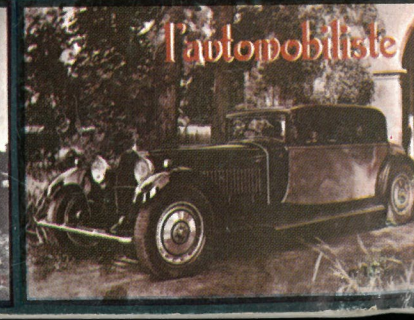
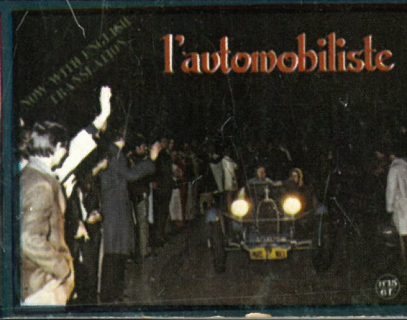
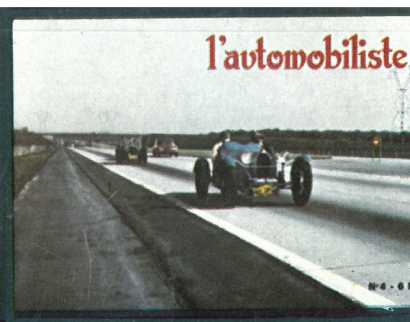




l'automobiliste

N°44-10 fr

LISTE ALPHABETIQUE DES ARTICLES PARUS DANS "L'AUTOMOBILISTE"

	n ^{os}		n ^{os}		n ^{os}		n ^{os}
A — A.B.C.	9	D — DARL'MAT	9	— M.G. K.3	21	— PARIS/DEAUVILLE 1967	7
— AERODYNAMIQUES	5	— DEBUT DE LA LOCOMOTION	11	— M.G. LES "J"	26	— 1er PARIS/NICE 1893	9
— AGE D'OR (Coupe de l') 1972	27	— DE DION BOUTON	22	— M.G.	32	— 1er Rallye TOUS TERRAINS	36
— AGE D'OR (Coupe de l') 1973	31	— DELAGE D-8 S	42	— MODELISME	32	— PARIS/NICE 1968	8
— ALFA ROMEO P-2, 1923	17	— DELAGE (Paris/Nice 1966)	2	— MINIATURES	36 à 43	— PARIS/DEAUVILLE 1968	12
— ALFA ROMEO P-3, 1923	23	— DELAHAYE 135	27	— MONTLHERY 1969	17	— PARIS/NICE 1969	15
— ALFA ROMEO 6 C 1750, 1929	43	— DOUGLAS (Motos)	15	— MONTLHERY 1970	20	— PARIS/DEAUVILLE 1969	17
— ALPHA-AUTO 1974 (Salon)	35			— MONTLHERY (Records)	41	— PARIS/NICE 1970	20
— AMILCAR	2	E — EMBLEMES RADIATEURS	10-42	— MOTO. Avant 1914	2	— PARIS/DEAUVILLE 1972	26
— AMILCAR 6 CH	3	— E.R.A.	15	— MOTO. 1914-1940	5	— PARIS/DEAUVILLE 1973	32
— AMILCAR (Réglages)	7			— MOTO. A.B.C.	9	— RANDONNEE FIAT 1972	30
— AMILCAR 6 CYLINDRES	14	F — FARDIERS DE CUGNOT	36	— MOTO. DOUGLAS	15	— REGINETTE	5
— AMORTISSEURS HOUDAILLE	43	— FARMAN	19	— MOTO. B.M.W. (type Russie)	18	— RENAULT 4 CV très spéciales	8
— AMPHIBIE "SCHWIMMWAGEN"	20	— FIAT 509	13	— MOTO. "Pétrolelette"	43	— RENAULT (Evolution du sigle)	12
— AUTOMOBILISME AU FEMININ	41	— FIAT 804	18	— MOTO. RENE GILLET	19	— RENAULT 2 PATTES 8/9 CH	14
		— FIAT BALILLA	32	— MOTO. J.A.P.	21	— RENAULT SAPRAR SPORT	15
		— FIAT (4ème Randonnée)	32	— MOTO. PEUGEOT 1905	22	— RENAULT 6 CH ET N.N.	2
		— FORD "A"	7	— MOTO. GNOME & RHONE		— RENE GILLET (Motos)	19
		— FORD "T"	18	— ET MILITAIRES	33	— RESTAURATION	11-13
B — BALLOT	18			— MUSEES DE SURY ET BRIARE	1	— ROLLS-ROYCE "PHANTOM I"	11
— BEDELIA (Cyclecars)	30	G — GLADIATOR	2	— MUSEES D'AUTOMOBILES		— ROSALIE	37
— BENJAMIN	1	— GNOME & RHONE ARMEE	33	— ANCIENNES	10-11	— RECORMEN	41
— BERLIET	19	— GUYNEMER 1917	6	— MUSEE AUTOMOBILE EN 2003	12	— SALMSON (Paris/Dieppe)	16
— B.M.W. (type Russie)	18					— SALMSON 1971	26
— BOL D'OR 1968	8	H — HARDELDT	43	N — NEW-PHANTOM (R.R.)	11		
— BOLLEE (Tricycle Léon)	5	— HARLEY DAVIDSON	39	— N.N. et 6 CH (Renault)	22	S — SALON 1927	6
— BOUCHONS DE		— HELLE-NICE Mlle	41			— SALMSON	4
RADIATEURS	10-42	— HOTCHKISS AM, AM-2	42	P — PANHARD & LEVASSOR	6	— SALMSON-AMILCAR (Réglages)	7
— BRESCIA (Bugatti)	3	— HOUDAILLE	43	— PANHARD "LAMES DE		— SANDFORD	9
— BRIARE (Musée de)	1			— RASOIR"	41	— SCHWIMMWAGEN (Amphibie)	20
— BUGATTI 1 500 cc	1	J — J.A.P. (Motos)	21	— PETROLETTE, 1889-1895	43	— SENECHAL	21
— BUGATTI (Circuit)	2	— JEEP	26	— PEUGEOT DE COURSE 1911	13	— SEMAINE INT. de l'A.C.F.	36
— BUGATTISTE (Le)	9	— JOUETS CITROEN	6	— PEUGEOT 1905 (Motos)	22	— SILVERSTONE	24-25
— BUGATTI AU BEC HELLOUIN	10	— "JUSTE MILIEU" HOTCHKISS	42	— PEUGEOT 201	27	— SIMCA-CINQ 1936-1947	36
— BUGATTI 1969 (Sortie)	16			— PNEUMATIQUES	8		
— BUGATTI ROYALE (Conway)	17	K — KOEHLER-ESCOFFIER (Motos)	13			T — TARGA FLORIO	2
— BUGATTI 57-S	22			Q — QUADRILETTE (De la		— TAXIS PARISIENS	7
— BUGATTI A LYON (100)	36	L — LAMBORGHINI "MIURA"	14	— Quadrilette à la 5 ch Peugeot)	7	— TESTE & MORET	12
— BUGATTI-MOLSHEIM 1928	37	— "LAMES DE RASOIR"		— 400 000 km en un an (Citroën)	37	— TOUS TERRAINS (1er Rallye)	36
		PANHARD	41			— TRAINS ROUTIERS	11
C — CABRIOLET, COUPE, COACH ?	12	— LASPOUGEAS 1896	15	R RALLYES		— TRICYCLE LEON BOLLEE	5
— CHARRON	30	— LE MANS 1923-1933	24-25	— ANCETRES (7ème Rallye)	24-25	— TROIS ROUES	4
— CHASSAGNE, PILOTE	23	— LE MANS 1934-1939	31	— BELLE EPOQUE	16	— TURCAT MERY	16
— CITROEN 5 HP	6	— LEONARD DE VINCI	35	— COURSE DE ST-PAUL 1966	1		
— CITROEN (Les C-4)	21	— LOISEAU Frédéric (Bugattiste)	37	— DELAGE (1er Rallye)	1	V — VINTAGES (Rajeunissez-les)	4
— CITROEN (André) 1878-1935	36	— LORRAINE (Les)	4	— FIAT 1970	21	— VIOLET (Monsieur)	10
— CITROEN T.A.	36-37			— FIAT 1971	24-25	— VITRINES (Pour garnir vos)	37 à 43
— "CLAIRE" MATFORD	41	M — MALHEURS DES 3 ROUES	4	— LONDRES/BRIGHTON (30ème)	17	— VOISIN	33
— CLEMENT (Mort d'Albert)	3	— MARQUES MARSEILLAISES	16	— LONDRES/VICHY 1969	16	— VOLKSWAGEN	20
— COMPETITION (La)	5	— MASCOTTES RADIATEURS	10-42	— MONACO 1970 (2ème Tour)	20		
— COUPE DE L'AGE D'OR 1972	27	— M.A.S.E.	6	— MONTE-CARLO 1974	35	W — WIMILLE (Prototypes J.P.)	13
— COUPE DE L'AGE D'OR 1973	31	— MATHIS "EMY"	33	— MONTE-CARLO 1911-1939	34-41		
— COURSES (Les fausses)	3	— MERCEDES G.P. FRANCE 1914	36	— PARIS/ROUEN 1966	2		
— CROISIERE JAUNE Citroën	28-29	— MERCEDES S, SS, SSK, SSKL	39	— PARIS/NICE 1967	3		
— CROISIERE NOIRE Citroën	39						
— CUGNOT 1725-1804	36						
— CYCLECARS à 3 ROUES (Les)	8						

Sont également disponibles sous couverture cartonnée, les numéros 2 à 29, au prix de 15 F l'exemplaire + 3 F de port.

Tous les numéros de "l'automobiliste" (sauf le n° 1 épuisé) sont encore disponibles au prix de 10 F le numéro + 5 F de frais de port pour 3 numéros. N° 24/25 : 18 F.
Prière de joindre votre règlement (chèque, C.C.P., etc.) à toute commande. Expédition par retour.

Editorial

10 ans déjà...

En tirant notre premier numéro à 1500 exemplaires nous ne pensions pas qu'un jour "l'automobiliste" verrait son tirage dépasser les 15000 exemplaires et, toute modestie mise à part, être la première revue européenne pour amateurs de voitures anciennes.

Pourtant ce premier numéro ne nous a pas amené que des amis. En 1966 l'automobile ancienne était encore la chasse gardée de quelques collectionneurs ou responsables de deux ou trois clubs français, mais seule l'automobile d'avant 1914 les intéressait. Aussi, en présentant dès ce premier numéro notre sympathie pour les vintages, nous venions jouer les perturbateurs.

Depuis les choses ont bien changé et maintenant les voitures des années 40 et 50 ont aussi leurs clubs et leurs fanatiques en attendant les amateurs de voitures des années 60 et même 70. Quand presque toutes les 504, Fiat 127 ou autre Opel auront pris le chemin des casseurs, il se trouvera alors des amateurs pour ces modèles devenus fort rares. Il y a toujours ceux qui préfèrent une 5CV Rosengart à une 35 Bugatti et ceux qui préféreront une Aronde à une Ferrari.

Depuis 1966 mon but a toujours été de faire de "l'automobiliste" une revue de qualité, non seulement au niveau des articles, mais aussi au niveau de la présentation, et quand je revois les 42 couvertures telles qu'elles sont reproduites en couverture de ce numéro, je suis assez fier.

Bien entendu quelques grincheux n'ont pas toujours trouvé mes réflexions sur la voiture ancienne à leur goût, mais j'ai toujours voulu que "l'automobiliste" soit libre de toute contrainte, qu'elle soit d'origine publicitaire, officielle ou même amicale. Mais nous parlons déjà suffisamment du passé dans nos colonnes ; parlons d'avenir.

Les prochains numéros paraîtront avec 8 pages de plus dont 6 au moins seront toujours consacrées à la motocyclette, et ce, grâce à la collaboration de deux amis passionnés et passionnants qui viennent se joindre à la rédaction. D'autre part nous essaierons, autant que possible, d'avoir au moins 8 pages en couleurs dans chaque numéro. Enfin, nous nous attacherons à respecter une parution bimestrielle. Les abonnés, qui sont notre meilleur soutien, ne seront pas oubliés et nous continuerons à leur faire parvenir des reproductions d'affiches ou de documents.

En cette fin d'année j'adresse tous mes remerciements à nos fidèles lecteurs et leur présente les meilleurs vœux de "l'automobiliste" pour 1977.



N° 44

Septembre-Novembre 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
"PANHARD et LEVASSOR"	C.-H. Tavard	
— Des temps héroïques à la Grande Guerre, 1889—1914		2
— En course, 1894—1908		25
— La P.-et-L. des Eliminatoires de la Gordon-Bennett, mai 1904		31
150 capots d'automobiles en 1913	E. Lambert	35
Le garage miniature de la Queen Mary's Doll's House	Erich Salf	39
La "Pétrolelette", 1889—1895	Patrick Negro	40
Pour garnir vos vitrines	J.-P. Blaisius	42
Chroniques		44
Petites annonces		47

Notre couverture (recto-verso) : couvertures ayant illustré "l'automobiliste" depuis 10 ans.

Directeur de la publication : Adrien Maeght

Rédacteur principal : Christian-H. Tavard

Secrétaire de rédaction : Isabelle Maeght

Collaborateurs : J.P. Blaisius, E. Lambert, P. Negro, E. Salf

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



PANHARD ET LEVASSOR

DES 'TEMPS HEROÏQUES' A LA 'GRANDE GUERRE'

Christian-H. TAVARD

"On peut écrire, je crois, que l'Ancien Testament de l'automobile s'arrête à l'époque où la maison Panhard et Levassor, et la maison Peugeot entrent dans l'industrie automobile. Le Nouveau Testament s'ouvre et débute par une curieuse dizaine d'années que l'on a appelé les "temps héroïques".

Baudry de Saunier

"Histoire de la locomotion terrestre" (chapitre "L'automobile")

Dès l'origine la maison Panhard — qui rappelons-le fabrique toujours des véhicules automobiles, mais blindés — se consacra au transport routier. Il est vrai que, comme c'était sous le règne du Roi-Citoyen, il ne pouvait être question que de véhicules hippomobiles.

En effet, au cours des années 1830 un des ancêtres de M. Jean Panhard était un carrossier réputé installé dans le quartier de la Bastille. Surnommé "Prieur", il louait aussi des voitures à chevaux de sa fabrication à une clientèle sélectionnée, comme quoi la location de voitures n'est pas une nouveauté, d'autant plus qu'elle existait déjà au XVII^{ème} siècle. A l'époque un de ses clients, parmi les plus célèbres, fut Honoré de Balzac qui lui loua le 27 février 1825 une "calèche chaise-poste" pour un voyage à Vienne en Autriche. En fait ce n'était pas une bonne affaire pour M. Panhard-Prieur, puisque plus de 10 ans après le célèbre écrivain — éternel endetté — n'avait pas encore réglé le montant de cette location. L'a-t-il même jamais payé ?

DE LA MENUISERIE AUX SCIES A RUBAN

D'autre part un certain M. Périn, modeste artisan découpant le bois à façon, était installé au 97 de la rue du Faubourg Saint-Antoine depuis 1845. Sans doute travaillait-il pour la carrosserie Panhard qui avait besoin de bois façonnés pour la construction des caisses des voitures hippomobiles ? D'esprit dynamique et inventif, il se lança peu à peu dans la réalisation de scies, et autres machines-outils permettant un façonnage plus facile et rapide du bois. Dépassé semble-t-il par l'évolution de la technique, il s'associa alors en 1867 avec René Panhard,

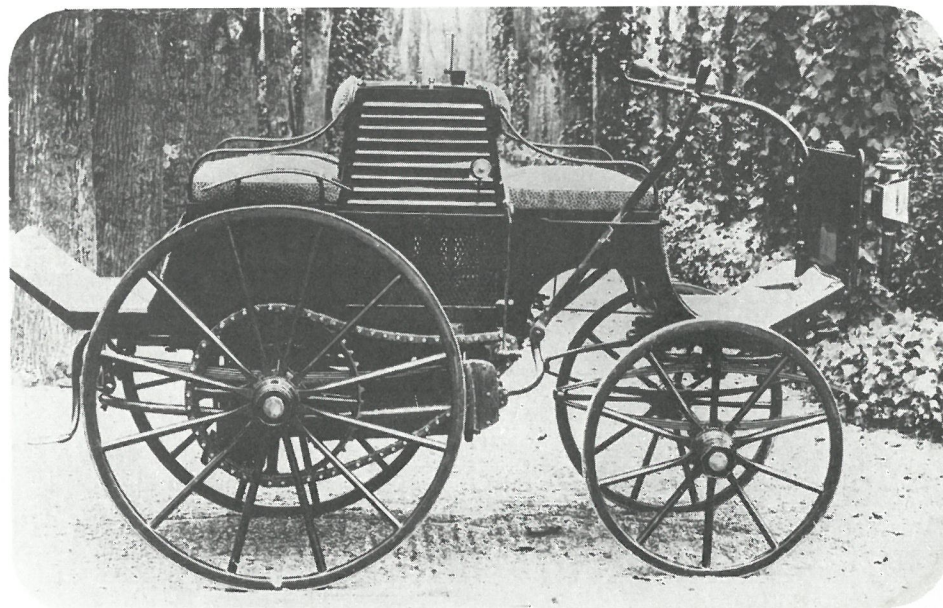
frais émoulu de l'Ecole Centrale. La nouvelle firme prit alors la dénomination de Périn-Panhard, et se spécialisa dans la fabrication des scies à ruban d'invention récente. Outre le sciage du bois, R. Panhard s'ingénia à créer une scie à ruban destinée à la métallurgie, qui prenait alors un développement considérable. Ainsi fut réalisé un

modèle capable de scier des blocs d'acier de 1 mètre d'épaisseur. C'était un premier pas vers l'usinage métallurgique.

Ainsi la jeune maison fut-elle amenée, lors de la guerre de 1870-1871, à forer et construire des canons pour le Gouvernement de la Défense Nationale.



-1889 -1914-



Les deux premières voitures de la marque en 1890. A droite : la toute première dans le jardin de famille à Grignon. A gauche : le second modèle avec de gauche à droite : René Panhard, Mme Levassor, et Maynade. Archives Panhard-Citroën.

L'ADJUDICATION AURA LIEU LE MERCREDI 30 AVRIL 1873, à deux heures de relevée

[illegible]

Pour le quatrième lot, quatre
mille francs, ci 4.000

Pour le cinquième lot, neuf
mille francs, ci 9.000

Pour le sixième lot, huit
mille francs, ci 8.000

Pour le septième lot, six
mille francs, ci 6.000

Et enfin pour le huitième lot,
cinq mille francs, ci 5.000

Total, cent vingt-huit
mille francs, ci 128.000 fr.

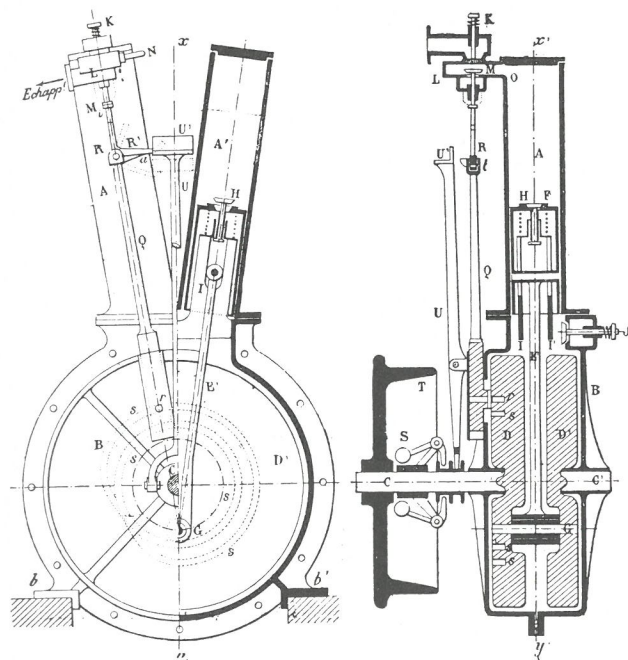
Fait et rédigé à Paris, le 14 mars 1873, par l'arrêté pourvu par
notaire. — Signé : P. B. A. D.

Enregistré à Paris le 14 mars 1873.

Paris. — Au BÉNOT, MAULIE et COCK, imprimeurs de la Chambre des Avoués, rue de Rivoli, 144.

L'année d'avant la constitution de la nouvelle société un wurtembergeois, un certain Gottlieb Daimler, fit breveter le 15 avril 1885 un moteur à gaz de pétrole de son invention. C'était enfin la première réalisation pratique de ce genre de moteur appliquant le principe du "cycle à quatre temps", défini et breveté dès 1862 par l'ingénieur français Beau de Rochas. Or, Emile Levassor était beaucoup plus intéressé par les moteurs à gaz que fabriquait sa maison, que par les machines à bois qui en étaient pourtant le principal soutien. Naturellement il eut connaissance du nouveau moteur Daimler, d'autant plus

et - Levassor le
30 avril 1873.



que la représentation de son brevet en France était assurée par un de ses anciens camarades de l'Ecole Centrale : un certain M. Sarazin.

Ce dernier sait que l'inventeur allemand a déjà monté son moteur sur une victoria dès 1886, et qu'elle roule parfaitement. Aussi, l'on peut penser qu'il en communiqua l'idée à Levassor pour permettre à celui-ci d'étendre les activités industrielles de l'usine de la Porte d'Ivry.

AMOUR, MOTEUR ET DIVIDENDES

Malheureusement M. Sarazin tombe gravement malade, garde assez longtemps la chambre, et meurt le 24 décembre 1887. Avant de décéder il aurait, paraît-il, dit à sa femme : "Je te recommande tout particulièrement dans ton intérêt, et dans celui de nos enfants, l'affaire que j'ai engagée avec Gottlieb Daimler. Elle est considérable, et d'un avenir qu'on ne peut imaginer...". Le moribond n'avait pas à s'en faire, au moins de ce côté, car son épouse se montrera par la suite une remarquable femme d'affaires. Il est vrai qu'à la lumière

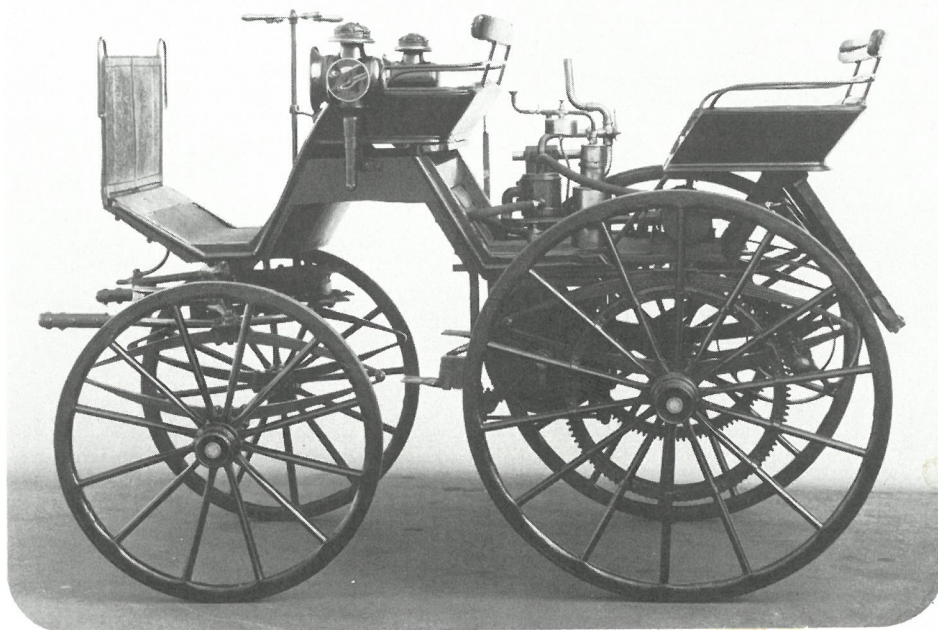
des événements suivants, il semble qu'elle était fortement influencée, et bien conseillée, par Emile Levassor, puisqu'elle l'épousa le 17 mai 1890.

Ayant prévenu G. Daimler du décès de son représentant en France, elle lui signale par ailleurs que : "comme je suis au courant de tout ce qui s'est passé jusqu'à présent, je reste à votre disposition tant que vous n'aurez pas remplacé mon mari". L'inventeur la pria alors de venir le voir à Stuttgart, d'autant plus que son moteur marche de mieux en mieux, et que par contre, il ne paraît intéresser personne outre-Rhin. Elle en revint avec un contrat d'exclusivité pour la France, et le dernier modèle de moteur de la marque. Celui-ci lui créa d'ailleurs quelques ennuis à la douane, car ce genre de mécanique n'était pas inscrit dans l'énumération réglementaire ! Or la compréhension des fonctionnaires frontaliers du Ministère des Finances était encore moins grande à l'époque que maintenant. Ce n'est pas peu dire.

Rencontrant couramment la jeune veuve, Emile Levassor lui proposa alors de céder le droit d'exploitation pour la France des brevets Daimler, en échange d'une redevance de 20% sur le prix de chaque moteur. Cet arrangement ne fit même pas l'objet d'un contrat, les deux contractants ayant sans doute déjà décidé de s'épouser. Nous sommes alors en 1889, et l'année sui-



M. SARAZIN



La première "victoria" Daimler de 1886 avait encore toutes les caractéristiques d'une voiture hippomobile. Archives Daimler-Benz.



Devant la voiture d'Hippolyte Panhard (en canotier), la jeune génération mâle de la famille en est encore au vélo (à l'extrême droite Paul Panhard). Photo prise à Grignon en avril 1892. Archives Panhard-Citroën.

vante verra : d'une part le mariage d'Emile Levassor avec Madame veuve Sarazin, d'autre part la sortie de la première voiture en forme de dog-cart hippomobile.

LE LANCEMENT DE PEUGEOT

Par ailleurs, les Panhard et Levassor étant en relations d'affaires pour des achats de métaux, avec "Les Fils de Peugeot frères" à Valentigney dans le Doubs Emile Levassor leur propose un arrangement. Eux construiront les moteurs, tandis que Peugeot fabriquera les voitures. Ceux-ci sont d'autant plus intéressés que déjà en 1889 ils avaient construits un grand tricycle à vapeur mû par un moteur Serpollet. Mais ils étaient d'avis que la vapeur n'était pas la solution rêvée, et furent donc enthousiasmés par la proposition de Levassor.

Un prototype fut donc entrepris avec la collaboration de celui-ci ; il roula, semble-t-il, dès juillet ou août 1891. C'était un quadricycle monté sur de grandes roues à rayons, solution toute naturelle, puisque Peugeot fabriquait déjà des cycles depuis un certain temps. De son côté Panhard-et-Levassor resta longtemps fidèle aux roues en bois charonnées, cerclées de fer comme celles hippomobiles ; par contre Peugeot avait choisi des boudins de caoutchouc plein, tandis que son châssis en tubes d'acier faisait fonction de radiateur. Pourtant après le succès de cette dernière dans Paris/Brest/Paris, Levassor finira par adopter les bandages de caoutchouc dès le début de 1892.

Les premiers essais ayant été plus que satisfaisants, Armand Peugeot décida alors d'envoyer sa voiture suivre la course vélocipédique Paris/Brest/Paris (6-8 septembre 1891) organisée par "Le Petit Journal". Piloté par l'ingénieur Rigoulot, accompagné du contremaître Doriot, le quadricycle rejoindra d'abord Paris distant de 460 km, où ils sont reçus triomphalement avenue d'Ivry. La moyenne a été de 13,500 km/h et sera à peu près la même sur le parcours de la course cycliste lors de laquelle le vainqueur Charles Terront fit 16,800 km/h de moyenne, malgré le poids de son vélo : 21,500 kg ! Ce fut un grand succès pour Peugeot, ce qui décida Armand à se lancer dans la construction automobile.

PREMIERES PANHARD-ET-LEVASSOR

De son côté Emile Levassor n'était, semble-t-il, pas tellement satisfait de la performance de la Peugeot, montée en épingle par la presse d'alors. Encore qu'il y trouvait un intérêt en tant que fournisseur du moteur ; ses propres essais avec la première Panhard-et-Levassor, étaient pratiquement restés inconnus. En effet, dès février 1891, Levassor avait d'abord effectué d'une seule



René PANHARD, 1841–1908

traite le parcours de l'avenue d'Ivry au Point-du-jour à Boulogne, et retour ; puis, quinze jours après, il avait poussé avec succès jusqu'à Versailles.

La deuxième voiture fut prête en juin 1891 et, contrairement à la première – qui l'avait au centre – son moteur était à l'avant, tout comme l'avait déjà préconisé Amédée Bollée Père avec "La Mancelle", ce dès 1878. Remarquons, à ce sujet, que contrairement Levassor avait conseillé aux Peugeot de placer le moteur de leur quadricycle à l'arrière, ceci pour éviter aux passagers le désagrément des gaz malodorants !

Après quelques mises au point, Levassor accompagné de sa femme partit le 31 juillet pour Etretat, où ils parvinrent le 1er août. Avec une moyenne générale d'environ 10 km/h, et des pointes atteignant les 17 km/h, nos "automobilistes" réussirent à effectuer les 225 km du parcours en 23h15. Ceci, comme l'a écrit par

Levassor en promenade un dimanche de décembre 1892. Derrière Emile Levassor, sa femme conduisant une voiture à dais. La troisième est à moteur central ; peut-être la n° 2 ? Photo A. Schelder.



Emile LEVASSOR, 1844–1897





René Levassor, Madame et leurs enfants sur un dog-cart en 1892.

la suite Levassor, malgré "une gazoline faisant mauvais dans les brûleurs", le carburant d'alors laissant fort à désirer puisque n'étant pas destiné à cette utilisation. L'on comprend donc la déception d'Emile Levassor qui "se voulait détenteur du record de distance pour voitures à pétrole". Comme l'ont écrit J.M. Lelièvre et J.R. Dulier : "Le succès de Rigoulot étant, en quelque sorte, une défaite pour lui".

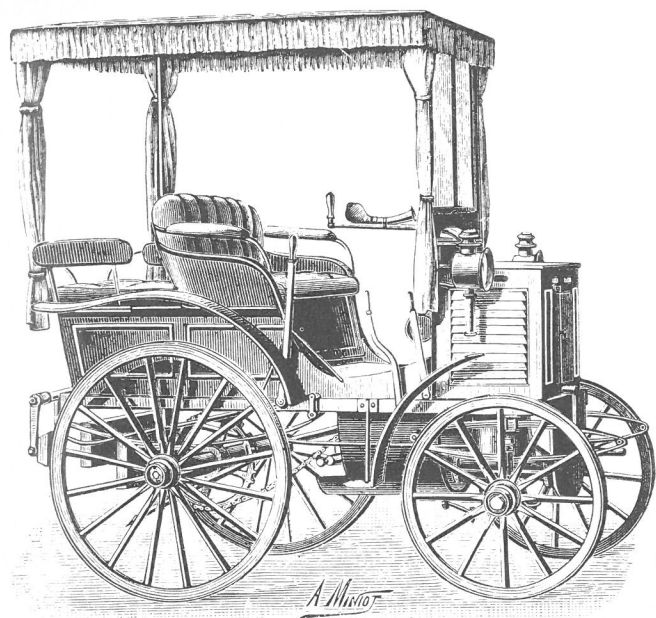
Il n'en reste pas moins que c'est Panhard-et-Levassor qui, effectuant une construction de série, fut la première marque à commercialiser ses voitures. Le premier client fut un certain M. Verlinde, 37bis, route de Billancourt, qui reçut livraison de sa voiture le 30 octobre 1891, pour la somme de 3 500 francs-or. Dans le livre de facturation elle se trouve intercalée entre deux livraisons de pièces détachées pour machines à bois sous la désignation : "Voiture à 2 places, roues en bois, mue par un moteur à pétrole n° 75". Cette dernière indication prouve que l'usine avait déjà produit 75 moteurs sous licence Daimler. Celui-ci était un deux cylindres développant seulement 1 ch !

Avant la fin de 1891 les ateliers P. et L. réussirent ainsi à livrer six voitures à la clientèle, dont le nombre était déjà important. Mais le client devait attendre plusieurs mois après la commande pour recevoir sa voiture. Ainsi — si l'on en croit Baudry de Saunier (Histoire de la locomotion terrestre) — il fallait, vers 1900, patienter environ 18 mois pour être livré. De plus, on lui demandait de payer "un tiers à la commande", et heureusement qu'à l'époque la valeur du franc-or ne changeait pratiquement pas. C'était — au moins pour cela — "la Belle Époque".

Parmi les six premières de série l'une est toujours conservée, et peut encore rouler. C'est celle qu'avait commandé l'abbé Gavois, qui fut très certainement le premier ecclésiastique à être motorisé. Celui-ci la pilotait encore vingt ans après, et de ce fait reçut en 1911 une médaille d'or du "Petit Journal", lors du concours de



Emile Levassor et Mayade en 1892. Archives Panhard-Citroën.

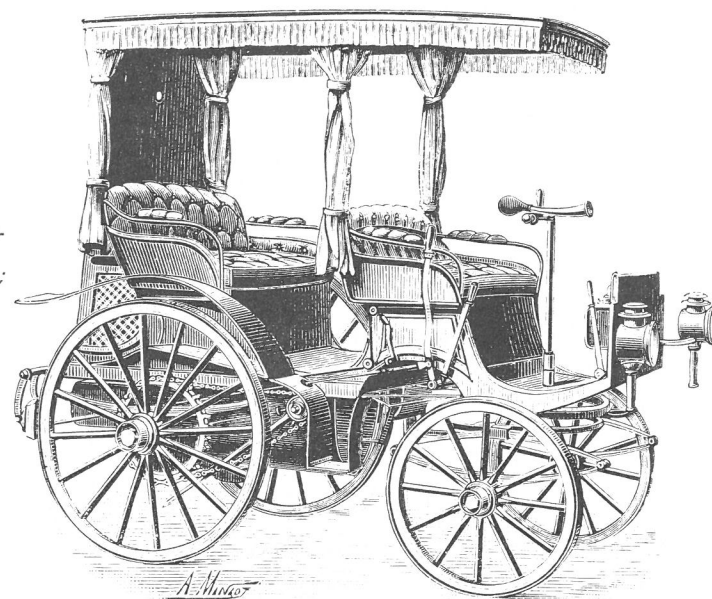
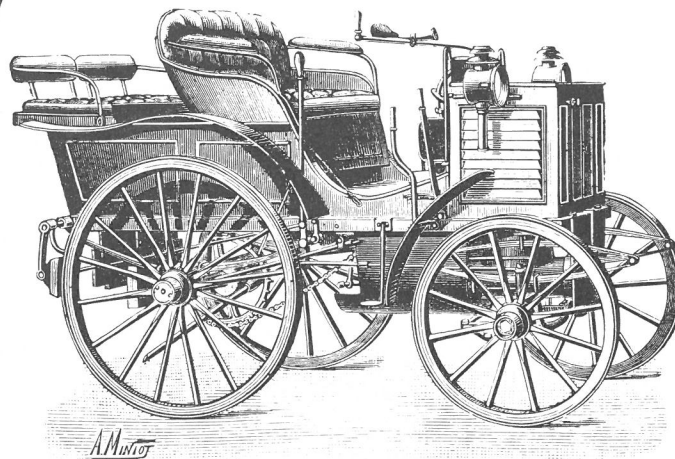


Trois modèles d'un des tout premiers catalogues Panhard-et-Levassor en 1894.

A gauche : wagonnette 4 places avec pavillon, et pare-brise ; prix : 5 650 frs-or.

Ci-dessous : phaëton 4 places ; prix : 5 300 frs-or.

A droite : mylord 4 places avec pavillon ; prix : 6 000 frs-or.



“La plus ancienne voiture encore en service”. Elle était du modèle 2 places avec capote, et ses roues étaient encore à bandages de fer. Elle ne fut mise à la retraite qu’en 1932 ! Un autre modèle de 1892, mais sans capote, est aussi conservé au Musée de la Voiture et du Tourisme de Compiègne.

La direction dite “à queue de vache” — qui ne sera abandonnée qu’en 1898 au profit du volant — consiste en une barre semblable à celle d’un bateau, que le conducteur doit tenir de la main gauche comme l’indique le catalogue “Voitures mécaniques, et bateaux” de 1894. Celui-ci indique à la suite que “cette direction en raison de la combinaison employée, est douce et ne donne lieu à aucune fatigue”, et n’oublie pas d’ajouter que “la facilité d’évolution est d’autant plus grande qu’on peut marcher en arrière”. Sans doute nos arrière-grands-parents étaient dotés de beaucoup plus de force dans les bras que nos contemporains, car avec les routes pavées ou en terre battue de l’époque, il fallait véritablement une sacrée poigne pour tenir la voiture sur la bonne trajectoire. Aussi l’on comprend que le premier catalogue de la marque édité en 1892 — l’un des tout premiers de l’histoire automobile — signalait à l’heureux possesseur d’une Panhard-et-Levassor que : “les hautes vitesses exigent de la part du conducteur une grande attention, et ne sont pas toujours à conseiller”. Il faut dire que ces “hautes vitesses” — réalisables surtout avec

les deux places qui roulaient plus vite — étaient de l’ordre de 20 km/h !

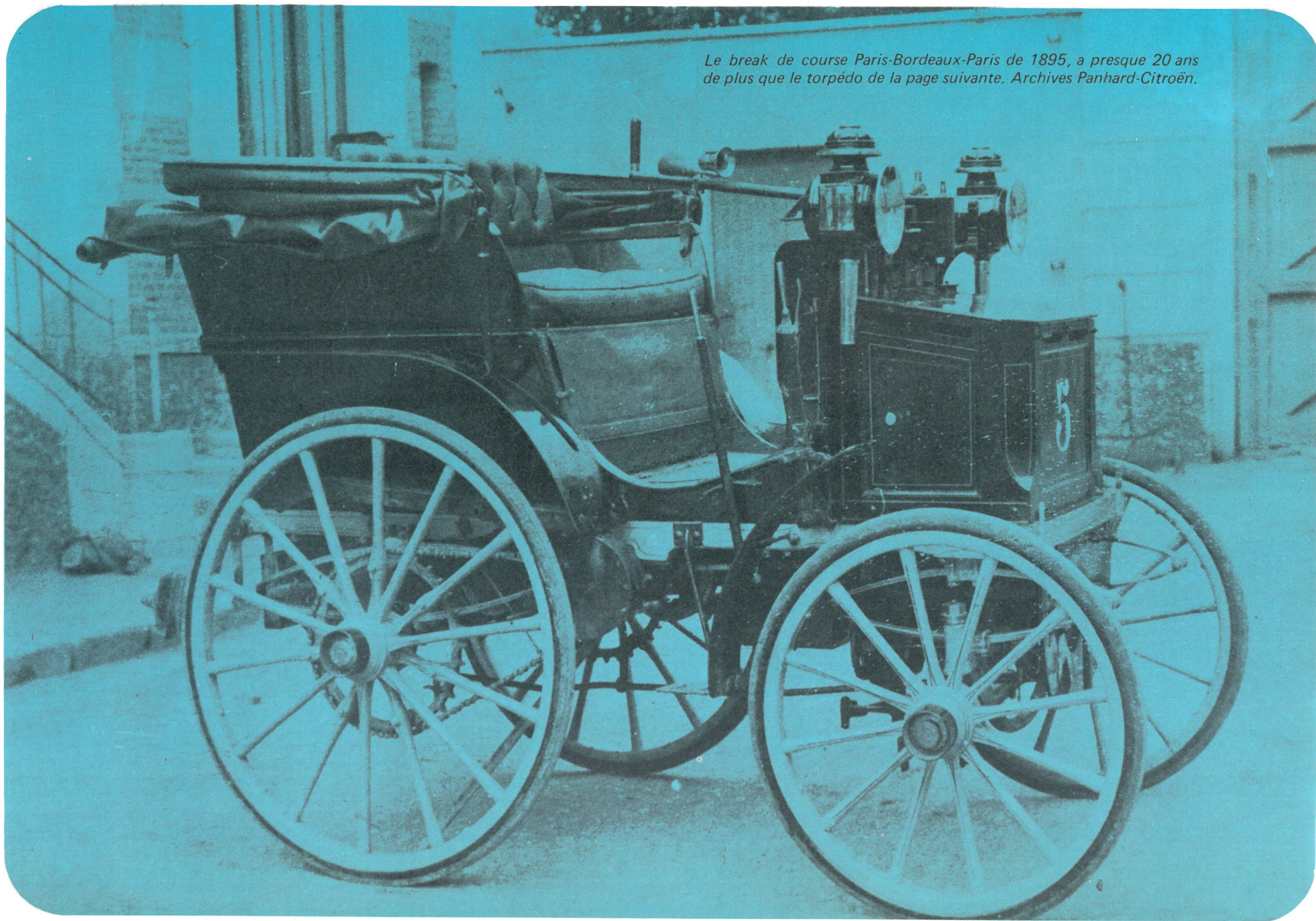
Dès cette deuxième année de fabrication, la satisfaction des “chauffeurs” — l’on ne disait pas encore “automobiliste” — fit croître rapidement la production. Celle-ci vit son chiffre quadrupler, la palme de la production revenant à Peugeot avec 29 quadricycles carrossés de différentes manières. Pourtant, comme l’indiquent les auteurs de “La conquête de la vitesse” J.M. Lelièvre et J.R. Dulier, “il semble bien qu’une vingtaine seulement fut vendue”. Il ne semble pas que ce fut le cas de Panhard-et-Levassor dont les voitures étaient connues pour leur solidité, Emile Levassor ayant l’habitude de dire : “Faites lourd, vous ferez solide”. Massives et

robustes, elles nécessitèrent ainsi l’augmentation de la cylindrée du bi-cylindre en V Daimler. A l’origine — suivant le brevet du 9 juin 1889 — ce moteur ne faisait que 600 cc de cylindrée, avec des cotes de 60x100 mm ; sa puissance théorique de 2 ch, était en réalité inférieure, et ne fut atteinte que sur le modèle suivant, où alésage et course furent portés à 67x108 mm. Par la suite, en 1892, apparut un troisième type de 72x126 mm utilisé pour les bi-places, puis un quatrième pour les 4 places, cotant 72x140 mm.

MOTEUR A L’AVANT OU A L’ARRIERE

Ce moteur était placé à l’avant dans un capotage parallélépipédique. Cet emplacement, non utilisé jusqu’alors, fit dire d’une façon simpliste à certain, qu’il contribuait grandement à ses succès en course ; c’était totalement faux, l’emplacement du moteur à l’avant ou à l’arrière n’apportant pas “une amélioration indiscutable sur le plan technique”. En fait, ce qui fut pris pour une révolution technique dans l’automobile naissante, n’avait été dicté à Emile Levassor que “pour réduire l’empattement de ses châssis” ! Sur ceux-ci étaient montées des carrosseries dérivées de celles hippomobiles, et offraient deux ou quatre places. Celles-ci pouvant être dos-à-dos, soit en modèle dit “phaëton” avec ou sans capote, soit en “dog-cart”, ou “wagonnette” dite aussi “tapissière”, avec un pavillon de protection en toile, et rideaux de

Le break de course Paris-Bordeaux-Paris de 1895, a presque 20 ans de plus que le torpédo de la page suivante. Archives Panhard-Citroën.



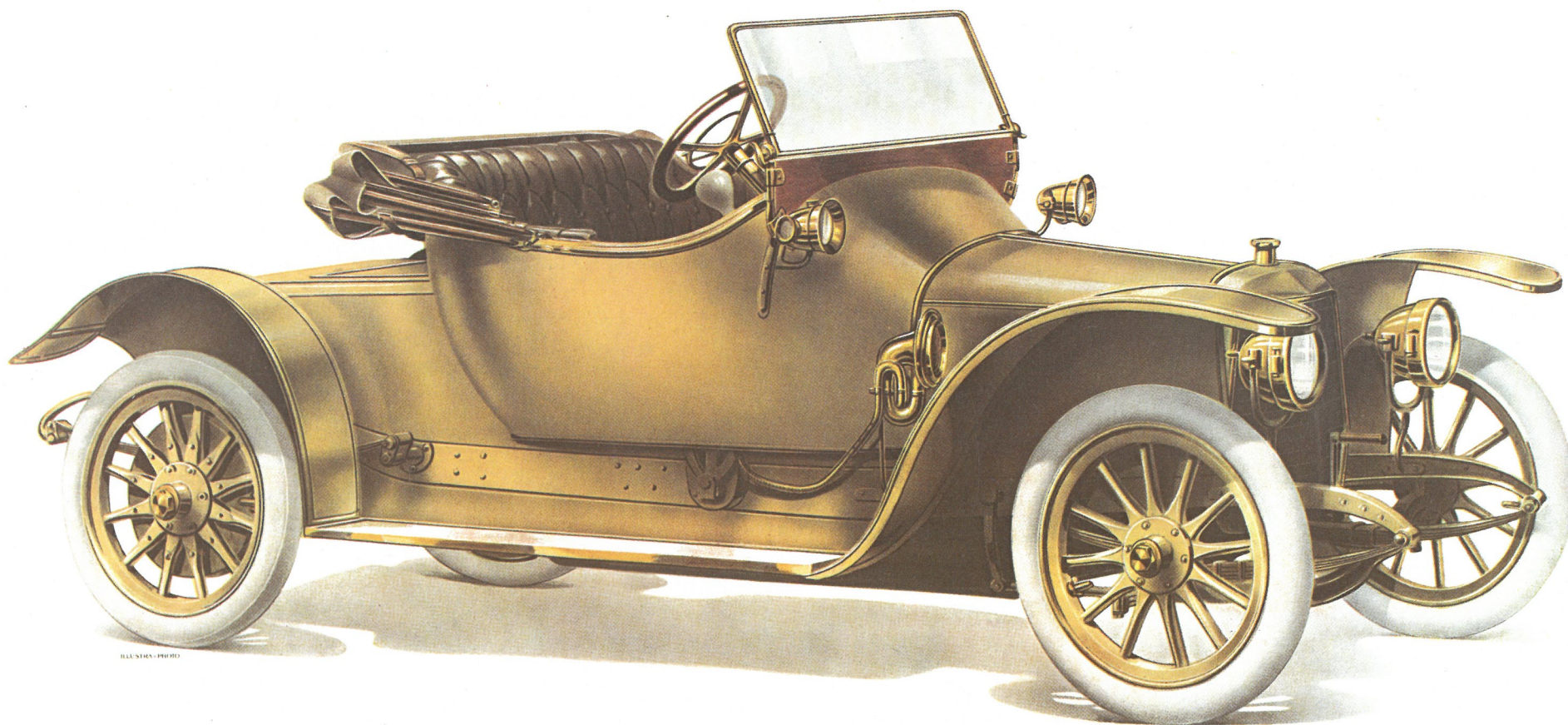
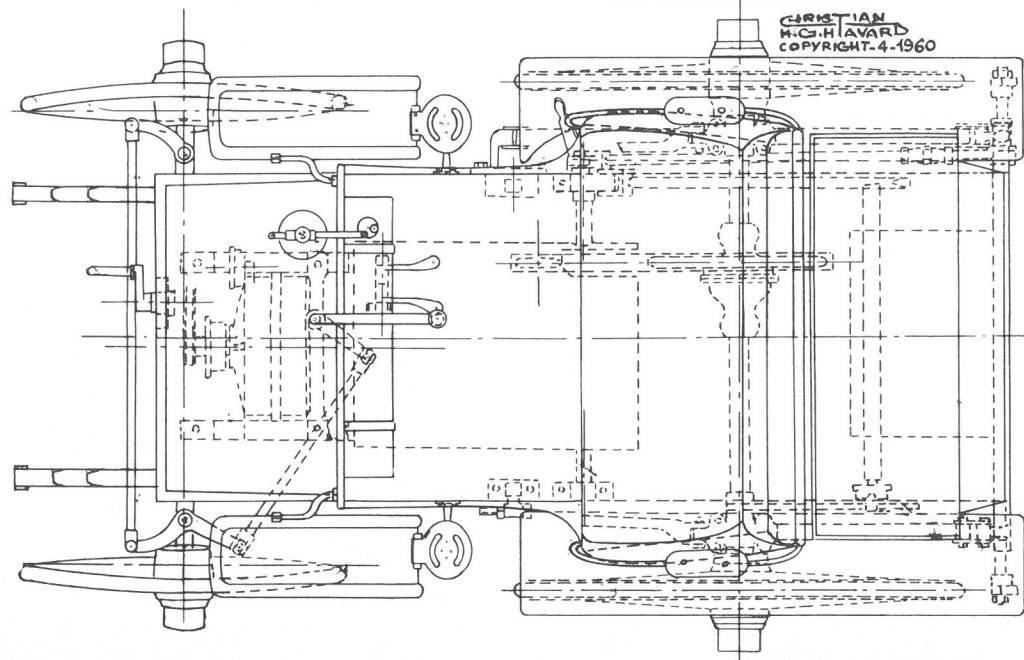
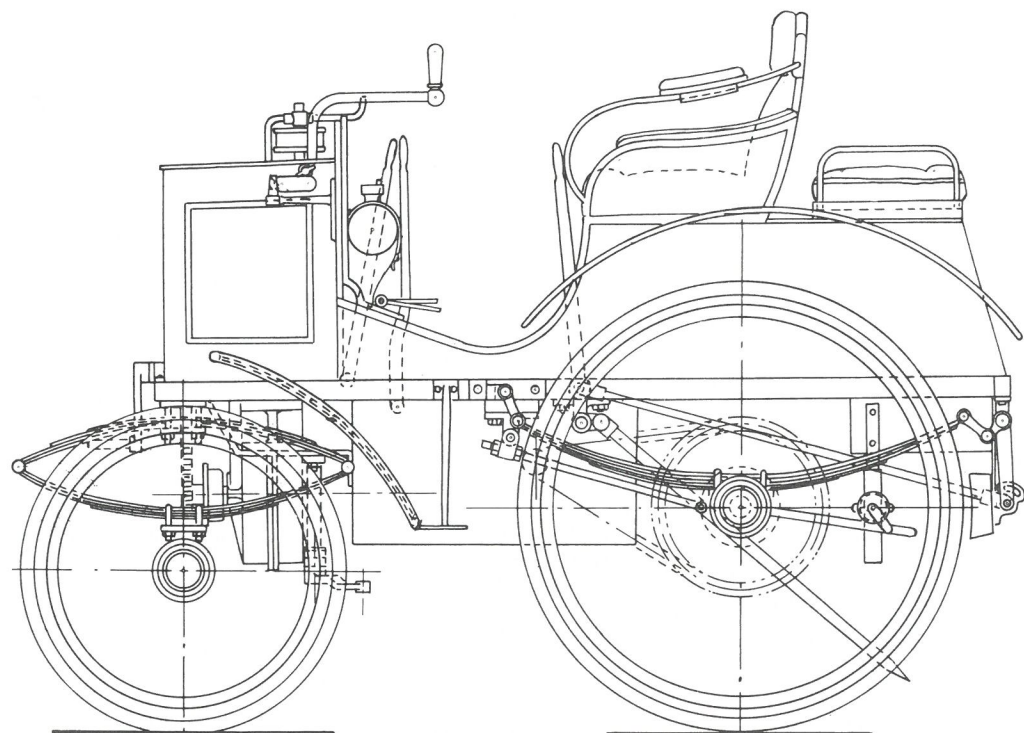


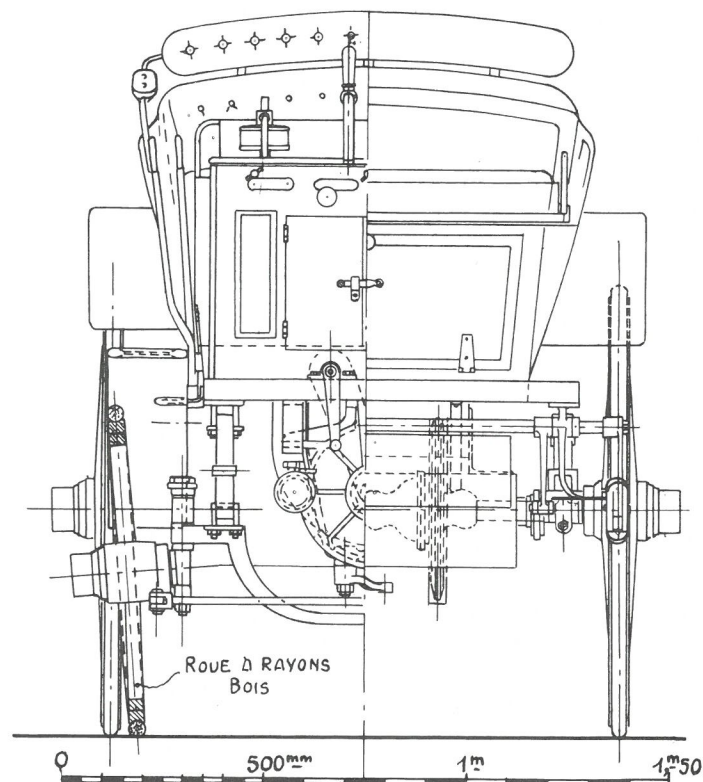
ILLUSTRATION - PHOTOCO

TORPEDO DIT "DEUX BAQUETS"

catalogue Panhard-et-Levassor 1914



CHRISTIAN
H.G. HAVARD
COPYRIGHT-4-1960



Demi-vue par l'avant - Demi-vue par l'arrière.

DOG-CART QUATRE PLACES
"PANHARD ET LEVASSOR"
— Modèle 1892-1894 —

Prix à l'époque : 5 000 frs-or
(plan d'après le modèle au 1/5ème construit par les
apprentis des "Anciens Etablissements Panhard-et-
Levassor)

Empattement	1 385 mm.
Voie avant	1 125 mm.
Voie arrière.....	1 260 mm.
Longueur totale (panneau arrière non abaissé)	2 520 mm.
Largeur hors-tout au moyeu arrière	1 560 mm.
Hauteur au dossier avant	1 780 mm.
Poids à vide variable suivant le nombre de places et la carrosserie	500 à 700kg
Diamètre roues avant	810 mm.
Diamètre roues arrière	1 110 mm.

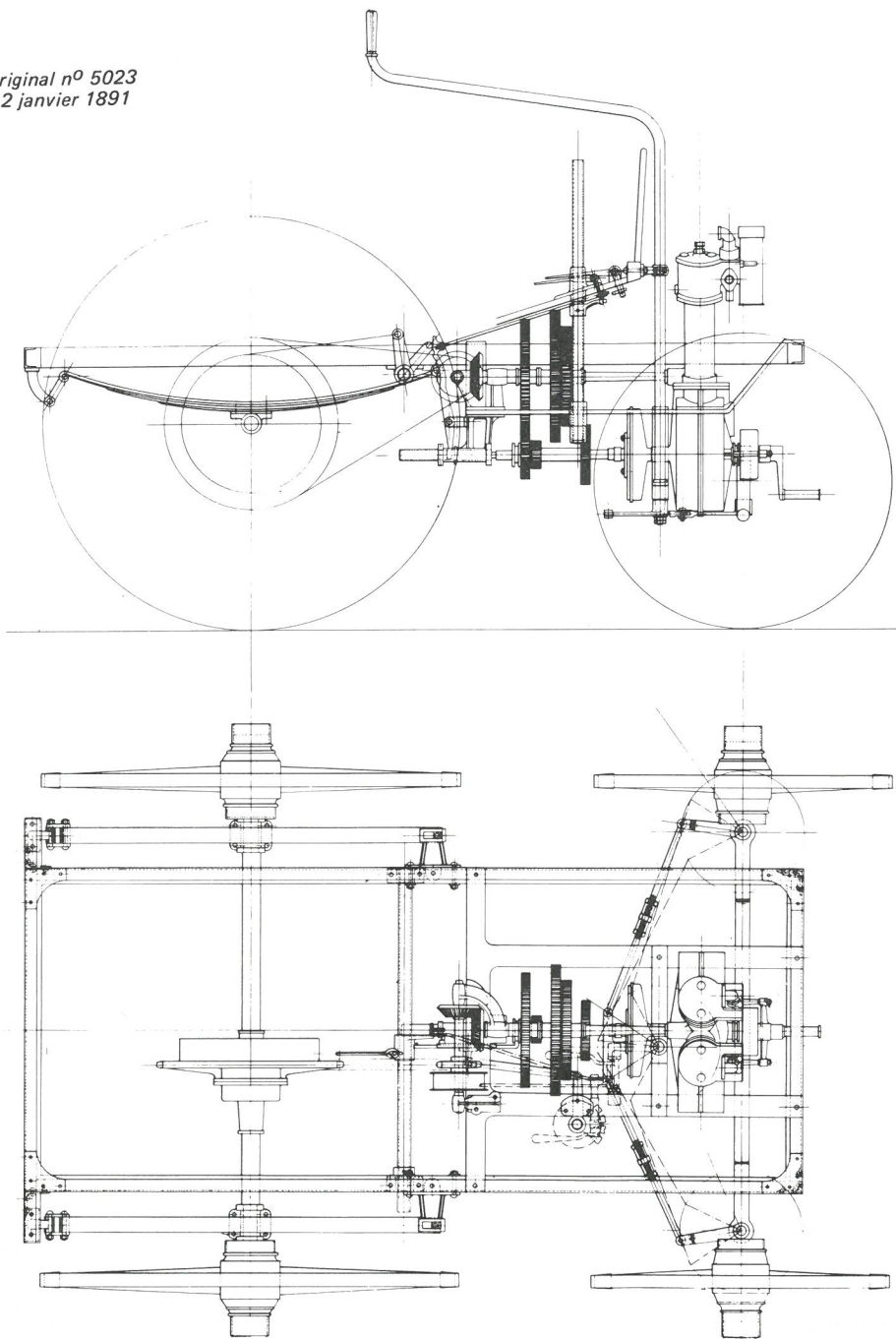
côté. Ce dernier modèle comportait un pare-brise vertical à l'avant, ce qui était rare sur les voitures de l'époque. Existaient aussi les carrosseries Mylord, avec ou sans pavillon. Enfin, existaient aussi des modèles plus utilitaires : petit omnibus, ou encore omnibus de famille, avec pare-brise à l'avant, intérieur vitré, et porte d'accès à l'arrière ; voiture de livraisons avec caisse arrière dite "ballon", pour les marchandises. Remarquons à son propos que ce fut chez Panhard-et-Levassor que fut créé, en 1891, le premier ensemble d'une voiture à pétrole tirant une remorque ; celle-ci était en l'occurrence une simple charrette anglaise dotée – à la place des bancards – d'un triangle d'attelage. L'année suivante l'usine de la Porte d'Ivry créa aussi la première camionnette avec plateau arrière pour le transport de marchandises. Ceci explique la vocation ultérieure des poids lourds Panhard-et-Levassor.

Comme l'on peut le constater par le rapide survol de ses modèles, la marque vendait au client en même temps le châssis et la carrosserie, ce qui n'était pas du tout habituel à l'époque. En effet nombre de clients voulaient personnaliser leur automobile, et n'achetaient qu'un châssis nu, souvent même sans les pneus, et l'envoyaient chez un carrossier de leur choix. Etant donné le délai de livraison du châssis, plus celui du carrossier – chez un bon ne comptait-on pas, pour obtenir une belle peinture, une vingtaine d'opérations : ponçage, applications d'huile et de vernis, chacune d'elles étant souvent séparée par un jour au moins de séchage – il s'écoulait facilement près de deux ans entre la date de commande du châssis, et la livraison du véhicule terminé. Celui-ci était alors démodé.

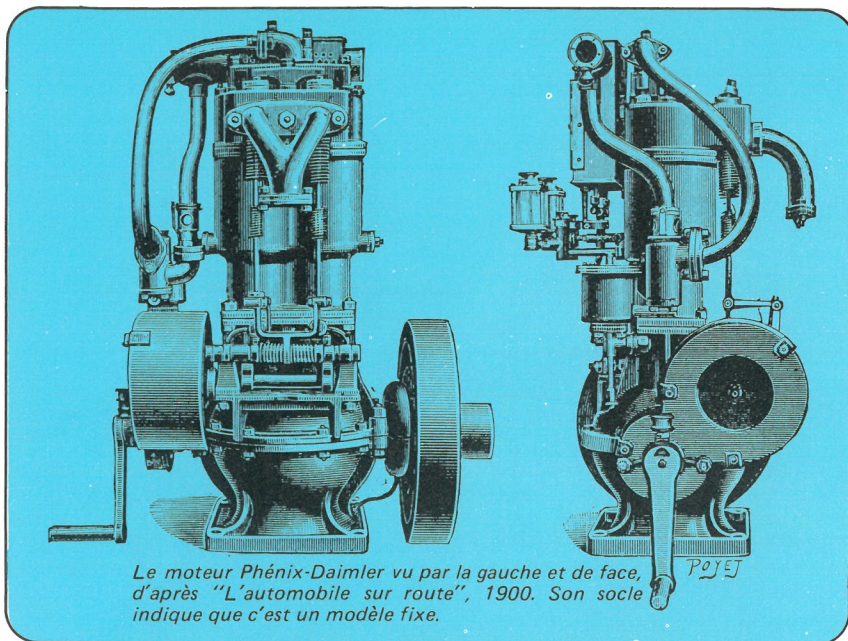
Pendant une assez courte période (1892–1895), certaines Panhard eurent leur moteur à l'arrière, abrité par un capot plat avec porte double sur la face transversale, et persiennages latéraux d'aération. Ces voitures avaient alors une certaine ressemblance avec les Benz de l'époque. René Panhard conduisit aussi une monoplace, dite "quadricycle", sans doute parce que ses roues étaient munies de gros rayons métalliques ; de plus elles étaient chaussées de gros boudins de caoutchouc ; elle ne fut qu'un prototype unique.

Si jusqu'en 1893 les modèles habituels avec moteur avant furent couverts d'un capot à parois pleines, les modèles de 1894 l'avaient – comme le montre le catalogue – avec des persiennes d'aération sur les côtés. L'on y remarque aussi que seul le modèle Mylord à 4 places, avait son moteur à l'arrière. Cette disposition tendrait à prouver que c'est seulement en fonction du type de carrosserie, que le moteur était monté à l'avant, ou à l'arrière. Cette année-là la marque sortit 38 voitures !

Original n° 5023
12 janvier 1891



Plan original du châssis de la
2 places P.-et-L daté du
12.1.1891.



Le moteur Phénix-Daimler vu par la gauche et de face, d'après "L'automobile sur route", 1900. Son socle indique que c'est un modèle fixe.

En 1899 fut produite la dernière Panhard-et-Levassor à moteur arrière. Rétrograde, elle fut conçue par le commandant Krebs, et était dotée d'un monocylindre. Sa direction était encore à essieu rigide tournant autour d'un pivot central. Malgré cette conception périmée sa licence de fabrication fut achetée par la jeune marque Clément (1899-1922). D'une puissance de 4 ch 1/2, elle était encore fabriquée en 1901, et l'une d'elle est conservée au Musée de Lord Montagu of Beaulieu. C'est aussi l'année où la marque prend la dénomination sociale : "Société des Anciens Établissements Panhard-et-Levassor" qu'elle conservera jusqu'en 1965.

Daimler et son collaborateur Maybach, ayant expérimenté dans leur laboratoire de l'Hôtel Hermann à Bad-Cannstatt un nouveau carburateur à vaporisation avec flotteur, celui-ci fut essayé sur un modèle P. et L. en 1894. Dès l'année suivante, il remplaça l'ancien modèle.

Et ce fut le début d'une série de perfectionnements qui, en 1900, fera des voitures sortant des usines de la Porte d'Ivry "l'automobile - type de Tourisme".

LE PHÉNIX-DAIMLER

En 1895 le Daimler d'origine fut remplacé par le Phénix-Daimler, qui était un perfectionnement du premier étudié par les bureaux d'études de P. et L. toujours

Vingt ans séparent cette wagonnette 4 places de 1893 du "coupé" de la page suivante. Archives Panhard-Citroën.

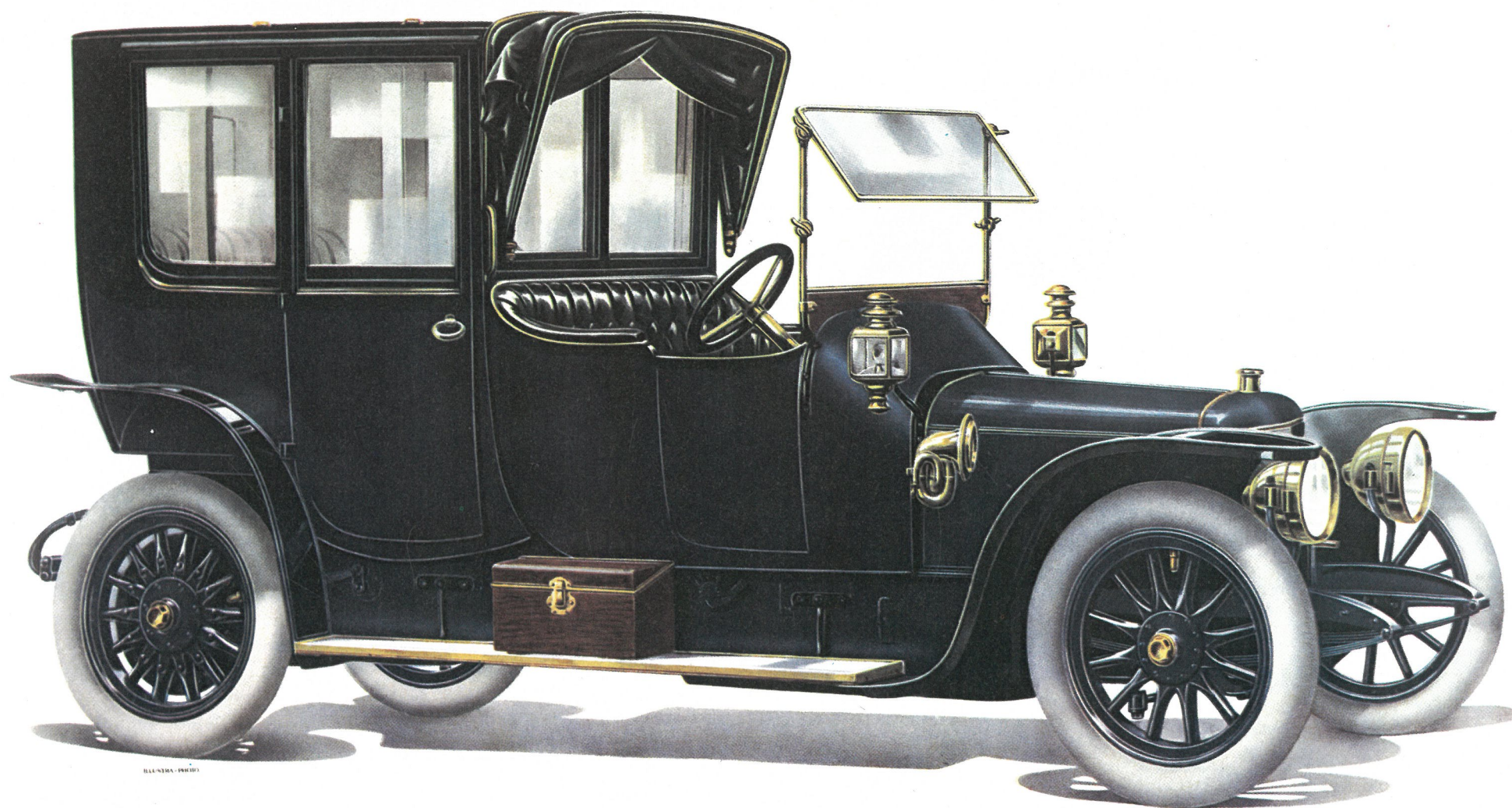
concessionnaire des brevets de Gottlieb Daimler. Il différait notablement du modèle d'origine par les points suivants :

- cylindres verticaux - au lieu des deux cylindres en V - dont le parallélisme simplifiait la construction, tout en permettant d'en accoupler quatre, en confiant la distribution à un seul arbre, et à un régulateur unique, agissant successivement sur les quatre échappements.
- soupapes disposées à droite des cylindres - et non dans les pistons - celles d'admission étant automatiques, et celles d'échappement étant actionnées par un arbre à cames tournant deux fois moins vite que l'arbre moteur. Par le jeu du régulateur, et si le moteur



tournait trop vite, l'une des soupapes d'admission restait sur son siège. Une manette - disposée sur le garde-boue droit - reliée au régulateur, permettait au chauffeur de ralentir la vitesse de rotation, ou de l'arrêter totalement. Cette disposition extérieure des soupapes constituait un des gros avantages du nouveau moteur sur le précédent. En effet, sur celui-ci, pour accéder aux soupapes "il fallait démonter la lanterne des brûleurs, les brûleurs et diverses pièces de tuyauteries ; il ne fallait pas moins d'une heure". Par contre avec le Phénix, il suffisait de dévisser un écrou" !

- suppression des chasses d'air nécessitant un mécanisme particulier, lesquelles, dans l'esprit de G. Daimler, étaient l'une des principales causes du succès de son



“COUPE AVEC AVANT TORPEDO”

catalogue Panhard-et-Levassor 1914

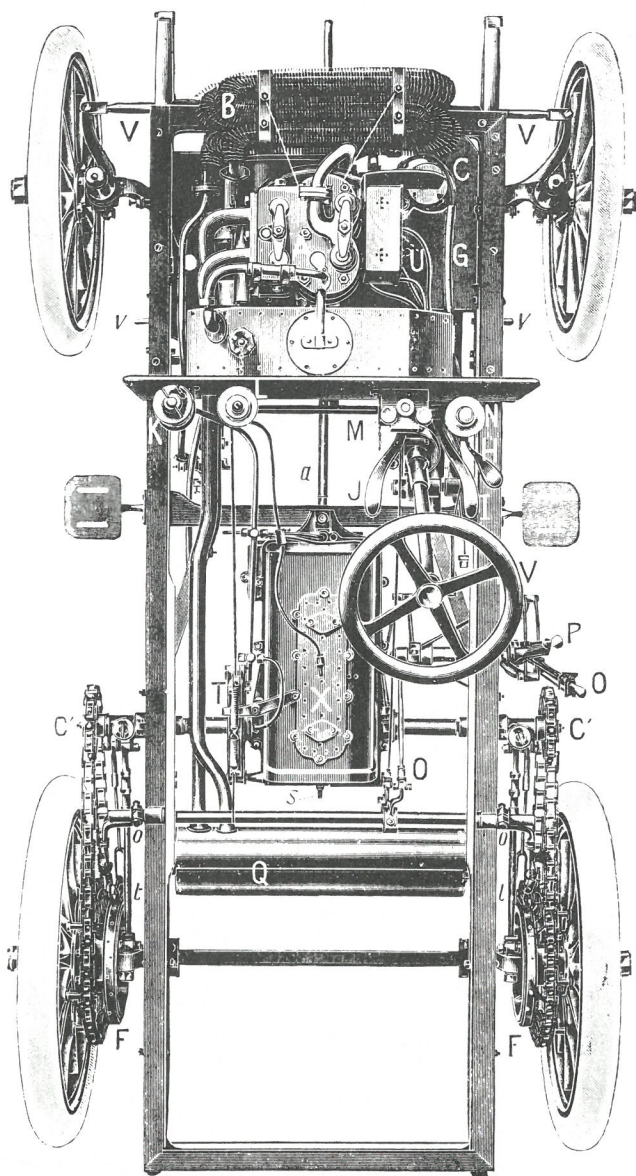


Fig. 2. — La Voiture légère Panhard (vue en plan, face supérieure).
A, moteur. — a, arbre inférieur. — B, radiateur. — C, carburateur. — C'C', pignons de chaînes. — FF, freins des roues. — G, conduite d'air froid. — I, pédale du frein T. — J, pédale de débrayage. — K, graisseur à graisse. — L, graisseur à huile du palier central. — M, graisseur à huile du moteur. — N, coup-de-poing pétrole. — O, levier du frein des roues. — oo, leviers des cordes des freins. — P, levier des changements de vitesse et de marche. — Q, silencieux. — R, réservoir d'eau. — R', bouchon. — s, écrou du levier de débrayage. — T, frein de l'arbre du différentiel. — tt, tendeurs des chaînes. — VV, bielle d'accouplement des roues directrices. — vv, butoirs des roues directrices.

moteur, et de sa faible dépense. Pourtant, malgré cette suppression, le nouveau moteur n'en marchait que mieux tout en ne dépensant pas davantage.
— culasse rapportée.

TABLEAU COMPARATIF DES DIFFERENTS
MOTEURS DAIMLER

Caractéristiques	Daimler	Daimler-Phénix
Puissance ch	1, 2 ou 4	4 ou 8
Nombre de cylindres	—	2 ou 4
Alésagexcourse mm	—	80x120
Nombre de tours/minute suivant puissance	450, 550 ou 700	850
Compression au point mort kg	—	2,8
Poids par cheval kg	30/35	22
Consommation par cheval en lt/h	1	0,65

LES MODELES A MOTEUR "PHENIX"

Hormis ce remplacement du moteur, seules des modifications de détails furent apportées jusqu'en 1897, année où apparurent les modèles dits "Paris-Dieppe", épreuve courue en fin juillet. Les deux de bases étaient : un 2 cylindres de 6 ch, et un 4 cylindres de 8 ch qui fut le premier de cette puissance. En fait, ce moteur avait déjà été monté sur les modèles de course en 1896, mais ne fut livré à la clientèle que deux ans après. Il était formé par la jonction de deux 2 cylindres, la distribution s'effectuant par 2 arbres à cames en ligne montés à droite. Le train d'engrenages de la boîte à 4 vitesses n'était plus à l'air libre, mais contenu dans un carter en aluminium. La commande s'en effectuait encore par deux leviers : l'un pour les vitesses avant, l'autre pour la marche arrière. Comme sur toutes les P. et L. précédentes, le levier latéral de frein agissait sur l'embrayage, toujours du modèle à cône garni de cuir.

En 1898 apparut enfin le volant — remplaçant l'archaïque "queue de vache" — sur la 8 ch, 4 cylindres souvent dénommée "Paris-Amsterdam". De plus, P. et L. commençait à utiliser des pneus à chambre à air, tandis que les caractéristiques du moteur restaient à peu près semblables à celles des modèles précédents. Citons pourtant l'apparition d'un nouveau vilebrequin encore utilisé en 1908, ainsi que la distribution par un seul arbre à cames.

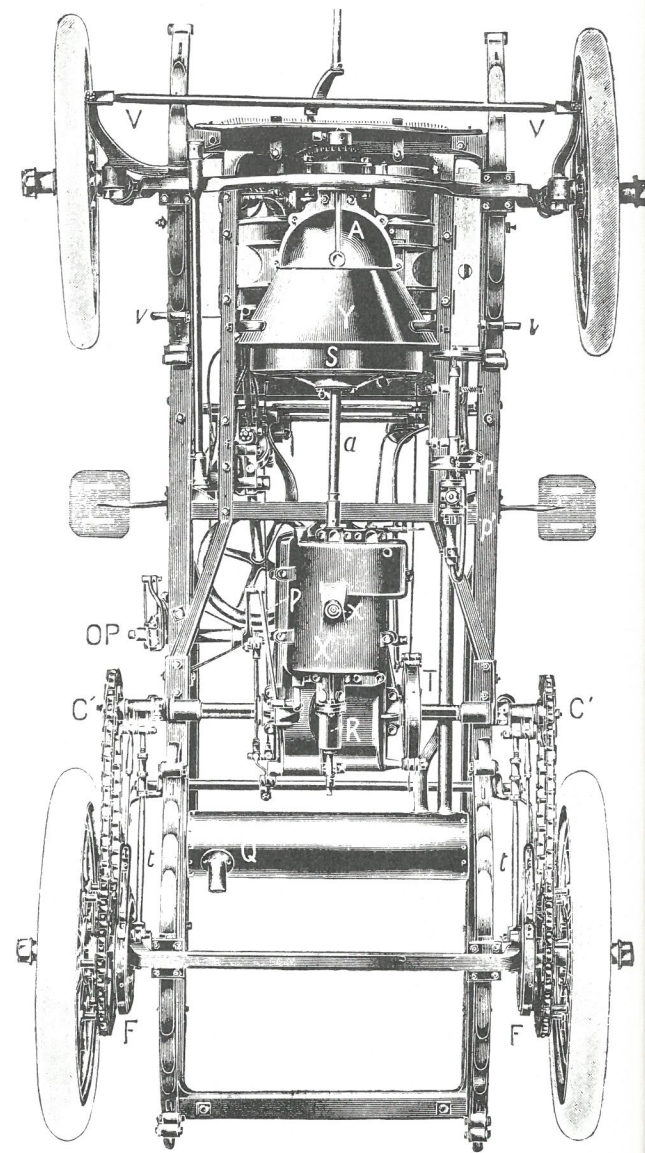
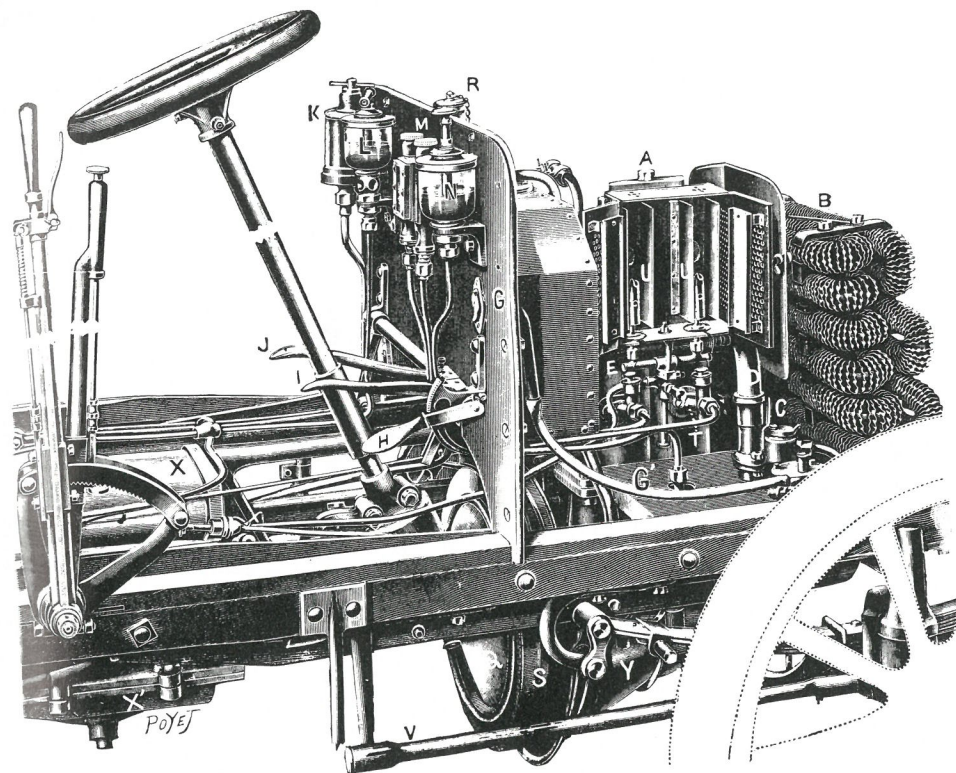


Fig. 3. — La voiture légère Panhard (vue en plan, face inférieure).
A, moteur. — a, arbre inférieur. — B, radiateur. — C, carburateur. — C'C', pignons de chaînes. — FF, freins des roues. — G, conduite d'air froid. — I, pédale de frein T. — J, pédale de débrayage. — K, graisseur à graisse. — L, graisseur à huile du palier central. — M, graisseur à huile du moteur. — N, coup-de-poing pétrole. — O, levier du frein des roues. — oo, leviers des cordes des freins. — P, levier des changements de vitesse et de marche. — p, pompe. — p', robinet d'vidange de la pompe. — Q, silencieux. — R, calotte renfermant le ressort d'embrayage. — R', bouchon. — s, volant du moteur. — s, écrou du levier de débrayage. — T, frein de l'arbre du différentiel. — tt, tendeurs des chaînes. — U, lanternes des brûleurs. — V V, bielle d'accouplement des roues directrices. — v v, butoirs des roues directrices. — X, carter des engrenages. — x, purgeur. — Y, capot recouvrant le dessous du moteur.



Bloc-moteur et organes de commande des P. et L. 5 ou 7 ch légères de 1902. A) bride serrant les bouchons d'échappement. B) radiateur. C) carburateur. D) aspiration. E) canalisation en T des brûleurs. G) prise et conduit d'air froid. H) pédale d'accélération. I) pédale de frein. J) débrayage. K) graisseur. L) graisseur à huile du palier central. M) graisseur à huile du moteur. N) coup de poing (pétrole). Q) embrayage. R) bouchon réservoir d'eau. S) volant-moteur. T) pointeau des brûleurs. U) brûleurs. V) bielle de direction. X) boîte de vitesses. Y) capotage inférieur du moteur.

La dernière année du XIX^{ème} siècle vit, outre le volant monté pratiquement sur tous les modèles, l'apparition d'un radiateur à ailettes disposé en serpentin à l'avant du capot. Celui-ci donne un nouvel aspect aux P. et L., et toutes en furent équipées à partir de 1900. Cette dernière année, outre les boutons de commande montés sur le volant et conservés jusqu'en 1911, fut adopté le graissage par goutte à goutte. Signalons aussi qu'en 1899 Montague Napier trouva bon de monter son premier moteur sur un châssis P. et L. C'était une référence pour la marque, car l'on était encore à l'époque victorienne, où pour les britanniques seules les productions anglaises étaient considérées comme ayant une valeur.

La seconde année de notre siècle, c'est-à-dire 1901, vit l'apparition de nouveaux modèles dit "légers" à 2 cylindres, de 5 et 7 ch. Ce dernier se caractérisait par un seul levier de vitesses pour les marches avant et arrière, le distinguant du précédent type "Paris-Dieppe". Sa boîte ne comptait que 3 vitesses, et l'entraînement se fit dorénavant par deux chaînes Galles latérales. Également apparaissent les pédales dites "piano", qui furent

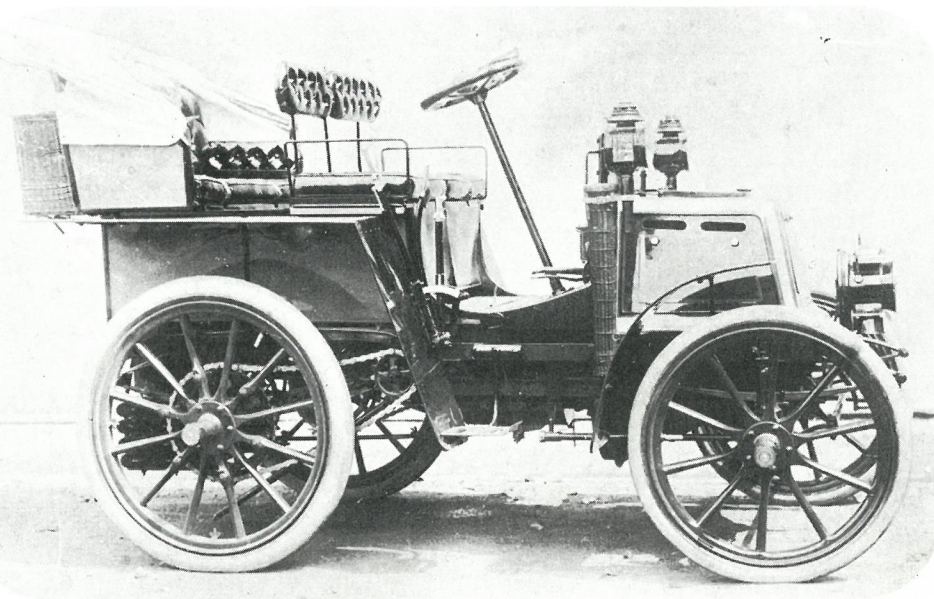
conservées jusqu'en 1907. Apparaît aussi un modèle 10 ch.

L'année d'après — celle de Paris-Vienne — se caractérisa par la sortie de 6 modèles de différentes puissances : 5 et 7 ch 2 cylindres, comme l'année précédente, et quatre 4 cylindres, respectivement de 10, 15, 16 et 20 ch. Comme l'on peut en juger, la marque augmentait ses puissances motrices présentant ainsi une grande diversité de modèles. Certains, parmi les plus puissants, étaient directement dérivés des modèles de course.

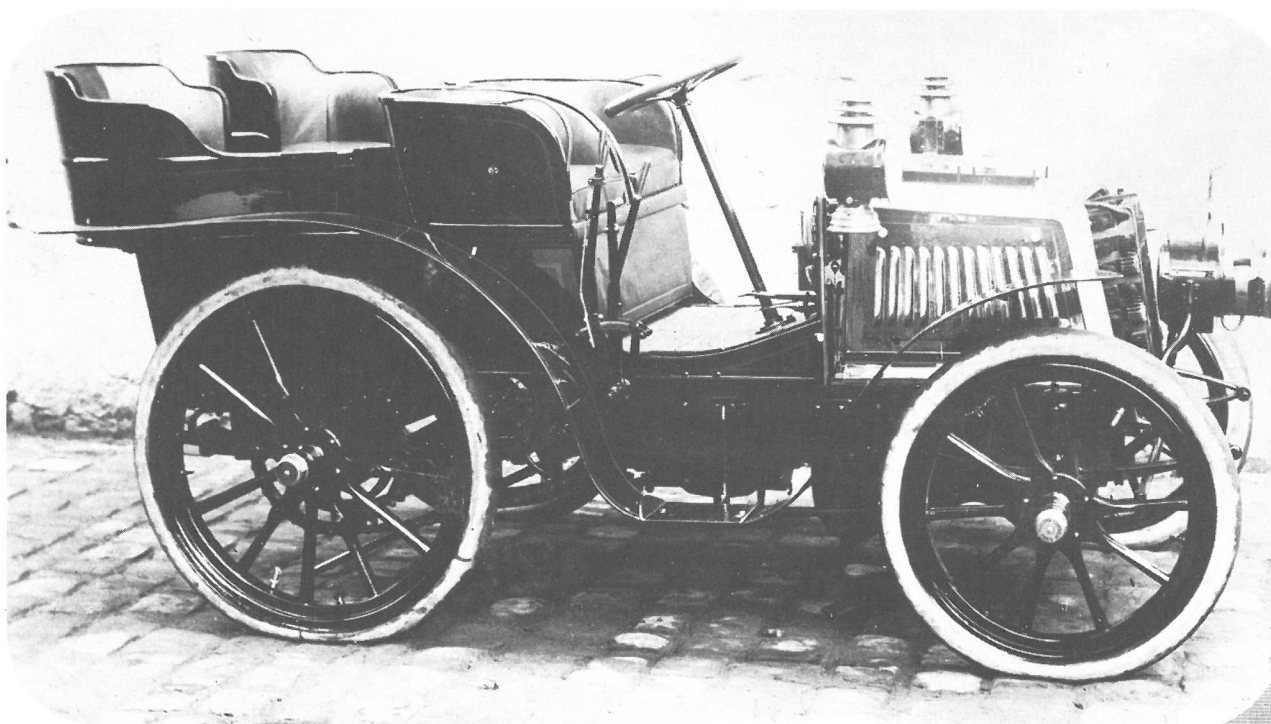
UN MOTEUR AU NOM MYTHOLOGIQUE

Mais en cette année 1902, la marque de la Porte d'Ivry trouve bon de remplacer son Phénix-Daimler — vieux déjà de 7 ans, ce qui était beaucoup à une époque où la technique automobile évoluait infiniment plus vite que maintenant — par le modèle "Centaure". Ce nouveau-né se caractérisait par son dispositif de régulation sur l'admission, avec culasses venant de fonderie en même temps que les cylindres ; ceci hormis les 20 ch, et 16 ch, lequel était très voisin du 15 ch. Remarquons que cette année-là, était toujours proposé en option l'allumage par doigt incandescent en platine. Ce système archaïque fut abandonné ensuite.

En 1903 — année de la tragique Paris-Madrid — P. et L. adoptèrent plusieurs nouveautés sur leurs châssis présentés au Salon. La plus visible était l'égalité de



Une P. et L. 4 places de 1899, avec carrosserie dite "américaine".



toutes les roues, celles arrière étant jusque-là de plus grand diamètre. En outre fut adopté un nouveau carburateur Krebs, tandis que les commandes de gaz et d'allumage se faisaient par "deux tambours" sur le volant de direction ; enfin, les essieux avant étaient à chape. Les six modèles proposés à la clientèle étaient répartis en 2 cylindres 5 et 7 ch, et en 4 cylindres de 10, 15, 18 et 24 ch.

Jusque-là les quatre cylindres étaient monoblocs, et ce n'est qu'à partir de 1904, qu'ils furent fondus séparés. Par ailleurs – et c'est une rareté – fut créé un modèle 3 cylindres de 1,8 litre de cylindrée, et d'une puissance de 8/11 ch fiscaux. Les six autres modèles, tous à 4 cylindres, étaient les 10, 15, 18, 24, 35 et 60 ch. Ces deux derniers furent les plus puissants jamais fabriqués.

Pour 1905 ne furent conservés que cinq 4 cylindres, toutes à soupapes commandées mécaniquement : c'était les 15, 18, 24, 35 et 50 ch. C'est cette année-là, vers juin, que l'embrayage à cône utilisé jusqu'ici fut remplacé par un à disques métalliques, tandis que la magnéto fut dorénavant entraînée par engrenages, au lieu d'une chaîne. Le 50 ch type Q, de 10,5 litres pour

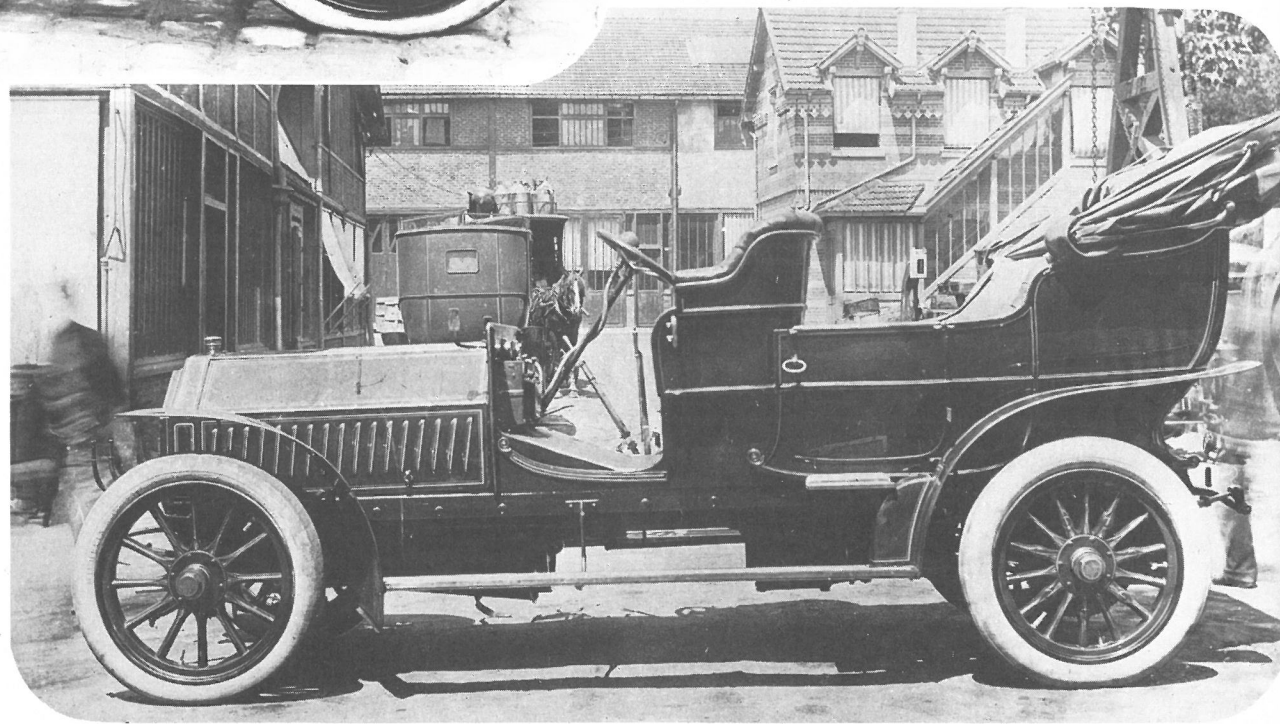
ses 4 cylindres, était doté d'un vilebrequin à 5 paliers. Exista aussi un 6 cylindres de 11 litres, dont le long capot atteignait 1,52 mètres ; il semble que ce fut un modèle d'exception.

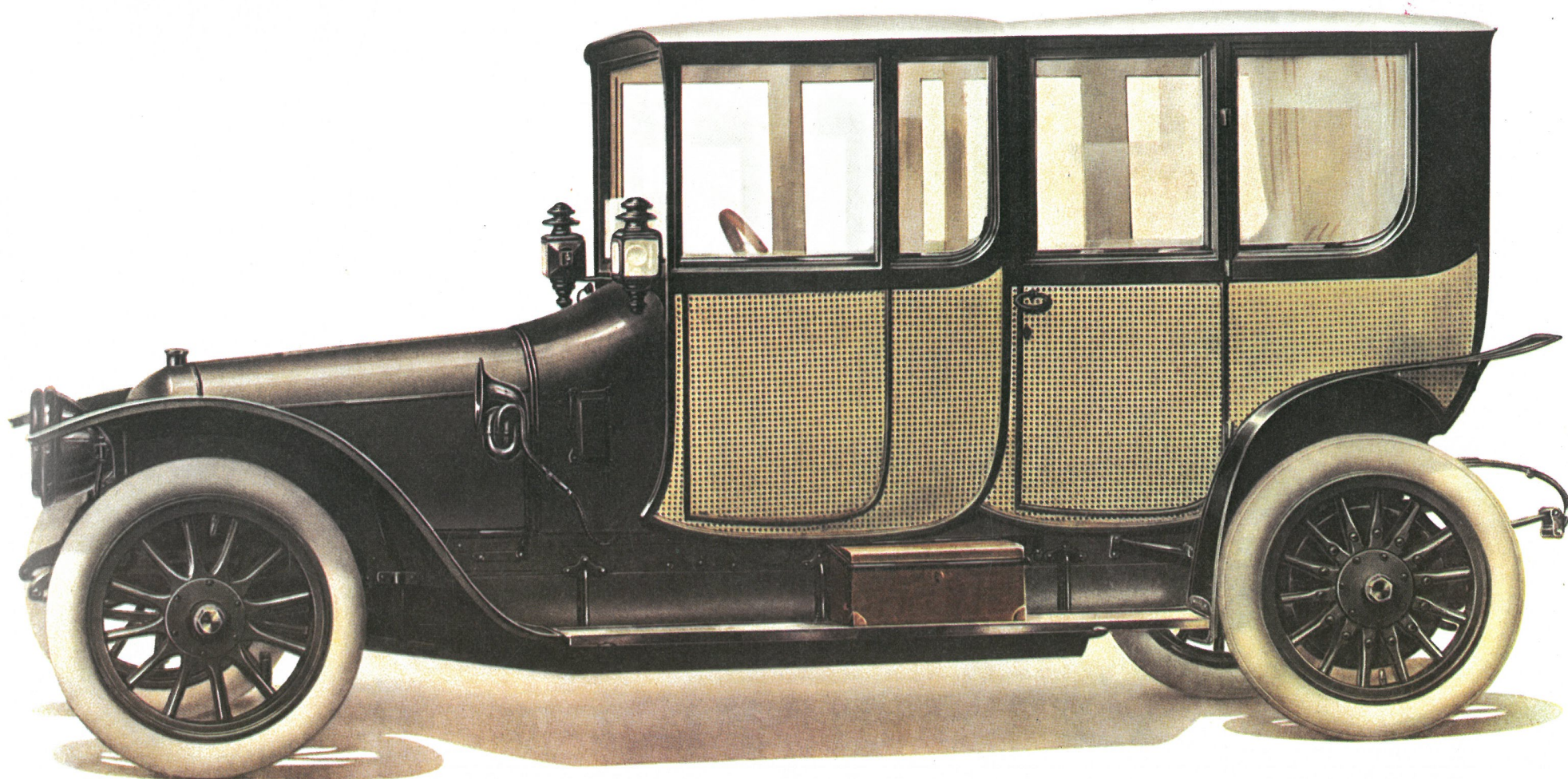
Les deux années 1906 et 1907 ne virent que peu de modifications mécaniques. L'on peut seulement constater que sur les modèles sortis fin 1906, l'entraînement de la pompe ne s'effectuait plus par friction sur le volant-moteur, mais par pignon denté.

APRES LA DISPARITION DE RENE PANHARD

Ce ne sera qu'en 1908 que P. et L. se convertira à la transmission par cardans, comme le font alors – plus ou moins tôt – la plupart des marques automobiles. Cette transmission ne fut d'abord montée que sur les plus petits modèles. Un démarreur à air comprimé fut également adopté.

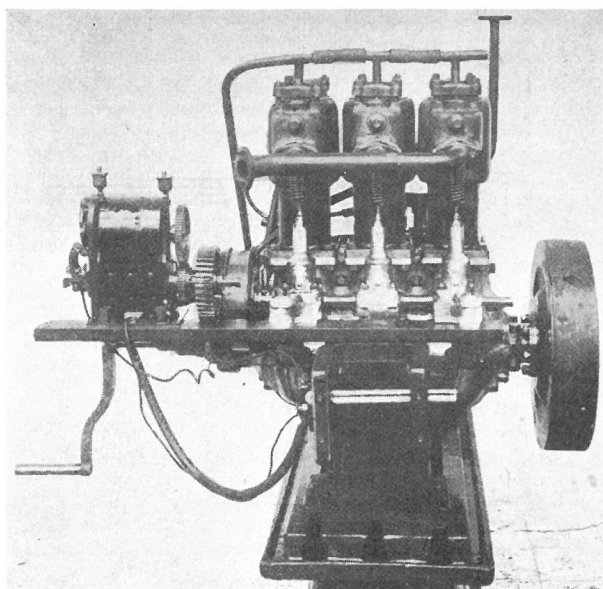
Six ans séparent ces deux carrosseries assez semblables dans le principe mais différentes dans les lignes. A gauche : un "tonneau" carrossé par Daquet en 1900 ; et ci-dessous un "double phaéton" de 1906, avec très long capot, portières pour les places arrière et capote. Archives Panhard-Citroën.





DOUBLE COUPE CONDUITE INTERIEURE

catalogue Panhard-et-Levassor 1914



Le moteur 3 cylindres de 1904, vu du côté de l'échappement.

Aux deux extrémités de la gamme — toujours importante — de la marque, se rencontraient un 2 cylindres de 1,2 litre, et un 6 cylindres de 5 litres. Le radiateur était toujours carré avec face avant verticale, avec bordure dorénavant arrondie, au lieu d'être à angle vif. En arrière, l'on trouve aussi très souvent une boîte à outils rectangulaire disposée derrière l'essieu, entre les bras porte-ressorts du châssis. Enfin, une poignée moulée est disposée sur le volant pour commander l'allumage, et la carburation.

C'est cette année-là que mourut René Panhard à l'âge de 67 ans, après une vie bien remplie, au cours de laquelle il devint l'un des principaux promoteurs de l'automobile moderne. Son usine comptait alors 1 400 salariés ; depuis 1892 il en avait multiplié l'effectif par 14.

La marque oriente dorénavant sa politique autrement. Jusqu'ici elle avait consacré beaucoup d'argent à la compétition, mais celle-ci coûtait cher. Aussi le Conseil d'Administration décida de l'abandonner, et de consacrer les sommes qu'elle y dépensait pour le prestige, à la production, et plus spécialement au développement de son département poids lourds. Elle s'y taillera une place importante sur les marchés français et internationaux.

Il existait alors sur le marché de l'occasion un grand nombre de P. et L. toujours "capables de fournir

un très long service sans présenter une usure qui les rendit impropres à tout service", comme le souligne alors Ch. Laville dans son ouvrage : "Les occasions dans le commerce automobile". Malheureusement elles étaient le plus souvent — tout comme pour les autres marques d'ailleurs — de formes complètement démodées. Il n'existait que peu de modèles produits avant 1903, et celles qui restaient avaient pratiquement toutes subies de nombreuses modifications.

En effet, dès les premières années du siècle, existaient nombre de "spécialistes du rajeunissement", qui apportaient des transformations judicieuses. Celles-ci affectaient rarement les organes essentiels. Le plus souvent ne se rencontraient que les suivantes :

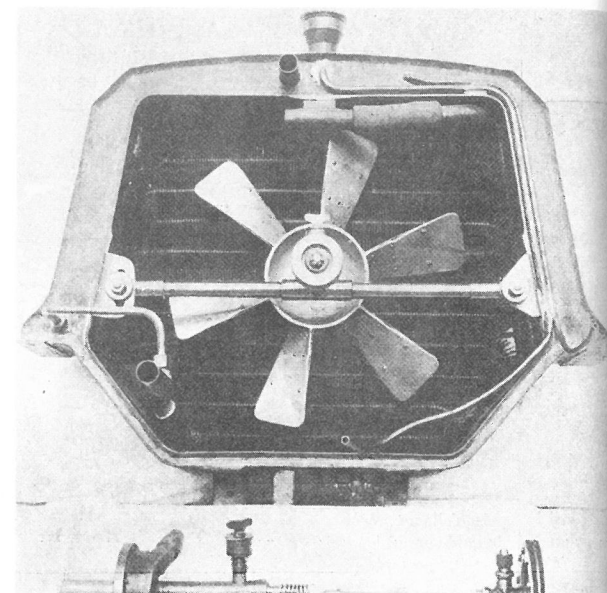
- remplacement des grandes roues motrices par d'autres d'un diamètre correspondant à celles avant.
- surbaissement du châssis, et augmentation de l'empattement.
- remplacement de l'allumage par brûleurs, par celui électrique.
- réglage sur l'admission, substitué à celui sur l'échappement, principal caractère du Phénix.
- remplacement des anciens carburateurs Maybach par des Krebs.

Signalons qu'une plaque était souvent apposée par le transformateur, sur laquelle il indiquait les modifications apportées. Le collectionneur peut d'ailleurs reconnaître les pièces d'origine qui étaient toutes matricées : "P. L."

A partir de 1909, le châssis en tôle emboutie commença à supplanter l'ancien modèle en bois armé, ceci d'abord sur le type X-5 de 12/16 ch et 4 cylindres, qui inaugure également le radiateur à pans coupés. Ce dernier modèle de conception moderne fut aussi doté d'un allumage par magnéto H. T. La même année apparut un 6 cylindres de 24 ch type X-3 avec frein simple sur les roues, complété par un frein sur moteur commandé par une pédale spéciale.

C'est en 1910 qu'apparut sur le radiateur le monogramme P. L. en cuivre découpé ("l'automobiliste" n° 6, p. 18-19). D'autre part, la grille de changement de vitesses — déjà montée précédemment sur certains modèles — fut généralisée sur tous. Le plus gros modèle avec transmission était un 6 cylindres de 24 ch type U-8, dérivé, semble-t-il, du X-3 de l'année précédente. Celui-ci était à cylindres séparés tandis que le second était à moteur monobloc.

Au Salon furent aussi présentés les premiers modèles avec moteur "sans soupape" Knight, une des gloires de la marque jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. D'une puissance supérieure au moteur à soupapes, il avait l'avantage de ne pas consommer plus de carburant,



Vue du côté du moteur, du radiateur et du ventilateur des P. et L. de 1904. D'après "La Vie Automobile".

hormis l'huile dont il était gourmand (voir schéma de fonctionnement et détails p. 34-35 du n° 41 de "l'automobiliste"). Les modèles présentés étaient des 20 ch 4 cylindres, types U-9 et X-7 ; ce dernier se différenciait par un châssis en bois armé, avec la barre d'accouplement des roues avant disposée devant l'essieu. La transmission pouvait être au choix : par chaînes ou cardans, et la puissance réelle de 42 ch permettait à ces modèles d'atteindre les 95 km/h.

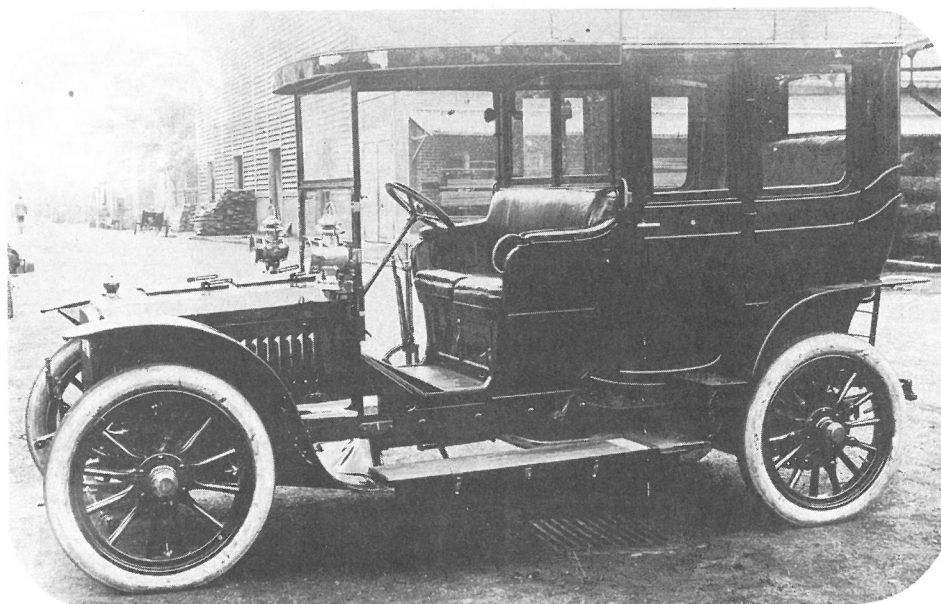
Avec l'aviation naissante, P. et L. s'était aussi lancés dans la fabrication de moteurs d'avions, dès 1909. C'est Tellier qui construisait l'appareil sur lequel était monté ce 35 ch. C'était un monoplane avec lequel, l'industriel et sportman bien connu Emile Dubonnet, réalisa le premier voyage de ville à ville dépassant 100 km. Le 3 avril 1910 il réalisa ce qui était alors un exploit, en joignant Juvisy à La Ferté-Saint-Aubin, gagnant ainsi le prix offert par la revue "La Nature". Le 24 suivant, sur le même avion Tellier-Panhard-et-Levassor, il effectua la seconde traversée aérienne de Paris, de Juvisy à Bagatelle.

Les deux modèles "S.S." furent mis en vente à partir de 1911, année qui vit la disparition des 2 cylindres, dont les deux derniers — des 8 ch types X-2 et X-6 — furent diffusés à partir de 1909. Cinq modèles furent alors sortis : quatre 4 cylindres de 12 ch, 20 ch

S.S., 50 ch, et un 6 cylindres de 18 ch. L'un des 20 ch S.S., le type X-9 au châssis encore en bois armé, voit sa barre d'accouplement ramenée en arrière de l'essieu, tandis que le second, le type X-10, est monté sur un châssis en tôle emboutie.

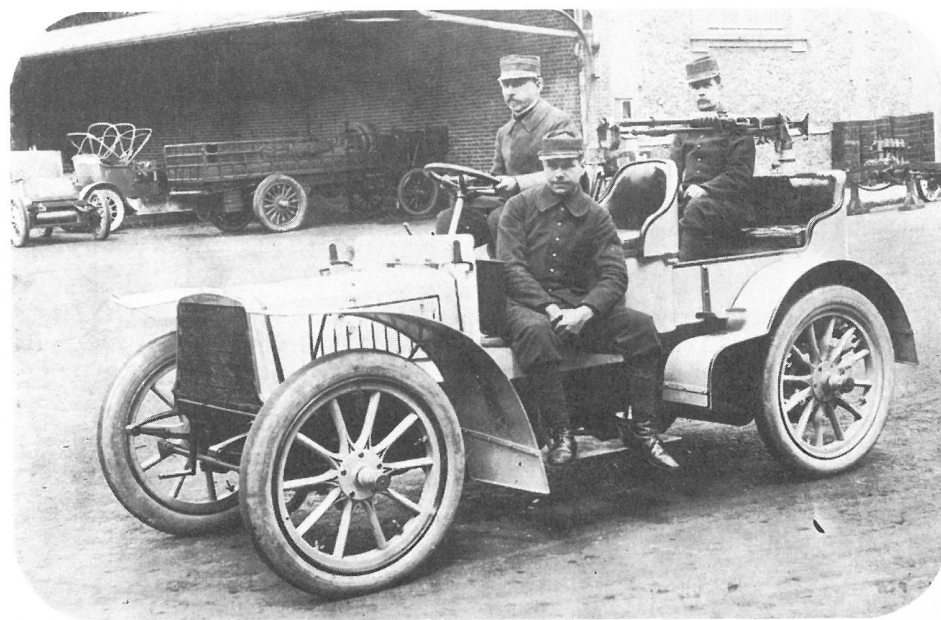
1912 voit l'apparition d'un petit 15 ch S.S. de 2,6 litres de cylindrée ; c'était le type X-17 ayant 4 cylindres. La gamme de la marque était toujours importante, puisque sept modèles tous 4 cylindres étaient répertoriés pour cette année-là, sauf un le type X-15 de 6 cylindres, et 18 ch. La caractéristique extérieure la plus visible sur un de ces modèles fut l'apparition du radiateur en coupe-vent monté sur le type X-16, 12 ch, doté par ailleurs d'un châssis en tôle emboutie, celui en

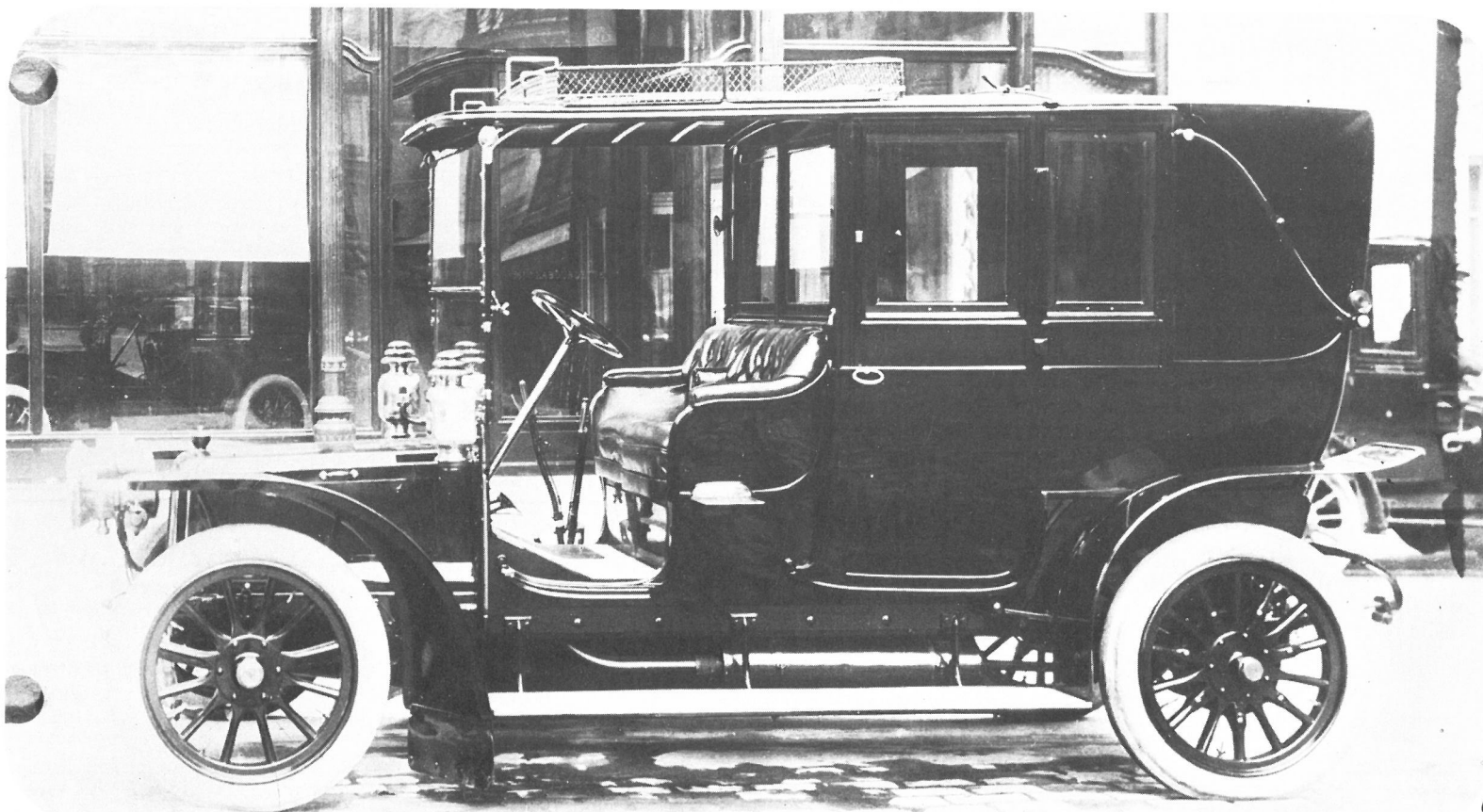
Une limousine de 1907 dans la cour de l'usine P. et L.



A gauche : le Président de la République Fallières descendant d'une 24 ch P. et L. pour aller inaugurer le Salon de l'Automobile de 1906. Photo de couverture de "La Vie Illustrée" du 14.12.1906.

La première automitrailleuse P. et L. de 1906 due au capitaine Genty était montée sur un châssis de 24 ch. Archives Panhard-Citroën.





Un landau décapotable 20 ch de 1911.

bois armé étant graduellement abandonné. En fait, le radiateur en coupe-vent aurait équipé, paraît-il, tous les modèles de luxe (?), qui, d'autre part, pouvaient être munis, sur option, de roues à rayons fils. Le type X-19, un 4 cylindres 10 ch – qui fut fabriqué jusqu'en 1917 – était équipé d'un carter de pont arrière particulier, en forme de sphère aplatie.

Jusque-là, les Panhard-et-Levassor ne possédaient de freins que sur les roues arrière, mais il en sera autrement à partir de 1913 tout au moins sur certains modèles, avant qu'il y ait une généralisation. Ainsi furent équipés les modèles X-13 de 6 cylindres, et X-20 n'en ayant que 4, le X-13 étant doté d'une pédale spéciale de frein-moteur. Cette année-là sort également un type Sport le X-22 sans soupape de 20 ch, dont l'entraxe des cylindres est de 160 mm, comme sur le X-23 de même puissance, nombre de cylindres, et cylindrée. Enfin, une 35 ch S.S.

type X-24, également 4 cylindres, se verra modifiée en octobre 1915 par suppression des crosses arrière des longerons de châssis ; ce modèle sera produit sous cette forme jusqu'en 1917.

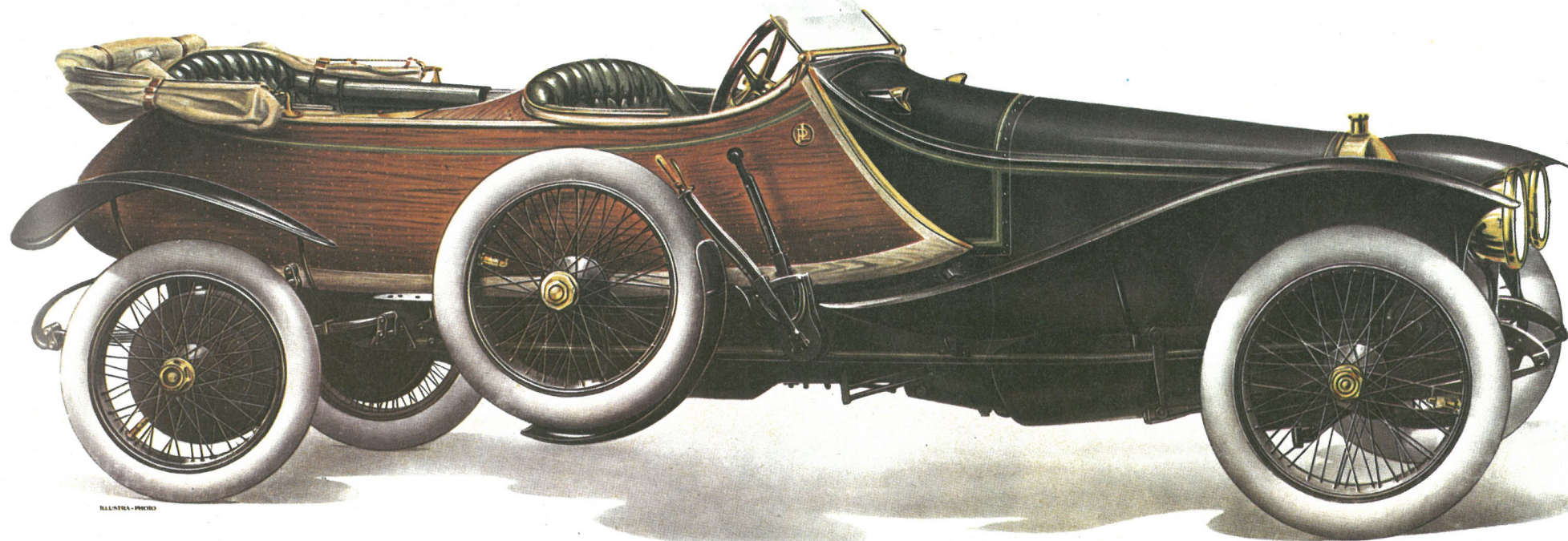
En 1914 seront produits deux nouveaux modèles sans soupape : le 30 ch 6 cylindres type X-18, et 16 ch type X-26, ce dernier se caractérisant par le radiateur en coupe-vent. Le troisième modèle sorti cette année néfaste fut un 4 cylindres de 12 ch, le type X-25, dont le moteur se distingue par ses soupapes montées inclinées. C'est aussi l'époque où commencent à se répandre des carrosseries-bateaux très élégantes. A Partir de septembre les usines de la Porte d'Ivry se consacreront surtout à la fabrication de matériel de guerre : moteurs d'avions, obus de 75 mm, et autres pièces détachées, etc., et naturellement des automobiles et camions destinés aux armées. Les plus célèbres furent les deux 35 ch S.S.

4 cylindres type X-24 destinées au service du général Joffre.

Pendant cette Grande Guerre ne sortirent que deux modèles : en 1916 une petite 10 ch 4 cylindres type X-19 qui, après le châssis n° 38 310, fut équipée d'un différentiel à engrenages coniques ; puis en 1917 une 20 ch S.S. du type X-29 qui ne dut être qu'une évolution des précédents sans soupape de même puissance.

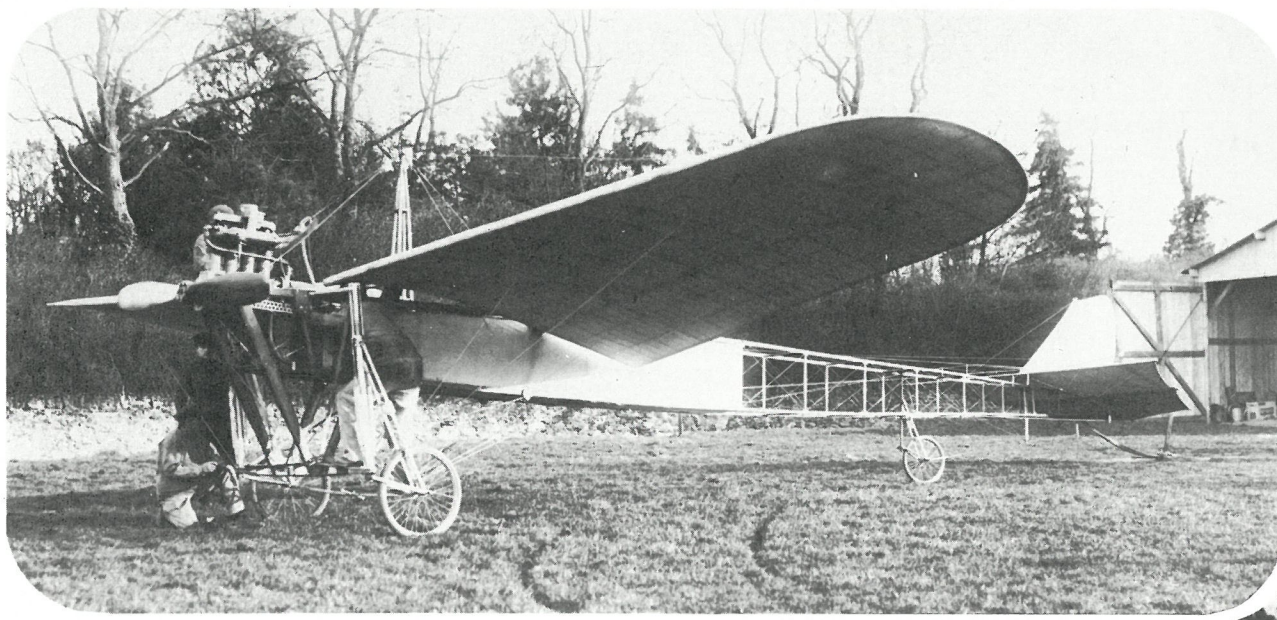
Les nouveaux modèles d'après-guerre ne commencèrent à sortir qu'en 1920, encore qu'à partir de mars 1919 reprirent les livraisons des modèles 10 ch type X-19, et 16 ch S.S. type X-26. Mais l'après Première Guerre mondiale est déjà une autre histoire que nous étudierons plus tard.

C.-H. T.



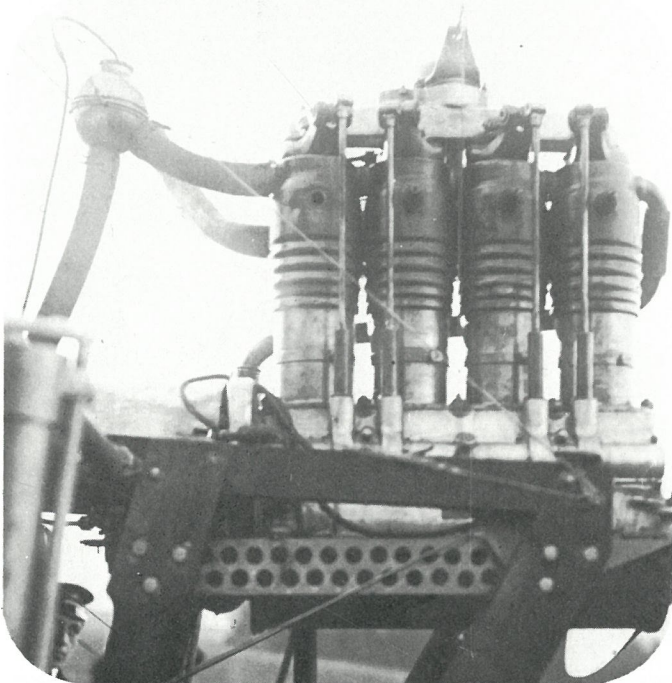
TORPEDO CARROSSE EN "SKIF"

catalogue Panhard-et-Levassor 1914



L'avion d'Emile Dubonnet en 1910, et son moteur P. et L.
4 cylindres de 35 ch, Photos Musée de l'Air n°s 2692 et 2687.

Une des très rares photos de la n° 5 d'Emile Levassor prise lors
de Paris-Marseille-Paris en 1896. Archives Panhard-Citroën.



PANHARD & LEVASSOR en course

1894-1908

A la fin du siècle dernier, et au début du XXème, Panhard-et-Levassor dut une grande part de son succès auprès de sa clientèle automobiliste, par ses victoires dans les courses. Dès l'origine des compétitions automobiles — alors de ville à ville — Emile Levassor y engagea ses voitures. Même mieux il y participa en personne, conduisant à la victoire au moins celle qu'il pilotait. Quant aux autres, elles se classaient généralement aux toutes premières places, ou tout au moins très honorablement.

PREMIERES COMPETITIONS, PREMIERES VICTOIRES

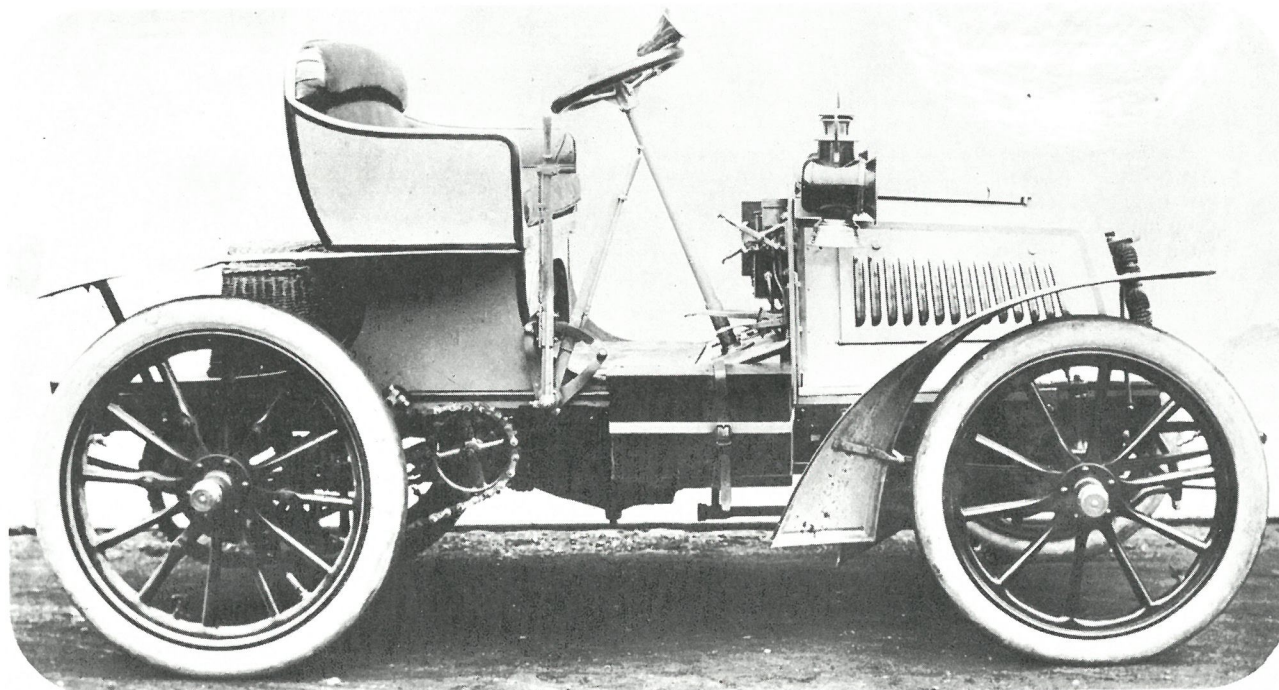
Ainsi, dans la première course automobile **Paris-Rouen** en **1894**, il enleva la 1ère place, ex-aequo avec une Peugeot, laquelle était aussi mue par un moteur Daimler-Panhard. Cette épreuve, proposée par le journaliste Pierre Giffard du "Petit Journal", eut lieu le 22 juillet. Après élimination de nombreux concurrents présomptueux, malchanceux ou fantaisistes, 21 prirent le départ de la Porte Maillot au matin de ce jour. Sur ce nombre, 14 avaient des voitures à pétrole — dont 13 à moteur Daimler-Panhard, et seulement 7 étaient à vapeur. Ce fut l'une de celles-ci, le tracteur de Dion-et-Bouton remorquant une calèche hippomobile, qui enleva l'épreuve, mais fut la seule de la catégorie vaporiste à arriver dans les délais ; deux autres parvinrent au but hors temps, et quatre abandonnèrent. Par contre, les voitures à pétrole arrivèrent toutes à destination dans les délais, hormis une qui passa la ligne d'arrivée en retard. Ainsi, dès la première compétition automobile, le moteur Daimler-Panhard obtenait un remarquable succès.

A Mantes la Peugeot n° 28 vis-à-vis — sur laquelle avait pris place P. Giffard — était troisième, suivie de peu par la Panhard-et-Levassor n° 13. Elles avaient conservé ces places à l'arrivée sur le Champs-de-Mars de Rouen, pratiquement dans le même temps, ce qui fit que le jury les classa ex-aequo. Celui-ci considérant que le tracteur

de Dion-et-Bouton n° 4 "avait trop de vitesse, et insuffisamment de souplesse", ne lui attribua pas le premier prix mais par contre classa premières ex-aequo les deux marques "pétrolistes". Il reconnaissait ainsi les qualités "pratiques" du moteur à pétrole. Il est quand même amusant de constater qu'à l'époque la vitesse de 22,200 km/h du tracteur de Dion-et-Bouton était considérée comme "énorme", cela expliquant les considérations sur la vitesse, émises dans le premier catalogue P. et L. de 1892.

Devant le succès obtenu par cette première course le comte de Dion — malgré son déclassement — et un autre "automobiliste" fanatique, le baron de Zuylen, allèrent trouver P. Giffard pour organiser une seconde épreuve. Malgré celui-ci, la direction du "Petit Journal"

refusa de la patronner. Pour obvier à cette dérobade, un comité fut alors formé pour organiser une course de vitesse et d'endurance en **1895** sur **Paris-Bordeaux-Paris**. Outre les précités, en faisaient partie Emile Levassor, et quelques autres passionnés. Celui-ci avait déjà pensé depuis longtemps à une telle épreuve aussi, pour y participer, préparait-il une voiture sur laquelle étaient réunies toutes les conditions requises pour obtenir une vitesse maximum. Jacques Ickx l'a définie récemment comme ayant été "la 1ère Grand Tourisme" ! Sa carrosserie "charrette anglaise" biplace était réalisée en aluminium, ce qui permettait d'obtenir pour la voiture toute équipée, un poids maximum de 605 kg, ce malgré que l'empattement ait été porté à 1,50 m, au lieu du 1,37 m des modèles de série. De plus, il fit monter en secret sur



La biplace de course du chevalier de Knipff en 1899.

sa voiture le nouveau moteur Phénix — non encore adopté en série — tout en continuant à fournir à Peugeot le moteur en V Daimler plus lourd.

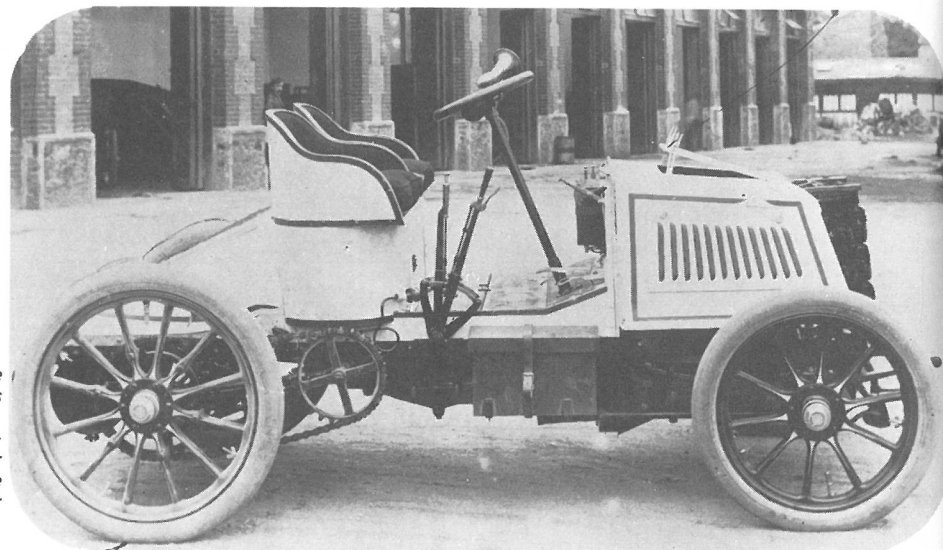
Sur les 21 voitures prenant le départ à midi de Versailles le 11 juin 1895, 4 étaient des P. et L., et 4 autres des Peugeot à moteur Daimler-Panhard. Si l'on décompte 6 voitures diverses à vapeur, et une motocyclette, la marque était donc représentée dans cette course par plus de la moitié des pétrolistes. Les voitures engagées par P. et L. étaient : les biplaces 2 cylindres n° 5 de E. Levassor, et 3 ch1/2 n° 6 de Mayade, et les quatre places 3 ch1/2 n° 7 de Prévost, et 8 ch 4 cylindres n° 28 de Boulanger. Leur autonomie était d'environ 100 km, ce qui les avantagait sur les voitures à vapeur, pour laquelle elle était bien moindre.

DANS LA NUIT UNE MACHINE HALLUCINANTE FONCAIT

Bien décidé à vaincre, Emile Levassor fonda dès le début sur une route ouverte, et naturellement sans signalisation. S'il n'y avait pas à craindre d'autres automobiles venant en sens inverse, il fallait pourtant compter avec les chiens, chats, chevaux, bovidés, charrettes, sans parler des autochtones aux réflexes quelque peu lents ; ne parlons pas de la poussière puisqu'il la laissait derrière lui.

Accompagné de son mécanicien de Hostingue, notre automobiliste devait être relayé à Ruffec. Très en avance il n'y trouva personne, hormis son carburant. Aussi continua-t-il à foncer sur Bordeaux sans attendre. Il y arriva à 10 h. 40 le 12 juin après 541 km de route couverts en 22 h. 35 à la moyenne de 25,460 km/h. Prenant juste le temps d'avalier quelques biscuits, et un verre de champagne, pendant que son mécanicien faisait le plein, il reprit la route du retour après un arrêt d'au plus 8 minutes. Ce n'est qu'après Libourne — à plus de 30 km de Bordeaux — que Levassor rencontra enfin — venant en sens inverse — le concurrent le suivant immédiatement. C'était Rigoulot sur la Peugeot n° 15 ; il avait plus de 3 h. de retard ! Se soutenant jusque-là au café, il commençait à avoir une incommensurable envie de dormir, car il tenait alors la barre de direction depuis près de 30 h. Aussi demanda-t-il à d'Hostingue, presque aussi ensommeillé que lui, de le pincer régulièrement. Malgré cette précaution, et peut-être parce que ce dernier succomba aussi à la fatigue, la n° 5 finit par aller au fossé. C'était heureusement sans grand dommage, avec tout au plus un garde-boue faussé, et une lanterne arrachée. Réveillés par le choc, les deux automobilistes remirent péniblement la voiture sur la route, avant de continuer à foncer sur Tours, dont ils n'étaient séparés que par quelques kilomètres. L'on peut se demander ce

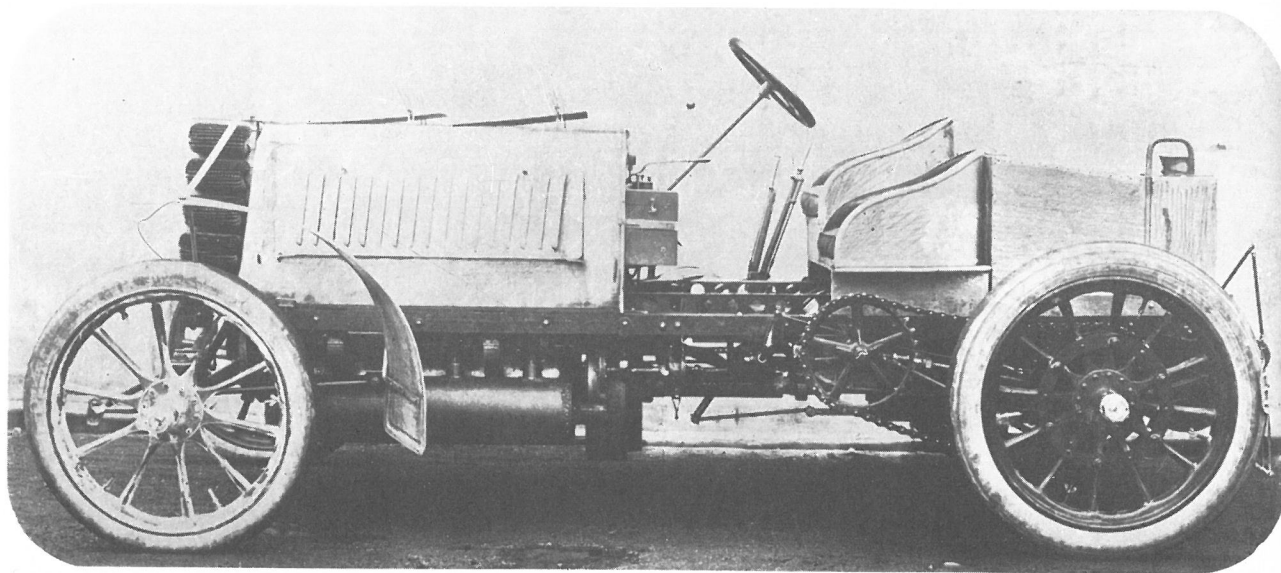
Ces photos constituent la preuve de l'évolution des formes de modèles de course du début du siècle. A droite en 1901 la 14 ch type Paris-Bordeaux 1899 de Berthau-Giraud ; et ci-dessous une des voitures de course de Paris-Vienne en 1902. Sur les deux, radiateur en serpentin.



que pensaient les calmes paysans d'alors, en voyant passer dans la nuit cette "hallucinante machine pétaradante, et ferraillante", que seules deux lanternes — n'éclairant pas à plus de 20 m — signalaient. Encore que, depuis la culbute au fossé, l'un d'eux était tenu à la main par le mécanicien !

Enfin le 13 juin à 12 h 57 mn 30 s la Porte Maillot fut atteinte. Pendant 48 h 47 mn E. Levassor n'avait pas

lâcher la direction de sa voiture, et avait parcouru 1 175 km à la vitesse moyenne de 24,140 km/h. Bel exploit pour un ingénieur bourgeois de 51 ans, qui était déjà pour l'époque un "vieux", la moyenne d'âge se situant alors entre quarante et cinquante ans. Il serait bon que les éducateurs connaissent au moins l'existence de tel "automobiliste" pour les donner en exemple aux jeunes générations, au lieu et place de philosophes, ou



politiciens, fumeurs et hâbleurs.

Pour la première fois une automobile venait de parcourir, en un peu plus de deux jours, beaucoup plus de 1 000 km. C'était fantastique, et l'on comprend l'enthousiasme, et les acclamations des spectateurs à l'arrivée. Levassor lui-même était stupéfait de son exploit, et en garda d'ailleurs un mauvais souvenir répétant plusieurs fois à la suite : "La course de nuit est une pure folie".

Ce ne sera que 5 h 38 mn plus tard que la 2 places Peugeot n° 15 de Rigoulot franchira en seconde la ligne d'arrivée, suivi à 23 h 45 — à la lueur des lampions — par la Peugeot n° 8, puis par la n° 16 une quatre places également. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, c'est cette dernière qui remportera le 1er prix au classement général ayant quatre places comme le précisait le règlement. Vainqueur moral, Emile Levassor avec sa biplace doit se contenter du second prix suivi par les Peugeot. De toutes façons ce sera un gros succès commercial pour les deux sociétés.

UNE VICTOIRE "A LA PYRRHUS"

Encouragés par la réussite de cette épreuve inter-villes, les fondateurs du tout récent Automobile-Club de France décidèrent d'en lancer une nouvelle pour 1896. Ce fut **Paris-Marseille-Paris** dont le départ fut donné de Versailles le 24 septembre. Quatre P. et L. y furent engagées : la 2 places 4 ch n° 5 de Levassor ; la 4 places 8 ch n° 6 de Mayade ; la 4 places 4 ch n° 8 de Merkel ; enfin en 2ème catégorie un omnibus 8 ch n° 7, piloté par Dubois. Jouant de malchance, Levassor perdit dès les premiers kilomètres le bandage de caoutchouc d'une roue, dont la remise lui coûta beaucoup de temps. Malgré cet handicap, et une forte tempête rencontrée en Bourgogne, il arriva quand même premier à Lyon, avec deux heures d'avance sur son suivant immédiat. Malheureusement, notre champion devait perdre définitivement cette avance à La Palud, juste avant Orange. Là un chien — encore non habitué à la circulation automobile — se jeta devant la voiture ; pour l'éviter Levassor donna un brusque coup de barre, qui fit se renverser le

véhicule. Projeté à terre, ainsi que son mécanicien de Hosingue, il fut gravement contusionné, son compagnon ayant plus de peur que de mal. Malgré leurs maux les deux hommes redressèrent quand même la voiture, et continuèrent jusqu'à Avignon, où Levassor épuisé dut s'aliter.

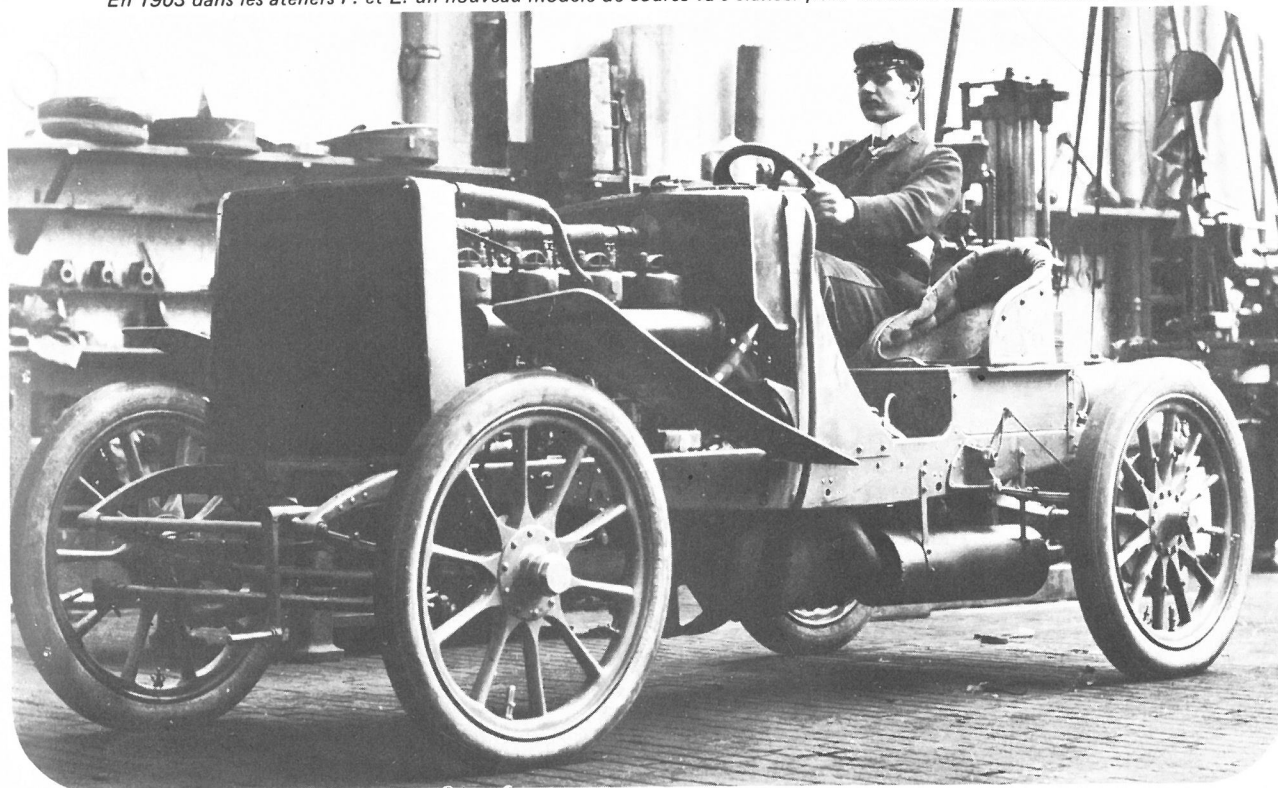
Ce fut pourtant une P. et L., la n° 8 de Merkel, qui arriva première à Avignon, et seconde à Marseille, de Hosingue sur la n° 5 n'étant que huitième. Le 29 juin les voitures rescapées repartirent de Marseille, et repassèrent par Avignon, où Levassor toujours couché, était soigné par sa femme. Mais malgré son grave accident la marque de l'avenue d'Ivry sortit encore de cette course avec les honneurs, puisqu'à l'arrivée à Paris elle enleva les 1ère, 2ème, et 4ème places. Ce fut Mayade qui, en 67 h 42 mn 58 s. se classa 1er avec 25,250 km/h de moyenne, suivit de Merkel sur la n° 8 avec 24,930 km/h. Enfin de Hosingue dut se contenter de la 4ème place — derrière un tricycle de Dion-et-Bouton — sur la n° 5, avec 23,810 km/h.

Mais cette victoire était "à la Pyrrhus", car Emile Levassor ne devait pas se relever de son accident. Continuant d'être alité il mourut indirectement des suites de son accident dans les premiers mois de 1897. L'ex-Madame Sarazin ne portait pas chance à ses maris, mais cette fois-ci un très grand "automobiliste" disparaissait laissant pourtant derrière lui une voiture bien au point, qui glana encore de nombreuses victoires à sa marque.

Continuant donc sur sa lancée, P. et L. gagna encore en 1897 dans **Paris-Dieppe** (171 km) s'adjugeant les 1ère, 2ème, 5ème et 6ème places, sans parler des 9ème, 10ème et 13ème ceci en biplaces, tandis que les quadriplaces enlèvent dans leur catégorie les 2ème, 4ème et 5ème places. Puis, dans **Paris-Trouville** (206 km) le 14 août, Hourgières se classa second. Pour la première fois les P. et L. participantes étaient munies de nouveaux radiateurs à ailettes Grouvelle et Arquembourg. La même année, Charron se classa 1er sur les 300 km de **Lyon-Uriage**, parcourus en 11 h 27 mn 27 s., tandis qu'en Italie Cobiانchi couvrait les 35 km de **Arona-Stresa** en 1 h 36 mn.

1898 vit encore de nombreuses victoires P. et L. telles que : 1ère, 2ème, 3ème et 5ème places sur les 230 km de **Marseille-Nice** les 6 et 7 mars ; puis 1ère et 4ème places le 1er mai sur **Périgueux-Bergerac-Périgueux** (145 km) ; 1ère, 2ème, 3ème et 5ème places dans **Paris-Bordeaux** les 11 et 12 mai ; également 1ère, 2ème, 4ème, 6ème, etc... places sur les 1 431 km de **Paris-Amsterdam-Paris** courus du 7 au 13 juillet, épreuve qui fut la plus importante de l'année. L'on peut continuer ainsi jusqu'à la fin du siècle, la plupart des épreuves

En 1903 dans les ateliers P. et L. un nouveau modèle de course va s'élancer pour les essais. Archives Panhard-Citroën.



voyant la marque de l'avenue d'Ivry aux meilleures places des classements.

ENCORE DES VICTOIRES DANS LES GORDON-BENNETT

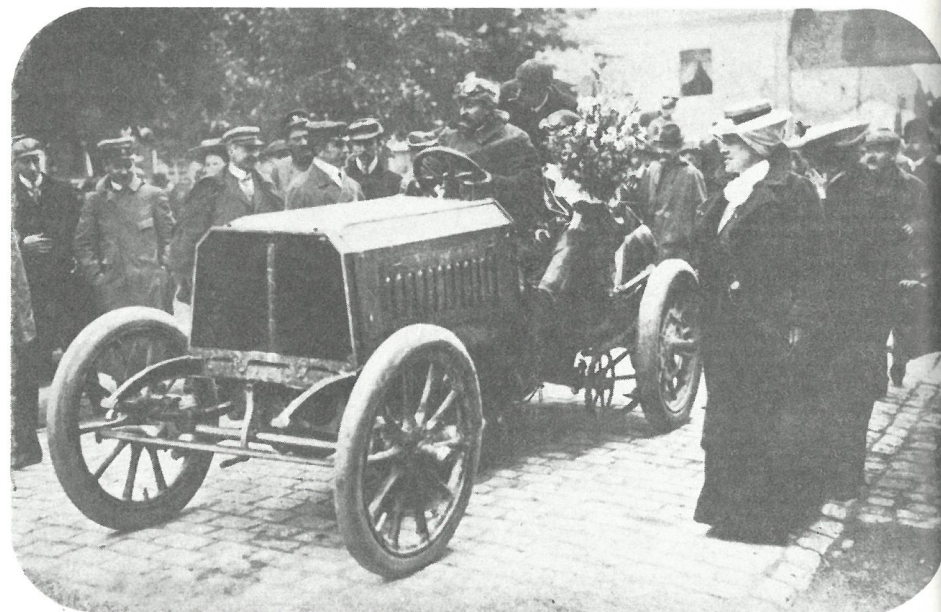
En 1900 P. et L. tient encore le haut du pavé, et remporta successivement les premières places du **Circuit du Sud-Ouest** (1^{er} et 2^{ème}), de **Nice-Marseille** (1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème}), de **Bordeaux-Périgueux-Bordeaux** (2^{ème}, 3^{ème} et 5^{ème}), et surtout la **Coupe Gordon-Bennett** le 14 juin. Cette dernière, qui se déroula sur les 570 km de Paris-Lyon, fut enlevée par Charron qui effectua le parcours en 9 h 9 mn, avec une moyenne qui passait à 62,100 km/h ; plus du double de celle qu'il faisait deux ans plus tôt ! Girardot, également sur P. et L., le suivait à une demi-heure.

C'est ce dernier qui enlèvera en 1901 la seconde **Coupe Gordon-Bennett** courue le 29 mai en même temps que **Paris-Bordeaux**. Deux Panhard et une Mors représentait la France dans cette coupe. La course elle-même fut gagnée par une autre Mors pilotée par Fournier, tandis que P. et L. s'adjugeait les 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} places. Un beau résultat une fois de plus. Dans **Paris-Berlin**, en juin suivant, un duel épique se livra entre les voitures des deux marques, et Panhard devra se contenter encore des 2^{ème}, 3^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} places.

L'année d'après, les 15 et 16 mai 1902, eut lieu le Circuit du Nord sur 865 km remporté une fois de plus par la marque, avec au volant Maurice Farman, qui le couvra à 71,400 km/h. Son frère Henry se classa 4^{ème} derrière Jarrott, tous les deux conduisant le même type de voiture. Remarquons que dans cette épreuve les voitures ne devaient fonctionner qu'à l'alcool, et que, pour une fois, le gouvernement l'avait autorisé pour encourager sa consommation au lieu du pétrole. Fin du même mois eut lieu la célèbre course **Paris-Vienne** (990 km), au cours de laquelle se courait la 3^{ème} Coupe Gordon-Bennett, mais celle-ci sur seulement 565 km, puisque se terminant à Innsbruck. Le seul concurrent de la marque, le chevalier de Knyff étant tombé en panne de différentiel, ce fut son unique adversaire, le britannique Edge sur Napier, qui remporta la Coupe. D'autre part, et malgré que H. Farman soit en tête du classement général à Salzbourg, ce sera Louis Renault sur Renault qui arrivera premier à Vienne. Quant aux P. et L. elles devront se contenter de la seconde place avec Henry Farman, de la cinquième avec son frère, et de la septième avec Teste, ce qui n'était déjà pas mal, car comme l'on dit : "Il faut le faire".

Quelques semaines plus tard, le 31 juillet, l'A.-C. de Belgique organisait le **Circuit des Ardennes** sur 510 km. Dès le premier tour P. de Crawhez sur P. et L.

L'arrivée du vainqueur du Circuit des Ardennes de 1904. Heath qui, sur une P. et L., couvrit les 600 km du parcours en 6 h 30 mm 49 s. Document C.-H.T.



prit la tête, suivi par la Mors de Gabriel, et Jarrott également sur P. et L. Celui-ci ayant pris le commandement au 3^{ème} tour le conservera jusqu'à la fin, malgré qu'il soit talonné par Gabriel Jarrott enlèvera l'épreuve à 86,900 km/h, mais le meilleur temps au tour fut réalisé par de Crawhez avec 91,870 km/h. Encore une belle victoire pour la marque de l'avenue d'Ivry.

Assez curieusement — comme si les responsables de la marque subodoraient confusément la malédiction pesant sur cette épreuve — peu de P. et L. participèrent en 1903 à la tristement célèbre **Paris-Madrid**. En effet, sur 221 voitures ayant pris le départ, l'on ne trouve que 15 voitures de la marque toutes inscrites dans la catégorie "grosses voitures", ce qui, fonction de sa notoriété et de sa participation dans les autres épreuves, constituait un faible pourcentage. Ces voitures étaient des 80 ch 4 cylindres séparés (160x170 mm), avec soupapes commandées symétriques, et quelques 40 ch (130x140 mm) à soupapes automatiques avec 4 vitesses au lieu de 3 sur les précédentes. Les châssis des plus puissantes étaient en acier embouti, et les autres en bois armé. Six seulement abandonnèrent, dont une pour accident, en l'occurrence celle de C.S. Rolls. A l'arrivée à Bordeaux — où se termina la course interdite par le gouvernement — P. de Crawhez sur la n° 78 se classait 5^{ème} avec une moyenne de 93,160 km/h, quand le premier — Gabriel sur Mors — avait dépassé les

105 km/h. Les autres se classaient 15^{ème}, 18^{ème}, 22^{ème}, 26^{ème}, 31^{ème}, 37^{ème}, 38^{ème}, 43^{ème} et 49^{ème}, ceci dans la seule catégorie "grosses voitures". Les résultats n'étaient pas mauvais, mais ne correspondaient pas à l'image de marque habituelle de P. et L.

A la suite de la tragique Paris-Madrid, il ne fut plus question d'effectuer des compétitions routières de ville à ville, et les organisateurs se rabattirent sur la formule des circuits gardés. Une fois de plus, lors du 2^{ème} Circuit des Ardennes le 23 juin 1903, une P. et L. pilotée par de Crawhez remportait la victoire, sans être inquiétée par le second, Girardot, sur C.G.V. ; il réussit même le meilleur tour du circuit avec 88,170 km/h. Le 2 juillet suivant, se déroulait la 5^{ème} Coupe Gordon-Bennett qui fut cette fois-ci courue pour la première fois sur le circuit d'Athy en Irlande, le gouvernement interdisant les compétitions en Angleterre. Le chevalier de Knyff et Henry Farman y participèrent sur P. et L., la troisième voiture française autorisée étant une Mors conduite par Gabriel. Les trois voitures françaises se classèrent dans le même ordre, mais durent laisser la 1^{ère} place à la Mercedes de Jenatzy. Ce n'était donc pas tout à fait une défaite pour la doyenne des marques françaises.

Du fait de la victoire d'une marque allemande lors de cette Coupe Gordon-Bennett de 1903, la sixième se courut en juin 1904 sur le circuit du Taunus. Malheureusement pour Panhard, lors des éliminatoires françaises

sur le circuit de l'Argonne, la marque ne réussit à se classer au mieux qu'à la 7ème place : elle perdait ainsi toutes chances de participation, les trois premières étant seules retenues pour la Coupe. Pourtant Farman avait réussi le meilleur temps au tour (90 km environ), avec 109,420 km/h, mais il dut abandonner à la suite d'ennuis de radiateur. Comparativement le vainqueur, Théry sur Richard-Brasier, n'avait fait que 99,820 km/h de moyenne générale. Ce fut d'ailleurs lui qui remporta la Coupe Gordon-Bennett, devant la Mercedes de Jenatzy, ceci au grand dam des allemands. Pourtant Panhard devait se rattraper le 27 juillet suivant, lors du 3ème Circuit des Ardennes, en enlevant les deux premières places. Quelques semaines plus tard Teste, vainqueur de la précédente Coupe, se classait cette fois-ci second lors de la Coupe Floriot courue sur les 372 km du circuit de Brescia (4 septembre).

Même outre-Atlantique la France gagnait avec Panhard-et-Levassor. Ainsi lors de la Coupe Vanderbilt à Long-Island le 8 octobre, Heath remportait la victoire sur les 458 km de la course. Egalement sur une P. et L., Teste conserva le commandement jusqu'au 4ème tour, mais dut abandonner à la suite d'une panne malgré un meilleur temps au tour : 113,950 km/h (moyenne du 1er : 84 km/h).

TROP HABITUÉE A LA VICTOIRE ?

Pour la sixième et dernière Coupe Gordon-Bennett en 1905, trois P. et L. prirent part aux éliminatoires courues sur les 548 km du Circuit d'Auvergne le 16 juin. Lors du second tour, Henry Farman sur la n° 29 se tira miraculeusement d'un accident qui, après un dérapage, précipita sa voiture dans un ravin. Puis, lors du quatrième, Teste sur la n° 19 abandonna, et seule resta en course la n° 9 de Heath. Ayant pu terminer sans dommage, il était pourtant hors de question qu'il participa à la Coupe, puisqu'il n'avait que la 6ème place. Déjà la suprématie des Panhard en course diminuait sérieusement puisque, lors du Circuit des Ardennes le 7 août, Tart ne réussit qu'à enlever la seconde place, encore qu'une Darracq et une de Dietrich lui aient tenu longtemps tête, et n'abandonnèrent que sur ennuis mécaniques. Graduellement l'on constate alors que — peut-être trop habituée à la victoire — la marque abandonne la compétition. En effet, cette même année Heath arrive à ne se classer que second sur les 455,400 km de la Coupe Vanderbilt le 14 octobre.

En 1906 aucune P. et L. ne participe à la Targa Florio, tandis que lors du 1er Grand Prix de l'A.C.F. les 26 et 27 juin, une seule termine la course à la 6ème place : celle de Heath. Cette défaite — car s'en est une pour la marque doyenne — n'insista pas ses dirigeants

à engager d'autres voitures dans les nombreuses autres courses internationales, et elle disparut presque totalement de celles-ci.

Pourtant en 1908 les responsables de l'avenue d'Ivry engagent encore deux voitures dans le 2ème Grand Prix de l'A.C.F. couru à Dieppe le 7 juillet. Malheureusement celle de Cissac fait une terrible embardée à la suite de l'éclatement de pneu ; après avoir fauché deux arbres elle effectue plusieurs tonneaux, et retombe sur ses roues. Le pilote et son mécanicien Schaubé sont relevés morts. Seul Heath terminera, mais à la 9ème place ce qui n'est pas digne de la marque qui, comme les autres, dépense beaucoup d'argent pour la compétition. C'est le chant du cygne, et à la suite de la mort de René Panhard, le conseil d'administration décide de consacrer le budget course à une activité plus lucrative, telle que le développement du département poids lourds.

Ce ne sera qu'à partir de 1925 que P. et L. se lancera de nouveau dans la compétition, mais surtout parce que sévit alors la mode des records de vitesse, et que, pour la publicité, il faut quand même enlever quelques-uns à la concurrence. Vers les années 50 la doyenne des marques reviendra à la compétition avec les

Dyna-Panhard, mais presque exclusivement à travers de petits constructeurs qui en gonflaient le sensationnel moteur flat-twin, et les dotaient souvent de carrosseries aérodynamiques. Sous ces formes l'on vit ainsi les D.B., Monopoles, et autres remporter quelques 500 victoires en course, les plus spectaculaires étant celles à l'indice de performance aux 24 Heures du Mans en 1950, 1951, 1952, 1953 et 1963.

Malheureusement, malgré des promesses dues à l'excellence de son moteur, la plus ancienne marque française — mal armée pour la concurrence économique — dut se vendre à Citroën en 1965, qui arrêta totalement la fabrication en 1967. Elle ne subsiste maintenant — tout au moins par son nom — qu'à travers de remarquables automitrailleuses utilisant un moteur dérivé de celui des voitures de course des années 50. Mais ceci est une autre histoire.

Y.K.

Un des célèbres coureurs automobile de la Belle Epoque sur une P. et L. de course. Remarquez sur le volant les deux manettes pour la commande des gaz et de l'allumage.



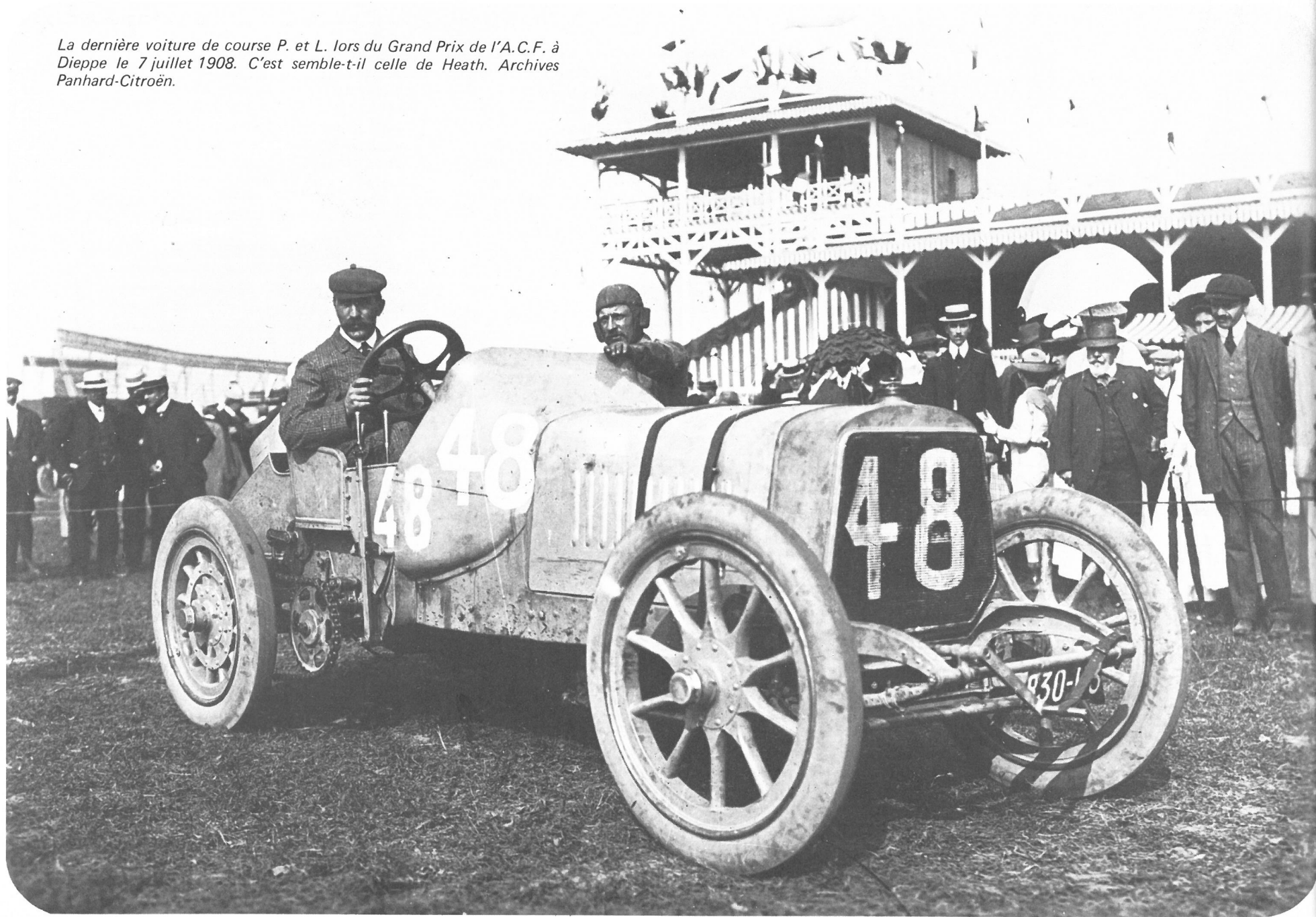
B - 10

TESTE sur Voiture PANHARD-LEVASSOR

Phototype J. Fournier - Le Mans

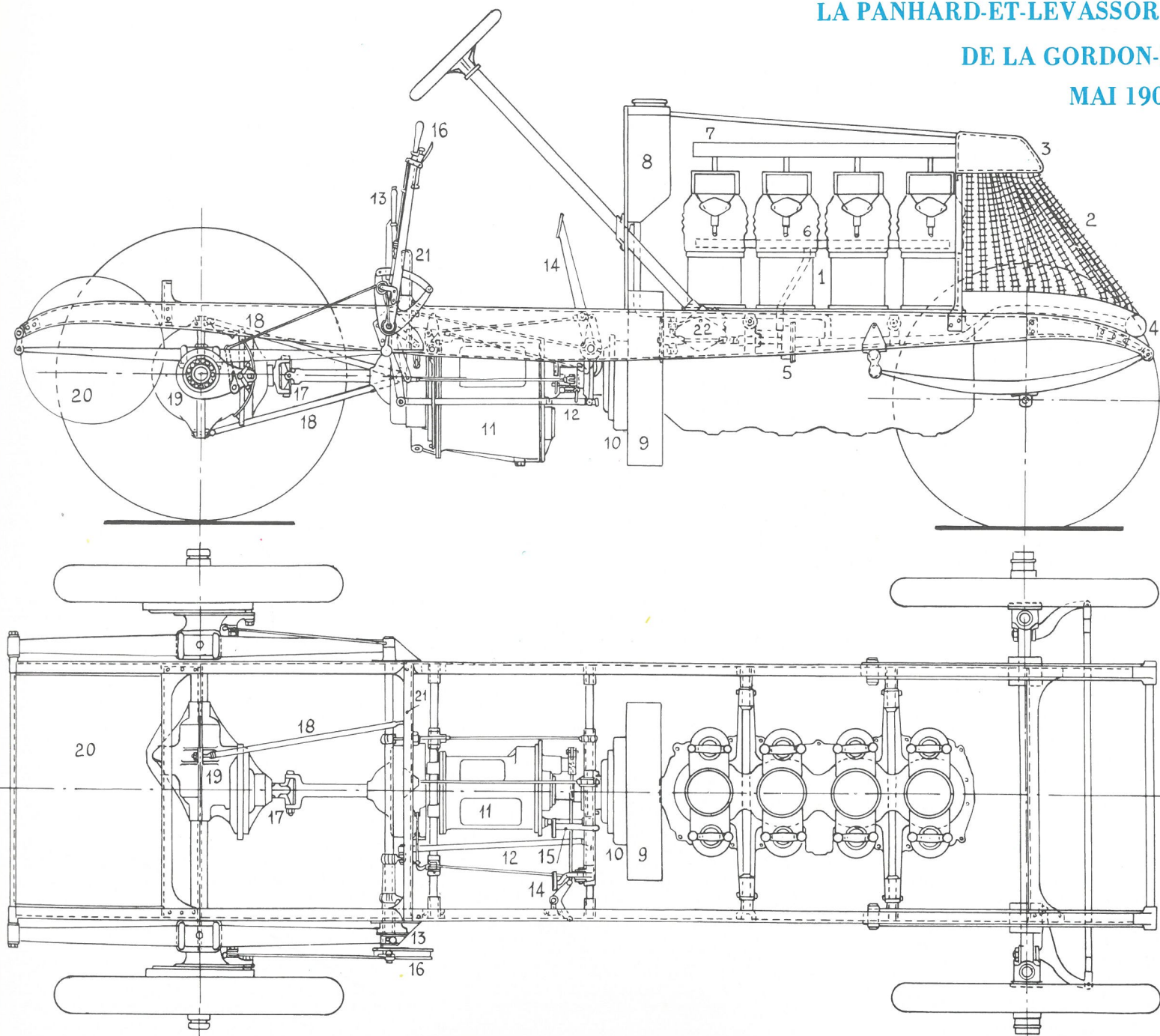


La dernière voiture de course P. et L. lors du Grand Prix de l'A.C.F. à Dieppe le 7 juillet 1908. C'est semble-t-il celle de Heath. Archives Panhard-Citroën.



LA PANHARD-ET-LEVASSOR DES ELIMINATOIRES DE LA GORDON-BENNETT

MAI 1904



- 1) Moteur à 4 cylindres refroidi par eau.
- 2) Radiateur tubulaire en éventail coupe-vent.
- 3) Réservoir d'eau recevant l'eau chauffée.
- 4) Collecteur inférieur.
- 5) Pompe de circulation d'eau.
- 6) Tubulure de distribution d'eau aux chemises de cylindres.
- 7) Collecteur de retour d'eau chauffée au réservoir.
- 8) Réservoir d'huile de graissage.
- 9) Volant moteur.
- 10) Embrayage.
- 11) Boîte de vitesses.
- 12) Tringle de commande des trains d'engrenages.
- 13) Levier de vitesses.
- 14) Pédale de frein sur arbre de transmission.
- 15) Pédale d'embrayage.
- 16) Levier de frein sur roues arrière.
- 17) Cardan d'arbre de transmission.
- 18) Tendeurs de maintien du différentiel.
- 19) Différentiel.

Si les grandes compétitions donnent lieu à de longs articles sur leur déroulement et sur des anecdotes, peu informent l'amateur sur tel ou tel modèle de voiture y ayant participé. C'est d'autant plus regrettable que ce furent la plupart du temps des voitures spéciales uniquement destinées à une course bien déterminée.

C'est pourquoi il nous a paru intéressant de vous présenter — avec le maximum de détails possible, étant donné les sept décennies qui se sont écoulées depuis — la P. et L. peu connue qui fut conçue spécialement pour les Eliminatoires de la 5ème Coupe Gordon-Bennett. Celles-ci courues sur le nouveau circuit de l'Argonne — imposé par le gouvernement — ne vit malheureusement pas la victoire des trois P. et L. spéciales (nos 8, 18 et 28), le droit de participation des voitures françaises à l'épreuve courue au Taunus revenant à : la "Richard Brasier" n° 5 de Théry, la "Mors" n° 7 de Salleron, et la "Turcat-Méry" n° 10 de Rougier, qui enlevèrent les trois premières places.

Sur les voitures engagées par la marque — dite alors "la grande victorieuse" — Tart dut abandonner au troisième tour, une culasse s'étant fendue en raison de l'échauffement exagéré du moteur. Celles de Teste et Farman termineront respectivement septième et huitième, sur dix concurrents ayant réussi à boucler les six tours des 89 km du circuit, alors que vingt-neuf concurrents avaient pris le départ ! Pourtant, lors des 1er et 2ème tours, Maurice Farman tenait la tête suivi par Gabriel et Théry, mais il dut la céder au 3ème tour par la seconde place. Lors du 4ème — et à cause de l'échauffement de son moteur — il dut ralentir. L'on peut juger du retard qu'il prit alors, quand l'on sait qu'il l'effectua en 1 h 26 mn 38 s., alors qu'il avait réalisé le meilleur temps de toute l'épreuve lors du second tour effectué en 48 mn 44 s, le vainqueur Théry n'ayant jamais pu descendre en-dessous de 50 mn 28 s !

C'était "une dure leçon pour la maison Panhard", d'autant plus qu'avec son radiateur très particulier en éventail, ses ingénieurs avaient tout particulièrement soigné le refroidissement. Par contre la nouvelle transmission par arbre avec cardan avait remarquablement tenu. Curieusement peu de techniciens croyaient alors à ce type de transmission, surtout chez P. et L. qui s'était jusque-là montré le plus fervent vulgarisateur de celle par chaînes. Voici d'ailleurs ce que répondaient ses services aux multiples questions posées par les curieux, et les autres concurrents, réponse heureusement transcrite par Baudry de Saunier dans un numéro de "La Vie Automobile" d'alors :

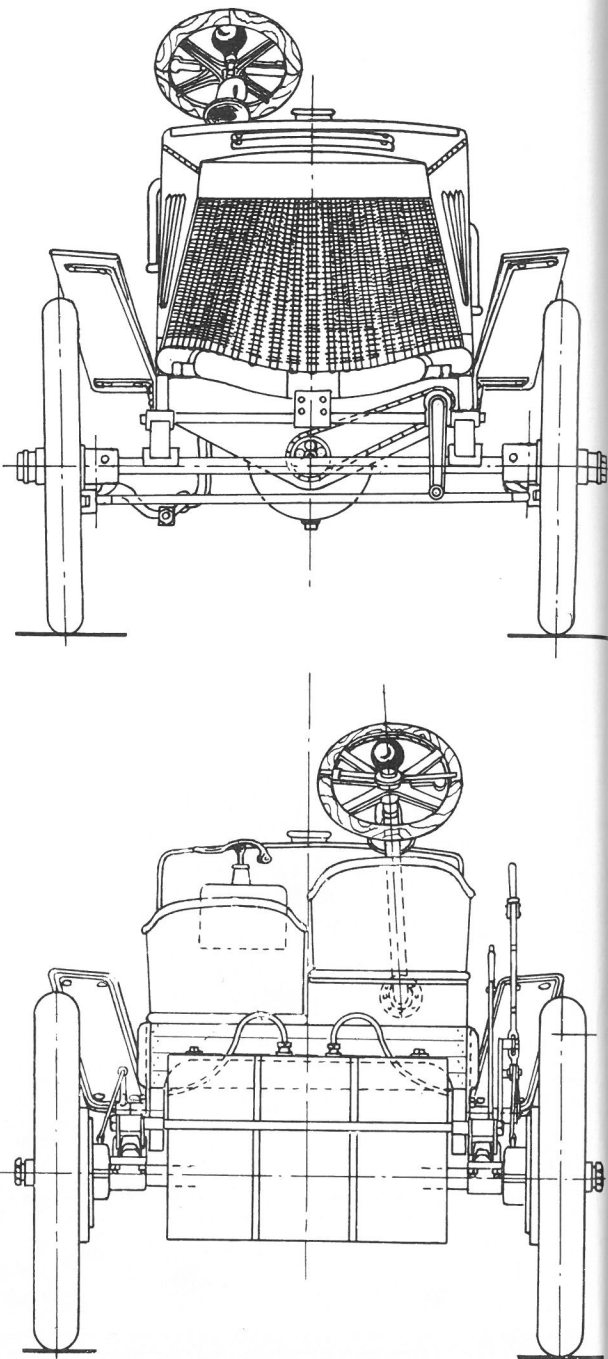
"Les pignons de chaînes des voitures de course sont arrivés maintenant (alors que la démultiplication va diminuant chaque année tandis que s'accroît la puissance

des moteurs) à égaler en diamètres les roues de chaînes. On aurait pu monter les roues motrices directement au bout de l'arbre du différentiel, elles n'auraient pas tourné ni plus ni moins vite que montées sur l'essieu. Dès lors pourquoi ne pas monter les roues motrices directement sur l'arbre du différentiel, pourquoi relier cet arbre aux roues motrices par des chaînes qui n'absorbant guère de puissance il est vrai (3%) en absorbant cependant et qui de plus sont lourdes, exigent des tendeurs, peuvent casser et obligent à des rechanges ? Ce que nous avons fait ? Nous avons mis l'arbre du différentiel sur les ressorts arrière de la voiture et les roues motrices nécessairement au bout de cet arbre".

Cela dit, la marque s'empresse d'ajouter : "Quant à modifier en quoi que ce soit notre fabrication générale, cette nouveauté n'y prétend pas car ce qui nous paraît logique appliqué à une voiture de course nous semblerait téméraire pour l'instant sur une voiture de tourisme !". Après cette profession de foi, si l'usager partait rassuré les pilotes, eux, pouvaient toujours se demander s'il n'était pas téméraire non plus de prendre des risques dans une épreuve aussi importante ! La seconde innovation technique concernait l'embrayage tout nouveau aussi. Mais passons la plume au grand spécialiste Baudry de Saunier pour nous décrire la nouveauté :

"Découpez des cerceaux de tôle de fer, très minces, en laissant à l'extérieur une dizaine de dents. Découpez autant de cerceaux analogues, mais pourvus de dents à l'intérieur. Enchevêtrez les cerceaux régulièrement, de façon que les dents externes et internes alternent, qu'un cerceau à dents à l'extérieur soit compris entre 2 cerceaux à dents à l'intérieur. Vous formez ainsi une pile de cerceaux bien réguliers comme des feuillets. Si vous admettez maintenant que le volant du moteur faisant suite à l'embrayage, porte des rainures qui lui permettent de recevoir toutes les dents extérieures et que l'arbre de la boîte porte des rainures qui reçoivent toutes les dents intérieures, vous voyez que le moteur et la boîte sont joints par des plaquettes qui sont libres et fonctionnent doucement entre elles, mais qui vont se solidifier dès qu'une pression, même relativement faible, viendra s'exercer sur elles. Cette pression, c'est le ressort d'embrayage qui la donne. Un tel dispositif ne fonctionne que dans l'huile. Il est très progressif, très robuste et, nécessairement, supprime toute poussée sur le vilebrequin".

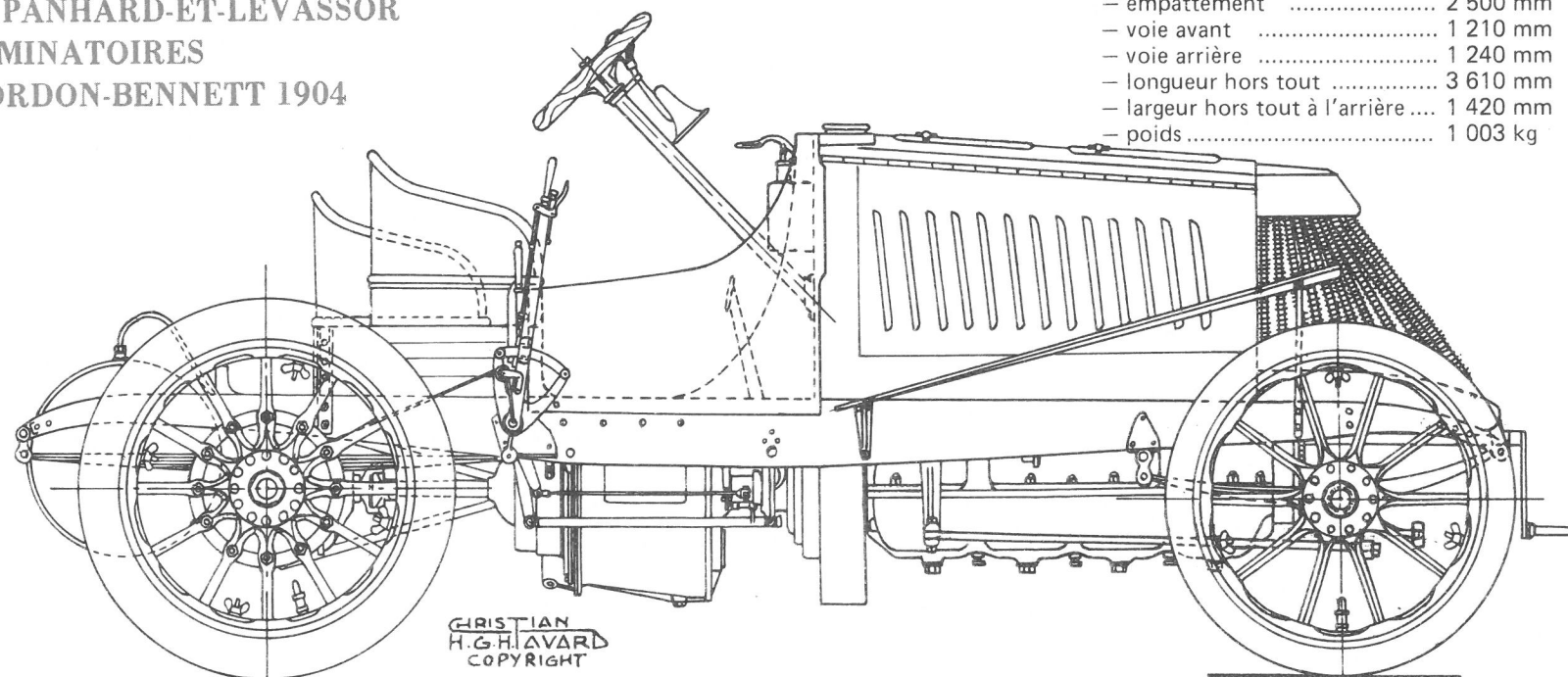
Enfin, troisième nouveauté plus spectaculaire puisque extérieure celle-là, et déjà citée : le radiateur en éventail, avec montage oblique des tubes de circulation. Celle-ci se faisait à l'aide d'une pompe rotative, mais l'ensemble du système — pourtant très d'avant-garde pour l'époque — ne semble pas avoir été imité alors. Le



PLAN 4 VUES DE LA PANHARD-ET-LEVASSOR DES ELIMINATOIRES DE LA COUPE GORDON-BENNETT 1904

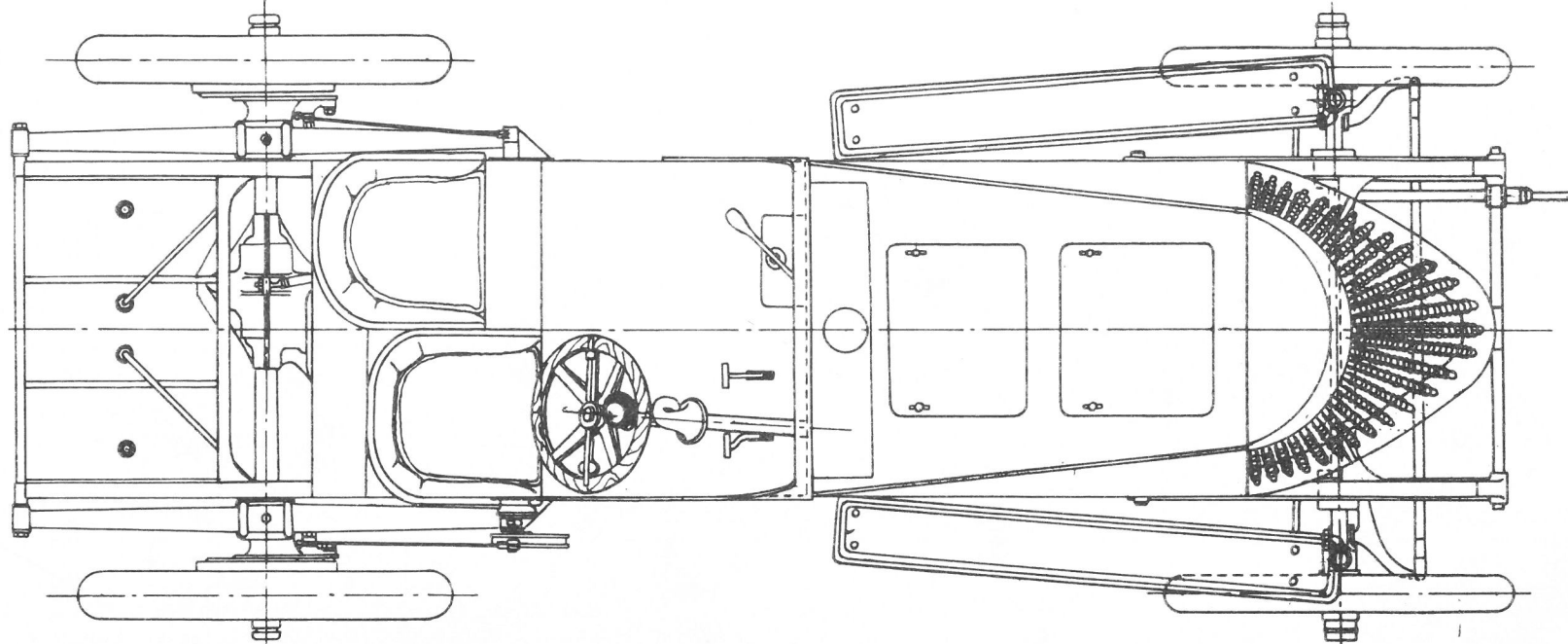
Dimensions :

— empattement	2 500 mm
— voie avant	1 210 mm
— voie arrière	1 240 mm
— longueur hors tout	3 610 mm
— largeur hors tout à l'arrière	1 420 mm
— poids	1 003 kg



CARACTERISTIQUES GENERALES

Moteur : vertical à 4 cylindres séparés refroidis par eau. Cylindres carrés : 170x170 mm donnant une cylindrée totale de 15,435 litres. Puissance réelle : 90 ch ou encore 125 ch (d'après les données d'époque, et sans doute suivant les modèles). Culasses en T, avec soupapes commandées symétriques. Allumage normal par magnéto h.t. ; allumage de secours par batterie et bobine. Boîte à 3 vitesses (ou peut-être 4 sur un des modèles ?), embrayage à disques métalliques multiples, transmission par arbre à cardans.



mauvais classement des P. et L. y fut certainement pour quelque chose. La consommation d'huile devait aussi être très importante, si l'on s'en réfère à la contenance du réservoir placé devant le tablier : 24 litres.

En étudiant les plans d'époque, l'on remarque qu'au volant-embrayage succédait une boîte à 3 vitesses, dont la plus haute était en prise directe, et à la sortie de l'arbre de transmission, comme cela était courant à l'époque. Un frein (à ruban ou à mâchoire) agissait sur l'arbre de transmission, et était commandé par la pédale de droite, celle de gauche commandant l'embrayage ; il n'y avait donc pas de pédale d'accélération comme sur les voitures actuelles. Pour l'accélération — et les vues du volant le confirment — le pilote se servait d'une manette fixée sur le volant. A sa droite étaient disposés deux leviers montés sur le longeron du châssis : le plus court placé à l'intérieur commandait les vitesses, tandis que celui extérieur agissait sur les freins à mâchoire des roues arrière. Sur certaines photographies apparaît un troisième levier qui devait être destiné à commander l'accélération.

Le châssis en tôle d'acier ne présentait rien de bien particulier ; il reposait sur les essieux par des ressorts semi-elliptiques classiques. Il faut pourtant remarquer que roues et pneumatiques étaient légèrement différents à l'avant, et à l'arrière : pour l'avant le diamètre extérieur des pneus était de 800 mm, et pour l'arrière de 880 mm ; le nombre de rayons de ces dernières était aussi plus important. Le réservoir d'essence en forme de fût, d'une contenance d'environ 65 litres, était monté entre les crosses de suspension arrière, et les deux dernières traverses. L'emplacement de la manivelle de lancement était aussi particulier. En effet, située tout à gauche du châssis contre le longeron, elle entraînait par chaîne un important pignon calé sur le vilebrequin.

LA CARROSSERIE

Celle-ci était réduite au minimum comme sur toutes les voitures de course de l'époque, c'est-à-dire sans carénage, comme ce fut généralement le cas jusqu'en 1912-1913. Deux sièges baquets étaient fixés sur une

sorte de petite caisse, celui du pilote étant surélevé, et disposé plus en avant que celui de son mécanicien. Les flancs du capot étaient à persiennes pouvant s'ouvrir vers le haut, et il comportait sur le dessus deux trappes d'aération ouvrant vers l'arrière. Les photos d'époque prouvent qu'au moins H. Farman fit tout, ou partie, de la course sans ce capot, augmentant ainsi le refroidissement du moteur. Les ailes plates disposées en oblique devaient être particulièrement utiles pour protéger pilote et mécanicien des projections de caillasse qui se rencontraient à profusion sur les routes d'alors. Pourtant, nombre de voitures de course n'en étaient pas munies.

Normalement ces P. et L. auraient dû être peintes en bleu de France, suivant une réglementation internationale peut-être encore officieuse. Mais l'unification était loin d'être faite, et d'après les photos, les P. et L. de course semblaient être peintes en gris blanc, ou encore en gris bleuté. Quant au réservoir du radiateur il était en laiton jaune, ainsi que le collecteur inférieur.

C.-H. T.



Pendant la Guerre 1914-1918 de nombreuses P. et L. comme cette torpédo décapotable, furent en service aux armées. Collection C.-H.T.

150

CAPOTS D'AUTOMOBILES

en 1913

L'année 1913 est une année charnière pour l'automobile. Une période explosive de son développement et de son histoire est sur le point de s'achever. La guerre de 1914-1918 est devant la porte, elle bouleversera les hommes et leurs industries. Avec une certaine prémonition, le journal "Omnia" envoie des photographes à travers le monde, pour rapporter l'image des "avants de voitures", de cette année 1913. Nous y côtoyons de très grandes marques à côté de marques bien éphémères. C'est, en tout cas, une infime minorité qui réussira à survivre. Toutes expriment leur imagination et leur personnalité au moyen des "avants". Les formes des radiateurs et des capots sont des plus variées, arrondies, moulurées, trapézoïdales, angulaires, en coupe-vent, en tonneau ou en bec, comme on disait à l'époque.

Les lignes sont devenues plus harmonieuses et annoncent l'avenir. Cependant, la querelle entre les partisans du radiateur à l'avant ou à l'arrière du moteur n'est pas encore éteinte. Les protagonistes du radiateur à l'arrière tirent leur principal argument de la meilleure accessibilité au moteur. Ils soutiennent, non sans raison, que le capot d'une seule pièce, qu'autorise l'implantation du radiateur à l'arrière, libère le moteur en entier. Au contraire, le radiateur placé à l'avant, impose la présence d'un appui médian entre les deux ailes du capot, et la

partie centrale du moteur n'est pas toujours facile à atteindre. Placer le radiateur derrière le moteur, entraîne des difficultés de "réfrigération", objectent les antagonistes.

Une autre discussion se poursuit, c'est celle de la meilleure forme du radiateur. Certains constructeurs argumentent en faveur du radiateur rond, "en tonneau", parce qu'il épouse la surface balayée par le ventilateur.

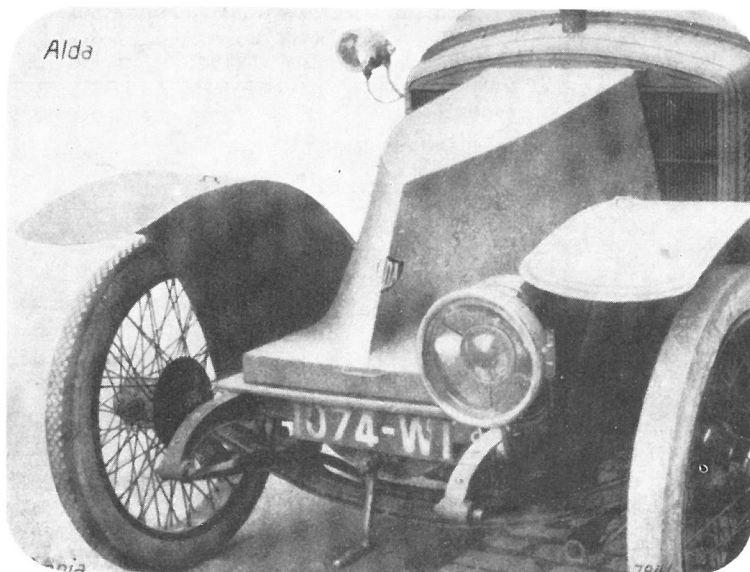
Nous sommes encore à l'époque où les carrosseries ne font guère partie de la fourniture de la voiture. C'est un châssis avec son moteur et ses 4 roues — souvent sans les pneumatiques — que vend et livre le constructeur. Les carrossiers n'exercent généralement aucune influence sur la forme du radiateur ou du capot. L'avant de la voiture est donc bien caractéristique de la marque, c'est l'image de la marque, sa carte de visite. Bien sûr, ouvrir un capot peut réserver des surprises. Un très volumineux capot abrite fréquemment un moteur nain, ou au contraire, un étroit capot logera péniblement un obèse engin.

Cette série de documents photographiques constituera, à coup sûr, un précieux album de références pour les amoureux des voitures anciennes.

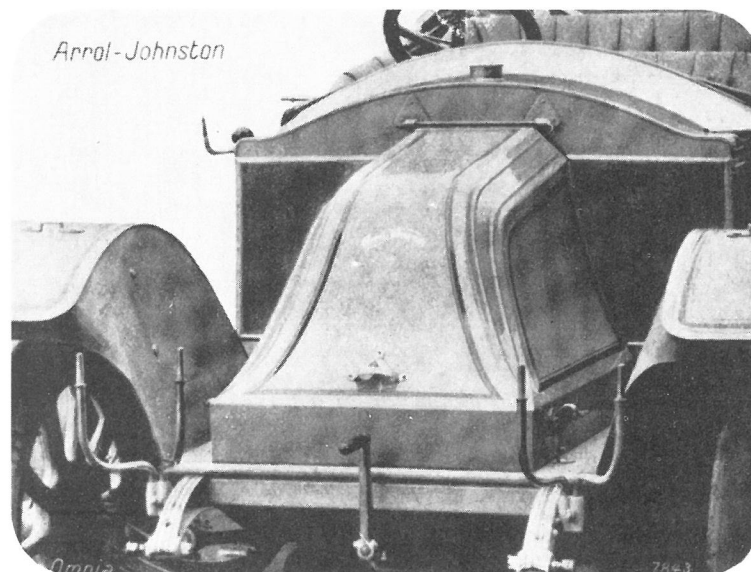
Edouard Lambert

— LES CAPOTS DE 1913 —

Alda

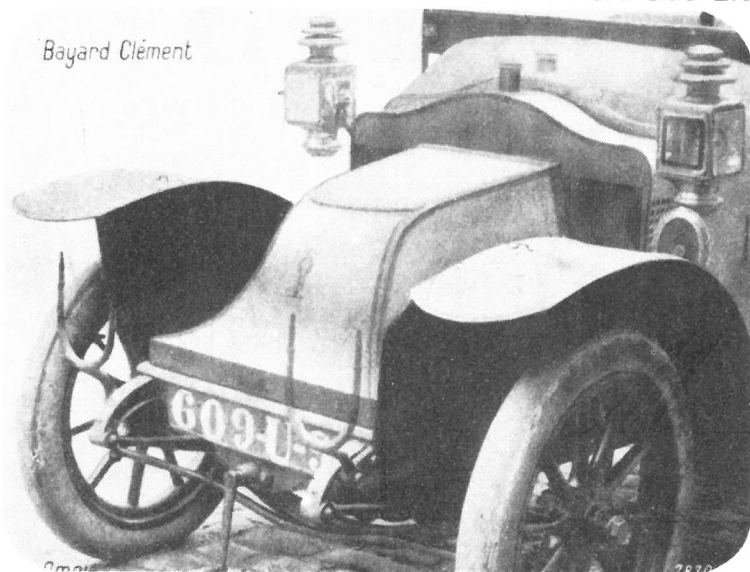


Arral-Johnston

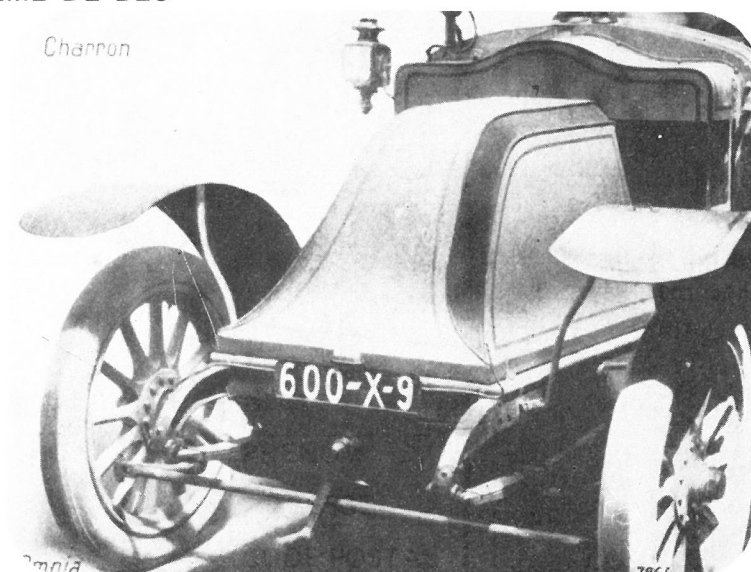


CAPOTS EN FORME DE BEC

Bayard Clément

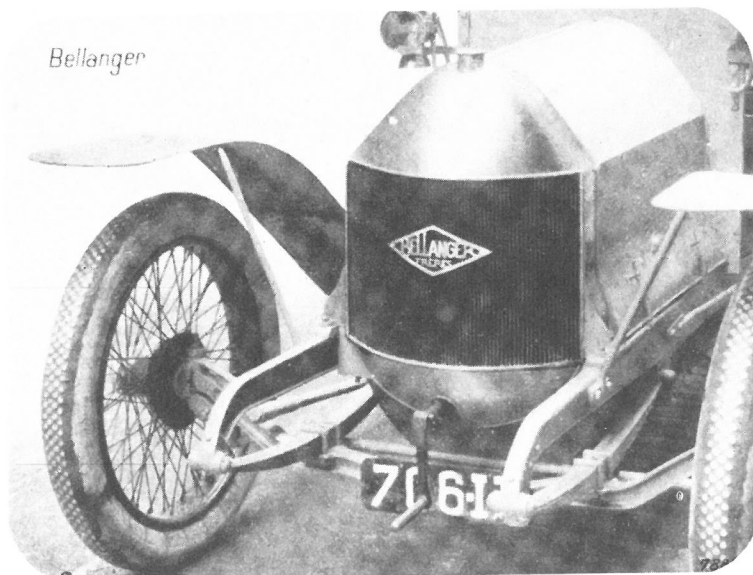


Charron

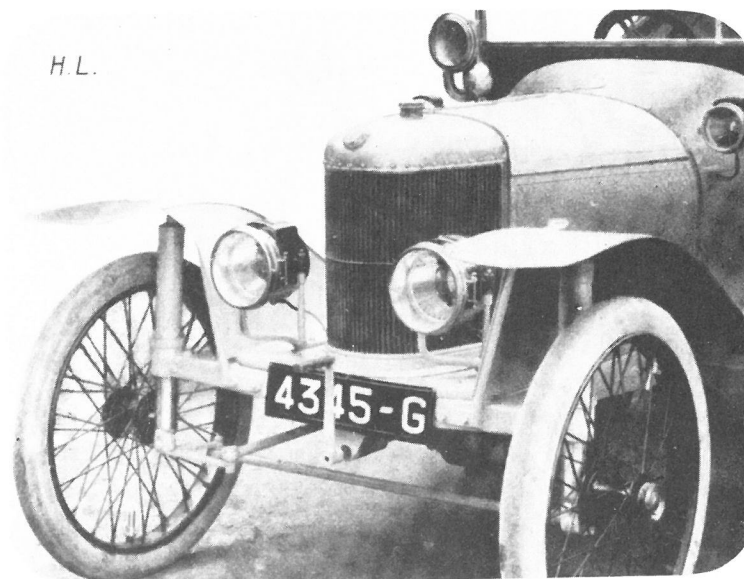


— LES CAPOTS DE 1913 —

Bellanger

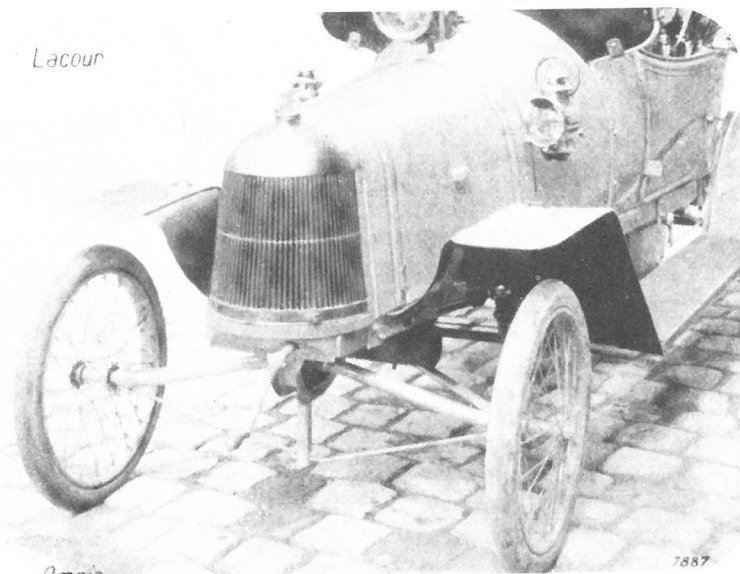


H.L.

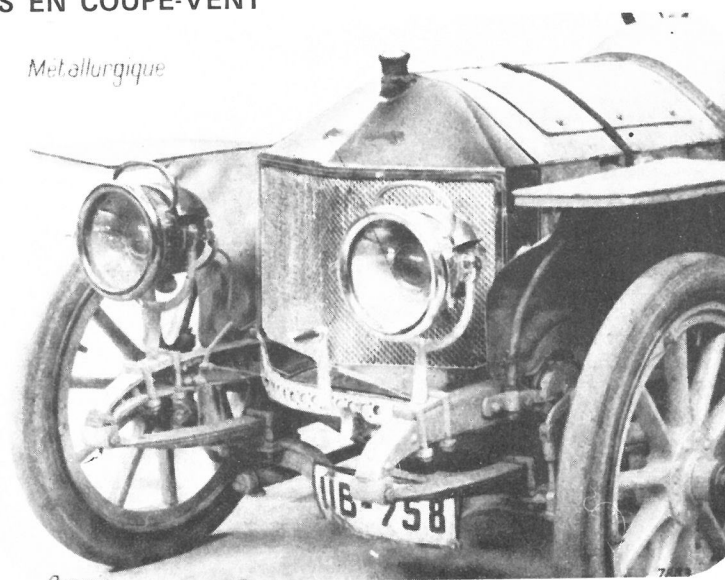


CAPOTS ET RADIATEURS EN COUPE-VENT

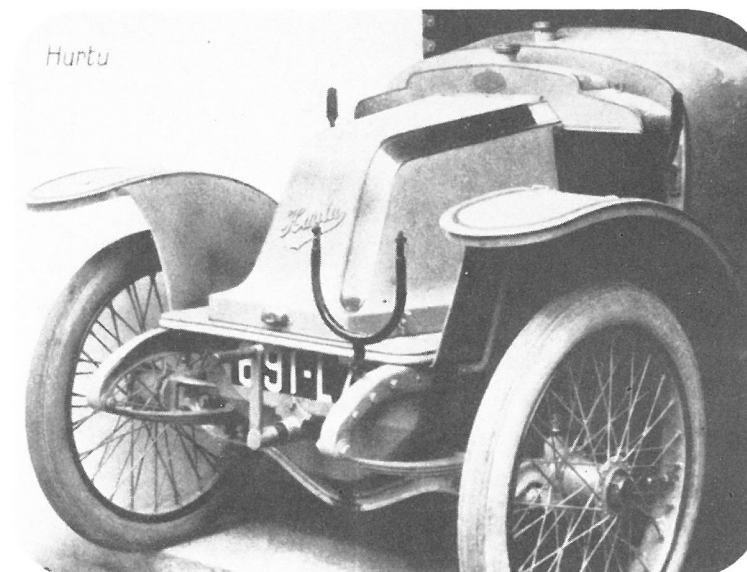
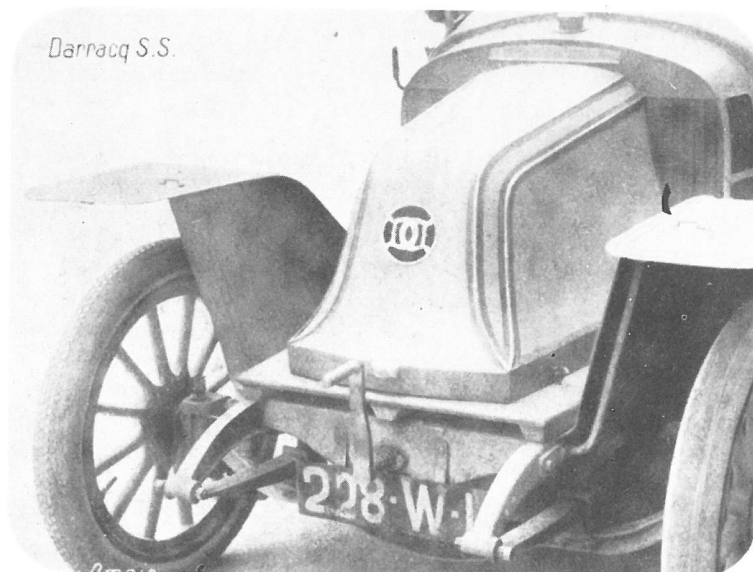
Lacour



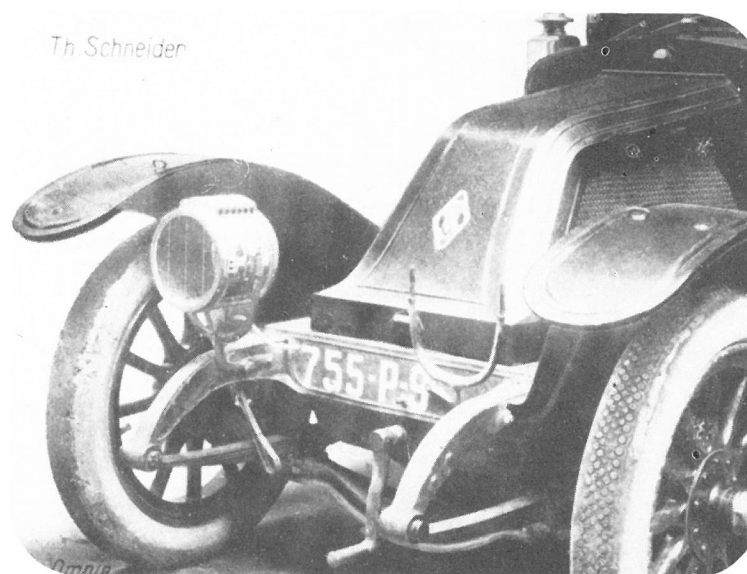
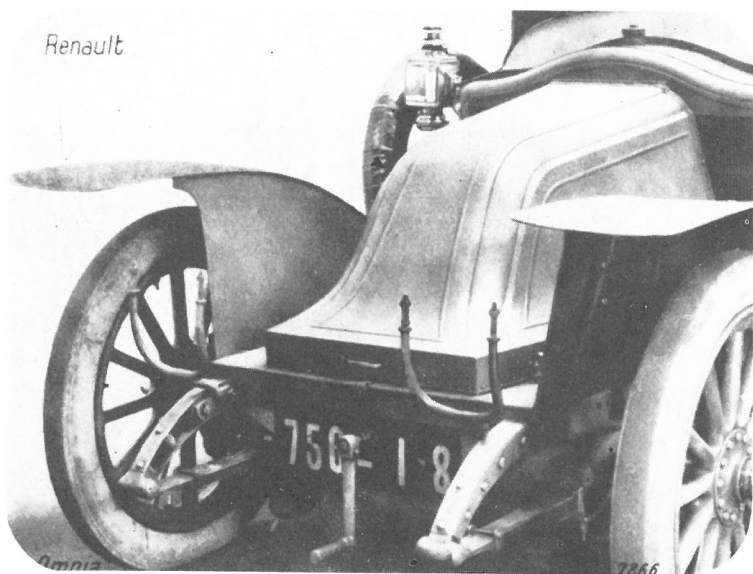
Métallurgique



— LES CAPOTS DE 1913 —



CAPOTS EN FORME DE BEC



(à suivre)

UNE VITRINE PAS COMME LES AUTRES

le merveilleux garage de la

Erich SALF

QUEEN MARY'S DOLL'S HOUSE

S'il est des Musées d'Automobiles Anciennes fort connus en Grande-Bretagne c'est bien, par exemple, le Museum des Transports de Glasgow, ou le National Motor Museum de Lord John Montagu of Beaulieu (John et son "garage", comme le dit avec humour le treizième Duc de Bedford !) dans le Hampshire.

Il en est cependant un, peu connu des amateurs de véhicules anciens, et pour cause ! : c'est le château de Windsor, réputé pour ses fastueux appartements royaux. Il offre cependant, à l'entrée des dits appartements, un spectacle inoubliable : une extraordinaire maison de poupées offerte à la Reine Mary (1857-1953), en 1920...

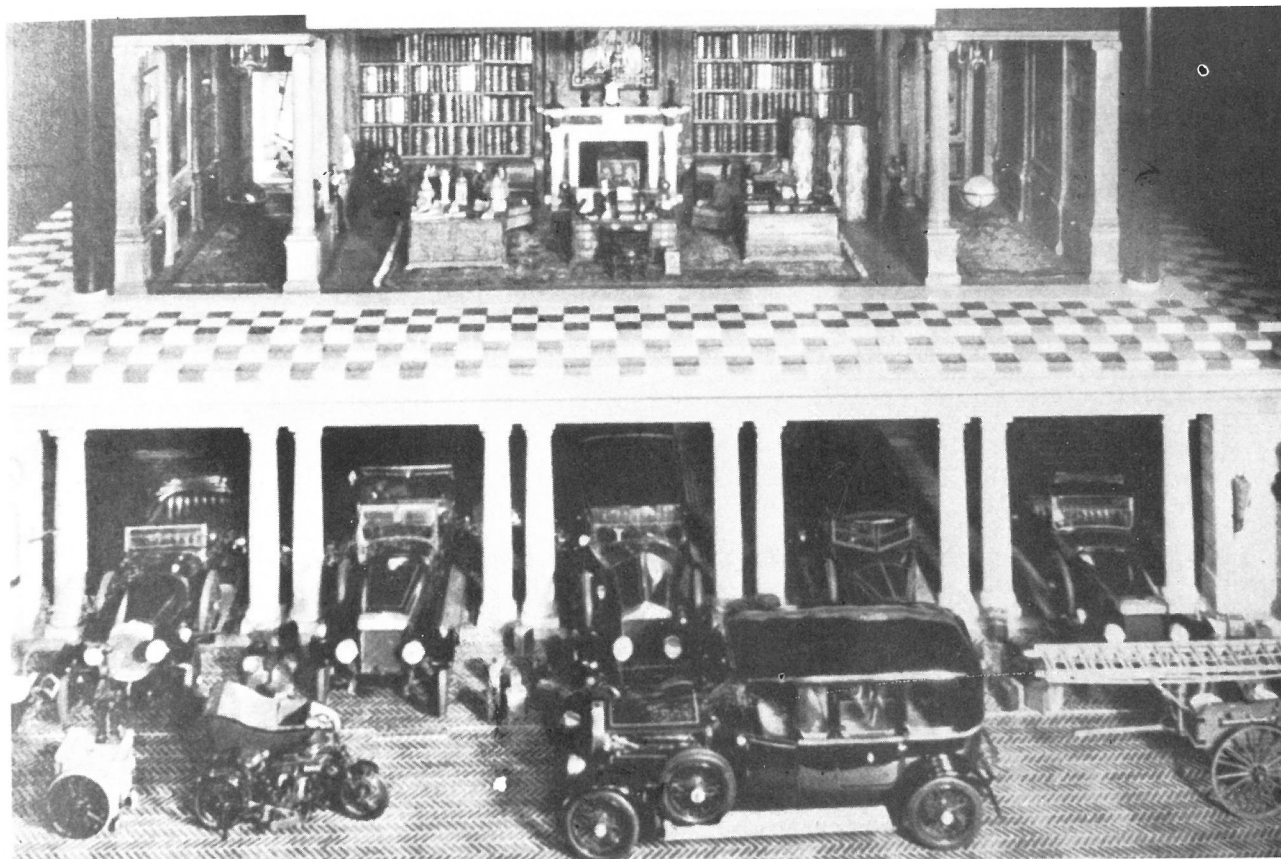
Ainsi Mesdames, femmes d'automobilistes fanatiques, vous pourrez accompagner vos époux avec un plaisir certain, pour admirer la plus belle "maison de poupées" du monde qu'aucun de vos rêves de petite fille n'aurait pu même imaginer... Mais nous, alors, allez-vous dire Messieurs les "automobilistes" ? Eh bien, je vous propose de regarder... "le garage" de cette construction lilliputienne...

C'est une "flotte" de six voitures des "années 20" qui vous fera béer d'admiration devant la vitre protégeant ces inestimables et intouchables merveilles... Il faut le "by gracious permission of her Majesty The Queen" pour prendre seulement une photographie ! ... Ces maquettes "Vintage", à l'échelle du 1/12ème, sont d'une qualité absolue : de couleur noire, comme il se doit, avec les filets caractéristiques de l'époque, elles sont discrètement armoriées.

Leur moteur est visible, capot ouvert. La direction fonctionne, les portes s'ouvrent et les glaces s'abaissent... On s'attend même à entendre leur moteur fonctionner et, le chauffeur en livrée à l'échelle du douzième au volant, à les voir démarrer...

De gauche à droite, l'on peut remarquer :

- une Sunbeam Open tourer,
- une Daimler 40 HP, carrossée par Barker,
- un landaulet-limousine Rolls-Royce, sept places,
- une Lanchester sept places saloon,



- une Daimler station-wagon (shooting brake), et, en premier plan,
- une Vauxhall 30-90 HP saloon.

Dans le décor, très "rétro", l'on aperçoit une pompe à essence d'une marque disparue "Pratts", des bidons en grand nombre, ainsi que deux voitures

d'enfants, une pompe à incendie, une bicyclette et, pour nos amis motocyclistes, une Rudge avec side-car...

Une "flotte" que la plupart d'entre-nous voudrait bien avoir, en petit ou en grand... !

God Save The Queen, qui nous permet d'admirer ces merveilles.

E.S.



les origines de la PETROLETTE 1889~1895

*hommage à deux pionniers:
Hildebrand et Wolfmüller*

Patrick Negro

C'est en 1889, alors qu'ils étaient à Monaco, que les Frères Henri et Wilhelm Hildebrand songèrent à munir une bicyclette d'un moteur à vapeur, ils voulaient ainsi réaliser ce véhicule pour tester leurs recherches, car en réalité c'est l'aviation qui les attirait. Ils étaient d'ailleurs en rapport avec Otto Lilienthal. En 1892, ils s'associèrent à Aloïs Wolfmüller, assisté de Hans Greisenhof.

Le groupe crée alors un moteur deux temps, mais les résultats ne sont pas convaincants, et ils se remettent au travail pour sortir un moteur 4 temps qui leur donne satisfaction ; le premier fut monté dans un cadre de bicyclette qui était fort mal adapté.

Il fut donc logiquement décidé de construire un châssis autour du moteur, ceci dans leur atelier de Munich. Les premiers tours de roues eurent lieu sur la Schyrenplatz devant des experts-mécaniciens de l'époque. Les résultats furent très satisfaisants, et l'on put lire dans les colonnes du "Munchener Neueste Nachrichten", que "le problème de la bicyclette à moteur pouvait être considéré comme résolu" ! ...

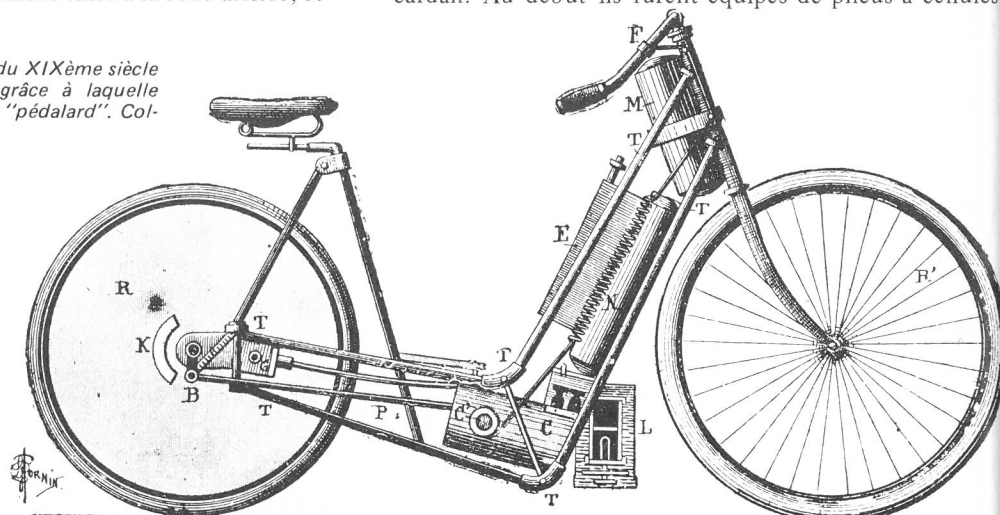
Bien vite, leur moto prenant de l'essor, l'atelier devint usine, comptant 830 ouvriers, et 50 employés. Elle coûtait en 1894 850 Marks, avec son moteur 2 cylindres de 90x120 et ses 84 kilos, complète, prête à prendre la route et dotée de pas mal d'astuces. Le cadre triangulé était ouvert, et évoquait le cadre des Scott ; comme sur certaines machines actuelles, ses tubes

inférieurs servaient de réservoir d'huile, et les "cheminées" offertes par ceux supérieurs servaient à alimenter en air le brûleur du système d'allumage ; la commande s'effectuait par poignée tournante (brevet Wolfmüller).

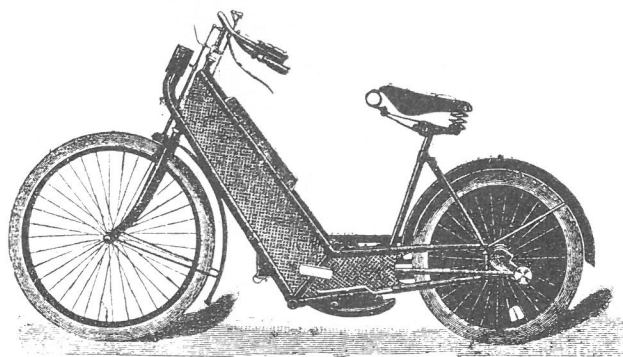
Les premiers modèles avaient une transmission très curieuse, attaquant directement la roue arrière ; les manetons du vilebrequin étaient fixés à la roue arrière, et

la bielle transmettait directement le mouvement. En fait une technique digne d'une locomotive ! De plus une sangle en caoutchouc se tendait avec la bielle, et servait à la ramener pour l'échappement, ce qui vous démontre combien le taux de compression était bas ! Très vite cette machine fut munie d'une transmission par arbre à cardan. Au début ils furent équipés de pneus à cellules

Assiette en couleurs de la fin du XIXème siècle montrant une "Pétrolette", grâce à laquelle l'utilisateur n'était plus appelé "pédalard". Collection A.M.



Dessin illustrant un numéro de la "Revue Universelle", dans lequel était donné la description de la nouvelle "bicyclette à moteur".



d'air, dit "nids de guêpes", qui étaient montés avec de la poix, et s'échauffaient finissant parfois par brûler ; on en vint donc rapidement aux pneus à chambre. Un officier ayant fait gonfler son moteur, en l'équipant notamment de grosses soupapes, atteignit 70 km/h ce qui était fantastique pour l'époque.

En ce temps-là pas de stations-service, l'essence s'acquerrait chez le pharmacien, pour 75 Pfgs, et l'on en achetait de quoi faire au plus 100 kilomètres. A cette époque, le motocycliste avait beaucoup de difficultés à rouler, car les policiers le pourchassaient, et il lui était interdit de rouler dans certaines villes d'Allemagne.

Les constructeurs cherchèrent des débouchés à travers l'Europe, notamment en Italie, où leur importateur Max Turkheimer fit tout pour la motorisation de ce pays. En France, l'aventure fut plus curieuse. C'est Pierre Giffard qui, un jour de 1894, informa les lecteurs du "Petit Journal" qu'un français, M. Marquis, avait acquis le brevet de la Hildebrand et Wolfmuller pour 750 000 francs-or, et qu'elle allait être fabriquée en série. Cette information tomba sous les yeux de H.O. Duncan, industriel de la bicyclette, qui fut invité par Pierre Giffard à une démonstration faite dans sa propriété de Maisons-Laffitte.

La machine fonctionna parfaitement, Wolfmuller ayant passé sa nuit à la mettre au point. Duncan fut enthousiasmé et demanda à l'inventeur allemand l'autorisation de faire un tour avec la moto après qu'on lui eut expliqué le fonctionnement. Il fut enchanté et fit la déclaration suivante dans "Motor Review" : "... Je n'ai jamais oublié la première impression éprouvée en montant une bicyclette roulant sans le concours actif des jarrets, la sensation d'avancer sans faire le moindre effort était délicate et la machine ne semblait jamais aller assez vite.

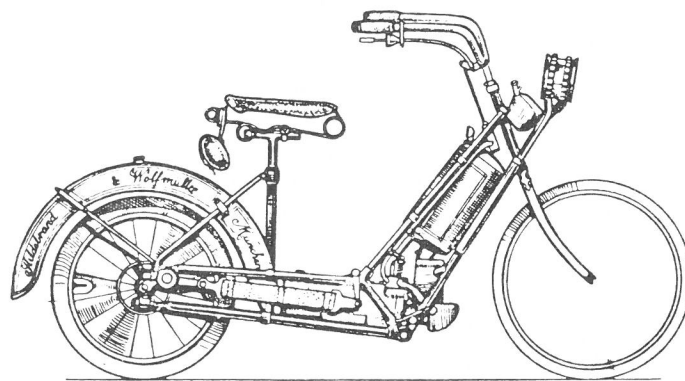
Je remuais la manette jusqu'à ce que j'eus découvert le point exact du mélange parfait ; le moteur se mit

à tourner rapidement et je commençais à éprouver les premières griserie de la vitesse. Le plaisir de rouler m'entraîna à travers la campagne en des lieux inconnus de moi ; je méditais de tourner, mais il aurait fallu arrêter le moteur et, doutant de ma compétence à le remettre en marche, je décidais d'aller de l'avant jusqu'à ce que j'eus trouvé une route me ramenant à Maisons-Laffitte."

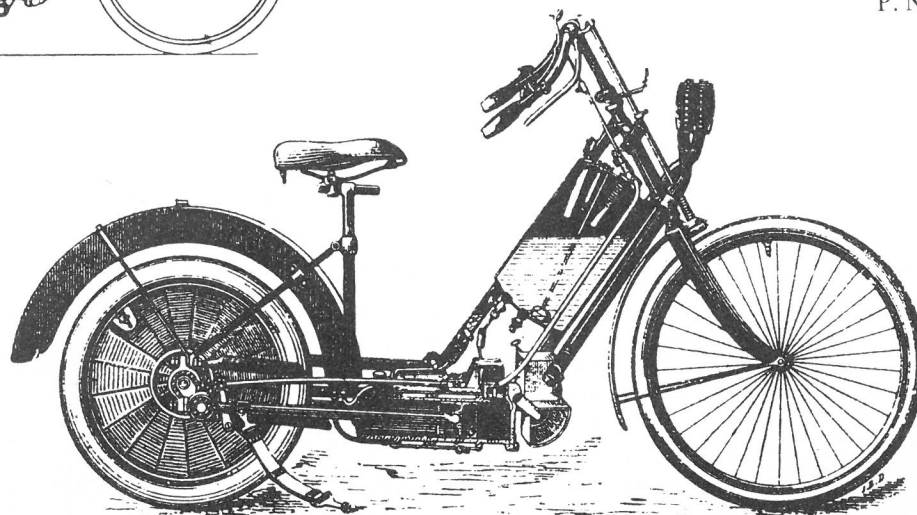
Duncan revint ravi de cette promenade, alors que tout le monde s'était inquiété, notamment Wolfmuller qui le cherchait dans les arbres, et les fossés du voisinage...

Pour des raisons psychologiques et commerciales auprès de la clientèle française (la défaite de 70 était encore fraîche dans les mémoires), Duncan baptisa la machine du nom devenu célèbre de "Pétrole".

Le contremaître de Duncan, M. Pullinger, ayant estimé que le prix de la "Pétrole" serait tel qu'elle ne trouverait point d'acquéreur, un voyage fut fait à



Quelques représentations dans la presse technique de l'époque de la bicyclette à moteur Hildebrand et Wolfmuller, dont celle inférieure montrant la coupe du moteur. Collection P.N.



Munich pour voir comment y était fabriquée la machine. A la suite de nouveaux articles parurent dans le "Petit Journal" et la "Pétrole" fut cataloguée 2 000 F, avec une habile "réclame" pour concurrencer la "Millet" et la "Dalyfol".

Entre autres Duncan engagea le coureur Osmont pour des exhibitions sur vélodromes. Il devait débiter à Lille avec une équipe de deux "Pétroles". Les machines étaient entreposées dans la dépendance d'un grand café de Lille, mais, par une maladresse de son arpette, les machines prirent feu, et quand les pompiers arrivèrent ils entendirent 4 explosions terribles ; c'était les pneus ! Heureusement l'incendie fut rapidement circonscrit, et il n'y avait que fort peu de dégâts — hormis les motos — mais aucune victime. La presse en fit quand même des gorges chaudes et l'on put lire dans le journal local, qui sortit une édition spéciale pour la circonstance... "Le café était détruit, les consommateurs projetés aux 4 coins de la ville..." La moto avait déjà bon dos !

Ces déboires, ajoutés au fait qu'il vendait 2 000 F ce qui lui revenait à 2 500 F, achevèrent de dégoûter Duncan de la "Pétrole". Il perdit dans l'aventure 250 000 F. !

L'usine mère ne prospéra pas longtemps non plus, les clients lui préférant des motos plus modernes, et nouvelles, telles les "Werner" ou les "Peugeot". Et M. Wolfmuller se tourna vers de nouvelles autres activités. Sa moto était rentrée dans l'histoire. Il lui reste cependant le mérite d'avoir largement contribué à la cause de la moto, et d'avoir été le premier à en fabriquer commercialement.

P. N.

POUR GARNIR VOS VITRINES

J. P. BLAISUS

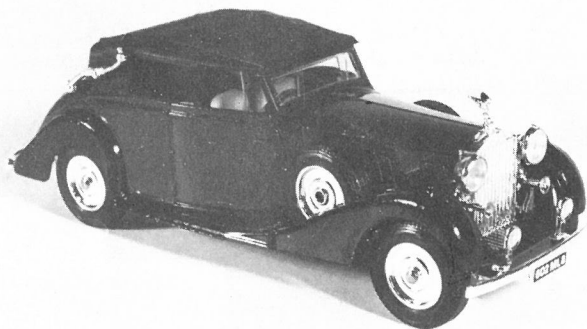
Rolls-Royce Phantom III (Solido, France) Prix : 41 F.

Annoncée déjà depuis près d'un an dans le catalogue 1976 où la reproduction de l'avant laissait penser à une Phantom I, c'est finalement une très belle Phantom III carrosserie 2 portes décapotable, que nous propose Solido. Cette miniature au 1/43ème vient heureusement compléter la gamme de la série "Age d'Or".

Bien réalisée, comme toutes les productions Solidojouets, elle ne souffre que quelques remarques, en particulier les poignées de portières et le pignon de réservoir qui auraient pu être chromés.

Comparé à Rio dont les nouveautés se font toujours attendre, son prix est tout à fait raisonnable. C'est un modèle qui aura certainement beaucoup de succès et qui, nous l'espérons, donnera envie à Solido de continuer dans cette voie. A noter que depuis quelque temps la Delage D-8 sort avec de nouveaux coloris moins criards, et est ainsi beaucoup plus près de la réalité.

Une nouvelle version 40 ch Renault, caisse sport, est annoncée pour mars ou avril 1977.



Traction Avant Citroën (Roman, 1/15ème) Prix : 47 F

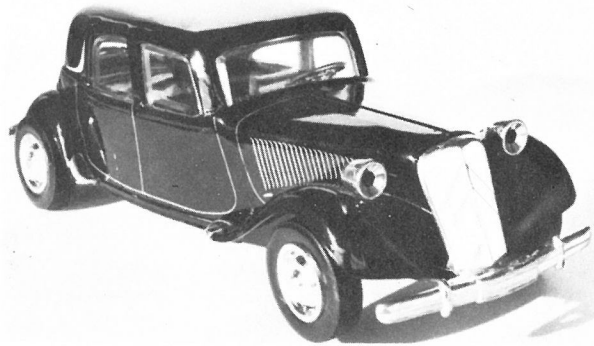
Encore une Traction qui, cette fois-ci, arrive d'Espagne. Il ne s'agit que d'un jouet, mais il présente suffisamment de particularités pour ne pas laisser le collectionneur indifférent. Faisant largement appel à la tôle imprimée, il n'est peut-être pas très réaliste mais il possède beaucoup de charme et, si l'on excepte la voie arrière beaucoup trop large, il ne trahit pas trop les formes de la vraie Traction. Un jouet à offrir à un jeune amateur, pour l'initier au plaisir de la voiture ancienne !



Packard Formal Sedan (Bandai, 1/16ème) Prix : 250 F

Née en 1937, cette splendide berline est conçue sur le châssis du roadster, déjà connu. On retrouve donc le même moteur 12 cylindres, et la même facilité de montage. Le capot s'ouvre, tout comme les quatre portes, qu'il convient de bien ajuster.

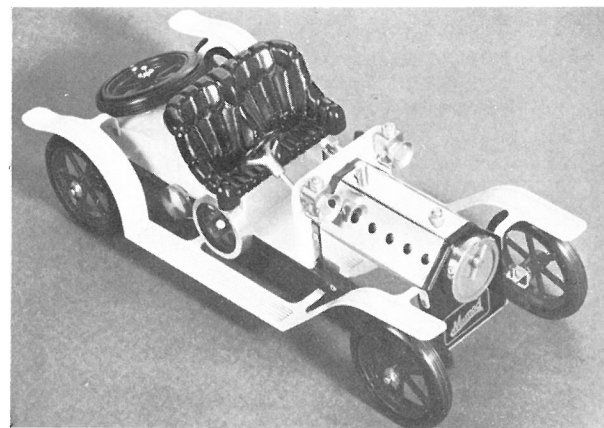
Les pièces qui sont nouvelles, par rapport au roadster, sont du niveau auquel Bandai nous a maintenant habitués : plastique d'excellente qualité, moulage sans défaut. Il suffira de soigner tout particulièrement la décoration de l'intérieur et la peinture de la carrosserie pour obtenir une maquette de prestige.



Une voiture à vapeur de 40 cm Prix : 450 F

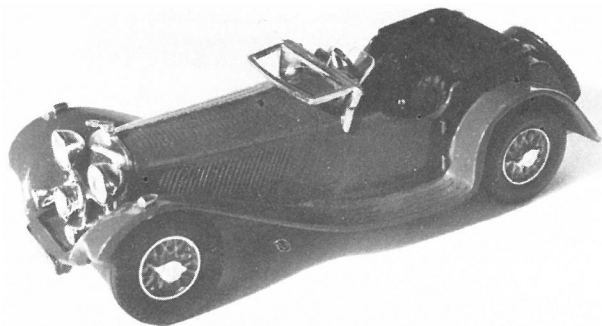
A la fin du siècle dernier, et au début de l'actuel, la vapeur eut de nombreux partisans chez les automobilistes. Mais le nombre de ceux-ci diminua rapidement devant les énormes avantages du moteur à pétrole. Peut-être qu'avec 80 ans de retard les vaporistes auraient plus de chance, en raison de l'économie que leur apporterait la vapeur. Celle-ci aura peut-être sa revanche vers la fin du siècle, quand le pétrole — devenant rare — son prix déjà important deviendra exorbitant. L'avenir nous le dira.

C'est pourquoi la grande marque anglaise "Malins (Engineers) Ltd" spécialiste du moteur à vapeur modèle réduit vient de lancer sur le marché international la "MAMOD" un roadster de sport à vapeur dans le style "Belle Epoque".



Cette voiture n'est en fait qu'une réalisation miniature "dans le style" des voitures de sport du début du siècle. La chaudière miniature y est placée sous le capot abritant habituellement le moteur, tandis que le tout petit moteur à vapeur est disposé à gauche au droit du plancher ; un levier permet d'en augmenter la vitesse, et d'obtenir la marche arrière. Toute ces pièces sont soigneusement réalisées en cuivre jaune, ainsi que quelques autres accessoires, et se détachent harmonieusement sur la carrosserie blanche, le châssis et les roues étant par ailleurs rouge.

Les caractéristiques générales de cette intéressante réalisation sont : longueur 394 mm, largeur 165 mm, hauteur 134 mm, empattement 302 mm, voie 137 mm, poids 1,814 kg.



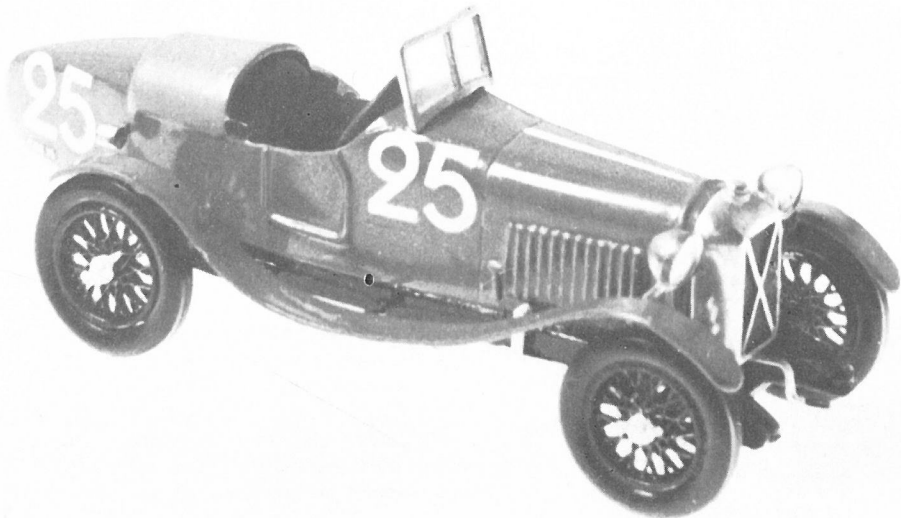
Jaguar SS 100 (Western Models, 1/43ème) *Prix : 180 F*

La SS 100 possède enfin la miniature qu'elle mérite ! "Western Models" a parfaitement reproduit la célèbre voiture anglaise, en copiant non seulement ses lignes mais en réussissant à en faire revivre l'esprit. Bien équilibrée, fidèle, élégante et nerveuse, comme l'originale. Les roues à rayons chromés sont équipées de pneus en nylon noir. Les feux de gabarit n'ont pas été oubliés sur les ailes avant, ni le jaguar sur le bouchon de radiateur.

Salmson Le Mans 1927 (Grand Prix Models) *Prix : 85 F*

Après nous avoir présenté une très belle Bugatti type 55 au 1/43ème, Grand Prix Models nous propose maintenant une très jolie Salmson type Le Mans.

Ces modèles en métal, au 1/43ème, parfaitement bien moulés sont toujours très facile à monter, et leur prix raisonnable.



Arvis

*"A chaque page il se passe quelque chose dans:
Who's what , l'Annuaire des Collectionneurs."*

*Utiliser pour vos ventes, échanges, recherches,
achats, sans intermédiaire, sa "collection" unique de
15.000 adresses de collectionneurs Privés, ainsi que
sa liste internationale de 2.000 bulletins de clubs.*

- 2 volumes - 1.000 pages - 200 ill. - Classement direct par thèmes de collections.

Les deux volumes : 115 F_s seulement port compris (presque épuisé)

Envoi immédiat dès réception du règlement (c.c.p. La Source 30.028.97.J).

- Who's what , 7 rue Greffulhe 75008 Paris -

TOUS LES MODELES PROPOSES DANS CETTE RUBRIQUE
SONT DISPONIBLES A :

LA BOUTIQUE DE L'AUTOMOBILISTE, 42 RUE DU BAC,
75007-PARIS. 75007-PARIS.

CHRONIQUES

L'EXPOSITION ADOLPHE KEGRESSE A HERICOURT

Un peu tard nous venons d'être informés par les organisateurs de l'exposition qui s'est tenue sur ce génial inventeur dans son pays natal Héricourt (Haute-Saône), du 3 avril au 15 septembre 1976.

Nous le regrettons d'autant plus que nombre de nos lecteurs se seraient sans doute dérangés pour aller la visiter. Une intéressante notice historique — malheureusement pratiquement pas illustrée — a été heureusement publiée par les organisateurs.

Pour rendre hommage à Adolphe Kégresse — qui mit les armées du Tsar sur chenilles bien avant que celles-ci ne fussent adoptées par les autres au monde, et qui ne déposa pas moins de 45 brevets d'inventions sur l'automobile — nous publierons dans un futur numéro l'histoire passionnante de ce génial franc-comtois.

LE CONCOURS DE CONSOMMATION POUR VOITURES ANCIENNES ORGANISÉ PAR "LE CERCLE CITROËN"

Cette intelligente manifestation se déroula le 24 octobre dernier sur le circuit de l'A.C.F. de 1923. Les organisateurs tentèrent avec succès d'y reconstituer le Grand Prix de l'A.C.F. catégorie Tourisme, au cours duquel les pilotes couraient avec une quantité limitée de carburant, tout en recherchant naturellement la vitesse ; devant tenir compte de leur consommation ils risquaient de tomber en panne avant de terminer la course s'ils ne savaient pas refréner leur ardeur.

En 1976, il ne s'agissait que de consommer le moins de carburant possible, bien qu'une vitesse moyenne minimum fut imposée, compte tenu de l'ancienneté, et de la cylindrée.

Plusieurs clubs y participèrent dignement en présentant 21 magnifiques voitures : ainsi étaient représentés le Delahaye-Club, le Club Hotchkiss, l'Amicale Salmson, le Cercle Citroën, et des représentantes d'Amilcar et Peugeot. Ce fut d'ailleurs une Amilcar 1921 conduite par M. Couteau qui remporta l'épreuve avec une consommation aux 100 km de 7,125 litres et une moyenne de 55,42 km/h. Suivaient dans le palmarès : une Salmson, une Peugeot, et deux Delahaye, Hotchkiss et Citroën.

L'épreuve se termina dans une accueillante auberge tourangelle de Neuillé-Pont-Pierre, autour de Maître Fouquet président du Cercle Citroën, du Comte Bernard de Lassée de l'A.C.O., MM. Allard de la Sté André Citroën, Lovancourt de la Cie Total, etc.

"l'automobiliste" félicite le Cercle Citroën pour l'organisation de cette épreuve constructive.

LE 8ème RALLYE AMILCAR-SALMSON

Avec la participation de 102 concurrents dont : 35 Amilcar, 29 Salmson, 1 Bignan et 1 cyclecar Peugeot, cette manifestation belge a remporté un franc succès les 4 et 5 septembre dernier à Braine-l'Allend. Nous avons annoncé cette manifesta-

tion dans notre précédent numéro, et "l'automobiliste" peut ainsi être fier d'avoir contribué au succès de ce rallye belgo-français.

"GLORIOUS CAVALCADE OF HISTORICAL TRANSPORT" — MAI 1977

L'on ne peut pas dire que nos amis britanniques s'y prennent au dernier moment pour annoncer leurs manifestations, et nous ne pouvons que les en féliciter. Nombre d'organismes du continent devraient s'inspirer de cette prévoyance, et verraient ainsi augmenter les participants à leurs manifestations.

Organisée par le "Transport Trust", en collaboration avec la "National Benzole Co Ltd", cette manifestation doit se dérouler sur l'International Air Fair, à Biggin Hill dans le Kent, les 13, 14 et 15 mai 1977. Elle doit réunir plus de 150 véhicules tous antérieurs à 1939.

Pour tous renseignements complémentaires prière de vous adresser à : Michael Milliken, "Historical Transport Cavalcade", Biggin Hill Airport, Kent, TN 16 3BN (Grande-Bretagne), téléphone : Biggin Hill 72.277, ou Guildford 62.514.

RETROMOBILE 1977

Devant le succès remporté par cette exposition en 1976, "Rétromobile" aura lieu en 1977 du samedi 26 février au dimanche 6 mars, au Pavillon des Expositions, place de la Bastille, dans l'ancienne gare.

Les visiteurs y trouveront :

- un ensemble de véhicules rares ou insolites,
- de nombreuses voitures, motos, vélos à vendre,
- des stands où seront proposés des accessoires et pièces détachées pour voitures anciennes,
- des stands de modélisme ferroviaire,
- de nombreux clubs et associations auront également leur stand,
- enfin, des boutiques spécialisées dans le modélisme, la librairie et la restauration des voitures anciennes proposeront aux amateurs un choix important d'articles à vendre.

Pour les associations, clubs ou collectionneurs qui désiraient réserver un stand (il est encore temps), prière de s'adresser à : Monsieur Marc Nicolosi, O.I.P., 62 rue Miromesnil, 75008 Paris, tél. 522.99.30.

L'exposition sera ouverte tous les jours de 12h à 20h ; samedi et dimanche de 10h à 20h ; nocturne le jeudi de 12h à 23h.

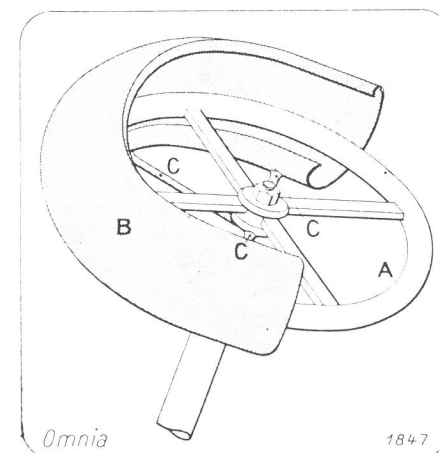
Une exposition à ne pas rater qui aidera certainement les nombreux collectionneurs à trouver l'accessoire ou la pièce qui leur manque, et qui permettra également de fixer bien des prix remettant de la sorte un peu d'ordre dans la cote des voitures anciennes.

Les Brevets nouveaux

— 66 —

Protecteur applicable aux volants d'automobile et autres machines, en vue d'éviter le froid, et de supprimer l'usage des gants ordinaires. — HENRY CAIN. — Brevet français n° 373635, demandé le 16 janvier 1907, publié le 22 mai 1907.

Sur le tube de direction, en dessous du volant A, sont attachés des bras C C C qui supportent une pièce contournée B. Cette pièce est ainsi fixement disposée



PROTECTEUR DE VOLANT. — A, volant de direction. — B, protecteur. — C, C, C, bras soutenant le protecteur.

en avant du volant, elle protège les mains du conducteur jusqu'à une certaine mesure. Elle demande, par contre, que les mouvements de braquage n'aient pas une trop grande amplitude. — Henry MACÉ.

Si actuellement l'on rencontre des garnitures de simili-fourrure pour les volants, l'on ne trouve plus de "protecteur" contre les intempéries tel celui-ci. Il est vrai que c'était en 1907 et que les mains des chauffeurs de torpédo, ou autres voitures découvertes du début du siècle, en avaient bien besoin par mauvais temps.

DEMANDE D'ABONNEMENT A "l'automobiliste"

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

M

1 1
1 2 3 x 75
1 6 1 5
2 1
8 6 1
9 2 2 5

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

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

M

1 1
1 2 3 x 75
1 6 1 5
2 1
8 6 1
9 2 2 5
1 7 5
2 2 5
2 2 5
9 7 5 0

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

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

Je désire m'abonner* me réabonner pour (6 nos)
à votre revue, à partir du n° au n° 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

*Rayer la mention inutile
**En lettres majuscules

DEMANDE D'ABONNEMENT A "l'automobiliste"

Chers Messieurs : Je ne suis pas sure du-
quelle numero se termine

France : 60,00 F mon abonnement courant)
Etranger : 75,00 F mais j'ai reçu NO

Je désire ~~m'abonner~~ me réabonner pour (6 nos)
à votre revue, à partir du n° au n° inclus.
Vous trouverez ci-joint un règlement de la somme de 75... F =
Par ~~chèque~~ bancaire ~~ou CCP 3 volets~~.
NOTE CD 100.-

MERCI !

NOM** FERLOV
PRENOM PETER
ADRESSE 119 C, ALDERSHIVILEVEJ
CODE POSTAL DK-2880 VILLE BAGSVAERD
DATE

*Rayer la mention inutile
**En lettres majuscules

l'automobiliste

la revue de l'amateur

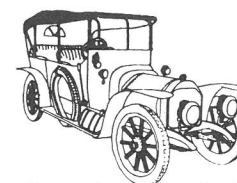
42, Rue du BAC
75007 Paris



l'automobiliste

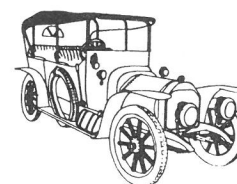
la revue de l'amateur

42, Rue du BAC
75007 Paris



l'automobiliste

la revue de l'amateur



l'automobiliste

la revue de l'amateur

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 : 60,00 F t.t.c.
- toute ligne supplémentaire 10,00 F t.t.c.
- toute annonce est payable d'avance.

Cher. **PEUGEOT** 402 ou 402B (six glaces), très bon état. Jürgen Borgmann, Gellertstrasse 35, 3 Hannover 1, Allemagne.

Cher. urgent pour **BUGATTI** type 46 : 2 pneus Dunlop cord pavé 600x20, 1 porte-roues (2) de secours arrière origine, 2 bouchons de réservoir d'essence d'origine. D. Langanay, 31 r. Eugène-Lecoq, 76420-Bihorel-Lès-Rouen.

Rech. pièces, carte grise **AMILCAR** CGS et CGSS. Mouttet 14 r. Bg. Reynaud, 05700-Serres, tél. 65.15.74 h.bureau.

Achète **OLD-TIMER** soit à refaire, soit parfait état de marche, préfère modèles 1900-1925. M. Klos, Baslerstrasse 98, D-7801 Schallstadt (RFA).

Cher. de toute urgence 1 fond de montre noir état neuf pour une montre de 8 cm diamètre pour **BUGATTI** type 46. D. Langanay, 31 r. Eugène Lecoq, 76420-Bihorel-lès-Rouen.

Cher. châssis **MATHYS** type P, 1922-1927. M. Aguilera, 34 r. Taupin, 31500-Toulouse.

Cher. motos de course, toutes années **NORTON MANX**, **VELOCETTE KTT** et **TT**, **RUMI AJS 7R**, **TERROT**, **GUZZI**, **FN.M86**, **SAROLEA GREGOIRE**, **BENELLI**, etc. Faire offre A. Kiéné, 10 r. Adélaïde Lahaye, 93170-Bagnolet.

Cher. **JAGUAR** type E bon état. R. Paule, 43 r. H. Maréchal, 69800-St-Priest.

Rech. carrosserie **FORD T** torpédo ainsi que radiateur, volant, ressort avant et arrière, 2 verres de phare. Faire offre chiffrée C. Dubœuf, 26 r. de l'Hopital, 42600-Montbrison, tél. (77) 58.35.54.

Cher. cloche embrayage pour adaptation de moteur Indenor sur **JEEP Willys**. Tél. 735.00.65 soir.

VENTES

Vends **AMPHICAR** type 770, 1962, état neuf, prix à débattre après essais sur Lac d'Hossegor — **DAIMLER** type DB18, 1950, 6 cyl. en ligne, 14CV, splendide voiture anglaise, prix : 22.000 F, parfait état de marche — **FACEL HK500**, 1957, moteur Chrysler très belle — **CITROEN 5CV** Trèfle C3, 1929, véritable 3 places décalées, restauration de grand goût, mécanique pneus neufs, sellerie, peinture ext. véritable bijou, prix : 22.000 F — **PANHARD LEVASSOR X72SS**, 14CV, 6 cyl., 1933, première main, parfait état de marche, 30.000 F, possibilité reprise échange. Musée Automobile, 40150-Hossegor, tél. (58) 72.00.23.

N. 664 - Vends **HOTCHKISS** 1350, très bon état 10.000 F — **FORD** Comète 13CV roues fils très bon état 10.000 F. — **SIMCA 6** très bon état 3.000 F. Ecrire au journal qui transmettra.

Vends **HOTCHKISS** type 413, année 1933, 13CV, 8 places, prix : 8.000 F, téléphoner (63) 57.65.44.

Vends **CITROEN** Traction 7CV, 1938 plus remorque "Tren Car". M. Labourdette, tél. soir Tours (47) 61.00.26.

Vends **VW** type SP2, 1974, état neuf, modèle brésilien unique en Europe dédouané, plaque origine, 35.000 F. Tél. C. Pernet 788.76.15.

Vends **202** 38 roues pilotes plus pièces rechange — Moteur **TRACTION** offre avant visite. Henri Bordet, 02130-Fère en Tardenois.

Vends **CITROEN C4** GMFP grand luxe 1931, entièrement restaurée, 12.000 F. Dargnat, 735.15.63.

Vends Quadrilette **PEUGEOT** 172R, 1924, faux cabriolet, état neuf, 2 places, roues à rayons, nomb. pièces détachées neuves en plus. Duvivier, 5 bd. Bessières, Paris, tél. 627.45.62.

Vends **FACEL II** 1963, boîte mécanique, climatiseur, parfait état, 45.000 F. Tél. 660.73.59.

Vends **FIAT** roadster sport Balilla état neuf — **CITROEN 5CV** 1922 et B2 Torpédo — **PEUGEOT** 201 coupé 2 places spider 1929 — **CITROEN C4** torpédo 1929, bas prix — **RENAULT** torpédo NN état neuf. Giorgi "l'Abri", route de Bédoin, 84000-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends **CITROEN 11BL**, 1949, plus pièces détachées, 4.000 F. Daufresne. Tél. h.bureau 723.70.14, domicile 260.59.94.

Vends **TALBOT MD78** première main, complète à restaur., 6 pneus neufs, bon état génér. non roulé depuis 1947, notices jointes, plus superbe bouchon de radiateur signé. Tél. 260.61.81 tard le soir.

Particulier vend à collectionneur **MASERATI** Mexico 4,2 l., 1969, très bon état, 30.000 F. Tél. (94) 95.01.74.

Vends **TRACTION** type 11B, année 1952, très bon état 6.500 F. S. Renaud, 158 av. Carnot, 17000-La Rochelle, tél. 34.12.90.

Vends 50 voitures 1930 à 1965, liste contre deux timbres, reprise, échange. R. Fournie, 31620-Cépet.

Vends moteurs **DELAHAYE** 4,5 l., 3,5 l., 4 et 6 cylindres ; **HOTCHKISS** 4,5 l., 3,5 l., 411, 413, 680, 686, 2050 ; **PEUGEOT** 402, 202, joints, pièces, dém., dynamos. Neufoca, 6 rue G. Castelnau, 17000-La Rochelle, tél. (46) 34.05.19.

Vends ou échange contre **QUADRILETTE** une **RENE GILLET** 7CV, années 1924/1925. M. Delatouche, 9 r. des Roses, 78250-Meulan, tél. 474.04.62.

Vends **DELAGE CO2**, 1922, 6 cyl., 4 pl. torpédo très rare, état exceptionnel, seul. 20.000 miles, 6 bons pneus 895x135, prix élevé. Marsh, 2 Croftway Woodcote, Reading, Berkshire, U.K.

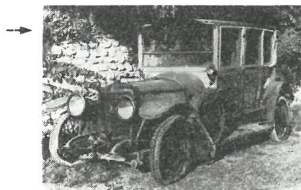
Vends **MG**, 1934, type PA n° 795 ACT 2S4 concours condition, prix intéressant. M. Tucom, Agen, tél. (58) 66.40.98.

Vends Traction **CITROEN 11BL**, 1952, bon état, prix à débattre. Y. Lambert, Humbercourt, 80600-Doullens.

Vends **JAGUAR** très bon état, type E année 1962, carrosserie CI 2 places, 22CV, prix : 25.000 F. Téléphoner (63) 57.65.44.

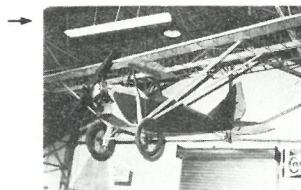
Vends **CITROEN** Traction 11B 53 familiale état excellent 6 000 F. M. Bertet, 3 rue Le Nôtre, 21000-Dijon.

Vends **PANHARD X26SS**, 4 cyl., 16CV, 1917, Binder, 6 glaces, sép. chauffeur, strapontin, moteur non grippé, 6 roues raf 720x120, à restaurer. Faire offre sérieuse Laurent Chatain, 73190-St-Baldoph.



Vends châssis, moteur, pièces, carte grise **MONA SIX**. M. Mouttet, 14 r. Bg Reynaud, 05700-Serres, tél. 65.15.74 h.bureau.

Vends **AVION MILLET** 1930, "Pou du ciel", moteur Anzani 3 étoiles, au plus offrant. Musée Automobile, 40150-Hosségor, tél. (58) 72.00.23.



Vends occas. diverses pièces **TRACTION, SIMCA 5, 4CV, 2CV** et autres plus pneus. Tél. 336.28.66 ou après 20 h. 707.72.03.

Vends moteur **DARMONT MORGAN**. M. Ch. Carré, "Le Haut Villiers", 41400-St-Julien de Chedon, tél. (39) 32.02.13.



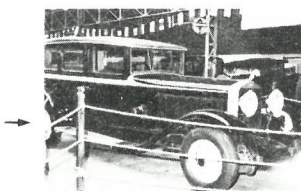
Vends **RENAULT AX** 1909 restauration, unique, intérieur cuir rouge, blanche avec filet rouge, visible, pneus neufs, pour achat possibilité reprise. Musée Automobile, 40150-Hosségor, tél. (58) 72.00.23.

Vends **ADLER** cabriolet junior 1936 parfait état général, traction avant sous licence Rosengart, petit bijou à saisir 25.000 F. Musée Automobile, 40150-Hosségor, tél. (58) 72.00.23.



Un pneu de voiture de collection s'achète chez Jousse, tél. 44.21.14 Moulins, 03005-Avermes. Tous pneus ordinaires avec fortes remises.

Vends **CHAIGNEAU BRASIER** 1928, cond. int., prix à débattre. A. Treille, tél. (73) 80.08.02.



Vends **HISPANO SUIZA** 1927, 46CV photo prise en cours de restauration, état parfait, prix : 180.000 F possibilité reprise et crédit. Musée Automobile, 40150-Hosségor, tél. (58) 72.00.23.



Vends **CITROEN** type 15 six année 1952, très bon état, prix : 10.000 F. Téléphoner (63) 57.65.44.

Vends **CITROEN** Trèfle 1923, très roulante exc. état mécanique, 2 moteurs suppl., tél. 597.01.27 (18h).

← N. 665 - Vends collection 48 médailles. Ecrire au journal qui transmettra.

← Vends **CITROEN** 11BL52, impeccable, intérieur comme neuf, 8.500 F. M. Frezouls, 3 r. des Foissants, 81000-Albi, tél. (63) 54.10.48 (env. photos détail).



A vendre **JIDE** 1300 G très belle présentation et excellente finition, prix : 20.000 F. M. Coudray, 603.61.91 h.bureau.

← Vends **BENTLEY** S1, 1956, conduite à droite, bicolore, état général absolument impeccable. Ecrire P. Lheriau, 28260-Les Gâtines Rouges, ou tél. 479.52.70 après 20h.



Vends roadster **SINGER** L4AD de 1953, complète mais en partie démontée. M. Gevrey, 12 quai St-Vincent, 69001-Lyon.

Vends **CITROEN** AC4, 1930, moteur, boîte, pont, sellerie, peinture refaits, 13.000 F. Tél. (20) 69.04.56.

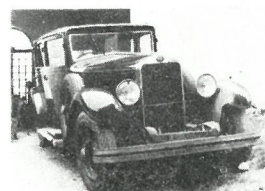
← Vends **MERCEDES** 220S cabriolet, 1956, impeccable, tél. (78) 60.14.30 h.bureau.



Vends lot 3 **CITROEN** 11CV, 54, 53, 38 dont une refaite à neuf, nombreuses pièces. Prix à débattre. Tél. (88) 97.04.07.

Vends 5 pneus 140x40. M. Augé, 17 J. Allemane, 94500-Champigny-sur-Marne.

← Vends **DELAGE** D6S, 6 cyl., 14CV, 1931 Letourneur et Marchand, châssis long, 4 glaces, strapontin, 6 roues Rudge, moteur neuf (facture), 6 pneus neufs 19", radiateur neuf, électricité neuve, chromes neufs, reste sellerie et peinture. Faire offre sérieuse : Laurent Chatain, 73190-St-Baldoph.



* * *

l'automobiliste

la revue de l'amateur

42, rue du Bac - Paris 7ème - 548.82.05

"l'automobiliste" qui paraît maintenant depuis plus de 10 ans, constitue pour l'amateur ou le collectionneur une documentation exceptionnelle sur l'histoire de l'automobile ancienne, et c'est plus de 1.100 pages que représentent les 44 numéros déjà parus. Le numéro 1 est épuisé depuis longtemps, les numéros 2, 4, 6 et 21 seront bientôt épuisés à leur tour. Si vous ne l'avez déjà fait, hâtez-vous de compléter votre collection qui sera bientôt rare et recherchée.

- | | | | | | |
|-------|---|--------------|--|-------|--|
| N° | COURSE DE SAINT-PAUL
MUSEES DE SURY ET BRIARE
NOTICE RETTEN BUGATTI
PREMIER RALLYE DELAGE | N° 12 | TESTE & MORET
EVOLUTION DU SIGLE RENAULT
VOITURES ANCIENNES A MONTLHERY
LA FULVIA SPORT 1,3
CABRIOLET, COUPE, COACH ? | N° 27 | DELAHAYE 135
COUPES DE L'AGE D'OR 1972
201 PEUGEOT |
| N° 2 | LES MOTOCYCLETTES D'AVANT 1914
LES 6CV RENAULT ET NN
LA GLADIATOR "COURSE" 1903
LA LEGENDE D'AMILCAR
PARIS/ROUEN 1966
TARGA FLORIO | N° 13 | MOTOS KOEHLER ESCOFFIER
FIAT 509
PEUGEOT DE COURSE 1911
PROTOTYPES J.P. WIMILLE
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ? (suite) | N° 28 | LA CROISIERE JAUNE
(première partie) |
| N° 3 | BUGATTI BRESCIA
LES LORRAINE DIETRICH
LES 6CV AMILCAR
LES FAUSSES "COURSE"
LA MORT D'ALBERT CLEMENT
LES PARIS/NICE | N° 14 | LES 2 PATTES RENAULT 8 ET 9HP
AMILCAR 6 CYLINDRES
LAMBORGHINI MIURA | N° 29 | LA CROISIERE JAUNE
(deuxième partie) |
| N° 4 | LES LORRAINE
LES VOITURES SALMSON
LES MALHEURS DES 3 ROUES
LES DEMOISELLES DE BILLANCOURT | N° 15 | MOTOS DOUGLAS
LES E.R.A.
RENAULT SAPRAR-SPORT
LA LASPOUGEAS 1896 | N° 30 | BEDELIA
CHARRON |
| N° 5 | TRICYCLE LEON BOLLEE
MOTOCYCLETTES 1914-40
ROLLS-ROYCE 1904-14
LA REGINETTE | N° 16 | TURCAT-MERY
LES MARQUES MARSEILLAISES
DELAGE 1500 | N° 31 | LE MANS 1934-1939
BUGATTI 13 |
| N° 6 | CITROEN 5HP
MONOGRAMMES PANHARD & LEVASSOR
LES MASE
LE SALON 1927 | N° 17 | BUGATTI LES "ROYALE"
ALFA ROMEO P2, 1923
MONTLHERY 1969 | N° 32 | BALILLA
M.G.
MODELISME |
| N° 7 | DE LA QUADRILETTE A LA 5CV PEUGEOT
FORD A
LES TAXIS PARISIENS
REGLAGES SALMSON, AMILCAR | N° 18 | B.M.W. TYPE RUSSIE
FORD "T"
BALLOT | N° 33 | MATHIS "LES EMY"
LES GNOME & RHONE TYPE ARMEE |
| N° 8 | LES CYCLECARS A 3 ROUES
DES 4CV TRES SPECIALES
LE BOL D'OR
LES PNEUMATIQUES | N° 19 | MOTOS RENE GILLET
FARMAN
FIAT 804
BERLIET | N° 34 | LES RALLYES DE MONTE-CARLO 1911-1939 |
| N° 9 | LES CREATIONS D'EMILE DARL'MAT
LE BUGATTISTE
LES SANDFORD
1er PARIS/NICE 1893
LES MOTOS A.B.C. | N° 20 | PARIS/NICE
SCHWIMMWAGEN
MONTLHERY | N° 35 | MONTE-CARLO 1974
LEONARD DE VINCI ET L'AUTOMOBILE
SALON ALPHA AUTO |
| N° 10 | LES MASCOTTES ET BOUCHONS DE RADIATEURS
MONSIEUR VIOLET (SIMA-VIOLET)
MUSEES D'AUTOMOBILES ANCIENNES
(LE MANS ET MUSEE DU FOREZ)
BUGATTI AU BEC HELLOUIN | N° 21 | J.A.P.
R. SENECHAL
MG K3
LES C4 CITROEN | N° 36 | MERCEDES G.P. 1914
LA SIMCA-CINQ
100 BUGATTI A LYON |
| N° 11 | LA NEW-PHANTOM (Phantom I)
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ?
DES DEBUTS DE LA LOCOMOTION MECANIQUE
AUX TRAINS ROUTIERS...
MUSEES AUTOMOBILES (suite) | N° 22 | MOTOCYCLETTE PEUGEOT 1905
LA 57 S BUGATTI
DE DION BOUTON | N° 37 | LE FARDIER DE CUGNOT
LE BUGATTISTE F. LOISEAU
LA T.A. CITROEN (première partie) |
| | | N° 23 | CHASSAGNE
ALFA ROMEO P3 | N° 38 | LA T.A. CITROEN (deuxième partie) |
| | | N°s
24-25 | LE MANS DE 1923 à 1933
SILVERSTONE
RALLYE FIAT | N° 39 | HARLEY DAVIDSON
LA CROISIERE NOIRE
MERCEDES TYPE "SS" |
| | | N° 26 | MG - LES "J"
LA JEEP
PARIS/DEAUVILLE
RALLYE SALMSON 71 | N° 40 | LES "22" et "15"-SIX T.A. CITROEN
LE COMPRESSEUR "ROOTS"
70 ANS DE CARROSSERIES |
| | | | | N° 41 | L'AUTOMOBILISME AU FEMININ
LES FEMMES DANS LES RALLYES
DE MONTE-CARLO
LES "LAMES DE RASOIR" A MONTLHERY |
| | | | | N° 42 | HOTCHKISS
DELAGE D-8S
LES ORIGINES DES MASCOTTES DE
RADIATEUR |
| | | | | N° 43 | L'AMORTISSEUR HYDRAULIQUE HOUDAILLE
LES ALFA ROMEO 6 C 1750 cc
LE "BISON" V.B. 100 |
| | | | | N° 44 | PANHARD & LEVASSOR
150 CAPOTS D'AUTOMOBILES
LA "PETROLETTE" |