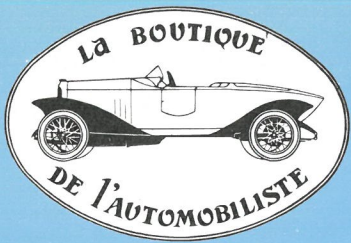


SPECIAL AMILCAR 6 CYL.

l'automobiliste



n°14
6f



LA BOUTIQUE DE L'AUTOMOBILISTE
vous présente un choix important de belles
maquettes à monter vous-même.

42 rue du Bac, PARIS VII - LIT. 82-05

MERCEDES BENZ 300 SL

The unique "Gullwing" model

An incomparable Assembly Kit that captures all the glamour of this great car

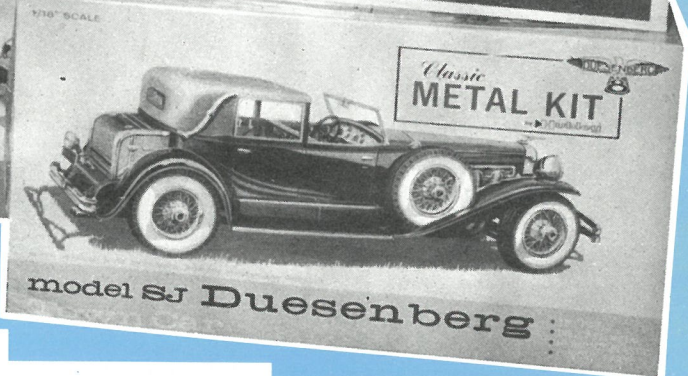
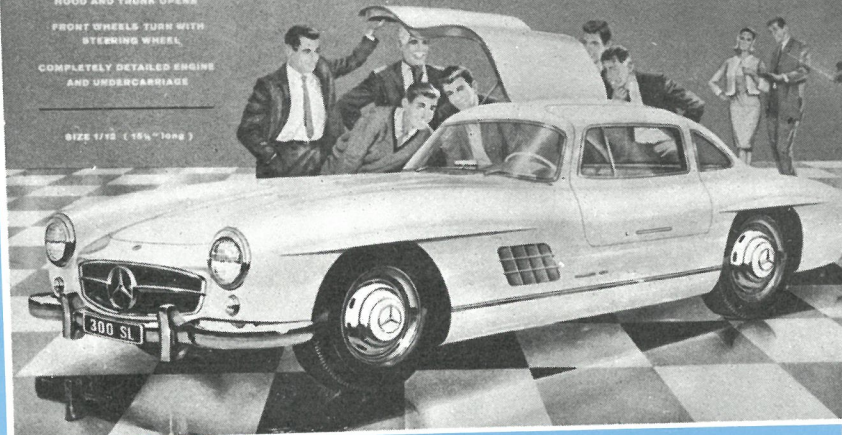
DOORS OPEN AS ILLUSTRATED

HOOD AND TRUNK OPENS

FRONT WHEELS TURN WITH
STEERING WHEEL

COMPLETELY DETAILED ENGINE
AND UNDERCARRIAGE

SIZE 1/18 (15 1/2" long)



HUBLEY métal kit

Duesenberg 1/18	116,00
Packard 1930 sport phaëton 1/22	55,00
Chevrolet 1932	38,00
Model A phaëton	34,00
Packard roadster 1930	56,00
Chevrolet roadster	38,00
Chevrolet phaëton 1932	38,00
Model A town Sedan	34,00

MONOGRAM 1/24

Ford 1930 coupé/cabriolet	20,00
Ford 1934 " "	20,00
Ford 1936 " "	20,00
Rolls-Royce phantom II	40,00
Bugatti 35 B	40,00
Lincoln continental 1941 cabriolet	28,00
Cord phaëton Sedan 1937	28,00

LINBERG 1/32

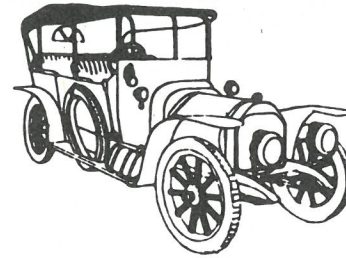
Lincoln 1928	14,00
Packard 1930	14,00
Ford G.T.	14,00

POCKER-TORINO

Alfa-Roméo 1931	380,00
Fiat F. 2 - Grand Prix de France 1907	280,00

JO-HAN 1/25

Cadillac cabriolet 1931	28,00
Cadillac ambulance	28,00
Cadillac V16 1931	29,00
Mercédès Benz 500K 1934	28,00



N° 14

AVRIL - MAI 1969

Le numéro : 6 F.

l'automobiliste

la revue de l'amateur

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

PARIS/NICE 1969 va ouvrir une saison automobile active et passionnante. Claude Lehmann spécialement chargé au sein du bureau du CLUB DE L'AUTOMOBILISTE de cette première épreuve, s'est donné à fond pour reconstruire ce que les événements de l'an passé nous avaient contraints d'annuler. Au rendez-vous du 14 mai après-midi, Esplanade des Invalides (ou à la Maison de la Radio) : 80 équipages et un plateau de voitures de premier ordre. Nul doute que de nombreux amateurs ne viennent assister au départ le Jeudi 15 mai à 1 heure du matin. 1.000 kilomètres en deux étapes. L'une très longue, l'autre très difficile (2 cols), une apothéose sur le circuit de MONACO, voilà une belle et difficile épreuve, sportive à souhait et bien dans la ligne des prestigieuses épreuves du CLUB DE L'AUTOMOBILISTE. Nos amis du V.C.C.F. et du CLUB CHARENTAIS de J.P. Charpentier prendront le relais dès le week-end de la Pentecôte, avec un PARIS/LA ROCHELLE ponctué par un record d'arrêts-dégustations du Bourgueuil au Cognac. La saison 1969 est bien partie.

Vous trouverez dans ce numéro une étude sur les 2 cylindres RENAULT par J.P. Boutet. Anthony Hannover, le fanatique des AMILCAR et SALMSON, couvait depuis longtemps un article sur le chef-d'oeuvre AMILCAR : la 6 cylindres ; avec le fougueux point de vue de Jacques Potherat, il vous présente une histoire complète de cette fameuse voiture que nous espérons voir un jour revivre sur les circuits. Encouragés par les uns, critiqués par les autres, nous maintenons que la belle automobile n'a pas d'âge. Il s'en construit encore quelques-unes, avec des qualités et des défauts, mais surtout dotées de l'attrait certain de fortes personnalités. Jean-François Held vous donne son opinion sur les LAMBORGHINI MIURIA. Vous connaissez certainement "Je roule pour vous" volume extrait des chroniques parues dans le Nouvel Observateur et Adam. Si vous ne connaissez pas encore ces chroniques, vous découvrirez avec plaisir que J.F. Held ne se contente pas d'analyser une automobile, mais qu'il cerne avec précision le caractère de l'Automobiliste fait pour la conduire.

l'automobiliste

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
Courrier des Lecteurs		2
Les 2 pattes Renault 8 et 9 HP	J.P. Boutet	4
Amilcar 6 cylindres	A. Hannover - J. Potherat	10
Un bénédictin de l'automobile	J. Dumontant	36
Lamborghini Miuria	J.F. Held	38
Paris/Nice 1969		42
Chroniques		44
Petites Annonces		46

Notre couverture : Charles Martin sur Amilcar 6 cylindres.

Abonnements 1 an - 6 numéros

Spécifier à compter de quel numéro

France : 35 F - Étranger : 40 F.

Couverture cartonnée : 50 F - Étranger : 55 F.

Directeur de la publication : Adrien Maeght

Rédacteurs : Ch. Bodin, A. Hannover, A. Peuvergne,

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

Dépôt légal 2ème trimestre 1969, commission

paritaire n° 44.457.

Tous droits de reproduction réservés pour

tous pays.

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

Depuis la parution de quelques articles sur les motos, en particulier sur celui de la Koehler, nos lecteurs nous annoncent toutes sortes de découvertes ; il faut surtout noter que ce sont les plus jeunes qui semblent s'y intéresser, tel Olivier Boisriant 17 ans et demi, de Ozouer-le-marché, qui a trouvé une griffon 1923.

Un excellent début pour une collection.

Notre correspondant a fait une très belle découverte ; il s'agit d'une F.N.

M.A.L.

Malgré la modestie d'un monocylindre, nous estimons que c'est "une belle pièce". Comparaison faite avec nos documents, nous pensons qu'il s'agit d'un modèle antérieur à 1909. (L'illustration de la F.N. se trouve dans l'ouvrage "Motocyclettes et Tricars" de M. Zerolo).

Motocyclette légère F.N.

(12) : cylindre de 225 centimètres cubes. Refroidissement par ailettes. Carter en fonte. Soupape d'admission en acier au nickel. Démultiplicateur (voir description au chapitre VII).

Carburateur F.N. (13) avec admission d'air variable (voir description au chapitre III).

Allumage par magnéto Simms-Bosch à bougies (14).

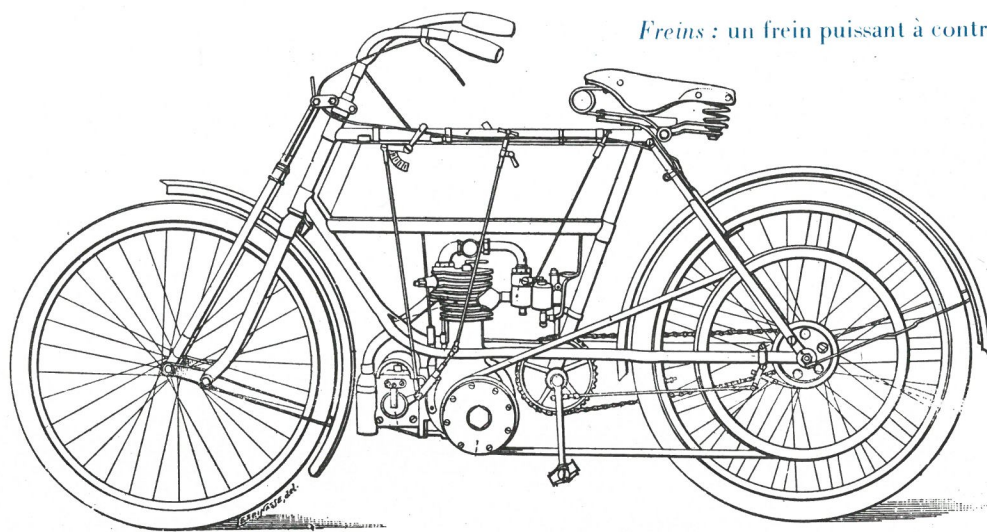
Transmission par courroie (19) avec tendeur de courroie réglable en marche (voir description au chapitre VII).

Cadre (1) en tubes renforcés, avec raccords et pédaliers en acier estampé. Cadre bas ; empattement d'axe en axe de roues : 1m24.

Réservoirs (22) en laiton oxydé ; capacité du réservoir d'essence : 6 litres ; réservoir d'huile séparé contenant 1 litre 1/4.

Fourche élastique compensatrice des chocs (voir description au chapitre II).

Freins : un frein puissant à contre-pédalage.



— Motocyclette légère F. N.

Mon grand-père qui était "confiseur pâtissier" avait acheté en 1913, un châssis Delage 4 cylindres qu'il fit carrosser en petite camionnette pour ses livraisons.

Cette voiture servit jusqu'en 1926 ou 27. Depuis elle est restée bien à l'abir dans un garage et même les années de guerre n'ont pas troublé sa retraite. L'ayant remise en route et "astiquée" je me propose de m'en servir.

Malheureusement les personnes que j'ai consultées au cours des rallyes où manifestations ont toujours fait la moue dès que j'annonçais sa qualité de camionnette ; certains m'ont même conseillé de jeter sa carrosserie pour la remplacer par une deux places (châssis court) plus attrayant.

J'aime cette voiture telle qu'elle est, elle évoque pour moi toute une période que je n'ai connu que par les souvenir de mon grand-père ; je préfère abandonner l'idée de participer à des rallyes plutôt que de la transformer.

N'y a-t-il aucun espoir de pouvoir un jour sortir avec cette voiture sans risquer d'être jeté sur le bas-côté de la route par quelques Coupé chauffeur de haute lignée.

F.B. Cannes.

Il existe bien à Paris un groupe d'amateurs qui affectionne plus particulièrement les transports en commun et à l'occasion les voitures utilitaires, mais leur activité est malheureusement centrée sur les chemins de fer et les autobus.

Le Club de l'Automobiliste vous accueillera de toute façon pour des sorties amicales qui devraient se multiplier au cours de l'année, et nous espérons que comme en Angleterre des amateurs de voitures comme la vôtre organiseront un grand rallye.



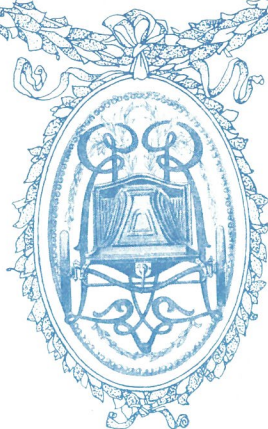
AUTOBIOGRAPHIE
musée permanent de l'automobile **RENAULT**

TORPÉDO DEUX PLACES 1913

Type AX - Moteur : 4 temps - Nombre de cylindres : 2 - Cylindrée : 1 205 cm³ - Alésage : 80 mm -
Course : 120 mm - Puissance nominale : 9 CV - Performances : 65 km/h.

LES 2 PATTES RENAULT 8-9-HP

AX



AG

Les Frères RENAULT présentèrent leur première 2 cylindres au Salon de 1903, celle-ci avait un moteur 100x120mm. C'était une 10/12 HP.

Au cours des années suivantes la construction de ce modèle fut améliorée mais les caractéristiques du moteur 100x120 restèrent inchangées jusqu'en 1910. Ces véhicules étaient souvent carrossés en coupé de ville qu'il ne faut pas confondre avec les types que nous exposons plus loin. Ce type de 10/12 HP ne fut fabriqué qu'à peu d'exemplaires.

On distingue généralement les autres 2 cylindres RENAULT en 2 puissances : les 8 HP qui étaient des voiturettes 2 places, les 9 HP qui étaient des voitures de louage jusqu'en 1920.

par
J. P. Boutet

En 1905, les Compagnies de Fiacres de Paris envisagèrent le remplacement de leurs chevaux par des automobiles. Quelques fiacres automobiles circulaient déjà à Paris en 1900 ; surtout des fiacres électriques. Le premier fiacre à essence fut, pensons-nous, le Vis-à-Vis De Dion Bouton transformé par le carrossier Outhenin Chalandre qui plaçait le chauffeur résolument à l'avant de la carrosserie. Il existe encore deux De Dion Bouton avec cette carrosserie.

Les constructeurs d'automobiles participèrent à des concours de fiacres automobiles et il s'avéra que les automobiles avec un moteur à 2 cylindres remplissaient le mieux le rôle que l'on désirait leur confier. C'est ainsi qu'à partir de 1905 il y eut à Paris plusieurs Compagnies de Fiacres qui utilisèrent chacune une marque différente.

Il y eut ainsi des fiacres automobiles : De Dion Bouton, Charron, Brouhot, Vinot-Deguingand, Brasier, Renault, Unic, etc. . . munis de moteurs 2 cylindres de 8 à 10 HP.

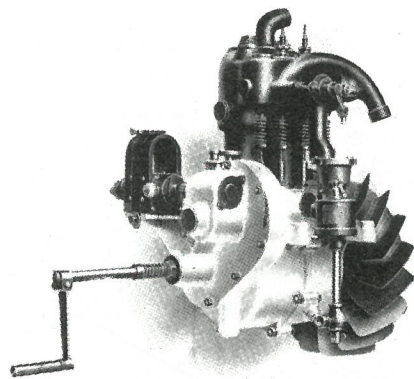
La Compagnie Autoplace et plus tard celle de la Compagnie Générale utilisèrent des RENAULT.

En 1905 fut exposé au Salon de décembre le premier fiacre 2 cylindres RENAULT, mais c'est en 1906 qu'ils furent mis en service. La désignation fiacre sous-entend un siège avant comme ceux des hippomobiles. Banquette droite avec accoudoirs en fer. La carrosserie est un simple coupé avec des glaces aux portières et devant les passagers. Ce type fut utilisé de 1906 à 1910 environ. Puis le fiacre se transforma en taxi dont le chauffeur disposait d'un siège avant avec dossier comme sur les torpédos. Le coupé devint landaulet, c'est-à-dire avec capote qui se rabattait vers l'arrière. Un système ingénieux et compliqué d'articulations permettait cette transformation.

C'est ainsi que "l'Imagerie" présente "Le Taxi de la Marne".

En 1913 RENAULT construisit deux autres carrosseries sur le même châssis AG 1 : un coupé à conduite intérieure et une torpédo 4 places.

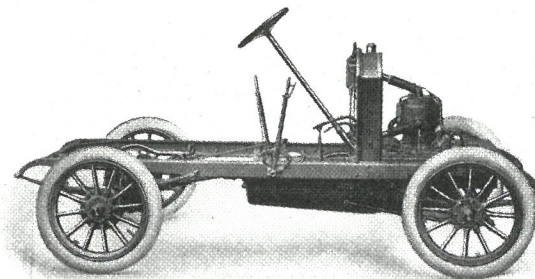
De 1914 à 1920 les taxis RENAULT furent construits uniquement pour la Compagnie Générale de Taxis de Paris.



La voiturette RENAULT fut produite de 1909 à 1914, seul le type 1914 s'appela EK au lieu de AX comme tous les précédents, toutes furent des deux places et seules en 1913 et 1914 le coupé docteur décapotable et le coupé limousine furent des conduites intérieures.

Comme ces types 8 et 9 HP ont été fabriqués pendant une assez longue période il est assez difficile de les différencier, voici quelques indications complémentaires qui vous permettront de dater vos véhicules si la plaque constructeur est disparue :

En 1909 Louis RENAULT extrapola la mécanique du type AG sur un châssis voiturette. Il se servit du même moteur et du même embrayage mais là s'arrête la similitude. Tout le reste du véhicule est plus petit : châssis, roues, boîte de vitesses, pont arrière, direction, essieux. Comme vous remarquerez sur le tableau ci-joint on désigne la voiturette comme une 8 HP alors que quelquefois le moteur a le même alésage que la 9 HP. C'est une de nos bizarreries de chevaux fiscaux !

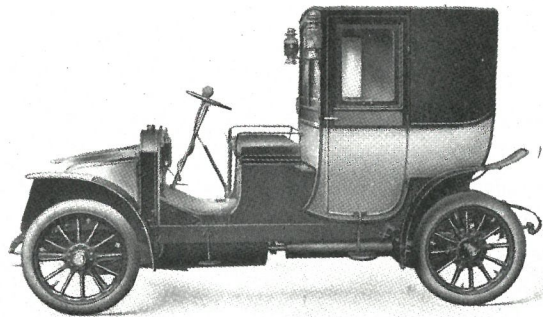


1/ Les essieux avant des modèles AG étaient tubulaires jusqu'en 1909, profilés en I après cette date.

2/ Sur tous les ponts arrière de RENAULT de cette époque les trompettes sont tubulaires et parfaitement cylindriques. Sur l'une ou les deux trompettes, sont poinçonnées : la puissance 8 ou 9 HP, la date de fabrication, le rapport du couple. Ces marques sont situées généralement du côté du gros écrou de réglage du latéral de la couronne qui se trouve vissé sur un demi-carter du pont arrière. Pour distinguer ces marques il faut mettre le métal à blanc. Si celles-ci sont martelées, une main "maquilleuse" est passée par là.

Il se peut aussi que le pont arrière ait été remplacé pour cause de rupture ; c'est le point faible de ces voitures.

3/ Les modèles antérieures à 1911 ont un moteur dont le graissage s'effectue par une pompe à huile qui est solidaire du compte-gouttes fixé au tableau de bord. Cette pompe est actionnée par un excentrique sur le côté droit du moteur. Le moteur est donc à carter sec, rond à la partie inférieure.

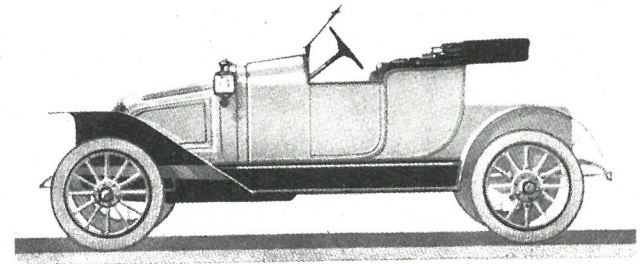


4/ Les modèles de 1911 et postérieurs ont la pompe à huile dans le moteur et l'huile est envoyée dans le compte-gouttes qui est sur le tablier. Le carter inférieur du moteur est plat.

5/ Les automobiles RENAULT portent en général l'inscription RENAULT FRERES jusque vers 1910, puis Louis RENAULT, de 1910 à 1911, ou AUTOMOBILES RENAULT de 1910 à 1920, fin de la série des 2 cylindres..

Ces marques se retrouvent sur la plaque constructeur, sur les chapeaux de roues, sur le couvercle de boîte de vitesses et sur le pont arrière.

6/ Sur les modèles AG Taxi, il y avait des chapeaux de roues marqués CG et AUTO-PLACE. Les bouchons de remplissage d'huile, poignées de portières et accessoires d'éclairage portaient également la marque de la Compagnie de Taxi.



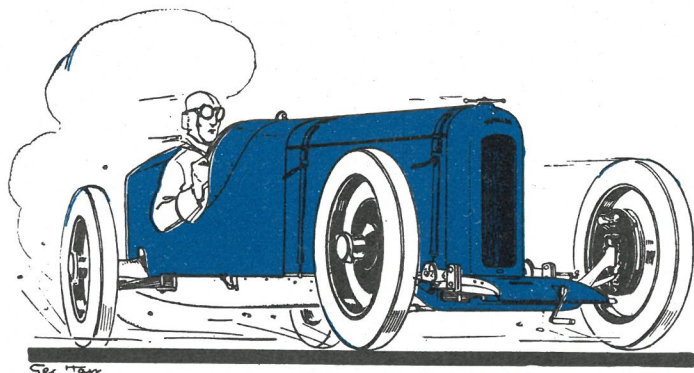
J.P. BOUTET

Années	Numéros de Fabrication	Types	Puissance	Alésage et Course	Voie	Empattement	Roues	Appellation	Caractéristiques
1906	4500 à 7000 "	AGa AGb	8HP "	75 x 120mm "	1m260 "	2m300 2m540	810 x 90 "	Fiacre Coupé	Châssis normal - RENAULT FRERES Châssis allongé "
1907	7000 à 9000 "	AN AL	8HP "	80 x 120mm "	1m260 "	2m300 "	810 x 90 "	Fiacre Paris Fiacre Londres	- RENAULT FRERES "
1908	9000 à 14000	AG	8HP	75 x 120mm	1m320	2m530	810 x 90	Fiacre	- RENAULT FRERES
1909	14000 à 18700 "	AG AX	8HP "	80 x 120mm 75 x 120mm	1m320 1m150	2m550 1m950	810 x 90 710 x 90	Fiacre Voiturette	- RENAULT FRERES 2 places rotonde "
1910	18700 à 25000 "	AG1 AX	9HP 8HP	80 x 120mm 75 x 120mm	1m320 1m150	2m530 2m100	810 x 90 710 x 90	Taxi et break Voiturette	"AUTOMOBILES RENAULT" 2 places rotonde
1911	25000 à 30000 "	AG1 AX	9HP 8HP	80 x 120mm 75 x 120mm	1m320 1m150	2m585 2m100	810 x 90 710 x 90	Taxi Voiturette	Landaulet - "AUTOMOBILES RENAULT" 2 places. Torpédo avec ou sans auvent
1912	30000 à 35000 "	AG1 AX	Mêmes caractéristiques qu'en 1911. Pour les 2 modèles						
1913	35000 à 41000 "	AG1 AX	9HP 8HP	80 x 120mm 80 x 120mm	1m320 1m150	2m585 2m370	810 x 90 710 x 90	Taxi et Torpédo Voiturette	4 places 2 places Torpédo. Coupé Docteur décapotable et coupé
1914	41000 à 47000 "	BP	9HP 8HP	80 x 120mm 75 x 120mm	1m320 1m320	2m585 "	810 x 90 "	Taxi "	Fabriqué spécialement pour la Compagnie Générale "
1914/18	47000 à 58000	EK	8HP	80 x 120mm	1m150	2m370	710 x 90	Voiturette	Torpédo. Coupé Docteur et conduite intérieure
1920		FD	9HP	80 x 120mm	1m320	2m585	810 x 90	Taxi	Compagnie Générale uniquement roues Renault à rais bois amovibles



LA VOITURETTE 1.100 cmc.

LA PLUS VITE DU MONDE
200 KILOMÈTRES A L'HEURE



Dimanche 9 Mai 1926 : Journée des Records à Arpajon

AMILCAR

JUSTIFIE SA RÉPUTATION

EN S'ADJUGEANT 3 RECORDS MONDIAUX

Kilomètre et Mile lancés **1^{er}** MOREL sur AMILCAR, à la formidable moyenne
-- -- de 197 km. 422 à l'heure -- --

Kilomètre départ arrêté **1^{er}** MARTIN sur AMILCAR, à la moyenne -- --
-- -- de 126 km. 072 à l'heure -- --

Voitures Sport 1.100 cmc. **1^{er}** BARCELONE : Course de Côte de la Rabassada
SOLER sur AMILCAR, en 4 m. 39 s. 2/10 (record)
- battant toutes les catégories voitures sport -

VICTOIRES ÉCLATANTES

confirmant les incontestables qualités de démarrage, accélération et tenue de route des Voitures Amilcar.

Société Nouvelle pour l'Automobile Amilcar : 31 à 47, Bd Anatole-France, à Saint-Denis (Seine)

plus q'une voiture,
une Ambiance

par Jacques POTHERAT

Ils n'étaient pourtant pas mauvais ces petits Amilcar, c'étaient même de très bons cyclecars, d'excellentes voiturettes, mais les Salmson devaient être meilleurs.

Si tant est qu'il n'existe de miracles nulle part, il ne s'en trouve encore moins en automobile...

Non pas une bombe, mais un pétard mouillé.

Pourtant le départ avait été pris, si l'on peut s'exprimer ainsi, pour des roues Rudge, "sur les chapeaux de roues". Encore marquée de la tache originelle cyclecariste, avec une cylindrée voisine de 1100 cc. et un poids inférieur à 350 kilos, on aurait dû avoir entre les mains une véritable petite "bombe". Ce n'était malheureusement qu'un pétard mouillé...

Un choix considérable de carrosseries séduisantes, constituaient en fait l'atout maître de la marque : beaux C.G.S. aérodynamiques, aux fausses allures de voitures de Grand Prix, plus vrais que nature ; carrosseries "skiff" en bois exotiques, propres à faire rêver des tribus de pagayeurs sioux ; C.C. entoilés, fragiles nacelles, légères et graciles comme des cellules de Blériot ou d'Antoinette, fuselées comme des Zeppelin. Tout ces modèles étaient propres à décharger les inhibitions de leurs heureux propriétaires.

L'Amilcar, tape à l'oeil, c'était le grand "Bernard l'Hermite" de la gent cyclecariste, magnifique coquille abritant un ridicule insecte : le moteur.

De mécanique ? point, ou si peu. . . tout juste un propulseur rudimentaire. Mais quel échappement !

Les techniciens de Salmson eurent à coeur, tout au long de leur carrière, d'ignorer les sciences subtiles et délicates de l'échappement. Faute de concilier judicieusement, tubulures, mégaphones et décibels, leurs moteurs n'exhalèrent que cliquetis asthmatiques, baillements à peine contenus, ou soupirs polis. La mélancolie de l'enfant trop bien élevé, éternellement sage, ennuyeux.

L'Amilcar s'annonçait de loin, cancre, m'as-tu vu, agressif, un tantinet frondeur. Une sonorité ronde, pleine, agressive, un pied de nez. . . On doublait "pied à la planche", la vanne de l'échappement libre ouverte à fond, gueulante. L'honorable et respectable père de famille, calé au fond de sa berline, recevait alors à pleine puissance, le coup de pied au cul d'une génération heureuse de vivre, ravie de ne pas avoir eu dix-huit ou vingt ans entre août 1914 et novembre 1918.

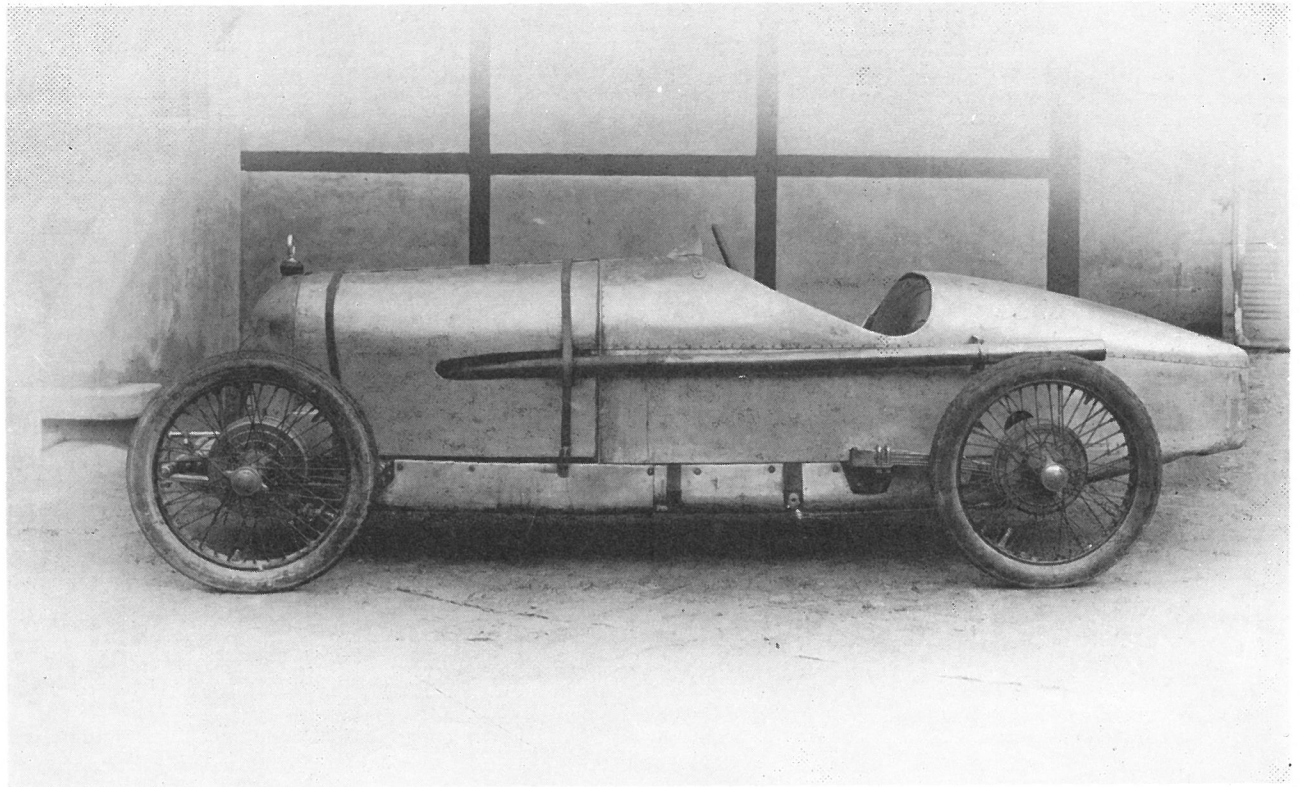
Il y avait aussi des amateurs pour les bananes de Joséphine Baker.

C'étaient les années réputées "folles", dont nous n'ignorons plus les sempiternels clichés * : la "garçonne", Modigliani, dans sa soupente, se mourant dans les affres de la phtisie galopante, au milieu d'un Montparnasse indifférent (où il était déjà de bon ton de voir le tout-Paris s'afficher pour la plus grande joie et la prospérité des limonadiers). On allait volontiers s'encanailler à Pigalle, mais les vrais durs préféraient faire la loi sur les "fortifs". Paul Poiret rêvait de voir défiler dans ses trois péniches-ateliers de couture,

toutes les houris de Mahomet. Pendant que son frère Raymond s'exhibait en péplum et spartiates, dans un Saint-Germain-des-Prés qui n'étaient pas encore la "poubelle à snobs", Isadora Duncan se pavanait en Amilcar sur la Promenade des Anglais, au côté de beaux jeunes gens soigneusement gominés au "Bakerfix" ; une vie trop courte, pour une écharpe trop longue (re-cliché). . . De cette époque, les mythes nous abusent.

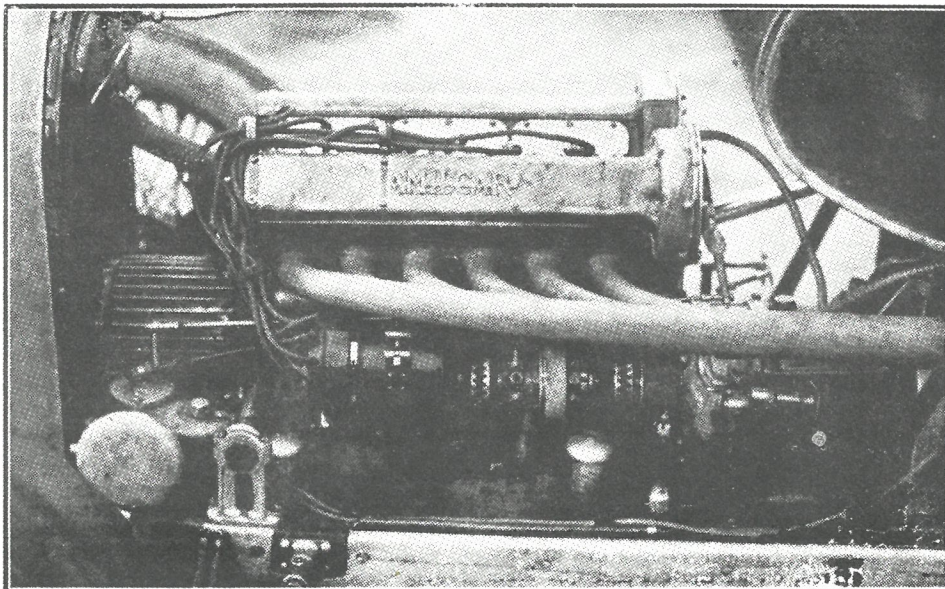
Incontestablement, le Salmson était le meilleur, hélas il portait en lui l'infinie tristesse du premier de la classe ; la sclérose des jeunes filles "bien pensantes" élevées dans les "principes", ce je ne sais quoi qui n'incite guère au viol.

L'Amilcar était le plus beau, le plus désirable. Il faisait envie, et c'était suffisant. (Un peu quand même la Bugatti du pauvre, ou plutôt du pas tout à fait riche).

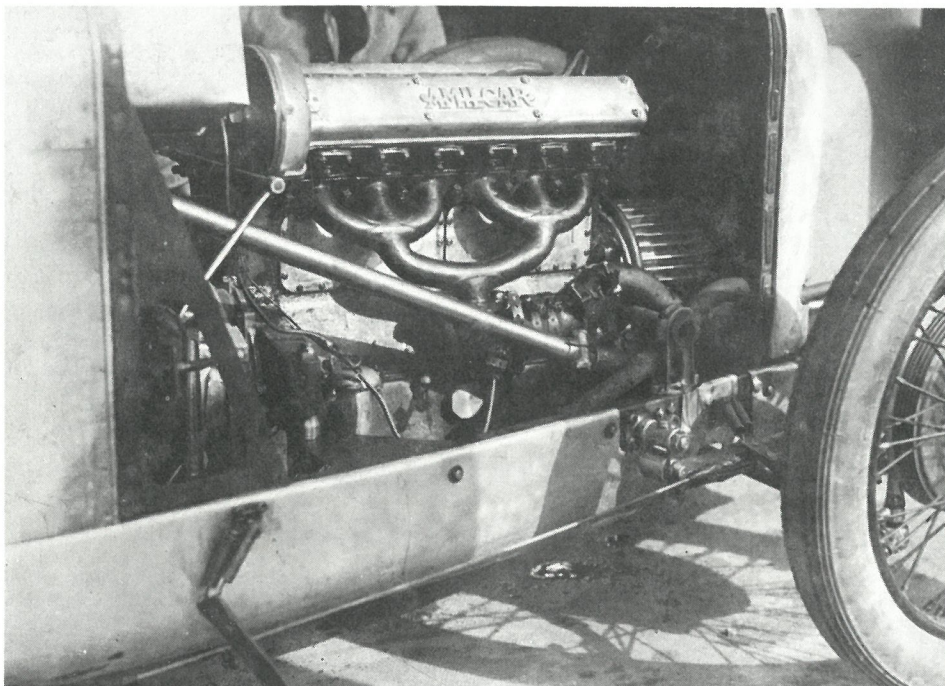


6 cylindres type C.O. de 1926.

* N.D.A. : Anthony Hannover se rendait d'une façon régulière chez Old England, (haut lieu de l'automobile, puisque Stuart Sandford y présidait aux destinées du rayon cravattes), afin d'investir son argent de poche dans de superbes chaussettes à carreaux assorties à ses knickerbockers.



*Le moteur 6 cylindres
expérimental de fin 1925.*



*en page de droite le stand
Amilcar au Salon de l'Auto
1926.*

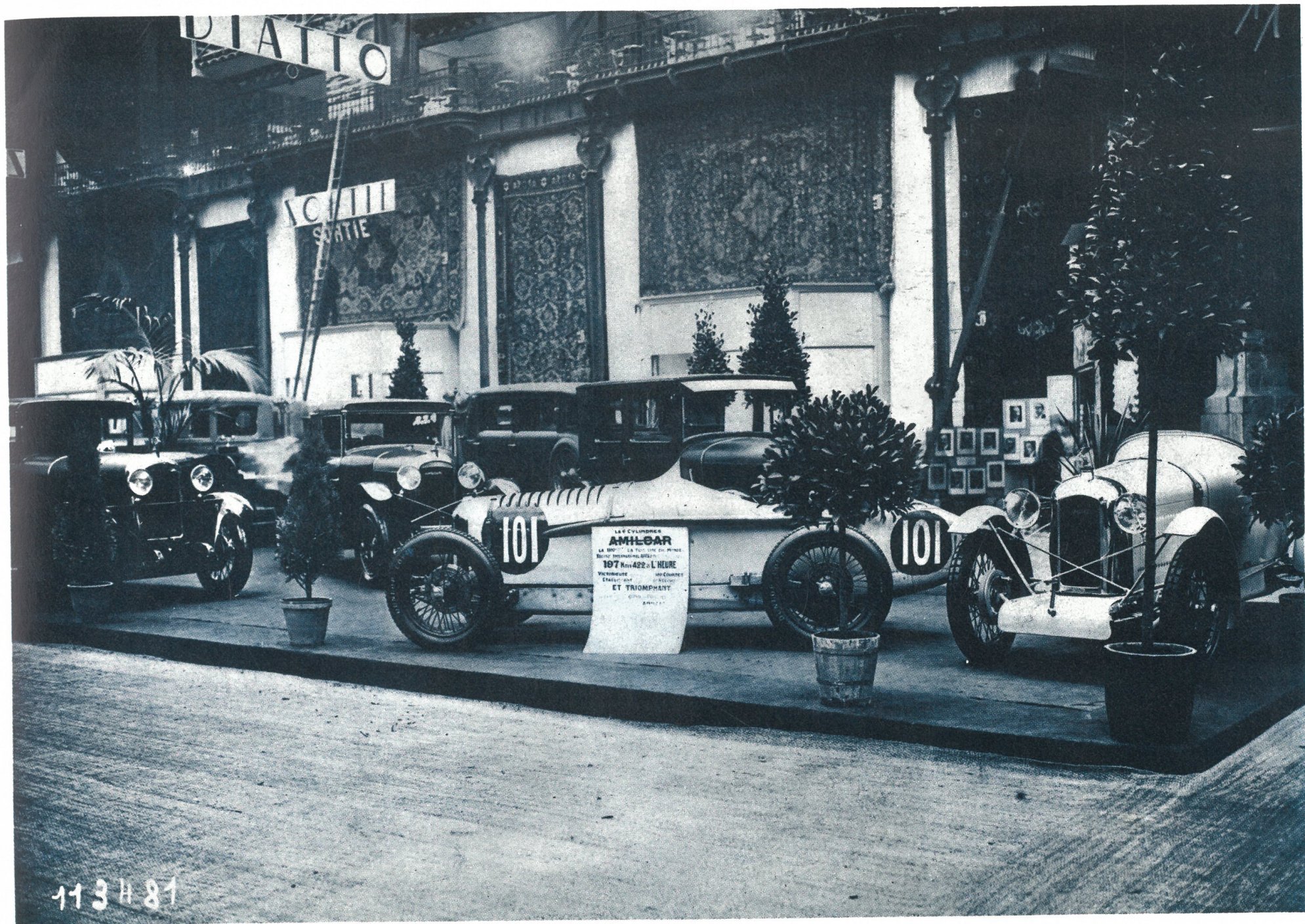
Il y avait en fait deux clientèles aux aspirations distinctes : l'une applaudissant sans réserve Joséphine Baker, ses négritudes, ses cocotiers et ses bananes ; l'autre déjà sensible au saxophone du jeune Sydnét Bechet.

L'Infâme chenille devenue papillon.

Nous allons voir comment une marque, née sous d'heureux auspices ne gagna qu'un nombre restreint des épreuves auxquelles elle prit part, s'abstenant même, vers la fin, de figurer en même temps que les Salmson sur une grille de départ !

Les premières compétitions se déroulaient entre gens du meilleur monde, la victoire pour Salmson, la deuxième place pour Amilcar, on "remettait ça" dans l'ordre inverse à la prochaine occasion, la première place pour Amilcar et la deuxième pour Salmson, et ainsi de suite. . . pour le plus grand plaisir des pilotes, des clients et des commanditaires. Si d'aventure un outsider (E.H.P, Sénéchal, Mourre ou autres Mauve. . .) venait troubler cette belle ordonnance, réputée immuable, on devait cet évènement à une panne immobilisant l'une des deux équipes rivales, voire les deux à la fois. Tout aurait pu durer ainsi éternellement, si. . . si l'infâme chenille n'était devenue papillon.

Emile Petit, sans doute lassé d'une clientèle d'anciens combattants nostalgiques, se fiant aveuglément à une réputation acquise par Salmson au temps où ses pilotes se distinguaient dans un ciel de gloire, décida enfin de construire un vrai moteur. Pas n'importe quoi, non, un "double arbre", un vrai, un chouette, avec soupapes desmodromiques, bielles légères, et même pour les raffinés, un compresseur, un vilebrequin à rouleaux et un double allumage. On allait montrer ce dont on était capable. . .



413481

Pégase en avait un coup dans l'aile.

Du côté de la rue du Chemin Vert, avec un moteur "tristement teuf-teuf et latéral", on se préparait un avenir de larmes de sang.

Casse, Goutte, Bueno ou Desvaux, et bien d'autres encore, devinrent des noms vite familiers du service course Amilcar ; ils figuraient en tête du palmarès de chaque manifestation, au Ventoux, au Grand Prix des Cyclecars, au Bol d'Or et même hors de nos frontières, à Brooklands ou Saint-Sébastien.

Au début, on essaya bien de résister, de relever le gant, en appuyant un peu plus sur l'accélérateur et un peu moins sur les freins, on prit plus de risques. On alla même jusqu'à soigner la présentation publique, ainsi au Bol d'Or 1925, on aligna trois voitures peintes, l'une en bleu, l'autre en blanc, et la troisième en rouge. Peine perdue, Salmson était toujours en tête !

De courses de côte de seconde ou troisième catégorie en fêtes et réjouissances villageoises, meetings de sous-préfecture ou de chef-lieu de canton, l'équipe Amilcar en arriva à ne plus oser sortir. La mine piteuse, réduits à suivre l'évènement à travers la presse, Morel et les deux frères Mestivier devaient certainement envoyer le coursier au kiosque du coin de peur d'être reconnus. . . .

Les ventes cependant ne marchaient pas trop mal, des Amilcar on en achetait encore suffisamment. Pour aller promener sa petite amie sur les bords de la Marne ou dans les bois de Saint Cucufa, ou en trouver une en jouant les sportifs aux terrasses de Montparnasse à grands coups d'échappement libre. Les pères fortunés offraient de beaux C.G.S. longs comme des havanes, aux jeunes gens méritants et boutonneux, élèves de Louis le Grand, Janson où Stanislas. On en achetait pour aller

en famille, le dimanche, planter des radis à Maisons-Laffitte ou porter une azalée à la grand'tante de Becon-les-Bruyères.

Pour courir, bien entendu, personne n'en voulait plus, Pégase en avait un coup dans l'aile.

Sur la nappe d'une brasserie. . .

A la fin de 1924, devant l'ampleur du désastre, la résistance s'organise activement, sous l'égide du Conseil d'Administration de la Société Amilcar. En étroite collaboration, l'ingénieur "maison" Edmond Moyet, Morel et Mestivier, noircissent des rames de papier à longueur de journée. (André Morel et Edmond Moyet étaient en fait les fondateurs ou plutôt les créateurs d'Amilcar. Leur association naquit d'une rencontre en 1920 au restaurant Exelsior, rendez-vous du gotha de la Porte Maillot. A la fin du repas particulièrement bien arrosé, sur la nappe copieusement recouverte de crayonnages, on pouvait discerner les grandes lignes du futur cyclecar). Revenons donc à notre triumvirat, qui, s'inspirant de la 12 cylindres Delage du Grand Prix de l'A.C.F., donna naissance à une petite merveille, synthèse de ce qui se faisait de mieux alors en matière de technique automobile : 1100 cc., 6 cylindres, double arbre et compresseur. La cylindrée avait été choisie pour courir en "voiturettes" la formule Grand Prix ayant été ramenée à 1500 cc. pour la saison à courir.

Le prototype tentait ses premiers pas à la fin de l'été 1925, tournant à la moyenne de 95 kilomètres dans la dernière heure. André Morel et Edmond Moyet eurent alors une pensée pour Marius Mestivier, qui avait trouvé la mort aux 24 Heures du Mans (Morel et Mestivier faisaient équipe l'accident se produisit aux premières heures de la nuit).

Les experts et la presse spécialisée, accueillirent avec enthousiasme la nouvelle venue. Parmi les épithètes variées, métaphores et périphrases diverses, on pouvait relever fréquemment "Grand Prix en réduction" ou "petite Delage", ce qui est un compliment ; néanmoins elle s'affirma comme ayant son caractère propre et ne devant rien à personne. Charles Faroux, le grand journaliste automobile, fit paraître dans "l'Auto" du 11 novembre, un article dithyrambique, peut être avait-il été sensible au banquet offert par la marque. C'est un chef-d'oeuvre de louanges et de coups d'encensoirs.

Pour parvenir au but, il faut beaucoup de courage.

Enfin, un beau jour de novembre on sortit la remorque, et l'équipe prit la direction de Gometz-le-Chatel. Ce n'était qu'une course de côte, mais pour un début il convenait d'être modeste dans ses ambitions. Pour parvenir au but il faut beaucoup de courage, Amilcariste échaudé craint l'eau froide. . . On ne fut évidemment pas encore premier, mais cependant on se fit remarquer avec une troisième place derrière la 12 cylindres Delage et une 1500 cc. Talbot ; c'est quand même pas mal.

Retour dans l'enthousiasme, suivi de bien d'autres, l'avenir s'annonçait sous un jour nouveau. Bref, on allait enfin pouvoir se marrer un peu. C'était maintenant au tour de Morel et de ses petits copains, de se taper sur les cuisses en voyant arriver l'équipe Salmson sur le terrain. Celle-ci ne nourrissait plus guère d'illusions, par manque de préparation le 8 cylindres qu'elle attendait comme le Messie, ne valant guère que le poids du métal le constituant. L'aluminium, bien que très prisé, ne pèse pas beaucoup dans la balance d'un ferrailleur (si généreux soit-il, et c'est rare).

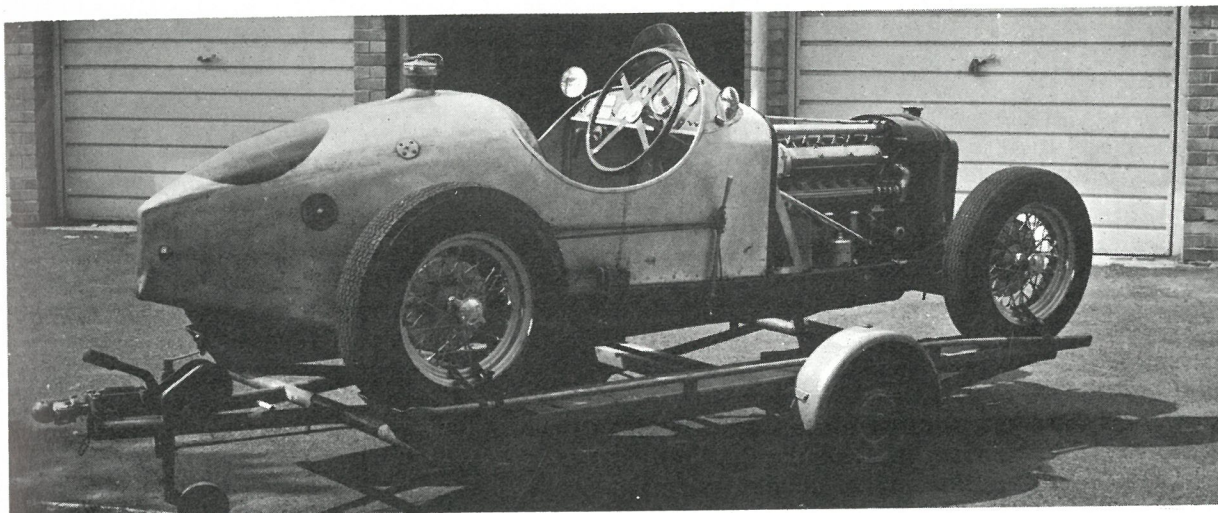


Photo J. Potherat

Une des rares 6 cylindres C.6 en état et qui participe régulièrement aux épreuves organisées en Angleterre.

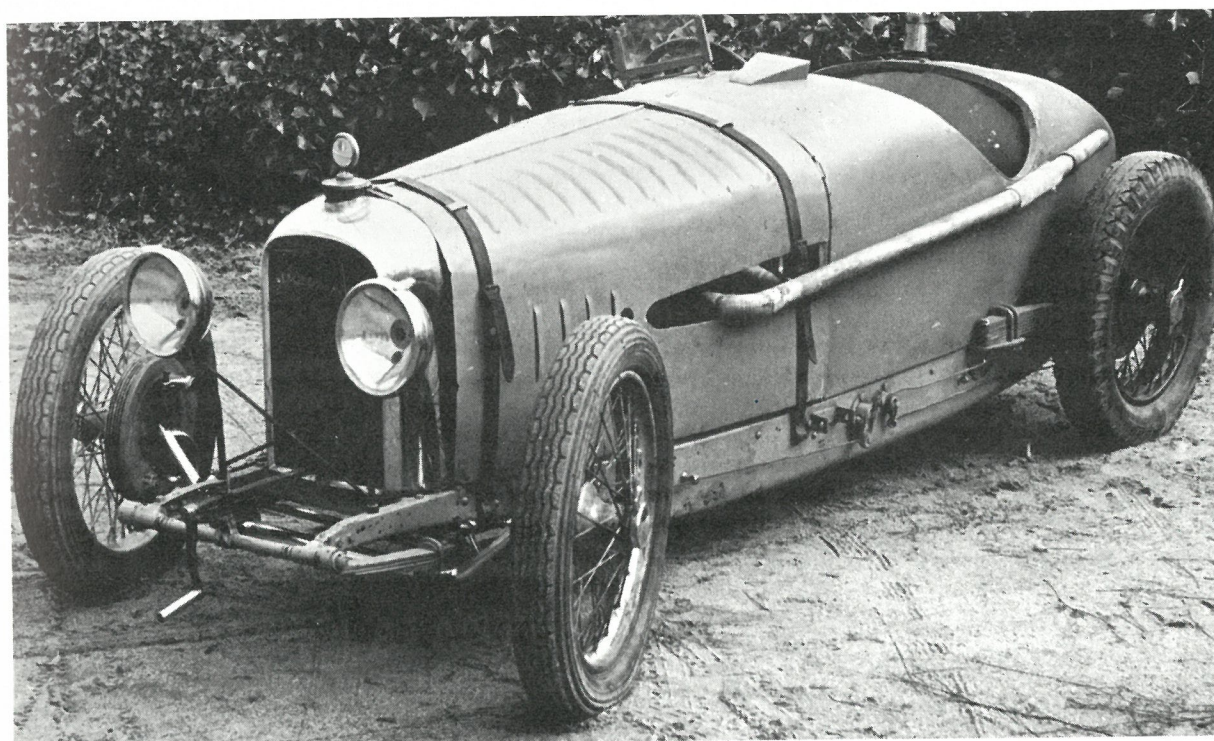


Photo "l'automobiliste"

Une des Amilcar modifiée par Martin, équipée d'un moteur Amilcar 4 cylindres et qui s'illustra néanmoins au Bol d'Or.

Génération spontanée, multiplications chienliteuses. . .

Bien malin qui osera affirmer, en se piquant d'infailibilité quasi pontificale, combien il y eut exactement de 6 cylindres construites.

La cause est entendue, il y a les voitures "d'usine" et les "mulets", pas nécessairement les meilleures, ni les plus belles. Démontées et remontées sans cesse, elles finirent entre les mains de clients plus ou moins fortunés, qui à leur tour les démontèrent et ne les remontèrent pas toutes. . . On en connaît dans certains "Pompéï de l'automobile", en pièces détachées depuis plus de trente ans, et couvées jalousement par des "pilotes-momies".

Il y a celles que les amateurs de l'époque achetèrent neuves, pour la plupart livrées avec des moteurs à paliers lisses, elles connurent des fortunes diverses. Les mieux loties furent nanties de moteurs à rouleaux, cependant la plupart d'entre elles ont été l'objet de viol à main armée, de proliférations chienliteuses : 4 cylindres latéral, quand ce n'est pas une mécanique de Simca 8, de Traction-avant ou d'Aronde. Un sort, une fin de prolétaire (le premier qui rigole, je lui sussure dans le creux de l'oreille, pas discrètement, l'adresse de leur cachette. De toute façon c'est le secret de Polichinelle. . .). Le ciel nous préserve à jamais de "l'amateur", l'enfer est pavé de bonnes intentions.

Enfin, il y a la génération spontanée. N'ayant jamais vu le jour à Saint-Denis, elles sont le fruit du travail acharné, d'amateurs enthousiastes se livrant à un labeur d'enthomologistes Bénédictins. Ainsi le stock de châssis, moteurs et pièces neuves de Vernon Ball et Bone & Porter, fut racheté par Geoff et J.B. Lyndhurst qui mirent gaillardement en chantier leur troisième voiture, (quant aux deux autres, elles marchent fort).

Ouvrons une parenthèse. Toujours de l'autre côté de la Manche, il nous faut mentionner la Ridley Spécial de Lord Ridley. Il employa ses heures d'oisiveté et les revenus que lui procuraient son titre à la construction d'un moteur 746 cc. Monté sur un châssis de 6 cylindres, il battit quelques records dans sa classe jusqu'à ce qu'un accident vienne mettre fin à la carrière du pilote et de la machine. Passons sous silence, dans le même ordre d'idée, la Crommard Spécial.

La meilleur part, presque celle du lion.

Une grande carrière commençait pour la petite Amilcar, qui se poursuivra jusqu'à la guerre. On avait viré à coups de "pompes" les fées Carabosses qui auraient pu se pencher sur son berceau.

Bref, c'était parti.

D'origines diverses, pilotes chevronnés rescapés d'une préhistoire de l'automobile encore proche, amateurs de grand talent ou ténors confirmés du volant, Morel, Scaron, Moriceau, de Gavardie, Duray, Pousse ou Martin, grandirent avec la marque.

Que ce soit en course de côte au Val Suzon, à Gometz-le-Chatel ou Gaillon, en circuit routier comme aux Routes Pavées, la coupe de l'Armistice, sur piste Monthéry, Miramas, dans les épreuves de longue durée, les 24 Heures ou le Bol, la 6 cylindres s'était rapidement hissée au rang des meilleurs, pas la part du lion, mais presque.

La faculté d'adaptation du véhicule était impressionnante, avec ailes ou sans ailes, monoplace ou biplace, le châssis était capable de s'aligner, avec chances, au départ de n'importe quelle épreuve.

Morel et Duray étaient les spécialistes des épreuves de longue haleine, et des records (pour la première fois le cap de 200 km/h. est franchi par une 1100 cc. à Arpajon). De Gavardie s'illustra au Bol d'Or. Moriceau alla porter la bonne parole à Indianapolis 1929. A cette occasion, une 1262 cc. à compresseur fut construite et engagée sous le nom de Thomson Product Spécial. Un accident se produisit après quelques 90 miles, et il ne reste aux Américains rien moins qu'un souvenir imprécis de cet événement.

De toute façon un coup d'oeil au palmarès de la marque, remplace avantageusement tout long bavardage.

Ménie Grégoire consolera vos désillusions.

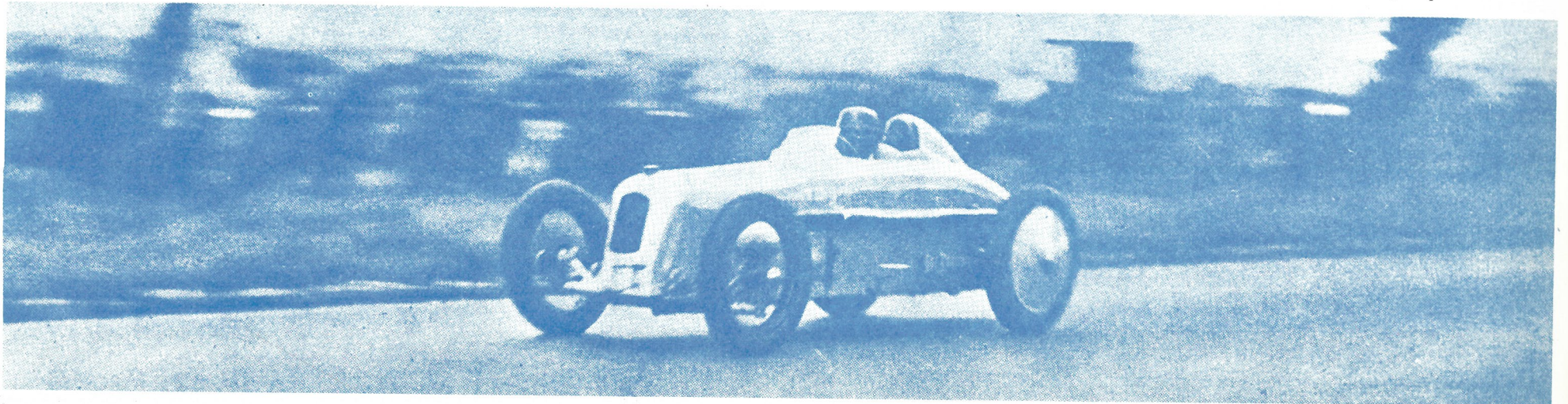
Il en reste encore beaucoup, on ne peut les compter sur les deux mains, il y a trop de voitures et pas assez de doigts. Vous ne les avez jamais vues ? Ce n'est guère étonnant, à part quatre ou cinq d'entre elles, aucune n'est en état de rouler (même sur une remorque).

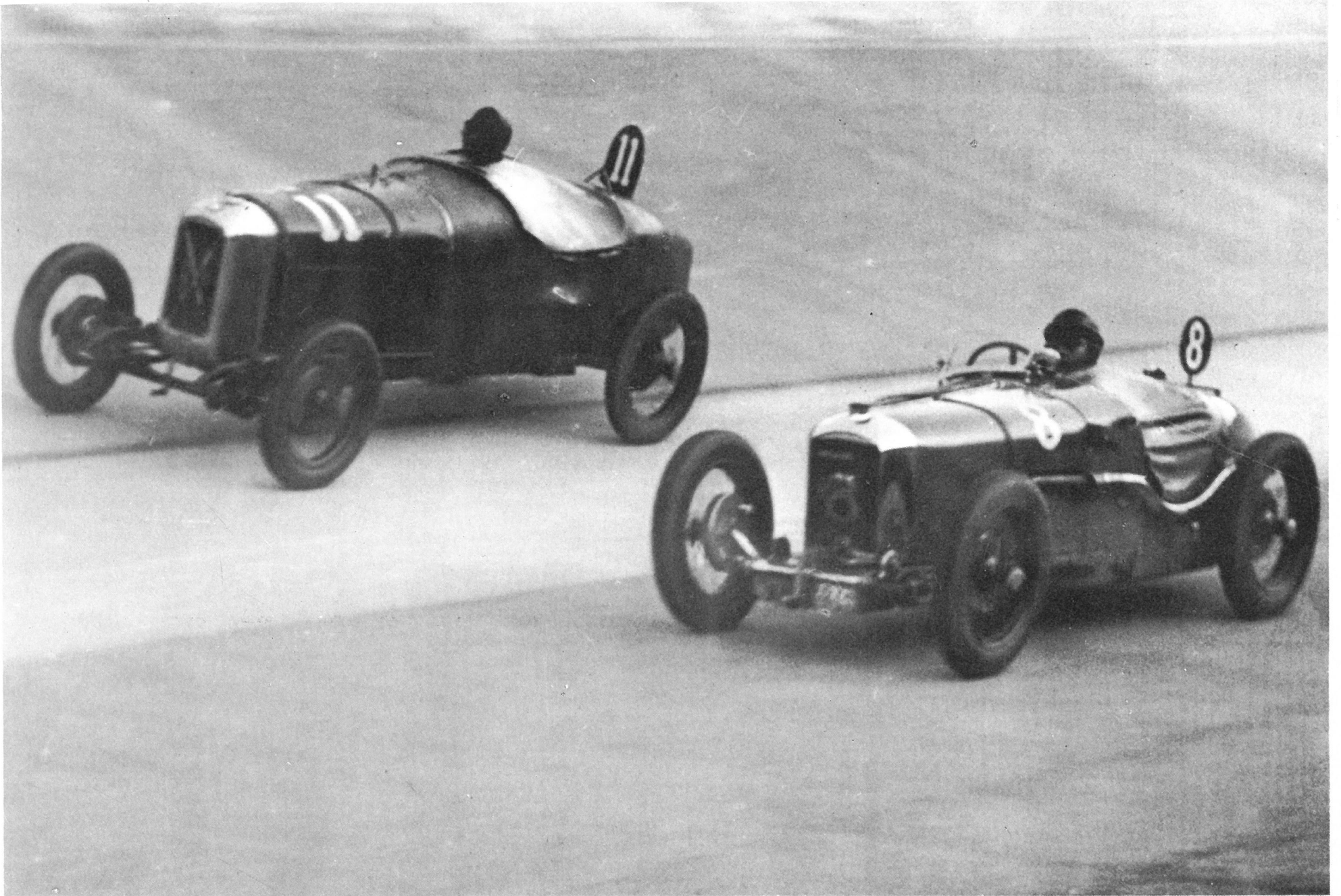
Là encore, si vous m'envoyez une jolie carte postale parfumée ou une photo de votre grande soeur, je vous indiquerai leur adresse. Après vous pourrez avoir tout le loisir de téléphoner à Ménie Grégoire, pour qu'elle apporte un remède à votre désarroi, console votre désillusion, vous conseille un psychiatre.

Enfin pour résumer brièvement cette voiture, on peut dire sans la déprécier, que c'est à juste titre, paradoxalement, une "voiture de course populaire".

Plus robuste qu'une Bugatti, moins esthétique peut être, elle était née de la logique simple de forgeron gaulois et non de l'éclair de génie du gentleman-bricoleur Milanais.

Jacques Potherat





Masse sur Salmson type St-Sébastien et Meuffrain sur Amilcar C.6

AMILCAR

6 CYLINDRES

par Anthony HANNOYER

A la fin de l'année 1924, le Conseil d'Administration de la Société Amilcar donna le feu vert à son ingénieur en chef, Monsieur Edmond Moyet, pour construire une voiture de course susceptible de battre les Salmson "Desmo" de l'ingénieur Petit qui faisaient la loi en catégorie 1100 cm³.*

Des cartons sortit un projet audacieux pour l'époque, et la cylindrée d'une voiture à six cylindres.

La disparition aux 24 Heures du Mans de Marius Mestivier chef du service des courses ne ralentit pas les travaux et à la fin de l'été 1925, un prototype encore "en blanc" parcourait 95 kms dans la dernière heure sur la piste de l'autodrome de Montlhéry. Charles Faroux dans un article dithyrambique paru dans les colonnes de "l'Auto" du 11 novembre 1925, annonçait la sortie de cette voiture qui extérieurement ressemblait à un grand sport mais beaucoup plus bas.

Le capot levé laissait voir un magnifique petit moteur 6 cylindres avec distribution par deux arbres à cames en tête commandés à l'arrière par pignons droits, les cames attaquant les tiges de soupapes par l'intermédiaire de doigts oscillants.

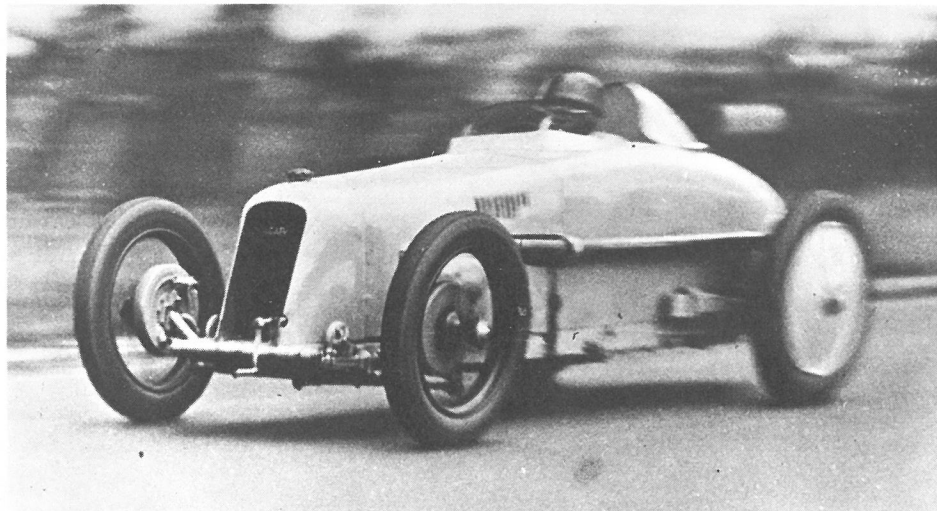
* voir "l'automobiliste" n° 2.

- Soupapes du type dit "Tulipe", très légères avec triples ressorts de rappel.
- Bielles en acier, montées à rouleaux.
- Pistons en alliage léger (Alpax).
- Bougies inclinées pour laisser le maximum de diamètre aux soupapes.
- Vilebrequin à plateaux pris dans la masse, sur sept paliers.
- Graissage sous pression par deux pompes.
- Réservoir, radiateur d'huile de 15 litres placé entre les mains AV du châssis.
- Bloc - carter cylindres (autrement dit moteur borgne). A l'avant de ce moteur étaient montés un compresseur Roots à rotors superposés et carburateur Solex horizontal envoyant aux cylindres du gaz carburé à 1 kg de pression.
- Puissance 90CV à 6000 cames.
- Cylindrée 55x57 soit 1096 cm³.
- Le châssis en tôle d'acier avait un profil trapézoïdal avec la classique suspension Amilcar : grands ressorts plats à l'avant et semi-cantilever à l'arrière.
- Freins sur les quatre roues du type C.G.S.
- Roues Rudge de 700x80 équipées de pneus Dunlop.
- Voie 1m08, empattement 2m195, poids à sec 565 kg.

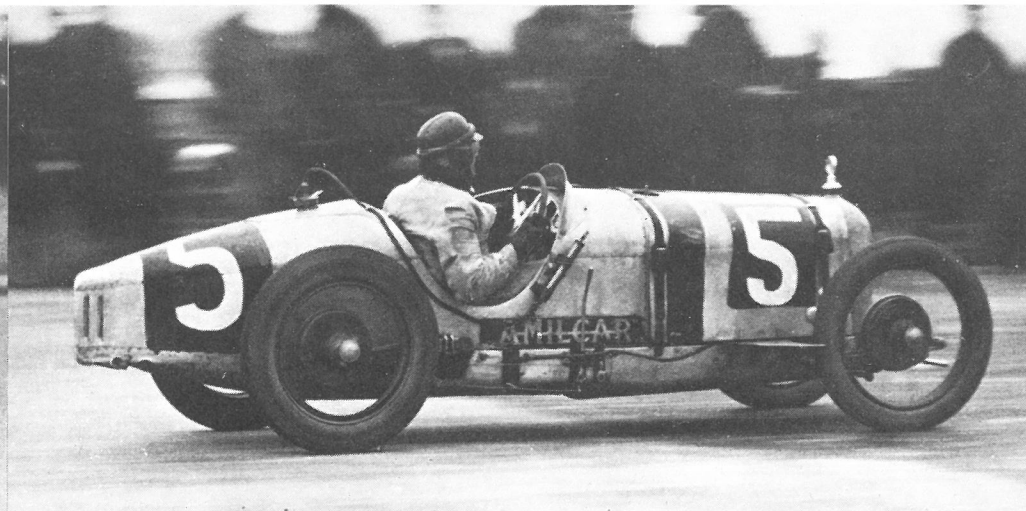


MOUTARD
MARTIN

Reproduction d'une lithographie exécutée pour
"l'automobiliste" par Moutard-Martin.



André Morel sur Amilcar 1100 cm3 - Journée des Records Arpajon 1928



André Morel vainqueur du Grand Prix de Provence à Miramas en 1926.

Sous cette forme trois voitures furent construites avec une carrosserie biplace (la largeur à l'appui du volant était de 851 centimètres).

Une calandre creuse, comme celle du C.G.S. équipait habituellement le radiateur.

La première sortie en course de ce prototype fut la côte de Gometz-le-Chatel fin 1925 ; André Morel remportait la catégorie 1100 en battant le record.

Trois voitures de ce modèle furent construites pour la saison 1926.

Ce type de voiture était dénommé C.O.

LA C.6

Un modèle d'une architecture assez semblable au prototype C.O. qui, aux mains d'André Morel, Charles Martin et Arthur Duray ayant fait une ample moisson de victoires durant la saison, fut présenté à la clientèle lors du salon de 1926.

Ce 6 cylindres de 56x74 (au lieu de 55x75) avait comme différence fondamentale une culasse en fonte détachable et le vilebrequin à 7 paliers était monté sur billes alors que les bielles étaient lisses.

Compresseur type Roots et carburateur Solex de 40. Cette voiture "tirait" 62CV à 5600 t/mn. et était réceptionnée à Montlhéry à 165 km/h., pilotée par de nombreux pilotes indépendants cette Amilcar domina la catégorie 1100 de 1927 à 1933.

LE TYPE M.C.O.

Au début de la saison 1927, trois nouvelles voitures sortaient du service des courses, c'étaient des monoplaces de 0m55 de large, voie 1m08, empattement 2m13, poids 560 kgs.

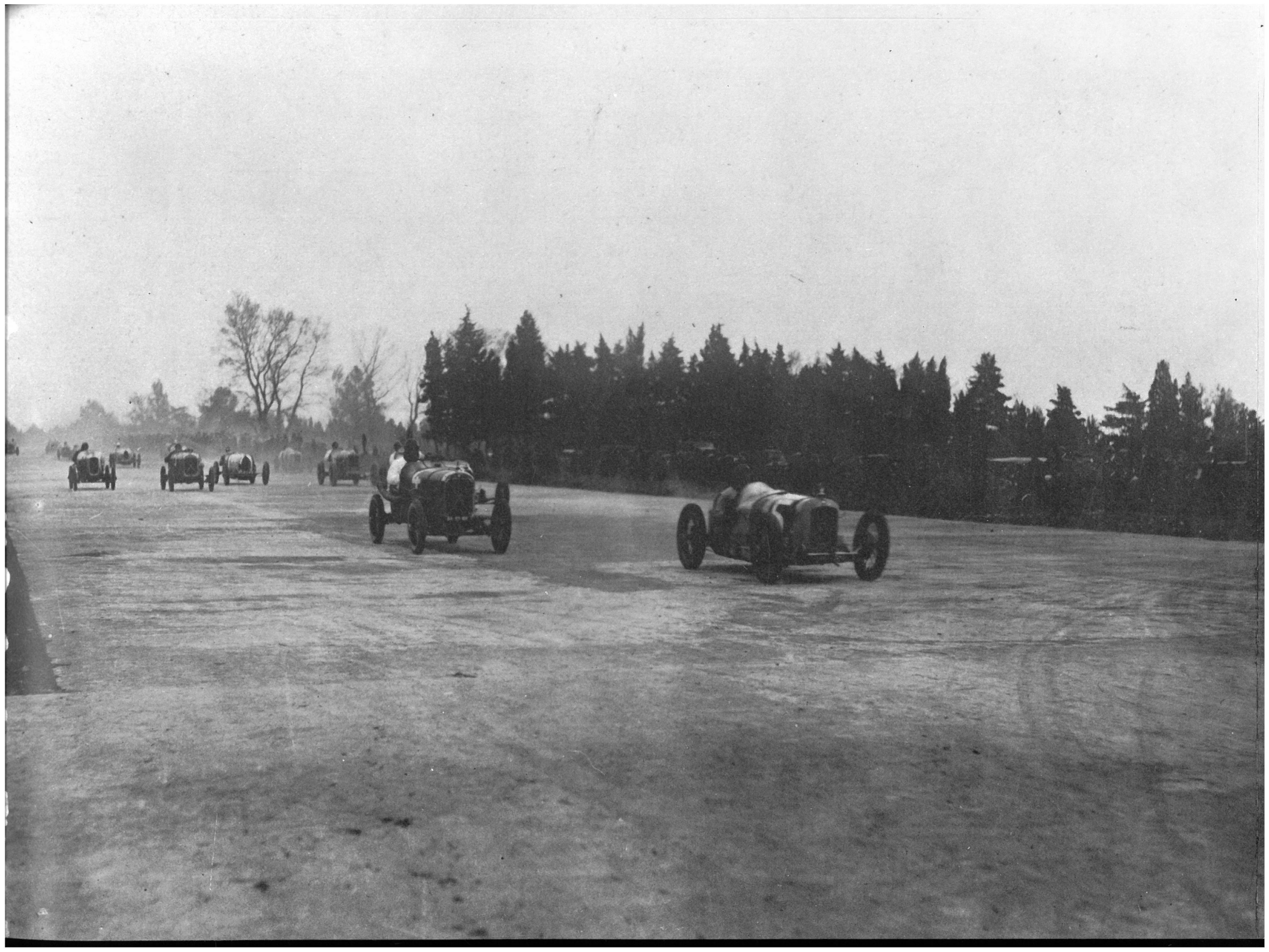
Moteur de 55x77. Le dit moteur et la transmission étaient déportés de 90 mm. à gauche, de plus, le pilote lui était légèrement déporté sur la droite.

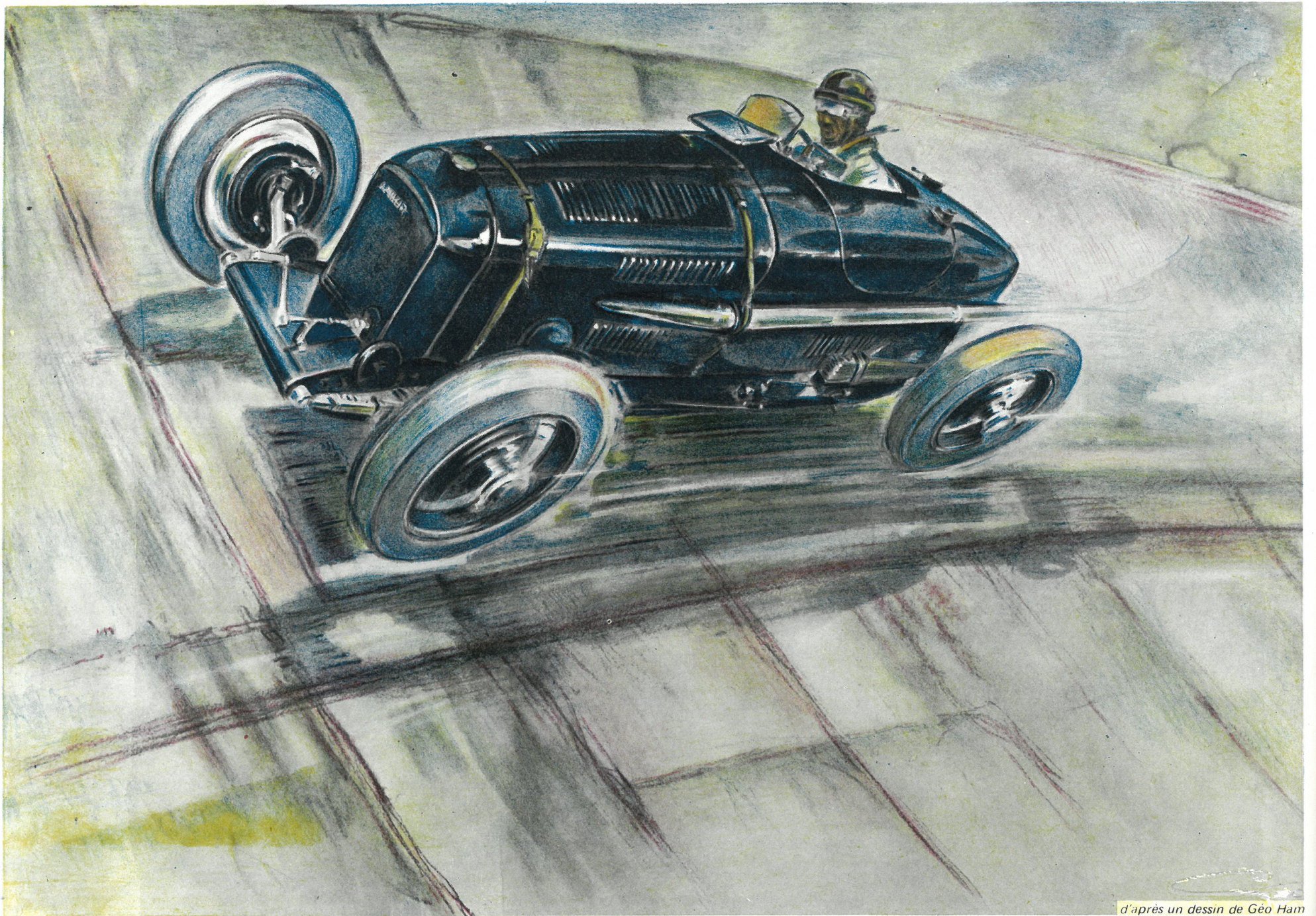
Bloc moteur borgne, en fonte, à culasse hémisphérique 2 arbres à cames en tête attaquant les soupapes inclinées (4 ressorts concentriques). Le rapport volumétrique était de 5,3.

Compresseur type Roots horizontal, en prise directe, situé à l'avant du moteur. Le carburateur Solex de 40 situé en dessus. Pression de refoulement 900 grammes.

Les arbres à cames étaient montés sur rouleaux et, comme pour le CO et le C6, commandés par pignons droits à l'arrière du moteur.

- Vilebrequin à bras, en disques sur 7 palier à rouleaux
- Amortisseur de torsion à l'avant (Damper)
- Bielles en acier également sur rouleaux
- Pistons en alliage léger.
- Graissage à carter sec par deux pompes à engrenage avec réservoir de 30 litres, à gauche du pilote
- Pont banjo dissymétrique à denture droite.





d'après un dessin de Géo Ham



un PALMARES de CHAMPION

Fin septembre 1925 la mise au point de la voiture étant pratiquement terminée, André Morel la fit débiter en course de côte, à Gaillon d'abord, puis à Gometz-le-Chatel où elle pulvérisa les records de la catégorie 1100 cm³.

La saison 1926 commença avec deux voitures, confiées à Morel et à Charles Martin, au Grand Prix de Provence disputé sur l'autodrome de Miramas, Morel et Martin terminaient dans cet ordre en catégorie 1100 cm³.

Puis Morel réalisait le meilleur temps de la journée à la côte de la mi-corniche et battait le record des 1100 cm³ à la course de côte de La Turbie. A la journée des records à Arpajon le 9 mai, Morel battait deux records internationaux : le kilomètre lancé à 197km222 de moyenne, le mille départ lancé à 195km962 et Martin lui battait également le record du kilomètre départ arrêté à 126km072.

Pour son épreuve annuelle l'Automobile Club de France organisa, sur le circuit de Miramas, deux épreuves distinctes : le Grand Prix et une Coupe pour voitures. Si le Grand Prix fut un fiasco du fait de nombreux forfaits, la Coupe des voitures réalisa toutes ses promesses car depuis longtemps les deux grands protagonistes Amilcar et Salmson allaient se retrouver, mais trahies par leurs soupapes les trois 6 cylindres abandonnaient en moins de 100 kms laissant une victoire facile aux Salmson "desmodromique".

Cet échec cuisant fut durement ressenti à Saint-Denis et tout ayant été mis en oeuvre pour l'effacer l'équipe composée de Morel, Charles Martin et Arthur Duray remportait, après une bataille épique, les fameux 200 miles du Junior Car Club de Brooklands où la place de leader changea 7 fois ! 1er Martin, 2ème Duray, 3ème Morel.

Enfin à Monza à la Coupe des voitures du Grand Prix d'Italie, Morel et Duray prenaient les deux premières places. Pour clou-

rer la saison à l'autodrome de Montlhéry, Duray remportait le critérium des 1100 cm³.

En outre en cette année 1926 Morel et Martin avaient écumés les courses de côtes et les kilomètres lancés, très à la mode à cette époque : Meeting de Dijon, côte de la mi-corniche, côte de La Turbie, côte de Poix, côte de Klausen (en Suisse), côte de Gaillon, côte des 17 tournants, cela à l'actif de Morel ; de son côté Charles Martin avait triomphé à Poix en 1500, à Laffrey, à Planfoy, à Dieppe, à Pourville, aux Moulineaux, à la côte de la Broche à rotir, à Saint-Adresse, à Gaillon, en sport, au kilomètre lancé de Monte-Carlo (je ne vois pas dans quel coin de la Principauté a pû se disputer un kilomètre lancé !).

Début février, en 1927, Morel fit le meilleur temps de la journée à la course de côte du Camp, aux environs de Marseille, puis c'est La Turbie, le Mile de Monaco pour Morel, Martin fit le meilleur temps, à 172 de moyenne au kilomètre lancé de Genève et à la fameuse course de côte d'Argenteuil.

Morel remporte pour la seconde fois le Grand Prix de Provence à Miramas, devant Duray.

Et la saison continue, victoire sur victoire : Coupe de Printemps en trois manches à Montlhéry, 1er Morel ; épreuve de formule libre également en trois manches à Montlhéry, 1er Morel, 2ème Martin ; puis c'est une troisième épreuve, cette fois sur 250 kms à l'autodrome : 1er Duray.

Les trois épreuves majeures en 1100 sont remportées : 200 miles de Brooklands,

André Morel, Charles Martin et l'Anglais Vernon Balls concessionnaire de la marque en Grande-Bretagne. La Coupe du Prince des Asturies disputée sur le circuit de Lasarte dans les faubourgs de Saint-Sébastien : 1er Charles Martin et pour finir en beauté la Coupe des 1100 cm³ du fameux circuit de Boulogne gagnée par Arthur Duray.

La C6 aux mains d'indépendants triomphait : au Grand Prix 1100 de Suisse, 1er Dumont ; au Grand Prix de Milan, 1er Zampieri ; au meeting de Chimay en Belgique, 1er Rouleau ; au grand handicap du Junior Car Club à Brooklands, 1er Vernon Balls ; au

meeting de La Baule sur la plage, 1er José Scaron.

Les six cylindres entament leur troisième année de compétition dès la fin janvier 1928 par la victoire de Morel à la côte du boulevard Michelet à Marseille où il bat le record général, puis c'est la moisson traditionnelle dans le midi de la France : côte de Massilia, côte de La Turbie, 900 mètres à Nice, Mile en côte à Monte-Carlo.

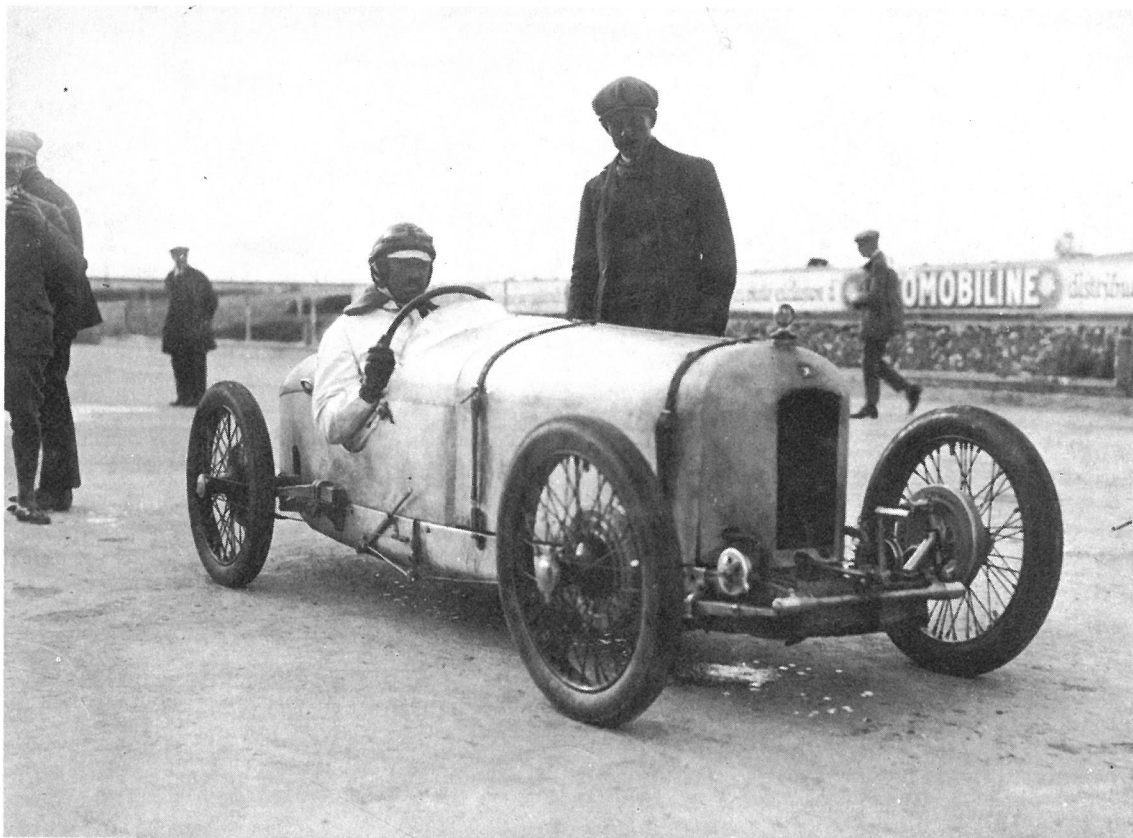
Martin bat le record général à la Côte d'Argenteuil et gagne les catégories 1100 et 1500 avec un moteur suralésé à 1270 cm³. Cette même voiture, cette fois aux mains de Morel, fait le second meilleur temps de la journée et bat le record de la côte des 17 tournants.

Au début avril l'équipe où Jules Moriceau remplace Arthur Duray descend disputer le circuit de Juan-les-Pins et le nouveau venu remporte la catégorie et termine 4ème du classement général.

Nouvelle victoire de Morel au Grand Prix Royal de Rome 1er devant Zampieri sur une C6.

Mais il semble y avoir du flottement au service des courses que quitte Martin ; les voitures officielles ne sont plus engagées et il faut attendre les deux mémorables journées des records d'Arpajon et de Montlhéry pour revoir des voitures d'usine. Morel a fait préparer deux véhicules pour ces journées, une 1100 et une 1270 dont le moteur avait été essayé en course de côte au début de la saison.

Ces deux voitures avaient des caisses très profilées avec appui-tête et roues arrières flasquées, de plus sur la 1270 cm³ l'essieu avant était démuné de frein (pour alléger la voiture).



André Morel sur le prototype en septembre 1925 à Montlhéry.

Ces journées virent Morel battre cinq records de sprint et quatre de courtes distances. Avec la 1100 le kilomètre était couvert à près de 207 de moyenne et avec la 1500 à 211. Enfin à Montlhéry, Morel tournait en 44" 64/100 à plus de 205 de moyenne avec la 1100. la 1500 escaladait la côte de Gaillon en battant le record général à 136 de moyenne.

La C6 fait la loi en 1100 : Grand Prix de La Baule, Grand Prix de la Marne, circuit de Boulogne pour Scaron, Grand Prix d'Algérie et de Tunisie pour Cloitre, Grand Prix du Comminges pour Danoman, à Brooklands la famille Scott bat 4 records internationaux : 3h., 6h., 500 kms et 500 miles à 134 de moyenne, enfin Vernon Balls gagne les 200 miles de Brooklands devant Scott et Harcourt Wood, tous sur C6 battant le 8 cylindres Salmson de Casse.

L'année se termine le 27 décembre par la victoire du bordelais Danoman à la course de côte de Morlaas, près de Pau.

En tout 54 victoires pour les 6 cylindres durant l'année 1928. 1929 commence de façon aussi brillante que les précédentes par deux victoires de Morel sur la 1270 cm3 à la côte du boulevard Michelet et à l'épreuve du kilomètre arrêté à Genève, mais brusquement Morel quitte Amilcar et le service des courses est mis en veilleuse.

José Scaron, l'agent Amilcar du Havre, devient alors pilote semi-officiel disposant d'un nombreux matériel qu'il fait triompher au circuit de Juan-les-Pins, au Grand Prix de Lyon, au Grand Prix de Tunisie et enfin au Grand Prix de Dieppe. Le bordelais Danoman remporte une très belle victoire devant Scaron au Grand Prix du Comminges (sur une C6).

En Belgique Marcel Rouleau bat le record international des 1100 à la journée des records après avoir le meilleur temps de la journée à la Coupe Flamande.

Autre victoire importante au circuit de Nuremberg où Batch remporte le classement général.

L'année 1929 vit la petite Amilcar 6 cylindres traverser l'Atlantique pour participer aux 500 miles d'Indianapolis. Voilà l'histoire de cette expédition telle que Jules Moriceau me l'a racontée.

Au Salon de 1928 fut annoncé, avec grand fracas, la collaboration d'Amilcar avec la marque Américaine Durant (collaboration qui dura le temps d'un banquet et la présence d'une Durant dans le magasin Amilcar des Champs-Élysées).

A ce titre la 1270 des records fut engagée par la manufacture de câbles Thompson, entreprise dont Durant était actionnaire. Après des essais satisfaisants la voiture fut qualifiée au même titre qu'une autre voiture Française célèbre, une 1500 Delage engagée par Louis Chiron. Crédité du 15ème temps la petite Amilcar était placée à la cinquième ligne, à côté de Lou Moore et de Louis Chiron.

J'étais au milieu du peloton lorsqu'au 31ème tour une bielle cassa et ma voiture partie en tête-à-queue, au virage nord, je fis quatre pirouettes, touchant chaque fois le mur ; enfin immobilisé contre le dit mur je pû m'extraire de la voiture alors que les commissaires arrivaient en courant, comme il n'était pas pensable de faire traverser la piste à ma voiture les commissaires la soulevèrent et la



le "Tank" aux 24 Heures du Mans.

basculèrent par dessus le mur. Inutile de dire que la chute endommagea sérieusement la carrosserie.

Mon retour aux stands fut très applaudi par l'immense public, le speaker n'ayant pas omis de signaler que l'Amilcar était la voiture la plus petite de la course et la seule 6 cylindres parmi toutes les huit cylindres.

J'étais fort dépité de la façon dont les 500 miles se terminaient pour moi et cependant je suivais avec joie la course de mon compatriote lorsqu'au 191ème tour Chiron, qui était troisième, fut immobilisé 20 minutes par une panne de magnéto.

José Scaron avec ses deux CO bien au point remporte durant l'année 1930, les

Grands Prix de Dieppe, du Dauphiné, du Comminges, d'Algérie et de nombreuses épreuves régionales : côte du Camp, etc. . .

Clément Martin qui a racheté un lot important de voitures, châssis et moteurs provenant du service des courses, sur une CO il participe au Bol d'Or où la victoire lui échappe dans le dernier quart de la course, au profit de l'ingénieur Marcel Violet sur une Huascar sport. Il remporte cependant la catégorie course.

Et les indépendants sur C6 triomphent partout : Dupont est 1er au Grand Prix d'Oranie et à la course de côte de Constantine, Rolland gagne le boulevard Michelet et le Val de Cuesch, Doumel triomphe à la côte du Griffaulet, Henry de Joucy est 1er au meeting

de Cannes et Marcel Rouleau, agent Amilcar en Belgique, triomphe à plus de 170 de moyenne au kilomètre lancé d'Ostende.

José Scaron commence sa troisième saison, toujours avec le même matériel, il remporte en 1931 une magnifique victoire au Grand Prix des voiturettes à Monza ou le Comte Arco, sur une C6 termine en troisième position. Autre belle victoire de Scaron au Grand Prix de Tunisie. Maurice Benoist remporte le Grand Prix de Genève et bat le record des 1100 à la côte de La Turbie.

Enfin le 11 novembre, sur les routes de l'Île-de-France couvertes de pulpes de betteraves, Charles Druck gagne sur une C6 la Coupe de l'Armistice.

*le moteur de la 6 cylindres de Mestivier
au Musée de Clères (M.C.O.)*

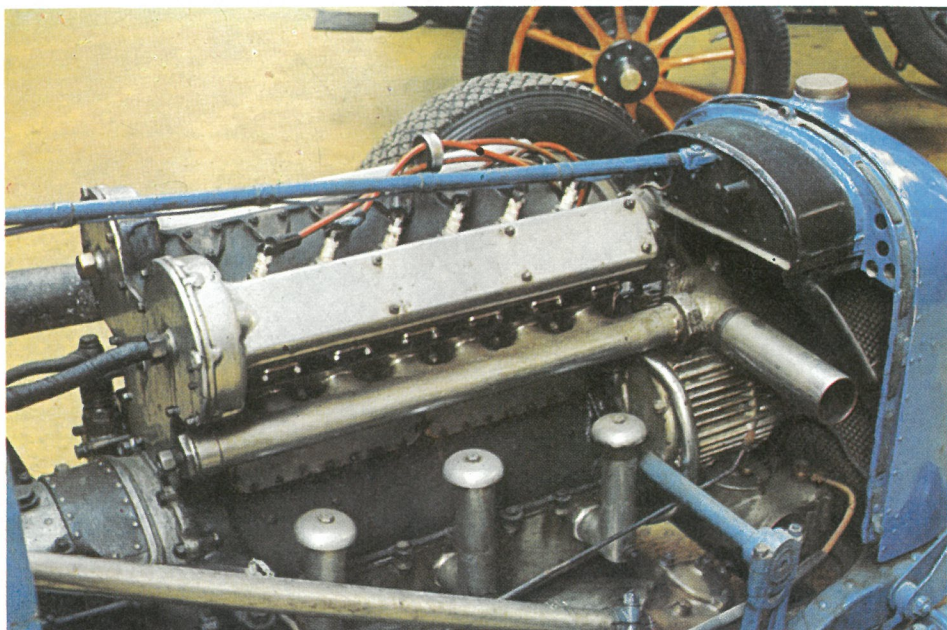


Photo Ludo

*Une Amilcar dans une épreuve Vintage à
Brooklands en juin 1967*

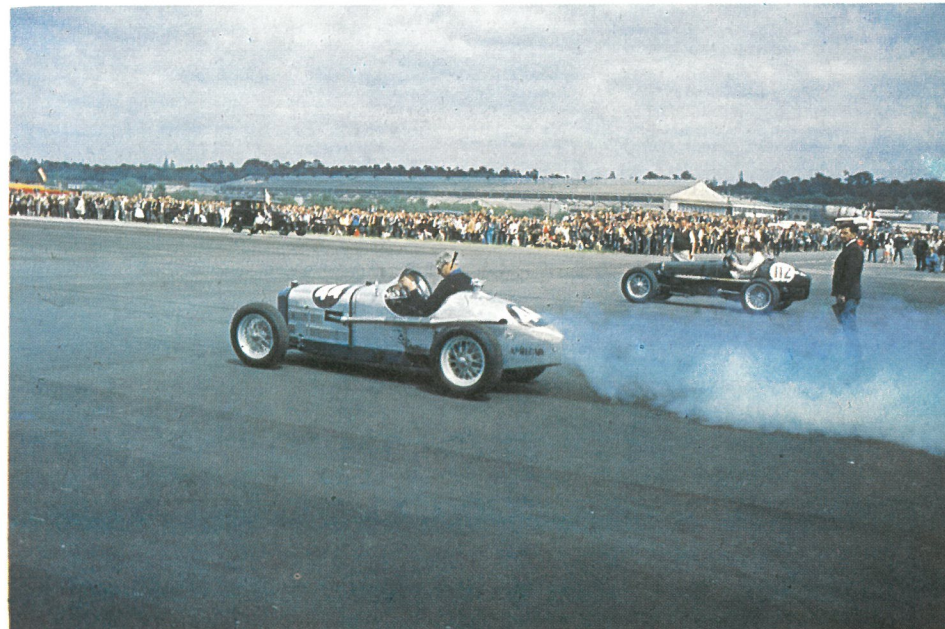
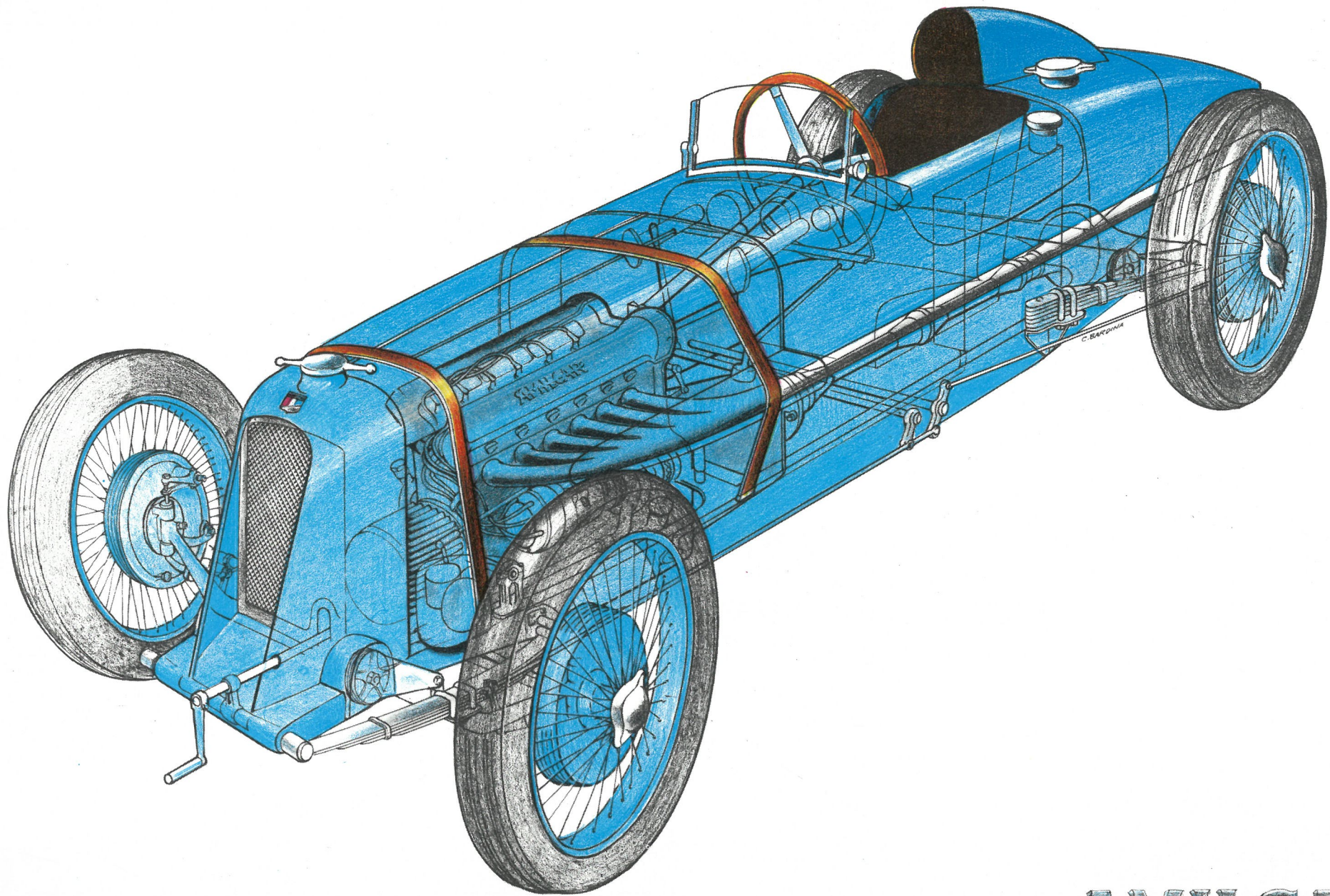


Photo J. Potherat



AMILCAR
M.C.O.

Maurice Benoist commence l'année 1932 en battant de nouveau le record des 1100 à la côte de La Turbie et en Italie Scaron remporte l'épreuve des 1100 sur le circuit de Pescara, puis en France le circuit de Nîmes et enfin la classique côte de Gaillon avec le meilleur temps de la journée. 1933 fut une bonne année pour les vaillants 6 cylindres ; en effet la saison commença par la magnifique performance du pilote Norvégien Widengren qui, sur une CO dotée d'une caisse très profilée (assez semblable à la Magic Midjet du Major Georges Eyston), battit le record de l'heure en 1100 à plus de 185 kms de moyenne et cinq autres records internationaux des 50 aux 200 kilomètres départ arrêté.

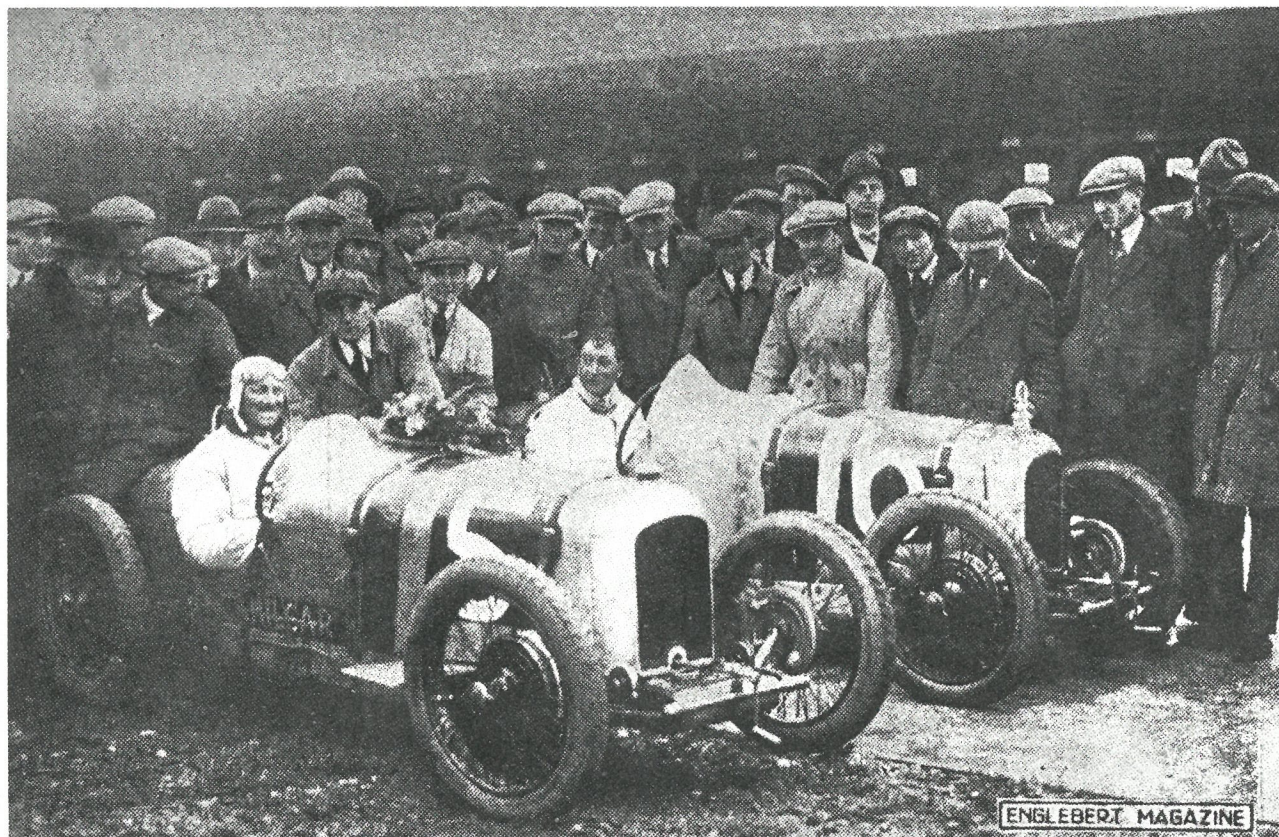
Ce même pilote remportait l'épreuve principale du meeting de Pâques à Brooklands à 172 de moyenne. A Montlhéry on vit en piste une 6 cylindres C6, sans compresseur, qui battit, pilotée par l'équipe Arthur Duray, Jean et Henri de Gavardie, six records de longues distances des 1000 milles aux 24 Heures du Mans à près de 135 de moyenne.

José Scaron bat le record général de la côte de Chanteloup et remporte les côtes de Saint-Lô, de Saumur, de Poitiers et de Tours, tandis qu'en Provence Leurquin triomphe au Mont Ventoux, au Val du Cuesch et aux Alpilles.

Enfin, Maurice Mestivier gagne le circuit d'Orléans, épreuve qu'il termina en seconde position derrière Scaron en 1934.

Scaron bat à nouveau, en 1934, le record de la populaire course de Chanteloup puis il vend son matériel ; dès lors si les 6 cylindres CO et C6 courent encore beaucoup les Bol d'Or et les épreuves de Club à l'autodrome en particulier, passant de mains en mains, trafiquées, défigurées, elles disparaissent petit à petit et entrent en collections. Dieu merci, la plus belle de toutes, la M.C.O. des records de 1928, ex-Morel, ex-Scaron, ex-Mestivier a été préservée des outrages et a pris ses quartiers de vieillesse au Musée de Clères, près du circuit de Rouen-les-Essarts où elle parut pour la dernière fois en piste à la Coupe de l'Age d'Or 1964, pilotée par le Président Maurice Mestivier.

Anthony Hannover

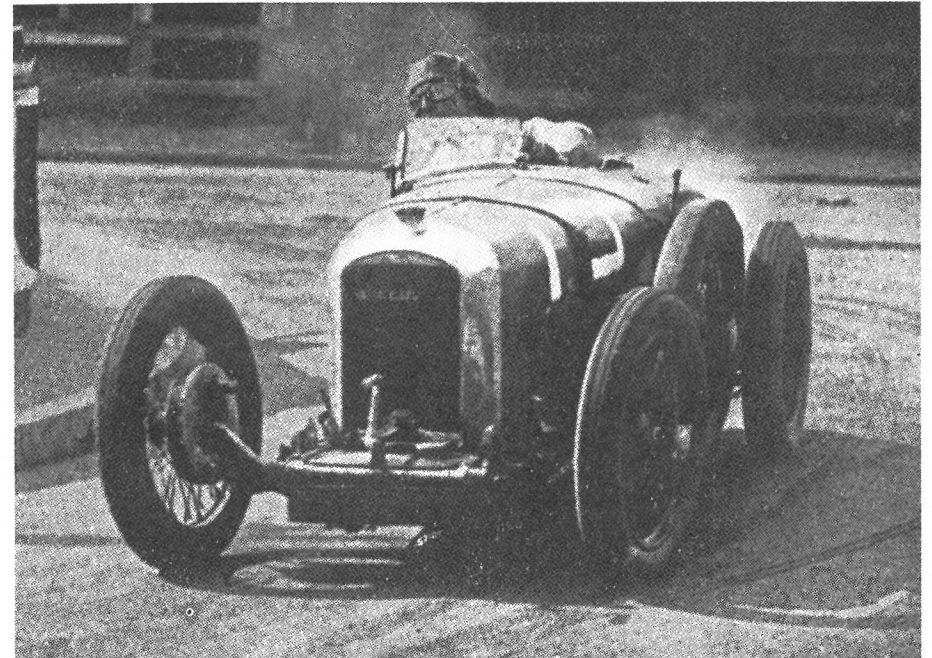
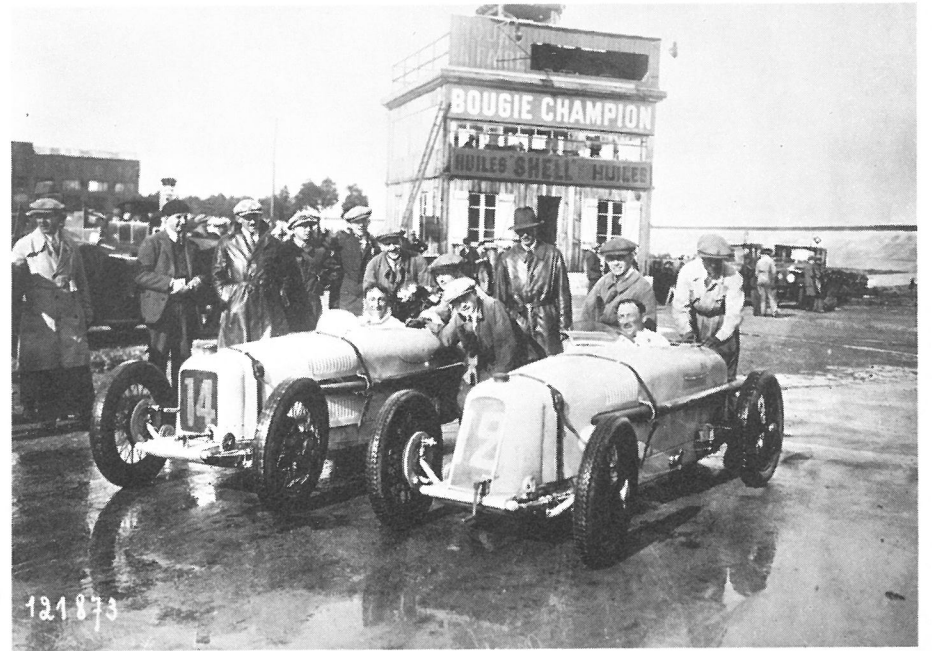
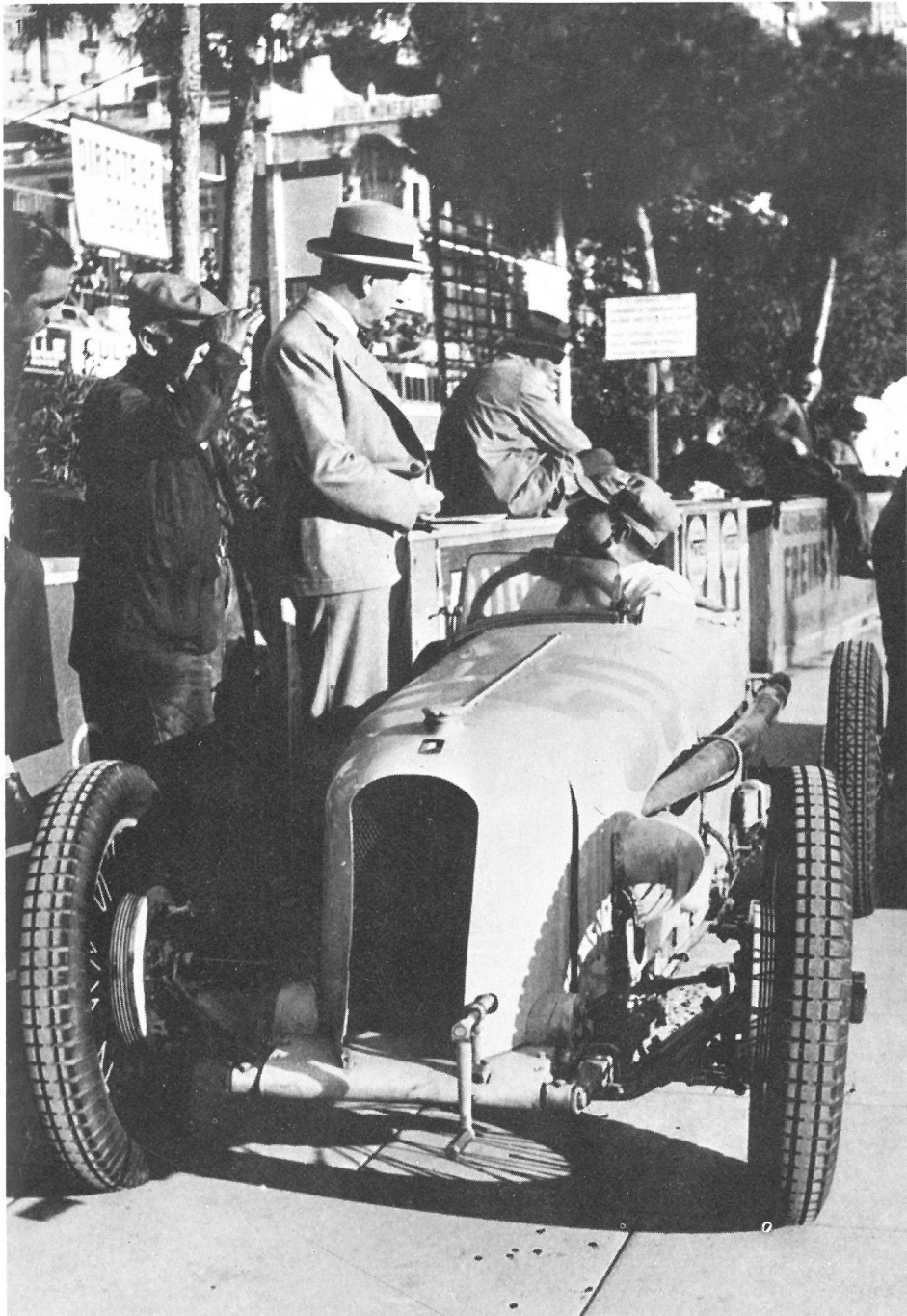


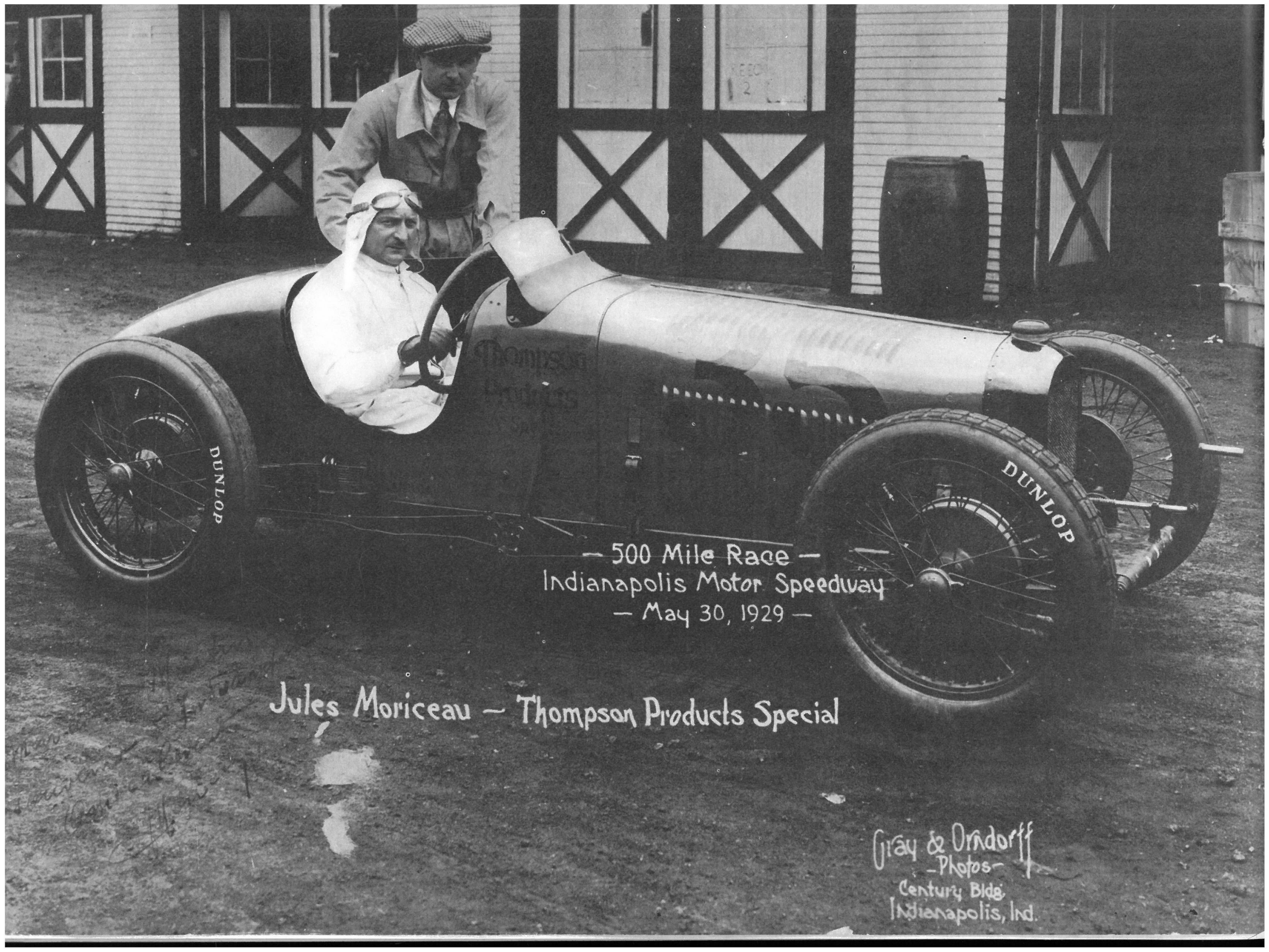
Grand Prix de Provence 1926 - Morel, Maurice Mestivier et Charles Martin.

Ci-contre : Coupe du Prince Rainier 1936 - Mestivier et Ch. Faroux.

en haut, à droite : Coupe des Voiturettes 1927, Ch. Martin, Mestivier, l'ingénieur Moyet (en cuir) et André Morel.

en bas, à droite : José Scaron à Boulogne en 1928.





— 500 Mile Race —
Indianapolis Motor Speedway
— May 30, 1929 —

Jules Moriceau — Thompson Products Special

Gray & Orndorff
— Photos —
Century Bldg.
Indianapolis, Ind.

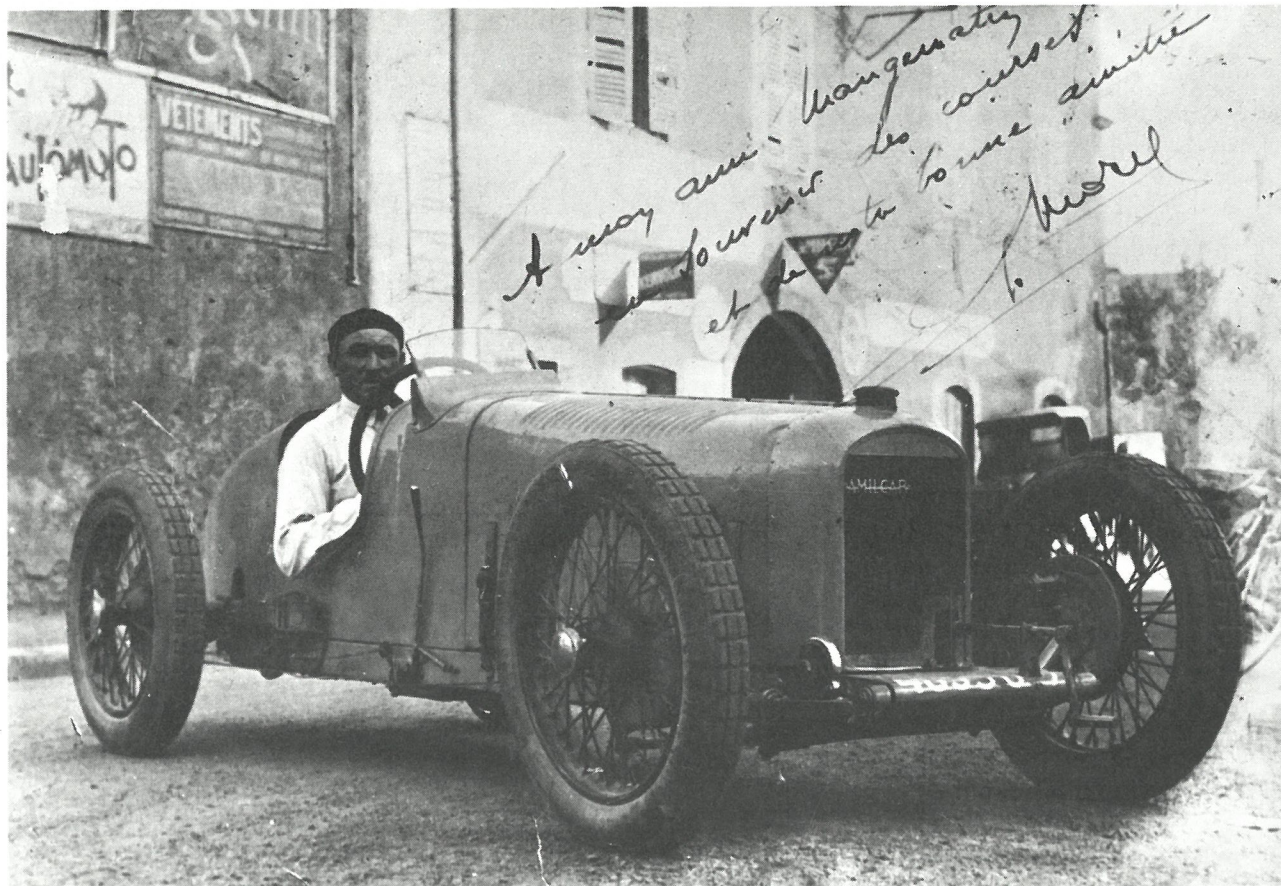
Les Pilotes

André MOREL :

Il fut le pionnier de la course chez Amilcar, participa avec Marius Mestivier à la mise au point de la 6 cylindres à laquelle il fit faire ses premiers tours de roues en 1925, secondé par Maurice Mestivier qui reprenait le flambeau tombé des mains de son frère sur le circuit des 24 Heures du Mans.

Il pilota également pour Voisin (ACF 1923 à Tours et Grand Prix de Tourisme à Lyon en 1924, puis la période des records du monde en 1927/28 avec César Marchand et l'ingénieur Kiriloff). Delage (Grand Prix d'Espagne 1925 sur la 12 cylindres, Espagne encore en 1926 sur la 1500, puis ACF en 1927).

- 1927 1er Grand Prix de Provence, Grand Prix d'ouverture à Montlhéry, Prix Coupe de Printemps sur le même autodrome, course handicap à Brooklands, enfin les 200 miles.
- 1928 La grande année des records, il bat en 1100, 6 records sur la rectiligne d'Arpajon et à Montlhéry : kilomètre lancé à 206,895, le mile lancé à 206,320. Les 5 kms, 5 miles, 10 kms, 10 miles entre 205,500 et 204,500. Enfin, avec un moteur de 1270 cm³, il bat les records du kilomètre et du mile lancé à 210,770 et avec la même voiture le kilomètre arrêté à 133,700 de moyenne. En outre dans l'épreuve de la côte de Gaillon il bat le record général avec cette 1270 cm³ à 136 de moyenne.



Jules Moriceau :

Il débute la saison 1929 par trois victoires en côte mais il quitte brusquement Amilcar et participe à des épreuves de régularité sur une voiture américaine "Essex", en 1936, Talbot ayant repris la compétition en formule sport, Morel reprend un volant officiel et gagne en 1938 les 12 Heures de Paris avec Le Begue et termine 3ème aux 24 Heures du Mans. Son palmarès de 1921 à 1952 se solde par 58 premières places, 32 records du monde et 11 records internationaux.

Ancien mécanicien de course de Sunbeam et de Talbot, devenu à son tour équipier du Major Seegrava et de Divo il pilote les fameuses 1500 Talbot 4 et 8 cylindres, 1500 cm³ ; à la suite de la dissolution du service des courses il quittait la marque de Surennes et entrait chez Amilcar pour la saison 1928 durant laquelle il gagnait fort brillamment le Grand Prix du Cap d'Antibes. En 1929, il partait à Indianapolis avec la voiture des records 1500 cm³, il faisait mieux que de se défendre lorsqu'une panne d'allumage l'immobilisa.

Arthur Duray :

Après avoir débuté en compétition dans Paris/Madrid en 1903, il battait cette même année sur Grobron-Brillié le record du monde de vitesse à 134 puis 136 de moyenne.

Il fut le pilier de l'équipe de Dietrich : 3ème aux éliminatoires de la Gordon-Bennett 1904, il remportait une magnifique victoire au circuit des Ardennes 1906 et fut le héros malheureux du Grand Prix de l'ACF 1907. Après le forfait des De Dietrich, Arthur Duray pilota pour différentes marques : Alcyon, Cote ; en 1914 il termine magnifiquement second à Indianapolis sur une 3 litres Peugeot et au Grand Prix à Lyon il est le porte drapeau des Delage, des Modromique, mais trahi par une technique trop en avance il ne peut faire mieux que terminer 8ème. L'après-guerre

le voit sur Voisin, en tourisme à Strasbourg, puis il pilote fréquemment les affreuses petites Aries sur lesquelles il gagne entre autre la catégorie 1100 aux 24 Heures de Spa en 1927.

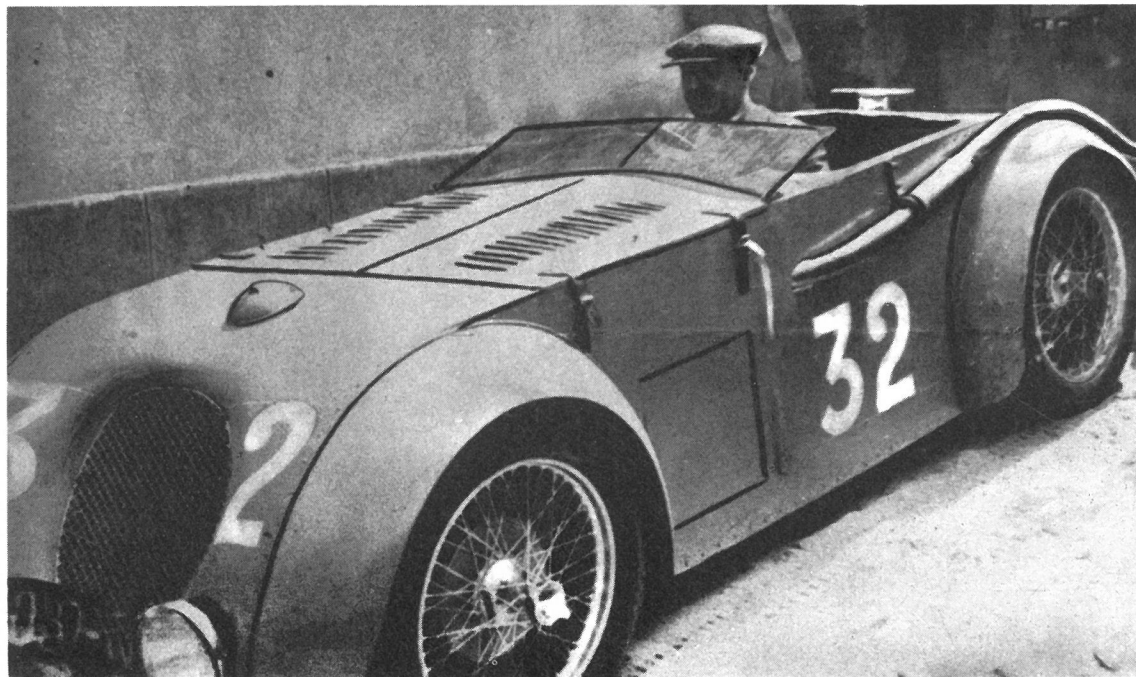
En 1926, il pilote plusieurs fois la nouvelle 6 cylindres Amilcar avec laquelle il gagna le critérium des 1100 cm3 à Montlhéry et termina second aux 200 miles de Brooklands.

En 1927, il est second au Grand Prix de Provence derrière Morel, remporte le Grand Prix des 1100 cm3 à Montlhéry et surtout la Coupe des voiturettes dans le circuit de Boulogne.

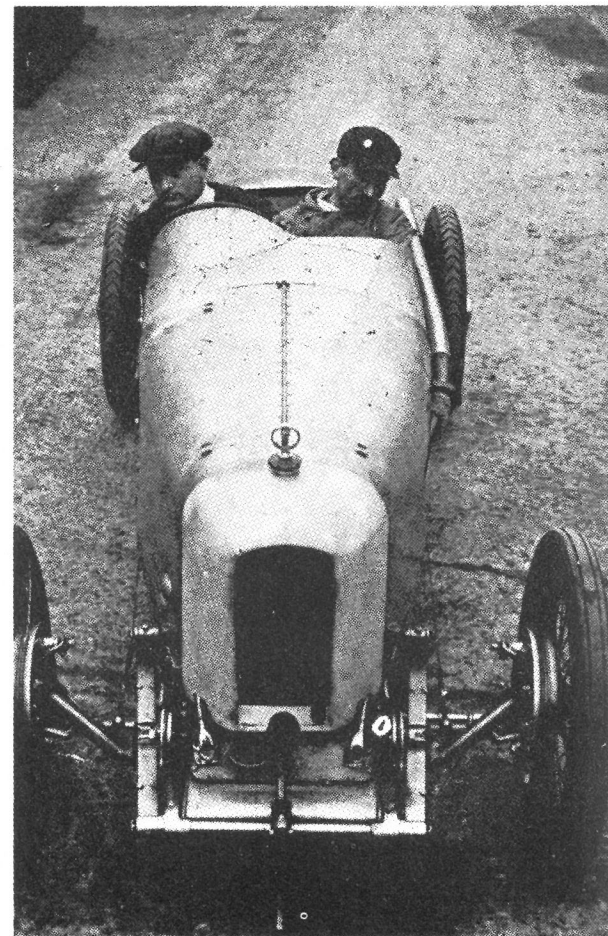
Nous le retrouvons dans les années 1933 où il bat avec les frères de Gavardie 6 records internationaux des 1000 miles aux 24 Heures à 137 de moyenne sur une 6 cylindres C6 sans compresseur, équipée d'une carrosserie type tank.

Maurice Mestivier

Notre ami Maurice Mestivier racheta ses deux monoplaces : une "Régule" et la 1100 des records, voitures avec lesquelles, il remporta encore de nombreuses épreuves à Montlhéry jusqu'en 1939.



Arthur Duray sur le tank 6 cylindres, sans compresseur, au Mans 1934.



Maurice Mestivier sur le prototype C.O. en 1925.

Charles Martin :

Ancien pilote - essayeur de chez Bignan, Charles Martin entre en 1926 chez Amilcar, il est second au Grand Prix de Provence ; à Arpajon il bat le record du kilomètre arrêté à 123 de moyenne, il remporte un grand nombre de courses de côtes et termine la saison par une magnifique victoire aux 200 miles de Brooklands.

En 1927, il triomphe en début de saison à Genève où il bat le record Suisse des 1100 cm3 à 169 de moyenne, puis au meeting du Havre, il pulvérise les records ainsi qu'à Paris enfin à Saint-Sébastien, il remporte de haute lutte la Coupe du Prince des Asturies et il gagne à Boulogne le Grand Prix de l'UMF. En 1928, avant de quitter les courses, il triomphe à Genève et à la côte d'Argenteuil il bat le record général.

José Scaron :

José Scaron est le plus vieux des pilotes d'Amilcar ; en effet, dès 1922 il participait comme indépendant au 1er Bol d'Or sur le circuit de Vaujours avec Parys Van comme mécanicien, il fut accidenté durant la nuit.

En 1927 il devenait propriétaire d'une des premières 6 cylindres type C6 avec laquelle il gagnait le Grand Prix de La Baule.

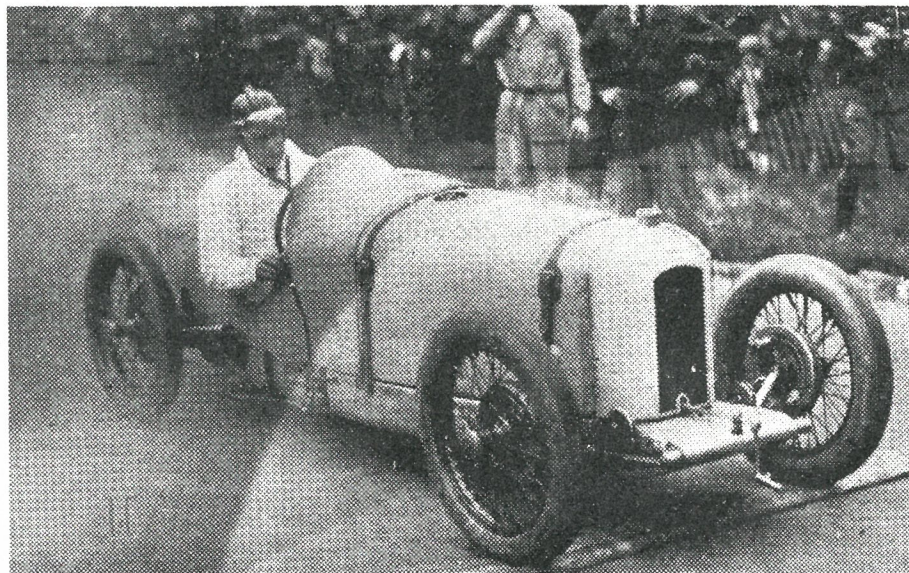
L'année suivante après de nombreuses victoires dans des épreuves régionales, il remporte le Grand Prix de la Marne, les 100 kilomètres de La Baule et sur le circuit de Boulogne le Trophée National.

En 1929, toujours avec sa C6 dont le moteur est maintenant monté "à rouleaux", il gagne le circuit du Cap Juan, le Grand Prix de

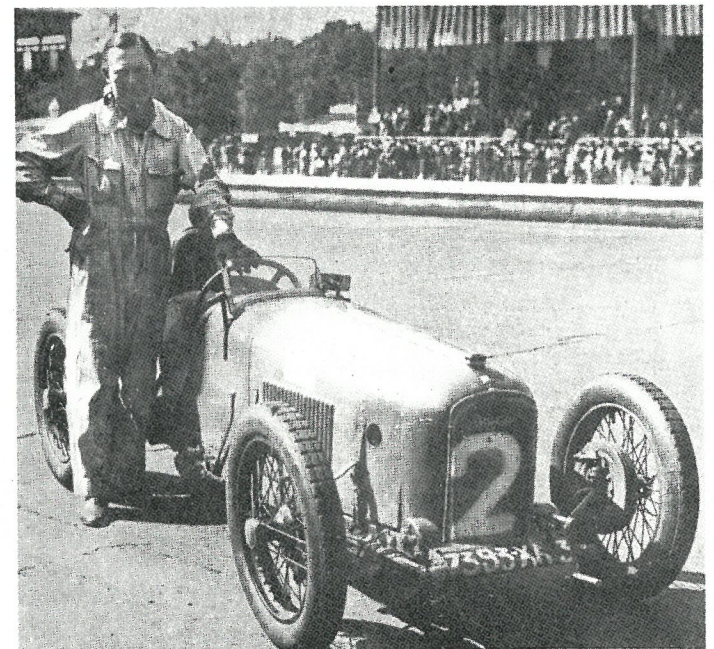
Lyon, celui de Tunisie, celui de Dieppe, puis il termine second au Grand Prix du Comminges. Après le départ de Morel le service des courses est supprimé mais Scaron dispose d'un abondant matériel en qualité de pilote indépendant, il remporte en 1930 le circuit de Dieppe, le circuit du Dauphiné, le circuit du Comminges, le Grand Prix d'Algérie.

En 1931, il gagne le Grand Prix de Tunisie et surtout le très important Grand Prix des voitures à Monza.

1932 le voit encore gagner en Italie, mais cette fois le Grand Prix de Pescara et en France le circuit de Nîmes. Enfin, sa dernière saison sur Amilcar il remporte le circuit d'Orléans, les côtes de Chanteloup, de Tours, de Saumur, de Saint-Lô et de Poitiers.



Ch. Martin à la Journée des Records d'Arpajon 1926.



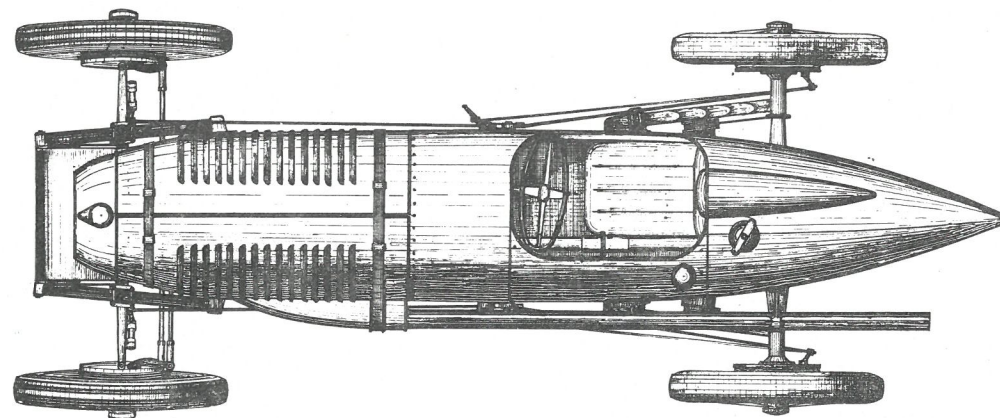
José Scaron, vainqueur du Grand Prix de Monza, voitures en 1931.

course-6 cylindres

2 Places

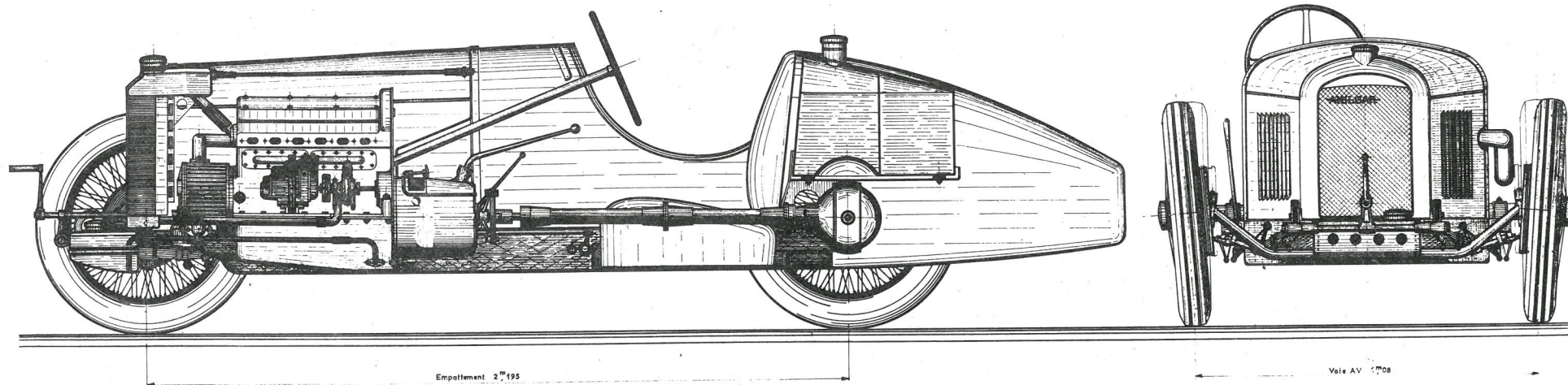
CHASSIS — En tôle d'acier emboutie, empattement : 2 m. 160 - Voie : 1 m. 090 - Le châssis épouse la forme de la carrosserie - Suspension à l'avant par ressorts semi-elliptiques, à l'arrière par demi-Cantilever - Amortisseurs Hartford à l'avant et à l'arrière - Réservoir d'huile à radiateur encastré entre les malles avant du châssis - Moteur 6 cylindres 56/74 - Cylindrée 1.097 cm³ - Graissage sous pression par double pompe - Distribution par arbre à cames et soupapes en tête - Embayage à disque Ferodo - Changement de vitesses à 4 vitesses et marche AR - Transmission par cardan unique constitué par un disque Hardy - Pont arrière en tôle emboutie - Direction à droite par vis et secteur - Freins sur les 4 roues, sur roues AV. brevet "Amilcar" du type "série" - Livré avec ou sans turbo-compresseur - Roues Rudge - Compte-tours - Manomètre huile - Montre.

CARROSSERIE — Torpédo 2 places - Spécialement étudiée pour offrir le moins de résistance possible à l'avancement. Une voiture de course de ce modèle 6 cylindres a remporté le record du monde à Arpajon le 9 Mai 1926 ayant atteint la vitesse de 197 kilomètres 422 à l'heure (kilomètre lancé).



TYPE M-C-O

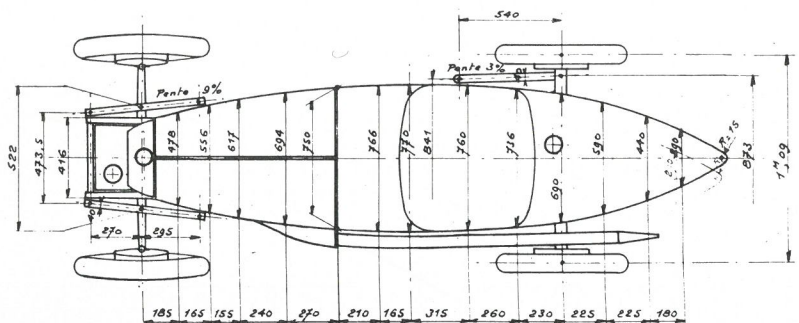
- 6 cylindres 55 x 77 (1096 cm³)
- Bloc carter cylindres (moteur borgne en fonte)
- Double arbre à came en tête, comme sur le C. O.
- Culasse hémisphérique
- Soupapes inclinées avec 4 ressorts concentriques
- Compresseur Roots horizontal emprise directe - 12 pales
- Carburateur Solex de 40 situé en dessus
- Bielles et Vilebrequin montés à rouleaux
- 7 paliers
- Pistons Alpax
- Graissage à carter sec par deux pompes à engrenage
avec réservoir d'huile situé à gauche du pilote
- Moteur et transmission déportés de 90 m/m à gauche
- Pont banjo dissymétrique à denture droite
- Châssis en tôle d'acier droit
- Caisse monoplace de 55 cm de large
- Voie 1m08 - Empattement 2m130 - Poids 495 Kgs
- Suspension et freins "Amilcar"
- Puissance 107 C.v. à 6750 t/mn.
- Carburant spécial dit 'Elcosine'
- Alcool 25 0/0 - Benzol 55 0/0 - Essence 17 0/0 - Ether 2 0/0 - Ricin 1 0/0
- Roues Rudge de 27 x 4 - Pneus Dunlop
- Amortisseurs Hartford



TYPE C-6

6 cylindres 56 x 74 (1094 cm)
 Moteur en fonte à culasse détachable
 2 A. C. T. sur 4 paliers (arrière sur billes)
 Bielles lisses
 Compresseur Roots à l'avant sur carburateur Solex de 40
 Graissage par double pompe
 Réservoir radiateur d'huile de 12 litres situé entre les mains avant du châssis
 Voie 1m09 - Empattement 2m195
 Puissance 62 CV à 5600 t/mn. Vitesse 165 KM
 Caisse biplace

Ce modèle destiné à la clientèle fut annoncé au Salon de 1926. Il fut fabriqué, depuis cette époque jusqu'en 1931, une quarantaine d'exemplaires dont plusieurs subsistent en très bon état.

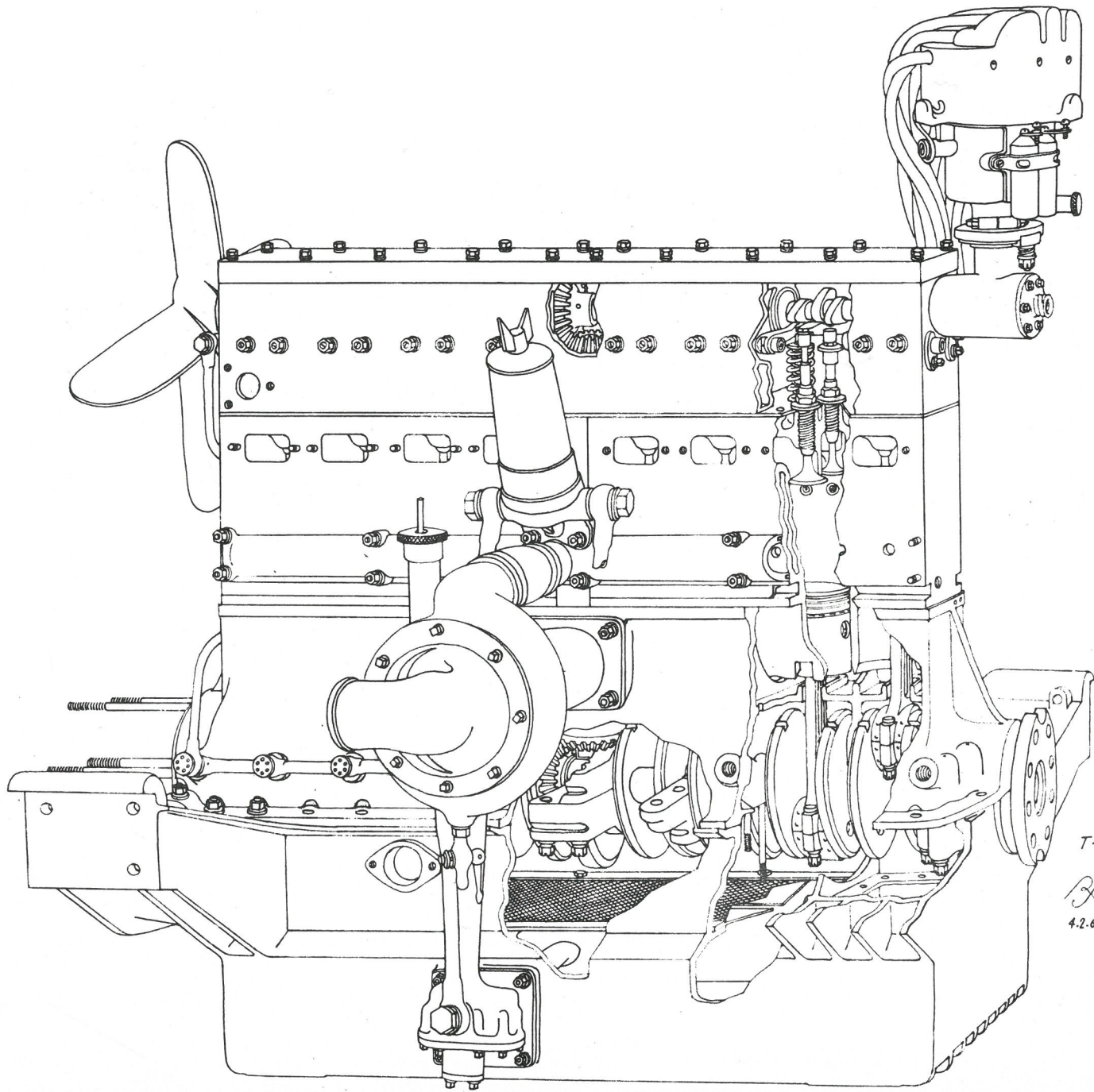


TYPE C-O

Prototype 6 cylindres 55 x 77 (1096 cm³)
 Bloc, carter cylindres (moteur borgne en fonte)
 Double arbre à came en tête commandé de l'arrière du bloc par pignons droits
 Bielles en acier montées à rouleaux - Vilebrequin à plateaux pris dans la masse
 7 paliers
 Pistons Alpax
 Soupapes tulipes avec triples ressorts de rappel
 Compresseur Roots à l'avant du moteur
 Bougies inclinées
 Graissage par double pompe
 Carburateur Solex de 40
 Puissance 83 CV à 6000 t/mn.
 Châssis en tôle d'acier contre-coudé
 Suspension avant par ressorts plats, à l'arrière classique semi-cantilever
 Freins sur les 4 roues du type courant 'Amilcar'
 Voie 1m08 - Empattement 2m195 - Poids à sec 565 Kgs - Carrosserie biplace
 Réservoir d'huile de 15 litres faisant radiateur entre les mains avant
 Roues Rudge de 26 x 3,75 - Pneus Dunlop
 Amortisseurs Hartford

Trois voitures de ce modèle furent construites : second semestre 1925 et début 1926. Suivant les épreuves, elles recevaient soit le radiateur dans le fond de la calandre, comme le grand sport soit un radiateur plat.

10 voitures furent construites de 1927 à 1931 ; parfois elles recevaient les caisses monoplace avec ou sans appui-tête. La calandre profilée venait jusqu'à l'extrémité des mains du châssis, certaines épreuves furent disputées avec le classique radiateur "Amilcar".



T49

Zarraud
4.2.66

UN BENEDICTIN DE L'AUTOMOBILE

par Jacques DU MONTANT

Il y a des trésors qu'il est criminel de laisser ignorés, des dons, des connaissances qui doivent être diffusés.

Notre ami Robert Jarraud les possède. Jusqu'ici il n'est connu et apprécié que par un cercle d'amis, proches ou lointains.

Il est assez étrange que ses connaissances historiques et mécaniques sur l'automobile en général et sur l'oeuvre d'Ettore Bugatti en particulier, fassent le bonheur de quelques initiés Américains ou Néo Zélandais. La France est trop près de Molsheim.

Jarraud a la mécanique dans le sang. Il est venu à elle par la voie la plus noble. Quand je l'ai rencontré, il y a dix ans déjà, il dessinait, il peignait, il sculptait. Son rêve était de posséder une Bugatti. Il acheta une 57 Stelvio, elle est toujours en chantier. On a mis trois siècles à bâtir Chartres. Paris est-il achevé ?

Le contact entre Jarraud le dessinateur et Bugatti l'artiste fut immédiat. Le tracé des pièces, leur matière, leur volume comptent pour eux avant tout. Que ce dessin en trois dimensions fonctionne, qu'il roule, est un épiphénomène secondaire. Si par surcroît cette sculpture métallique bat des records, s'impose en course d'une façon unique dans l'histoire de l'automobile, de la locomotion et de l'industrie, tant mieux. Le fonctionnel vaincu par le rêve réalisé, quel terrain pour l'artiste !

Le volume de documents que Robert Jarraud a pu rassembler est incroyable. Et pas d'une façon statique comme certains stockeurs de papperasse. Il sait tout ce qu'il possède. Telle photo provient de telle revue, là, dans tel coin. Il va la chercher, vous la montre, ou en fait une photocopie ; la replace soigneusement. Meticuleux, systématique, cherchant l'ombre de la petite bête et ne dormant pas tant qu'il n'a pas trouvé. Ses maîtres : GEDO, CRESSWELL. Sincère jusqu'au bout. Il se refuse à

faire une ombre sur ses dessins, qui voilerait pudiquement un détail qu'il ignore. La "terra ignota" reste vierge. Jusqu'au jour où il l'a explorée.

Souvent je lui dis : "Tu en sais plus long sur Bugatti que feu Ettore n'en savait." Ce n'est pas une boutade. Il voit et retrace de ces choses qu'un ouvrier exécute dans l'usine à l'insu du patron ; les détails qui font la petite différence.

C'est ainsi que j'ai tenté de le suivre dans la reconstitution d'une pompe à huile d'un des tous premiers modèles de type 13, pompe dont il n'avait qu'une photo de face. Il a imaginé le verso ; il l'a dessiné. Quelque temps plus tard, apprenant que la seule Bugatti de ce type était en la possession d'un Américain depuis 40 ans, il est entré en contact avec lui pour vérifier certains détails. Réponse affirmative : la plus grande erreur dans les mesures de la pompe "repensée" était de 5 millimètres. . .

Si par hasard vous possédez une Bug. d'un type sur lequel il est en train de travailler et qu'il l'apprenne, gare à vous : vous allez sous peu recevoir des lettres à la fois si cordiales et si précises que vous allez vous retrouver, un pied à coulisse dans la main scrutant votre bien sous des angles inattendus. Pour le plus grand progrès de tous.

Artiste, technicien, ses dessins portent cette double empreinte : à la fois un "léché", un souci du détail allant jusqu'à la minutie, une précision de trait d'ingénieur, et en même temps le petit quelque chose qui enlève toute sécheresse ; ou soudain une perspective qui vous éclate à la figure. Ses moteurs, on les entend tourner, et on compte les pans des boulons.

L'Automobiliste publie une étude "succinte" de la type 57 S. par Robert Jarraud. Il lui a fallu énormément élaguer. Si vous aviez connaissance du texte intégral, vous pourriez reconstruire une des voitures ; ce que Jarraud fait, d'ailleurs. Mais ceci est une toute autre histoire assez fantastique. Il faut le connaître et l'avoir vu pour le croire.

L'AGE D'OR N'A PAS D'AGE

LAMBORGHINI MIURA

UN TRESOR VINTAGE POUR DEMAIN

Jean-Francis HELD

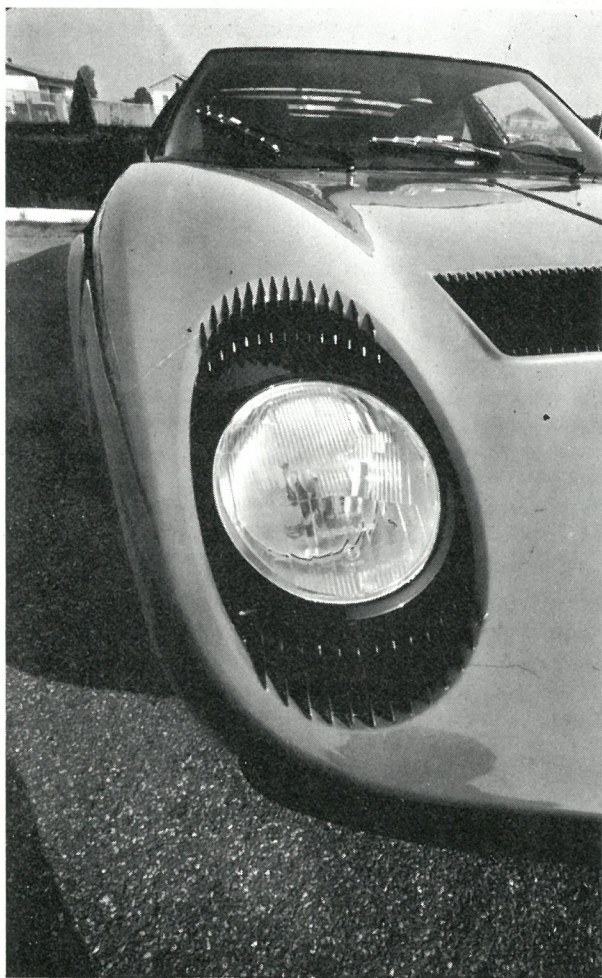
Dans le dernier numéro de "l'Automobiliste", Adrien Maeght a publié un article sur la "Fulvia" Zagato. Cette fois, sans ménager les adjectifs ni les points d'exclamation, voilà que nous rendons respectueusement hommage à la superbe, à l'orgueilleuse "Miura", la plus sophistiquée des créatures du commendatore Lamborghini. On voit d'ici certains collectionneurs intransigeants lever les bras au ciel, en faisant voler la poussière de leur Saint des Saints où somnolent les pur-sang de jadis. . . De la voiture moderne dans "l'Automobiliste"! Concession, hérésie, opportunisme, sacrilège et abomination. Pas du tout. Au contraire. Foin des Torquemada de l'historicité pure. Un véritable amateur de "vintage" peut aimer et apprécier toutes les automobiles de tous les Ages d'Or, à condition qu'elles soient le fin du fin du style d'une époque. A condition qu'elles soient suprêmement des automobiles.

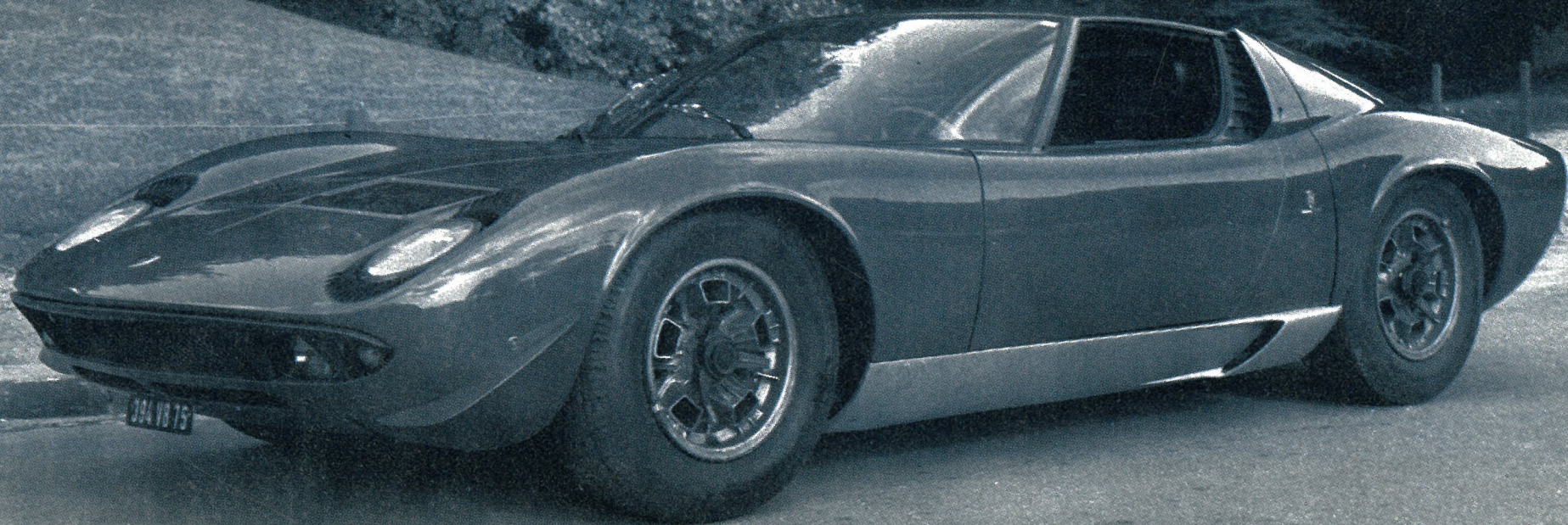
Bien sûr, il est juste et licite d'avoir des préférences, de rencontrer l'écho de ses affinités personnelles au fil des époques et des styles. On a le droit d'entrer en transes pour une Bugatti 35 ou une Austro-Daimler, et de regarder d'un oeil moins chaud les Peugeot Indianapolis ou les de Dietrich, type Paris-Madrid. Ceci dit, l'automobiliste ne peut pas rester indifférent devant les grandes voitures de n'importe quand. Même celles d'aujourd'hui, si elles sont l'expression parfaite de notre temps. Elles nous intéressent, tout simplement, parce qu'elles sont les "vintage" de demain. Dans les années 30, par exemple, il y avait déjà des collectionneurs. Ils roulaient platement dans des Delage ou des Hispano que personne ne songeait à mettre un jour dans la naphtaline, pour l'orgasme des générations futures. Résultat : elles sont presque toutes mortes à la ferraille.

Un frisson dans la moëlle

Nous ne croyons pas que "l'Automobiliste" puisse rester fermé aux futures "vintage". Numéro après numéro, nous voudrions sélectionner le musée de demain. Pas seulement avec des voitures de grand prestige et de haute performance. Les petites Austin "Seven" sont déjà des "vintage" de plein droit, les Citroën "15-Six" aussi. Un de ces jours, les Anglais les plus sévères se disputeront les "2CV" et les "DS" devenues "Pur-sang post-vintage", selon la terminologie consacrée. J'aurais bien voulu commencer par une petite vraie automobile moderne. Seulement, il y a des évidences qui s'imposent. Dès qu'on pense belle voiture, grande voiture contemporaine, la "Miura" vous saute irrésistiblement à la figure. Elle éclate comme un soleil, sans discussion possible, comme la plus importante machine à rouler du moment. Elle est une synthèse follement exacte de ce qu'on sait, de ce qu'on aime et de ce qui fait rêver. Elle n'est pas seulement puissante, rapide, agile, luxueuse, d'avant-garde ou douée de personnalité elle est la synthèse de tout, presque au point d'être absurde.

On a beau être blasé d'autos, surtout d'autos modernes, il vous prend un drôle de frisson dans la moëlle épinière quand, à fond, à gauche et en avant, vous enclanchez la première vitesse d'une "Miura". Cette espèce de mise en situation esthétique, à l'opposé des casseroles utilitaires, est un symptôme qui ne trompe pas. Dans vingt ans, l'homme heureux qui tournera un instant le dos à ses turbines ou à ses pastilles atomiques quotidiennes pour se mettre au volant d'une "Miura" restaurée avec amour, jadis gadget d'un yéyé goulu, éprouvera exactement le même respectueux frisson. C'est ça, le "vintage".





Pardonnez, automobilistes, ce prélude idéologique filandreux. On ne recommencera plus, mais il fallait mettre les points sur les I de l'histoire. Je n'aurais pas aimé que la "Miura" nous arrive comme un cheveu sur la soupe. Mieux valait l'introduire en douceur, la justifier sur le plan des principes pour qu'on puisse y penser sans arrière-goût réprobateur.

Un avion

De toutes les voitures de sport d'aujourd'hui, la "Miura" que nous voulons envisager en "vintage" est sans doute, techniquement, la moins "vintage", la moins traditionnelle. Ce n'est pas par hasard. Elle représente son temps. Les futurs classiques n'ont pas à être des classiques du passé, et la "Miura" transforme déjà les Ferrari, les Maserati, les Jaguar et les Aston en pièces de collection. Même les Lotus "Elan" et les Alpines ont l'air sage près des "Miura".

Le gros V-12 quatre litres à deux arbres à cames en tête par culasse est placé transversalement juste derrière la tête du pilote, et fait entendre (surtout à l'extérieur, heureusement !) une voix superbe. On pourrait écrire des volumes musicologiques, en comparant la tonalité Lamborghini et la tonalité Ferrari, les deux notes les plus pures de l'orphéon mécanique. La première

est peut-être moins magistralement parfaite que la seconde, mais on l'imagine plus inspirée, plus subtile dans le contre-ut. Le bloc moteur et les carters de boîte et de différentiel sont doulés dans la même masse d'alliage léger, et c'est du beau travail. Le plancher, l'auvent et les flancs du châssis autoporteur assurent la rigidité de la voiture, qui accueille la carrosserie de Bertone sur un mode cohérent, harmonieux et sans effort. Quatre roues indépendantes, bien sûr. Il n'y a pas de jambe de force, mais les triangles de tôle emboutie qui permettent de régler le carrossage en tiennent lieu.

Laissons les subtilités techniques. La "Miura" est belle à faire mal. Seuls, certains bolides "Canam" comme la Lola ou la Mc Laren en approchent, mais en plus brutal, sans la finesse-client, l'aristocratie profilée de la "Miura". Là où il y aurait des chromes sur une autre voiture, il n'y a que du noir mat, qui joue avec les reflets vifs en couleur de la carrosserie. Oh, les roues Campagnolo à prises d'air ! Et les larges volets mats et sombres de la fausse custode, qui laissent voir vicieusement les culasses quand on se penche très bas ! Avec ses 105 cm de hauteur, la "Miura" vous arrive à la ceinture. Pourtant, elle est si bien proportionnée qu'on s'y laisse tomber sans effort. Dedans, c'est un avion. Tout en noir mat, avec les basculeurs en haut et au centre du pare-brise panoramique. Et le petit volant, et tout. . . En version "S",

avec près de 400CV, la "Miura" touche les 300 km/h. et abat le kilomètre départ arrêté en 24⁷/₁₀. Elle est souple comme une Rolls. En cinquième, à 1.500 tours, elle s'envole allègrement. On n'en finirait pas, de dévider la litanie "Miura". Elle est faite pour. C'est le fin du fin, que nous devons à une sorte d'accident psychoeconomique.

Une bonne affaire

Ferruccio Lamborghini, le taureau chargeant qui fait pâlir le fameux "cavallino rampante" de Maranello, n'a pas conçu la "Miura" comme un acte gratuit. Voilà pourquoi elle a pu devenir un acte gratuit, justement, un acte pur de perfection, pour lequel rien n'était trop beau, trop raffiné ou trop amoureuxment étudié. Je m'explique.

Le commendatore Lamborghini a la réussite dans les doigts. Tout ce qu'il touche devient or. L'usine de tracteurs de Sant'Agata Bolognese marche sans histoire. L'entreprise de brûleurs à mazout tourne rond. Lamborghini, le poitrail aussi fort que celui de ses taureaux, n'est pas homme à fabriquer des fixe-chaussettes pour s'occuper.

Depuis longtemps, il était sûr que les voitures de sport les plus prestigieuses sont bourrées de défauts indignes. Il les a toutes possédées l'une après l'autre. . . Alors, le vieux sang des



mécanos inspirés d'autour de Bologne et de Modène s'est mis à bouillir en lui, et il a décidé de produire sa propre machine, sa propre gamme de holidays. Mais pas n'importe lesquels, et pas pour s'amuser. Aussi coopératif que l'autre, l'orgueilleux commanditaire de Maranello, est personnel, Lamborghini s'est entouré des meilleurs techniciens du moment, il en a pris chez Abarth, chez Maserati, et chez Ferrari, bien sûr. Il a mis toutes les liras qu'il fallait. Les prototypes ont succédé aux prototypes, Bertone a accumulé les expériences, à prix d'or, jusqu'à la perfection. Parce que dans la tête de Lamborghini, la "Miura" et les autres ne devaient pas coûter d'argent, elles devaient en rapporter. Pour la firme, elles allaient devenir un formidable argument publicitaire, un fantastique atout de prestige universel.

Publicité, voilà. . . Le mot est vilain, pour une voiture de rêve : mais justement, pour que l'opération soit rentable, il fallait que les Lamborghini soient des super-voitures dont parle le monde entier, qui fassent saliver toute la terre. C'est fait. Et la réussite a été telle, que les voitures qui n'étaient au départ qu'un moyen sont devenues une fin, et quelle fin ! Il fallait être un peu poète, pour être aussi efficacement prosaïque que Ferruccio Lamborghini. Pour trouver la pureté, les miracles de notre temps ne doivent pas s'embarasser de fausse pureté.

Le poids d'un symbole

Encore maintenant, sur les traces de Rolls, Lamborghini fait tout pour que ses voitures soient un privilège absolu, presque mythique. Quand un client de Johannesburg est en panne, on lui envoie un mécano par avion et peu importe le prix : il est amorti en articles de presse qui ne coûtent rien. Quand le commanditaire (avant le commanditaire, c'était EVIDEMENT Enzo Ferrari !) est allé aux Etats-Unis, un président de la General Motors est venu l'accueillir à l'aéroport, lui, le fabricant de tracteurs. La "Miura" est devenue un symbole de tout ce qui est suprêmement beau et riche et le plus étonnant, c'est qu'elle le mérite. Très bien pour les usines Lamborghini. Mais pour les clients, c'est lourd à porter.

Il faut de l'estomac, même quand on a beaucoup d'argent, pour oser se payer le très voyant summum de la consommation contemporaine. Le chapeau ne va pas à tout le monde. Souvent, le résultat n'est pas tellement joli. . . Pour mettre une dizaine de millions dans une auto, il ne suffit pas d'aimer conduire. Au contraire. Les clients de Lamborghini, surtout pour la "Miura" - "l'Islero" et "l'Espada" sont plus discrètes - forme un drôle d'échantillonnage. Telle jeune personne de Turin, par exemple, ne dépasse jamais le 130 km/h. : au-delà, elle se fait peur. Pourtant, la "Miura" est follement docile, presque trop au gré des vrais pilotes. Tel autre usager, encore, se contente d'enregistrer au magnétophone la musique de son moteur emballé au point mort, et l'écoute le soir au milieu d'une cour extasié.

Le tape à l'oeil et le snobisme, non pas de la voiture, mais de ses clients est si terrible, que les gens comme il faut hésitent. Les yéyés n'y regardent pas de si près, avec leurs millions gagnés par l'opération du Saint-Esprit sociologique. Johnny est passé par la "Miura", il en a cassé quelques unes. C'est bien vu, après l'Olympia, d'enrouler une ou deux Lamborghini autour des platanes. . . On raconte que Christophe, celui des "Marionnettes", laissait la sienne tous les soirs devant un arrêt d'autobus. Tous les matins, le conducteur du bus se vengeait d'un bon coup de pare-choc dans l'aluminium divin du bolide. Au bout d'une semaine, Christophe a laissé un écriteau sur la "Miura" : "Tu peux y aller, eh, je suis assuré tous risques !". C'est peut-être marrant, mais ce crime de lèse-"Miura" a tout de même un goût amer.

Une "Miura" par la taille

Mettez-vous à la place de l'homme de la "Miura" : c'est dur, d'être indifférent et de se comporter comme un propriétaire "d'Ami-6" quand la foule s'amasse autour de votre carrosse-fétiche. Personne ne résiste. Quand - ce n'est pas souvent ! - j'ai eu l'occasion de me promener en "Miura", je ne savais pas où me mettre à chaque étape et je rageais d'être impressionné, comme si j'entrais au Drug-Store en tenant Brigitte Bardot par la taille.

C'est dur, d'être décontracté avec les mythes de notre époque. Au fond, les démesurés, les orgueilleux qui se payent des "Miura" cherchent à donner d'eux-mêmes une image démesurée. Le costume est forcément trop large aux entourneures. Il suffirait à la rigueur que les "Miura" existent. Pourquoi les acheter ? Rappelez-vous les "Royales" de Bugatti. Elles aussi, elles étaient des professions de foi plus que des voitures. Les gens bien ne se font pas monter le Ko-i-Noor en bague de mariage. Notre époque, d'ailleurs, s'y prête peu.

Il y a cinquante ans, les propriétaires de voitures de rêve étaient des sortes de mécènes. On pouvait leur être reconnaissants de financer des chefs d'oeuvre, comme les princes de la Renaissance qui entretenaient des grands peintres ou des maîtres de chapelle. Aujourd'hui, les mécènes sont devenus des m'as-tu-vu. Je me suis permis de le suggérer à Ferruccio Lamborghini. Il s'en fiche pas mal. Il a beau dire, pour lui, entre ses belles voitures qu'il aime sincèrement et le prestige qu'il en retire, il n'y a que du vent. Il veut des symboles propres. C'est si vrai que la "Miura", faite et pensée pour la compétition, n'a jamais couru et ne courra peut-être jamais.

Jean-Francis HELD



LES PARIS-NICE D'ANTAN...

Les difficultés de la circulation et des problèmes de sécurité ont fait disparaître la plupart des grandes épreuves automobiles routières.

L'amateur pouvait, par contre dans les années 20 et 30, participer à de nombreuses manifestations de ce genre tels les concours de tourisme.

Pour la seconde fois le Club de l'Automobiliste et le Team Nice-Côte d'Azur s'attachent à faire revivre l'un des plus connus : le critérium PARIS-NICE qui eut lieu chaque année de 1922 à 1939.

Organisé par l'Automobile Club de Nice il avait pour but de mettre en valeur les qualités que l'on doit attendre d'une véritable automobile, mais aussi de sanctionner les défauts dont souffraient encore les véhicules de l'époque.

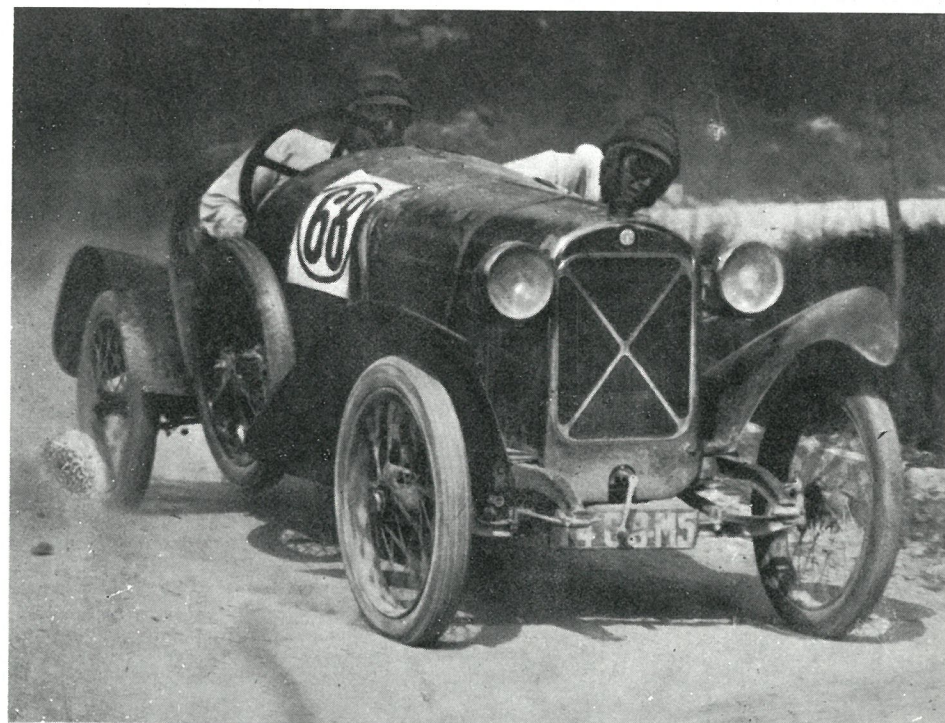
C'était ainsi le banc d'essai de toutes les techniques et de tous les accessoires du moment : le servo-frein, les pneus, le compresseur, l'appareillage électrique, voire le gazogène.

Le parcours de PARIS-NICE se faisait en deux ou trois jours en passant, suivant les années, soit par les Alpes, la Vallée du Rhône, ou par le Massif Central : Paris-Lyon-Marseille-Nice, Paris-Vichy-Grenoble-Nice...

Ce parcours constituant l'épreuve de régularité, les concurrents étaient départagés ensuite par des épreuves spéciales qui se déroulaient en cours de route mais surtout après l'arrivée à Nice : accélération-freinage, ralenti, course de côte.

L'histoire des PARIS-NICE c'est celle de l'évolution de l'automobile dans l'entre deux guerres. Tous les genres de voitures y étaient représentés depuis la grande série jusqu'aux puissantes voitures de sport ou de grand tourisme.

Les autocars de ligne qui commençaient à concurrencer le train en confort et en vitesse, y firent aussi d'honorables démonstrations même en course de côte. Actuellement "la semaine du car" qui se déroule chaque année à Nice est une manifestation qui a pour origine les PARIS-NICE d'avant-guerre.



Les petites cylindrées, qui savaient déjà faire de longs parcours, s'imposèrent rarement dans ces épreuves à cause des secteurs chronométrés. A quelques exceptions près les premières places allaient toujours aux voitures de plus de 3 litres, car elles représentaient en fait la voiture de grand tourisme de l'époque. Leurs qualités étaient cependant harmonieusement réparties dans tous les domaines : tenue de route, freinage, vitesse. Si de nos jours ce n'est plus toujours la cylindrée qui compte, la voiture idéale reste bien celle qui est efficace dans toutes les spécialités.

Les PARIS-NICE s'étaient déjà attachés à le démontrer.

PARIS - NICE 1969

RANDONNEE POUR VOITURES ANCIENNES CONSTRUITES ENTRE 1920 et 1936

15-16-17 MAI

organisé par : le CLUB DE L'AUTOMOBILISTE, le TEAM NICE-COTE D'AZUR, sous le patronage de l'AUTOMOBILISTE,
du COMMISSARIAT GENERAL AU TOURISME, et avec la participation de TOTAL

15 MAI			15 MAI			16 MAI		Heure		
Km		Heure	Km		Heure	Km				
0	Invalides	0h15	17	371	Sennecy-le-Grand	9h25	575	Grenoble	7h30	
	Entrée Autoroute	0h31	28	399	Tournus	9h45	43	618	Monestier	8h30
	Total n° 1	3h07	6	405	St-Trivier de C.	10h05	36	654	Col de la Croix Haute	9h15
164	223 Péage-Sortie	4h00	14	419	Montrevel	10h23	6	660	Lus	9h45
	Jonction sortie	4h06	17	436	Bourg-en-Bresse	10h40	7	667	St-Julien	9h55
0,800	Autoroute n° 6			436	Bourg-en-Bresse	13h30	15	682	Aspres	10h05
	RALLYE ROUTE-AZUR						12	694	Serres	10h16
16	239 Rouvray	4h32	20	456	Pont-d'Ain	13h45	39	733	Sisteron	10h46
22	261 Saulieu	5h25	17	473	Lagnieu	14h10			Sisteron	12h30
29	290 Arnay-le-Duc	5h47	15	488	Montalieu	14h30	35	768	Digne	13h00
14	304 Bligny	6h04	18	506	Morestel	14h45	33	801	Barrême	13h35
17	321 Beaune (entrée)	6h22	20	526	Les Abrets	15h15	13	814	St-André les Alpes	13h50
3	324 SAM'OTEL	6h27	21	547	Voiron	15h45	38	852	Entrevaux	14h40
	Hospice	8h30			Voreppe		7	859	Puget-Théniers	15h05
13	337 Chagny	8h50	16	563	Entrée Autoroute	16h00	35	894	Plan du Var	15h40
17	354 Chalon (déviation)	9h00	12	575	Grenoble	16h15	25	919	Nice (Aéroport)	16h20
							6	925	Nice (Arrivée	
							350		Jardin Albert 1er)	

automobilistes automobilisme

CHRONIQUES

La ville de Chartres (Eure et Loir) vous invite à participer aux festivités qu'elle organise le dimanche 22 juin 1969 à l'occasion du 10ème anniversaire du jumelage CHARTRES-SPIRE.

Le programme est le suivant :

- Rassemblement des voitures sur le parvis de la Cathédrale à 10h.30 où aura lieu la bénédiction des équipages.

- Déjeuner à Jouy à 6 kms de Chartres en bordure de l'Eure, et dîner.

- L'après-midi défilé des voitures de 15 h. à 16 h. se terminant place de la République où un groupe folklorique présentera leur programme.

La participation à cette sortie serait de l'ordre de 20 F. pour un équipage de 2 personnes, 30 litres de carburant compris.

Nous espérons vous avoir nombreux à cette réunion et vous serions reconnaissants de vouloir bien donner votre accord au plus tard le 1er juin 1969 à Monsieur Michard, 139 av. Jean-Jaurès, Paris 19ème. Ceux qui se seront inscrits recevront, en temps utile, les renseignements concernant cette sortie.

Une importante vente de voitures anciennes (Veteran Vintages) aura lieu le 15 mai 1969 en Angleterre. Pour tous renseignements s'adresser à : Sotheby and Co, P.O. Box 2aa, 34/35 New Bond Street, London W1.

L'Automobiliste s'est assuré le concours de Moutard-Martin pour réaliser des lithographies originales de voitures anciennes, dont une est reproduite en pages 18 et 19 de ce numéro.

Cette première estampe à tirage limité sur papier pur chiffon, sera mise en vente très prochainement à la Boutique de l'Automobiliste.

Le CLUB de L'AUTOMOBILISTE avait été convié le samedi 19 avril à une Garden Party d'inauguration que Madame Ghislaine de Frémery donnait dans les jardins de l'Hostellerie "La Campagne" à Houjarray par Bazoches sur Guyonne (Montfort l'Amaury).

Une dizaine de voitures et trois motards "vintage" s'étaient rassemblés, sous la responsabilité de notre ami Ludo, devant les "Ibis" au Vésinet et par de charmantes petites routes de l'Île-de-France s'étaient rendues à Houjarray.

Les voitures rangées dans la cour de l'Hostellerie, attiraient une foule importante et sympathique.

Nous avons été excessivement séduits par le cadre champêtre où se déroulait cette élégante réception et par l'extrême sympathie et la gentillesse que nous ont témoigné, en tant "qu'Automobilistes", les propriétaires de cette magnifique auberge.

De nombreux buffets à l'extérieur et à l'intérieur créèrent très vite un climat d'amitié entre les propriétaires de voitures "anciennes" et "modernes".

Tard dans la soirée, sous le regard sympathique de l'assemblée, la colonne de "L'AUTOMOBILISTE" repartait en direction de Paris, en se promettant bien d'y revenir.

La revue américaine Road & Track qui à l'habitude de consacrer quelques pages aux grandes classiques, nous a présenté, le mois dernier, une magnifique "Isotta Fraschini".



Prouvant la vitalité de l'Association, l'Assemblée Générale annuelle de "L'AMICALE SALMSON" s'est tenue dans une localité touristique à souhait, le 15 mars dernier..

Les étangs de Hollande, en forêt de Rambouillet, servaient de décor au rassemblement d'une soixantaine de "fanatiques" de la marque et, si une pluie corsée s'abattit sur les retardataires, l'auberge proche de Poigny-la-Forêt en parut plus accueillante encore.

Sous la présidence renouvelée de Maître Duchemin, d'importantes décisions statutaires et techniques furent débattues dans le souci commun de la sauvegarde des véhicules de la Marque. Des A.L. aux 2,3 L Sport, en passant par les classiques et modernes S4, toutes les SALMSON peuvent et doivent rouler ! Pour un salmsoniste le choix est vite fait entre la route et le musée quand on a des chevaux partout ! Les 30 capots levés des voitures présentes susciterent de longues discussions qui se poursuivirent, la nuit venue, au bar puis dans la "chaleur communicative du banquet". D'alléchants projets de rallyes se précisent et l'ambiance Salmson déjà créée, exempte de vaines spéculations, attirera sur les routes les plus sinueuses et réunira aux meilleures étapes, aussi loin soient-elles, de vrais automobilistes. . . et de vraies automobiles.

Veteran Cancans, revue trimestrielle du Veteran Car Club de Belgique, a publié un intéressant article sur une des premières voitures à pétrole : "Était-ce la première ?".

Le Club des Propriétaires de Bugatti annonce de nombreuses manifestations :

- du 11 au 15 juin, Rallye Bugatti International à Prescott (Angleterre),
- du 19 au 21 septembre, grande épreuve de régularité (Bugatti et Ferrari) sur le circuit de Pierre Bardinon à Aubusson dans la Creuse.

Les Amis de Delage signalent qu'une grande concentration de la Marque aura lieu à Montlhéry le samedi 31 mai 1969, à 14h.30. Pour y participer se faire inscrire avant le 15 mai au siège de l'Amicale.

La confrérie des Baillis de Pouilly-sur-Loire (Nièvre) annonce une manifestation qui aura lieu le samedi 14 juin ; on espère la participation de nombreuses voitures anciennes.

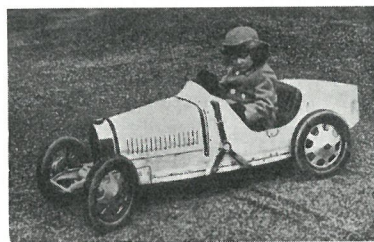
Le Club des Propriétaires de Bugatti a organisé une sortie le dimanche 20 avril 1969. Nous donnerons dans notre prochain numéro un important compte-rendu de cette journée très réussie.

Paul Panhard n'est plu. "On peut écrire je crois que l'ancien testament de l'automobile s'arrête à l'époque où les Maisons Panhard Levassor et Peugeot entrent dans l'industrie automobile" écrit Baudry de Saunier dans son histoire de la locomotion.

Paul Panhard a illustré les plus belles pages du nouveau testament avec ces magnifiques 20 sports "panoramiques" et "dynamiques". Notre ami Marc Nicolosi prépare d'ailleurs une importante étude sur la 20 sport.

Baby Bugatti : pas une voiture de roi mais celle des princes ; c'est ce que fut la type 52 qui, à l'origine prévue pour Roland Bugatti, roulait bientôt dans les allées des plus beaux parcs du monde.

L'une d'elles semble avoir donné rendez-vous à de nombreux amateurs, au 42 rue du Bac, qui viennent l'admirer et se souvenir de l'époque où ils l'ont tant convoitée : "Ah la belle restauration !" Eh bien non, car cette voiture n'a jamais connu "le Patron" ! Voici la recette : vous essayez de trouver d'abord un fondeur, un carrossier, un peintre, un électricien, des ajusteurs, peut-être même un dessinateur et surtout du temps, car il s'agit en fait d'une copie conforme. C'est parce qu'il était tellement difficile de mettre la main sur une Bugatti électrique d'origine à moins de l'échanger contre une vraie, qu'un amateur de la région de Limoges se décida tout simplement à en faire une, puis deux, puis trois et peut-être quatre.



Le bureau du MONTE CARLO VETERAN CAR CLUB s'est réuni tout récemment sous la présidence de Monsieur Louis CHIRON afin d'arrêter certains détails des manifestations qui se dérouleront à l'occasion du 2ème TOUR DE LA PRINCIPAUTE, sous le patronage de la Municipalité de Monaco, du 25 au 29 juin 1969.

Les concurrents arriveront en Principauté dès le mercredi 25 et les voitures seront exposées au Hall du Centenaire jusqu'au 29 juin, sauf pendant la durée des épreuves.

Les véhicules admis à participer au 2ème TOUR DE LA PRINCIPAUTE seront ceux de la catégorie "A" : ANCETRE, qui comprend les voitures construites jusqu'au 31 décembre 1904 et ceux de la catégorie "B" : VETERAN, qui comprend les voitures construites du 1er janvier 1905 au 31 décembre 1918.

Le programme de cette organisation prévoit les manifestations sportives suivantes :

- 26 juin : 2ème TOUR DE LA PRINCIPAUTE, les voitures auront à accomplir deux tours d'un circuit d'environ 25 kilomètres.
- 27 juin : RONDE NOCTURNE, sur le Boulevard Princesse Grace.
- 28 juin : 2ème TROPHÉE DU MONTE-CARLO VETERAN CAR CLUB, sur la partie basse du circuit du Grand Prix Automobile.
- 29 juin : Défilé à travers la ville et distribution des prix sur la Place du Palais.

D'autre part, plusieurs réceptions seront organisées à l'intention des participants durant leur séjour en Principauté.

Enfin une affiche dessinée par l'artiste bien connu Michael TURNER et représentant une voiture ancienne type 1904 devant l'entrée du Palais Princier, est actuellement sous presse. Nul doute qu'elle rencontrera un grand succès auprès des amateurs. Un tirage, numéroté, sur papier spécial, sera mis en vente et fera certainement la joie des collectionneurs.

PETITES ANNONCES

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

recherches

Ach. bn. prix épave Bugatti même incompl. Bonoron, 42 Bd. Pommery, Reims. Tél. 47-47-10.

N.417 - Ch. Hotchkiss type 411 1933, radiat. verti.

Ch. maquettes ou jouets auto ts. âges F. Costanzo, 14 bis, r. de la Marne, 06-Cannes.

Ch. Primaquatre 1936 bn. ét. Georges, 11 ter r. J.Jaurès, 86-Poitiers.

Ch. moteur Amilcar 6CV C4 1924. De Macedo, r. Lafontaine, 71-Geugnan.

Ach. ou éch. Audi avant 1940 contre Chenard & Walker 1938 U16 7 pl. bn. ét. Degueldre 6 r. de Mons, Binche (Belgique).

Ch. pr. Fiat 508 roadster (France) ts. docu., photos etc. . désire corresp. prop. même modèle. Humery 11 r. Faidherbe, Paris 11ème.

Ch. Tubule RFA pr. 15CV 6 cyl. Citroën (2 carbu. PBIC). Vignon Denis, 12 résidence Beausoleil, 92-St.Cloud.

Ch. vieille voit. trèfle ou Ford T, faire of. H.A. Pouille, BP 23, 59-Anzin.

Ach. tt. ancien. Jaguar ainsi que tt. pièce de cette marque, ach. aussi Aston Martin ST. Clair Ph. 46 r. de Rollebeek, Bruxelles.

Ch. Bugatti 57, faire of. Doct. Cartry 23 r. Aiguillerie, 34-Montpellier.

Ch. ttes. pièces, doc., photos sur Alfa-Roméo 1750 et 2300 à compres., pièces Hispano 32CV. Nicolosi, Garage du Collectionneur, 89-Magny. Tél. 40 à Cussy-les-Forges.

Ach. ou éch. un équipement compl. avec compres. et pipe admission pr. Bugatti 57, pipe admis. et échap. avec carbu. pr. Hotchkiss type 686 Paris/Nice. Dax-Auto, av. St.Vincent de Paul, 40-Dax.

N.420 - Ech. Amilcar type C4 1922 carros. skiff acajou bn. ét. d'orig. contre Amilcar CGS.

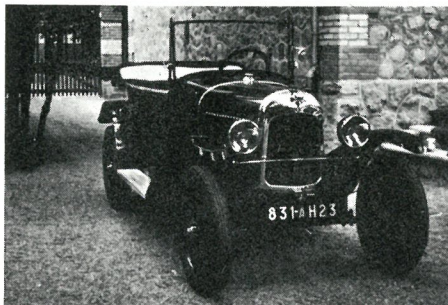
ventes

Vds. Vermorel 1914-16, torpédo parf. ét. M.Tella, 40 r. du Fg. Raines, 21-Dijon.

Vds. Salmson 2,3 litres S. mot. neuf carros. ét. neuf, intér. refait, roues rudge. Novo, 4 impasse du Lavoir, Vitry-s-Seine.

Ch. mot. et boîte Bugatti 37 ou 37A. Giulio Dubbini, via Euganea, 21 35100 Padova (Italie). Tél. 38 9 67.

N.418 - Vds. 5CV Citroën type C3 spécial 2 pl. 1/2 1924 et 201 CI 1932 entier. restaur. faire offre.



Vds. 5CV torpédo Citroën parf. ét. cond. à droite. Prix 5000 F.

Vds. Wolseley 1948, 4 cyl., 29000 kms réels, état nf. rig. orig. à ts. pts. de vue 12000 F. Montfort 60 quai Dérivation, Liège.

Vds. 201, 1930 bn. état de march. 1000 F., camionnette d'orig. De Dion Bouton 1922 compl. à restaur. 2000 F. Meugnier Jacques, Rte. de St. Germain, 91-Leuville-s-Orge.

Vds. Salmson S4 DA CI 1936, B 14 CI 1927, 6CV Fiat 1936, Celtaquatre 1936, 201 1933 en corbillard tr. bn. état faire offre Rault "Les Dadots" 45-Amilly.

Vds. Hotchkiss 51 type 13-50, Salmson 51 type 6 IL, Chrysler 30 6 cyl. genre incorrup., Delage 30, 4 cyl. boîte Cotal ou à échang. contre Delage, Delahaye, Talbot, Panhard 6 cyl. SI, si possible décapot. Fozière, 34-Orlagues.

Vds. pièc. méca. récupérat. Delahaye 135M. Gardet à Fleury (Oise). Tél. 75 Fresne Leguillon.

Vds. Mercedes type 300 1953, 6 cyl. impec. prix demandé 18000 F. Rigot 2 av. Reine Astrid, 06-Cannes. Tél.38.25.17.



Vds. Renault Nervastella 8 cyl. en ligne type Z.D.S. I E 2 n. 686-410 année de sortie 1935, bn. état. faire offre Mairie de St. Jean Soleymieux-42.

Vds. ou éch. 2 C4 1929 bn. état méca. carros. mauvaises 350 F. l'une, une Chenard & Walker 1928 tr. bn. état généré. Tél. 350.79.01.

Vds. Chevrolet 1935, Talbot Baby 1936. Loupiac 111, allée de Brienne, 31-Toulouse.

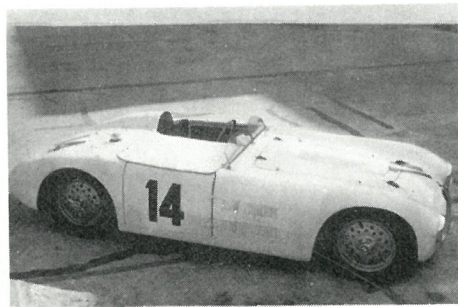
Vds. Amilcar M3 berline 4 pl. méca. correcte, carros. ref. 9 pneus, roues à rayons outils de bord et noti. Paisant Georges 8, r. Blomet, Paris 8ème.

Vds. Packard 6 cyl. CI 1939 entier. orig. avec radia philco tr. bn. ét. méca. ét. de march. 6000 F. F. Saini 72, Avesne en Saosnois.

Vds. Berline Mercedes type 170 1932, 6 cyl. 1700 F. ét. de march. visible à Marseille. Ferrand J. 21, r. d'Upsal, 67-Strasbourg.

Vds. châs. compl. Salmson S4 D en parf. ét. de march. Vignon Denis, 12 résidence Beausoleil, 92-St.Cloud.

Vds. BMW type mille miglia 1939, 6 cyl. sport/course prête pr. course de "l'Age d'Or". MAITRE Georges, 14 r. Larrey, Paris 5ème.



Vds. 1 pneu rechappé nf. 720x120, 2 pns. 765x105 excel. ét., 1 pn. neuf 28x495. Penard 146, av. Clémenceau, 33-Libourne.

Vds. 2 compres. Bugatti St. Clair 46, r. de Rollebeek, Bruxelles.

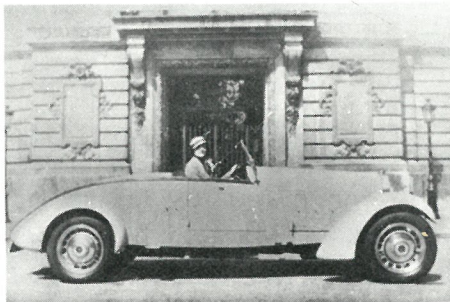
Vds. Renault NN 2 torpédo parf. restaur. Wetz Maurice, 44 r. Croix Verte, 81-Albi. 54-04-46.

N.421 - Vds. Mercedes 300 SL parf. ét. d'orig. portes papillons.

Vds. "Avion" Voisin C3 4 litres 23CV, cond. intér. tr. bn. état - Ford AF 1927 torpédo américain d'orig. tr. propre repeinte pns. neufs - Delahaye type 180 6 cyl. exc. voit. - Thorez ent. blindée carros. chaperon à restaur. mais compl. - Hotchkiss AM80 17CV cabrio. - Milor 2 port. 4 pl. carros. de Corvaia - Packard 8 cyl. 1933 cond. à restaur. - Nash 1937 cabrio. 6 cyl. avec spander tr. propre. Nicolosi, Garage du Collectionneur 89-Magny. Tél. 40 à Cussy-les-Forges.

Vds. et éch. voit. ancien. 5CV Citroën à partir de 1500 F., magnif. Delage D4, nomb. autres véhic. avant 1925. Serge Clément, "le Coteau" Rte. de St-Calais, 72-Bouloire. Tél.54.

N.422 - Vds. Bugatti spander labourdette type 49 en parf. ét. voit. remarquée par l'illustra. à l'époque, Bugatti type Brescia.



N.423 - Vds. La Licorne 1926 torpédo 4 pl. ét. de march. carros. à restaur. calandre cuivre prix intérés., carros. alu pour voit. de sport 2 pl. (photo et dimensions sr. demande), essieux AV. et roues bois pour Ford T, remorque à plateaux pr. transp. de voit. 4mx1,50m équipée route avec carte grise éventuel. avec break 1500.

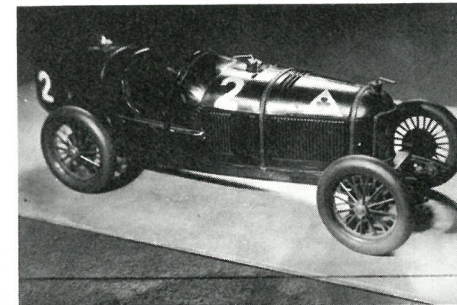
Vds. Jaguar XK 120, moto Puch 500, Harley 600 1926, faire of. Millotte "Les Tilleroyes", 25-Besançon.

Particulier vds. cause maladie Salmson S4 D 1934 CI 4 port. bte. cotal peint. d'orig. 2 batteries neuves en ét. de roul. Bardel, 2 r. Grignan, 13-Marseille. Tél. 33-14-29.

N.424 - Vds. collect. d'env. 200 objets divers et bibelots sur l'automob. de 1900 à 1940.

Vds. ou éch. 1 moteur compl. avec boite type Hotchkiss AM2, 1 monocylindre De Dion 7CV 1/2 compl. Dax Auto, av. St. Vincent de Paul, 40-Dax.

On a volé dans mes bureaux mod. réduit Alfa Roméo course 1925 (ancienne fabric. "Cie Indust. du Jouet") long. env. 0m50, roues env. 10cm, couleur rouge n. 2. Puis-je compter sur solidarité collect. honnête pr. aider à récupérer. Récompense. Bayet, Directeur Publications M.R.A., 74 r. Bonaparte, Paris 6ème.



Offrez un Abonnement !

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

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

DEMANDE D'ABONNEMENT

France et Communauté : **35 F** - Étranger : **40 F**

Couverture cartonnée : **50 F** - Étranger : **55 F**

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

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

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

Le règlement joint sous enveloppe, facilite notre comptabilité.

NOM _____

PROFESSION _____

ADRESSE _____

* Rayer la mention inutile

* Petites annonces - dernière heure *

N.426 - Ch. WW amphibie même en mauv. état.

N.427 - Ch. Lorraine Dietrich B36 pr. les pièces.

N.428 - Ch. motos de courses d'avant 40.

N.429 - Ch. moto Zundapp type Russie avec roue du side car motrice.

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

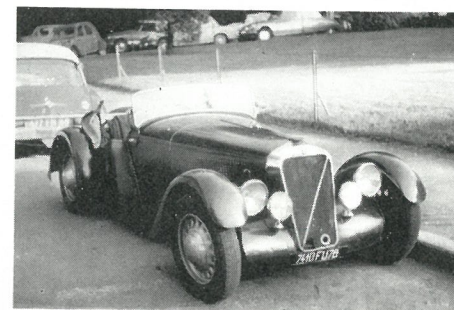
N.430 - Ch. bouchons et mascottes de radiat. unique. de marque.

N.431 - Ch. années compl. Omnia, Moto-Revue, la Vie Automob. d'avant 1936.

Vds. Graham Paige 1938 décap. 4 pl. int. cuir très bn. ét. général urgent : 2500F. Roland Mottay, 17, r. L. Rolland, 92-Montrouge.

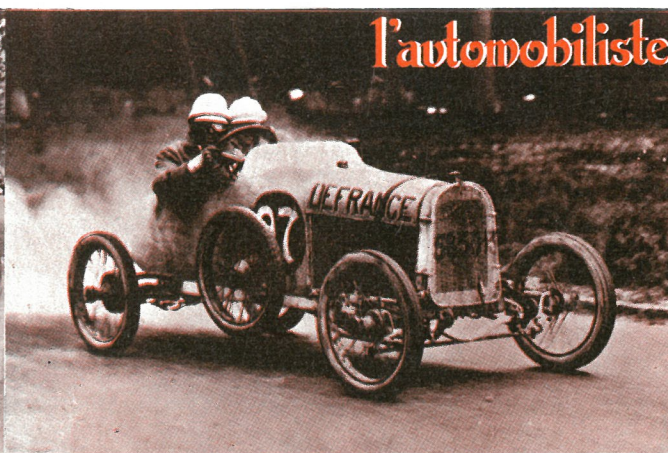
Vds. Ariès 1922 à restaur. bn. ét. mécan. D. Barda, 62 r. St-Lazare, Paris 9ème. Tél. Tri.67-69.

Vds. Georges Irat 1935 moteur Ruby 5CV. Perraud 35 r. du Sommerard, Paris 5ème.



l'automobiliste

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



N°1 LA TRIBU DE BENJAMIN
LE MUSEE DE SURY (le COMPTAL)
NOTICE D'ENTRETIEN BUGATTI BRESCIA
PREMIER RALLYE DELAGE
M G CLUB RALLYE DU HALLIER
COURSE DE COTE DE ST-PAUL

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

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

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

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

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

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

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

N°9 LES CREATIONS D'EMILE DARL'MAT
LE BUGATTISTE
LES SANDFORD
1^{er} PARIS/NICE 1893
LES MOTOS A.B.C.

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

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

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

N°13 MOTOS KOEHLER ESCOFFIER
FIAT 509
PEUGEOT DE COURSE 1911
PROTOTYPES J.P. WIMILLE
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION (Suite).

