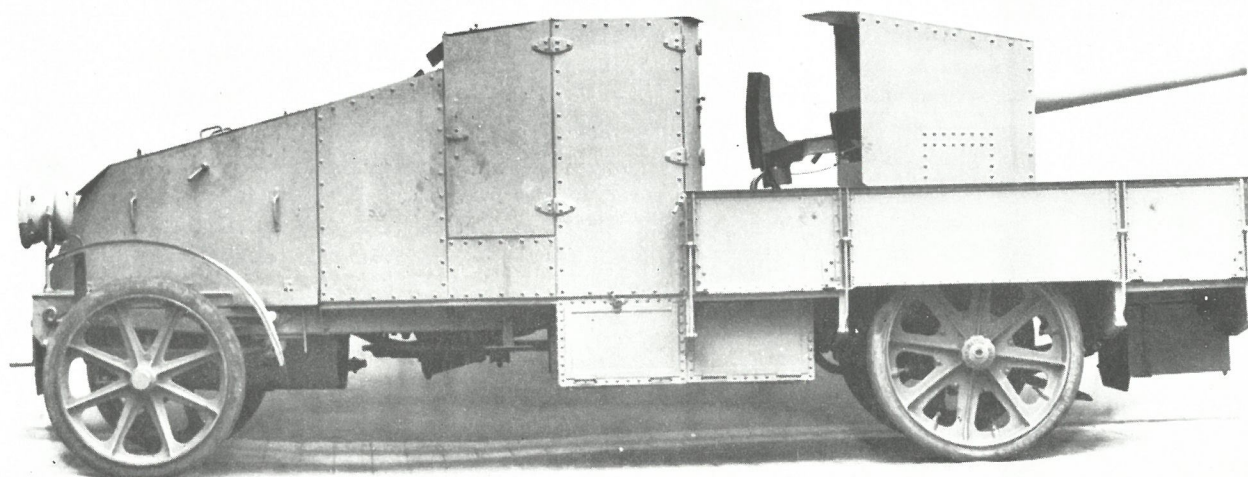
Continuant par ailleurs sa tradition militaire, Hotchkiss sortit en 1904 une automitrailleuse vendue aux Turcs.

La "Hotchkiss" était alors – comme elle le restera toujours – une voiture vendue à une clientèle d'élite. Son plus célèbre modèle date d'après 1920. C'est le type "AM" au radiateur en fer à cheval sorti en 1923, et doté d'un 4 cylindres de 2,4 litres. Deux ans plus tard elle devient la "AM-2", que la publicité fit connaître sous le nom de "Juste milieu". C'est cette voiture qui, vers 1928, était devenue la production de base de la marque.

1929 la voit battre plusieurs records du monde sur un modèle de série, ouvrant une suite de 5 années de gloire pour la marque. Puis, en 1932, 1933, 1934, c'est de suite une première place au Rallye de Monte-Carlo qui présentait alors des difficultés inconnues maintenant. Simultanément elle remporte la 1ère place de la Coupe des Alpes en 1933, puis l'année d'après au Rallye de St-Raphaël.

LE TEMPS DES RECORDS... ET DES BLINDES

Cette même année 1934 consacre la marque quand une de ses 11ch de série devient la plus rapide du monde pendant 2 jours et 2 nuits avec 153 km/h ! Au total, en 53 heures, cette voiture de série à carrosserie spéciale drague 15 records du monde !



Auto-canon Renault de 16 ch, armée d'un canon à tir rapide semi-automatique de 47 mm Hotchkiss, utilisée dès 1915 par l'armée française. Photo collection "Autobiographie Renault".

Malheureusement l'horizon international s'assombrissant, Hotchkiss va revenir à sa vocation première en construisant des chars d'assaut légers pour la cavalerie motorisée ; ce sont les H.35 et H.39 qui armèrent 21 de nos régiments. Ils étaient tellement excellents que ceux, capturés par les allemands, furent utilisés par eux aussi bien dans les unités de maintien de l'ordre dans les territoires que pour combattre sur le front russe.

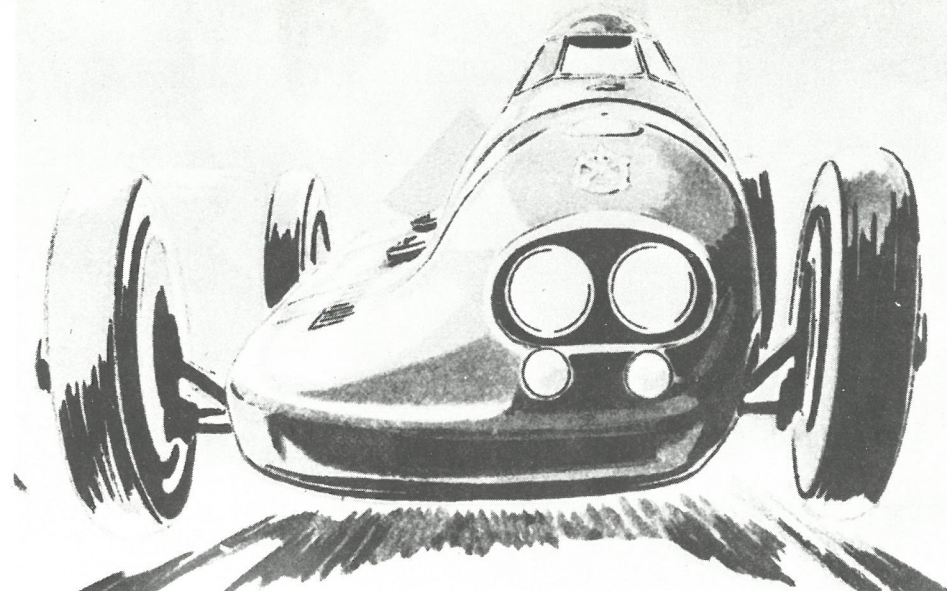
Entre deux, Hotchkiss absorbait, vers 1934, la marque "Amilcar", et sortit en 1939, avec le concours du célèbre ingénieur J.A. Grégoire, une nouvelle voiture révolutionnaire : "l'Amilcar Compound".

LE TEMPS DES CONCENTRATIONS

Après la Seconde Guerre mondiale Hotchkiss continua la construction automobile en fabriquant, sous licence Willys, la "Jeep" à partir de 1954.

Pourtant précédemment, avant 1950, l'ingénieur J.A. Grégoire le "Père de la traction avant" conçoit, en collaboration avec Hotchkiss, une voiture qui connut une grande célébrité malgré qu'elle n'ait été construite qu'à moins de 200 exemplaires. C'est la célèbre "Hotchkiss-Grégoire" à traction avant.

Un des quelques chars Hotchkiss H.39 à canon de 37 mm long, encore utilisés par les Israéliens lors de la campagne du Sinaï en 1956. Photo E.C.P.A.



La 11 ch Hotchkiss monoplace spéciale des records de 1934. Dessin de Geo Ham. Coll. Daniel Tard.

Puis en 1952, toujours sous les directives du célèbre ingénieur, l'usine réalise la première voiture française à turbine, équipée d'une turbine à gaz "Socema".

A la même époque la marque "aux canons croisés" sortait son dernier modèle "Anjou". Depuis 1903, la marque avait sorti environ 70 modèles différents qu'ils soient de tourisme ou de course.

Dès 1946 Hotchkiss s'était, par contre, lancé dans la fabrication des poids lourds dont le premier fut le "PL-20". Puis, en 1952, c'est la camionnette 4x4 Latil, marque récemment rachetée, suivie en 1955 de la marque de luxe "Delahaye", laquelle avait précédemment absorbée "Brasier" en 1928 et "Delage" en 1934. Dans ces dix dernières années, Hotchkiss se cantonne dans la fabrication des véhicules utilitaires "PL-50", "DM-50", etc., et également dans celle de moteurs pour camions, et de véhicules spéciaux chenillés. Ceux-ci sont de 2 types : soit entièrement civils susceptibles d'être amphibies -- et dont certains sont utilisés par les expéditions polaires françaises -- soit des véhicules chenillés, légèrement blindés, dont le châssis de base peut être doté de 5 carrosseries différentes. La construction de ces derniers commença en 1958, et dura jusqu'à la fin de la marque ; ils arment, entre autres, l'armée fédérale allemande. D'autres modèles de blindés furent ensuite également étudiés par Hotchkiss, dont le "Crotale" produit maintenant en série par une autre société.

Lors du Tour de France cycliste en 1967, la marque fournit les poids lourds accompagnant la caravane.

Du fait de la concentration industrielle, la marque "aux canons croisés" est maintenant englobée dans le groupe "Thomson-Houston-Hotchkiss-Brandt" aux multiples activités, allant du téléviseur à la machine à laver, aux radars, lance-missiles, et mortiers d'infanterie. Les prix élevés des seconds aident la fabrication compétitive des premiers.

C.-H. T.

Celles du Juste Milieu

les Ch HOTCHKISS

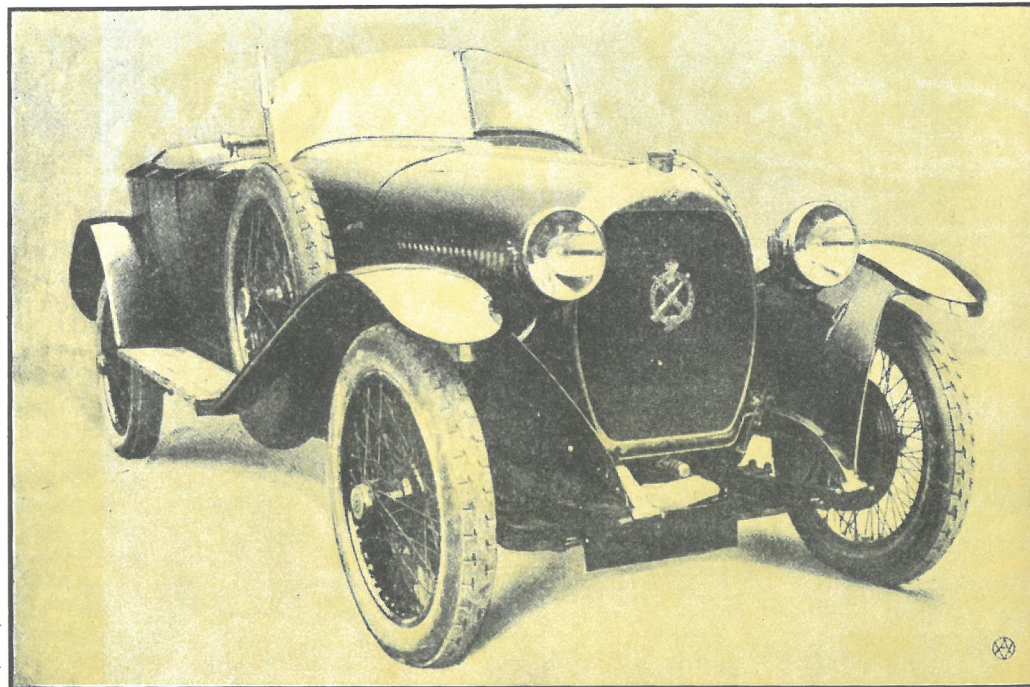
types AM et AM 2 -1923-1932-

Dès le 16 octobre 1920 la firme Hotchkiss, abandonnant la fabrication prioritaire de la mitrailleuse de 8 mm et de quelques autres armes, présentait au Service des Mines une nouvelle voiture. Immatriculée AH, c'était une 20ch, 4 cylindres 95x140, qui devait devenir le chef de file d'une brillante série, parmi laquelle les types AM et AM-2 furent les plus produits et les plus célèbres.

LA "AM" UN MODELE SANS CESSE PERFECTIONNE

Le type AM sortit en novembre 1922 à la suite du AL présenté aux Mines juste un an avant, et des AK et AJ, datant respectivement d'avril et juin 1922. Sur ces quatre modèles trois étaient des 4 cylindres, la AK étant par contre une 6 cylindres de 32ch, les autres n'étant que des 20ch fiscaux. Elles étaient donc toutes des grosses voitures, et en sortant fin 1922 la AM, la "marque aux canons" prenait une option sur un "juste milieu", définition qui devait devenir le slogan des deux modèles.

Encore qu'accepté par le Service des Mines le 8 novembre 1922, le type AM ne fut semble-t-il présenté que lors du Salon de 1923, la première notice d'entretien ne datant que de cette année-là. Remarquons que sur celle-ci ne figurait pas encore le slogan publicitaire de



Une des premières AM carrossées en torpédo pontée. Document "La Vie Automobile".

“La voiture du juste milieu” qui n’apparut qu’en 1925.

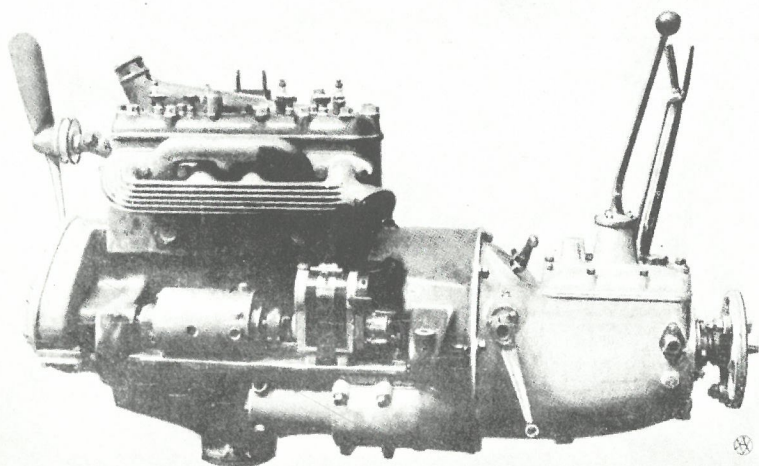
D’autre part, la presse spécialisée n’en fit véritablement une présentation complète qu’à partir de 1924. Ainsi, dans le numéro du Salon de “La Vie Automobile” de 1924, le commentateur des différents modèles présentés indiquait que la 12ch Hotchkiss, fabriquée depuis quelques mois, était “sans cesse perfectionnée,... et peut revendiquer la première place sur le marché automobile”. D’ailleurs “Le Catalogue des Catalogues” ne l’indique qu’avec le double millésime 1923-1924, les premiers châssis produits étant numérotés à partir de 6 500.

Notre confrère d’alors se répandait d’ailleurs en éloges sur elle signalant qu’elle possédait “en-dehors des qualités bien connues de sérieux, de robustesse, et de fini, d’autres qualités, nous ne dirons pas plus précieuses mais infiniment agréables, à savoir : la puissance, la nervosité, la vitesse et le confort”.

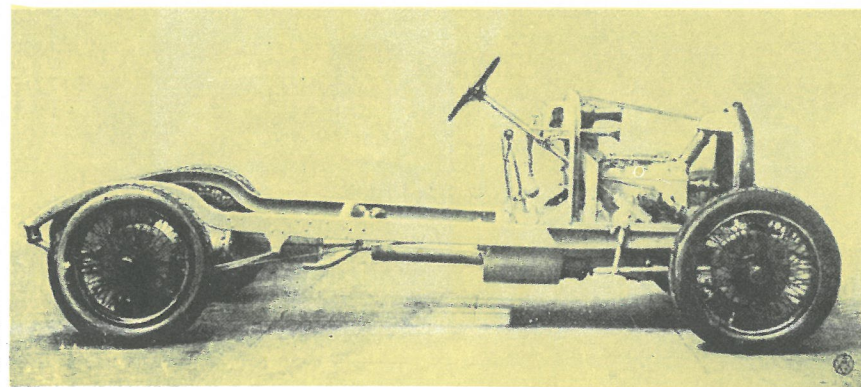
Le **moteur** — un 4 cylindres 80x120 mm de 2 402 cc de cylindrée refroidi par eau — formait un ensemble compact et de lignes nettes, avec son carter supérieur en fonte. La culasse rapportée présentait comme particularité que les sections de passage de l’eau — en contact direct avec les chemises de cylindres — étaient nombreuses et de grandes dimensions, permettant ainsi un refroidissement par thermo-siphon ; l’ensemble était alimenté par un **radiateur** Moreux d’environ 25 litres, refroidi par un ventilateur bipale.

Ce moteur se caractérisait, entre autres, par la disposition particulière de ses **soupapes** placées à droite des cylindres et légèrement inclinées. En effet, elles

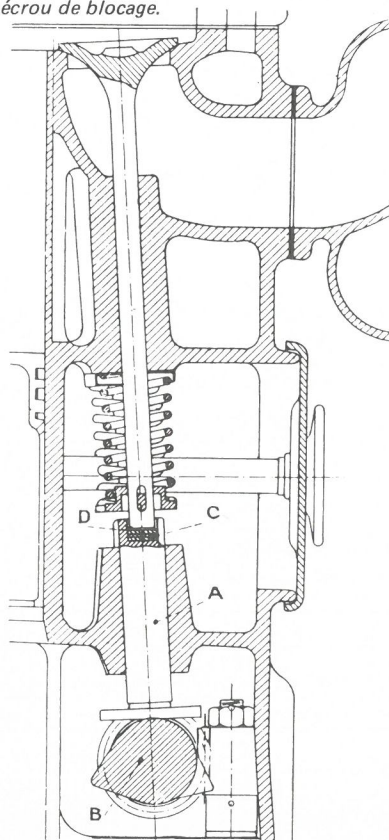
Profil gauche du bloc moteur de la AM. Document “La Vie Automobile”.



Le châssis de la 12 ch Hotchkiss type AM dans sa première version commercialisée. Document “La Vie Automobile”.



Dessin technique montrant la disposition des soupapes sur le moteur du type AM. L’on y reconnaît : A) poussoir ; B) arbre à cames ; C) vis de réglage ; D) contre-écrou de blocage.



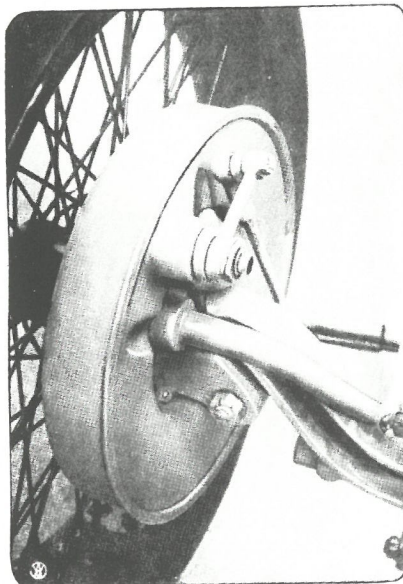
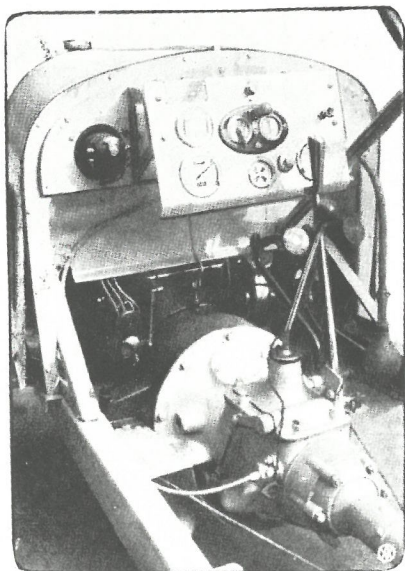
n’étaient pas disposées sur une seule ligne bien que les **poussoirs**, les attaquant directement, le soient. Ceci permettait d’éviter une longueur exagérée du bloc moteur, et diminuait ainsi sensiblement le volume de chaque chambre d’explosion ; pour ce — comme l’expliquait le commentateur — “on a fait pivoter légèrement chaque chambre autour de l’axe du cylindre, si bien qu’une ligne passant par le centre des deux soupapes d’un cylindre fait un léger angle aigu avec l’axe général du moteur”. L’**arbre à cames** commandant ces soupapes était monté sur quatre paliers.

Par contre, le **vilebrequin** était à trois paliers, avec **bielles** en acier estampé et **pistons** en alliage d’aluminium ; ceux-ci étaient légèrement évidés sur les côtés au droit des axes, constitution alors reconnue comme techniquement la meilleure. Chacun d’eux portait trois segments, celui du bas servant de racleur d’huile.

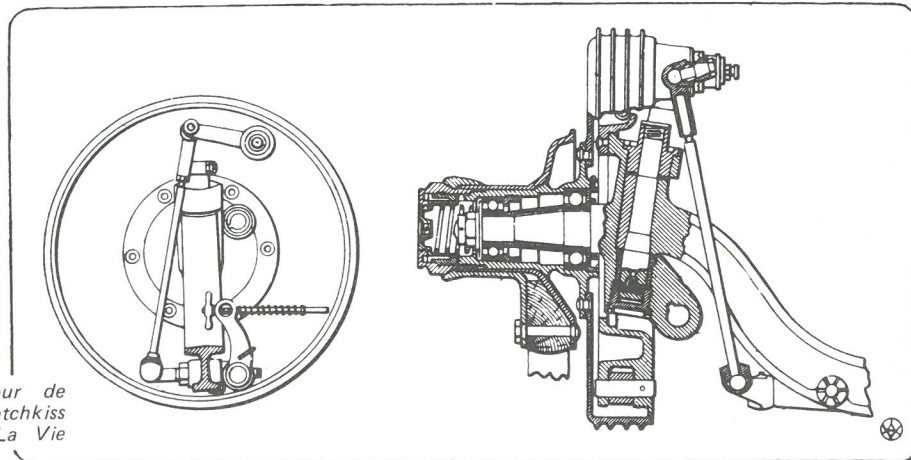
Remarquons que, sans doute, les premiers moteurs de l’AM furent équipés de pistons en fonte, puisque la notice d’entretien de février 1925 indique : l’avance maximum est de 11 mm pour ceux-ci, et de 7 mm maximum pour les pistons en aluminium, cotes mesurées sur leurs courses respectives. D’autre part la notice d’entretien de 1923, indique que : “l’allumage doit se produire environ 2 mm avant le point mort supérieur du piston (course de compression)”.

Le **graissage** sous pression était assuré par pompe à engrenages, tandis que les chambres d’explosion étaient alimentées par un **carburateur** Zenith, et que l’allumage était assuré par une **magnéto** Magnelli dite “à avance variable” ; elle assurait l’allumage dans l’ordre suivant en partant de l’avant : 1-3-4-2.

L’**embrayage** monodisque était suivi par une boîte à 4 vitesses avec 3 baladeurs, le troisième étant réservé à



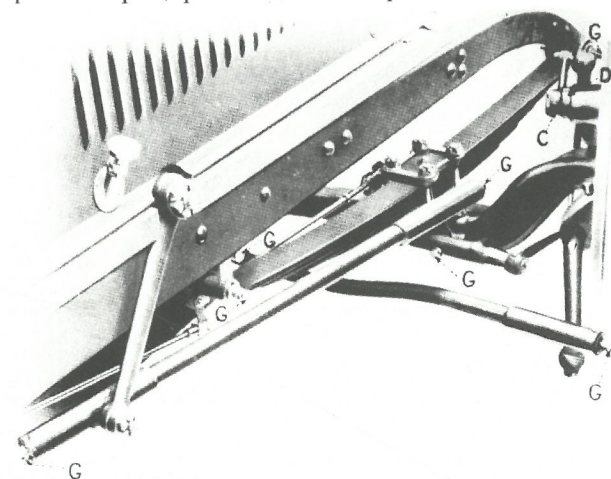
Détails du tambour de frein avant de l'Hotchkiss AM. Document "La Vie Automobile".



la marche arrière, et étant muni d'un poussoir à ressort empêchant de la prendre involontairement.

L'ensemble du bloc moteur-embrayage était suspendu en quatre points par des "supports en tôle d'acier recourbée en forme de triangle, dont le vertical était rivé aux longerons du châssis, les deux autres bouts accolés l'un à l'autre étant fixés à la patte du moteur.

Signalons que dès 1923 fut monté à l'avant gauche du moteur derrière le radiateur, un **gonfleur** pour les pneumatiques, perfectionnement particulièrement utile



Suspension avant, et tringlerie de commande de direction de la AM.

en cas de crevaisons ; celles-ci étant encore assez fréquentes à l'époque. Pour le faire fonctionner le moteur devait tourner au ralenti, à environ 300 à 400 t/mn, "pour éviter un échauffement exagéré de l'air refoulé dans le pneumatique".

La **transmission** au pont arrière "banjo" s'effectuait par un tube léger terminé par deux joints élastiques Hardy. Pour l'empêcher de faire béquille en cas d'accident, avait même été prévu un doigt fixé à la sortie de la boîte, et le maintenant en position.

Le **châssis** classique en tôle d'acier, était renforcé par une traverse tubulaire centrale, et ne pesait pas moins, avec le bloc moteur et le train de roues, d'un millier de kilogs. Il était doté d'une **suspension** classique avec quatre ressorts à six lames.

Le dispositif de freinage breveté Hotchkiss comportait des **tambours de freins** de grand diamètre, ceux avant étant à action progressive et énergique. Ce système permettait de ne provoquer aucune réaction "quelque soit le braquage des roues", et le commentateur ajoutait même que : "c'est certainement l'un des systèmes les mieux compris, et offrant le maximum de sécurité". Ces freins avant et arrière devaient être réglés "de manière à serrer sensiblement en même temps, plutôt avec une légère avance aux freins avant". Quant au frein à main il n'agissait naturellement que sur les roues arrière.

Les **roues** étaient à rayons métalliques type R.A.F. de 820 x 120 mm, et étaient maintenues par des écrous à

Les RADIATEURS

INAL LOBÉ

G. MOREUX & C^{ie}

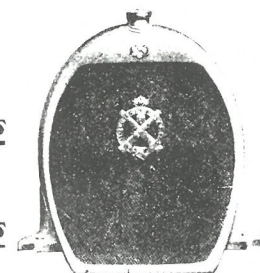
SONT

Les plus légers

Les plus solides

Les plus

puissants



Ils sont adoptés par toutes

RADIATEUR HOTCHKISS

LES GRANDES MARQUES

G. MOREUX & C^{ie}

24, rue Fromont, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Registre du Commerce Seine: 59786

chapeau. Enfin, signalons que la direction était inclinable de 35° à 45°, suivant les désirs du conducteur.

LES CONCLUSIONS D'UN ESSAYEUR D'ALORS

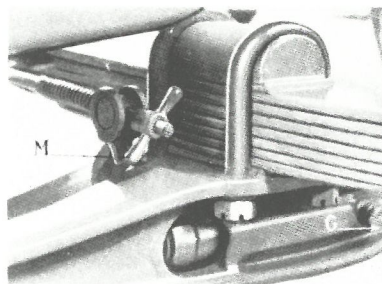
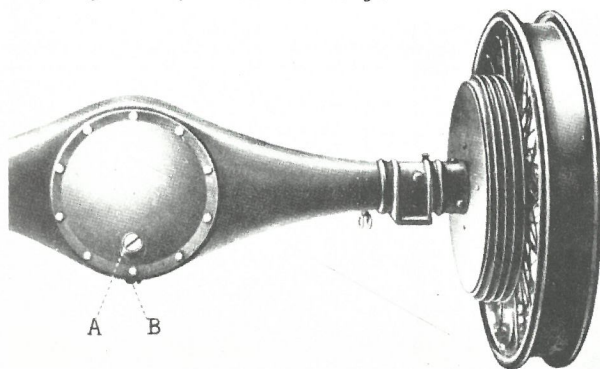
Dès les premiers mois de 1924, les automobilistes sportifs obtinrent des résultats remarquables dans les compétitions. Ainsi, le 30 mars, Piccioni gagna la course de côte d'Argenteuil. D'autres coureurs battirent, ou établirent de nombreux records en catégorie tourisme aussi bien à La Turbie, qu'au Ballon d'Alsace, ou à Château-Thierry.

C'est, semble-t-il, en septembre 1924 que L. Cazalis fit — avec l'assistance d'un coéquipier — l'essai d'une AM 12ch carrossée en torpédo avec pare-brise, mais sans capote. Celui-ci fut publié dans "La Vie Automobile" du 10 octobre, où nous en avons extrait les renseignements les plus intéressants permettant de juger de ses qualités routières.

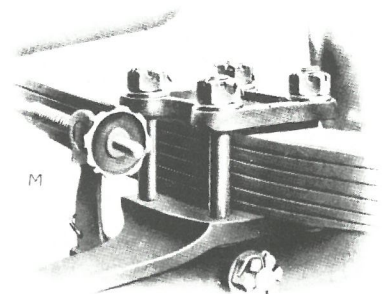
Le parcours de l'essai totalisant 380 km avec départ et retour à Paris, passait par les localités suivantes : Rocquencourt, St-Germain, Mantes, Vernon, Louviers, Pont-de-l'Arche, Rouen, Tôtes et Dieppe. Malgré la traversée de celles-ci, ralentissant forcément l'allure, et en roulant sous la pluie sur l'aller et retour Rouen-Dieppe-Rouen, L. Cazalis réussit une moyenne de 68 km/h ce qui, pour l'époque, était très valable en tourisme, l'AM ne dépassant que faiblement les 100 km/h en pointe. De plus, il fallait compter avec l'état des routes d'alors.

Son rapport de route nous fait savoir que la plupart des côtes furent gravies en prise directe, et sans que le moteur peine, à l'exception de quelques-unes dont : la côte de Dieppe en 3ème à 60 km/h, et celle du Cœur-Volant qui le fut à 50 km/h. Par contre celle de Gaillon le fut en prise directe à 58 km/h malgré qu'elle

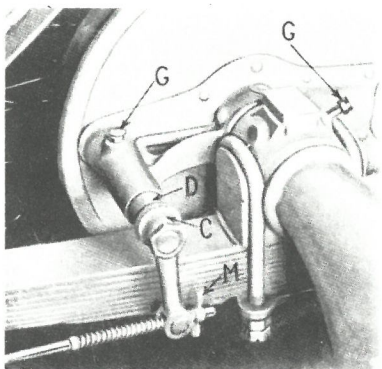
Vue partielle du pont arrière de la AM. En A le bouchon de remplissage d'huile, et B celui de vidange.



Détails du système de réglage de la tringlerie de frein avant sur la AM-2 (en haut) et sur la AM (ci-dessous).



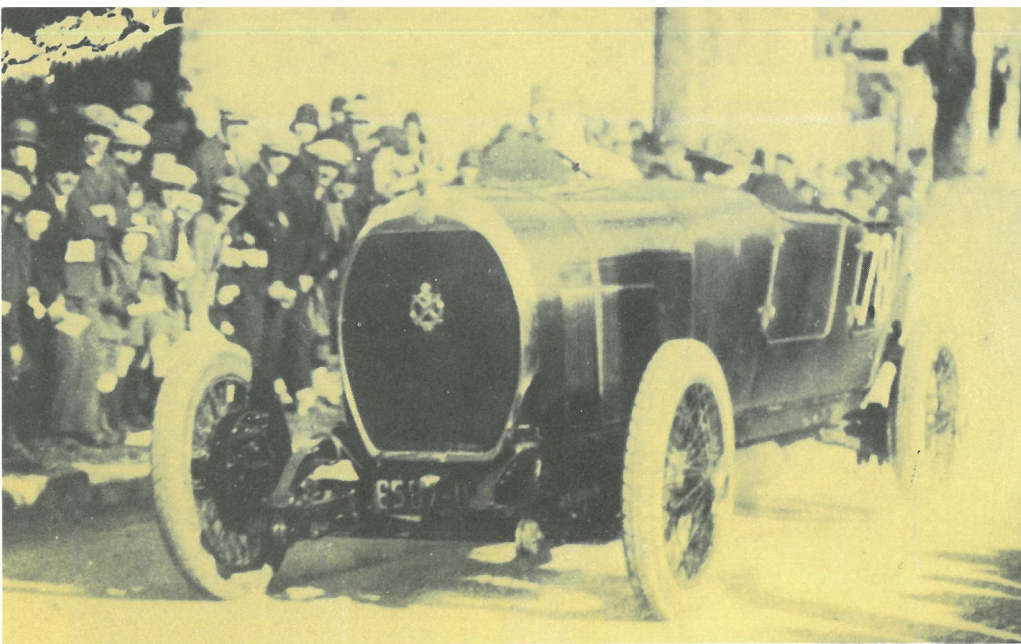
Détails (ci-dessous) de la fixation du pont arrière de la AM-2 sur le ressort, ainsi que de la tringle, et de la manette de commande de frein.



ON NE DÉPASSE PAS
LA 12 CH.
HOTCHKISS

USINES & BÂTIMENTS 6 ROUTE DE GONESSE
S^T DENIS.

MAGASINS D'EXPOSITION
CHAMPS ÉLYSÉES 154.



Piccioni sur Hotchkiss 12 ch AM le 30 mars 1924 à la course de côte d'Argenteuil.

fut défoncée, ainsi que celle de St-Cloud gravie à 20 km/h sans changer de vitesse, mais terminée à plus de 50 km/h, ce qui en dit long sur les qualités du moteur.

Sur ce parcours la **consommation** ne dépassa pas 14 litres aux 100 km à l'aller, et 13 litres au retour, malgré que lors de celui-ci la moyenne fut plus élevée, mais bénéficiait du rodage. Quant à la consommation d'huile, elle fut de 400 à 500 cc aux 100 km.

Par ailleurs L. Cazalis effectua des essais de vitesse, et d'accélération freinage sur la route rectiligne au sud d'Arpajon, traditionnellement utilisée par les automobilistes sportifs et professionnels des "Années Folles".

Malgré un vent d'ouest soufflant violemment de côté, il atteignit, sur 1 km, une vitesse moyenne maximum de 101 km/h ; pourtant, après le kilomètre, les 103 km/h finirent par être atteints. Ceci laisse à penser que dans de meilleures conditions la 12ch AM aurait pu rouler aux environs de 105 km/h.

Lors de l'essai d'**accélération** notre confrère réussit à parcourir les 100 m départ arrêté en 10" 2/5, soit à une vitesse de 54 km/h, puis les 200 m en 16", c'est-à-dire à 70 km/h. Lors de cette épreuve la seconde fut

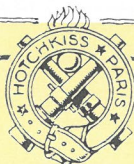
prise au bout de 18 m, la troisième après 88 m, enfin la quatrième après 200 m. Il en déduisit que la première vitesse très démultipliée, était "prévue uniquement pour des démarrages très difficiles", tandis que la seconde pouvait être enclenchée pour un démarrage normal et permettre une "accélération particulièrement rapide".

Quant au **freinage** il le trouvait "extrêmement progressif et souple". Aucune réaction ne se produisant au freinage sur la direction, il jugeait qu'avec la 12ch AM il était possible "de freiner énergiquement aussi bien sur route glissante que sèche sans dévier d'un centimètre". Ainsi, lors de ces essais, il put freiner sur moins de 50 m à 90 km/h, sur moins de 35 m à 80 km/h, et sur 5 m à 30 km/h.

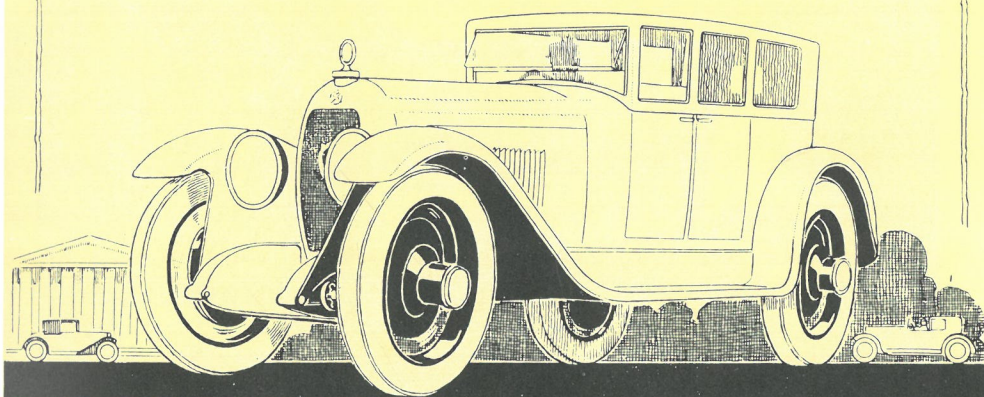
En résumé L. Cazalis jugeait que l'AM Hotchkiss avait une direction agréable, une suspension très souple, et une tenue de route parfaite, et concluait ainsi : "L'une des voitures de grand tourisme parmi les plus parfaites qui soient".

Une berline 12 ch devant l'établissement thermal d'Evian vers 1927. Collection A.M.





Les qualités de la
voiturette
économique et légère
Celles de la grosse
voiture
luxueuse et rapide
sont toutes réunies
dans la
12 ch. Hotchkiss
c'est le
JUSTE MILIEU

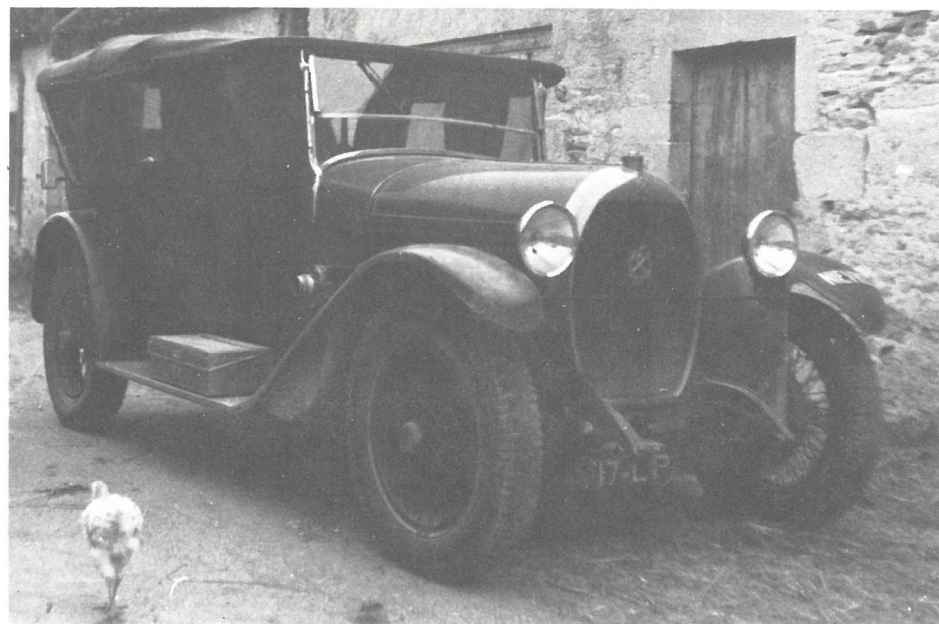


—A. KOW.—

HOTCHKISS

12 CH

154
Champs-Élysées
PARIS



Torpédo AM-2 capotée, encore utilisée en 1956 dans la Nièvre, dans un état parfait malgré un service de trente années. Photo C.-H. T.

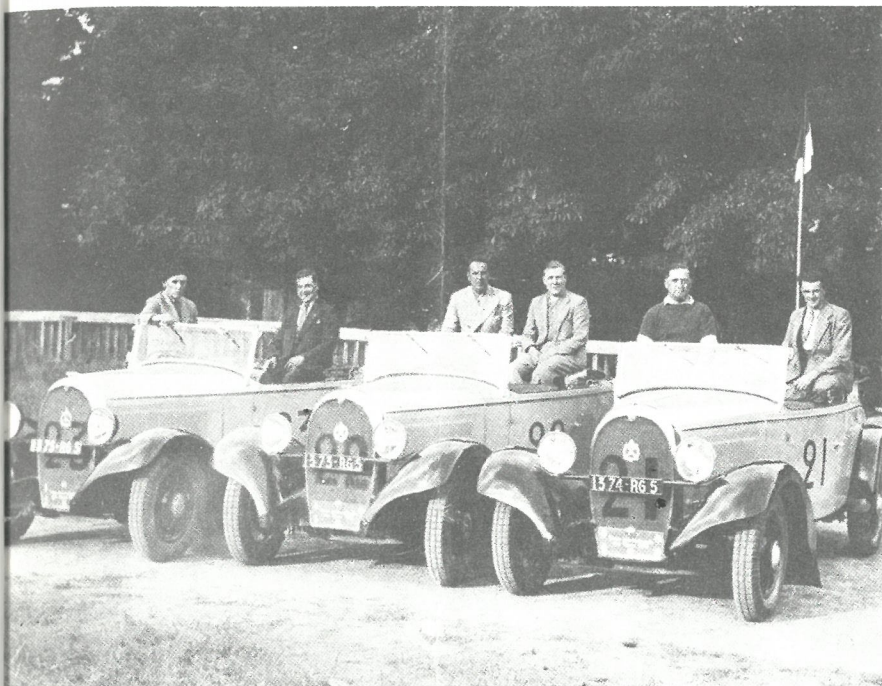
LES CARROSSERIES

Normalement lors de la sortie de la Hotchkiss AM la marque ne vendait que le châssis nu, la carrosserie étant en plus, et le plus souvent exécutée chez un carrossier. Les dimensions de ce châssis étaient de 3 050 mm pour l'empattement et de 1 350 mm pour la voie. Le châssis seul valait en 1925, 28 500 F, avec une carrosserie torpédo 4 places plus 2 strapontins, le prix de la voiture atteignait 36 500 F, et carrossée en conduite intérieure de même capacité, 41 000 F, des francs Poincaré naturellement.

Comparativement aux voitures modernes, l'on pouvait facilement faire monter dans ces voitures jusqu'à 8 personnes sans qu'elles se gênent mutuellement.

Ayant estimé qu'il n'était pas bon d'établir seulement un bon châssis, la direction de la marque jugea qu'il serait préférable de le vendre tout carrossé, comme le faisait déjà certaines marques — il est vrai de beaucoup plus grande diffusion — telles que Citroën et Renault.

Aussi fut-il installé à St-Denis de nouveaux ateliers de 25 000 m² avec des halls de montage de 180 m de long, qui firent de l'usine Hotchkiss un ensemble industriel considérable pour l'époque ; ce à partir de 1924. Cette usine était organisée "selon un plan qui peut servir de modèle à quiconque, aussi bien sous le rapport



L'équipe gagnante de la Coupe des Alpes de 1933. De droite à gauche : Bradley, Vasselle, Gas, Trévoux, Duhamel et Bury, qui réalisèrent le meilleur temps toutes équipes et catégories. Photo "La Pratique automobile" du 1.12.1933.

taient l'abaissement de deux **strapontins**, qui s'encastraient dans la large paroi transversale, lorsqu'ils étaient relevés. Offrant abaissés une longueur de 360 mm pour 330 mm de largeur, ils étaient écartés de 400 mm, et ne laissaient que 20 mm entre leur dessous et le plancher. De plus une poche avec rabat, pour loger quelques objets d'utilité pour le voyage, était disposée entre eux dans l'épaisseur de la paroi.

Ce rabat, et les garnitures de portières, ainsi que le dossier, le siège et les accoudoirs de la banquette, étaient garnis de cuir marron, tandis que les parois, et les strapontins, étaient, par contre, tapissés de velours de même couleur.

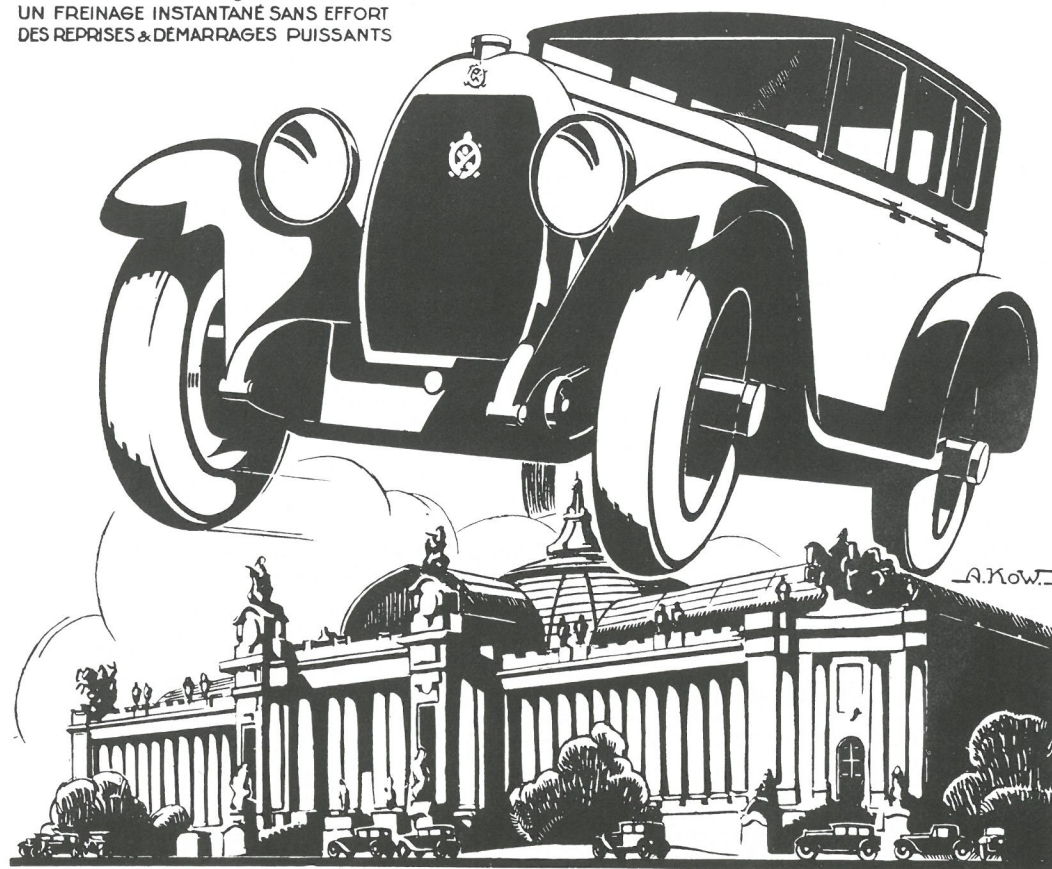
De plus, toute la partie supérieure de la paroi au-dessus des strapontins était plaquée de bois vernis dans lequel étaient aménagés trois coffrets vide-poches bien utiles, et malheureusement disparus sur les voitures modernes.

La **banquette arrière** large de plus de 1100 mm permettait à trois personnes moyennement fortes de s'y asseoir, tandis que **celle avant** était séparée par une nervure centrale, la transformant en quelque sorte en

La 12 ch. Hotchkiss a dominé le Salon. Elle doit être votre voiture!

LA 12 CH. HOTCHKISS 1927
RESTE 'LE JUSTE MILIEU' AVEC

UNE SUSPENSION REMARQUABLEMENT DOUCE
UN FREINAGE INSTANTANÉ SANS EFFORT
DES REPRISES & DÉMARRAGES PUISSANTS



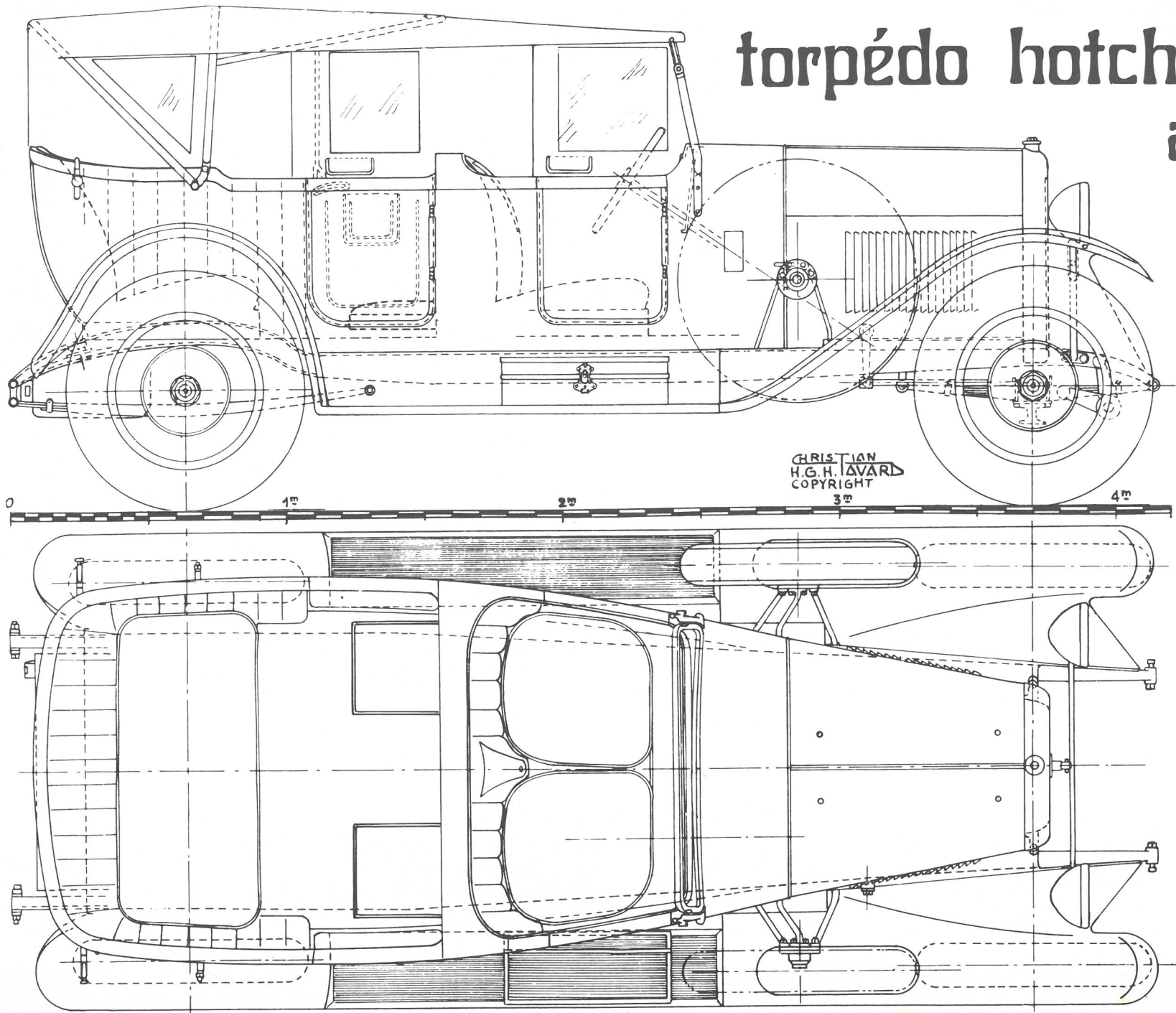
HOTCHKISS

EXPOSITION & VENTE
134 CHAMPS-ÉLYSÉES

USINES & BUREAUX
168 BORNANO-S. DENIS



torpédo hotchkiss am2



1925.

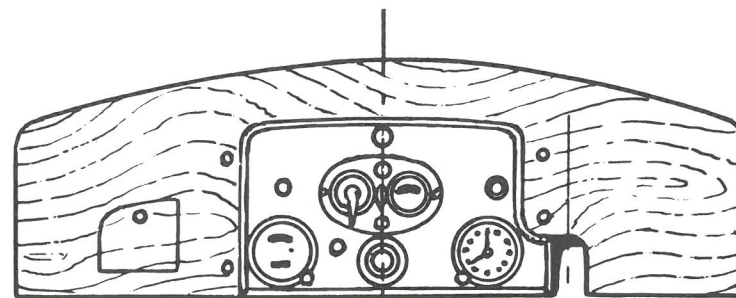
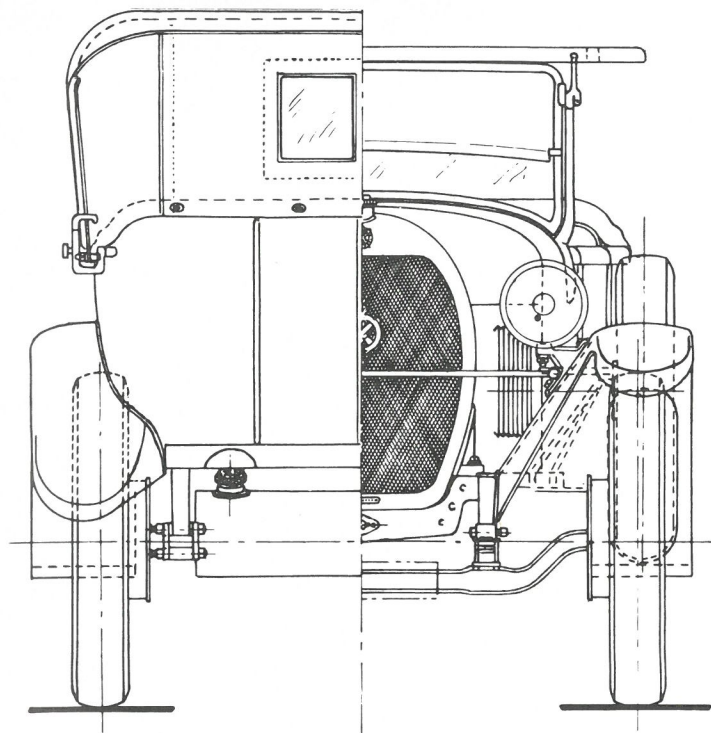
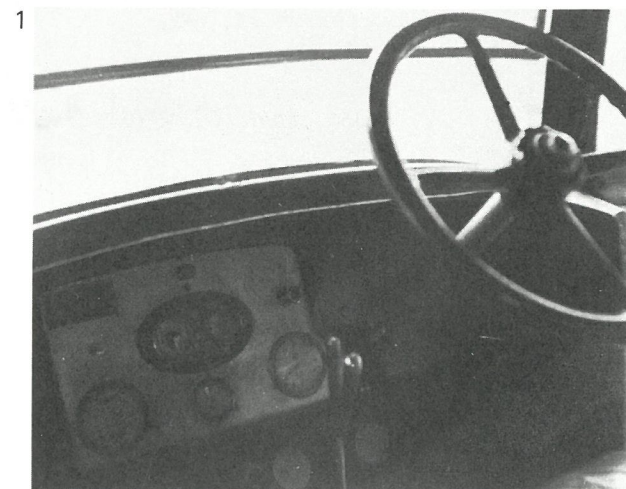


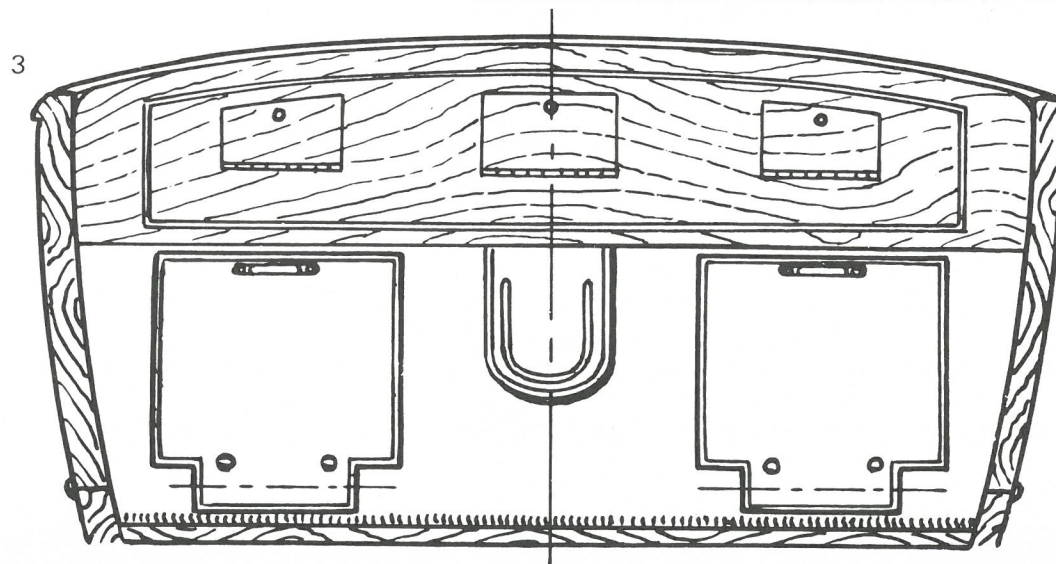
Planche de bord de la Hotchkiss AM-2. Echelle : 1/10ème.



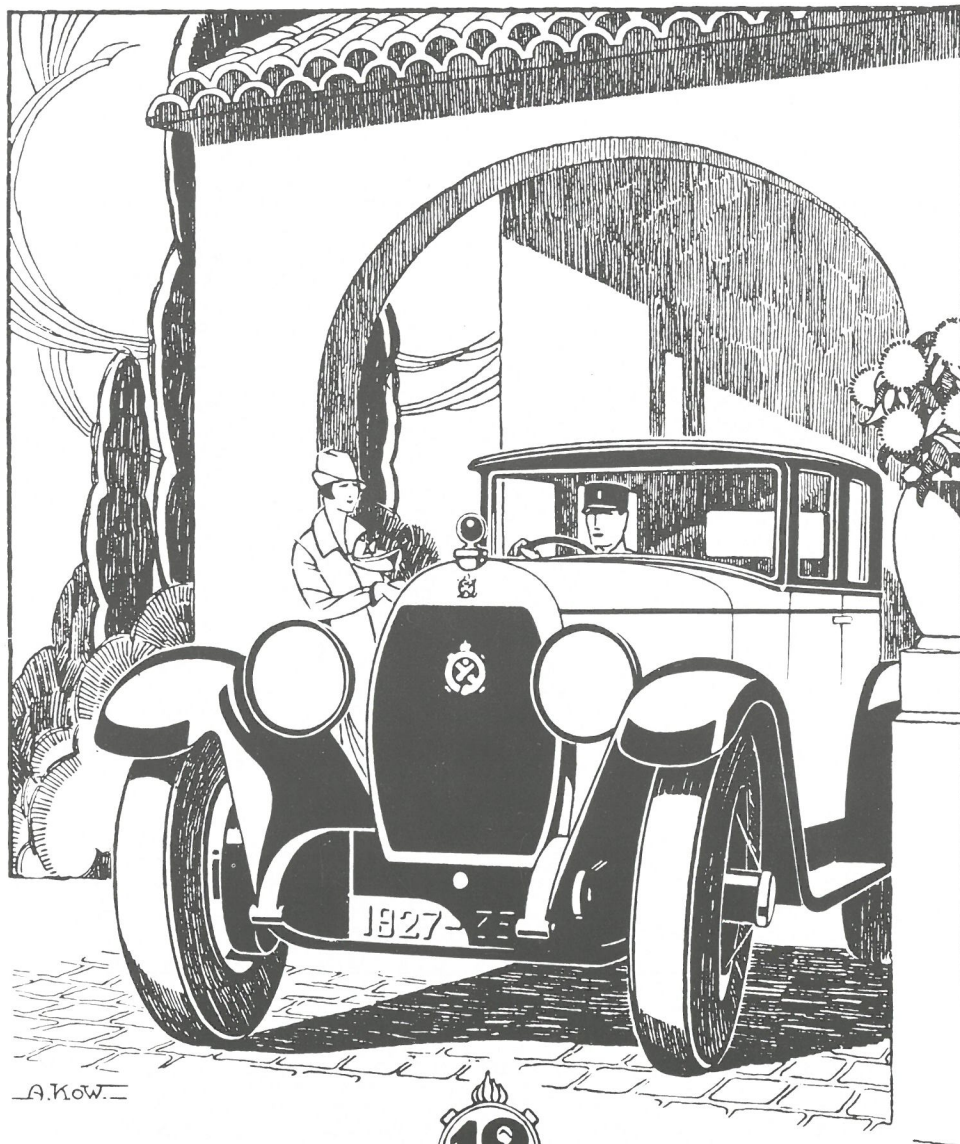
1-Vue sur le poste de conduite, et la planche de bord. Photo C.-H. T.
2-Vue arrière du torpédo AM-2 dont dessin ci-contre, et sur lequel a été ouvert un hayon rabattable pour transformation en camionnette. Photo C.-H. T.
3-Vue de la paroi intermédiaire avec ses strapontins relevés. Echelle : 1/10ème.



2



3



LA **12 CH**
HOTCHKISS
 DOMINE LA ROUTE
 ELLE DOIT ÊTRE VOTRE VOITURE

Charmante publicité estivale dans le style Arts Décoratifs due, une fois de plus, à la plume d'Alexis Kow.



Détail intérieur d'une portière arrière, montrant entre autres le système de montage de la fenêtre entoîlée. Photo C.-H. T.

deux baquets ; sous ses coussins se trouvaient deux coffres. Dans cette nervure centrale, garnie de cuir marron comme le reste des sièges, était ménagée une poche fourre-tout fermée par un rabat. Un tapis brosse garnissait le plancher des places avant et arrière.

La **planche de bord** s'étendait sous toute la partie de l'auvent en anse de panier terminant le capotage avant. Elle était en bois vernis, et à sa gauche était ménagé un vide-poches fermé par une porte rabattable, car remarquons que sur ces Hotchkiss le volant était encore disposé à droite, comme sur les voitures de sport d'alors. Quant au tableau de bord en aluminium guilloché, il était placé au centre, où il occupait environ les trois-cinquième de la largeur de la voiture.

L'**aération** des places avant était assurée par deux volets disposés à mi-hauteur des parties verticales de l'auvent, et étaient manœuvrables de l'intérieur.

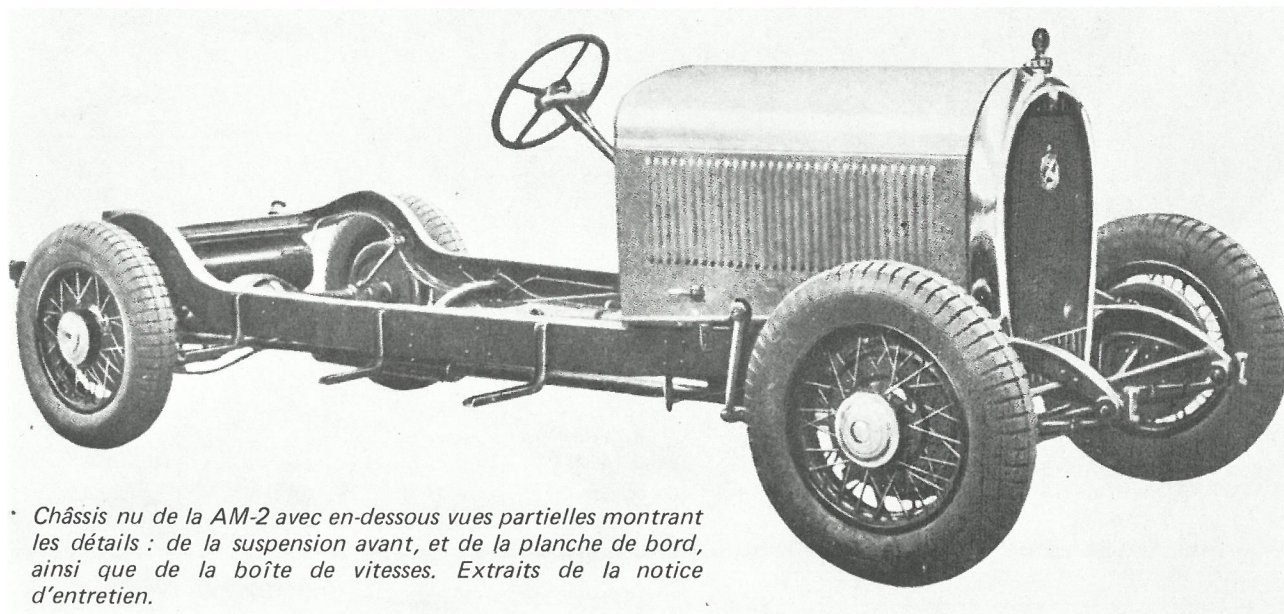
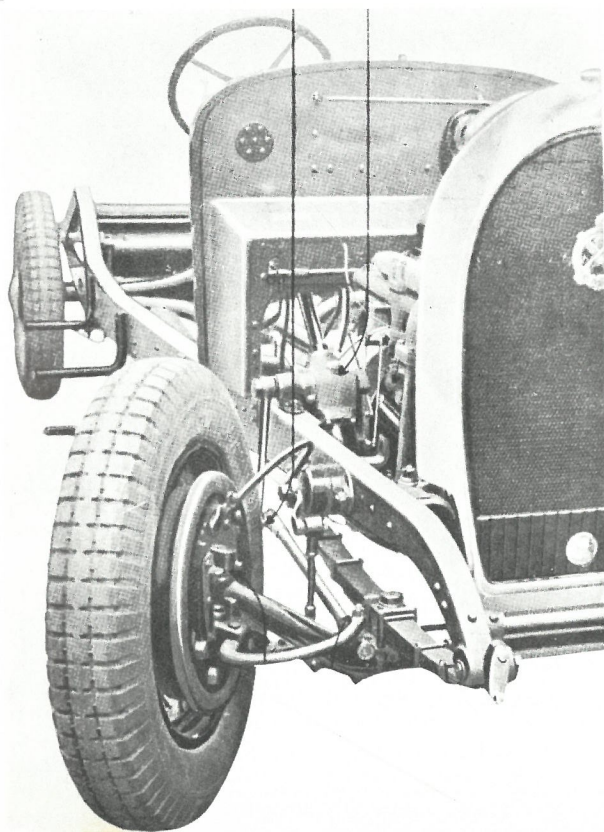
PARE-BRISE ET CAPOTE

Entièrement en métal chromé, le **pare-brise** était divisé horizontalement en deux parties, dont la supérieure, bordée d'une baguette chromée, était la seule mobile et inclinable. Sur le haut des deux montants

latéraux, venait se fixer la partie avant du toit de capote, qui formait un auvent d'environ 3 cm d'avancée.

La **capote** était principalement portée à l'arrière par deux arceaux venant s'articuler sur les côtés de la carrosserie au droit du pont arrière. Partant du second arceau, un troisième se plaçant en oblique venait soutenir le toit au droit de la cloison transversale. Sur sa partie arrière étaient ménagées deux lucarnes jumelles garnies de mica, ou de rhodoïd translucide. Cette partie arrière de la capote était d'ailleurs éventuellement relevable ; elle était maintenue à sa partie inférieure par des œilletons de sécurité à tête pivotante montés sur la ceinture de caisse.

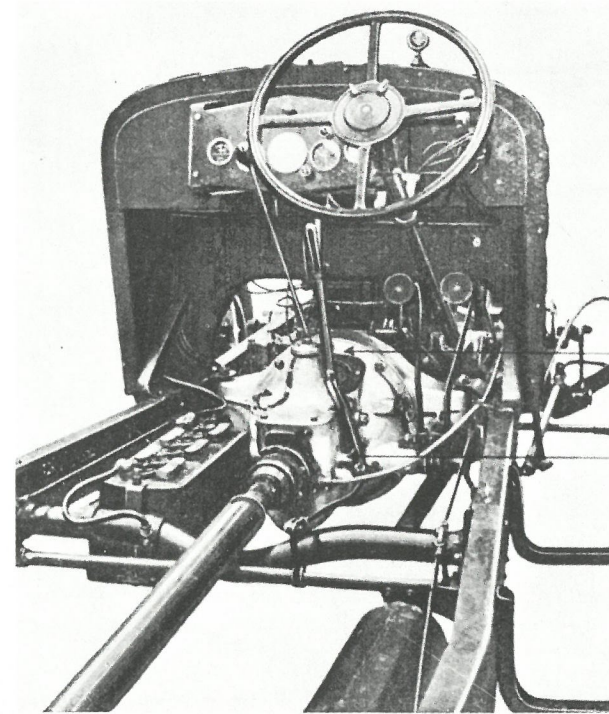
Lorsqu'elle était pliée, elle venait se loger avec son armature — en fer plat doublé d'une baguette arrondie de bois vernis — dans deux étriers montés extérieurement au droit du dossier arrière ; un système de sécurité l'empêchait de se déplier. Une housse de protection en toile imperméable noire, mais quelquefois blanche, pouvait la recouvrir fermée.

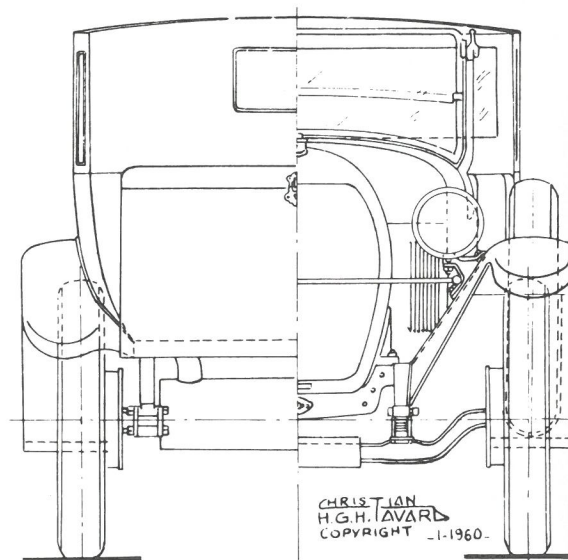
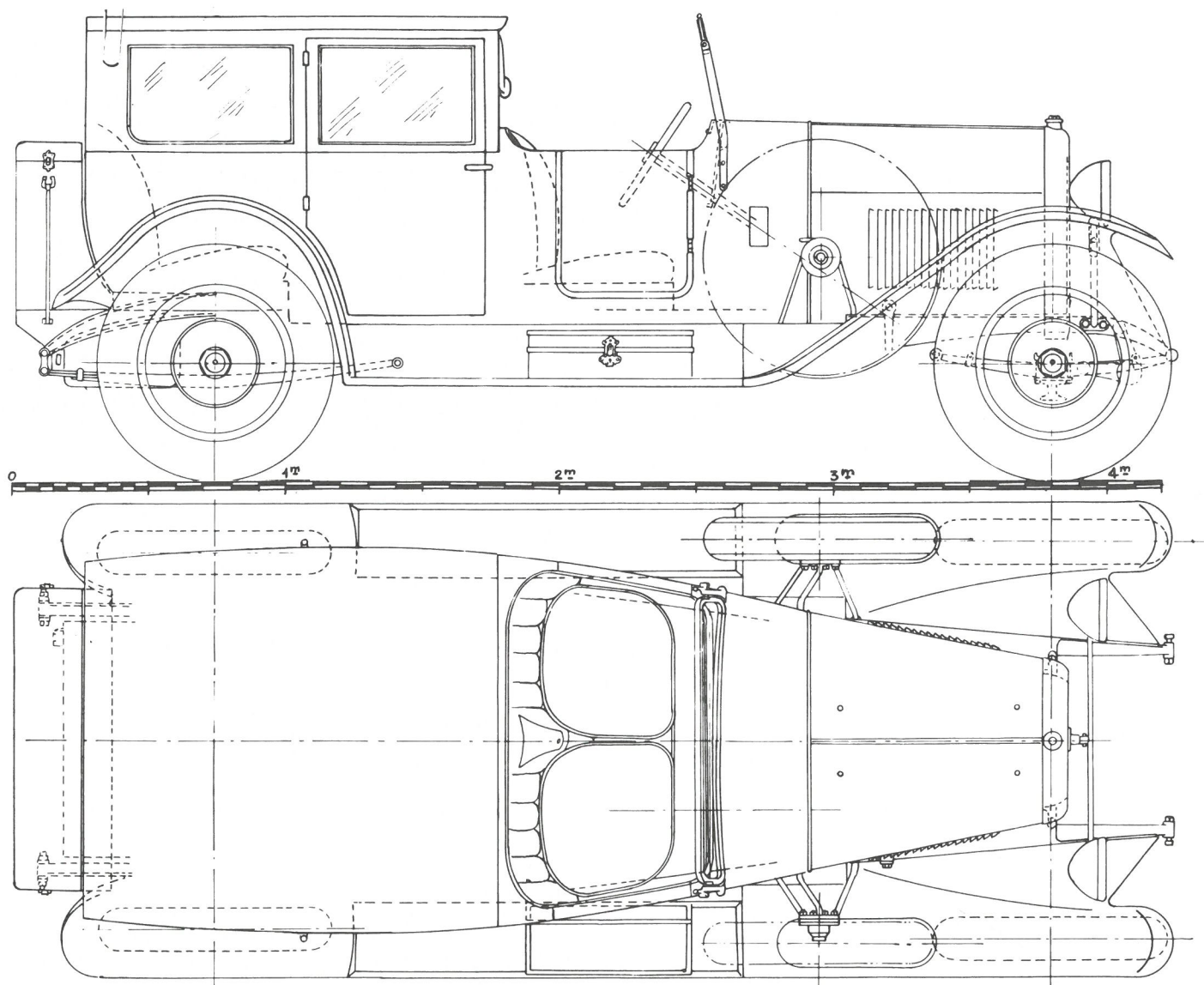


Châssis nu de la AM-2 avec en-dessous vues partielles montrant les détails : de la suspension avant, et de la planche de bord, ainsi que de la boîte de vitesses. Extraits de la notice d'entretien.

Normalement cette capote ne protégeait que le dessus et l'arrière de la voiture, laissant les côtés à tous vents. Aussi, pour permettre une fermeture complète, transformant — presque — le torpédo en conduite intérieure, avait été étudié, dès l'origine, ce type de carrosserie. En grosse toile imperméabilisée, elle était constituée de deux parois allant de chaque côté, du pare-brise à l'arrière, et boutonnée sur tout son pourtour à des œilletons verrouillables, aussi bien sur la carrosserie que sur la capote proprement dite. Dans chacune de ces parois étaient ménagées trois fenêtres : deux carrées au droit de chaque portière, et une triangulaire entre l'armature arrière. Au droit des portes ces parois étaient fendues verticalement pour permettre leur ouverture, un chandelier en fer, planté dans l'épaisseur de la portière, la maintenant verticale lors de l'ouverture. Enfin, des fentes horizontales, munies d'un rabat extérieur, y étaient aménagées au bas, pour permettre d'atteindre de l'extérieur les verrous de portes montés intérieurement. Ces fentes étaient aussi prévues pour permettre au conducteur, ou à son passager, de passer extérieurement la main pour signaler qu'il tournait d'un côté ou de l'autre.

Par ces quelques détails, l'on peut juger de la complexité, et des nombreuses pièces nécessaires au montage d'une capote complète, transformant un torpédo ouvert en voiture fermée. Malgré l'ingéniosité de





COUPÉ LIMOUSINE "HOTCHKISS" -1925-

— ECHELLE : 1/10

ces dispositifs, ils ne pouvaient quand même offrir le confort d'une conduite intérieure, car les coulis étaient nombreux entre les jointures des différentes toiles constitutives. De nos jeunes années nous nous souvenons des courants d'air subis à l'intérieur, et nécessitant par mauvais temps vêtements chauds, et cache-nez épais.

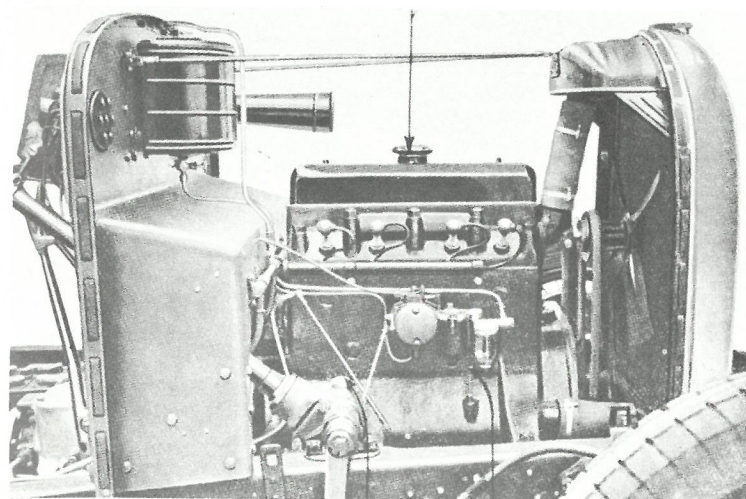
De plus, si une telle capote n'était pas soigneusement pliée et entretenue, et si elle était maltraitée, ses

pressions de sûreté et fermetures s'avéraient rapidement inutilisables, malgré la solidité des fabrications de l'époque. Actuellement, il est très difficile de trouver des artisans pouvant les remettre en état, ou les refaire au complet, et partant très onéreux.

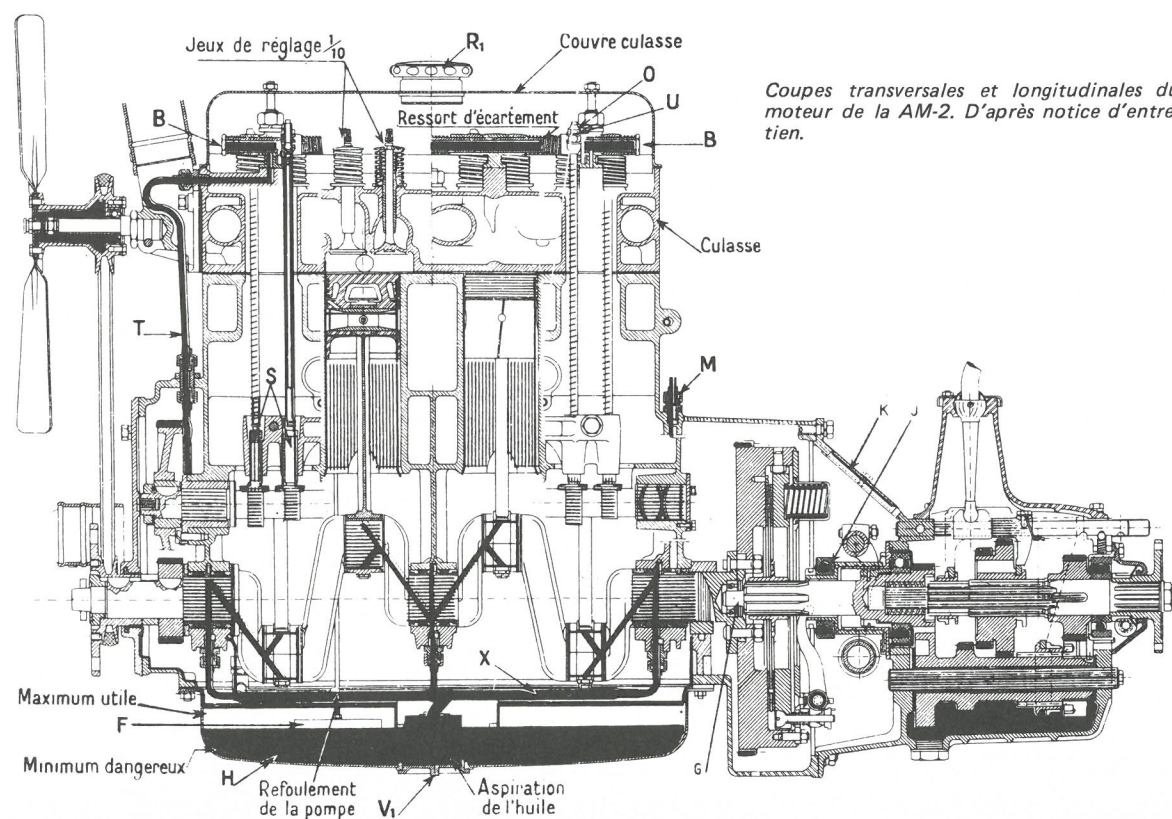
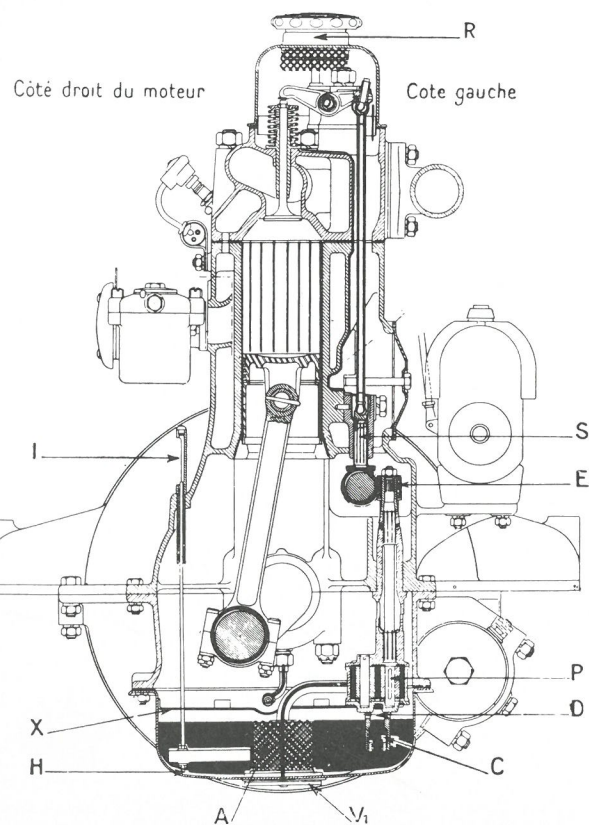
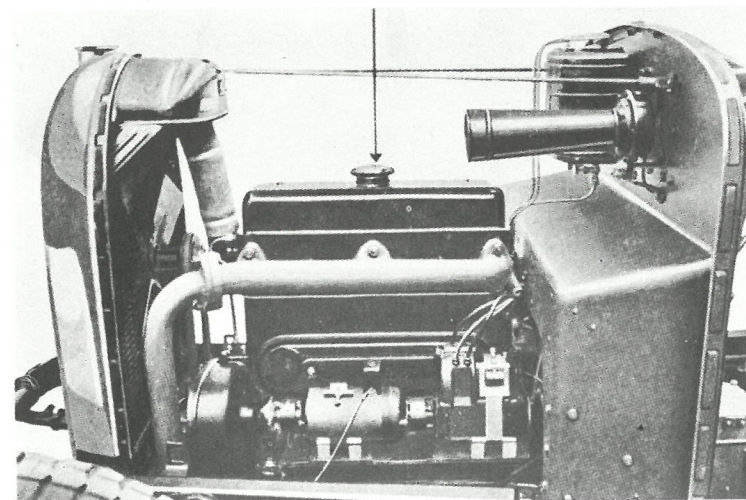
D'autre part, sur le marchepied sous la portière avant droite était fixé un gros **coffre à outils** (longueur 600 mm, largeur 250 mm et hauteur 180 mm)

renfermant un important outillage, et quelques pièces de rechange de première nécessité. Nous sommes loin du maigre outillage que, dans certains cas, l'on peut qualifier d'inexistant, que les constructeurs modernes joignent à leurs voitures.

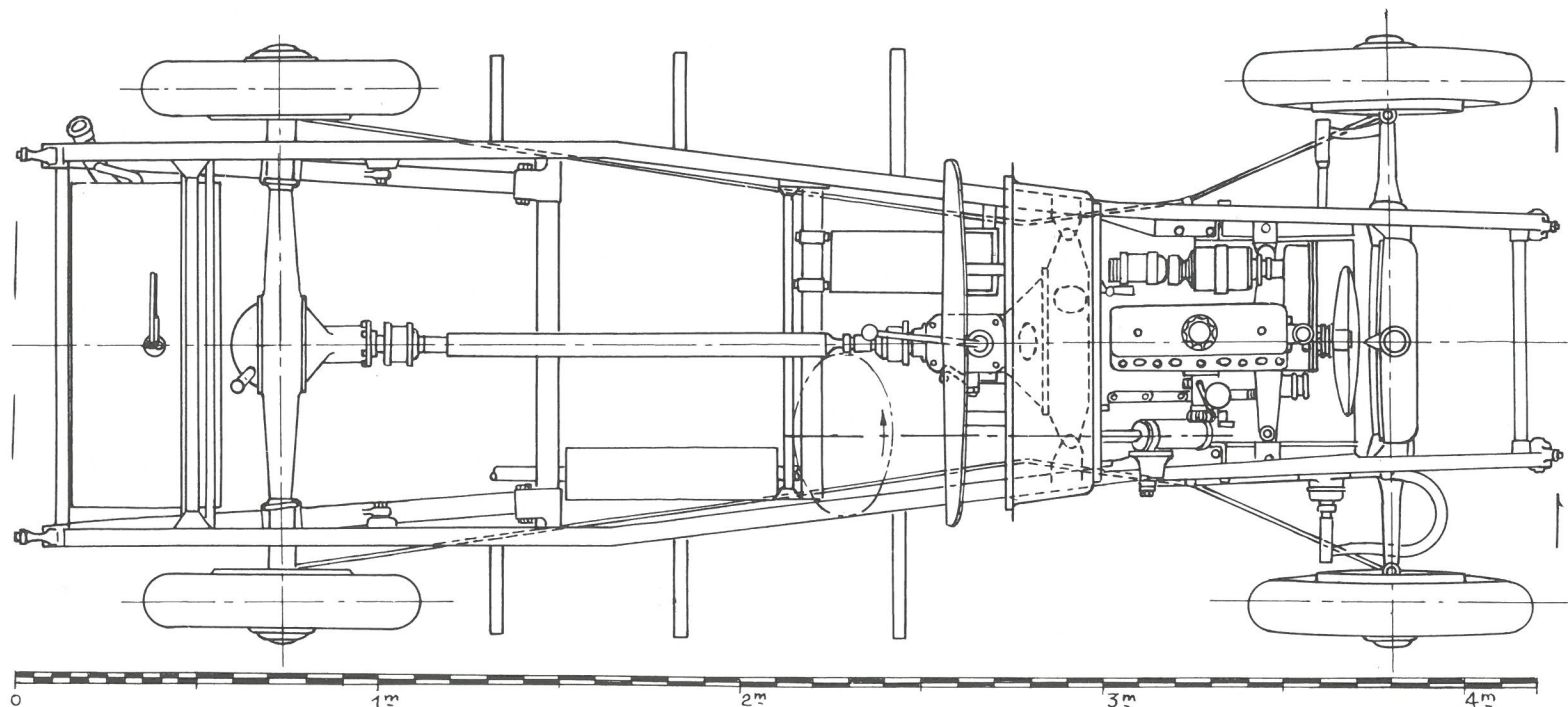
De même, ce torpédo Hotchkiss comportait aussi deux **roues de secours**, bien utiles il faut le reconnaître, aussi bien en raison de la moindre résistance des pneus



Vues des côtés carburateur (à gauche) et distribution du moteur de la AM-2 Hotchkiss.

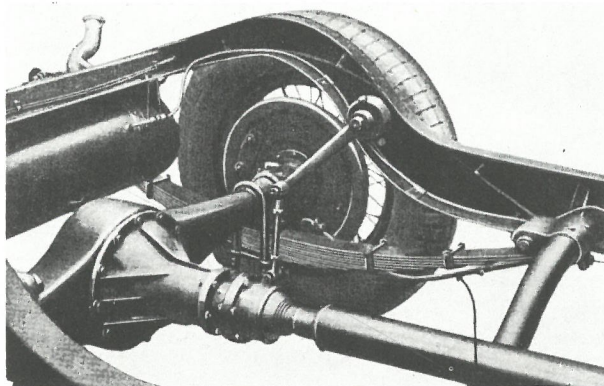


Coupes transversales et longitudinales du moteur de la AM-2. D'après notice d'entretien.



Le châssis de la Hotchkiss AM-2. Voie : 1 350 mm, empattement : 3 070 mm. Copyright C.-H. T.

Pont arrière avec la suspension de l'AM-2, d'après la notice d'entretien.



de l'époque, que du mauvais état des routes. Ces roues de secours étaient soutenues par de solides trépieds en fer disposés de chaque côté de la portière arrière du capot, et s'encastraient dans des gouttières ménagées à la base des ailes avant. Remarquons que, si le coupé de ville avait deux roues de secours comme le torpédo, la conduite intérieure semble n'en avoir eu qu'une.

En effet, la Hotchkiss AM-2 fut également construite en série dans ces deux modèles de carrosserie, le coupé de ville, dit aussi "coupé de maître", étant plus exceptionnel, et peut-être même réalisé sur commande (?)

"LE JUSTE MILIEU" AVEC LA AM-2

Le 25 septembre 1925 Hotchkiss faisait réceptionner par le Service des Mines son trente et unième modèle depuis février 1904 : la AM-2. Dérivée en grande partie de son aînée la AM, elle était pourtant un peu plus puissante puisque faisant 13ch fiscaux, encore que dans toutes les publicités elle soit présentée comme une 12ch.

D'autre part, à partir semble-t-il du Salon de 1932, elle fut désignée sous le nom de "type 412", la "type 411" de 11ch ayant été homologuée le 6 octobre de cette même année, tandis que la "type 413", également de 13ch, l'était dès le 3 février 1933. C'est cette dernière qui bientôt remplaça la AM-2 type 412. Entre deux une AM-2 bis, qui était une extrapolation puisque développant 17ch avec une cylindrée de 2 952 cc avec toujours 4 cylindres mais de 82x140 mm, fut acceptée par les Mines le 26 avril 1928.

C'est bien avant la sortie de la AM-2 que le slogan "Le juste milieu" vantant les qualités équilibrées de la AM — entre celles "de la voiturette économique et légère et celles de la grosse voiture luxueuse et rapide" — vit le jour. En effet, on le trouve dès février 1925, en frontispice dans la notice de "Graissage et Entretien de la 12ch Hotchkiss type AM". Il est donc fort probable qu'il apparut lors du Salon de 1924.

En fait, hormis son **moteur** qui se distinguait de celui de la AM parce qu'étant à **soupapes culbutées**, la

AM-2 était à peu près, en tous points, semblable à son aînée.

Ce moteur avait ses soupapes placées verticalement en ligne dans l'axe des cylindres, et étaient attaquées par des culbuteurs mûs par des tiges poussoirs entraînées par l'arbre à cames ; l'ensemble de ce mécanisme était disposé à gauche du moteur. Un couvre-culasse et une culasse amovibles permettaient de vérifier aisément, aussi bien le bon fonctionnement du système, que son réglage, ainsi que l'état des cylindres, des chambres d'explosion et des soupapes.

D'autre part, la **magnéto** au lieu d'être à "avance variable" avec commande sur le volant de direction comme sur la AM, était maintenant à "avance automatique" avec point d'allumage variant automatiquement sans intervention du conducteur.

Comme sur la AM, l'échappement se faisait aussi à gauche avec tubulure d'évacuation des gaz partant vers l'avant, pour revenir ensuite au niveau des longerons, ce qui facilitait l'accès aux divers organes.

COMMENT DATER UNE "HOTCHKISS" AM, AM2, ou 412, D'APRES SON NUMERO DE CHASSIS

(Renseignements dûs à l'amabilité de M. Daniel Tard)

TYPES	ANNEES	NUMEROS
AM	1923	6 501 à 7 211
	1924	7 212 à 8 411
	1925	8 412 à 9 411
AM-2	1925	9 412 à 9 625
	1926	9 626 à 11 711
	1927	11 712 à 16 032
	1928	13 033 à 15 171
	1929	15 172 à 18 400
	1930	18 401 à 23 000
	1931	23 001 à 23 087
	1932	27 097 à 30 044
412	1933	30 245 à 30 379

Sur ce tableau l'on remarque que pour les années 1927-1928-1929, la première chevauche sur les autres (?). D'autre part, à partir de 1929 jusqu'à 1932 sont inclus dans les numéros ceux d'un autre modèle exécuté en assez petit nombre : la AM-80. Au total l'on peut donc compter environ 2 910 type AM, 20 000 type AM-2, et 134 type 412.

LISTE DES MODELES "HOTCHKISS" PRODUITS DE 1920 à 1938 (document dû à l'amabilité de M. Daniel Tard, ancien chef de publicité et historiographe de la marque)

Type	Date de réception aux Mines	Puissance fiscale ch	Nombre cylindres	Cylindrée cc	Alésage x course en mm	Nombre tr/mn	Poids châssis	Réservoir litres
AH	16.10.1920	20	4	3 958	95x140	1 400	1 600	85
AL	19.11.1921	20	4	3 958	95x140	1 400	1 600	85
AK	11.4.1922	32	6	4 387	100x140	1 500	2 100	100
AJ	16.6.1922	20	4	3 958	95x140	1 400	1 940	100
AM	8.11.1922	12	4	2 402	80x120	1 560	1 400	63
AP	23.7.1925	10	4	1 492	69x100	2 100	1 050	35
AM-2	25.9.1925	13	4	2 413	80x120	1 740	1 600	63
AM-2bis Sport	26.4.1928	17	4	2 952	82x140	1 800	1 600	63
AM-73	20.8.1928	14	6		73x100	1 800	1 600	75
AM-80	21.9.1928	17	6		80x100	1 800	1 600	75
A-3	11.12.1928	14	6		70x108	1 800	1 600	63
AM-80S	13.10.1930	20	6		86x100	1 800	1 600	75
411	6.10.1932	11	4	1 990	80x99,5	1 800	1 350	65
412	1932	13	4	2 413	80x120	1 740 ?	1 600	63
413	3.2.1933	13	4		86x99,5	1 800	1 350	65
615	20.9.1933	15	6	1 763	75x100	1 800	1 400	85
617	5.11.1934	17	6	2 001	80x100	1 800	1 400	85
680	26.10.1935	17	6	2 001	80x100	1 800	1 450	85
486	26.10.1935	13	4		86x99,5	1 800	1 400	85
480	26.10.1935	11	4		80x99,5	1 800	1 400	85
686-PN	28.10.1935	20	6	2 317	86x100	1 800	1 450	85
686	28.10.1935	20	6	2 317	86x100	1 800	1 450	85
680 série A	27.10.1936	17	6	2 001	80x100	1 800	1 450	85
480 série A	27.10.1936	11	4		80x99,5	1 800	1 400	85
486 série A	28.10.1936	13	4		86x99,5	1 800	1 400	85
686 série A	28.10.1936	20	6	2 317	86x100	1 800	1 450	85
686-G série A	28.10.1936	20	6	2 317	86x100	1 800	1 450	85
1 686	27.7.1937	20	6	2 317	86x100	1 800	1 450	85
864	24.11.1937	13	4		86x99,5	1 800	1 350	85
G.S.I.	8.12.1937	17	6	2 001	80x100	1 800	1 450	85
484	15.11.1938	11	4	1 987	84x90	1 800	1 350	85

En fait, la dénomination de "Juste milieu" n'était pas une simple boutade, mais un qualificatif indiquant que ces modèles de Hotchkiss étaient aussi rapprochés des voitures de luxe, que de celles utilitaires.

En effet, de la voiture de luxe ils avaient : les dimensions imposantes, le confort, le silence, la souplesse et la vitesse ; et de l'automobile utilitaire : le prix abordable et l'économie.

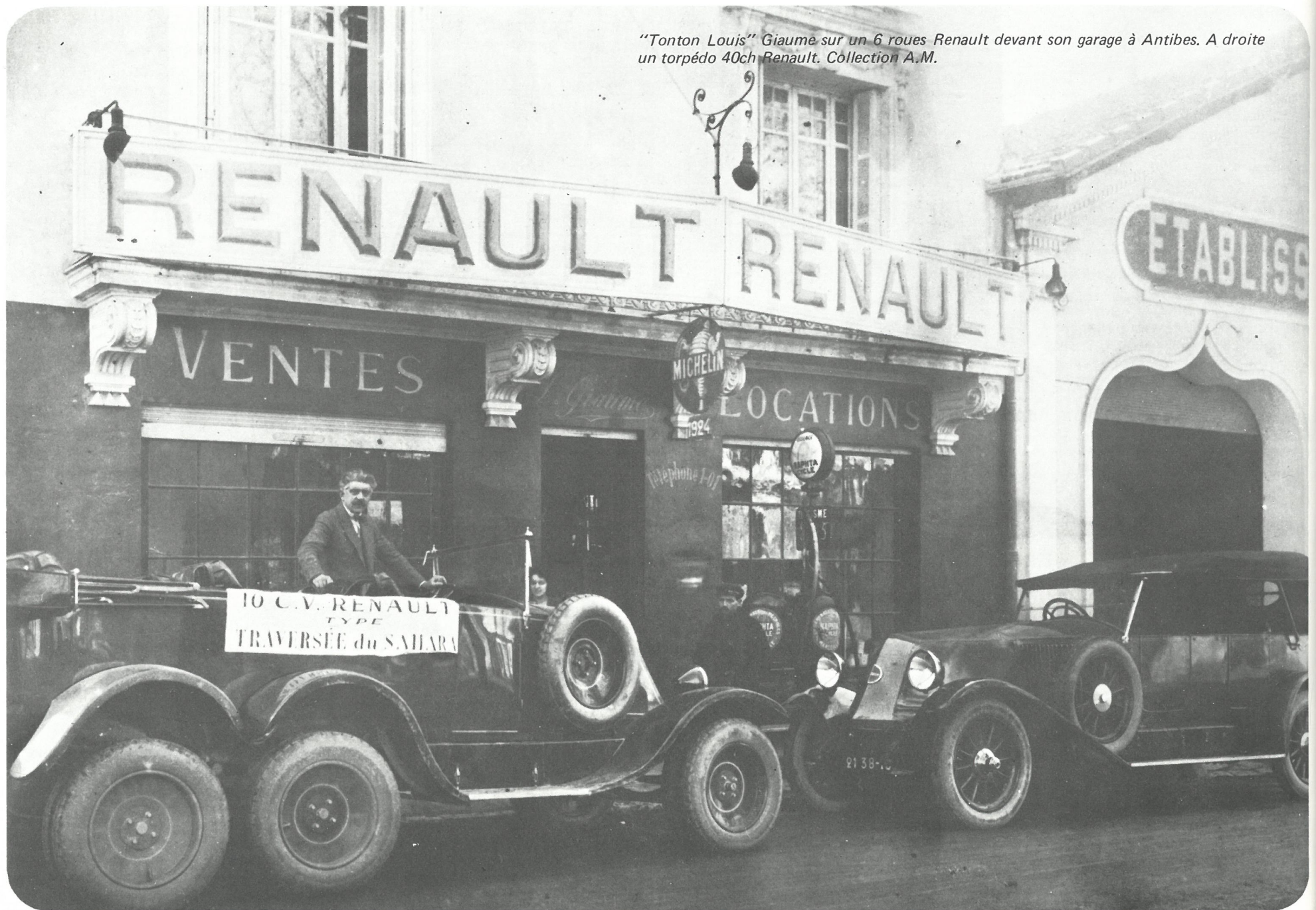
Comme l'écrivait fin 1926 un commentateur de "La Vie Automobile", la AM-2 était alors "le fruit d'un

programme sévèrement élaboré, et plus strictement suivi", avec "comme condition première l'organisation parfaite de la production".

En résumé, les 12ch Hotchkiss AM et AM-2, voitures du "Juste milieu", régnèrent entre les deux guerres parmi les Grand Tourisme de 1923 à 1933. Un règne d'une décennie, c'était, et c'est encore, une performance pour une automobile de prestige. Qui dit mieux ?

C.-H. T.

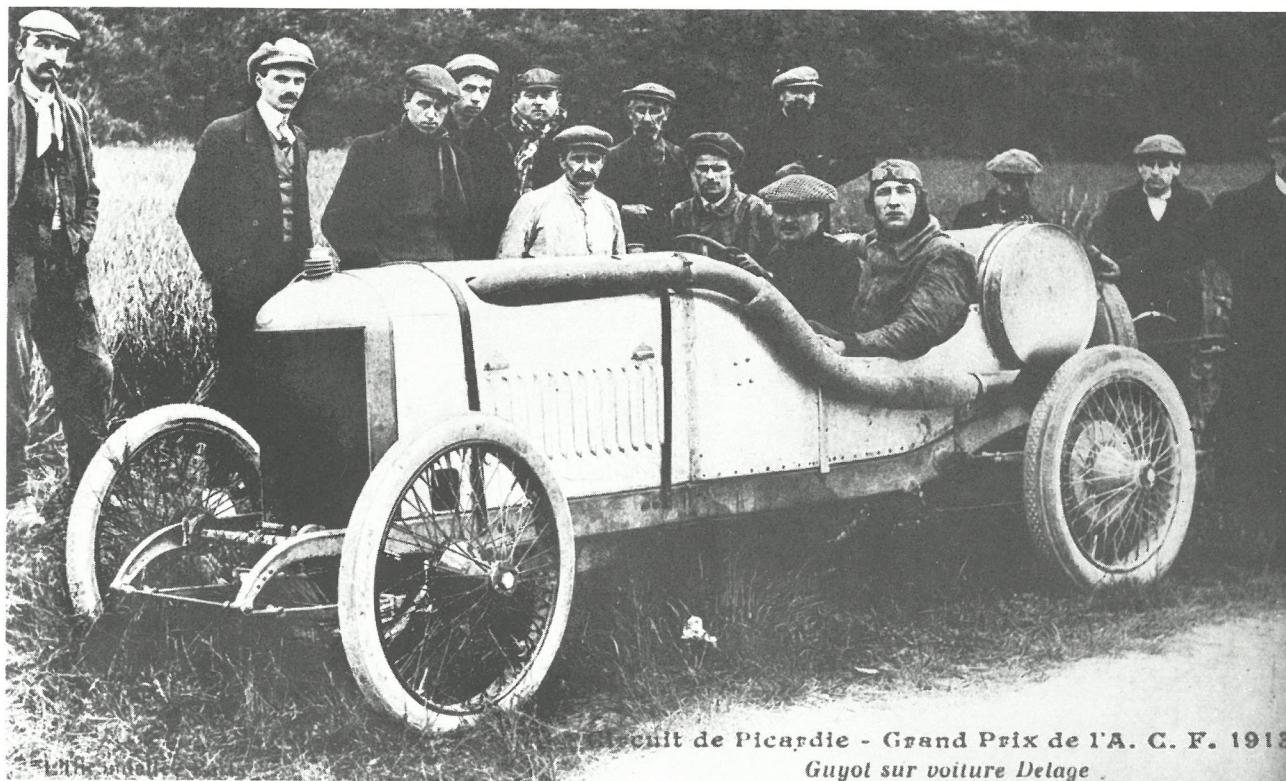
"Tonton Louis" Giaume sur un 6 roues Renault devant son garage à Antibes. A droite un torpédo 40ch Renault. Collection A.M.



SOUVENIRS sur les



Adrien MAEGHT



Renault de Picardie - Grand Prix de l'A. C. F. 1913

Guyot sur voiture Delage

La formidable explosion qui ébranla la rade de Toulon en 1911 pulvérisant le cuirassé "La Liberté", devait décider de l'avenir de mon grand-oncle Louis Giaume. En effet, officier mécanicien à bord de celui-ci, "Tonton Louis" se retrouva barbotant dans l'eau du port de Toulon, et à sa sortie de l'hôpital avec un tympan en moins, mais un beau diplôme de mécanicien de la marine, il entra chez Sizaire. Après quelque temps il délaissa la célèbre maison "aux roues avant indépendantes", pour entrer chez Delage qui cherchait des mécaniciens de la marine, déjà très prisés. Après deux ans passés dans cette maison, il s'installait à son compte.

Un premier garage fut d'abord construit sur un terrain vague entre Antibes et Juan-les-Pins. Puis, dès l'après-guerre, il devient un des plus importants concessionnaires Renault du Sud-Est, mais quand il participait pour son compte à des épreuves sportives, c'est au volant de Delage, ou Voisin, qu'on le voit photographié. Enfin, quand il vendit son garage, c'est une Delage D-8S qu'il choisit pour lui, estimant que Delage avait, avec cette dernière, construit la meilleure voiture de l'époque.

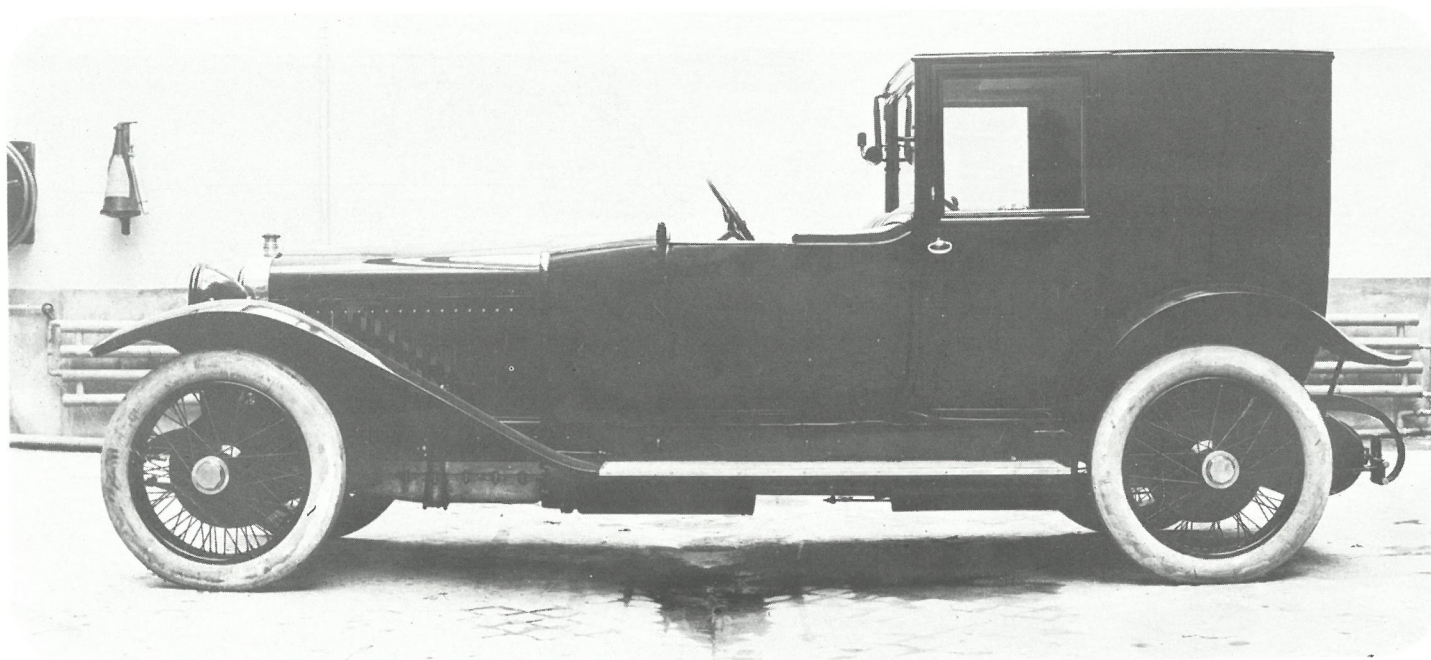
Mes premiers souvenirs d'automobiles remontent peu après cette époque, c'est-à-dire vers 1937/1938 et sont donc étroitement liés à cette Delage. Le long capot — plus long que les autres — représentait pour moi le comble de la puissance et du luxe. La vitesse à laquelle mon oncle la menait me terrifiait, et pourtant je ne râtais jamais une occasion d'y monter avec lui.

VENU DU PAYS DE COGNAC

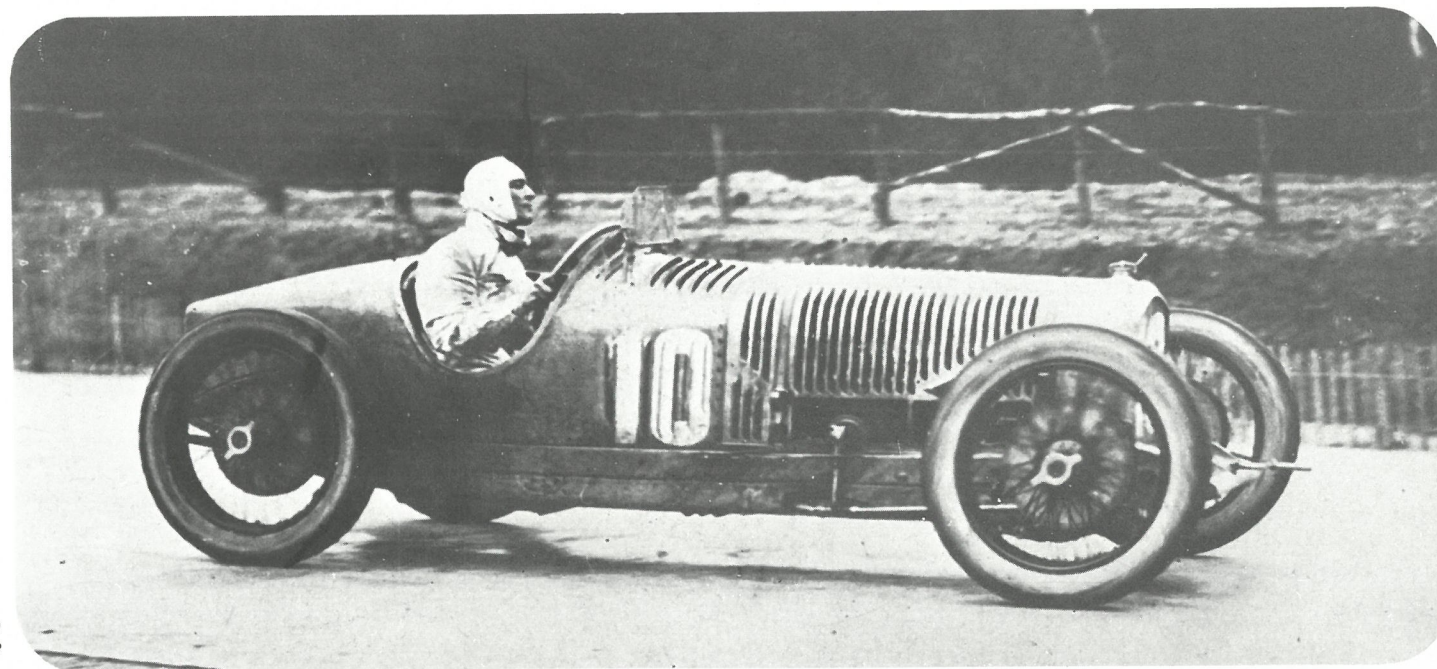
Mais revenons à Delage. Louis Delage est né en 1874 près de Cognac. Après un stage chez Peugeot, il installe sa propre usine en 1906. Montant d'abord — dans de très jolis châssis — des monocylindres De Dion, et des 4 cylindres Ballot, il entreprend très vite la construction de voitures de course. Dès 1911 son nom figure en bonne place au palmarès de la compétition, et en 1913 il remporte le Grand Prix de France.

L'après-guerre vit apparaître des Delage aux qualités toujours très élevées. Abandonnant les moteurs à soupapes latérales, il monte dès 1921 sur la 6 cylindres 22ch (GS) un moteur culbuté au dessin très moderne, et se spécialise dans la fabrication de châssis de grand standing aux qualités mécaniques exceptionnelles. Fabriquant environ 2 000 voitures par an, il allait créer la plus prestigieuse et la plus moderne des voitures de Grand Prix. Grâce à l'ingénieur Lory, il fabriqua en 1923 une 2 litres 12 cylindres en V, dont le moteur à 4 arbres à cames en tête préfigurait, avec 40 ans d'avance, ceux de nos modernes monoplaces ; mais d'un modernisme peut-être exagéré pour l'époque, il était très complexe, et les matériaux dont on disposait encore bien en retard.

Modifiée en 1925 par l'apport de deux compresseurs, cette voiture remporta le Grand Prix de France à Montlhéry, le Grand Prix de San Sébastian, et le Championnat d'Europe. Mais déjà Delage préparait un moteur 1 500 cc entièrement nouveau, et en 1926 cette voiture faisait son apparition équipée du nouveau moteur 8 cylindres en ligne



Un coupé chauffeur Delage GL de 1925, dont l'absence de pare-brise prolonge encore le long capot. Malgré son millésime, cette carrosserie conserve un certain style des dernières années ayant précédées la Grande Guerre. Collection A.M.



La Delage Grand Prix 12 cylindres de 1924, avec sa profusion de persiennes d'aération. La calandre de radiateur y est encore verticale. Collection A.M.

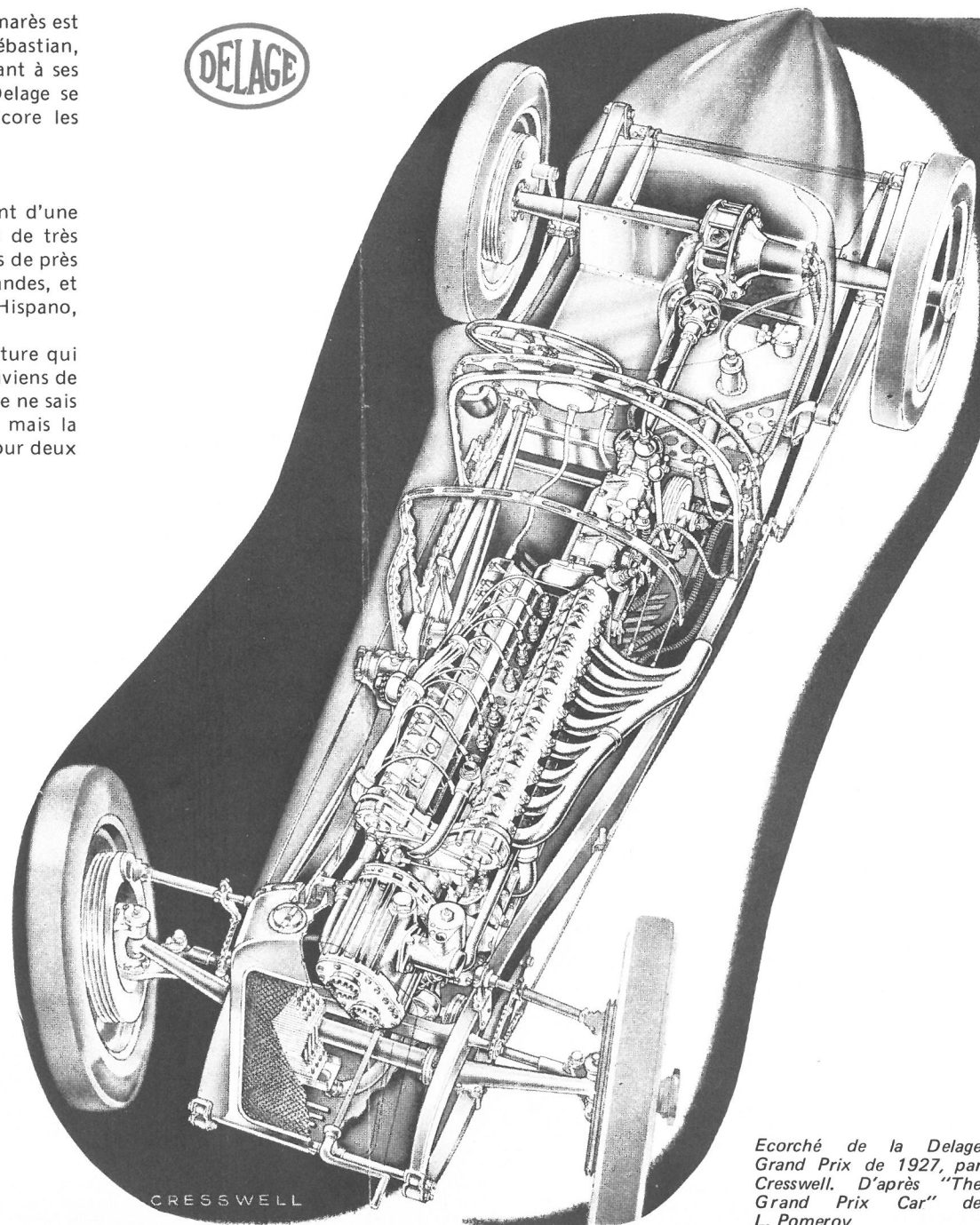
avec compresseur. Elle fut une des plus extraordinaires de son époque ; son palmarès est impressionnant : en 1927 les Grands Prix de France, d'Espagne, de San Sébastian, d'Europe à Monza, d'Angleterre à Brooklands, pour les plus célèbres, ne laissant à ses concurrents que des places de consolation. Ne pouvant plus rien prouver, Delage se retira de la compétition l'année suivante alors que ses voitures étaient encore les meilleures.

DE LA COURSE AU TRES GRAND LUXE

Bien entendu la production des voitures de tourisme continue, bénéficiant d'une fantastique publicité. Au modèle courant vinrent s'ajouter différents châssis de très grand luxe, comme la GL de 1925 qui — avec son moteur de 30ch et son châssis de près de 7 m d'empattement et 1m44 de voie — était l'une des voitures les plus grandes, et peut-être même la plus lourde réalisée à cette époque. Pourtant dieu sait si les-Hispano, Rolls, Minerva, etc. étaient imposantes.

Mais il faut attendre encore quelques années pour voir apparaître la voiture qui nous intéresse : la D-8 et surtout la D-8S présentée au salon de 1930. Je me souviens de la D-8S de mon grand-oncle, carrossée en coupé 2 portes par Figoni et Falacchi. Je ne sais s'il s'agissait d'un châssis long, ou court (puisque les deux furent fabriqués), mais la place pour les passagers arrière était si restreinte, qu'il y en avait juste assez pour deux enfants.

Début 1929, Chiron acheta personnellement cette Delage 1500cc G.P. gagnante du Championnat du Monde. Avec elle, il sera le seul au Grand Prix d'Indianapolis 1929 à défendre les couleurs françaises. Ici Luigi quittant la voiture au stand de ravitaillement lors du Grand Prix de l'A.C.F. en 1927.



Ecorché de la Delage Grand Prix de 1927, par Cresswell. D'après "The Grand Prix Car" de L. Pomeroy



Delage D-6, Paris-St-Raphaël 1934. Collection J.J. Léon

Passage du col de Lus-La Croix-Haute. Collection J.J. Léon

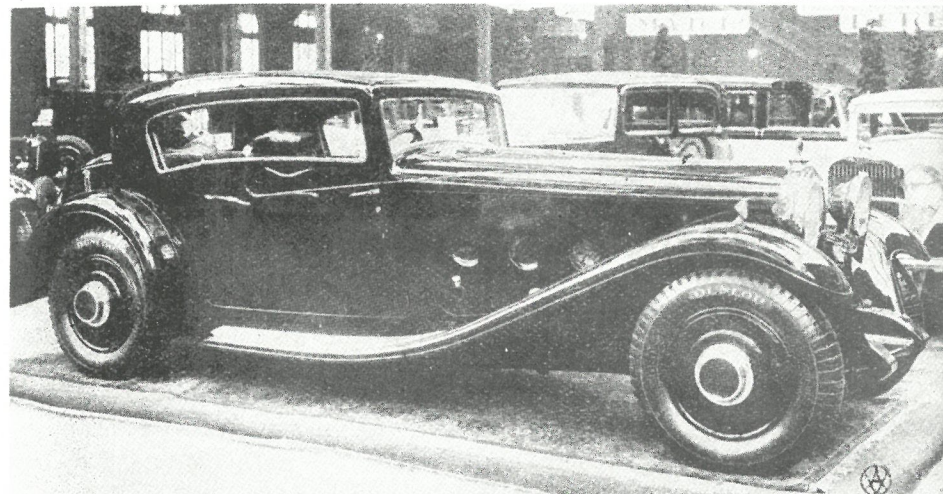


Cette série au radiateur très étroit, au moteur 8 cylindres en ligne (77x109 mm) de 4 050 cc, permettait aux grands carrossiers d'alors de réaliser de magnifiques voitures au capot très allongé et à l'habitacle réduit. Les plus belles carrosseries semblent avoir été réalisées par Chapron, et Letourneur & Marchand ; les caisses de Figoni & Falaschi étant, à mon avis, toujours un peu lourdes de l'arrière. Enfin Fernandez & Darin sortirent quelques modèles, moins classiques, mais fort réussis. Descendant directement des DM et DM-S de 1927-1930, le moteur de la D-8 s'en inspirait grandement, mais avec 2 cylindres de plus. Toujours le même bloc très pur de dessin, avec l'allumage et l'échappement d'un côté, et l'admission de l'autre. Le grand cache-culbuteur de forme arrondie, maintenu par des vis chromées, donnait au haut du moteur une allure très aviation. Les performances de cette voiture étaient certainement parmi les plus élevées des voitures de tourisme de l'époque.

JUSQU'A 180 KM/H DE MOYENNE !

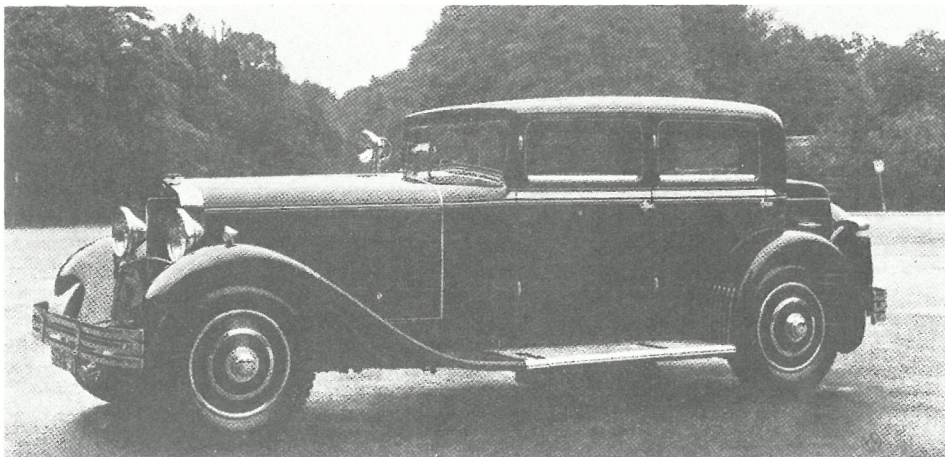
Pour le modèle D-8S les 140 km/h étaient facilement atteints ; pour la D-8SS le fabricant annonçait, et garantissait, 160 km/h ! C'était là des performances de voitures de sport d'autant que sur les Delage le freinage fut toujours à la hauteur. Sur les D-8 les 4 freins, commandés par câbles, étaient assistés par un servo-frein Dewandre à dépression, ce qui en faisait une des voitures les plus sûres. La robustesse légendaire de ces voitures les classait parmi les voitures de grand tourisme avec lesquelles on pouvait, sans souci, parcourir de longues étapes. Louis Delage s'attaqua d'ailleurs à différents records en utilisant une D-8S absolument de série, avec une carrosserie allégée. Il s'attribua à Montlhéry le record des 24 heures à plus de 177 km/h de moyenne, et celui des 12 heures à plus de 180 km/h ! C'était là des records qui prouvaient, non seulement la puissance de la voiture, mais surtout sa robustesse. Ces records ajoutèrent encore au prestige de Delage, tant en France qu'à l'étranger. En Angleterre, par exemple, le concessionnaire — qui devait être un homme particulièrement efficace — importa de nombreuses D-8 tant en châssis que carrossées par les plus grands noms de la carrosserie française. En outre, c'est à cet importateur que l'on doit l'installation de bouchons de radiateurs éclairés en pâte de verre Lalique sur les Delage. Il réalisa également quelques

Delage D-8S carrossée par Letourneur & Marchand





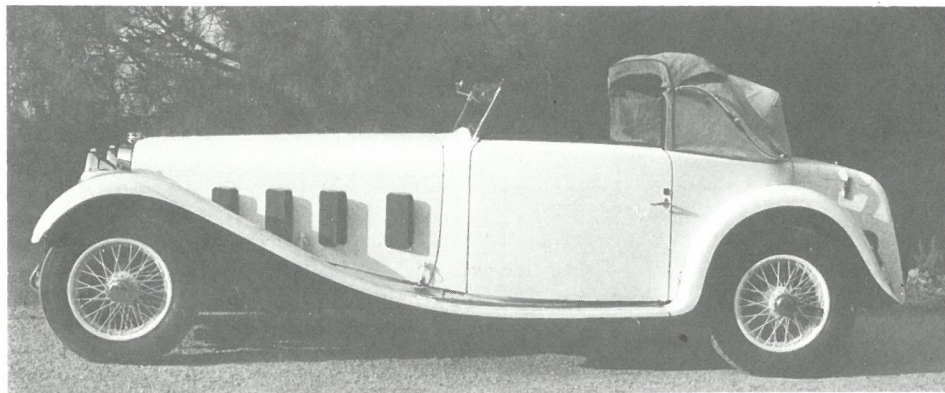
Le Comte E. de Roban sur Delage D-8 lors du Paris-St-Raphaël en 1932. Collection J.J. Léon



transformations sur les moteurs D-8SS, supprimant la tubulure d'admission d'origine qui utilisait un carburateur Smith Barraquand, pour la remplacer par 4 carburateurs SU horizontaux très "Bentley". La voiture ainsi transformée prit la dénomination de : D-8SS 100S. C'est un de ces modèles que je possède, je n'ai pas encore osé le pousser au maximum de ses possibilités non seulement par peur du gendarme, mais également par une certaine appréhension à rouler à plus de 160 avec un tel engin aux réactions pourtant particulièrement saines.

Mais revenons à mon grand-oncle pour vous conter la fin de sa Delage. La visibilité sur cette voiture était des plus médiocres ; on ne peut pas tout avoir : et la ligne et la visibilité ! Ainsi ce peu de visibilité avait dû développer chez lui un sixième sens, lui permettant de deviner les obstacles plus qu'il ne les voyait, car le pare-brise ne devait pas mesurer plus de 20 cm de hauteur, et les montants de côtés — assez larges — n'arrangeaient rien. En tout cas des places arrière il était pratiquement impossible de voir autre chose que le bouchon de radiateur. C'était d'ailleurs peut-être mieux ainsi, car mon oncle — malgré ses 76 printemps — roulait toujours à fond, comme un jeune homme.

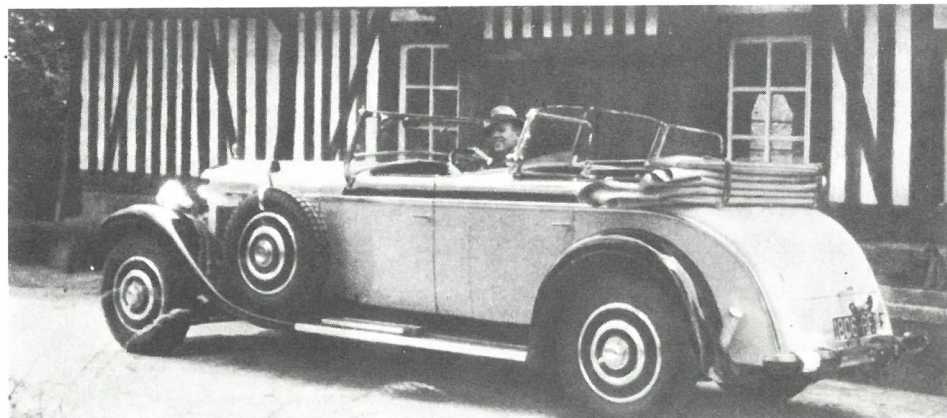
D-8S. Collection J.J. Léon



Quelques Belles carrosseries de 1930

UNE TRISTE FIN

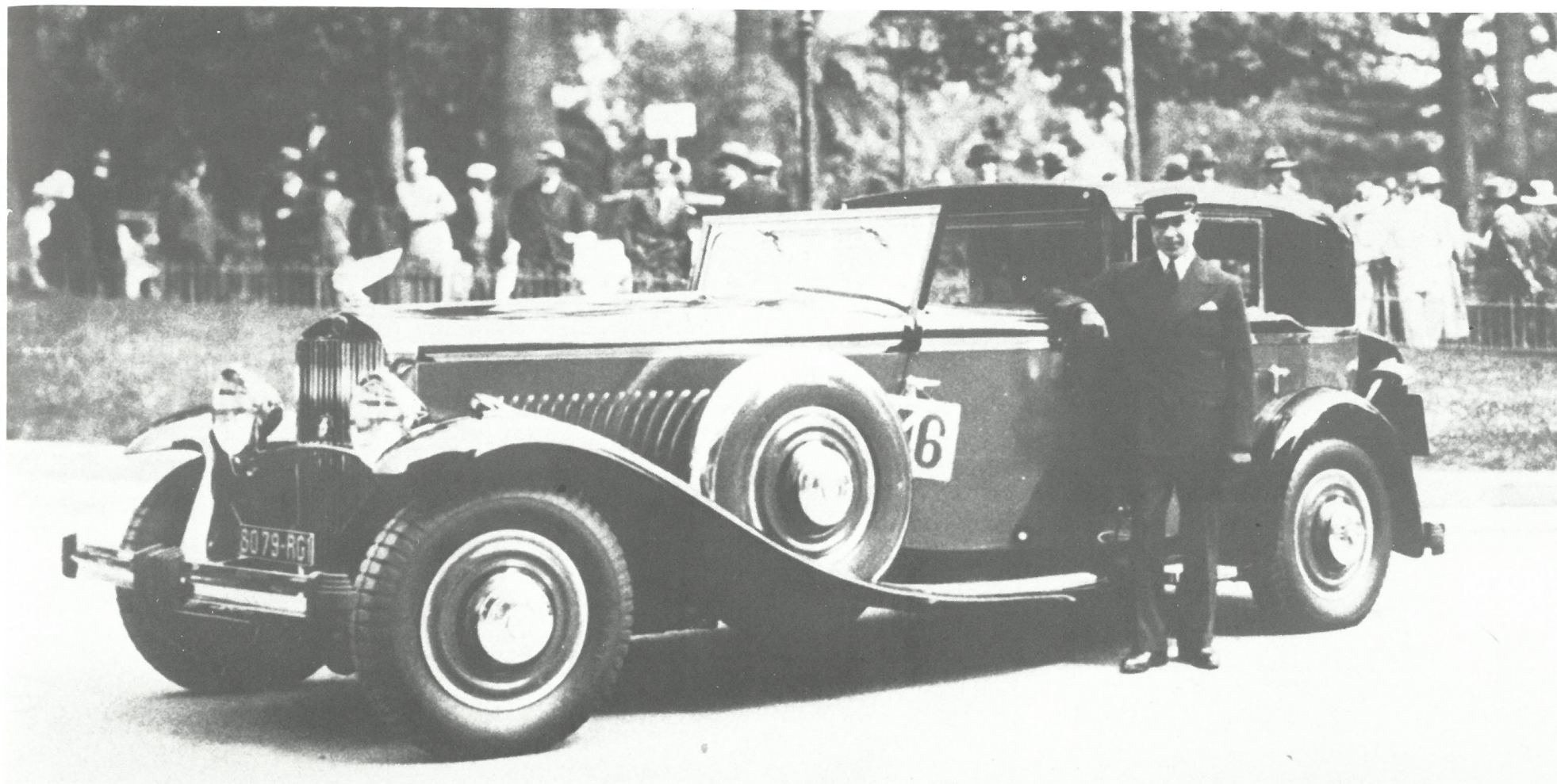
Pourtant vers 1947 ou 48, je ne sais plus exactement, il vendit sa voiture la mort dans l'âme pour la remplacer par une Simca-8, plus dans ses possibilités. C'est un boucher de la Côte d'Azur qui s'en rendit acquéreur, voulant un véhicule puissant pour pouvoir tracter une remorque. Avec celui-ci il allait chercher chaque semaine 12 à 14 moutons du côté de Caussols ou de Thorenc, plateaux qui dominent la Côte d'Azur



Torpedo Delage 6 cylindres, 3 litres, 17ch. Empattement : 3505 mm ; voie : 1420 mm ; emplacement carrosserie : 2750 mm ; pneus ballon 860x160.

et qui ne sont accessibles que par des routes très dures, puisqu'il faut monter de 0 à plus de 1 000 mètres en moins de 20 kilomètres. La D-8S au deuxième voyage préféra sans doute la mort au déshonneur de transporter des animaux destinés aux abattoirs, et refusa obstinément de s'arrêter dans la dangereuse descente de Gourdon à Grasse. Râtant un virage, elle alla s'abîmer dans les Gorges du Loup après une chute libre de près de 100 mètres sous les yeux horrifiés du brave boucher qui, dès le franchissement du parapet, avait quitté la voiture en même temps que la portière avant droite.

Pendant longtemps, chaque fois que nous passions par cette très jolie route — maintenant très fréquentée par de nombreux touristes — nous nous arrêtons pour contempler les débris de la Delage ; à l'heure actuelle ils ont pratiquement disparus sous les lavandes. Longtemps j'ai eu envie de retrouver une telle voiture, et finalement il y a quelques années j'ai pu acheter en Angleterre une de ces D-8SS. Je l'ai entièrement restaurée depuis, et je dois dire qu'elle me procure vraiment de grandes joies, autant par



Dans les jardins du Casino de Monte-Carlo un splendide coupé chauffeur Delage D-8 avec bouchon de radiateur Lalique.

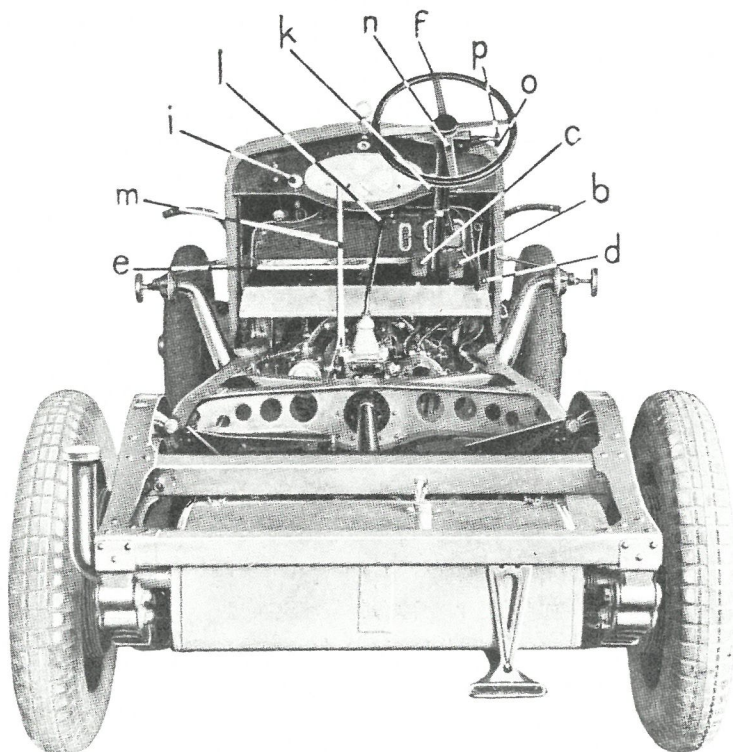
sa beauté, que par ses qualités de grande routière.

Il est regrettable qu'une marque qui a réalisé d'aussi belles voitures ne soit pas mise plus en évidence dans les livres consacrés à l'histoire de l'automobile, car sincèrement elle vaut largement bien des Bugatti, Hispano, et bien sûr Rolls. C'est une voiture complète puisqu'elle allie, au confort et au luxe de la Rolls, ou de l'Hispano, la sportivité de la Bugatti.

J'espère de tout cœur que mon article donnera envie à quelques riches amateurs de récupérer des D-8S, qui semblent toutes avoir pris le chemin de l'étranger. Louis

Delage est mort en 1947, mais dès 1936, comme beaucoup de marques qui se consacraient exclusivement à la fabrication d'automobiles de tourisme, Delage fut atteint par la grande crise et racheté par Delahaye qui — fabriquant surtout des camions et des voitures de pompiers — n'avait pas été trop touché. Par la suite Delahaye passa entre les mains de Hotchkiss, dont la fabrication de camions et de tanks était encore plus rentable. Je préfère oublier de parler des voitures issues de cette association qui ne sont, à mon avis, plus des Delage, et qui en n'ont, en tout cas, plus les qualités, ni surtout l'élégance.

A.M.



Vue par l'arrière du châssis D-8 montrant le tableau de bord : b) pédale de frein ; c) débrayage ; d) accélérateur ; e) pédale de démarrage ; f) volant ; n) commande d'avance ; o) avertisseur ville et route ; k) ralenti ; i) correcteur de carburateur ; l) changement de vitesse ; m) frein à main. D'après notice d'entretien. Collection J.J. Léon.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES DELAGE

D-8

MOTEUR (directement issu du moteur DM-S dont il garde : la course, l'alésage, ainsi que l'aspect extérieur)

- **8 cylindres** en ligne refroidi par eau, à soupapes en tête commandées par culbuteurs ; cylindrée : 4 050 cc, course : 109 mm x alésage : 77 mm
- **vilebrequin** à 5 paliers
- **carburateur** : un seul Smith-Barraquand sur les D-8 et D-8S, et quatre SU horizontaux sur la D-8SS 100S. **Allumage** par delco, et bobine.
- **Embrayage** : à sec à un seul disque
- **Boîte de vitesses** : 4 avant et 1 arrière

CHASSIS

- **Suspension** : ressorts semi-elliptiques à l'avant, et à l'arrière ; amortisseurs hydrauliques
- **Freins** : sur les quatre roues, avec assistance d'un servo-frein à dépression Dewandre
- **Poids du châssis** : environ 1 400 kg

PERFORMANCES

- **Vitesse maximum** : de 150 à 170 km/h suivant les modèles

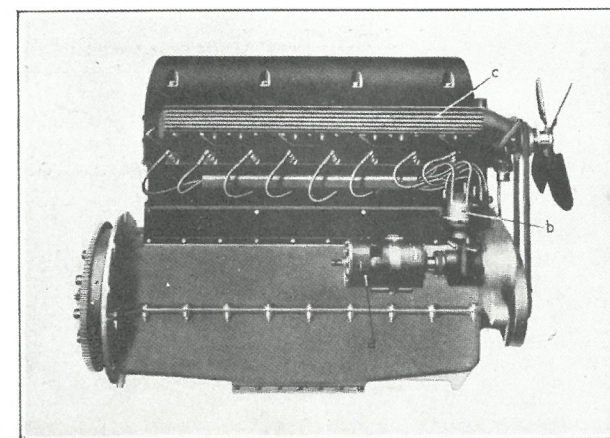
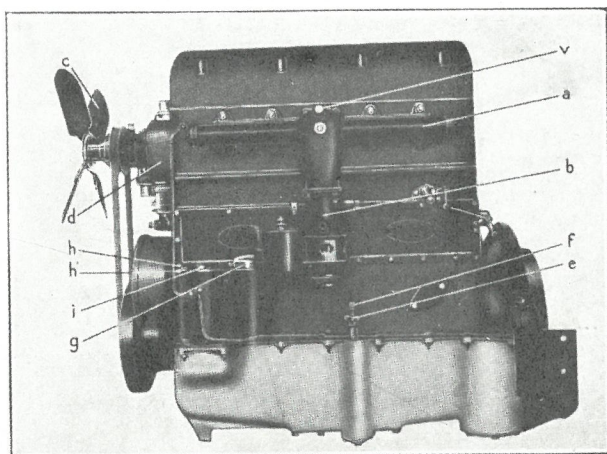
DIMENSIONS

- **Empattements** : D-8 N : 3,44 m ; D-8 L : 3,64 m ; D-8 C : 3,31 m
- **Voie** : 1,48 m
- **Roues** à jante creuse pour pneus 7.00 x 18 R

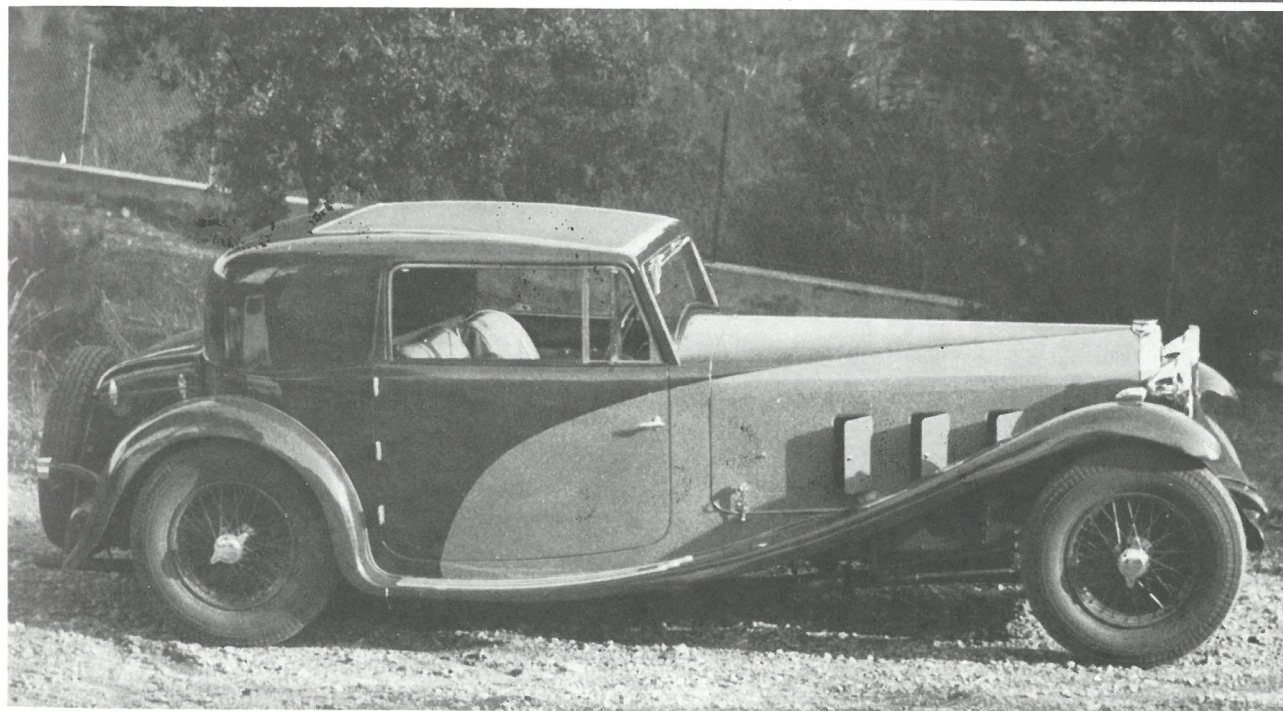
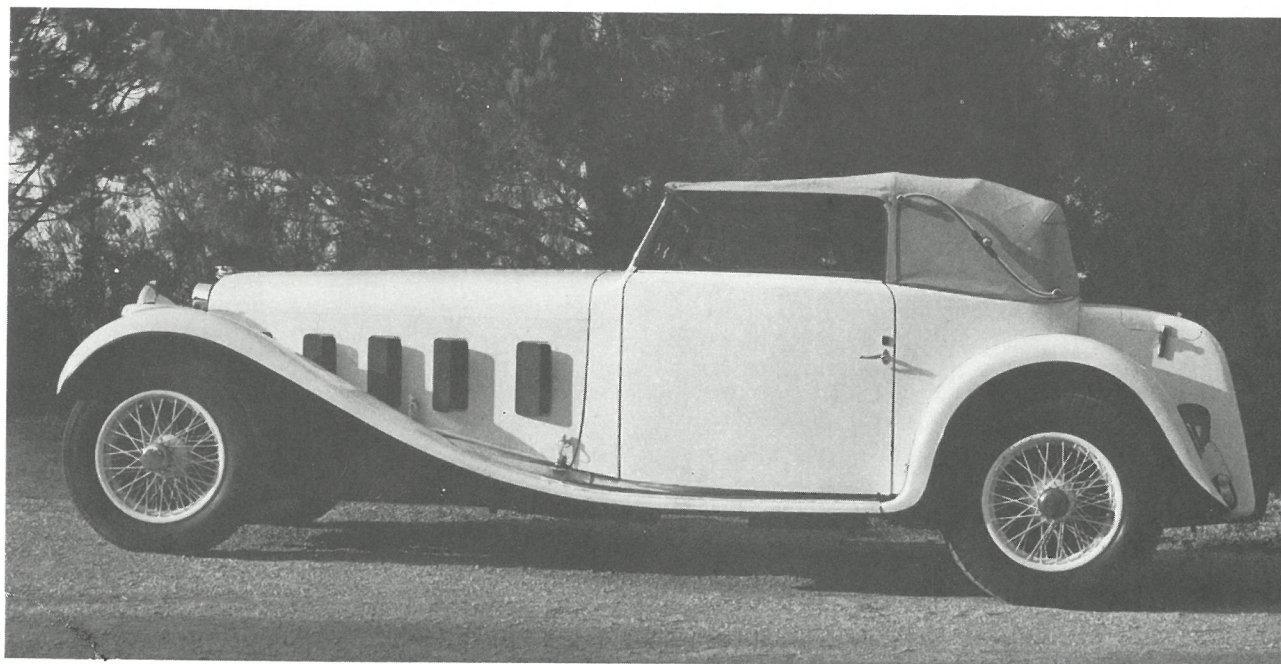
LE MOTEUR DELAGE D-8

Profil gauche : a) collecteur d'admission ; b) carburateur ; c) ventilateur ; d) support de ventilateur ; e et f) poignée de vidange et jauge d'huile ; g) bouchon de remplissage d'huile ; h et h') soupapes de réglage de pression d'huile ; i) filtre à huile ; v) vis de réglage du ralenti.

Profil droit : a) dynamo ; b) distributeur d'allumage ; c) collecteur d'échappement.



Delage D-8S, collection J.J. Léon.



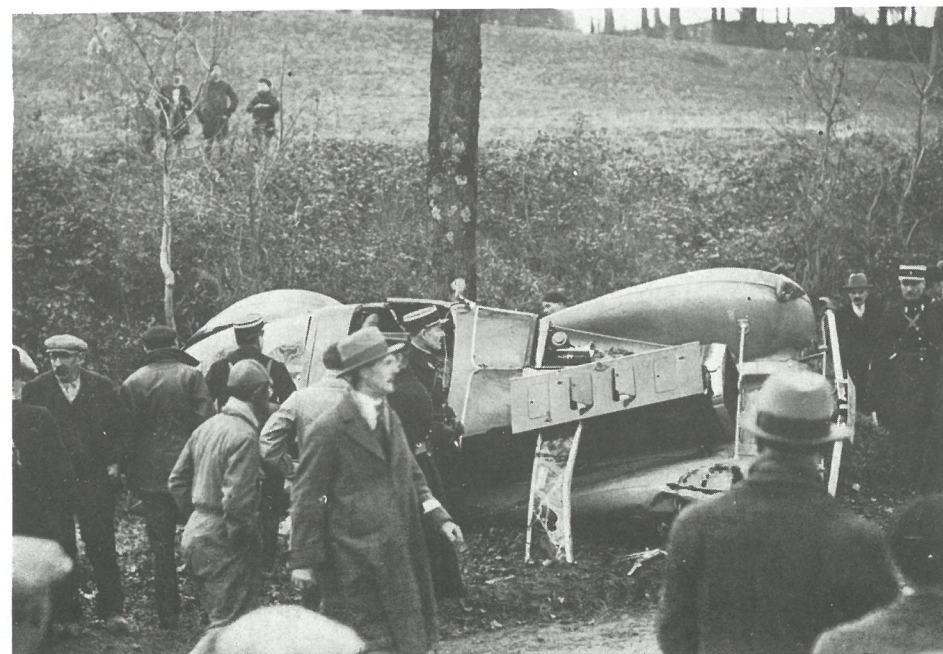
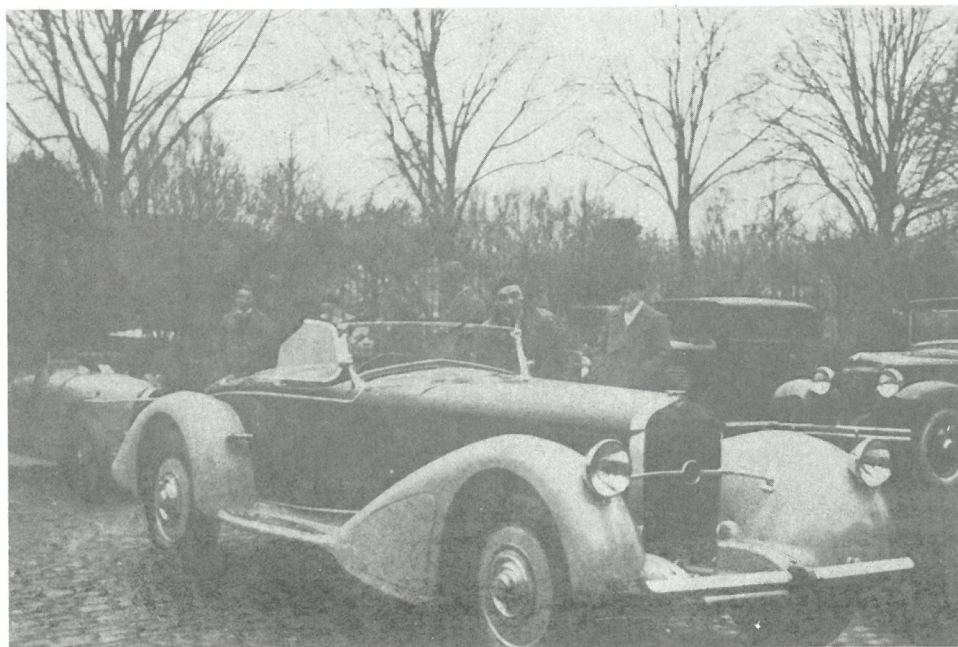
En 1932 Louis Delage commandait à Letourneur & Marchand un roadster sur châssis D-8S. Cette voiture avait été spécialement préparée pour Paris/St-Raphaël féminin et Mademoiselle Friedrich, fille du célèbre coureur de chez Bugatti se vit proposer cette voiture exceptionnelle. Déjà vainqueur de Paris/St-Raphaël l'année précédente, la "fille Friedrich" — comme l'appelaient ses amis — espérait bien remporter de nouveau cette épreuve ; mais elle avait comme rivale Mademoiselle Hellé-Nice sur une Bugatti type 35 à compresseur de course, avec simplement des ailes et des phares. Aussi, depuis Paris, c'était une véritable course poursuite entre ces deux championnes.

Malheureusement, en haut de la côte de Pougues-les-Eaux, bien connue des automobilistes qui empruntent la nationale 7, une plaque de verglas envoya la D-8S au fossé. Après un tonneau la voiture alla percuter très légèrement un platane ; la malheureuse conductrice mourut, quelques minutes plus tard, d'une fracture du crâne. Ce sont les photos de cet accident que nous a confié J.J. Léon.

Il est à noter que Mademoiselle Friedrich avait toujours couru sur Bugatti et, très petite, elle s'était fait faire un siège spécial surélevé qui lui laissait très peu de place pour les jambes entre le volant. C'est malheureusement à cause de cela qu'elle ne put, ni être éjectée, ni arriver à se glisser sous le volant comme le fit son passager le mécanicien d'usine, qui sortit absolument indemne de l'accident. Il est d'ailleurs facile de voir sur les photos qu'en-dehors du pare-brise, la voiture n'a absolument pas souffert de ce tonneau.

Il paraît que Louis Delage fut très touché par cet accident, car il avait insisté pour avoir Mademoiselle Friedrich comme pilote, et c'est sur sa demande que fut érigé un monument à l'endroit où elle s'est tuée. L'on pouvait le voir encore il y a quelques années avant que cette portion de route ne soit élargie.

Il semblerait que cette voiture soit devenue la propriété de Monsieur Surmain, puisque, d'après les renseignements que nous avons pu obtenir, un seul de ces modèles fut réalisé.





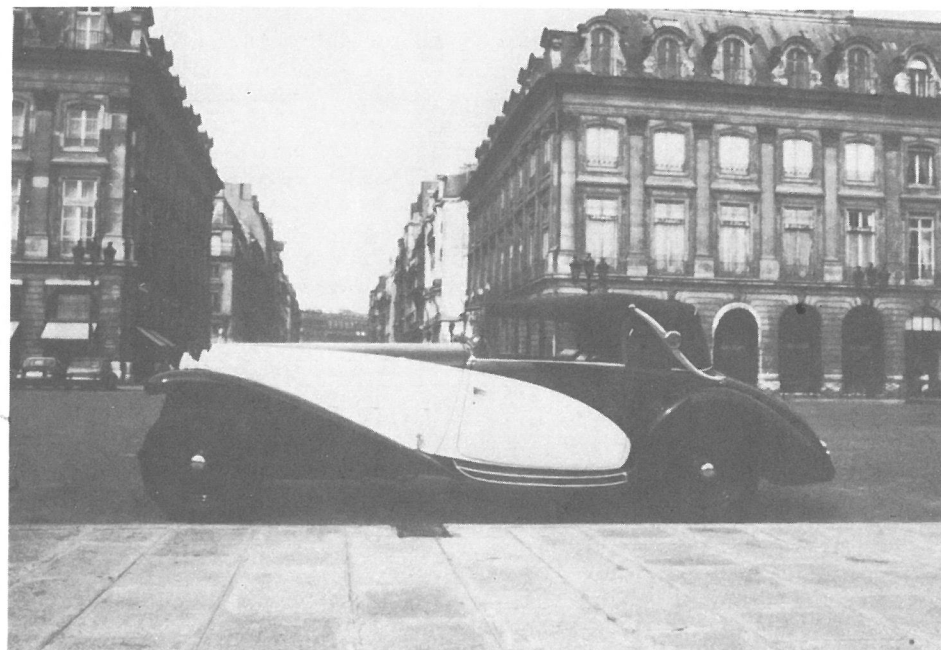
LES DELAGE D-8 CARROSSEES PAR BINDER
DE 1930 A 1939



Date	Type	N° châssis	Client	N° commande
1930	D-8	33 935	Kanjounzeff	5 635
1930	D-8	33 262	de Bastard-Lorilleux	5 692
1930	D-8	33 933	Oppenheim	5 730
3-1931	D-8	34 561	Brynlof	5 736
2-1931	D-8	34 397	Freeman	5 745
5-1931	D-8	34 900	Weil-Picard	R. 595
10-1931	D-8	35 425	Lebert	5 776
9-1931	D-8	35 280	Oppenheim	R. 1 218
2-1932	Spéc. D-8	36 005	Halphen Gores	5 784
2-1932	D-8	35 592	Huguet	5 786
5-1932	D-8	35 884	Wedelès	5 793
4-1932	D-8	35 596	Boissière	5 794
5-1932	D-8	35 908	Fabre Luce	5 795
7-1932	D-8	35 602	Baronne d'Heeckeren	5 799
8-1932	D-8	36 162	Pozzi	5 801
8-1937	D-8 100	51 602	?	5 926
10-1938	D-8 100	?	Dinshow Edwig	5 948
7-1939	D-8 100	?	Delage	5 911

Remarquons que dans cette liste les noms de plusieurs clients sont ceux de garagistes connus d'alors. D'autre part les commandes ne se suivent pas toujours chronologiquement, tandis que l'on remarque un trou entre la fin 1932 et la mi-1937, époque où les commandes chez les carrossiers se ralentirent considérablement à la suite des événements sociaux de 1936.

Nous pouvons publier cette documentation grâce à Monsieur A. Mayeux, ancien directeur général de Binder, dont un subordonné avait relevé les principales données des voitures habillées par ce célèbre carrossier entre 1924 et 1939.



Delage D-8SS-100S carrossée par Fernandez et Darin, 1932.



les ORIGINES

BOUCHONS DE RADIATEUR, STATUETTES, FIGURINES, FETICHES OU MASCOTTES

Mais oui, c'est tout cela. Sur le radiateur est monté un bouchon qui a pour fonction évidente de fermer le radiateur. Monté à l'avant ou à l'arrière du moteur, le radiateur est à l'air libre. Alors quoi de plus séduisant et de plus naturel que d'enjoliver ce bouchon d'une

statuette, voire d'un porte-bonheur, d'une mascotte pour tout dire. La route, dans ces temps, était dangereuse et la voiture primesautière, mieux valait prendre ses précautions. Et c'est ainsi que St. Christophe ouvre la voie à 40 années de règne de mascottes de radiateur. Il fallait



Le premier St-Christophe sculpté pour la Daimler de John Scott Montagu en 1899.

Partie centrale de la couverture d'un "Omnia" de 1907 montrant le Saint-Christophe ornant le radiateur de l'Itala de S.M. la Reine d'Italie.

des MASCOTTES de RADIATEUR

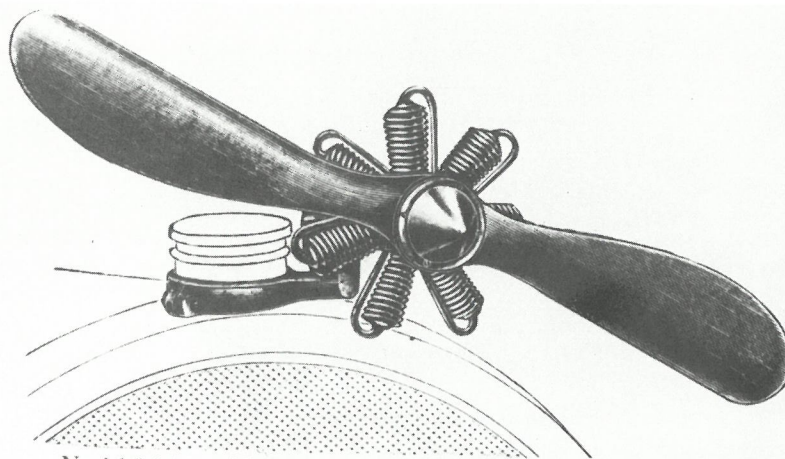
que ce soit ce Saint, notre Saint.

De plus, il fallait un Anglais pour être le premier. John Scott Montagu, membre du Parlement, s'est rendu au Parlement britannique avec sa Daimler 12HP, quatre cylindres déjà, le 3 juillet 1899. Non seulement c'était un événement et presque une audace bien peu conforme aux coutumes de l'époque d'emprunter une voiture automobile pour entrer dans la cour du Parlement, mais cet honorable parlementaire avait orné le radiateur de sa Daimler d'une statuette représentant St. Christophe. Il inaugurait ainsi la longue procession de ce que les Anglais continuent d'appeler "mascot".

Le St. Christophe de J.S. Montagu avait de qui tenir. Il avait été dessiné et sculpté par Charles Sykes en personne. Pas tellement digne du grand Sykes. C'est un petit bronze d'environ 4 1/2 inch de haut, pas très beau et pas bien détaillé, sans finesse, ce n'était pas une œuvre d'art. Sykes l'avait signé "Chas. Sykes" alors qu'en créant le célèbre "Spirit of Ecstasy" pour Rolls Royce en 1911, il signait d'abord "Charles Sykes" et à partir de 1929, lorsque la production augmentait et pour gagner du temps, il ne signait plus que "C. Sykes". C'est ce que nous rapporte sa fille, qui a très longtemps travaillé avec son père.

Le lancement des mascottes à l'aide des St. Christophe était visiblement l'affaire des Grands de ce monde. En 1906, la Reine d'Italie disposait d'une voiture Itala protégée par un St. Christophe, et la publicité de la marque Itala montrait fièrement la partie supérieure du radiateur : "la statuette de St. Christophe qui surmonte le capot de la voiture Itala de S.M. la Reine Marguerite". Il est vrai que Rome n'était pas loin.

C'est à cette époque que débute la véritable carrière des mascottes. En bronze, bien entendu, mais aussi en fonte, zamac, aluminium, Christalix, ivoire, porcelaine, verre, cristal, corne, céramique, galalith, noix de coco et même en... feutre ! On pouvait se procurer



N° 11644. — Moteur 7 cylindres avec hélice acajou de 40°/m de large, collier cuivre fondu, article de luxe.

PRIX : 17. »

pour 11 francs un "Sergent de Ville" en feutre, articulé, d'une hauteur de 35 cm, en l'an 1911. Imposant sur le radiateur, il libérait probablement la route.

La France ne tardait pas à succomber à son tour au génie protecteur de St. Christophe. Des grands et des petits, debout ou à genoux, en pied ou en buste, peinant sur la route ou scrutant l'horizon sur un rocher. Avec des inscriptions des plus variées : St. Christophe protégez-nous ; Regarde St. Christophe puis va-t-en rassuré, et parfois "assuré" ; Regarde mon image et va-t-en rassuré ; St. Christophe guidez-nous ; St. Christophe veillez sur nous. Croyez-moi, cette énumération n'est pas exhaustive. La Grande Guerre, la Mondiale n° 1, emporte aussi



Saint-Christophe de la voiture de la duchesse d'Uzès née de Mortemart.

St. Christophe. Après la guerre, il apparaît surtout sur les plaques d'identité obligatoires sur le tableau de bord des voitures.

En attendant, les "Sergents de Ville" s'exportaient fort bien vers l'Angleterre. A leur place, les Anglais nous fournissaient leur "Bobby". Les Américains aussi commençaient à s'intéresser aux mascottes et une des premières fut le célèbre "Bobbo". C'était en 1909. Petit hilare, réellement pas très élégant, pas très artistique, en somme d'un goût plutôt douteux. Il débarquait en France en 1911. "Bobbo" ou "Gobbo" l'américain était devenu "Biliken, le Dieu des fétiches" en France. En Amérique, l'inscription le qualifiait également de Dieu



“Gobbo god of good luck”, le Dieu de la chance. A le regarder on a envie de s’interroger. Ce vilain, ce hideux, ce rigolo, ce malformé de 10 ou 12 cm de hauteur, c’était cela un porte-bonheur, mieux encore le Dieu de la chance ? Il est vrai, il ne coûtait pas cher. Dix francs en 1911 et seulement 9,50 francs en 1914, en métal “vieux cuivre”. Mais en édition de luxe, en “métal doré”, il fallait déboursier 11 francs en 1911. En 1914, son prix avait baissé aussi, il ne coûtait plus que 10 francs. J’ai envie de poser la question des prix des mascottes qui sont demandés de nos jours... peut-être baisseront-ils aussi d’ici à 3 ans ?

Des deux côtés de la Manche commencent à apparaître les premières mascottes comportant des pièces en mouvement, des pièces mobiles sous l’effet du vent et de la vitesse.

En 1912 on peut se procurer, dans le commerce d’accessoires automobiles en Angleterre, une très belle



L’Agent.

5570

L’AGENT

STATUETTE humoristique en bronze, pour bouchon de réservoir ou radiateur.

La pièce..... 40. »

5471

SERGENT DE VILLE

“ **FANTAISIE** ”, en feutre, articulé, 35 centimètres de haut.

La pièce..... 11. »



reproduction du moteur d’avion Gnôme, avec ses 7 cylindres en étoile, équipé d’une hélice montée sur roulement à billes. Un commentaire de l’époque : “Alors que les mascottes ne font généralement rien pour gagner leur vie, la Flying Mascot travaille durément. Imaginez que la voiture roule à 100 km/h, (bien entendu aucune voiture ne fait jamais une chose aussi monstrueuse) le petit moteur Gnôme avec son hélice tourne alors à presque 20 000 tours/minute, ce qu’il supporte sans dommage grâce au roulement à billes sur lequel il est monté.” En France aussi, le même type de mascotte existe, parfois avec un dessin de moteur plus affiné. L’Anglais possède un moteur en aluminium, le Français en cuivre fondu, mais ils se ressemblent ! La Flying Mascot était équipée d’une hélice métallique de 20 cm, la mascotte française d’une hélice en acajou de 40 cm.

Que n’imagine-t-on pas par la suite, lorsque la mascotte devient de plus en plus populaire. Les quelques

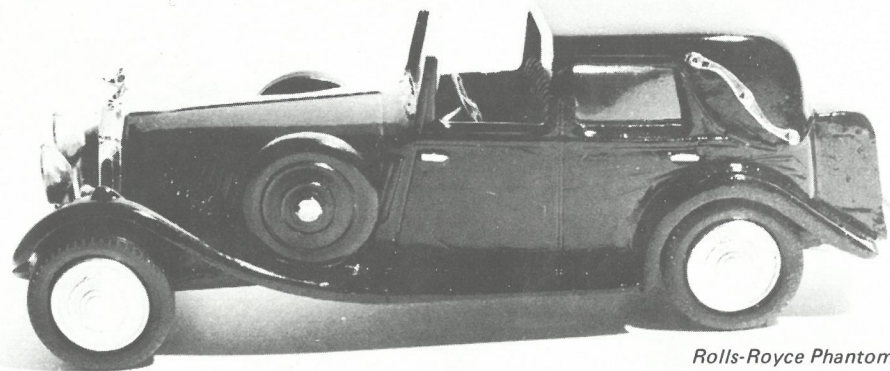
200 sculpteurs, les nombreuses maisons d’éditions, fondateurs et maisons de distribution d’accessoires automobiles animaient une branche d’activité en plein essor. Ils inventaient, distribuaient et adaptaient des mascottes pour automobiles bien entendu, mais aussi pour motocyclettes et même pour bicyclettes. Montées sur le radiateur, ou soutenant les phares des voitures ou la trompe. Et le bouchon du réservoir à essence d’une Belle, mais aussi le guidon, la plaque d’immatriculation ou le garde-boue de la motocyclette.

Des sujets statiques ou mobiles. Ce grand Président des Etats-Unis, monté sur le bouchon de radiateur, saluait du chapeau haut de forme, lorsque le conducteur tirait sur la manette qui reliait la mascotte au tableau de bord. Et les couleurs, et la lumière, et les “sujets” qui laissaient échapper la fumée du radiateur par leur pipe, leur cigare ou tout autre orifice. Nous en reparlerons.

E. L.

POUR GARNIR VOS VITRINES

J. P. BLAISUS



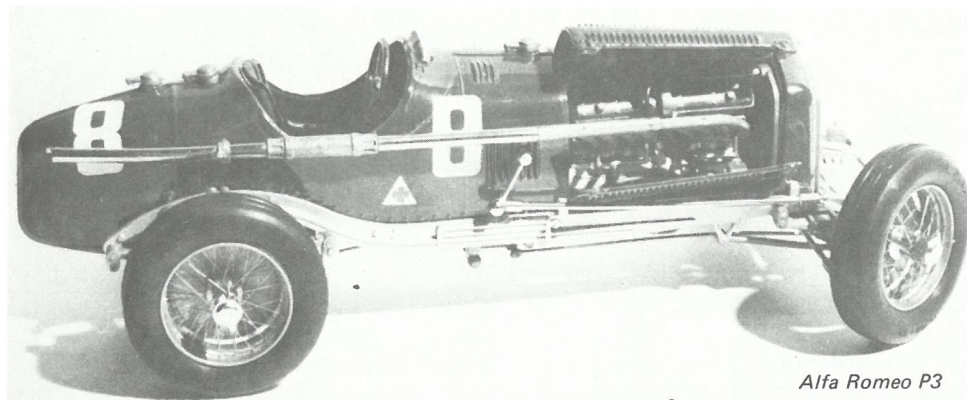
Rolls-Royce Phantom I

Rolls-Royce Phantom I (Western Models — Angleterre — 1/43ème) Prix: 200fr.

C'est avec une carrosserie "Sedan de Ville" que "Western Models" propose une Rolls-Royce Phantom I. Moulée en "white metal", livrée toute montée avec des pneus en caoutchouc, peinte en noir, avec des pièces chromées et un intérieur rouge, cette Rolls-Royce complètera toute collection de grandes Classiques, malgré quelques lacunes de finition.

Alfa Romeo P3 (Casadio — Italie — 1/20ème) Prix: 500fr.

Sans doute inspirée par les initiatives de fabricants de trains électriques venus avec succès à la maquette automobile, ("Pocher" et "Fulgurex"), la firme "Casadio", qui fabrique des accessoires ferroviaires, propose maintenant des voitures miniatures au 1/20ème. Premier modèle de cette série baptisée "Les Grands Prix à partir de 1906...": une "Alfa Romeo P3" de 1932. Cette splendide voiture de course, créée par Vittorio Jano, avait un moteur à 8 cylindres en ligne, suralimenté par deux compresseurs "Roots", développant 215 cv et l'entraînant à 232 km/h. La miniature est parfaite, car l'échelle choisie permet de reproduire l'essentiel des détails sans pour autant devoir aller trop loin et atteindre des prix très élevés. L'essentiel des pièces de la voiture sont en zamac avec une bonne qualité de fonderie. Les éléments de suspension, les câbles de freins, etc. sont en plastique. La direction, très souple, fonctionne par l'intermédiaire du volant. Quant aux roues, elles sont merveilleusement rayonnées avec du fil d'acier de 2/10ème de mm. Ajoutons pour terminer que le capot



Alfa Romeo P3

s'ouvre et s'il faut formuler une petite critique, nous dirons simplement que cette splendide maquette aurait mérité une plus belle calandre. Pour l'instant ce modèle n'est disponible que tout monté, mais bientôt les amateurs pourront l'acquérir en kit.

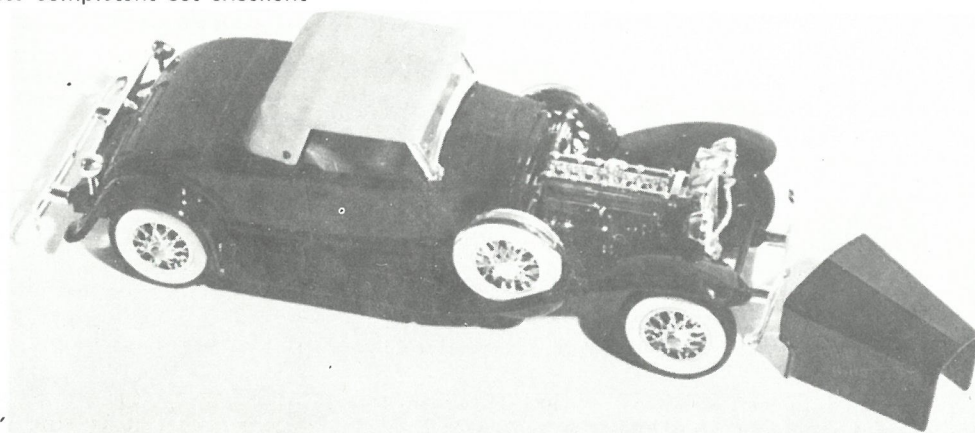
Duesenberg "J" cabriolet (Solido — France — 1/43ème)

Promise depuis longtemps par la firme de Versailles, voici enfin venue cette nouvelle version de la belle voiture américaine. Radicalement différente de la berline que nous connaissons, elle gagne, avec cette caisse plus élancée, en finesse et en élégance. Elle conserve le capot amovible, la suspension et une très honnête reproduction du moteur. Fonderie et peinture impeccables, roues à rayons, pneus à flancs blancs complètent cet excellent modèle. Prix: 38fr.

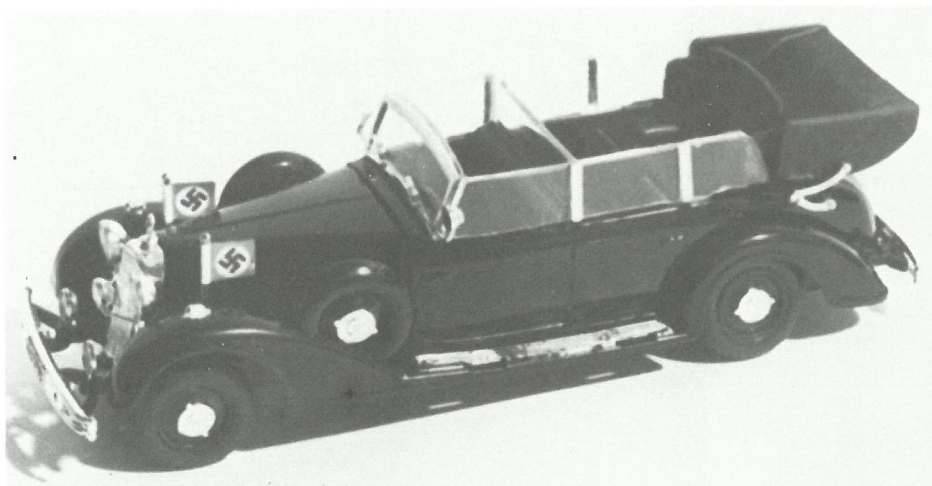
Mercedes Benz, voiture de Hitler, 1942 (Rio — Italie — 1/43ème) Prix: 60fr.

C'est en 1942 que la direction de "Daimler Benz" reçut commande d'une voiture spéciale, pour l'usage personnel d'Adolf Hitler. Les responsables de la marque modifièrent alors une "grande Mercedes", modèle qui existait depuis 1938 avec un moteur de 7,700 litres. La carrosserie fut entièrement blindée, une plaque de blindage, bouclier pare-balles, fut fixée derrière le siège arrière. A l'avant, cinq phares et deux fanions frappés de l'emblème du Reich...

Pour reproduire cette voiture Rio suivit le même chemin que le fabricant allemand et apporta les modifications nécessaires à sa "grande Mercedes". Reconnais-



Cabriolet Duesenberg "J"

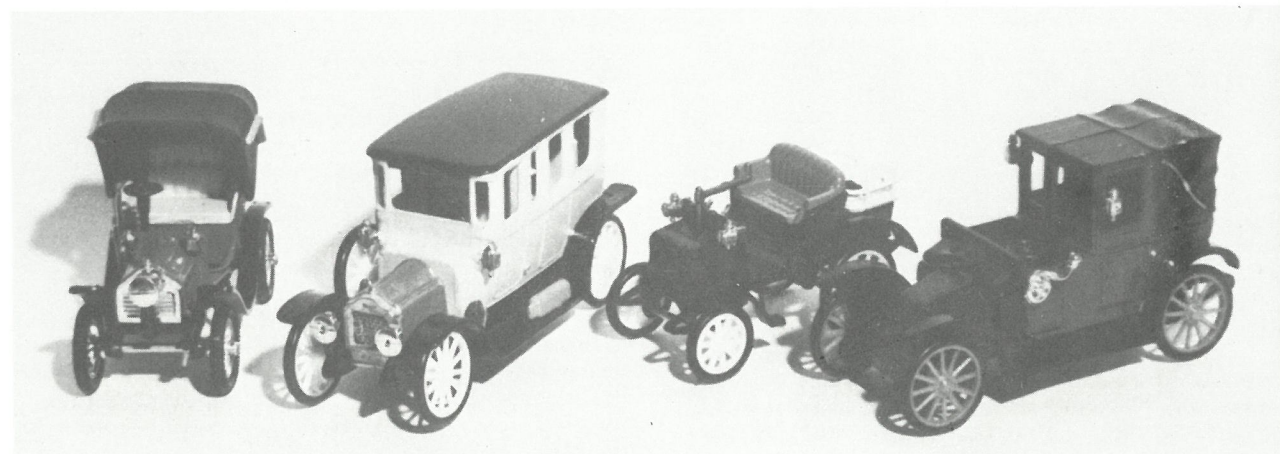
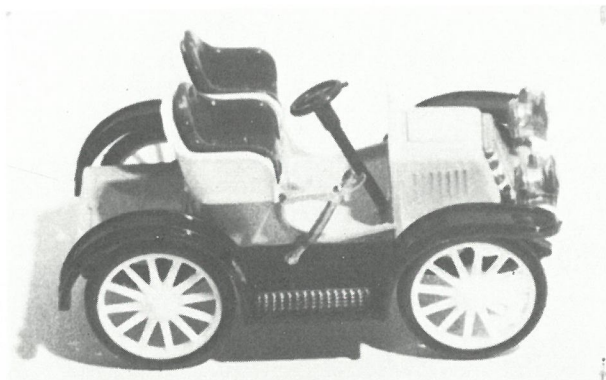


*La Mercedes-Benz modèle 1938
modifié en 1942 pour Hitler.*

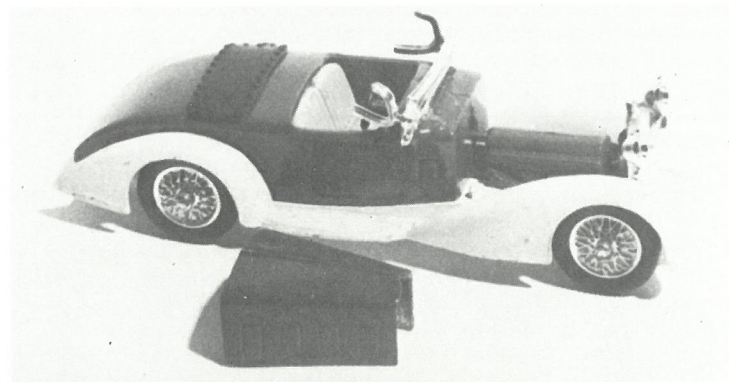
sons qu'ainsi transformée, et avec une impeccable peinture noire, elle ne manque pas d'allure.

Rami (France — 1/43ème) Prix: 15fr.

La marque est connue ! Elle avait produit, en son temps, une série relativement honnête de voitures anciennes, plus spécialement de vétérans. Sans bruit, elle avait disparu du marché. Quelques modèles sont aujourd'hui disponibles et on ne saurait trop recommander aux collectionneurs, qui constatent quelques lacunes sur leurs étagères, de faire rapidement l'acquisition de ce qu'ils peuvent encore trouver. Douze modèles sont actuellement disponibles : Tonneau Renault 1900, Tonneau Motobloc 1902, Luc Court 2 baquets course 1901, De Dion Bouton course 1902, Lorraine Dietrich 1911, Panhard et Levassor "tonneau" 1895, Brazier 1908, Taxi de la Marne "Renault" 1907, Spa 1912, Delage torpédo 1932, Miesusset 1903, Delahaye 1904.



De gauche à droite : Miesusset 1903, Lorraine-Dietrich 1911, tonneau Panhard-et-Levassor 1895, taxi de la Marne Renault 1907, de chez Rami.



Luc Court de course 1901 (à gauche) et torpédo Delage 1932 (à droite), de chez Rami.

"Special Interest Series" (Monogram — Etats-Unis — 1/24ème)

Sous cette dénomination, les américains classent un certain nombre de voitures anciennes qui, sans être des "classiques", ont été restaurées et participent à des rallyes ou des manifestations diverses.

Monogram a puisé dans sa gamme pour faire renaître certaines d'entre-elles, et ces maquettes sont de nouveau disponibles. Les amateurs peuvent ainsi acquérir une fort belle Ford Thunderbird, un coupé et un cabriolet Ford A, un pick-up Ford. Prix: 26fr.

Par ailleurs, dans la série "Museum Pieces", on retrouve avec plaisir la Lincoln Continental de 1941 et le phaéton Duesenberg, une des plus "belles Classiques" 45fr.

Espérons que Monogram produira prochainement des nouveaux modèles, aussi réussis que ces rééditions.

Ferrari 312 B 1970, Ferrari 312 B1 1971 ("F.D.S. Automodelli" — Italie — 1/43ème) Prix: 75fr.

Deux excellents kits sont proposés par ce fabricant italien, permettant de compléter l'histoire de la firme de Maranello. Il s'agit de deux "formules 1", équipées du moteur à 12 cylindres à plat. Les deux miniatures sont excellentes : elles possèdent une ligne juste, de très bons détails et leur montage ne pose pas de problème particulier. Espérons simplement que F.D.S. continue de produire des modèles de cette qualité... et serve d'exemple à d'autres fabricants !

Ferrari 312 T2 (A.B.C. — 1/43ème) Prix: 240fr.

Les choix de Carlo Brianza sont très éclectiques, ce qui vaut au collectionneur la possibilité d'acquérir, dans la série A.B.C., des modèles très variés. Voici donc une "formule 1" moderne, et pas n'importe laquelle ! Il s'agit de l'arme absolue de Maranello pour la saison 76, la 312 T2 avec boîte de vitesses transversale et pont de Dion. Celui-ci est bien sûr reproduit sur la maquette, qui est de plus équipée de roues en aluminium tourné et de pneus en caoutchouc. Bien décorée, elle entrera dans les vitrines avant même que la vraie n'ait pris la piste !

Ferrari 275 GTB, Ferrari 275 GTS ("R. Modelli" — Italie — 1/43ème) Prix: 180fr.

Sur une même base, R. Modelli propose quatre versions d'une Ferrari célèbre : la 275 GTB. D'abord, bien sûr, la version "client", c'est-à-dire la berlinetta, carrossée par Scaglietti et sortie en 1964. Ensuite, le spyder 275 GTS 4 du NART, fabriqué en 1966, puis le coupé 275 GTB4 de 1967 et enfin la voiture qui courut la Targa Florio en 1965 avec Biscaldi-Deserti.

Carrosserie et châssis en résine, roues à rayons en métal, pneus caoutchouc : ces voitures sont très correctes, avec des lignes fidèles et un bon moulage. Tous les modèles sont disponibles en "kits" ou "tout montés".

UN NOM A RETENIR

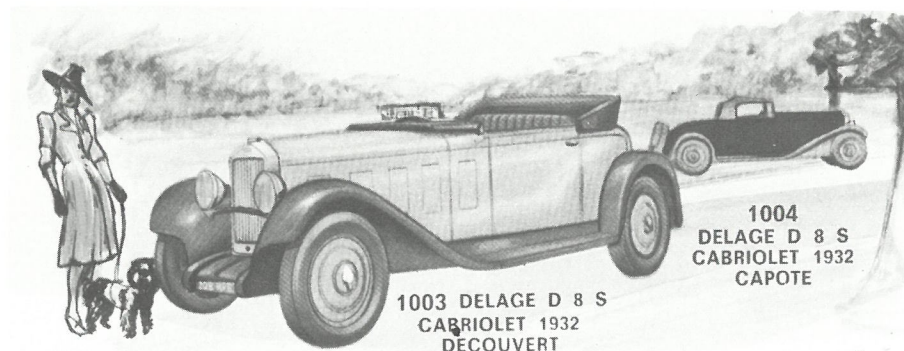
"ELIGOR"

Trente huit modèles : si l'on tient compte de toutes les versions différentes, c'est le nombre de miniatures qu'Eligor va proposer aux collectionneurs au cours de cette année et au début de l'année prochaine.

Pour un nouveau fabricant, la réalisation d'une gamme aussi riche, en si peu de temps, exige un effort extrêmement important, beaucoup de volonté... et une évidente passion pour l'automobile !

La collection comportera plusieurs séries : des modèles "classiques" au 1/43ème en zamac, (créés pour les "Automobilistes" !), des voitures de course — aussi au 1/43ème —, réalisées en petite série, en plastique avec une " finition main " et enfin une série "Industrie" qui comportera des camions, des tracteurs et des engins de Travaux Publics.

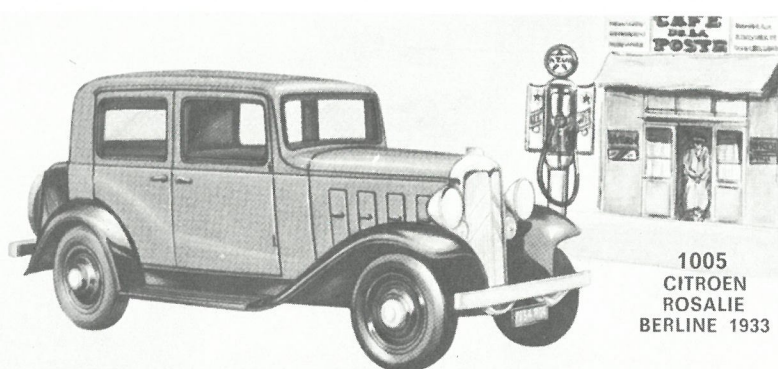
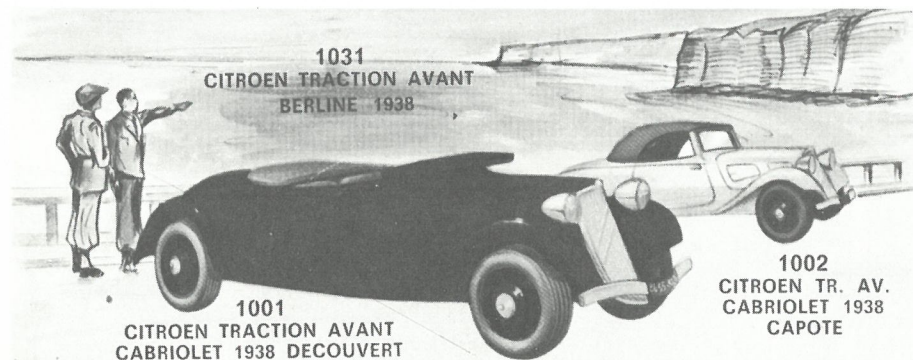
En somme, il y aura de quoi contenter tout le monde... d'autant plus que même certains modèles de la série "Industrie" pourront intéresser les collectionneurs d'ancêtres, puisque des poids lourds anciens devraient

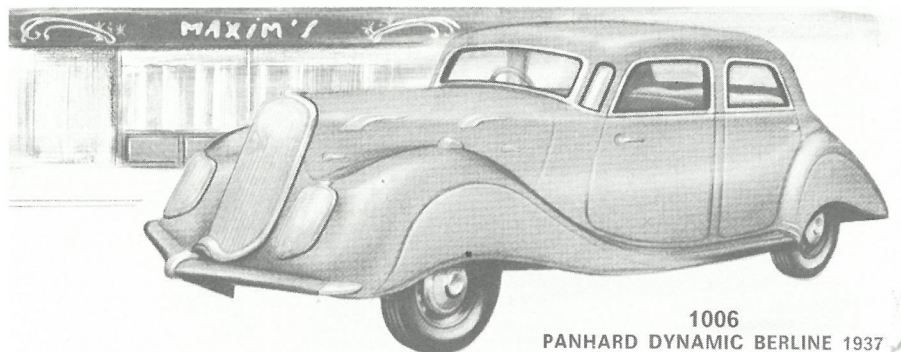


voir le jour, tout particulièrement un original autobus des postes suisses de 1919 sur châssis "Magirus-Deutz". Ce châssis est connu puisque c'est celui de la grande échelle de pompiers, parue sous la marque "Diano" et maintenant reprise par "Eligor".

Mais venons-en aux voitures de l'entre-deux-guerres qui vont constituer l'essentiel de la production de la nouvelle marque. Les premiers modèles devraient être prochainement disponibles et les collectionneurs vont s'empresse de leur faire une place dans leurs vitrines : ce n'est pas tous les jours qu'un fabricant leur donne en effet l'occasion d'acquérir, en même temps, sept voitures anciennes, et françaises de surcroît !

La traction Citroën, attendue depuis tellement longtemps, va être proposée en trois versions : une berline de 1938, et le cabriolet de la même année, avec ou sans capote. Carrosserie métallique, châssis plastique, ligne exacte, roues fidèles caractérisent ces trois "tractions".





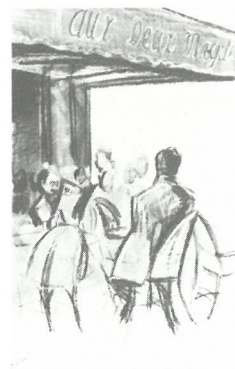
1006
PANHARD DYNAMIC BERLINE 1937

Delage D-8S cabriolet 1932 (avec ou sans capote) sera aussi distribuée. Revenant aux voitures populaires, une Peugeot 201 de 1931, une Citroën Rosalie de 1933, une Renault Juva 4 de 1938 clôtureront cette première livraison.

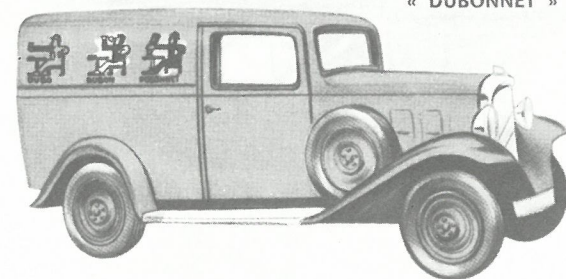
Dans l'avenir, une Panhard Dynamic berline de 1937, un coach Hotchkiss Paris-Nice 1939, une Citroën 5CV 1923, une Bugatti course 35C 1928, une Bugatti 57

cabriolet de 1937 (avec ou sans capote), une Delage D-8SS roadster de 1931, une Renault Viva grand sport de 1938 (avec ou sans capote) seront fabriquées.

Et ce n'est pas tout ! Il convient en effet d'ajouter à cette liste déjà longue, deux ravissantes fourgonnettes : une Citroën 500 kg 1934 et une Renault 500 kg 1939 qu'il sera possible d'acquérir, chacune, en sept décorations différentes. Les décalcomanies reproduisent avec



1007
CITROEN CAMIONNETTE
500 KILOS 1934
« DUBONNET »



une fidélité rarement atteinte les publicités de l'époque !

Ces camionnettes ne seront disponibles que vers la fin de l'année. En attendant aménagez rapidement des places sur vos étagères : vous ne pourrez résister à la tentation.

J.-P. B.

PRATIC-CAR

(1) 978.01.42

18 RUE DES BEAUVETTES
95370 MONTIGNY-LES-CORMEILLES

DOCUMENTATION SUR DEMANDE

Nous vous proposons une gamme complète de remorques :

porte-voitures : c.u. 500/600/730/1 000/1 500/2 000 kg

porte-3 motos : c.u. 500 kg

bagagères et utilitaires : c.u. 300/360/500 kg

Accessoires et équipements pour véhiculer tracteurs et remorques

...Faites confiance à une équipe de spécialistes

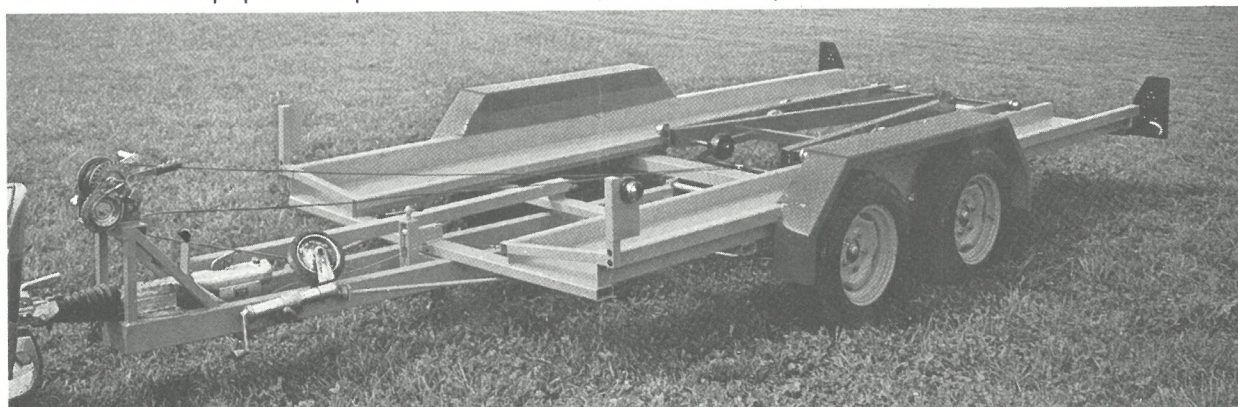
REMORQUES TOUS TYPES ET TOUS TONNAGES

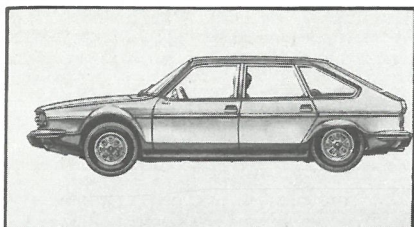
ACHAT-VENTE / NEUF et OCCASION
LOCATION

(à la journée, abonnement, forfait "week-end")

CREDIT-LEASING

TRANSPORT SUR PATEAU TOUTES DISTANCES



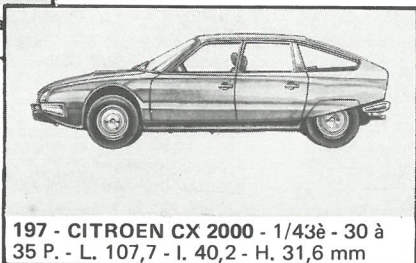


196 - RENAULT 30 TS - 1/43ème - 30 à 35 P. - L. 105 - l. 40,3 - H. 33,3 mm

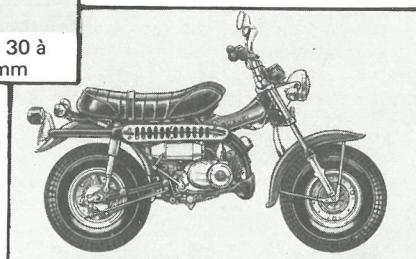
•AUTOS.

Après 15 maquettes de voitures de course et de sport 2 nouveautés (série "Junior" au 1/43ème)

RENAULT 30 TS
CITROEN CX-2000



197 - CITROEN CX 2000 - 1/43ème - 30 à 35 P. - L. 107,7 - l. 40,2 - H. 31,6 mm



789 - SUZUKI RV 90 "VANVAN" - 1/8ème - 115 à 125 P. - L. 225,6 - l. 102,5 - H. 123,7 mm

•MOTOS.

Suite à 13 modèles au 1/8ème des plus célèbres motos de course et de sport du monde, voici la dernière nouveauté sortie en avril 1976 SUZUKI RV 90 "VANVAN"

Chez votre fournisseur habituel demandez le catalogue complet présentant en plus des autos, des motos, et du matériel militaire, plus de 50 maquettes d'avions, et 60 de bateaux.

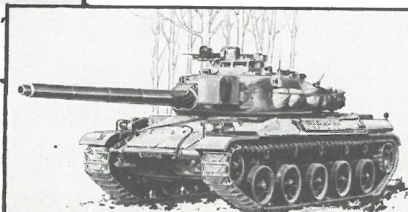
•MATERIEL MILITAIRE.

Première marque de maquettes à avoir produit des blindés français Heller a déjà commercialisé

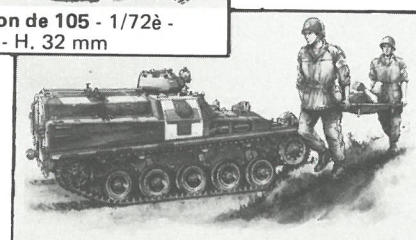
en 1976 : Au 1/35ème AMX-13 canon de 75 mm
AMX-13 B.T.
V.T.B. Transport de blessés

Au 1/72ème AMX-30 canon de 105 mm
AMX-13 canon de 105 mm

8 boîtes de figurines au 1/35ème sont également produites cette année.



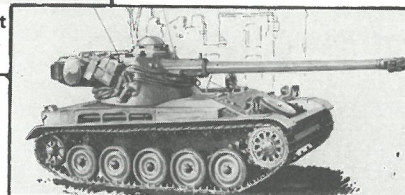
198 - AMX 13 Canon de 105 - 1/72ème - 58 P. - L. 90 - l. 35 - H. 32 mm



787 - V.T.B. (Véhicule Transport Blessés) - 300 P. + personnages - L. 163 - l. 77 - H. 68,5 mm

Pour la décoration de vos maquettes Heller produit aussi :

36 coloris de peinture spéciale
3 tailles de pinceaux
de la colle et du vernis brillant.



784 - AMX 13 Canon de 75 - 244 P. 2 personnages - L. 181,7 - l. 71,4 - H. 65,7 mm

CHRONIQUES

LA VIIÈME RANDONNÉE DU "CLUB AMATEURS FIAT D'EPOQUE", 26-27 JUIN 1976

Cette randonnée se déroulera cette année dans le Bourbonnais entre Nevers et Vichy. Partant de la capitale du Nivernais, elle comprendra sans doute une étape à Magny-Cours, où se déroulera un gymkhana dans l'enceinte de son circuit ; le déjeuner aura lieu à son club-house. La randonnée se terminera à Vichy où les concurrents seront reçus par la municipalité.

Les frais de participation se répartissent ainsi : 100 F pour la cotisation C.A.F.E. 1976 ; 400 F pour un équipage de deux personnes ; enfin 250 F pour un concurrent seul.

D'autre part signalons la "VIIème Raduno citta di Torino" organisée par le "Registro Fiat Italien" les 27, 28 et 29 mai prochains, et à laquelle les membres du C.A.F.E. sont cordialement invités.

Pour tous renseignements complémentaires prière de vous adresser à : Club Amateurs Fiat d'Epoque, 88, avenue de Neuilly, 92200 Neuilly-sur-Seine, tél. : 796.06.45 et 796.06.08.

LA RANDONNÉE INTERNATIONALE DE VOITURES ANCIENNES DE "LA ROUTE VERTE", 25, 26 et 27 JUIN 1976

Cette importante manifestation franco-allemande est organisée par l'Association de Route Touristique Vosges-Forêt Noire, laquelle s'emploie depuis à promouvoir les activités touristiques sur un axe reliant Domrémy en Lorraine, à Donateschingen en Forêt Noire.

L'épreuve est ouverte aux automobiles et cyclecars dont les moteurs et carrosseries furent fabriqués avant le 31 décembre 1936, auxquels deux possibilités de parcours sont offertes : — soit de Contréxville à Munster, par Epinal et Gérardmer, totalisant 141 km (parcours A) ; — soit de Donateschingen à Munster par Freiburg et Colmar, totalisant 148 km (parcours B).

Outre différentes épreuves sportives, ce rallye comportera des épreuves de dégustation gastronomique, ainsi qu'un concours d'élégance le dimanche 27 juin.

Le droit d'inscription par participant est de 280 F et comprend l'hébergement et la restauration du vendredi 25 juin à 17 heures au dimanche 27 juin à 18 heures. Pour tous renseignements complémentaires et inscription, écrire de la part de "l'automobiliste" à : "Association Route Verte", Office du Tourisme de Colmar, 4 rue d'Unterlinden, 68000 Colmar, tél. (89) 41.02.29.

THE BROOKLANDS SOCIETY

Depuis un peu plus d'une décennie la presse écrite et audiovisuelle sensibilise le grand public aux "Monuments en péril" que notre civilisation, déséquilibrée et dévoratrice, a trop tendance à sacrifier à un profit irréfléchi, si ce n'est inintelligent. Ceux-ci constituent pourtant un capital culturel national, tout comme les œuvres littéraires, musicales et culturelles, et doivent couvrir aussi bien les monuments les plus anciens que ceux vieux de seulement quelques décennies mais exceptionnels.

Dans le cas de ces derniers, les britanniques nous montrent la voie en voulant sauver de l'appétit dévorateur des

démolisseurs l'Autodrome de Brooklands, construit il y a 70 ans à Weybridge dans le Surrey, et inauguré le 17 juin 1907. Depuis un très grand nombre de hauts faits de l'histoire automobile s'y sont déroulés, mais un abandon graduel dans les dernières décennies pose la question de sa survie.

De nombreux anglo-saxons passionnés de l'Histoire automobile s'en étant émus ont décidé de le sauver de la pioche impie, et se sont groupés au sein de "The Brooklands Society" sous le patronage de S.G. The Duke of Richmond and Gordon, et la présidence de T.A.S.O. Mathieson. Actuellement l'association groupe plus de 1 200 membres enthousiastes, et est aidée par la British Aircraft Corporation, l'autodrome entourant l'un des tout premiers aérodromes britanniques avec aéro-club et école de pilotage installés vers 1912.

Pour ceux qui s'intéresseraient à cet autodrome historique, prière de s'adresser de la part de "l'automobiliste" à : M. Peter Harris, "The Brooklands Society", Hayne Court, 18 Hayne Road, Beckenham (Kent), Grande-Bretagne.

LES MANIFESTATIONS 1976 DU "VETERAN CAR CLUB BELGIUM"

3/4 juillet : 3ème Randonnée à Mussy-la-Ville

14/15 août : 9ème Rallye Ourthe et Meuse

28 au 30 août : 19ème Rallye des Flandres

4/5 septembre : 3ème Rallye du Hain

11/12 septembre : 13ème Rallye de Mons

19 septembre : 2ème Réunion à Ellezelles

octobre : 7ème Rallye du Salon

22 octobre : Soirée de Gala du 20ème Anniversaire

22, 23 et 24 octobre : Congrès de la Fédération Internationale (FIVA) à Bruxelles.

AU QUEBEC AVEC LE V.A.Q.

Avec les Jeux Olympiques de Montréal 1976, le projecteur de l'actualité mondiale va être braqué pendant quelques semaines sur la "Vieille France" d'outre-Atlantique. Conçue par les Français : Jacques Cartier, Champlain, Louis Joliet, Cavellier de la Salle, amenant derrière eux quelques milliers de poitevins, picards, normands, ceux-ci y firent souche et y prolongèrent la France par sa langue.

Quand abandonnés par la mère-patrie en 1763, entre autres parce qu'un certain Monsieur de Voltaire ne considérait pas comme utile de conserver à la France "ces quelques arpents de neige", ils étaient 60 000 français. Maintenant, après plus de deux siècles de domination anglaise, ils sont autour de 5 millions représentant le tiers de la population canadienne.

Aussi avons-nous eu connaissance avec plaisir de la publication d'un confrère de "l'automobiliste" au Québec baptisé à la française : "Le Phare". Les noms de ses collaborateurs sont d'ailleurs bien réjouissants, puisque l'on y lit au fil des pages ceux de : Léon Brassard, vice-président du V.A.Q., Richard Renaud, Richard Hamel, Michel Charbonneau, Odette Leroux, Mireille Morin, Roméo Boivin, Armand Poulin (et nous en passons) sonnant tous le bon terroir de France.

L'on ne peut regretter qu'une chose, c'est que cette revue francophone ne traite presque exclusivement que de marques américaines oubliant que, comme La Fayette, l'automobile est venue de France, et non inversement. Pourtant l'on est forcément attendri lorsque l'on y lit des publicités rédigées dans un français particulier, telles que celle-ci : "Comme quoi "un" auto bon marché peut être tout aussi élégant".

Eh oui ! les canadiens français emploient toujours le genre donné pour la première fois en 1898 par l'Académie française au mot "automobile", c'est-à-dire le masculin. Quant aux français ils n'ont jamais tenu compte de la sentence des Immortels !

De toutes façons il sera toujours agréable à nos amis québécois d'avoir des lecteurs français, et des nouvelles du vieux pays. Voici l'adresse de l'association : "Voitures Anciennes du Québec", C.P. 367, Succursale C, Montréal H2L 4K3 (Québec) Canada.

D'ailleurs pour y écrire, le tarif normal (non par avion), n'est-il pas le même que pour la France : 0,80 F !

LE 5ème RALLYE LA CLUSAZ-ANTIBES DU 14 AU 20 JUIN

Organisée par différents organismes touristiques de La Clusaz, et d'Antibes avec la collaboration technique des "4 A" (Association des Amis de l'Automobile Ancienne) de Grenoble, cette manifestation réunira de 60 à 75 voitures anciennes de cette semaine de la mi-juin (du lundi 14 au dimanche soir 20).

Le départ s'effectuera pourtant de Reims, puis par St-Dizier (réception dans les salons du Musée de l'Automobile Française, mis gracieusement à la disposition des concurrents par Philippe Charbonneaux), Bourg-en-Bresse, sera rejoint La Clusaz. De là, la caravane partira pour Gap à partir de midi et demi, le jeudi 17, puis le lendemain joindra Castellane, et Antibes, avant de finir à Juan-les-Pins. Différentes épreuves sportives non automobiles telles que : tir à l'arc, tir au ball-trap, natation, etc. émailleront les séjours dans ces différentes villes.

Pour tous renseignements écrire d'urgence à : Monsieur Richard Grand, "Rallye La Clusaz-Antibes", Office du Tourisme, 74220-La Clusaz, tél. (50) 02-43-17.

DEUX PUBLICATIONS DE MODELISME AUTOMOBILE

Lorsque l'on ne peut acquérir, entretenir, ou louer une collection de voitures anciennes, l'amateur peut toujours se rattraper sur les miniatures qui ont l'avantage de coûter infiniment moins cher et de prendre beaucoup moins de place.

Aussi y-a-t-il de plus en plus de collectionneurs, et même de transformateurs de maquettes commerciales, sans parler des créateurs. D'où la naissance d'une presse spécialisée déjà bien vivante.

L'une, "Minia-Cars" est l'organe du "Mini-Kits-Club", association existant depuis plusieurs années et domiciliée : 54, avenue de la Résistance, 93340-Le Raincy. Après avoir débutée en édition polycopiée, cette publication d'association, est devenue imprimée en mini-format, puis dans son prochain numéro, à paraître incessamment, au format européen.

Le seconde est : "Minis-la revue de l'automobile miniature", dont le sixième numéro vient de sortir, et dont notre collaborateur Blaisius est rédacteur-en-chef. Son siège est : 16, rue de l'Evangile, 75018-Paris. Outre la présentation des nouveautés, elle publie d'intéressants reportages sur les usines de miniatures, en faisant pénétrer le lecteur dans les secrets de fabrication, et donne par ailleurs des conseils utiles pour la construction et la transformation des modèles.

En fait, chacune des deux se complètent.

UNE VISITE AU MUSEE DE SAINT-DIZIER LES 25 ET 26 SEPTEMBRE

Ces deux jours d'après les vacances, ou d'avant le salon de l'automobile — comme il vous plaira — la 7ème section du G.A.M.T.A. organise à Saint-Dizier les "Petites manœuvres de véhicules militaires".

Elles se dérouleront en partie dans le cadre du magnifique Musée de l'Automobile française, qu'ont organisées le talentueux styliste Philippe Charbonneaux, et son fils Hervé.

Pour tous renseignements complémentaires en vue d'une éventuelle participation, ou tout au moins d'une visite, mettez-vous en relation avec le secrétariat du G.A.M.T.A., 116bis, Champs-Élysées, 75008-Paris. Par ailleurs celui-ci organise les 19 et 20 juin prochains sa **Troisième Bourse aux Echanges** à Viarmes. Pour celle-ci adressez-vous à : J.C. Huvier, Route de Giez, 95270-Viarmes, tél. 470.43.09 après 20 heures. Des stands gratuits sont mis à la disposition de ceux qui en auraient l'utilisation.

ROLLS-ROYCE ENTHUSIASTES CLUB, SORTIE D'ETE

Les propriétaires de Rolls et Bentley-Rolls sont invités à une sortie le 3 juillet 1976 au Musée du Bec-Hellouin. Rendez-vous à la Grande Cascade du Bois de Boulogne à 8h30. Renseignements : Ludo C. Pivron, "La Pointe aux Anglais", 78126-Aulnay/Mauldre, tél. 478 90 32.

LA 8ème EDITION DU RALLYE SALMSON-AMILCAR, 4-5 SEPTEMBRE 1976

Pour la première fois cette année cette manifestation déjà célèbre sera organisée en Belgique à Braine-l'Alleud. En plus des deux marques de base, les organisateurs y autorisent la participation de cyclecars d'autres marques, fabriqués entre 1920 et 1930 : B.N.C., Violet, Sénéchal, Benjamin, Hinstin, Bedelia, etc...

Braine-l'Alleud étant idéalement située à 5 km de l'auto-route de Paris, et à 8 km de celle de Liège, ainsi qu'à 120 km d'Ostende, les organisateurs pensent qu'ainsi les amateurs français pourront s'y rendre facilement, d'autant plus qu'ils sont prévenus longtemps à l'avance.

Pour tous renseignements sur les conditions très intéressantes de participation, prière de s'adresser à : E. de Deurwaerder, 5, rue du Château d'Eau, 1420-Braine-l'Alleud (Belgique).

PREMIER RALLYE "CLUB AUTO 50" LE 20 JUIN 1976

"C.A. 50", en collaboration avec la ville de Senlis (Oise), vous propose une agréable randonnée automobile ponctuée d'épreuves et de jeux divers. Ce rallye, clôturé par un concours d'élégance dans la plus pure tradition des années 50, sera récompensé par de nombreux prix, dont une voiture ancienne à restaurer, pour le vainqueur !

Pour tous renseignements et inscription : "C.A. 50", 46 rue d'Artois, 75008-Paris, tél. 359.67.07.

LE SOUVENIR D'ANDRÉ CITROËN

Le dimanche 25 avril, le Cercle Citroën a évoqué la mémoire d'André Citroën par diverses manifestations. Le matin, les véhicules du Cercle ont sillonné la campagne Tourangelle jusqu'à Bueil-en-Touraine, où les participants étaient reçus par la municipalité.

L'après midi a été plus spécialement consacré à l'évocation d'André Citroën. En effet, les salons de l'hôtel Méridien de Tours étaient trop petits pour accueillir les nombreuses personnes venues assister à la conférence de Maître P. Fouquet, président du Cercle Citroën. L'orateur réussit parfaitement à faire partager à son auditoire sa passion pour le grand constructeur automobile français, en évoquant d'une manière très originale les différents jalons de la carrière d'André Citroën, sans négliger pour autant le caractère profondément humain d'André Citroën.

La réunion s'est poursuivie par la projection d'un montage de diapositives tout à fait inédites sur André Citroën, présenté par MM. Verdon et Vialard-Goudou. Un court métrage en "Hommage à André Citroën" réalisé au sein du Cercle par M. Verrier et un cocktail clôturèrent cette journée consacrée au souvenir d'André Citroën, qui a obtenu le plus vif succès. (*Communication du Cercle Citroën, 9 rue de la Grangière, 37000-Tours.*)

MUSEE DU CASTELET (VAR)

Ce musée, installé dans l'enceinte du circuit Paul Ricard au Castelet, s'est enrichi récemment de plusieurs voitures de sport. La partie motos de course est également fort intéressante : une ABC, une Koehler Escoffier viennent s'y ajouter. Un détour à ne pas manquer pour les amateurs en vacances sur la Côte d'Azur.

1976

RALLYE MONTE-CARLO

DES VOITURES ANCIENNES

DERNIERES NOUVELLES

Nous venons de recevoir de l'Automobile Club de Monte-Carlo les dernières informations concernant cette importante réunion. C'est plus de 100 voitures qui prendront le départ ; le plus fort contingent (55 voitures) prendra le départ de Paris, place de la Concorde devant l'A.C.F. à partir de 20 heures, mais les voitures seront en parc fermé à partir de 17 heures. Les itinéraires sont indiqués en page 3 de "l'automobiliste" mais, en ce qui concerne l'itinéraire Gap/Monaco, il sera le suivant : une épreuve chronométrée à moyenne imposée se déroulera au départ de Gap sur environ 100 kilomètres avec contrôles secrets en passant par Sisteron, Digne et Castellane.

Cet itinéraire empruntera donc la véritable Route Napoléon jusqu'au Logis-du-Pin pour emprunter la direction de Thorenc, plateau merveilleusement conservé et que connaissent bien les habitants de la Côte d'Azur à la recherche d'un peu de calme et de fraîcheur, pour ensuite descendre les impressionnantes Gorges du Loup et rejoindre le charmant village de Tourette-sur-Loup où aura lieu le contrôle horaire.

De là les participants rejoindront Monaco, par Vence, Saint-Paul-de-Vence, La Colle-sur-Loup, Cagnes-sur-Mer, c'est-à-dire un des plus jolis circuits de la Côte d'Azur, puis le bord de mer jusqu'à Monaco.

A l'arrivée une épreuve d'accélération/freinage sur le port, comme au bon vieux temps des rallyes d'avant-guerre, permettra aux participants de montrer la puissance de leur moteur et de leurs freins. Ce sera là, sans aucun doute, un spectacle qui devrait attirer de nombreux amateurs. Une fois cette épreuve terminée les concurrents pourront enfin goûter le repos et rejoindre les jardins du casino où les attendra un dîner comme l'Automobile Club de Monte-Carlo sait les organiser.

Il faut encore retenir, le lendemain vendredi 9 juillet, une course de côte à 16 heures sur une partie du circuit du Grand Prix de Monaco. Enfin, le samedi 10 juillet, un concours d'élégance présidé par la Princesse Caroline de Monaco, désignera hors classement les plus belles voitures. Tout le monde se retrouvera le dimanche 11 pour la distribution des prix.

Pour ceux qui voudraient voir passer les voitures avant l'arrivée à Monte-Carlo, nous leur conseillons vivement le plateau de Thorenc, la descente des Gorges du Loup et, bien entendu, le passage à Saint-Paul-de-Vence — d'où est originaire notre directeur Adrien Maeght — et où un groupe d'amateurs locaux ne manquera pas de fêter au passage les rescapés de ce merveilleux rallye.

Les personnes qui désireraient de plus amples renseignements pourront s'adresser : à l'Automobile Club de Monaco, 23 boulevard Albert 1er, Monaco, tél. : 30-30-72 et 30-32-20 ; à l'Office de Tourisme de la Principauté de Monaco, 6 place de la Madeleine, 75008-Paris, tél. : 260-32-46 ; ou à "l'automobiliste", 42 rue du Bac, 75007-Paris, tél. : 548-31-01.

DEMANDE D'ABONNEMENT A "l'automobiliste"

France : 60,00 F
Etranger : 75,00 F

Je désire m'abonner* me réabonner pour 1 an (6 n^{os})
à votre revue, à partir du n^o au n^o inclus.
Vous trouverez ci-joint un règlement de la somme de F
Par chèque bancaire ou CCP 3 volets.

NOM**

PRENOM

ADRESSE

CODE POSTAL VILLE

DATE SIGNATURE

*Rayer la mention inutile

**En lettres majuscules

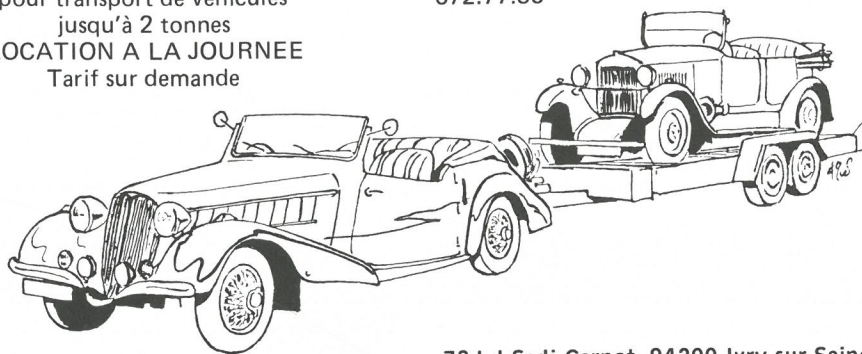
REMORQUE PORTE-VOITURES

Matériel homologué
pour transport de véhicules
jusqu'à 2 tonnes

LOCATION A LA JOURNEE

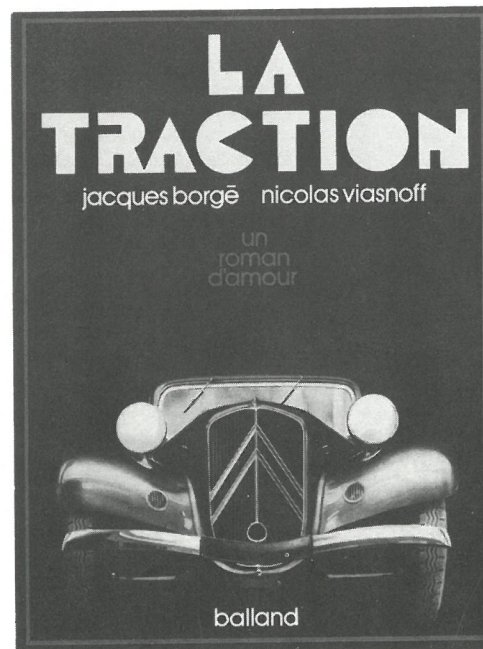
Tarif sur demande

672.36.62
672.77.85



73 bd Sadi Carnot, 94200 Ivry-sur-Seine

LE ROMAN D'AMOUR des français et de la traction



EN 300 TEMOIGNAGES,
ANECDOTES, INTERVIEWS
REALISES
DANS TOUTE LA FRANCE
ET 150 PHOTOGRAPHIES
L'HISTOIRE DE
LA VOITURE FRANCAISE
LA PLUS CELEBRE

UN VOLUME RELIE SOUS
COUVERTURE COULEURS
256 PAGES
79 F

BON DE COMMANDE

à retourner aux Editions BALLAND
33 rue St-André des Arts, 75006-Paris

Nom Prénom

Rue ou avenue

Ville code postal pays
(écrire lisiblement s.v.p., en capitales si possible)

Je désire recevoir l'ouvrage "LA TRACTION"

Veuillez trouver ci-joint mon règlement : 79 F

par chèque bancaire ☐ chèque postal ☐ mandat lettre ☐

Date :

Signature :



Petites Annonces

- 10,00 F la ligne t.t.c.
- la ligne comporte 50 signes (soit 50 lettres, ou chiffres, ou ponctuations, ou espaces)
- 2 lignes minimum
- domiciliation au journal : 10,00 F t.t.c.
- prix forfaitaire pour annonce avec photo et 3 lignes : 100,00 F t.t.c.
- toute ligne supplémentaire 10,00 F t.t.c.
- toute annonce est payable d'avance.

COLLECTIONNEURS VOITURES ANCIENNES

Pour éviter les ennuis mécaniques dans les rallyes, un artisan qualifié est à votre disposition. Longue pratique moteur ess., dies. Important outillage de précision. Rectification vilebrequins, réalésages, lignes d'arbres, réglages, confections bagues et coussinets spéciaux, réparation btes vitesses, transmissions, ponts. Usinage et trempe pignons. Usinage et adaptation pompes à huile dans moteurs anciens. Réparations magnétos. Fournitures tous pistons avec modèle. Régulage et remise en état bielles expédiées. Pas de peinture ni de carrosserie. P. Ballet, Six Moulins, 17320-Marennes, tél. (46) 85.07.82.

ECHANGES

Vends ou échange **SIMCA** 6, décap., 1948, bon état origine contre voiture 1920/30 à restaurer. A. Gerdessus, 83220-Le Pradet, tél. (94) 98.43.57.

Vends ou échange **Automobiles de collections** marques étrangères, excellent état. Musée de l'Automobile Française, 52100-Saint-Dizier.

Collectionneur insignes automobiles (boutonnière) cherche correspondant pour échange/achat. J. Rosset, 1 r. Jacques Grosselin, 1227-Carouge, Genève (Suisse).

Achète/vends/échange, modèles 1/43ème **DINKY TOYS** anglaises avant et après-guerre, Spot-on etc. A. Bigeault, 13 r. des Martyrs, 37300-Joué-les-Tours.

ACHATS

Pour 5cv **CITROEN** cherche volant, pare-brise, ampèremètre, bouchon radiateur d'origine, 2 cache-moyeux, 6 boulons roues dt. 6 gauche. Botté, B.P. 8, 06210-Mandelieu.

Recherche épave **AUSTIN HEALEY** 3000 (avec carte grise), tél. (31) 82.00.31 après 20h.

Achète épave **MORGAN**+4 état indifférent avec carte grise. A. Ducote, 15a Les Diabes bleus, 06300-Nice.

Cher. anciens avions militaires (épaves) préférence pour chasseurs à hélices, moteur, accessoires. Achat ou possibilité d'échange pour **MGTD, MGTC, SCHWIMMWAGEN, BMVR12**. Vormezele, K35 Bredabaan, B2130-Brasschaat-Polygoon (Belgique).

Cher. Bte Reda 4v. avec tringlerie **TRACTION** 11BL. M. Moal, 36 r. de l'Eglise, 76120-Grand Quevilly.

Achète **FORD/SIMCA** Vedette, 1949-1962, décapotable ou coupé. J.O. Blom, Mertnas, S-82065 Forsa (Suède).

Cherche moteur ou voiture **CHENARD & WALCKER**, 1936, type T24D, 14cv, état caros. sans importance. Ecrire ou tél. : G. Vlerick, 11 av. de la Reine, 8300-Knokke (Belgique), tél. 050/605523.

Cherche personne qualifiée pour restaurer **DELAGE** D1, 4 cylindres, torpédo et aussi quelques pièces de cette voiture ainsi qu'un catalogue ou documentation. Ecrire : J.C. Pesce, Pressing, Rte Impériale, 20200-Bastia.

Cherche 2LS **BALLOT** état indiff., j'ai une 1928 dero **MORGAN** et/ou d'argent. John Foy, Temple Coach House, Theobalds Park, Waltham Cross, Hertfordshire (Angleterre), tél. Waltham Cross 32612.

N. 663 - Achète **BUGATTI** Brescia modèle 1918-1922 même mauvais état ou moteur et mécanique seuls. Faire of. au journal qui transmettra.

Recherche pont arrière et amortisseurs **SIMCA** 6. B. Personnaz, 86 r. Monge, 75005-Paris.

Ach. 2 pneus 5,50x18, compteurs fond blanc, Boyce, manuels, klaxon, pour **BUGATTI** T40. J. Dotto, 28 r. de la Carrière, 38600-Fontaine, tél. (76) 96.44.05 h. repas.

Cherche 1 jante fil 600x20, 1 pneu 600x20 pour **BUGATTI** type 46, 1929. D. Langanay, 31 r. Eugène-Lecoq, 76420-Bihorel-lès-Rouen.

Rech. affiches anciennes sur l'automobile et accessoires. Musée de l'automobile française, 52100-Saint-Dizier.

Achète voitures de 1920 à 1950. Faire offre descriptive. Verpoort, B.P.45,59250-Halluin.

VENTES

Vends **SCHWIMMWAGEN** (Volkswagen amphibie) complète d'origine à restaurer, plus un moteur et quelques pièces, prix : 25 000 F. A. Maeght, 42 r. du Bac, 75007-Paris.

Vends rare **CITROEN** Traction Avant type 7C, 1936, 9cv, entièrement restaurée, moteur caisse, bicolore roues pilote. Pour collection et compétition, prix 12 000 F à débattre. Ecrire : Saint-Bonnet, 8 r. Diodore Rahoult, 38000-Grenoble, tél. 44.99.10, p. 185, ap.-midi.

A vendre **BENTLEY** Mark 6, décapotable sortie le 24.6.49, puissance 24cv, entièrement restaurée à Londres, capote électrique, état général impeccable, modèle unique en France. J.P. Soubiran, tél. 076.15.23, 390.16.05.

Vends **GEO-HAM** représentant motos anciennes et voitures de course **AMILCAR**, prix intéressant. Musée de l'Automobile française, 52100-Saint-Dizier.

Vends superbe moto side-car 500 cm3, **TERROT** 1940, type RGAS état neuf, 15 000 km origine de 1ère main — Moto **MONET GOYON** 350 cm3, 1924, état parfait. Giorgi, "l'Abri", Rte de Bédoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends paire lanternes cuivre état parfait de **LORRAINE DIETRICH**, 1912, prix : 1 400 F. Ecrire pr. rendez-vous A. Bodard, Le Pont, 72300-Sablé.

Vends **PNEUS** de 16, 17 et 18 pouces — Pneus de remplacement pour pn. à talons 715x115 — 720x120 et ou 11 ou 12x45 et 15x45 pn. talons. E. Jousse, 03005-Moulins, tél. 44.21.14.

Vends **PANHARD** X86, 1952, bon état général, mécanique révisée. Faire offre à Cl. Mermillod-Anselme, Château de Songy, St-Sylvestre, 74540-Alby/Cheran.

Vends Traction Avant **CITROEN** 11 normale, année 1954. Carrosserie, mécanique, intérieur : bon état, prix : 8 000 F. J. Lefevre, 20 r. Ouzilleau, 45540-Bazoches-les-Gallerandes.

A vendre **CITROEN** 11cv familiale bleue, 1956, bon état (2 strap.). Faire offre : tél. 98.85.45 (Vichy).

Vends **CITROEN** 11ch légère 1949, mécanique, intérieur, extérieur, chromes refaits 1973, parfait état de marche. Prix à convenir. S'adres. : R. Enzler, Crozet, 01170-Gex, tél. (50) 41.00.57 soir.

Vends **TALBOT** Lago grand sport 1952, coupé 2+2, 6 cylindres, 210ch, bien mais à restaurer, 22 000 F. J.A. Bruijn, tél. 040.811.932 (Hollande).

Vends **HOTCHKISS** 11cv, type 411, 1937, conduite intérieure 7 pl., bon état d'origine sauf sellerie à refaire. Tél. 222.51.27 tôt le matin ou tard le soir.

Vends **SIMCA** 5 entièrement refaite à neuf, embiellage, embrayage etc. J.J. Landrieux, 127 av. P. Brossolette, 69500-Bron.

Vends **BUICK** 1927 — **MASTER** six coach 2 portes, carrosserie Fishen, impeccable, téléphoner (46) 49.60.97.

Vends **ROLLAND PILAN** type C12, 1908, état complète d'origine, moteur bloqué. Tél. tôt le matin ou tard le soir : 222.51.27.

Vends **FORD** A 19cv, complète, à remettre en état, 3 000 F — **201B**, bon état, 2 000 F — **SIMCA** 8 bon état, 1 000 F. H. Grudé, Souancé au Perche, 28400-Nogent-le-Rotrou.

Vends à collectionneur **TRANSFLUIDE** rouge conduite à droite, 1958, impeccable, 50 000 km, tél. (38) 91.51.36.

Part. vends ou échange **ROLLS-ROYCE** hors série 50, Silver-wraith, alu., carr. Park-ward, 7 pl+strap., état excel., 75 000 NF. Bussens, Moulin, B1404-Bornival (Belg.).

Vends moteur **DE DION BOUTON**, monocylindre 3/4cv, 1898 avec carb. Claudel, très bon état, plus offrant. M. Leppik, 13 r. Pascal, 94800-Villejuif.

Vends CD **PANHARD**, moteur transformé, boîte longue 0 km+pièces. Faire of. : Y. Joly, tél. 858.82.03 le soir.

Vends **TRACTION** 11BL52, parfait état d'origine, 53 000 km, pneus neufs, intérieur impeccable, prix élevé justifié. Faire offre : J.M. Frezouls, 3 rue des Foissants, 81000-Albi, tél. (63) 54.10.48.



Vends torpédo superbe sport 40HP **RENAULT**, 1923, pièce rare — **ROLLS ROYCE** 1936, limousine, 30cv, 6 cyl., carrossée par "Walter Rippon" tout alu., toit ouvrant, sellerie cuir, voiture de prestige. Accepte reprise ancienne. Giorgi "l'Abri", Rte de Bédoin, 84000-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends **ALPINE** GT4 A108, 1963, très bon état, 7 000 F — **RENAULT** KZ, 1928, bon état d'origine, faire offre — Boîte 5 vitesses **ALPINE** 1 300G, 500 F. M. Remay, Quai Jules Guesde, 83430-St Mandrier/s/Mer.

Vends **TRACTION** 1949 comme neuve, origine, 9 000 F. A. Gindrat, 36 r. de la Libération, 25200-Grand Charmont.

Vends **FERRARI** 275 GTB4, état exceptionnel. E. Garcin, 8 Bd. Mirabeau, 13210-St-Rémy-de-Provence, tél. h. bureau : (90) 92.01.58.

Vends **CITROEN** 15-6 H, 1954, restaurée, factures. J. Dotto, 28 r. de la Carrière, 38600-Fontaine, tél. (76) 96.44.05.

Vends **BUGATTI** Brescia Bordino, 2 places, construite par Diatto en 1920, en parfait état, tél. (34) 65.04.97 après 20 heures.

Vends **RENAULT** Frères 1901, monocylindre restaurée, parf. état de marche, 40 000 F. A. Eme, 24 r. Barbet de Jouy, 75007-Paris.

Vends moteur, boîte **RENAULT** KZ, 10cv — Châssis sans carrosserie complet **DONNET ZEDEL** 7cv, 1927. Faire of. F. Lansade, 23 r. Vaneau, 75007-Paris.

Vends DB **PANHARD** type HBR5, coach, 1959, carrosserie plastique bleue DB Le Mans, intérieur rouge mécanique d'origine, reconditionnée en 1969, peu roulé depuis. Lemarchand, 40,r. Gal de Gaulle, 44230-St-Sébastien/Loire, tél. 78.33.88.

Liste des écussons de radiateurs en vente à : La Boutique de l'automobiliste, 42 rue du Bac, 75007-Paris.

n° 37	AMILCAR	45 F	n° 4	DELAHAYE (lettres rouges)	55 F	n° 8	MATFORD (flamme à gauche)	35 F
n° 28	AMILCAR PEGASE	30 F	n° 7	DELAHAYE	55 F	n° 9	MATFORD (Alsace)	30 F
n° 74	BALLOT (4 cyl., moyen)	70 F	n° 39	DELAHAYE (lettres vertes)	55 F	n° 70	MATFORD (flamme à droite)	35 F
n° 13	BALLOT (petit modèle)	30 F	n° 40	DELAHAYE (lettres bleues)	55 F	n° 20	MATHIS EMY 4	30 F
n° 53	BALLOT (8 cyl., grand modèle)	70 F	n° 3	DELAHAYE GFA (vert)	55 F	n° 21	MATHIS EMY 6	30 F
n° 42	MOTEUR BALLOT (petit modèle)	30 F	n° 71	DELAHAYE GFA (rouge)	55 F	n° 22	MATHIS EMY 8	30 F
n° 83	BENJAMIN	90 F	n° 72	DELAHAYE GFA (bleu)	55 F	n° 77	MORGAN	60 F
n° 65	BENNOVA	65 F	n° 5	DELAHAYE SIX	55 F	n° 90	NAPIER	90 F
n° 34	BERLIET	65 F	n° 6	DELAHAYE SIX	55 F	n° 85	PANHARD & LEVASSOR	75 F
n° 94	BRASIER	90 F	n° 92	D.F.P.	90 F	n° 1	PEUGEOT	45 F
n° 41	BUGATTI	90 F	n° 66	DIATTO	55 F	n° 89	PICCARD-PICTET	90 F
n° 59	BUICK	45 F	n° 63	DONNET (hexagonal)	45 F	n° 23	RENAULT	40 F
n° 54	CHENARD & WALCKER (8 cyl., rouge)	45 F	n° 62	DONNET ZEDEL	55 F	n° 68	ROLLAND PILAIN	50 F
n° 15	CHENARD & WALCKER	45 F	n° 75	FIAT (fourni par la marque)	60 F	n° 29	ROSENGART (rouge)	30 F
n° 16	CHENARD & WALCKER	45 F	n° 12	FORD	40 F	n° 30	ROSENGART (bleu)	30 F
n° 55	CHENARD & WALCKER	55 F	n° 46	FORD (flamme à droite)	35 F	n° 44	SALMSON (VAL)	55 F
n° 52	CHENARD & WALCKER (8 cyl., ivoire)	45 F	n° 69	FORD (flamme à gauche)	35 F	n° 67	SALMSON (S 4)	55 F
n° 79	CHENARD & WALCKER (grand modèle)	90 F	n° 64	FORD (importé USA)	55 F	n° 91	S.A.P.	80 F
n° 81	CHENARD & WALCKER (petit modèle)	35 F	n° 49	F.N.	55 F	n° 93	SAURER	80 F
n° 26	CITROEN (Rosalie)	45 F	n° 19	GEORGES IRAT	55 F	n° 45	SIGMA	55 F
n° 24	CITROEN TRACTION AVANT (malle arrière)	45 F	n° 14	HISPANO SUIZA	55 F	n° 27	SIMCA	50 F
n° 50	CITROEN BOMBE (5 CV - B12 - B14)	45 F	n° 17	HOTCHKISS (ailes)	55 F	n° 61	SIZAIRE SIX	55 F
n° 60	CITROEN GALBE (C4 - C6)	45 F	n° 18	HOTCHKISS	30 F	n° 78	SORIANO PEDROSO	70 F
n° 57	COTTIN DESGOUTTES	70 F	n° 80	LA BUIRE	75 F	n° 38	TALBOT	60 F
n° 82	DARMONT	40 F	n° 32	LANCIA	55 F	n° 87	TALBOT	70 F
n° 88	DE DION BOUTON	80 F	n° 33	LANCIA (cercle orange)	55 F	n° 35	TURCAT MERY	55 F
n° 10	DELAGE (petit modèle)	45 F	n° 31	LICORNE (petit modèle)	45 F	n° 36	TURCAT MERY	50 F
n° 11	DELAGE (grand modèle)	65 F	n° 86	LICORNE (moyen modèle)	70 F	n° 56	TURCAT MERY	50 F
n° 47	DELAGE DL (fond nickelé)	55 F	n° 51	LICORNE (grand modèle)	70 F	n° 43	UNIC	50 F
n° 48	DELAGE DL (fond noir)	55 F	n° 84	LORRAINE DIETRICH	100 F	n° 58	VOISIN	90 F
n° 2	DELAHAYE (bleu marine)	55 F	n° 73	MASERATI (fourni par la marque)	80 F	n° 76	CLUB DE L'AUTOMOBILISTE	50 F

Ces écussons de radiateurs — dont vous trouverez reproduction au dos de la couverture — sont absolument identiques aux originaux aussi bien pour le support métallique que pour les couleurs qui sont émaillées et non en un quelconque plastique. Ils peuvent donc être montés au lieu et place de ceux abîmés ou disparus. Les reproductions sont à l'échelle 1/3 environ. **Seules les commandes accompagnées de leur montant seront envoyées, en y ajoutant 5 F pour le port.** Franco à partir de 150 F de commande. (Les prix des écussons correspondent au tarif juin 1976).

