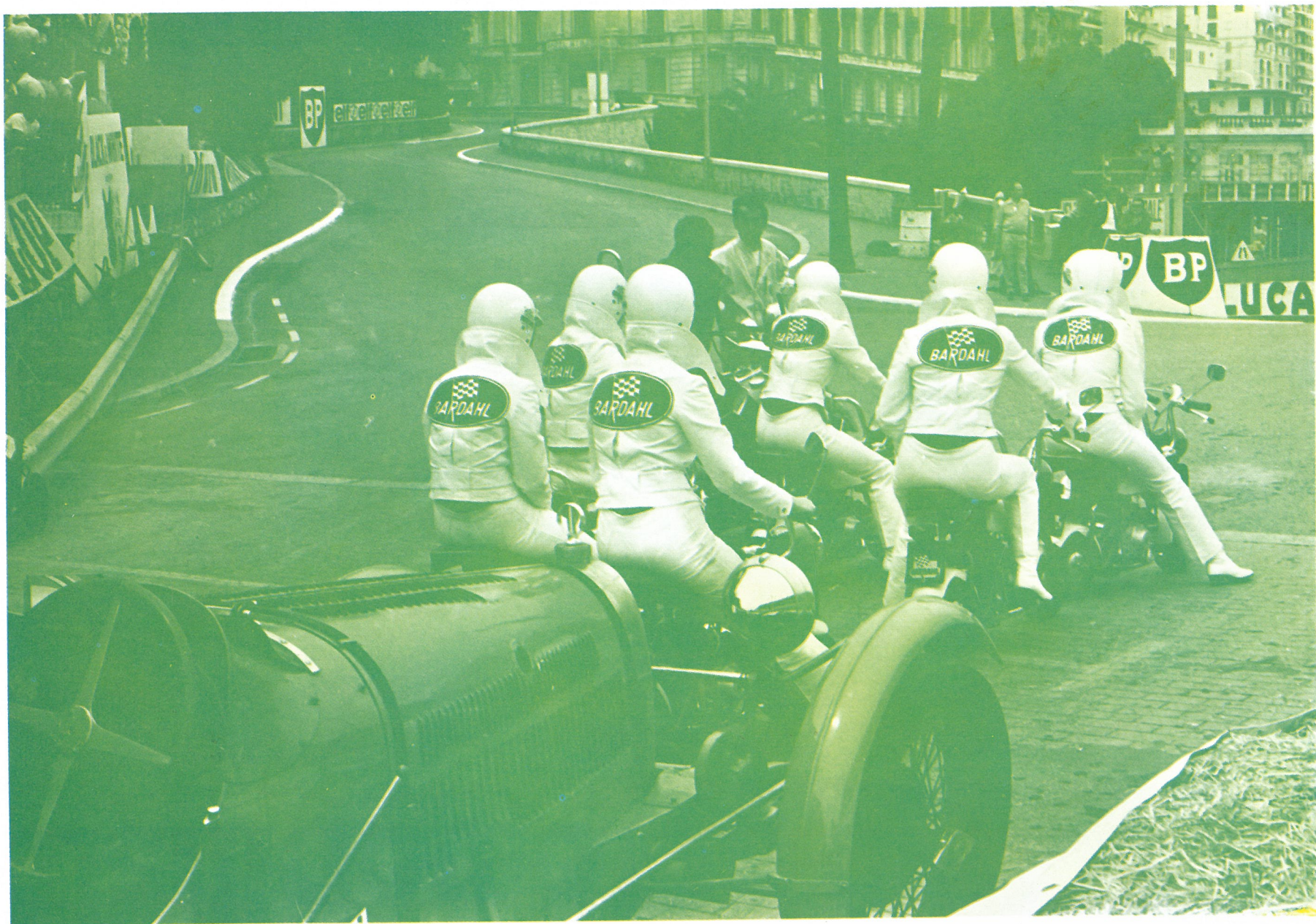


NOW WITH ENGLISH
TRANSLATION

l'automobiliste



n°15
6f



LE "CLUB DE L'AUTOMOBILISTE" a tenu son pari. La deuxième édition de PARIS-NICE a bien confirmé que nous disposons du plus grand et du plus beau rallye vintage. Un panorama assez vaste de la production automobile d'entre les deux guerres y était représenté. J'aurais peut-être souhaité un plateau plus sportif mais dans une épreuve aussi prestigieuse qui entend regrouper tous les amateurs, il n'est pas désagréable de doubler quelques voitures populaires ou de se laisser aspirer derrière d'impériales limousines. Un compte-rendu de PARIS-NICE 1969 vous donnera sûrement envie de vous joindre à nous pour l'édition 1970.

Vous trouverez également des échos sur les sorties et randonnées qui ont marqué ce début de saison.

- le Rallye des Boucles du Rhône des Trapadelles
- le Rallye de Corse de L'A.C.O.
- la sortie de CHATOU organisée par Jean-Marie CEREDE
- PARIS - CHARTRES

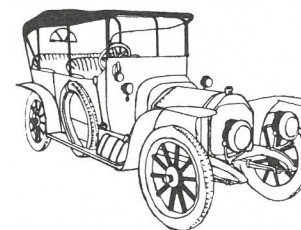
celle-ci devrait continuer sur ce rythme allègre.

J.P. BOUTET poursuit ses conseils pour ceux qui commencent la restauration de leur voiture.

Il resterait encore deux SAPRAR SPORT en circulation. Si la direction RENAULT semble avoir oublié ce que furent ces châssis de PRIMAQUATRE SPORT carrossés par POURTOUT, Lucien LOREILLE à qui rien n'échappe, nous rappelle que ces voitures s'illustrèrent dans les concours d'élégance de l'avant-guerre. Plus confidentielle fut la LASPOUGEAS 1896 construite à un seul exemplaire et cette voiture limousine sera une vraie découverte pour la plupart d'entre nous.

Albert PEUVERGNE sait bien que les vrais automobilistes sont aussi, souvent, de purs motocyclistes. Fidèle à ses premières amours, il vous parle aujourd'hui des motos anglaises DOUGLAS rapides et racées comme le furent les fameuses E.R.A. qui dominèrent la compétition automobile. Jacques POTHERAT s'est penché sur la potion magique qui semble animer ces merveilles d'outre-manche dont les hurlements (FULL CRY), font vibrer le coeur de nos amis anglais et bientôt, espérons-le, les nôtres.

l'automobiliste



N° 15
JUIN - JUILLET 1969

Le numéro : 6 F.

l'automobiliste

la revue de l'amateur

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

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
Courrier des Lecteurs		2
Motos Douglas	A. Peuvergne	4
Les E.R.A.	J. Potherat	12
PARIS/NICE 1969		22
Renault Saprar Sport	L. Loreille	34
La Laspougeas 1896	J. Dumontant	38
Restauration (suite)	J.P. Boutet	41
Chroniques		42
Petites annonces		44
<i>Notre couverture : Bugatti 37 au départ de Paris/Nice 1969</i> en page 4 de couverture : E.R.A. en course à Rouen.		

Abonnement 1 an - 6 numéros
Spécifier à compter de quel numéro

France : 35 F. - Etranger : 40 F.

Couverture cartonnée : 50 F. - Etranger : 55 F.

Directeur de la publication : Adrien Maeght
Rédacteurs : Ch. Bodin, A. Hannover, A. Peuvergne
Cl. Pibarot, A. Binda, J. Potherat.

Dépôt légal 3ème 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.

Le Courrier des Lecteurs

Abonné depuis le début à votre revue, je remarque que vous ne parlez pas de tous les rallyes ou réunions de vieilles voitures organisés en France.

A.F. Boulogne-s/-Mer.

En partant du principe qu'il y a toujours un pourcentage de 3 à 5 de mécontents pour un rallye exceptionnel comme c'est le cas pour Londres/Brighton, nous avons comme principe de ne parler que des rallyes suivis par nos rédacteurs. Les compte rendus par personnes interposées et les impressions de participants ne peuvent en aucun cas être objectifs. Il serait aussi ridicule de parler d'un rallye auquel nous n'avons pas participé que de publier l'essai d'une voiture que nous n'aurions jamais conduite.

A quand un article sérieux sur Alpine ?

A.M. - J.P. Paris

En septembre nous publierons "les 25 ans d'Alpine".

Les fervents d'Amilcar peuvent se juger satisfaits : l'étude méthodique et précise d'Antony Hanoyer, la magnifique illustration, les souvenirs de Moriceau, le palmarès des pilotes, rassemblent tout ce que les fanatiques de la marque et ceux qui apprécient la belle mécanique cherchaient vainement à réunir.

On revit la brûlante atmosphère de compétition entre les rivales du jour.

Les P.P.H. dont je suis, hélas, ont certainement apprécié la verve de Jacques Potherat. A-t-il le don de double vue ? Toujours est-il qu'il nous a remis dans le bain; rajeunis de quarante ans, réapparaissent les sorties avec les copains, les discussions sur les mérites comparés de nos montures. Si nous salmsonistes, tentions d'invoquer les vertus magiques de nos double arbre à cames, nous baisserions le nez au rappel de roues évadées en pleine vitesse dans la nature, par la faute des fallacieuses clavettes chères à Billancourt.

Autre handicap humiliant : les filles fleurs qui rehaussaient de leur grâce et leur beauté nos sorties et louchaient davantage sur le C.S. en acajou verni ou sur le C.G.S. racé, que sur nos VAL.3 moins racés.

Mais revanche sur la route, le "ridicule insecte" s'époumonnait à suivre nos valeureux 2 A.C.T. au grand risque de fondre des bielles.

Qu'importe on épatait et épouvantait bourgeois, paysans et toute la gent volatile. C'était bien l'époque "folle" mais si belle : départs en bande pour Montlhéry, Monaco où modestes courses de côte, fréquentation des grands volants, huile de ricin, dérapages contrôlés. Quelle ivresse !

Combien il est agréable de voir ressusciter une ambiance que l'on croyait perdue : Paris-Nice, les rallyes, nos vieux engins restaurés, les efforts de l'Automobiliste et des groupements sportifs matérialisent ce miracle.

J.C. Clermont-Ferrand

De tels compliments nous font toujours plaisir surtout quand ils confirment l'authenticité de nos articles.

22.v.69.

M. Adrien Maeght,
42 Rue du Sac, Paris.

Cher Monsieur Maeght,

C'était par hasard que j'ai vu le premier numéro de votre excellente revue "L'Automobiliste" et, enchanté, j'ai remis mon abonnement immédiatement. Quand j'ai lu l'histoire du premier Paris-Nice, ce m'a semblé une très bonne idée et j'attendais la possibilité de faire la randonnée de 1968 avec impatience. Enfin cela a dû être faite, remise et en 1969 nos espérances ont été dépassées. Je voudrais vous féliciter, Monsieur,

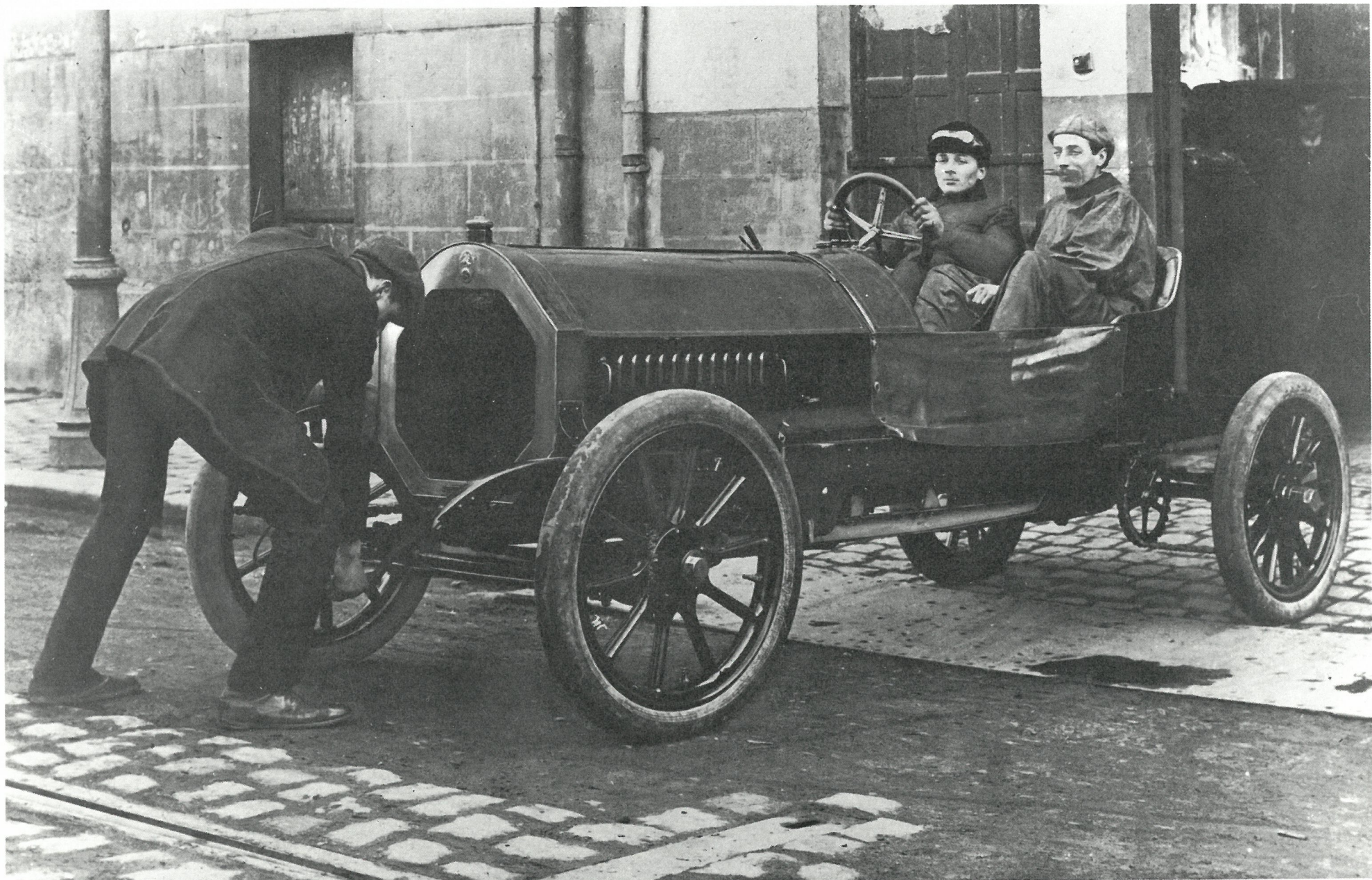
pour ce rallye si agréable. J'en voudrais vous remercier ainsi que tous les aimables membres du Club pour toutes leurs gentillesses. Cela a été un honneur pour moi d'être invité à participer à cette belle épreuve.

J'ai beaucoup admiré les belles voitures de votre Club — en particulier j'ai été intéressé par la couleur et l'état d'origine de la Rolls-Royce Phantom I — la vraie couleur bleue de Barker est célèbre, mais en Angleterre on va refaire le seul exemplaire des années 20 qui reste de nos jours.

Acceptez, Monsieur, mes sentiments les plus cordiaux

Robin O.Barnard.

(Excelcior 1925)

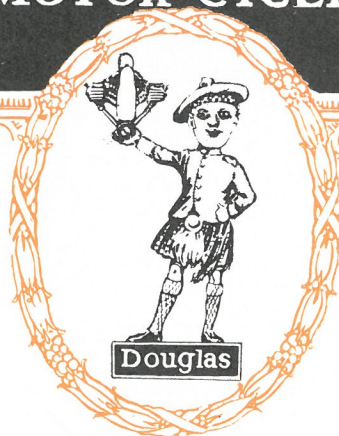


*J. Vincent de Vibaudan nous a fait parvenir cette photo. . . .
mais ce n'est pas Marc Nicolosi qui tourne la manivelle, ni Binda
au volant, ni Pibarot moustachu, mais une nouvelle photo d'époque
de la Gladiator G.P. 9 litres.*



Douglas

THE ORIGINAL OPPOSED TWIN
MOTOR CYCLE



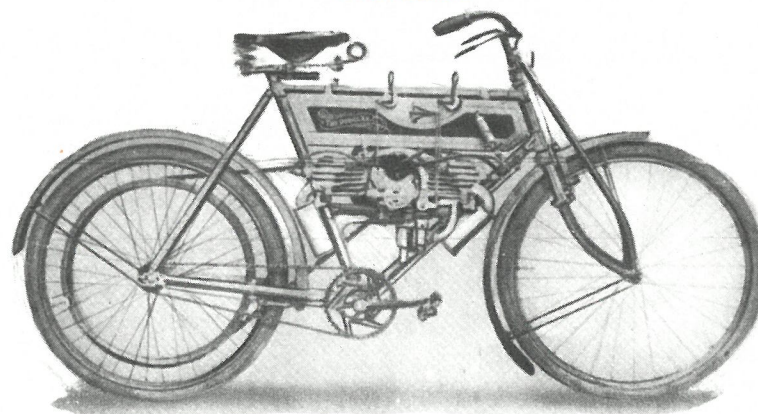
par A. Peuvergne

ORIGINES DU FLAT-TWIN :

Vers 1905, apparût sur le marché anglais une machine dotée du premier moteur flat-twin à quatre temps adapté à la motocyclette.

A cette époque, le moteur à deux temps était dans l'enfance. La quasi totalité des motos était mue par des monocylindriques verticaux ou des bicylindriques en V dont le dessin convenait parfaitement au cadre classique dérivé de la bicyclette. Ces deux types de moteurs donnaient satisfaction, mais une partie de la clientèle souhaitait un engin dont le couple moteur fût plus régulier et l'équilibrage meilleur. La grosse moto F.N., parue à la même époque, répondait à ces

Douglas



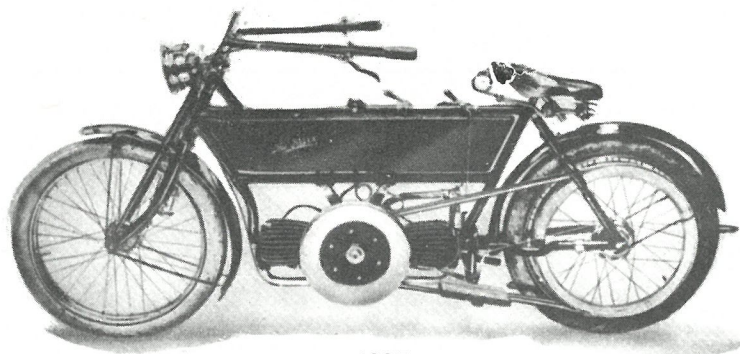
1906

désirs, grâce à son moteur 4CV et 4 cylindres disposés transversalement, entraînant la roue arrière par embrayage et couple conique. Le cadre classique était dédoublé au niveau des cylindres, pour recevoir le moteur.

DISPOSITION TRANSVERSALE :

Bien plus légère, moins chère et infiniment plus maniable, telle était la nouveauté de DOUGLAS qui inventa un cadre en double berceau, fait de tubes légers triangulés, apportant rigidité et solidité pour un poids faible, ainsi qu'un abaissement sensible de l'ensemble. Ce cadre recevait un flat-twin de 2CV 3/4, soit 350 CM3, pourvu de soupapes commandées et d'un volant extérieur au carter. Ce moteur "carré" d'alésage égal à la course (60 x 60) alors que la longue course était la règle, FORD T

Douglas



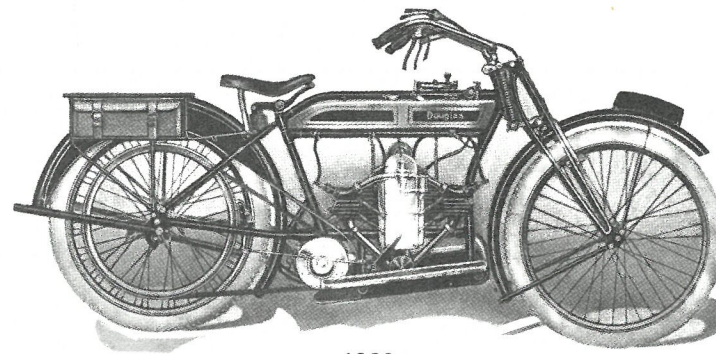
1907

exceptée, était de dimensions réduites ; grâce à ces dispositions, donc facilement logeable, la tuyauterie d'admission était ramassée, les ailettes de refroidissement placées horizontalement pour faciliter l'écoulement des filets d'air.

La difficulté principale résidait en effet dans le refroidissement du cylindre arrière masqué, d'où risques de rupture des soupapes d'échappement qui n'avaient pas la résistance obtenue de nos jours et le problème de graissage inégal des deux cylindres.

DOUGLAS résolut favorablement sur ce petit moteur ces deux questions qui devaient se poser à nouveau avec acuité quand il construisit ses engins de compétition. Le moteur de la machine primitive entraînait directement la roue arrière par courroie. Le reste de la machine était classique : fourche à parallélogramme, freins sur poulies jante, poids de 60 Kgs. Peu après, la Société livra ses machines avec une boîte à deux vitesses sans embrayage ni kick-starter. Le départ en était très facile par légère poussée.

Douglas



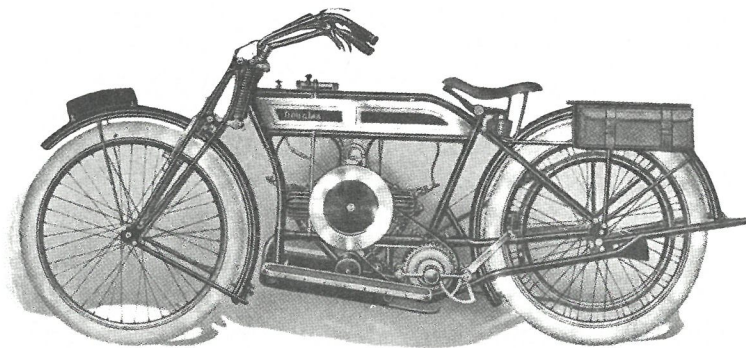
1920

Quand survint la grande guerre, DOUGLAS connaissait une situation prospère, ses machines connues dans les dominions et sur le marché continental. Elles furent adoptées par les armées alliées pour les services de liaisons et d'estafettes et leur vogue ne fit que croître jusqu'à la seconde guerre mondiale.

UNITE DE DESSIN DES MODELES COMMERCIAUX :

Au modèle 350 CM³, DOUGLAS avait adjoint un engin destiné aux sportifs et un autre prévu pour sidecar. Ces trois modèles devaient sans grand changement d'aspect se perpétuer entre les deux guerres, mais tous les progrès acquis par la course leur étaient appliqués, que ce fût le graissage mécanique, le dessin des culasses et la disposition des soupapes, le freinage intégral. Raccourcies, très maniables et confortables, elles se vendaient en trois types :

Douglas



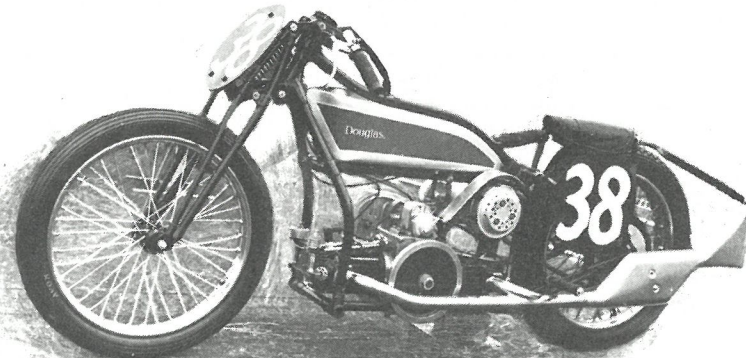
1920

- 350 CM3, avec équipement simplifié, sans embrayage et avec 2 vitesses et courroie finale ou pourvues de l'embrayage, du Kick et de 3 vitesses. Sous cette forme, elles étaient souvent attelées à un sidecar léger.

- 500 CM3, moteur plus poussé, muni de culbuteurs et d'une boîte à 3 vitesses de rapports très rapprochés. Ce modèle remporta de notables succès entre les mains d'amateurs.

- 600 CM3, spéciale pour sidecar, conservant le moteur à soupapes latérales devenu supercarré (74,8 x 68mm). Ces modèles furent largement copiés avec parfois une cylindrée accrue : JEECY-VEA belge, M.W.M. VICTORIA, F.D. allemandes . . . Tous les modèles étaient à boîte séparée et à transmission par chaîne.

Douglas

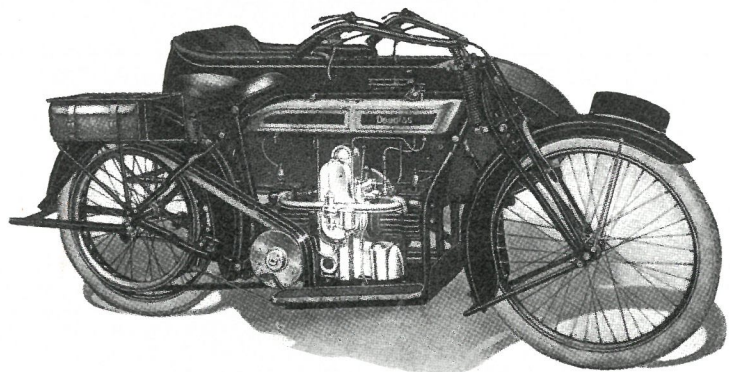


Douglas de course. Photo prise à Brooklands en juin 1967.

VICTOIRES SPORTIVES :

Dès ses origines, DOUGLAS prenait part aux épreuves sportives, où ses qualités d'accélération et de vitesse la rendaient redoutable. Ce ne fût toutefois qu'à partir de 1923 que les transformations apportées par Fred DIXON, ingénieur, metteur au point et coureur, lui apportèrent victoires au TOURIST-TROPHY. Racourcies, allégées, deux machines gagnèrent cette année-là, les catégories 500 CM3 solo et 600 CM3 sidecar. Elles se distinguaient par un cadre surbaissé en col de cygne, la position inversée de la boîte à vitesses passant au-dessus du moteur, l'embrayage logé dans le volant, le taux de compression porté à 7,5, exceptionnel à l'époque. Le centre de gravité de la machine passait au-dessous de l'axe des roues. Celles-ci, de diamètre supérieur à la normale, étaient freinées par un système précurseur de nos freins à disques. Un sabot en aluminium s'appuyait sur un disque en férodo fixé aux rayons. Les deux carburateurs étaient alimentés par un mélange d'alcool et de benzol, les soupapes, commandées

Douglas



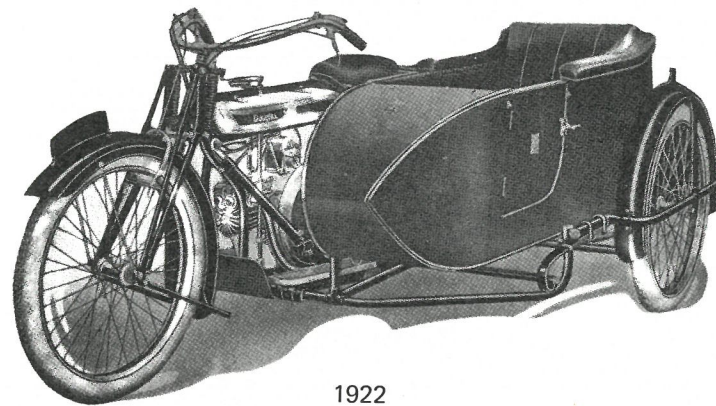
1922

par culbuteurs, rappelées par des ressorts triples. L'un des premiers systèmes de graissage par circulation d'huile, radiateur et carter sec complétait le moteur. Enfin pour la première fois, en course, emploi de pignons tournants.

FRED DIXON avait aussi imaginé un dispositif de sidecar flexible commandé par le passager pour coucher, l'ensemble moto-sidecar, lors des virages pris side à l'intérieur, luttant contre la force centrifuge. Simultanément, le passager disposait d'un frein sur la roue du sidecar, aidant à la giration de l'ensemble.

Auparavant, les coureurs américains avaient bien utilisé cette liaison flexible du sidecar, le pilote repoussant du pied la caisse rappelée en ligne droite par des ressorts, mais ce système simpliste ne se généralisa pas. La solution mécanique due à DIXON eût un succès durable et lui assura de nombreuses victoires sur son concurrent SCOTT. Attachés à la marque, le trio DIXON, JUDD et WOODS se retrouvait à tous les départs.

Douglas



1922

Mais ces bêtes de race (je parle des machines) étaient fragiles car poussées à l'extrême. Il leur arrivait de ne pouvoir terminer les épreuves engagées contre des rivales moins brillantes mais plus durantes. Les grippages de pistons, les ruptures de soupapes restaient les points noirs. DIXON abandonna aussi ses freins à sabot au bénéfice des classiques freins à tambour. Diverses combinaisons pallièrent aux ruptures de soupapes ; petits ressorts périphériques autour de la coupelle, puis en épingle à cheveux remplacèrent les ressorts triples trop brutaux. Enfin, l'emploi de culasses détachables et hémisphériques éliminèrent les distorsions et les échauffements néfastes.

Les records se mirent à tomber tant en vitesse pure que sur les circuits accidentés ou les courses de côte.

LES DERNIERES ANNEES :

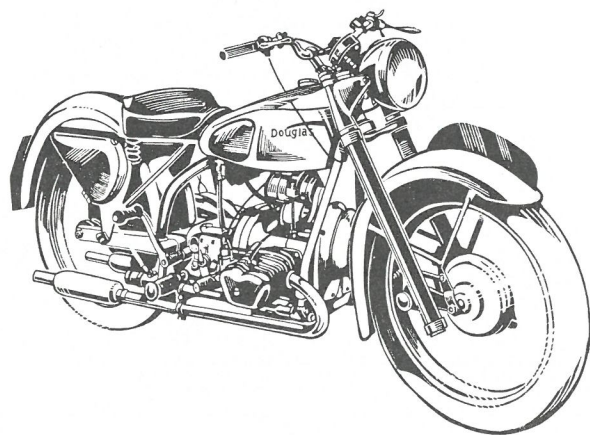
L'injuste discrédit qui frappa la moto et surtout le sidecar spécialité de DOUGLAS, lui



LES CHAMPIONS DU PNEU HUTCHINSON
MAUGIS ET FAVART SUR DOUGLAS ET PNEU HUTCHINSON

Édition du Pneu Hutchinson

Douglas

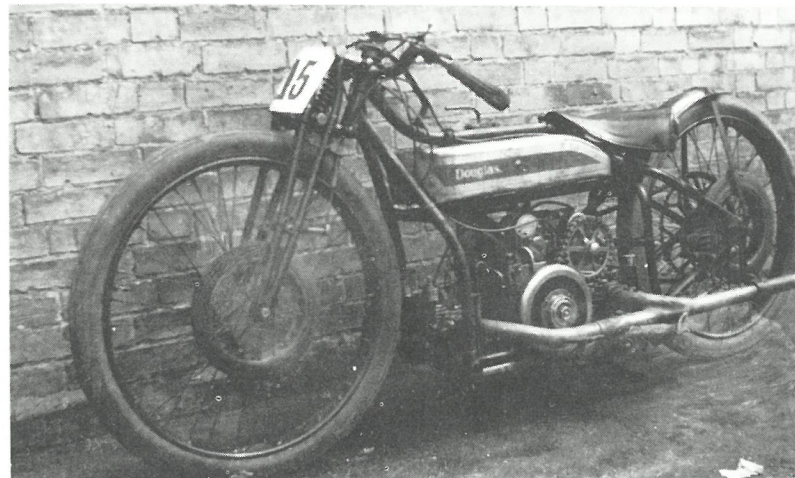


fût un coup sérieux. La marque abandonna son dessin original pour se rallier au flat-twin transversal créé par A.B.C. et vulgarisé par B.M.W. Un modèle, inspiré par cette marque, conservait le dessin du cadre tubulaire de DOUGLAS, un peu élargi, et sa suspension arrière par barres de torsion, ainsi que la cylindrée de 350 CM3. Ce modèle d'une robustesse extrême recevait un bloc moteur à culbuteurs d'aspect très similaire à celui de B.M.W. et une transmission par couple conique. Construit pendant une dizaine d'années, ce modèle fût complété par un "500" de même aspect, dont l'ensemble moteur disparaissait sous un carénage qui ne laissait apparaître que les culasses. J'ignore ce qu'il advint depuis à DOUGLAS qui laisse une longue réputation de gloire axée sur un type unique.

Albert Peuvergne

Douglas

Réginal Dobson, grand ami de notre revue, nous a fait parvenir le document suivant accompagné de ces explications :

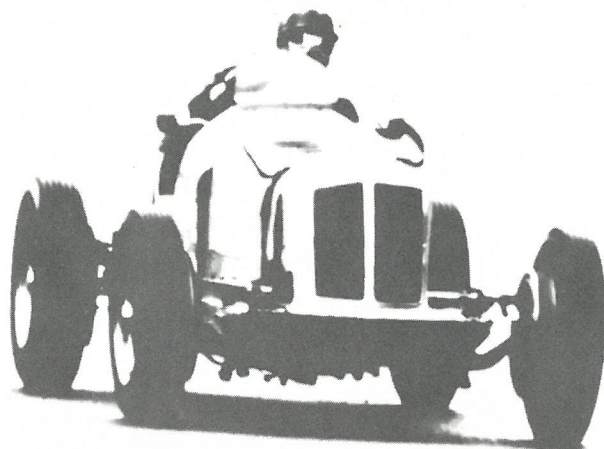


"Douglas 1924 10 M. T.T. - 494cc.

Douglas "flat twin" 2 carburateurs entre lesquels est montée une boîte pour équilibrer l'air pour les deux carburateurs. L'embrayage est dans le volant du moteur. Les pneus étaient à talons 28"x3" à l'arrière et 28"x2 1/2" à l'avant. Les freins étaient peut-être un des premiers freins à disques à être monté sur un véhicule. Ce frein se voit sur la roue arrière parce que le mécanisme qui agit sur le disque du frein avant a été enlevé pour les courses de "sprint" où je ne gardais qu'un frein arrière. J'avais acheté cette machine p.2. au coureur Freddie Dixon qui avait monté son fameux sidecar à inclinaison manuelle par moyen de deux leviers et sur laquelle il avait gagné le T.T. avec sidecar. Le moteur était 600c.c. et je l'avais mis en 494 cm3 pour "sprints" et course de côte en solo.



E.R.A.'S FULL CRY



...METHANOL
ACETONE
BENZOL PUR
RICIN

et ça marche...! Magic potion? non, technique. Elles sont venues deux fois à Rouen. Trois petits tours, et puis s'en vont... Couvertes de lauriers... Coiffées d'une auréole de légende. Redoutées comme la bête du Gévaudan. C'est comme ça! Les E.R.A. sont invincibles par nature et définition. Les anglaises sont rousses, Albion perfide, le reste du monde "oversea" s'obstine à rouler à droite c'est-à-dire du mauvais côté de la route. Rule Britannia.

Invincible n'est pas automobile. Il n'y a donc pas lieu de chercher la petite bête là où elle n'est jamais aller se fourrer. Les britanniques ne nous ont jamais habitués à travailler dans le génie, mais dans l'efficacité. La raison des succès des E.R.A. est simple: ce sont les plus jeunes des voitures de course VINTAGE. Un point c'est tout.

Le peintre en bâtiment qui faisait alors la loi en Allemagne, avait parmi ses ambitions, celle d'étendre "l'ordre nouveau" jusqu'aux circuits automobiles. Dans un régime où les ordres du "führer" ne sont pas réputés tomber dans l'oreille de sourds, les choses sont menées rondement.

1934/1935, étouffés par le monopole teuton, Mercedes - Auto-Union, les constructeurs italiens et français retirent leurs billes du jeu. Une série de cuisante défaites ne contribue jamais à galvaniser les enthousiasmes. La lutte fratricide constitue la seule attraction des Grand Prix. Déjà le Deutsch Mark fait la pluie et le beau temps...

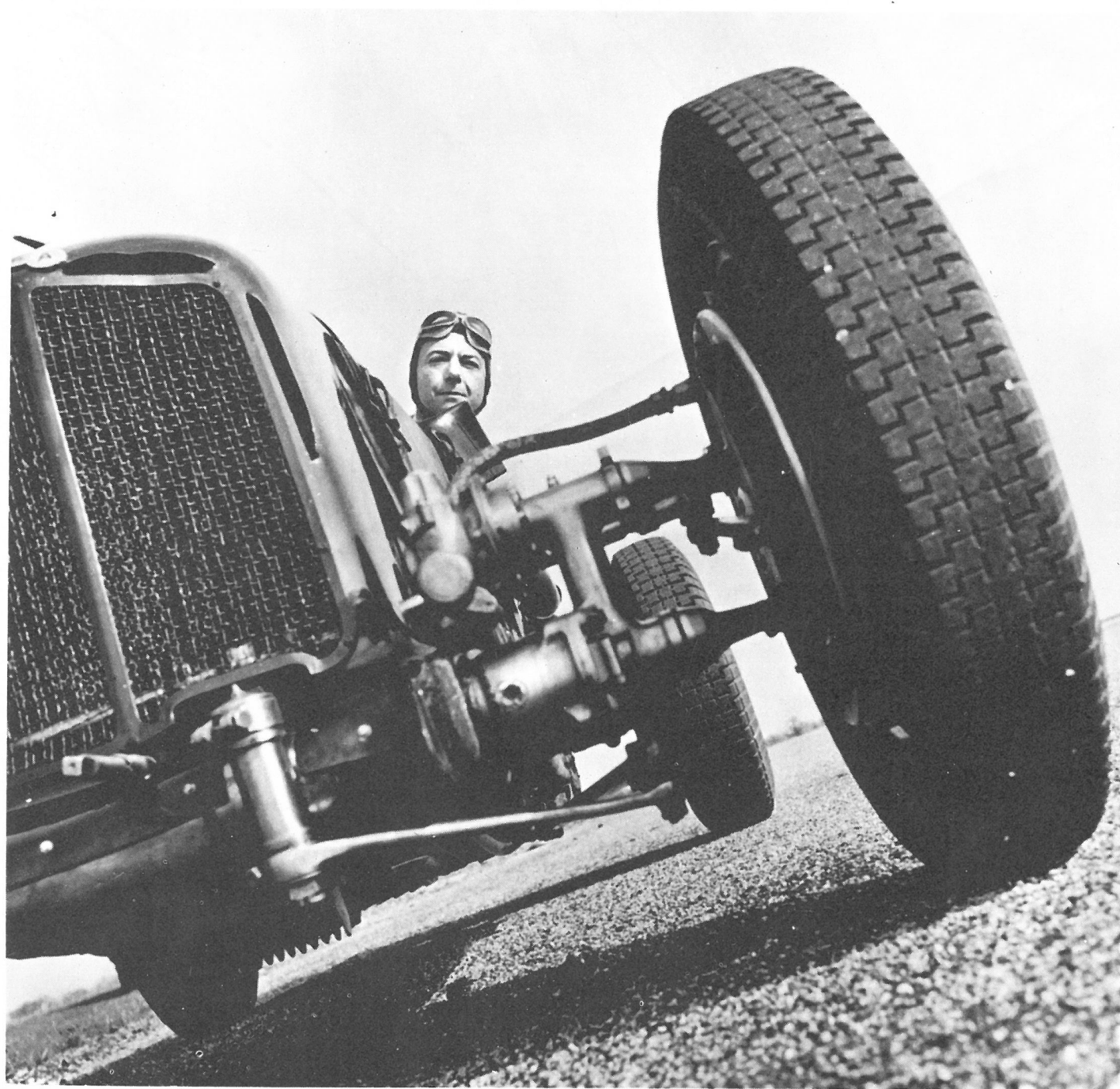
Fort heureusement, se développe parallèlement, un renouveau en faveur de la formule "voiturette". Cette appellation ne recouvre pas un sous-produit cyclecariste, mais une catégorie de véhicules de compétition à la technique très élaborée, dont la cylindrée demeure dans les limites du

raisonnable. Courues en "lever de rideau", la plupart du temps ces épreuves sont le plat de résistance des "amateurs" qui alignent au départ, des M.G K3, des BUGATTI, des MASERATI, achetées de leurs propres deniers. Le public prise fort cette partie du spectacle, fertile en péripéties, plus à sa portée. Bref, organisateurs, pilotes et spectateurs, tout le monde y trouva son compte.

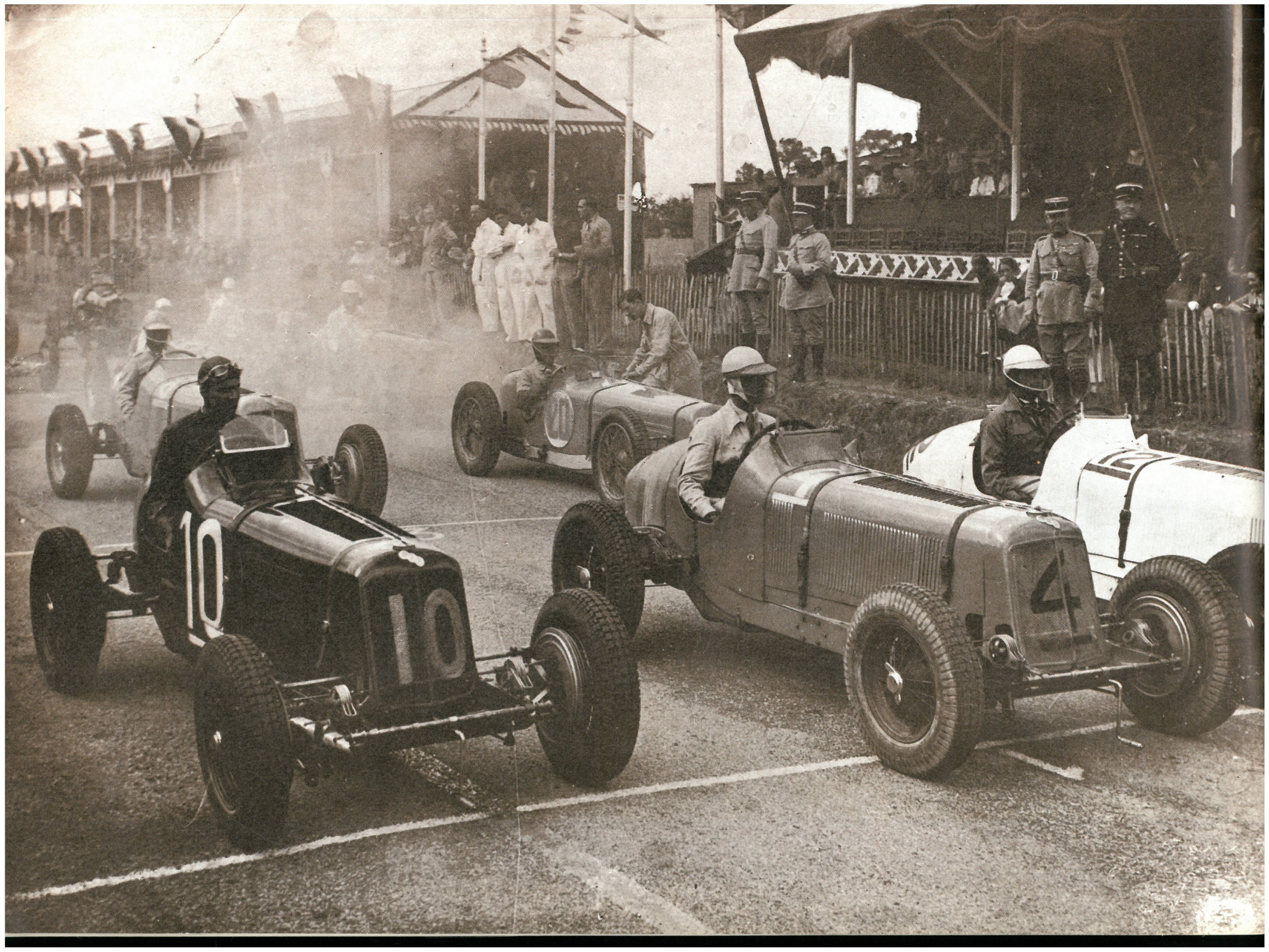
De leur côté les Anglais s'amuse bien entre eux, sur leur Ile. Sans ressentir l'impératif besoin d'associer d'éventuels "overseas visitors" à leurs batifolages sur les pelouses de Brooklands. Haut-lieu, Mecque et Valahalla du sport automobile, sur cet autodrome se déroulent "meetings" sur "meetings", de semaines en semaines. Dans un folklore ahurissant, des mordus de l'automobile répartis en d'interminables suites de catégories, se "tirent des bourres" à qui mieux mieux. Dans des "spécials" de tous poils, et de toutes paroisses, libre cours étant laissé à l'imagination du constructeur.

Ici, neutralisée par l'isolement insulaire, la domination allemande ne gêne personne. L'Angleterre s'est détournée de la formule grand prix, depuis quelques temps. Chacun chez soi et les bolides seront bien gardés.

Parmi ces enthousiastes, il en est un dont on chuchote les exploits entre deux tasses de thé : Raymond Mays et sa fameuse "White Riley". Autour de lui gravite une poignée de fanatiques : Reid Railton, Peter Berthon et Murray Jamieson. Chacun met au point, chaque jour davantage, son amélioration à apporter au vieux 1500 cc Riley, six cylindres, conçu par Percy Riley en 1926. Ainsi détourné de sa vocation primitive, ce moteur de tourisme devient, bon gré mal gré, un véritable engin de compétition. Peter Berthon repense la culasse et le vilebrequin. De son côté Murray Jamieson étudie un compresseur, et pas n'importe quoi. La suralimentation, le "supercharger", est sa spécialité, incontestable. A son actif on comptera les succès remportés par les Austin 7. De là, à la construction d'une véritable monoplace, il n'y a



Raymond Mays



qu'un pas à faire, celui qui conduit à la banque.

English racing automobiles, en toute simplicité.

Pour alimenter les travaux de la fine équipe, où nous retrouvons au complet Railton, Berthon, Jamieson et Mays, Humphrey Cook puise sans réserves dans son coffre à "banknotes". Il est, lui aussi, l'un de ces gentlemen "owner-driver". Ex. Bentley-boy et particulièrement fier de ses succès glanés au volant de sa Vauxhall 30/98 "Rouge et Noir", il ne ménage pas ses efforts financiers et personnels pour améliorer la race automobile.

On installe à Bourne (Lincolnshire), sur les terres de Mays, un atelier qui prend le nom ambitieux d'English Racing Automobiles soit E.R.A.

Reid Railton ne se fait pas prier pour dessiner un châssis destiné à une monoplace "genre italienne", c'est-à-dire, modelée sur le style des voitures de Grand Prix Alfa tipo B, Maserati 4 C ou 8 CM. Une vraie voiture et non plus un bricolage. On porte les plans chez Thomson et Taylor, "The Brooklands Specialists", toujours prêts à matérialiser les rêves les plus fous. Ils réalisent habilement un châssis suspendu par quatre 1/2 elliptiques, avec freins Girling et amortisseurs à friction. En route pour Bourne.

Berthon reprend évidemment les grandes lignes de ce qui a si bien réussi sur la "White Riley" : deux arbres à cames haut placés, agissant sur les soupapes en tête inclinées par l'intermédiaire de culbuteurs. Le vilebrequin est à trois paliers, le palier central de type Hyatt semi-flexible à rouleaux remplace le palier lisse Riley (refroidi par eau). De préférence à une boîte mécanique classique, on monte une préselective Wilson, 4 vitesses, fabriquée par Armstrong Siddeley. Son principal inconvénient, outre son poids et sa complexité, est d'absorber une bonne partie de la puissance du moteur. Quant à sa fragilité, elle est désespérante.

1934, G.P. de Dieppe - 4 Mays,
10 Seaman, 12 Fairfield.

Enfin, Jamieson s'est surpassé, si c'est encore possible. Grâce à son intervention on obtient 150 B.H.P. et on dépasse le 200 en quatrième. De type Roots, le compresseur est monté à l'avant.

Maintenant les essais : équipée de garde-boue, silencieux et plaques d'immatriculation, la première voiture 1500 cc, R 1 A, fait ses premiers tours de roues sur les routes des environs de Bourne. C'est une belle voiture, qui ne manque pas de surprendre le paisible citoyen de Sa Gracieuse Majesté, circulant sur ces mêmes routes.

Pour parfaire le tout, la note finale, un magnifique écusson marqué d'un soleil levant (crépuscule des adversaires) orne la calandre. Ce dessin de Gordon Crosby, le Geo Ham britannique, cède la place dès la deuxième édition aux trois cercles concentriques frappés des lettres fameuses E.R.A.

Fin Mai, pimpante dans sa robe B.R.G. (british racing green), la R 1 A est livrée en pâture aux aficionados de Brooklands. Ceux-ci savent déjà à quoi s'en tenir, il y a toujours un oeil ouvert derrière chaque trou de serrure chez Thompson et Taylor. De toute façon, de ce côté-ci de la Manche tout se passe à la bonne franquette, et il n'existe entre les marques qu'une rivalité de principe.

Juillet, la seconde édition, R 2 A est prête en version 1100 et en août sort la R 3 A, deux litres. Ultérieurement on les retrouvera en 1500.

Bénéficiant de l'expérience acquise par ses deux aînées, R 3 A s'affirme rapidement. Il est à remarquer que le "chemin de croix" de l'équipe E.R.A. est particulièrement bref, entre la sortie du premier modèle et la première victoire ne s'écoulent que quelques mois.

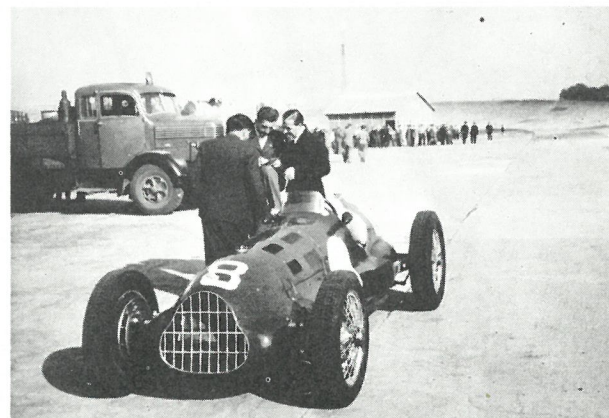
Victoire consommée en août, lorsque Raymond Mays bat la Maserati de Withney Straight en côte à Shelsley Walsh. Un peu plus tard il se classe second à Brooklands, derrière Straight, (Mountain Championship) s'adjugeant le record du Monde du kilomètre

lancé. A Donington, pour le Nuffield Trophy, Mays se place en tête sur la E.R.A. 1500, suivit par Cook en cinquième position avec la 1100.

Ainsi se termine la saison 1934. Parallèlement au monopole teuton en Grand Prix, se prépare un trust britannique en "voiturette", descendant jusqu'à la catégorie 1100.

En 1935 on part d'un bon pied. Rompant avec le passé on liquide la production en vendant le quatrième et dernier exemplaire type A, monté en 1100 cc. Pat Fairfield, un pilote plein de promesses, en fait l'acquisition.

Vendues au prix relativement abordable de 1.050 Livres, les types B permirent à quelques pilotes privés, dont le Prince Bira et Richard "Dick" Seaman furent les figures de proue, de s'affirmer et même de surpasser les pilotes "d'usine" : Humphrey Cook, Raymond Mays, Prince zu Leiningen, Ernst von Delius, Arthur Dobson (le frère de notre ami Reginald), Marcel Lehoux (le seul mangeur de grenouilles au milieu de ces anglo-saxons), Earl Howe et Tony Rolt.



1948
Leslie Johnson - E.R.A. type E

Sans grandes différences, à part les ressorts arrière donnant un plus court débattement et un renforcement du châssis par une entretoise en croix derrière le siège du pilote. Un nouveau rapport de boîte aussi, permet de tirer un peu plus sur les intermédiaires.

En France, à Monaco, en Italie, Allemagne, Suisse, en Afrique du Sud, ou en Tchécoslovaquie et bien entendu en Grande-Bretagne, les E.R.A. écumèrent les circuits, ramenant des brassées de lauriers à Bourne.

Il est vain d'énumérer en les comptant par le menu les différentes épreuves. La plupart du temps, les victoires s'assortissent d'un couplé ou d'un tiercé dans l'ordre. Ecrasants résultats qui se poursuivront encore jusqu'aux années 55 !

Bien entendu, la victoire ne s'obtient pas par l'opération du Saint-Esprit. Plus de puissance, plus de puissance... plus de vitesse. Le système de suralimentation de Murray Jamieson commence à donner des signes d'insuffisance. On choisit alors le compresseur Zoller, plus efficace mais plus délicat. Le rotor a une fâcheuse tendance à frotter sur les bords de son carter, pour peu qu'il soit mal monté. Dans le pire des cas il explose ; quand on sait qu'il est monté entre les jambes du pilote, on imagine aisément les désagréments d'une telle situation ! Nous verrons plus loin, qu'à plus ou moins brève échéance les Zoller céderont la place au vieux Jamieson plus sûr.

Ces petits problèmes maîtrisés, le moteur développe 240 B.H.P. au lieu des 150 B.H.P. initiaux. Les E.R.A. peuvent tourner à plus de 240... Nécessairement, pour tenir en main cette cavalerie turbulente, il faut procéder à de nouvelles modifications sur la tenue de route et sur le freinage.

Ainsi naît le type C, mais c'est là que les choses se compliquent, si l'on ne fait pas attention à cette remarque fondamentale : entre 1934 et 1936 il n'a été fabriqué que

quatre type A et treize type B. Les types C et D ne sont que les précédents, améliorés selon les normes des R 4 B, R 8 B et R 12 B, voitures "d'usine" rebaptisées type C.

Parlons un peu maintenant de ces "modifications de modifications d'améliorations." Encore une fois, et ça n'est pas fini. D'abord, la principale, l'adoption de la suspension avant indépendante de type Porsche, à barre de torsion. Ensuite viennent les freins hydrauliques Lockheed et le pont arrière ZF autobloquant.

Toujours insatisfait Raymond Mays, continue l'escalade. R 4 B passe au stage C, puis au stage D, seule et unique exemplaire de cette super extrapolation. La plus rapide des E.R.A. construite bien entendu. Charité bien ordonnée commence par soi même... Améliorations simples : des trous dans le châssis pour l'alléger, des bras de suspension raccourcis à l'avant, et des bras extérieurs de guidage de pont à l'arrière formant biellettes de réaction. Ces derniers seront d'ailleurs ajoutés par la suite à la majorité des voitures. On retrouve plus loin les caractéristiques de cette voiture dans la liste de la production.

Malheureusement les banknotes commencent à diminuer dans les coffres de la City où Mr. Cook à ses habitudes. On ne compte pas encore en pennies, mais on est quand même près de ses shillings. Le beau projet d'une voiture de deux litres, destinée à viser encore plus haut, reste sur la planche à dessin. De toutes façons la marque à intérêt à rester dans la catégorie "voiturette" où elle règne en maître quasi absolu, n'ayant plus rien à apprendre de personne sauf peut-être de Maserati.

Nonobstant ces bonnes résolutions, Mays et ses petits copains mettent encore au point deux dernières voitures en 1939. Le type E, bien que séduisant par la conception de son châssis tubulaire, dérivé en droite ligne de ce qui se fait de mieux en Allemagne, leur reste en travers de la gorge.

La suspension Porsche est montée, ainsi qu'un pont de Dion dans lequel on a placé une boîte de vitesse mécanique. Alésé plus largement et de course réduite, le moteur respire grâce au compresseur Zoller monté cette fois latéralement. On obtient environ 250 B.H.P. et la vitesse théorique est de 270 kilomètres heures.

Brillante quand elle veulent bien marcher ces belles réalisations après des incidents divers vont ajouter leur nom au bas de la liste bien fournies des "voitures-bêtes à chagrins". Un des moteurs E existe toujours, avec un compresseur double étage, le tout monté dans un châssis Delage 1500. Cette mécanique provient de la destruction de la E.G.P. 1, lors d'une course à l'Île de Man.

Juste avant le début des hostilités, la firme déménage, pour Dunstable où elle se consacre à la construction de moteurs expérimentaux. Mays et Berthon prennent alors de plus en plus leurs distances vis à vis d'E.R.A. et formeront après guerre des bases de B.R.M. Mais ceci est une autre histoire.

Chant du cygne à la libération, E.R.A. essaie de reprendre le brouillon du type E, mais sans résultats. Un type G sort quand même, animé pauvrement par un 2 litres Bristol y compris la boîte. Bien qu'intéressant de conception à cause de l'emploi intensif d'aluminium ultra léger, c'est un avant dernier fiasco. Tout est revendu à Bristol qui reprend quelques idées à son compte sur ses modèles courant en catégorie sport.

Il y eut ensuite une courte collaboration avec Jowett, pour étudier le modèle Javelin. Une E.R.A. Javelin était cataloguée en 1950. Don acte.

L'histoire des E.R.A. n'en reste pas là, puisqu'on retrouve leur nom aux meilleures places des palmarès jusqu'aux années cinquante. Toujours aussi actives, elles rentrent alors dans la catégorie des "Historic racing cars".

Petite généalogie des E.R.A.

(Où le lecteur qui n'aura pas été rebuté par les textes précédents trouvera, du moins je l'espère, de quoi éclairer sa lanterne.)

R 1 A :

La première de toutes, encore en activité. Parmi ses pilotes on compte : Raymond Mays, Humphrey Cook, Tim Rose-Richards, le Prince zü Leiningen, Brian Lewis, Freddie Clifford, E. Bjornstadt et Reg Parnell.

R 2 A :

D'abord équipée en 1100 cc, puis en 1500 cc. Reconnaisable par la suspension avant indépendante Tecnauto, montée par N.S Embiricos. Elle passa entre les mains de Cook, Mays, Melle Kay Petre (la plus adorable des femmes pilotes), Embiricos, Con Pollock, G. Abecassis.

R 3 A :

Sortie en 2 litres, passa également en 1500. Termina sa carrière en Afrique du Sud : Pilotes : Bien entendu Mays et Cook, puis Tommy Widson, Norman Black, Charles Martin et Roy Hesketh qui L'exporta.

Elle gagna l'Eifel en 35 avec Mays, l'Avus et Mazaryk en 37 avec Charles Martin.

R 4 A :

Achetée par Pat Fairfield elle gagna de nombreuses épreuves aux mains du champion, notamment la Coupe des Voiturettes à Dieppe en 35. Après un périple New-Yorkais, elle fut emmenée en Afrique du Sud par N.G. Wilson. Après guerre passant de 1100 cc à 2 litres elle connut de beaux jours en Rhodésie, au Nyasaland et en Union Sud Africaine.

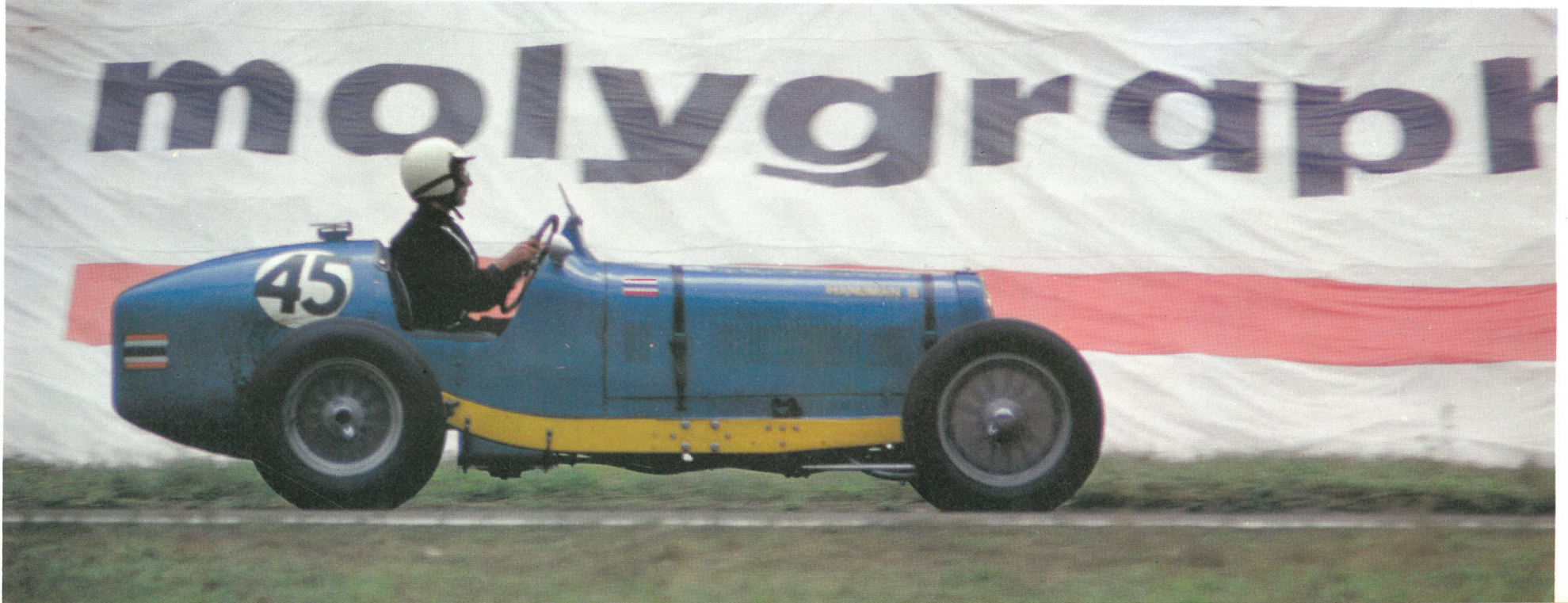
R 1 B :

1500 cc jusqu'au bout. Seaman remporta trois victoires en 1935, à Brno, Pescara et Berne. Ensuite elle tombe entre les mains du saxophoniste Buddy Featherstonhaugh qui la repasse à son chef d'orchestre, Bill Cotton dont les 78 tours égayèrent les soirées de "blitz" quelques années plus tard. Elle ressortit après guerre, et sert toujours.

R 2 B :

Une des plus célèbres, sinon des plus victorieuses. La voiture que Bira baptisa "Romulus". En France, elle s'adjugea le G.P. de Picardie en 36 et se classa 3ème à Albi en 39. 1ère également à la Coupe des Voiturettes du Prince Rainier à Monaco en 38, elle fit des ravages dans son propre pays.

Le cousin et "manager-commanditaire" de Bira, le Prince Chula Charabongse de Siam la confie au Musée de Beaulieu ou Lord Montague la couve.



R 3 B :

Marcel Lehoux, dans une collision avec la Maserati de Farina, mortellement blessé à Deauville en 1936.

Equipée d'abord avec un compresseur Zoller monté sur un 1100, elle passe rapidement en 1500 avec un compresseur Murray Jamieson.

Entièrement démontée après l'accident elle sert de pièces détachées et il n'en subsiste rien

R 4 B/C/D :

Celle du "patron". Passe successivement de 1100 cc, à 1500 cc puis en 2 litres, avec un intermédiaire en 1750 cc. Objet de l'expérience de suspension Porsche. La seule qui soit parvenue au stade D. A la fin un compresseur SHORROCK remplace le Zoller.

Raymond Mays l'achète à E.R.A. avant de le quitter.

En France cette voiture gagne le Grand Prix de Picardie.

R 5 B :

Pour que Romulus ne s'ennuie pas, Chula et Bira font l'acquisition d'une "sister-car" qu'ils nomment bien entendu Rémus. Rémus avait mauvais caractère, et sera bientôt revendue à Freddie Dixon qui remplace la boîte Wilson par une boîte mécanique.

Elle passe ensuite entre les mains de St. John Horsfall, Ian Connell et Peter Bell après guerre. John Bolster la récupère remontée avec une boîte Wilson et un compresseur double étage pesant un peu trop lourd à l'avant. A cause de cette mauvaise tenue de route il a un accident au British Grand Prix de 1949.

Rémus et Bira se classent premiers à Albi en 1936

R 6 B :

Elle subit bien des modifications : deux compresseurs Arnott couplés suivis d'un

retour au Jamieson. Portée à 1600 cc et affublée d'un nez aérodynamique et disgracieux par Bob Gérard.

Achetée par Benjafield, un autre "Bentley boy" elle passe entre autres dans les mains de Earl Howe.

R 7 B :

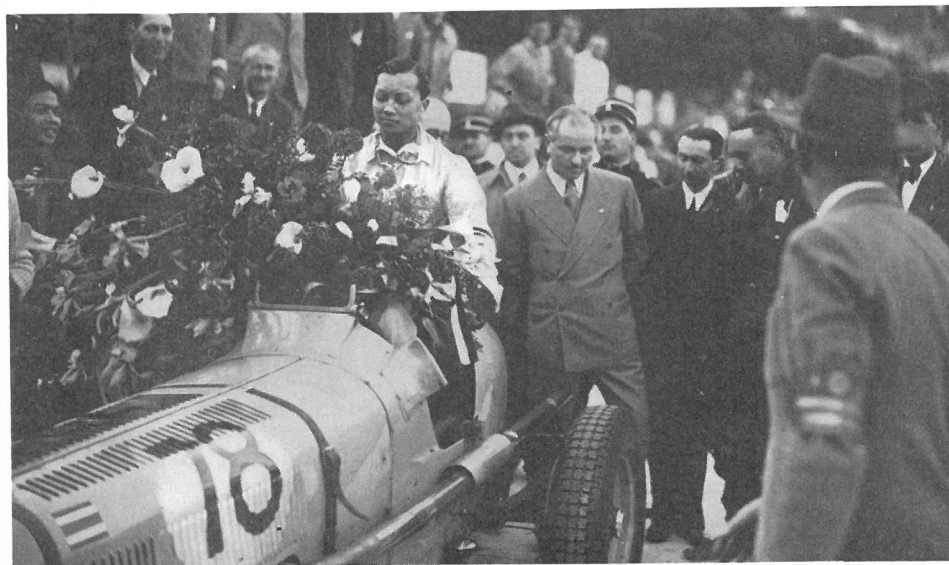
Après l'explosion de son moteur après guerre elle reçut un 2 litres des mains de Dudley Gahagan. Elle est très belle avec une pointe plus haute que les autres, formant presque appuie-tête.

Passée entre les mains de Brackenbury, Cyril Paul, et Arthur Dobson.

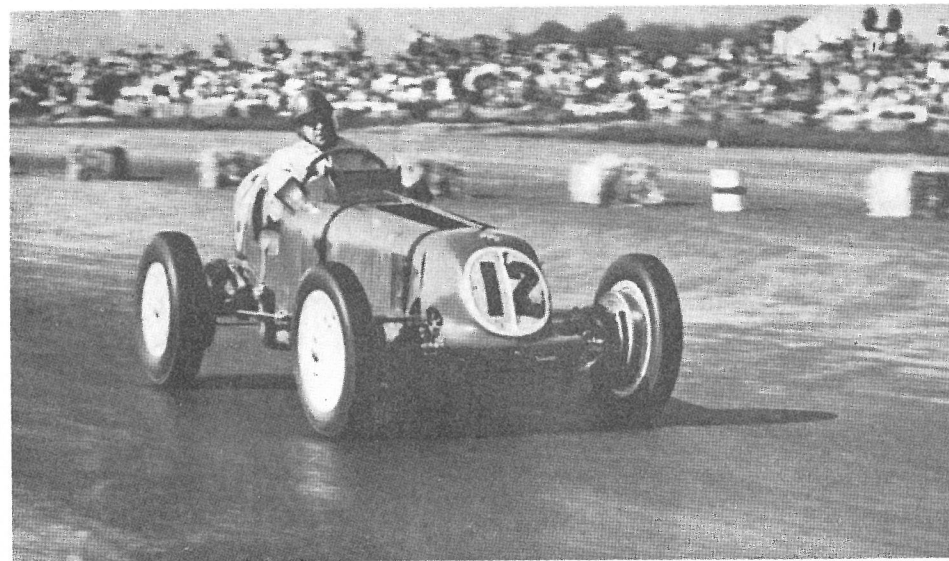
R 8 B :

Encore une ex-Earl Howe. Par un tour de passe-passe diverses calandres, suivant les goûts des propriétaires s'essaieront à l'orner.

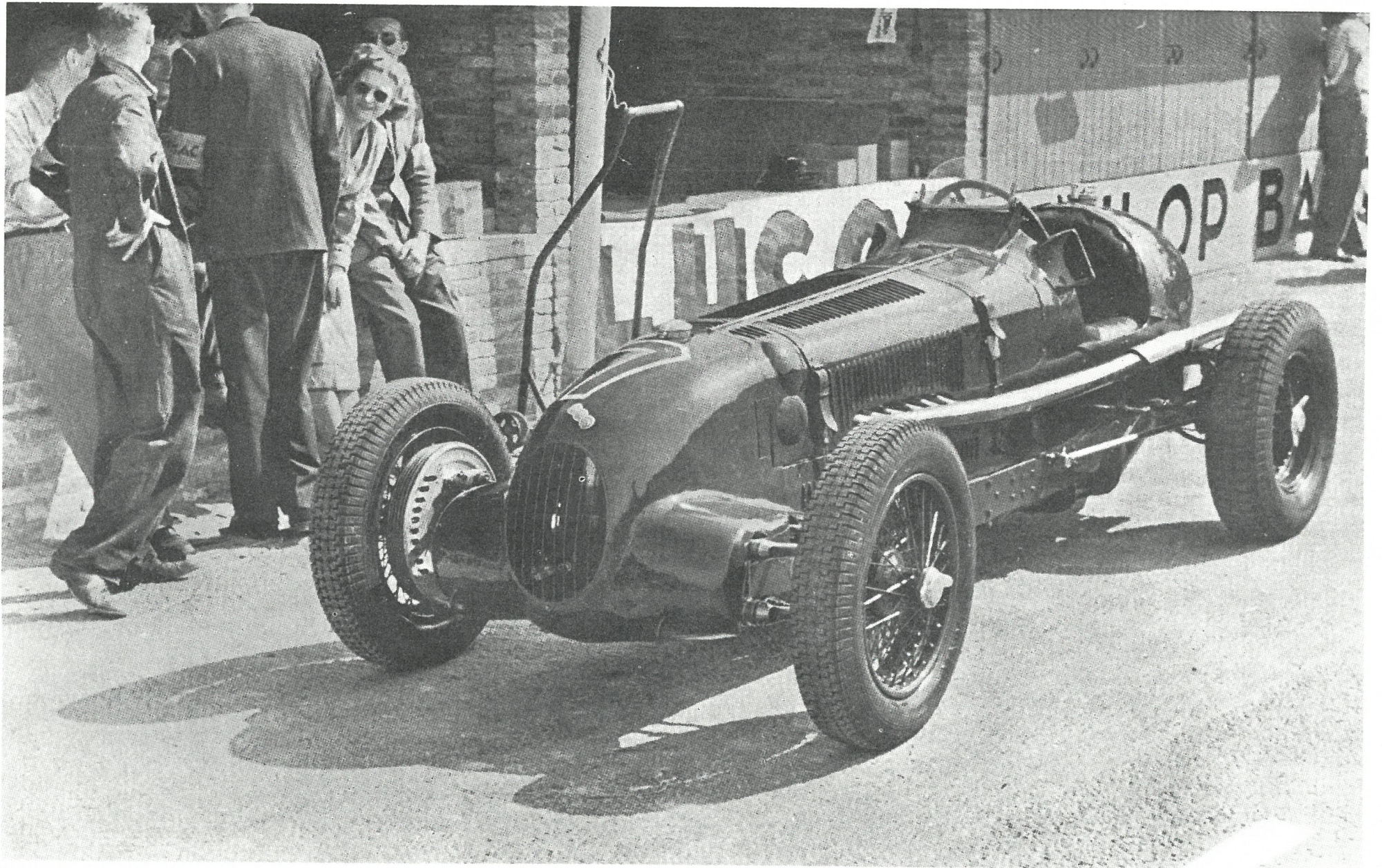
C'est la seule des E.R.A. correspondant aux caractéristiques C, qui soit à peu près d'origine si l'on excepte le remplacement du Zoller par un Jamieson.



Bira vainqueur à Monaco



Bob Gérard



"C" type.

R 9 B :

Le compresseur Jamieson cède la place à un Wade moins délicat mais moins efficace. Cependant son sifflement caractéristique la rend d'apparence plus "méchante" qu'elle n'est.

Ses conducteurs successifs ont été Dennis Scribbans, Charles Martin, Bob Anselle et Charles Brackenbury.

R 10 B :

Un seul propriétaire, Peter Whitehead en vingt ans. Malgré sa bonne volonté il s'acquiert surtout une réputation de pilote dangereux.

Il vient en France en 1947 où il se place en septième position au Grand Prix de France à Lyon.

R 11 B :

Passée entre les mains de Peter Aitken (fils du magnat de la presse lord

Beaverbrook), puis accidentée à Jersey avec G.M. Watson, elle échoue chez Reg Parnell qui lui installe un 2 litres. John Bolster l'eût également à sa disposition, et la préféra à "Rémus".

3ème au G.P. de Picardie 1936 et 3ème à Albi en 1937.

R 12 B :

D'abord voiture "d'usine", avec les "ténors" : Cook, Mays, Fairfield, Dobson. Elle est portée au stage C. Ensuite elle va rejoindre Romulus et Rémus, chez le tandem Bira-Chula qui la surnomment "Hanuman". Lorsque l'Automobile Club du Siam sera reconnu par l'AIACR (futur FIA), la voiture arborera une robe bleu pâle soulignée d'un châssis jaune, couleurs nationales de ses propriétaires et pilotes.

Mays et Cook gagnèrent à Albi en 1937, Dobson et Mays remportèrent la victoire respectivement à Berne et au G.P. de Picardie.

Hélas, à Reims, Bira démolit sa belle suspension Porsche lors de l'entraînement.

Hanuman reçoit alors un essieu conventionnel. En 1948 lorsque Bira ramène sa voiture pour le Grand Prix de France, également disputé à Reims, on lui refuse l'inscription sa voiture paraissant "trop démodée" aux organisateurs.

Le Zoller a, là encore, été remplacé par le Jamieson.

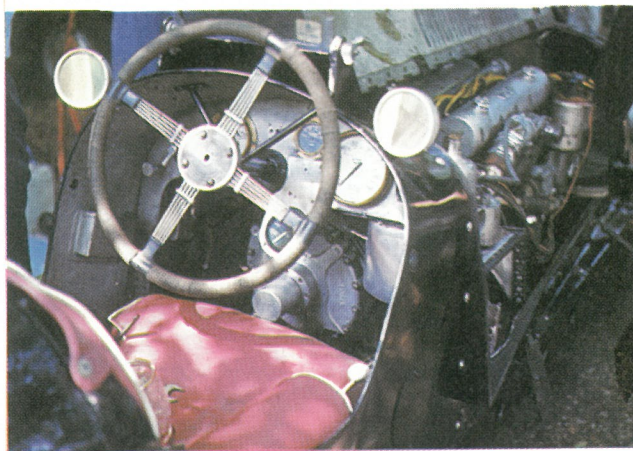
Après un petit tour en Afrique du Sud (Rhodesie) elle réintègrera sa partie.

R 14 B :

En course, comme à l'hôpital le nombre 13 est proscrit. Passons donc directement à R 14 B, la treizième.

C'est la première voiture britannique monoplace, à avoir remporté un vrai grand prix depuis des années, une place dans les trois premiers. Le Grand Prix du Royal Automobile Club de 1948, derrière la Maserati de Graffenried.

Sa grande carrière se situe entre les mains de Bob Gérards, spécialiste des épreuves sur routes. Elle vient en France pour la saison 1947 au G.P. de la Marne, puis en Belgique au



Grand Prix d'Europe à Spa. Bob Gérard l'affuble d'une de ses calandres infames et d'un moteur 2 litres revu par ses soins. Après l'explosion de celui-ci, on monte le 2 litres E.R.A. provenant de la R.R.A. SPECIAL de Geoff Richardson.

by Jacques Potherat esq.

Acknowledgments :

The Motor - Racing au Historic Car - Wheels at Speed - Blue and Yellow - Peter Hull - Raymond Mays - V.S.C.C.





Mercredi 17 h. Esplanade des Invalides. . . .



PARIS - NICE 1969

reportages photo
Daniel Beurrier
Maurice Vannier
J.C. Laurens
J. Potherat
Ludo et M.L. Rosenthal

Debout les forcats de la route ?

Rigolade. Un groupuscule dissident refuse dès le départ la règle du jeu, préférant partir en plein jour, une demi journée avant tout le monde. Les pauvres biquets, il fait froid sur la route et leurs voitures ne supportent pas de rouler la nuit.

Néanmoins il se trouve quand même une majorité de sportifs (?) pour prendre la route à l'heure prévue. Finalement il n'y a pas lieu, l'expérience l'a démontré, de se faire une montagne de ce départ de nuit. Les routes sont bonnes et les nuits courtes, en cette saison, Pourquoi faut-il que toute idée un tant soit peu

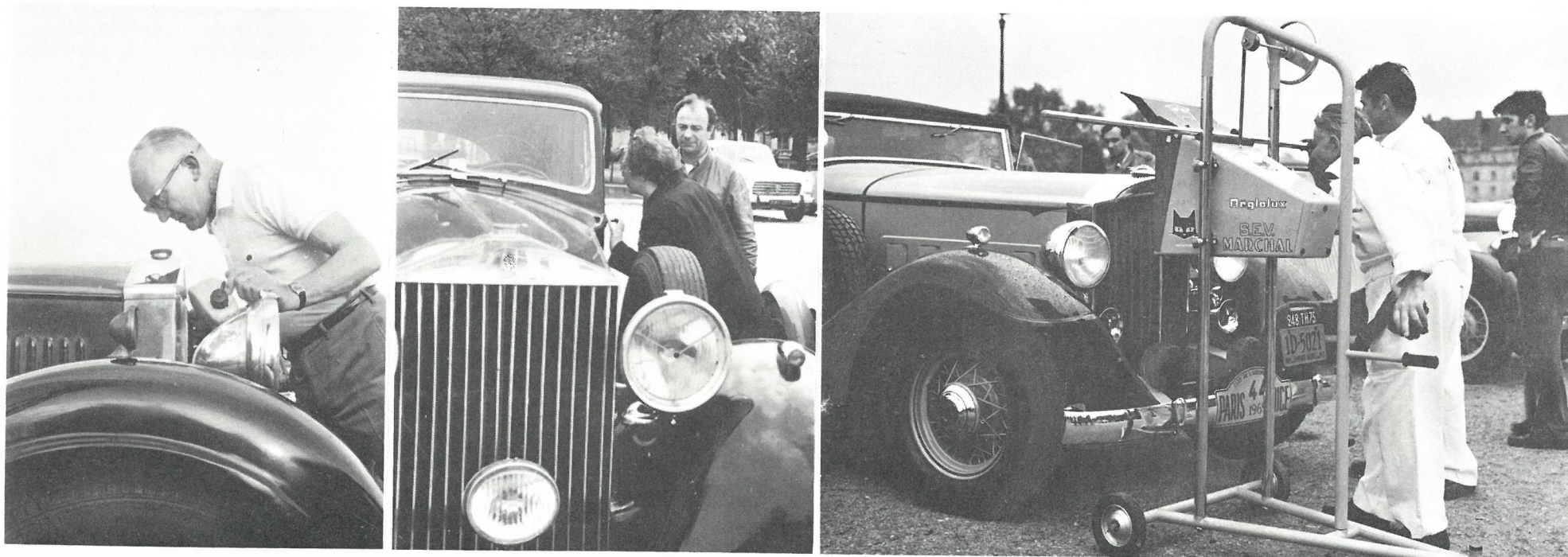
hardie, voire intelligente, se heurte toujours à la réprobation d'esprits chagrins ? Contestation d'accord, mais pas dans le mauvais sens. Laissons nous aller, il n'y aura bientôt plus assez de pantoufles dans le commerce pour chauffer les membres du Club de l'Automobiliste.

Cette idée de départ de nuit était bonne puisqu'elle amène tout le monde à pied d'œuvre, c'est-à-dire sur les bonnes petites routes, tortueuses à souhaits, en lacets, étroites, bref la route sur mesure pour l'automobile ancienne. Les équipages ne semblent pas fatigués outre mesure. Après un solide "breakfast", les hommes de la nuit sont en meilleure forme que les "sybarites" ensommeillés que nous retrouvons à l'étape de

Beaune. Inutile d'insister sur le sujet, nous verrons l'an prochain.

Donner du spectacle : oui, voler le public : non.

Encore et plus de routes tortueuses, de chemins montants et malaisés. (La Fontaine). Mais encore moins que demain. Prémices de ce qui nous attend sur Grenoble-Nice, nous entrons dans la "montagne à vaches". C'est bon. Ça monte, ça descend, ça remonte, comme un bon vieux PARIS-NICE des années "vintage", de ceux que l'on regarde en bavant sur les pages jaunies des revues d'époque. On y est, enfin presque...



La foule, foule à la Jean Nohain, bien de chez nous, ou Paul Deroulède_cocorico ! Un tour de France hors saison, avec une mini-caravane publicitaire (yaghourts et accessoires). Pas de piano à bretelle mais c'est tout juste. Peut-être l'an prochain ? La foule est là. Embusquée dans les bons virages, massée sur la place du village, à la fenêtre, partout. On a sorti "le pépé", ça lui plaît, c'est le bon temps qui repasse devant lui à grands coups d'accélérateur.

Les enfants des écoles sont également de sortie. Un peu de vacances supplémentaires pour regarder les "tacots" (nous pesons nos mots). Encore une, encore une... Et pendant ce temps là le cours d'arithmétique s'envole, avec la bénédiction de Monsieur l'instituteur. Les autos qui se courent après et ne se rattrapent jamais viennent s'intercaler entre les sempiternels bassins qui se vident et se remplissent avec des fortunes diverses.

Vous avez de la chance, les enfants sont bon public, avec les "vieux" c'est plus difficile. Il est impossible de leur faire croire qu'une C4 ou une Matford peut passer pour une voiture digne d'un intérêt historique. Les ferrailleurs de leur village croulent sous le poids de tels véhicules. Même les enfants, en fin de compte ne

se trompent guère sur la qualité, leurs tablettes de chocolat, leurs protège-cahiers sont assortis de vignettes à l'effigie des "bons crus", BUGATTI, ROLLAND-PILAIN etc... Si certains d'entre vous se rengorgent déjà sous l'amoncellement des bravos glanés avec ce qu'ils désignent présomptueusement par "ma voiture de collection", ils se trompent. Le public applaudit n'importe quoi, s'il est bien conditionné, une 204 cabriolet ou un triporteur de Goulet-Turpin. N'oubliez pas que le "pétomane" fut vedette internationale...

Prenons nos désirs pour des réalités.

Avec la deuxième partie du parcours c'est-à-dire l'étape Grenoble-Nice nous passons aux choses sérieuses. Mis en condition par les lacets de l'étape précédente, tout un chacun se demande qui de l'homme ou de la machine rendra grâce le premier. L'esprit sportif des organisateurs n'est pas nécessairement assorti de la notion de suicide. Bien entendu il se trouve toujours un "quarteron" pour crier haro. A bonne voiture bon pilote, c'est dur pour certains, mais pas au point d'abandonner.

Promenade de santé, au soleil dans son Hispano, sa Rolls ou sa 57, épopée dans un

Amilcar, un Darmont ou une Ford T. Chacun trouve dans un PARIS-NICE ce qu'il vient y chercher, comme dans une auberge espagnole. La route est là. Il ne faut pas la gâcher, celui qui ne cherche rien ne trouve rien.

Cyclecaristes nos frères vous revoilà encore sur la sellette. Il n'est pas désagréable de voir au détour d'une corniche, deux ou trois arrières pointus (BUGATTI 37 comprise, car somme toute c'est très cyclecar) roues dans roues. Les "non cyclecar" sont là pour l'échelle, les petits personnages des chemins de fer miniatures, ou les toiles peintes du Châtelet, pour l'ambiance, pour faire vrai. Les conditions d'époque étant à peu près réunies, il convient de prendre réellement ses désirs et ceux des autres pour des réalités et de rouler jusqu'à Nice en oubliant un peu la facture du carrossier, du chromeur et de la sellerie. Il faut jouer le jeu à fond.

Revenons à nos moutons. Des moutons c'est vrai il y en avait, avec des bergers, de l'herbe et tout, et tout... Des petits coins sympathiques, des places de villages ombragées ou il faisait bon s'arrêter, pour refaire de l'eau ou du pastis. Les cols font chauffer les moteurs et les cafetiers de la Croix Haute pensent aux équipages assoiffés, une halte est toujours la bien



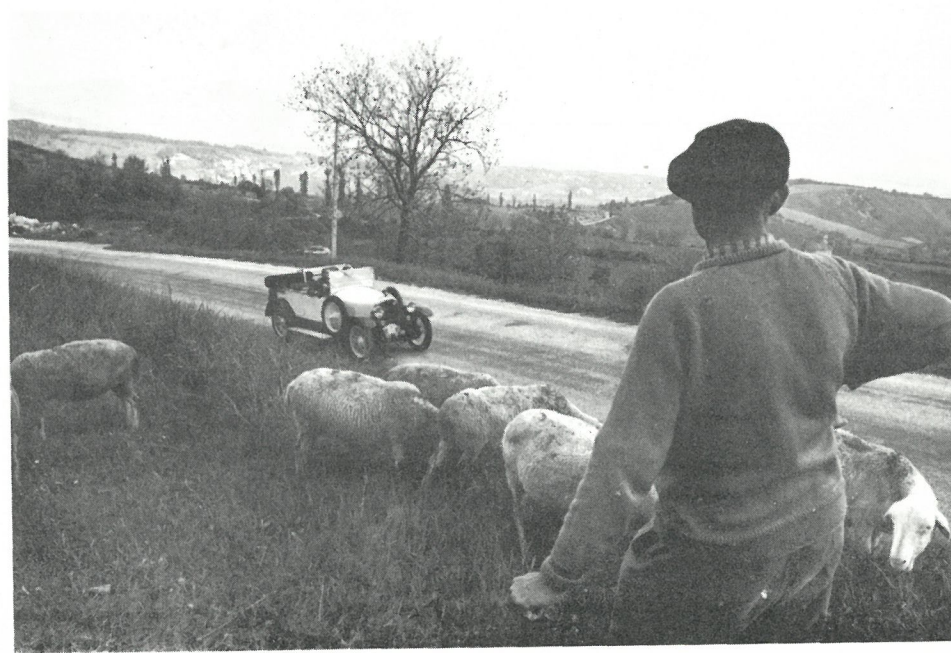
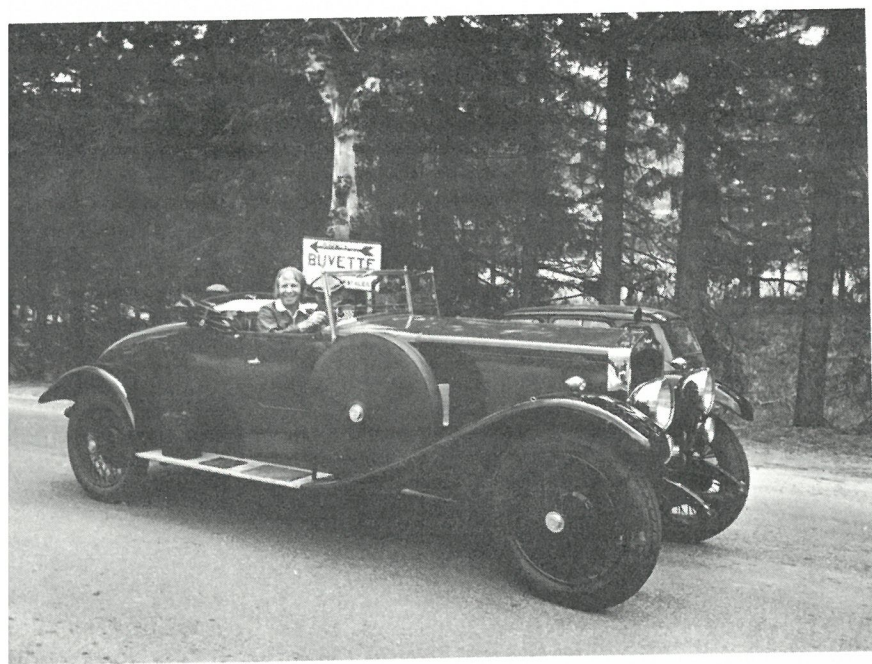
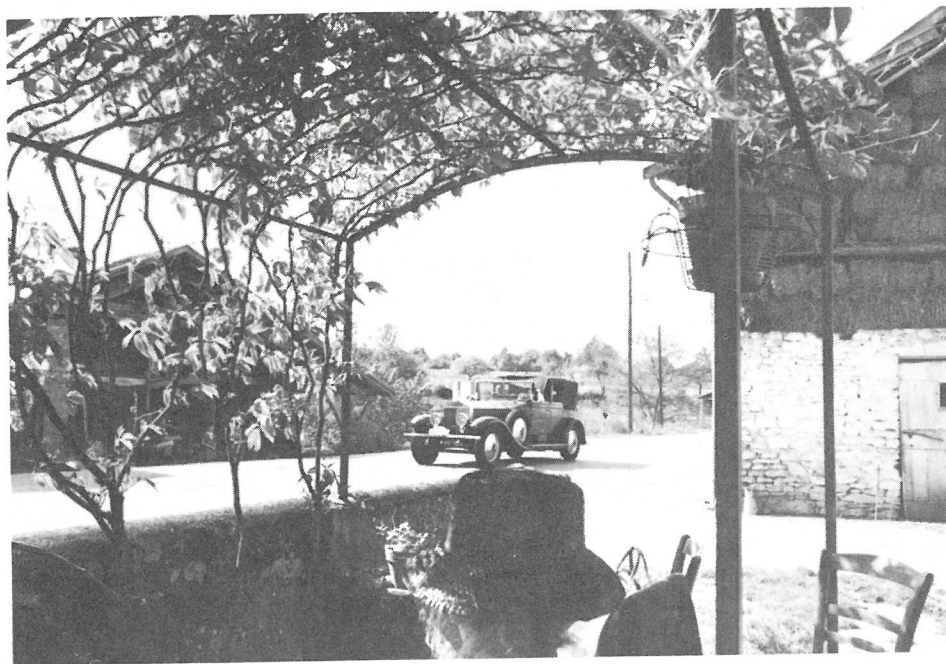
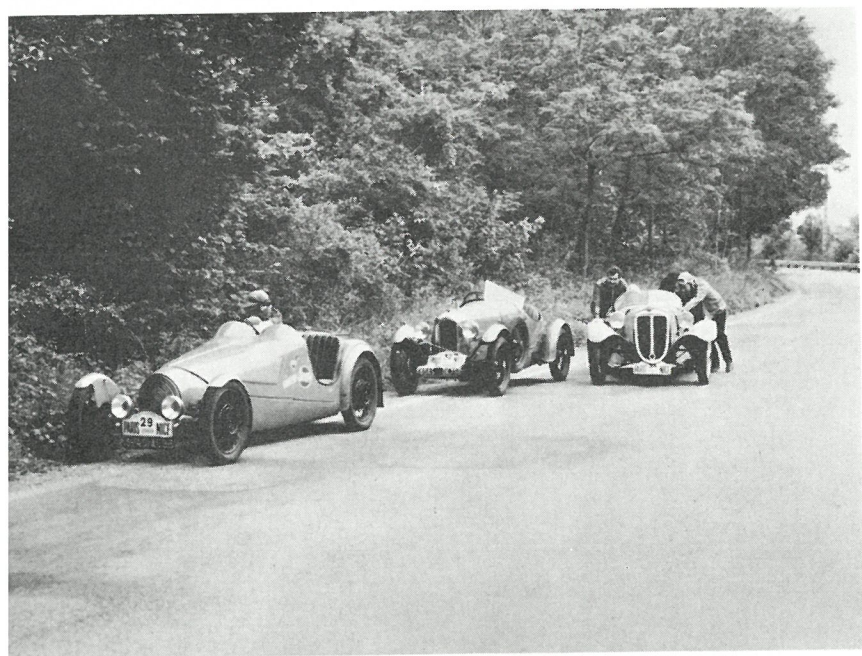
venue. Elle permet de faire connaissance avec une ou deux voitures appartenant à l'école des "fanatiques de la moyenne", de ceux qui n'auront vu sur PARIS-NICE que l'horizon limité de leur montre bracelet et compteur de vitesse. Un rallye comme celui-ci, n'est pas "l'usine". Pas d'horloge pointeuse, de primes à la production, de bonifications, alors pourquoi certains n'en profitent-ils pas pour se désintoxiquer ? Nostalgie de l'image du dernier feu rouge de la porte d'Orléans ?

80 tonnes de ferraille à 80 kilomètres heure sur 925 kilomètres ?

Est-ce là PARIS-NICE ? Il est bien entendu que tous les concurrents ne peuvent aligner ce qui se fait de mieux en automobile ancienne. Une Renault NN, négligeable mais majestueuse dans sa médiocrité, a sa place à part entière dans cette épreuve dans la mesure où son propriétaire est animé par la foi. Et c'est bien.

Par contre choisir la solution de facilité est coupable. Nombreux de ceux qui roulaient très grande série, gardent dans la naphtaline la bête de race. C'est une insulte à l'esprit même du club de L'Automobiliste, qui veut autre chose que le





nive
PAF
mên
servi
suite
reba
plus
gara
moii

les é
Ami
"légu

PAR

retir
PAR

nivellement par la base. S'il s'agit de "faire" PARIS-NICE pour "faire" PARIS-NICE avec le même enthousiasme que lorsque l'on "fait" son service militaire, autant tirer au flanc tout de suite et s'engager avec une camionnette 203 rebaptisée "coupé de ville-boulangère". C'est plus facile, moins cher, et l'arrivée à Nice est garantie. Par Air-Inter aussi, et c'est encore moins cher.

Et si l'an prochain, fort de leur expérience les équipages de la Chevallier, des Hispano, des Amilcar, et autres s'inscrivent tous sur 11 "légère" ou Primaquatre ?

PARIS-NICE à la carte.

Qui veut quoi ? En répondant vous retirerez une épine du pied de l'organisateur de PARIS-NICE 70.

Si vous êtes amateurs de confettis, de travestis "belle-époque" de mascarades, de "corso-fleuris", si vous êtes un maniaque du teuf-teuf, ce ne sera pas la saison du carnaval alors restez chez vous.

Si vous n'êtes pas capables de faire faire 100 mètres à votre voiture sans la mettre obligatoirement sous housse et sur remorque, laissez là donc dans son cocon, elle sera intacte pour quelqu'un d'autre, un jour.

Si vous aimez snober, du fond de votre coupé-chauffeur conduit par un noir en livrée, le cyclecariste prolétarien peinant sur son ingrate machine, ne quittez pas Passy ou Bagatelle.

Si vous êtes un cyclecariste hargneux et vindicatif, que vous rêvez secrètement de vous défouler en posant vos mains graisseuses sur la

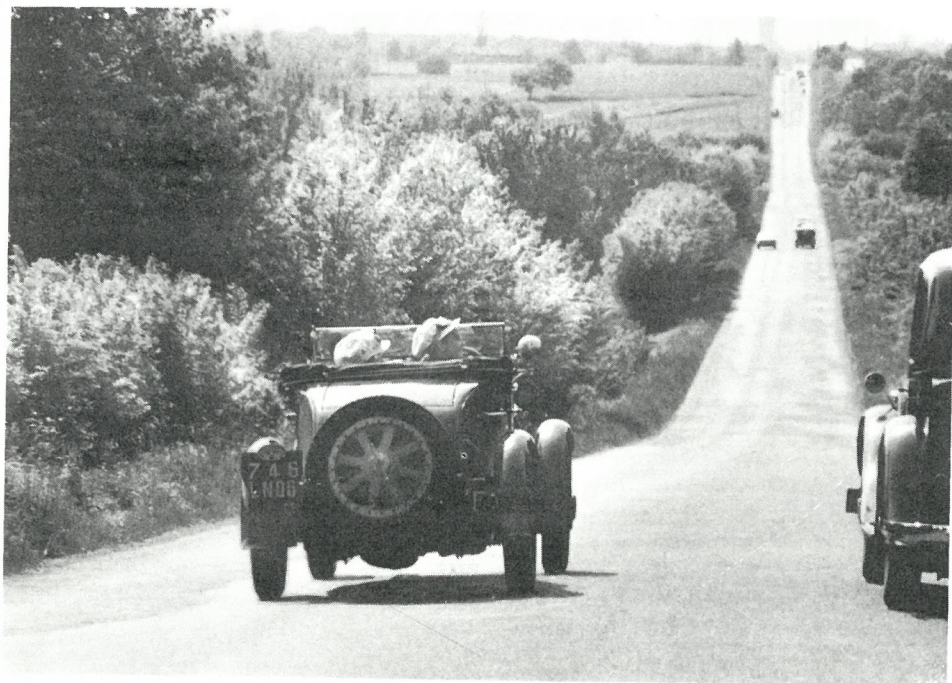
calandre polie de la limousine du capitalisme, attendez la lutte finale.

Si vous estimez qu'hors des courses il n'y a point de salut, surtout ne vous mêlez pas à nous on vous donnera de quoi vous payer un tour à Monthléry.

Si vous estimez que PARIS-NICE c'est "IN", que les concours de levriers afghans, le bridge ou Régine son "OUT", on vous trouvera quelque chose d'encore plus "IN". Mais de grâce, cachez-vous.

Si vous hésitez entré l'une ou l'autre des cinquantes épaves répandues dans votre jardin de toute façon le problème de votre participation ne se pose pas, vous ne serez jamais prêt.

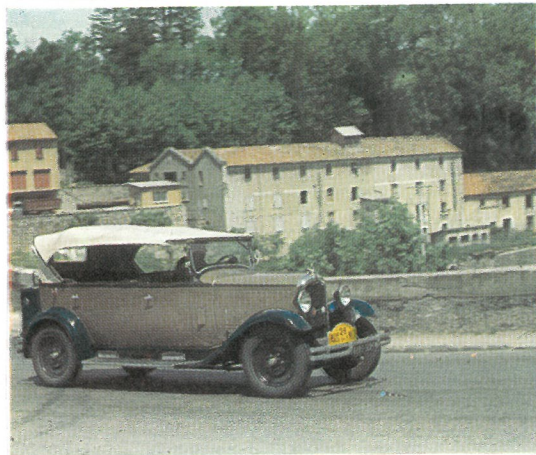
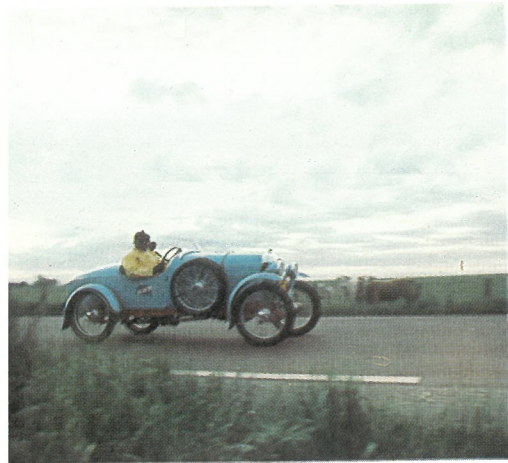
Si néanmoins vous avez encore envie de faire PARIS-NICE 70 il reste peut-être encore une place pour vous.



1	2		
3	4	5	6

- 1 - Les cyclecaristes
- 2 - R.R. phantom I
- 3 - Excelsior Adex 1925
- 4 - Roland Pillain
- 5 - Bugatti 43 A
- 6 - Lancia Belna





1	2	3
4	5	

- 1 Amilcar
- 2 Citroën C4
- 3 Ford T
- 4 Ford T
- 5 Delage D8



Renault NN



Déjeuner à Sisteron



Chevalier



Bugatti 43 A



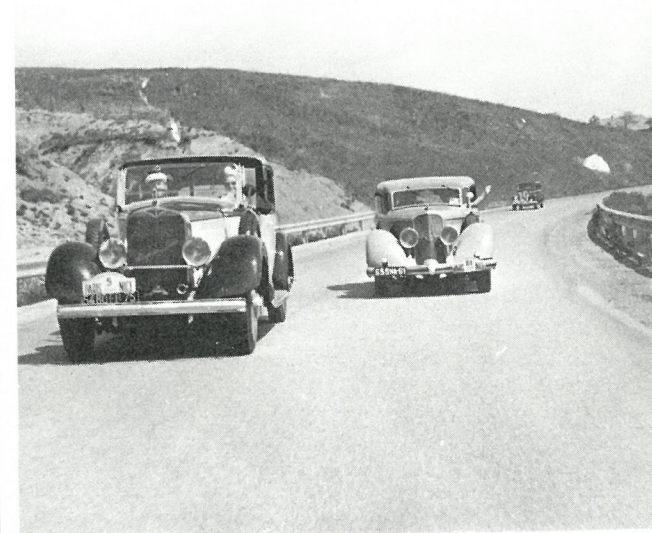
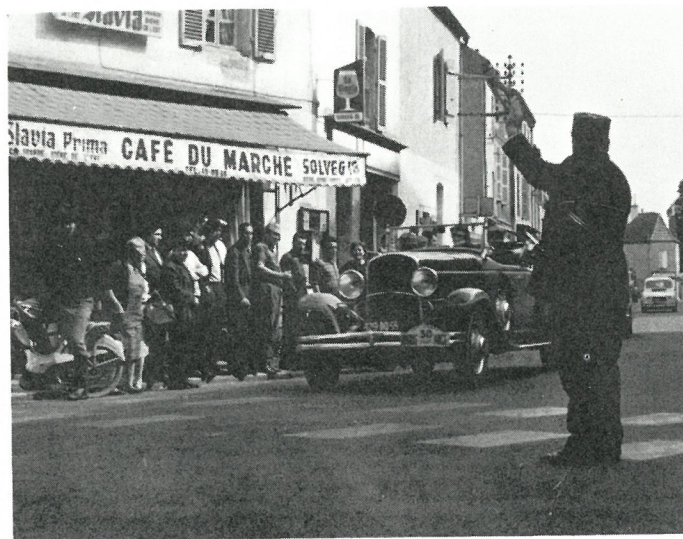
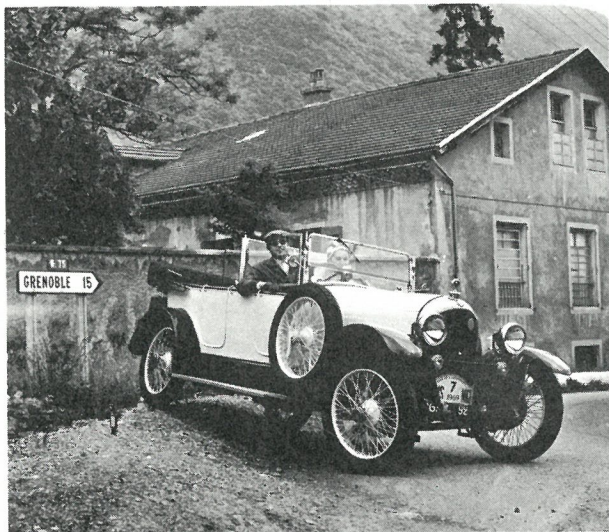
LISTE DES ENGAGES PARIS NICE 1969

- N. 1 *Mr. DE BRIANSON Marc et Mme*
FORD T roadster 1920
la voiture de Charlot et Laurel & Hardy
sortie à plus de 19 millions d'exemplaires
record de production : 7.000 par jour.
- 2 *Mr. LEULIER Hubert et Mme*
AMILCAR CC 1922
6CV, 350 kg, 100 km/h., la voiture des jeunes
rivale des Salmson
- 3 *MM. COFFRE et MORANGNIER Jacques*
FORD T 1922
une des 19 millions
- 4 *MM. PALUN et COUTAREAU Claude*
CITROEN 5HP torpédo 1923

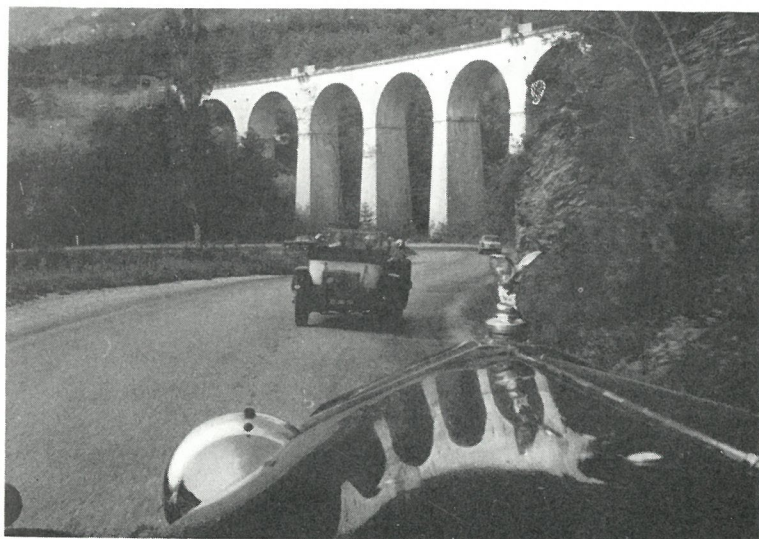
- 5 *Mr. DOUCET Yvon et Mme*
HISPANO SUIZA coupé chauffeur 1922/23
la plus belle une mécanique d'avion et déjà
toutes les solutions modernes
- 6 *MM. LEMOINE et BOUCHER Pierre*
BABY AUSTIN 4CV décapotable 1924
servit de modèle à la 5CV Rosengart construite
dans ses différentes versions à des milliers
d'exemplaires.
- 7 *Mr. COLIN et Mme*
ROLLAND-PILAIN B 25 1924 torpédo
voiture robuste appréciée en Savoie pour sa
bonne tenue en côte et son excellent freinage
- 8 *Mr. BURNAT et Mme*
PEUGEOT 17 SS 1924
- 9 *Mr. KETTERER*
LANCIA LAMBDA 1924
remarquable conception de son train avant
- 10 *Mr. LALLOZ Pierre et Mme*
RENAULT N.N. 1924
rivale de la 5CV Citroën, la vraie voiture populaire
- 11 *MM. DOUX Henri et LEYDIER Jean-Pierre*
CITROEN 5HP torpédo 1925
une voiture géniale malgré une production de
65.000 exemplaires seulement, connue du
monde entier.
- 12 *MM. KAISSELIAN Georges et CORNU Charles*
BERLIET VI commerciale 1925
- 14 *MM. MILLIGEN Georges et BARNARD Robin*
EXCELSIOR ADEX 1925
une très belle voiture venue d'Angleterre.
- 15 *Mr. BECRET et Mme*
ARIES 1926

- 16 *Mr. FEDEA*
ROLLS-ROYCE 1926
- 17 *Mr. LARMIGNAT*
ROLLS-ROYCE 1927
la plus grosse des Rolls-Royce
50CV, 35 litres aux 100 kms, 130 km/h.
- 18 *Mr. MATHIEU*
CHENARD & WALKER 1927
la marque qui gagna les premiers
24 Heures du Mans.
- 19 *Mr. MAEGHT Adrien*
BUGATTI 37 1927
4 cylindres, 1500 cc. à compresseur,
170 km/h., moins rapide que la 35.
- 20 *MM. ARTOM Franco et MAGGIAR Eric*
LANCIA LAMBDA torpédo 1928
- 21 *Mr. RASSENT et Mme*
SALMSON C.G.S. grand sport 1928
- 22 *MM. PECHMEZE et CORCELLE François*
FORD A 19CV 1928
- 23 *Mr. GROSGOGEAT*
VOISIN C14 1928
- 24 *Mr. CROVETTO Roger*
CHRYSLER Roadster 1928/29
une des plus belles voitures américaines des
années folles.
- 25 *MM. BINDA et SANTONETTI*
BUGATTI 43 A 1929
8 cylindres à compresseur, 176 km/h.
- 26 *Mr. DEMICHELIS*
FIAT torpédo 1929

- 27 *Mr. BARRE*
CITROEN C4 C.I. 1929
- 28 *Mr. MICHARD*
CITROEN C4 1929
- 29 *MM. LE ROUX-GIRARD*
CHEVALLIER course moteur Ruby
a couru le Bol d'Or.
- 30 *MM. PIBAROT et NICOLOSI*
CHRYSLER 1930
- 31 *Mr. DURAGNE et Mme*
CITROEN C4 1930
- 32 *MM. BODIN Ch.*
AMILCAR C.G.S. 1930
- 33 *Mr. BROUAL*
RENAULT
- 34 *Mr. PASSEMARD*
DARMONT 4 roues 1930
- 35 *MM. JAUFFRET et DAULIAC*
HOTCHKISS 1931
- 36 *Mme BINDA et Mlle DUBOIS*
ALFA ROMEO 1750 à compresseur
- 37 *Mr. LAMBERT*
HISPANO SUIZA 1932
- 38 *MM. CHAMBON Henri et POGNET M.*
HISPANO SUIZA coupé binder 30CV
- 39 *MM. DE BROSSES Olivier*
HOTCHKISS AM 80 1932



- 40 *MM. BRETON Jacques, CHRIST M.O., RINCK Jacques*
KNECHT Pierre et Mme GUERIN Lise
SALMSON S4 C 1932.
- 41 *Mr. BAINVILLE*
MG 1932
point de départ d'une longue lignée.
- 42 *Mr. COTS Georges*
FIAT 522C 1932
- 43 *Mr. BARRIERE*
M.G. PA 1933
- 44 *Mr. FRANCOIS-PONCET Bernard*
PACKARD coupé 1933
la voiture des stars d'Hollywood
- 45 *Mr. FOUSSIER*
FORD 1933
- 46 *Mr. BAUD et Mme*
FIAT mille-miles 1934
modèle spécial - vraie voiture de sport.
- 47 *MM. CHABAL Claude et Régis*
RENAULT coach décapotable 1934
de la bonne voiture classique mais solide.
- 48 *Mr. GERTSCH Gilbert et Mme*
GEORGES IRAT 1934
traction avant.
- 49 *Mr. ROLLET et Mme*
PANHARD & LEVASSOR cabriolet décapotable 1934
champion du sans soupape : silence et confort.
- 50 *Mr. VIVES*
RENAULT Primaquatre 1935
- 51 *Mr. RANDOT Didier et Mme*
ROLLS-ROYCE 20/25 1934
la petite Rolls-Royce souple, silencieuse,
facile à conduire.
- 52 *Mr. DU MONTANT Jacques et Mme*
BUGATTI 44 berline, 4 portes 1934
8 cylindres en ligne, arbre à cames en tête,
une technique course.
- 53 *Mr. GRANIER Pierre et Mme*
SALMSON S4 C, coach, 2 portes, 4 places 1934
4 cylindres, double arbre à cames en tête, la monture
des connaisseurs.
- 54 *Mr. MOUGENOT Bernard*
FORD V8 40, 21CV 1934
- 55 *Mr. LECORCHE François et Mme*
MERCEDES cabriolet 1934
la plus puissante.
- 56 *MM. HANNOYER et GERARDIN LAURENS*
ROLLS-ROYCE 20/25 1935
- 57 *Mr. SALMON et Mme*
LANCIA BELNA 7CV coupé 1935
monocoque, moteur 4 cylindres en V,
110 km/h., l'aînée d'une grande famille
dont la Fulvia est la petite dernière.
- 58 *MM. MALOCHET René et GRIPPON Gaston*
LA LICORNE 1935
- 59 *MM. DOUCET Michel, MORIN Jacky, CATEL Gérard,*
ISTES Gérard
AMILCAR cabriolet avec spider 1935
type compound dessinée par l'ingénieur Grégoire
voiture qui a gagné le concours de Deauville en 1935.
- 60 *MM. VIDALENC Pierre et OFFERGELD Alain*
BUGATTI 57 cabriolet 4 places 1934/35
deux arbres à cames en tête, plus de 150 km/h.
- 61 *Mr. VENIARD*
PL 1935
- 62 *MM. LEVEQUE Louis et André*
FORD 31,6 1935
- 65 *Mr. BAILLON Jacques*
BUGATTI 57 1935
- 66 *MM. ARENE Max et Hubert*
ROLLS-ROYCE Phantom III 1935
- 67 *Mr. HOUDAYER et Mme*
UNIC coupé chauffeur, carrossée par "Binder" 1936
un des grands noms de l'élégance automobile.
- 68 *MM. RIVIERE Michel et Serge*
TALBOT T15 1936
- 69 *MM. UNDERBERG et SCHLMBACH Nikola*
BMW cabriolet 1936
- 70 *Mr. WIRTH Michel et Mme BOCQUEHO Simone*
FORD V8/68 1936
- 71 *Mr. LELIEVRE Jacques et Mme*
BUGATTI 57 décapotable 1936
- 72 *Mr. LACHIZE et Mme*
CITROEN 7C cabriolet décapotable 1937
traction avant.
- 73 *MM. DUCASTAING LAUBADERE et GASTON Robert*
DELAHAYE 135 coupé des alpes, coach 1937
une mécanique très classique qui donna à la France
de nombreuses victoires.
- 74 *Mr. TURNWALD*
BMW 328 sport, 2 places 1937/38
3 carburateurs, 6 cylindres, 160 km/h., une bombe !
- 75 *Mr. DUFOSSEZ et Mme*
MATFORD V8F 82, conduite intérieure 1938
Mathis et Ford, souplesse, confort, solidité.
- 76 *Mr. CARTRY et Mme*
BMW 327 1938
- 77 *MM. WALTER et BONNICHON*
RENAULT "Novaquatre" 1938
- 78 *Mr. BOEL Pierre*
CITROEN cabriolet 1939
- 79 *MM. JOANNON Denys et Jilliar*
CITROEN 15 six 1939
un des rares 15 six décapotable
peut-être le seul en France.
- 80 *Mr. BAILLON Roger*
TRIUMPH S.T.A.



de gauche à droite :
Chrysler
Hispano et Panhard
Peugeot SS



MONACO : une question d'élégance.

“J’avais bien briqué mon coupé chauffeur UNIC, pour Paris-Nice. Lorsque nous avons su que nous allions aussi à MONACO, avec en prime un tour de circuit, ma femme et moi avons pris la décision de défaire nos malles. Munis d’un équipement spartiate nous avons sorti notre AMILCAR CS. Vis-à-vis du président Louis CHIRON, c’était de notre part une question d’honnêteté, d’élégance”.

Celui qui parle ainsi, n’est plus un galopin, maniaque du cyclecar, son épouse non plus.

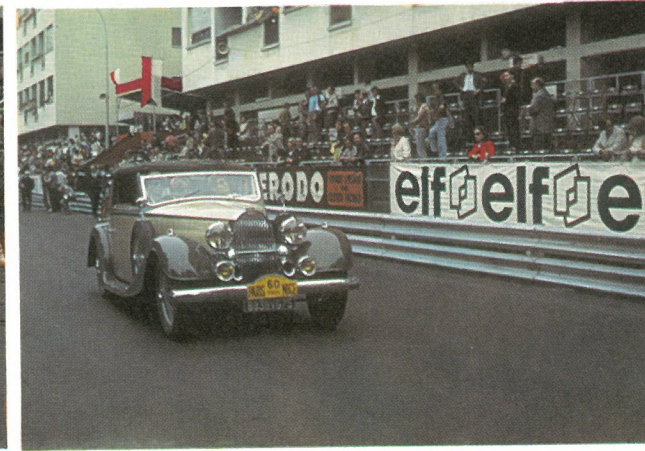
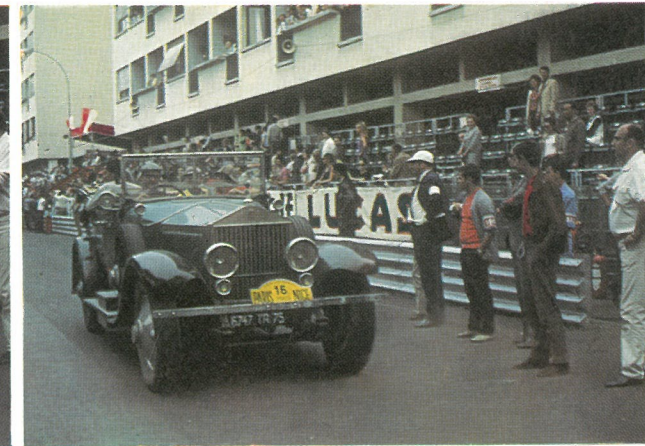
Quant à la sélection, opérée elle fut large et pleine de mansuétude. Sachez seulement qu’un litre d’huile répandu sur la piste par une voiture ancienne en mauvais état ou mal restaurée peut coûter la vie à un pilote qui n’est pas venu à MONACO, lui, pour faire joujou.

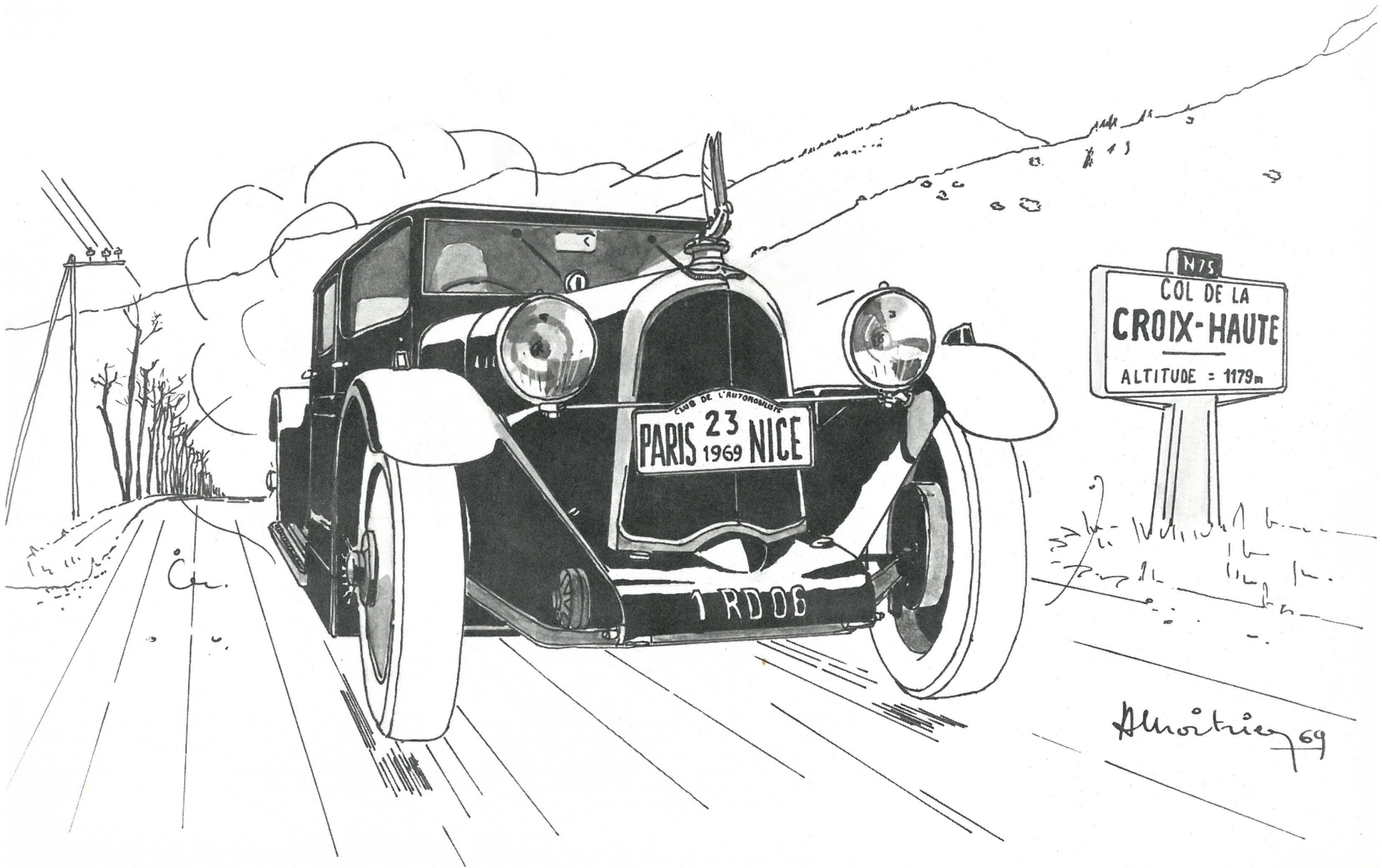
Que ceux qui pleurèrent dans leurs berlines, se penchent également sur ce que l’on appelle la bonne éducation : le Vatican ne se visite pas en maillot de bain, l’Opéra en pyjama, de même une HISPANO ne se conduit ni en bretelles, ni sans cravatte. Un plombier zingueur même en Hispano, aura toujours une tête plombier zingueur.

l’automobiliste

Note à benêt :

Une camionnette c’est très “Vintage” et beaucoup moins “burlesque” que la voiture plaquée or du “Mandoline Club de Paris”.





CLUB DE L'AUTOBALISTE
PARIS 23 1969 NICE

N75
COL DE LA
CROIX-HAUTE
ALTITUDE = 1179m

1 RD 06

Alvortrey 69

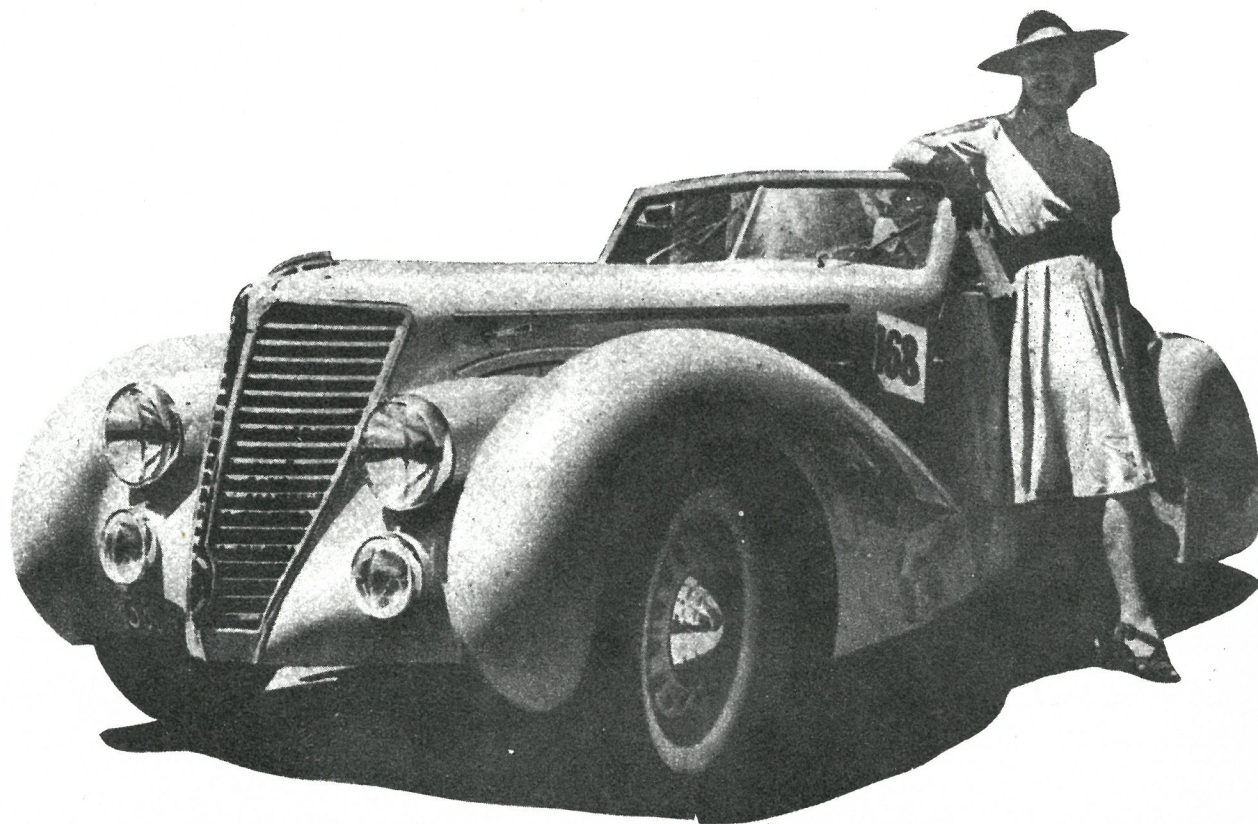
L'ÉLEPHANT BLANC DE BILLANCOURT

LA RENAULT SAPRAR SPORT 1939

par L. LOREILLE

A la veille du second conflit mondial la Darl'mat connaissait le succès auprès des amateurs désirant une voiture à tendance sportive, joignant une ligne agréable à un coût d'achat et d'exploitation raisonnable. Elle était pratiquement seule sur le marché et la S.A.P.R.A.R. filiale de Renault (1) pensa qu'il y avait la place pour un modèle similaire lui aussi établi sur une mécanique de grande diffusion. Il fut donc décidé de lancer une Renault de sport dérivée d'un châssis de série pris sans modification sur la chaîne de Billancourt. Le choix se fixa sur celui de la 5 Places "Primaquat-Sport" de 2m71 d'empattement. Les anciens clients vous diront que la tenue de route et le freinage n'étaient pas ses qualités dominantes, mais à côté de cela elle était robuste, sans problème et capable d'un bon 125 en pointe. En 1938 une berline de série avait tourné à Montlhéry à 131,060 de moyenne pendant 50 heures.

Son moteur était le "85" bien connu, de 14cv fiscaux à 4 cylindres de 85 x 105 (2400cc). Adopté à partir des modèles 1935 il était dérivé d'un groupe dessiné en 1931 et avait fait ses preuves sur plus de 100.000 voitures. C'est celui que l'on retrouvera encore quinze ans plus tard sur la gamme "Colorale". La distribution était, si je peux à mon tour user d'un "Pozzolisme" "tristement latérale" (pardon Serge). Son carburateur inversé, un Stromberg, semble être une des rares concessions que Louis Renault avait accordée au progrès. _ L'essieu avant rigide, qui

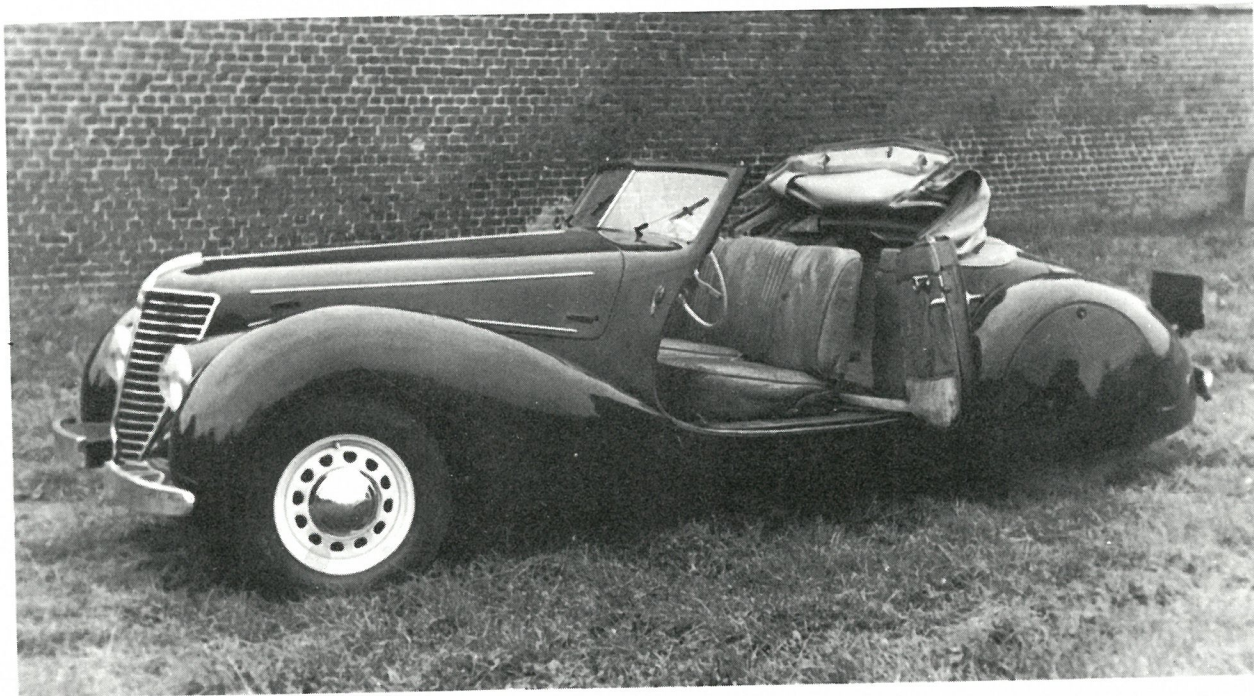
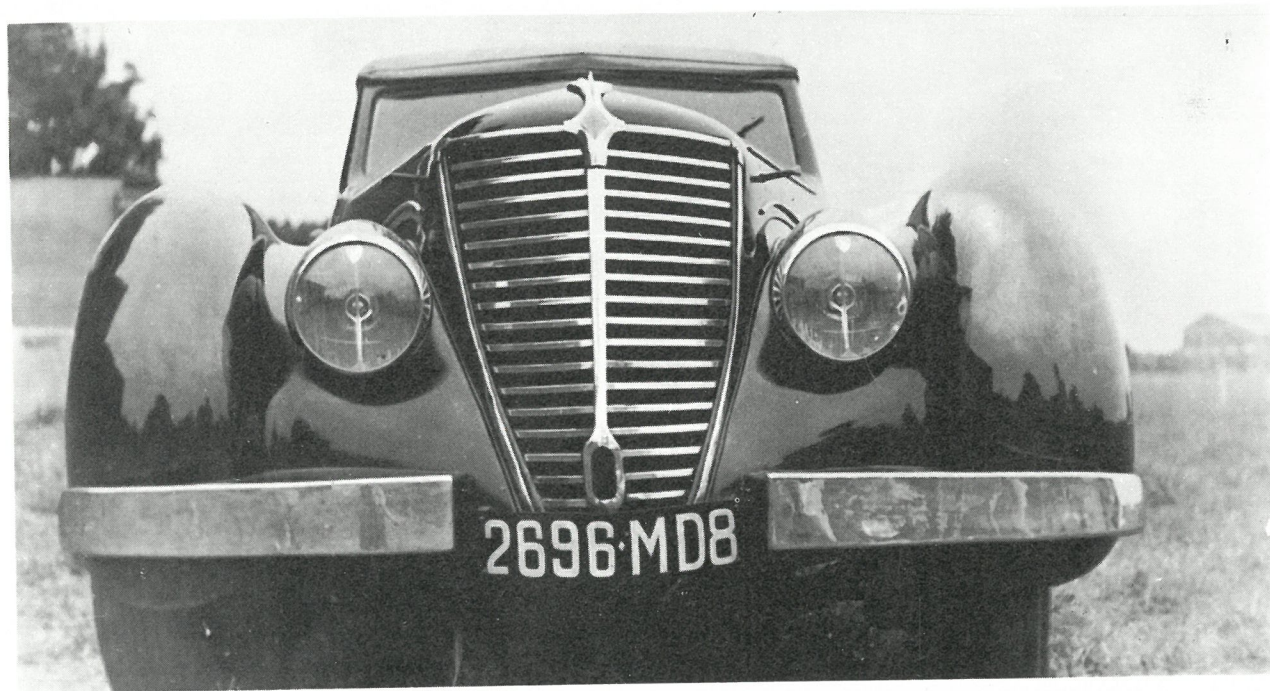


Renault SAPRAR de Mme Fath

ne se voyait plus guère que chez Ford ou de l'autre côté de la Manche, était conservé comme un pieux vestige du passé. Ce châssis avait encore des freins mécaniques mais ils arrivaient en fin de carrière. Malgré l'aide d'un servo leur efficacité n'avait convaincu personne. Le seul à en être content était Farkas dont ils firent les beaux jours, car il était de tradition, si on voulait s'en servir, de les faire modifier par ce spécialiste, dès la livraison de la voiture. Voilà ce qu'il y avait sous la robe de la "Saprar-Sport", et il est certain que le technicien avide de nouveautés, prêt à se pâmer devant une conception audacieuse, ne devait guère vibrer devant cet ensemble de solutions assez ternes. En revanche l'esthète amoureux de belles carrosseries devait mieux y trouver son compte ; cet habillage bas et profilé dénotait une élégance sûre qui n'avait rien à envier aux meilleures créations du moment. La S.A.P.R.A.R. avait fait un choix judicieux en le confiant à Marcel Pourtout. Ses carrosseries étaient gracieuses, leurs courbes harmonieuses et la décoration en chrome à peine teintée par l'influence américaine, comme il était trop souvent de mode sur les caisses sur mesures de ces dernières années trente

Marcel Pourtout fabriquait aussi, en parallèle à ses exécutions spéciales, des petites séries de Darl'mat et des cabriolets "Ardenne" pour la Lancia-Française de Bonneuil-sur-Marne. (2)

Il existait au moins deux types de carrosseries 2 places pour cette nouvelle Renault. Au concours d'élégance du Bois de Boulogne en Juin 1939 Madame Jacques Fath, l'épouse du couturier, fit une présentation remarquée avec un cabriolet crème à pare-brise coupe-vent. A cette même manifestation Mlles Janine et Micheline Pourtout obtinrent le Grand Prix d'Honneur des voitures ouvertes avec un éblouissant roadster à pare-brise escamotable et portières échanquées. C'était un excellent début, et si le Salon d'Octobre avait eut lieu la "Saprar-Sport" aurait certainement été le pôle d'attraction du Stand Renault qui l'aurait intercalée dans sa gamme 1940. Et, dans la panoplie du play boy gominé de l'époque, envieux des

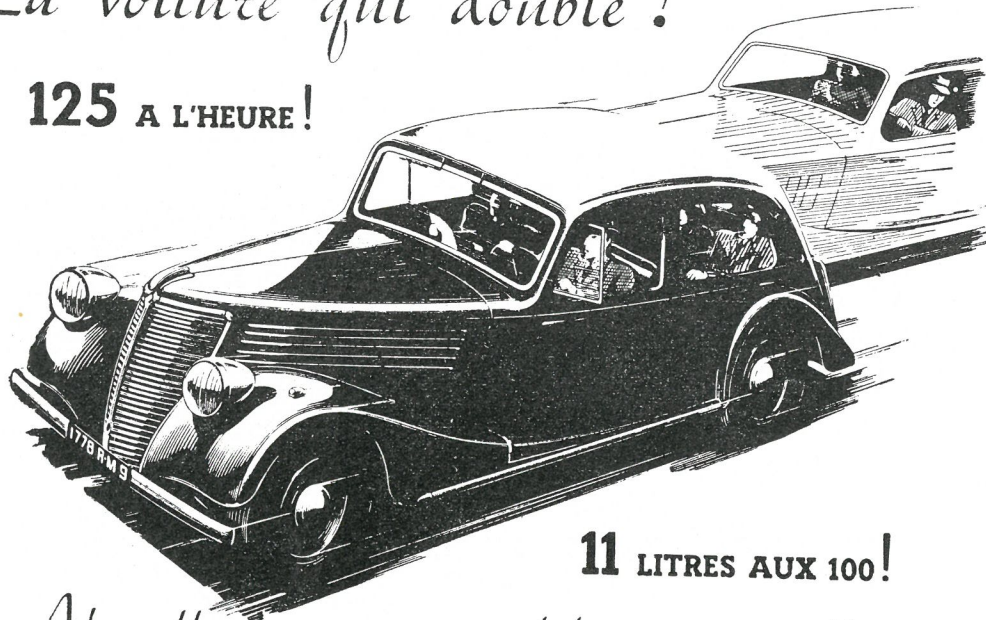


Cabriolet utilisé par Monsieur Cognet en 1947.

LA PRIMAQUATRE-SPORT

La voiture qui double!

125 A L'HEURE!



11 LITRES AUX 100!

*Nouvelle voiture à possibilités incroyables
comportant des perfectionnements nouveaux:*

- Nouveau moteur à haut rendement permettant des vitesses élevées et une moindre consommation
- Carrosserie allongée à grand confort
- Elegante calandre à aubages horizontaux
- Carrosserie grand luxe avec système moderne d'aération par glaces pivotantes
- Nouveaux pneus surprofilés sur roues à jantes larges
- Présentation générale hors pair
- Et, naturellement pour la sécurité, toujours le servo-frein mécanique.

ASSURANCE 11 CV

Carrosseries: Conduite intérieure grand luxe et Coach décapotable 5 places. Cabriolet et Coupe 2-3 places
POUR UN PRIX MOINDRE. LA CONDUITE INTERIEURE PRIMAQUATRE PERMET LES MEMES PERFORMANCES. MAIS COMPORTE UN EQUIPEMENT PLUS SOBRE

Vente à crédit grâce à l'intervention de la D.I.A.C. 47 bis, Avenue Hoche à Paris.

RENAULT

L A U T O M O B I L E D E F R A N C E

conquêtes de Henri Garat ou de Roger Duchesne, elle aurait pu être une arme de séduction très valable. . . . Hélas pour eux, au retour précipité des vacances, d'autres occupations allaient les attendre sur le Rhin, avec d'autres armes. . . .

Combien de "Saprar-Sport" ont été construites? Très peu, c'est certain. Les premières auraient apparu à la fin du printemps 1939 et le 2 Septembre c'était la guerre. Mettez entre ces deux dates le ralentissement dû aux congés accordés depuis peu, et il reste une bien courte période de production. Serge Pozzoli suppose leur nombre inférieur à dix.

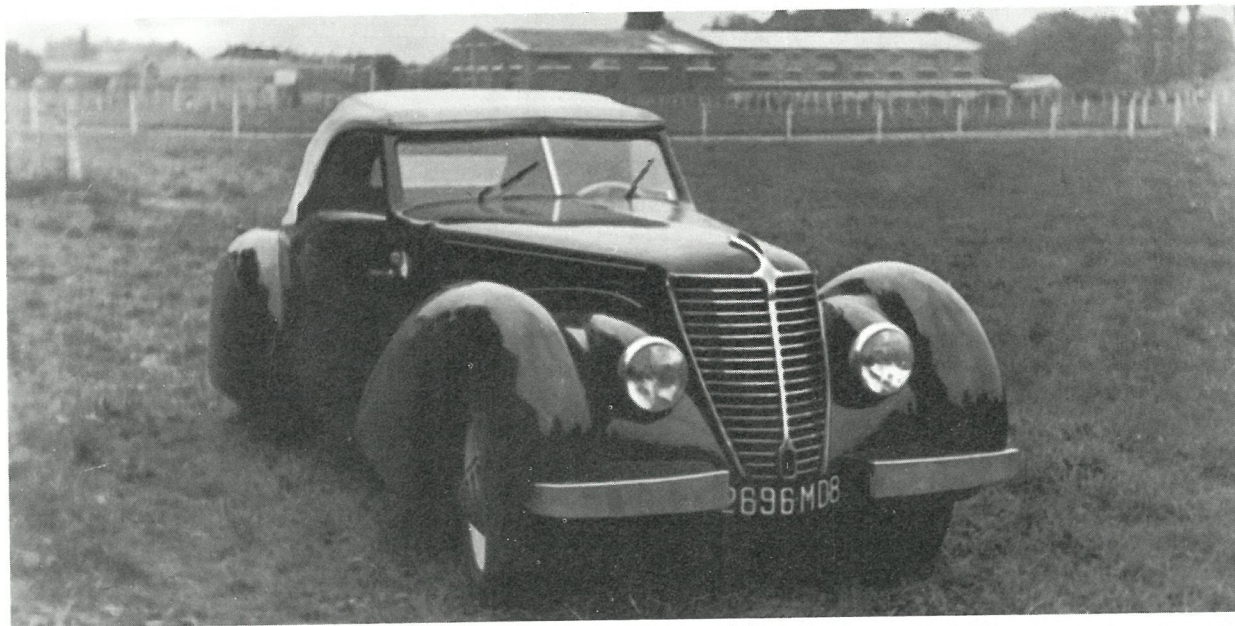
J'étais bien jeune quand j'ai vu une "Saprar" pour la première fois, mais le souvenir est resté vivace. Elle était exposée dans la vitrine du garage Atlas, alors agent Renault à Lyon. C'était pendant le dernier été de paix, et j'ai encore en mémoire un panneau placé près d'elle faisant état de performances réalisées à Monthléry, exploits que je n'ai vu mentionnés nulle part ailleurs et que je n'ai jamais retrouvés depuis. Après la libération j'ai eu la chance d'en voir deux en circulation, l'une vers 1946 ou 47 avec un numéro de la seine dans la série RM, et l'autre en Octobre 1949. Cette dernière était peinte en jaune paille et avait une plaque DU3. Peut-être un lecteur de la Côte d'Or s'en souvient-il? Si ma mémoire est bonne une "Saprar" figura vers cette époque dans un film dont j'ai oublié le thème et le titre, mais où Jacques Dumesnil tenait un des rôles principaux. Amis cinéphiles à vos archives pour la retrouver.

Je dois avouer que cette voiture est encore pour moi auréolée de mystère. Je n'ai jamais pu mettre la main sur son prospectus, je n'ai jamais vu ni photos de presse ni articles, contemporains ou non, la concernant. Elle est complètement oubliée de nos jours, et a eu droit, à ma connaissance, à trois mentions en 25 ans, et chaque fois sans commentaire et sous des appellations différentes: "Saprar Spécial Sport", S.A.P.R.A.R. "Sport-Spéciale" et "Saprar-Sport". Il y a 2 lignes sur elle dans le n° 25 de

"L'Automobile" ; dans son essai de la Calista "L'Auto-Journal" la cite en quelques mots (15/9/51) et dans "Renault de Billancourt" l'écrivain Saint-Loup lui concède deux petites lignes de la page 286. C'est vraiment peu. J'ai eu un moment d'espoir au printemps 1965 à la réception d'un alléchant prospectus-couleurs annonçant la proche parution d'un livre sur l'histoire de Renault. Il devait tout dire par le détail de 1898 à 1965. Je retournais aussitôt la carte de souscription avec une seule idée : je vais enfin tout savoir sur la "Saprar" ! S'il y avait un ouvrage à en parler, c'était bien celui-ci, or je n'y ai pas trouvé un seul mot à son sujet.

Dès Novembre 1951 j'ai essayé de me documenter sur cet oiseau rare, mais la S.A.P.R.A.R. ne put me donner aucune indication, ses archives ayant été dispersées pendant l'occupation. Quant à notre grande Régie une récente demande d'informations m'attira cette réponse : ". . . le véhicule dont vous faites état devait être un véhicule de série et son appellation S.A.P.R.A.R. devait correspondre à un équipement de luxe. En regrettant de ne pouvoir vous donner d'autres informations plus précises. . ."

J'ai eu l'impression d'avoir parlé d'un engin n'ayant jamais existé, et j'en étais arrivé à me demander si cette voiture je ne l'avais pas rêvée ! Aussi imaginez ma joie lorsqu'à la suite de mon article sur les Darl'mat, Monsieur Michel Cognet, fervent automobiliste et collectionneur de Boulogne m'écrivit : ". . . vous avez mentionné la Saprar (3) cela a fait "tilt" dans mon coeur car il y a une quinzaine d'années j'en ai piloté une qui appartenait à des amis de mes parents à Valenciennes. . ." Monsieur Cognet situe sa vitesse vers 120/125 km/h. Il croit se rappeler qu'elle avait des freins hydrauliques, ce qui n'est pas impossible car si le Salon 1939 avait eu lieu, on aurait pu y voir toutes les Renault équipées en Lockheed. Cette amélioration était prévue au bureau d'études de Billancourt, et il est possible que la "Saprar-Sport" les ai déjà. Je crois d'ailleurs que les rares



"Primaquatre" sorties à partir de l'automne en étaient équipées (4).

Monsieur Cognet me précisa qu'aucun monogramme ou signe particulier, en plus du losange Renault sur la calandre, n'était apporté. Il eut la gentillesse de sortir de son album à souvenirs les cinq photos que voici, prises par lui. Seules la calandre et les roues rappellent la parenté avec Renault, mais le tableau de bord est bien différent. Les pare-chocs à plage ne figuraient pas sur les voitures présentées au Bois de Boulogne. Cette voiture a fini sous le pilon d'un démolisseur du Nord, et il semble bien que toutes les "Saprar-Sport" connurent la même destinée, aucune n'ayant été signalée dans un musée ou une collection privée.

Avec le recul du temps, il apparaît que cette belle et énigmatique éphémère n'a eu que le défaut de voir le jour à l'aube d'une des périodes les plus tristes de notre histoire. Présentée en d'autres temps elle aurait assurément bénéficié d'une meilleure carrière, et serait un peu mieux connue. . .

Lucien Loreille.

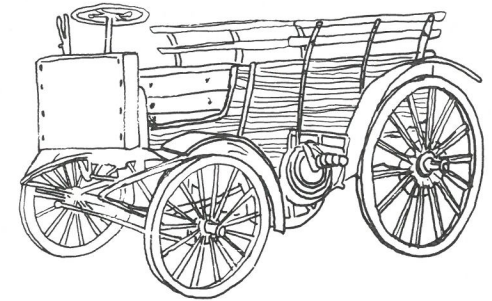
(1) S.A.P.R.A.R. : Société Anonyme des Pièces pour Réparation des Automobiles Renault. Dissoute en 1941 cette firme est devenue la S.A. des Etablissements SAPRAR et s'occupe de l'étude et de la diffusion des accessoires pour tous véhicules Renault, ainsi que la vente des outillages et matériel de garage.

(2) Ce cabriolet inconnu en Italie n'avait rien à envier sur le plan de l'élégance aux réalisations que faisaient Castagna, les Stabilimenti Farina, etc. . . sur la mécanique similaire "Aprilia" de Turin. Peu après la guerre un de ces cabriolets fut présenté dans un concours d'élégance à Cannes ou Nice. Un autre circulait encore à Lyon il y a peu d'années. Avant lui Monsieur Pourtout avait fait de jolis cabriolets et roadsters sur la "Belna" de 1935/36. Notre directeur Adrien Maeght en a sauvé un.

(3) Voir "l'Automobiliste" n. 9 page 10.

(4) A ce sujet lire l'écho page 94 de "La Vie Automobile" du 25 mars 1940.

une voiture sans chevaux de l'Ecole Naïve la laspougeas. 1896



Nous sommes partis de Limoges par un temps à ne pas mettre un représentant dehors. La 204 tâte avec précaution une neige fraîche qui épaissit chaque minute. La campagne limousine est déserte ; seuls les pneus d'un boucher en tournée ont laissé deux rails fantaisistes jusqu'au prochain village.

D'ailleurs le voilà, le boucher, distribuant leur pitance à quelques âmes qui vivent blotties sous l'auvent du Tub Citroën. Un Breughel qui va vous mener au douanier Rousseau.

"Laspougeas ? Le Forgeron ? Dernière maison sur la route de Nexon."

Suit le précis et inévitable : *"Pouvez pas vous tromper"* plein d'optimisme de sa part.

En effet, pas d'erreur possible. Un bâtiment couvert de tuiles courbes, portail ouvert sur une perspective confuse de mécaniques aratoires. Derrière le bâtiment, dans un pré bordé de carcasses diverses, une paire de 201 attend le dégel en compagnie d'une batteuse et d'une locomobile.

A droite, un des petits fils LASPOUGEAS met en route un Société Française buté.

"Vous l'avez vue à Lyon, la voiture du grand père ? . . . Oui, c'est ici qu'il l'a construite, tout seul, sans autre outillage que ce que vous voyez ici. C'était en 96 qu'il l'a finie. Il y a travaillé peut-être deux ans. Des plans ? Pensez-vous ! Il faisait les pièces à son idée, quand ça n'allait pas, il recommandait".

Nous entrons dans l'atelier : *"Voilà le tour qu'il s'était modifié lui-même. Tous ses moteurs il les a alésés ici."*

- *Tous ses moteurs ?*

- *Oui, il a fait au moins deux moteurs pour la voiture, d'ailleurs il nous en reste un dans le grenier. Il a fait au moins cinq machines à vapeur, toutes les pièces taillées à la main.*

- *Vous avez vu rouler sa voiture ?*

- *On était jeunes, mon frère et moi. Nous avions 7, 8 ans au moment de la guerre. Elle a roulé jusqu'en 14, et elle est restée ensuite dans le pré.*

Il n'y avait pas beaucoup de distractions à ce moment là ; pas de football ni de cinéma, on jouait sur la voiture dans le pré ; eh bien, on n'a pas pu la casser !

Elle a bien dû faire 3000 kilomètres, jamais bien loin, jusqu'à Saint-Yrieix quelques fois. Pour la mettre en route, il fallait chauffer le brûleur en platine avec une lampe à souder ; elle vous collait de ces retours ! . . . Plus tard, le grand père a enlevé le brûleur, il a monté une bougie avec un vibreur de Ford, ça partait mieux".

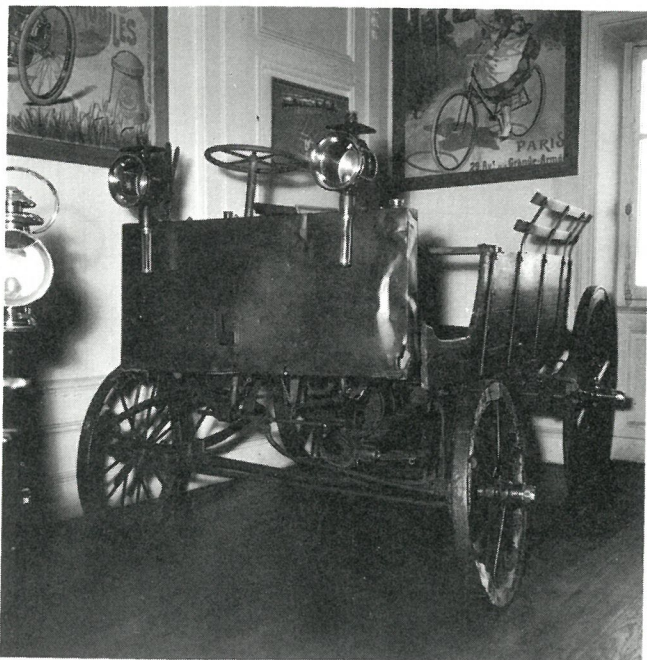
Nous montons au grenier et dans la pénombre je m'accroupis devant le moteur. Un bon mètre de long, monocylindre horizontal, bielle à l'air libre, graisseurs Stauffer sur la tête de bielle et les deux paliers, technique très machine à vapeur. Un énorme volant en fonte. Soupape automatique dont la cloche fait la largeur du cylindre.

L'échappement est commandé par une came et un pignon de 20 cm de diamètre, par l'intermédiaire d'un culbuteur en S. La tige de la soupape d'échappement est perpendiculaire à l'axe du cylindre. Alésage 150, course 200. Le vilebrequin est taillé dans la masse, usiné au tour, l'arbre moteur fait 6 cm de diamètre.

"Il avait taillé tous ses modèles de fonderie en bois, à son idée et les faisait couler à Limoges chez Maridet. On les lui coulait dans une fonte pas trop dure, parce qu'avec les outils de tour en acier fondu. . . Il n'avait pas d'outil avec des pastilles au carbure. . ."



HA
1896 - CONSTRUCTEUR
LÉON LASPOUGEAS



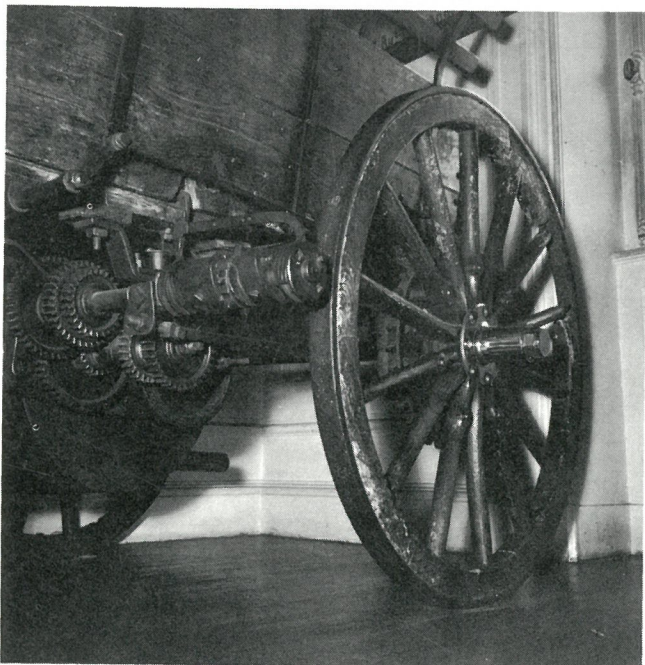
Tenez, voyez ces deux roues. C'étaient deux roues avant, jante bois et rayons fer. Il avait fait les mêmes pour l'arrière, mais c'était trop dur, il en a fait refaire en bois".

Nous rentrons au chaud dans la maison. Sur la table de la salle à manger, un agrandissement encadré de la voiture. C'est un breack, de forme strictement hippomobile traditionnelle. *"Mon grand père n'a pas fait la voiture elle-même, c'est un charron qui l'a construite. Il ne s'intéressait qu'à la mécanique"*.

Train avant monté sur ressorts à pinçettes, barre d'accouplement en avant de l'essieu ; celui-ci est à section circulaire, comme Bugatti. Direction à crémaillère, *"comme les Citroën"*, dit Monsieur LASPOUGEAS. Axe vertical et volant de direction. Réservoir d'eau sur le garde-crottes, d'au moins 50 litres. *"Il y avait un serpentín en cuivre au-dessous et une pompe entraînée par le vilebrequin"*.

Boîte de vitesses à 3 vitesses et marche arrière par train baladeur, levier indépendant pour la marche arrière, transmission par chaînes. *"Il se faisait lui-même les chaînes. Voilà l'emporte-pièce avec lequel il découpait les maillons"*. Chaque maillon mesurait 8 cm de long sur 3 cm de haut. En bout de chaque arbre de sortie de boîte, le pignon de chaîne était entraîné par l'intermédiaire d'un système d'encliquetage à rochet, *"comme la roue libre d'une faucheuse"* faisant office de différentiel. Un pont auto-bloquant en quelque sorte.

"Il faisait de la mécanique comme d'autres font de la peinture, d'instinct. Il a appris à lire en apprenant à se servir de ses outils". Comme le facteur Cheval et son temple Hindou. *"Il allait à Limoges dans les ateliers. Il voyait faire les pièces il regardait comment les ouvriers s'y prenaient. Il a appris tout seul"*.



A Limoges, en 96, les *"voitures sans chevaux"* étaient rares. A ma connaissance, la première voiture circulant en ville fut une Peugeot-Daimler démolie en 1947 par un iconoclaste de mes amis, et à laquelle la LASPOUGEAS ressemble beaucoup techniquement. Que Monsieur LASPOUGEAS s'en soit peut-être inspiré ne retire rien à ses qualités d'observation, d'adresse et de volonté. Il a construit dans les mêmes conditions un révolver à barillet, et un fusil à cinq coups, alors que Colt existait déjà. Il n'en est pas moins admirable qu'il ait pu et voulu le faire.

Son rêve était de construire un avion, comme Voisin, comme Bugatti, comme Vinci.

La LASPOUGEAS a été poussée une dernière fois en 1958, en haut de la colline ; deux enfants LASPOUGEAS se sont assis à l'avant du breack et, tandis qu'ils lâchaient le frein *"après avoir allumé de l'amadou dans l'échappement pour faire de la fumée"*, un des petits enfants, ingénieur spécialiste en turbines, a filmé ses derniers mètres.

Et puis elle a fait, sur camion cette fois, son plus grand voyage jusqu'à Rochetaillée.

Jacques DU MONTANT

Que devons-nous entendre par restauration ?.

(Suite)

QUE DEVONS NOUS FAIRE POUR RESTAURER

Vous voici donc propriétaire d'une automobile avec laquelle vous avez l'intention de vous propulser, aux heures de loisirs, dans le dédale de la circulation urbaine actuelle. Votre véhicule n'a jamais connu cette cadence de circulation dans sa jeunesse et pour laquelle il n'a pas été conçu, ni construit. Vous l'utiliserez en ville toujours en deçà de ses possibilités de puissance et au delà de ses facultés manœuvrières.

Le refroidissement et le freinage sont donc à étudier particulièrement et à améliorer, si possible sans modifier l'esthétique de la voiture et sans que votre mécanique en souffre. Ne pas exagérer dans ce domaine, et ne pas équiper, par exemple, votre 2 cylindres Renault avec des freins lockheed (déjà vu) vous provoqueriez des rages de dents à votre couple de pont arrière ! Ou bien, si vous mettiez l'eau de refroidissement sous circuit fermé, la pompe à eau à turbine pourrait fort bien transformer votre radiateur en pomme d'arrosoir ! Soyez donc mesuré dans vos transformations et méthodique dans vos restaurations.

Nous exposerons successivement les différents cas qui se présentent à vous suivant la catégorie dans laquelle vous classez votre acquisition :

- 1/ Voiture parfaitement remise : a) après 1930, b) avant 1930
- 2/ Voiture aux intempéries depuis quelques années seulement
- 3/ Voiture depuis fort longtemps aux intempéries
- 4/ Epave
- 5/ Voiture reconstruite
- 6/ Voiture "maquillée".

1/ Automobiles parfaitement remises après 1930

Si vous avez la chance de découvrir votre oiseau "au nid" c'est merveilleux, mais prenez certaines précautions pour le faire voler !

C'est un risque, mais il en vaut la peine, il faut examiner l'objet de votre convoitise sans toucher ou presque rien, avant de l'acheter !

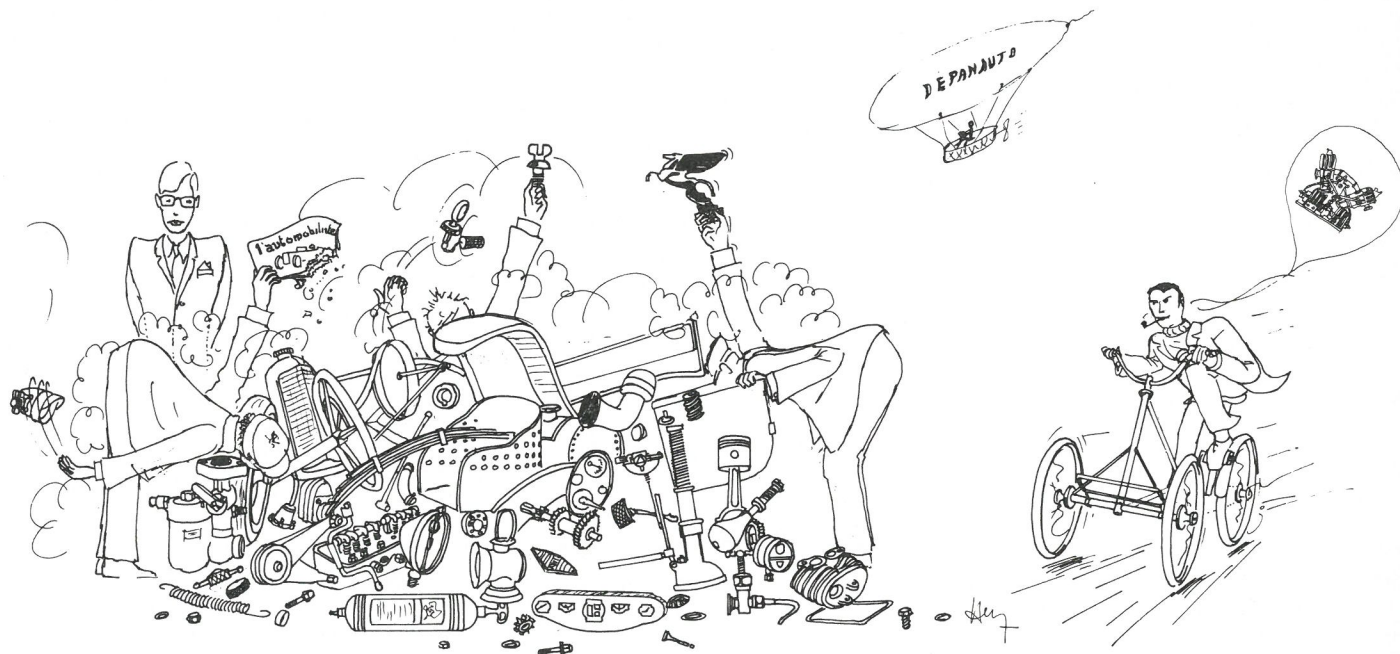
Cela paraît paradoxal d'acheter une matière mouvante sans la manœuvrer mais la lecture de notre exposé vous en donnera les raisons.

D'abord examiner les pneumatiques ; si ceux-ci sont encore gonflés, aucun problème se pose à vous et si le vendeur a eu l'heureuse idée que vous aurez par la suite, de mettre sa voiture sur "chandelles" les enveloppes si elles paraissent saines de l'extérieur le seront également à l'intérieur. Par contre, si les pneus sont dégonflés et aplatis sur le sol, soyez prudent au gonflage et soulevez au cric afin de soulager la roue. Vous vérifierez, au démontage du pneu par la suite, si le pli n'a pas altéré les toiles. Un simple trait à la craie sur la portion aplatie vous en marquera l'endroit avant le gonflage.

Nécessairement il faut remplacer les clapets de valves, ceux-ci sont toujours hors d'usage après plusieurs années de service.

L'examen de mécanique suit celui des pneumatiques. La partie la plus vulnérable étant généralement le moteur pour les véhicules de cette époque. Sachant que le gel est le principal ennemi d'un moteur, vos regards doivent nécessairement se porter sur les organes qui peuvent en avoir souffert.

Si les bouchons et robinets de vidange d'eau sont déposés ou ouverts et qu'ils l'ont été à temps : rien à redouter. Par contre, si ceux-ci sont en place en bas du radiateur, en bas du cylindre, en bas de la pompe à eau, il faut alors pousser vos investigations plus loin. Vérifiez si la culasse n'est pas fêlée ou le cylindre extérieurement. Si les plaques ou rondelles de désablage du cylindre se sont pas boursoufflées, ou sautées. Enfin, en retirant la jauge d'huile du carter, vérifiez s'il n'y a pas de "surniveau". Cela indique que l'eau est passée dans l'huile du moteur et cela, soit par le joint de culasse, soit par la culasse ou le cylindre fendu intérieurement. Lorsque le moteur est gelé à l'intérieur dans un endroit irréparable c'est le cas le plus grave que vous puissiez avoir à résoudre dans toute la restauration. Par contre, si votre moteur n'est gelé qu'extérieurement la réparation est toujours possible. Tout en vérifiant si le véhicule est conforme à la description que votre vendeur vous en a faite : carrosserie, instruments de bord, accessoires, vous demandez alors aux propriétaires depuis combien de temps le véhicule n'a pas fonctionné. Si cette période excède deux ou trois ans, inutile de regarder du côté de la batterie, celle-ci est à remplacer.



Après avoir contrôlé si la carte grise correspond bien à la plaque de constructeur fixée généralement, pour ces voitures, sur la tôle pare-feu sous le capot moteur, faire confiance à votre vendeur, s'il vous assure que le véhicule fonctionnait normalement et surtout ne pas lui demander de mettre le moteur en marche quand bien même celui-ci apparaît comme pouvant s'y mettre facilement ; à moins que le propriétaire ait fait tourner celui-ci depuis peu de temps.

Si votre examen de l'ensemble vous satisfait et que les prétentions de votre vendeur sont raisonnables, inutile de pousser plus loin vos investigations. Payez votre vendeur cash, car cette marchandise ne connaît pas le crédit. D'ailleurs le vendeur dans ce cas ne récupère en général que le **prix du loyer** de son garage. Si vous calculez un garage d'automobile à 30 F. par mois en moyenne, cela fait en 10 ans : 3600 F. Demandez en échange la carte grise et un certificat de vente, indispensables pour le changement d'immatriculation.

Si votre voiture est en état de marche, vous la conduisez au garage où vous faites les vidanges, graissages et vérifications nécessaires, sans omettre la désinfection pour les mites éventuelles et le nid de rats ou de souris cachés dans les capotons, et que vous pourriez bien avoir comme locataires inattendus chez vous !

Mais si le véhicule n'a pas fonctionné depuis trois ans malgré son bon remisage suivez nos conseils afin de vous éviter des déboires. Après gonflage des pneumatiques s'assurer que le levier de vitesses est au point mort et que les freins sont desserrés. REMORQUER votre acquisition jusqu'au garage. Dévisser les bougies et introduisez dans chaque cylindre, selon l'importance du moteur, une cuillère à café ou à bouche de dégrissant. Laisser agir, **toujours sans tourner la manivelle**. Vidanger successivement le moteur, de la boîte de vitesses et du pont arrière. Ces huiles non brassées, dans les bacs propres seront examinées et ainsi vous pourrez diag-

nostiquer l'état de ces organes. Ainsi une quantité anormale de régule ou de limaille de bronze dans l'huile du moteur vous renseignera sur l'état de votre embiellage. La découverte d'un morceau de segment ou d'une huile très noire, vous indique l'usure des cylindres. La présence d'autres déchets vous décèle un accident mécanique, rupture d'une dent de pignon ou d'une bille de roulement. Selon ces indices un mécanicien averti vous conseillera. Après ces vérifications, rincer les carters soit au gaz oil, au pétrole ou à l'essence.

Puis refaire les pleins d'huile.

Nous vous mettons en garde précédemment de ne pas actionner votre moteur pour éviter le brassage d'huile mais c'est une raison secondaire, la principale est souvent méconnue. Il s'agit des effets de la condensation dans les carters de mécanique exposés aux variations de température et aux conditions atmosphériques.

Dans les automobiles anciennes les carters étaient largement dimensionnés par rapport aux mécaniques intérieures et il y avait un vide assez grand où l'humidité de l'atmosphère se condensait surtout lors de brusques variations de température. Les masses métalliques, importantes à cette époque, transformaient la vapeur d'eau atmosphérique en gouttelettes. Dans les carters de moteurs, de boîtes de vitesses et parfois de ponts arrière où l'air pouvait pénétrer, les gouttes d'eau tombaient sur la surface de l'huile, traversaient les bains d'huile et par leur densité se retrouvaient au niveau inférieur des carters, n'occasionnant que peu de dégâts. Il n'est pas rare de retrouver dans des carters quelques centimètres cubes d'eau de condensation au bout de dix ans de séjour.

Evidemment la condensation dans les carters de moteurs provoque une oxydation dans les cylindres, c'est la raison pour laquelle nous vous conseillons d'introduire du dégrissant par le trou des bougies. Mais cette rouille sur la fonte est généralement assez faible, l'oxydation de l'acier et de l'aluminium est de beaucoup plus importante. Ainsi, les points délicats pour lesquels il faut éviter de faire tourner le moteur, se situent dans la **distribution et la pompe à eau**.

Dans la pompe à eau, si celle-ci est construite en laiton ou bronze, il ne peut y avoir beaucoup de surprise. Néanmoins, il est bon de désassembler celle-ci et d'éliminer les plaques de rouille et de tartre provenant des cylindres.

A ce sujet il est souvent prévu sur les cylindres des plaques qu'il faut dévisser pour éliminer les plaques de rouille et de tartre qui pourraient obstruer la circulation d'eau. Dans les pompes à eau, les axes sont en acier et ceux-ci sont oxydés. Si on n'élimine pas cette rouille, on détériore rapidement les bagues de support et la bague d'étanchéité. Ce travail est souvent indispensable.

Si le corps de votre pompe à eau est en aluminium ou en alliage il faut obligatoirement la démonter avant de la faire fonctionner.

Réparer les méfaits de la corrosion du carter au Sintofer ou autre procédé, puis remonter la pompe.

La distribution d'un moteur se fait soit par un train de pignons à denture hélicoïdale ou bien par pignons et chaîne. Dans le premier procédé il y a souvent un pignon en matière moulée "Celoron". Le pignon inférieur est claveté toujours sur le vilebrequin, il est parfois en fonte mais très souvent en acier. Ce pignon ne baigne jamais dans l'huile mais en reçoit lorsque le moteur fonctionne ; par contre il reçoit les gouttes d'eau de condensation lorsque le véhicule est longtemps en inaction.

Plus les carters de distributions sont volumineux, plus il y a condensation. Les constructeurs ont d'ailleurs réduits de plus en plus ces carters et les ont faits en tôle afin d'éviter cette condensation provoquée par la masse métallique des carters.

La condensation se manifeste également à la partie supérieure, lorsqu'il y a des roulements à billes il faut les remplacer.

Le pignon sur le vilebrequin subissant cet arrosage intempestif s'oxyde, la rouille attaque et déforme les dents et lorsque celles-ci s'engrènent avec d'autres ou avec la chaîne, provoque la rupture immédiate ou à terme. Si le pignon est en fonte, le mal est moindre et il est possible qu'après nettoyage on puisse utiliser la distribution sans rien remplacer ; mais dans bien des cas il faut changer le pignon et parfois la chaîne.

De toute façon vérifier l'état de la distribution **avant** de tourner votre moteur.

Ces travaux étant terminés, alors mettre en mouvement votre moteur, le dégrissant aura pénétré entre les pistons et les cylindres, les segments seront "dégommés" et vous pourrez, après plusieurs tours de manivelle, expulser le dégrissant excédentaire des cylindres en obstruant partiellement le trou des bougies avec votre doigt au moment de la compression.

Lubrifiez alors à la burette toutes les articulations du carburateur notamment l'axe de papillon des gaz. Vérifiez au passage si la bride ovale de fixation du carburateur n'est pas déformée et qu'il n'y a pas là, une prise d'air additionnelle. Dans ce cas, déposer le carburateur, dresser la face de la bride puis, et surtout, examiner si l'alésage du carburateur n'est pas ovalisé et que le papillon ferme bien l'ouverture. Dans les carburateurs en alliage c'est une maladie chronique.

Lubrifiez dynamo, démarreur et surtout ne pas négliger l'axe de votre allumeur surtout si le corps de l'allumeur est en alliage, le métal peut fort bien bloquer l'axe de commande et provoquer la rupture du pignon d'entraînement ou, ce qui est plus grave, détériorer le pignon sur l'arbre à cames.

Procédez alors à la mise en marche de votre moteur, après avoir remplacé la batterie et vérifié l'allumage.

Le châssis sera pulvérisé, et un graissage général de toutes les articulations de suspension, de direction, et de transmission sera effectué. Si les freins sont du type BENDIX il faut parfois déposer les gaines qui guident les câbles pour obtenir une bonne lubrification, et un coulissement normal des câbles dans les gaines. Avant de prendre la route, vérifier les jeux dans la direction et graisser le boîtier avec de l'huile ou de la graisse selon le type de direction.

J.P. Boutet

automobilistes automobilisme

CHRONIQUES

Lu pour vous :

“THE COMPLETE ENCYCLOPAEDIA OF MOTOR CARS 1885 TO 1968”

Un fabuleux travail de recherche. Compilation de bénédictin fanatique, il ne manque presque rien.

Répertoire quasi exhaustif de la production automobile mondiale, des origines à nos jours.

S'il y a quelques erreurs, elles sont insignifiantes.

Un livre cher, mais un livre de base, pour qui se pique d'être un amateur.

M.G. Collection Marabout

La marque vue par le petit bout d'une lorgnette américaine - Incomplet, bourré d'erreurs, mal traduit.

Ceux qui n'y connaissent rien peuvent le parcourir. Ensuite ils iront acheter “Maintaining the Breed” et feront la différence.

Un livre à lire dans le train, et à jeter par la fenêtre ensuite.

Monsieur Hunot, 35 bis, avenue du Général Leclerc, 72-Le Mans (tél. 28-88-58), nous informe que les “vintage” pourront participer au rallye Saint-Christophe Jambet qui aura lieu les 26 et 27 juillet prochain, au même titre que les “ancêtre”, c'est-à-dire essence et participation gratuite.

Le dimanche 22 juin le Club de l'Automobiliste avait organisé une sortie à Chartres.

40 voitures se retrouvèrent à Versailles et les petites routes traversant la forêt de Rambouillet et longeant l'Eure, amenaient les participants à 11 heures sur le parvis de la cathédrale.

Une foule de curieux put admirer les voitures pendant que les participants se réunissaient pour un excellent déjeuner.

Un retour sans problème en évitant de nouveau les grandes routes trop fréquentées et un dîner dans un cadre bien agréable, clôturèrent cette journée.

Pour ceux qu'un trop long trajet comme PARIS/NICE effraie et où les frais de participation peuvent être jugés trop élevés par certains, malgré la qualité des services, le Club de l'Automobiliste espère pouvoir renouveler de telles sorties courant septembre et octobre.



A. BINDA cherche toujours sa valise en cuir qu'il a confié à un participant de PARIS/NICE du côté de Sisteron et qui doit probablement se trouver encore au fond de sa voiture. C'est un souvenir, il y tient beaucoup. Merci d'avance.

Dans les Ardennes



La ville de Carignan avait organisé le 8 juin une journée des vieilles voitures qui vit une très importante participation Franco-Belge.

Le V.C.C. de Belgique avait envoyé une forte délégation. Cette manifestation a vu la première sortie officielle de la section “Voitures Anciennes” de l'Automobile Club Ardennais. Des isolés, venus des départements limitrophes complétaient ce beau rassemblement, remarquable par la qualité des véhicules présentés.

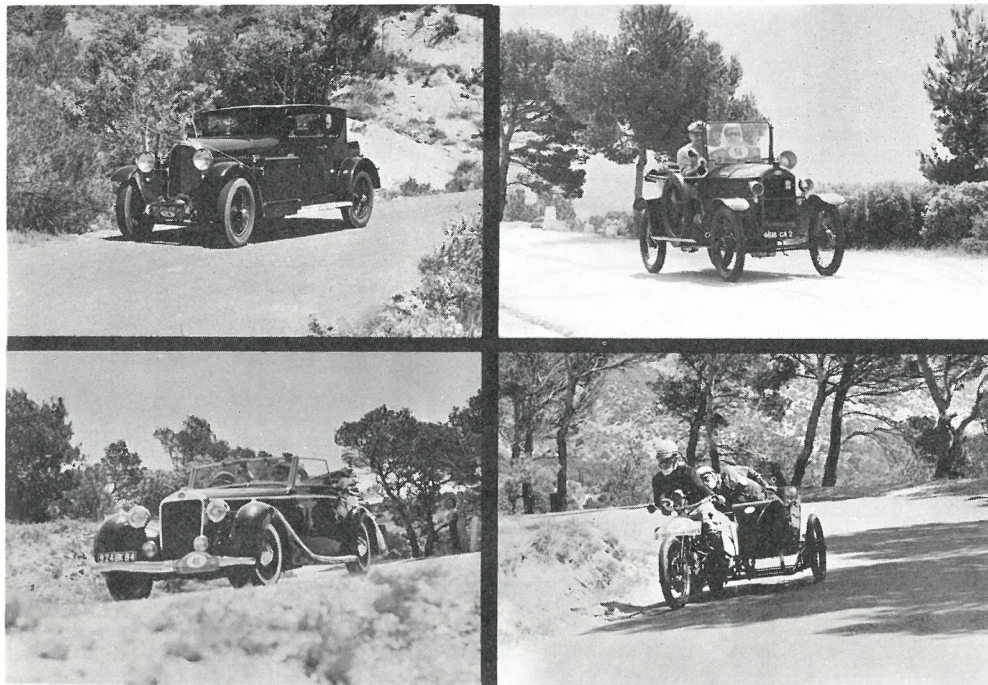
Favorisée par un temps magnifique, cette manifestation a connu un succès populaire sans précédent.

L'importance des articles de ce numéro nous oblige à reporter au prochain le compte rendu du rallye de Corse organisé par l'A.C.O. et la sortie de Chatou.

V^è RALLYE DES ANCETRES

L'Ecurie des Trapadelles nous a fait parvenir ces 4 photographies du Cinquième rallye des Ancêtres qui s'est déroulé les 26 et 27 juin dans la région de Carpentras.

Un parcours chronométré ajoutait un côté sportif à ce rallye déjà très spectaculaire.



Sur la route de vos vacances vous pourrez visiter :

- Musée de Rochetaillée, Rochetaillée (Rhône) - (près de Lyon),
- Musée du Mans, Enceinte des 24 Heures, le Mans (Sarthe),
- Musée du Forez, Surry-le-Comtal (Loire),
- Musée du Val de Loire, Briare (Loiret),
- Musée de Provence, Orgon (Bouches-du-Rhône),
- Autorama, Yerres (Essonne),
- Musée de Clères, Clères (Seine-Maritime),
- Musée de l'Abbatiale, Le Bec Hellouin (Eure),
- Musée du vélo, Maule (Seine-et-Oise),
- Musée Bonnal, Bègles (Gironde),
- Musée Automobile de Lourdes, Lourdes (Hautes-Pyrénées),
- Musée des Arts et Métiers, 292, rue Saint-Martin, Paris,
- Musée des Transports, Compiègne (Oise).

DISPONIBLES A LA REVUE

42, rue du Bac, PARIS 7^{ème}

NOTICES D'ENTRETIEN

CITROEN 5HP, 38 pages, nombreux croquis, 1 plan de graissage dépliant	20 F.
CITROEN 10HP, 72 pages abondamment illustrées	.. 30 F.
SALMSON 7CV, types VAL 3 et VAL 5 : entretien, réglage, montage, 22 pages plus plan de graissage dépliant	.. 20 F.
AMILCAR M et M2, tous les réglages, nombreux croquis, plan de graissage	.. 20 F.
AMILCAR 6 - 7 - 8 - 10HP, 26 pages, nombreux schémas et réglages	.. 20 F.
PANHARD 6C et CS Spécial, modèle Panoramic, sans soupapes, 56 pages plus de 50 croquis et tous les réglages	.. 20 F.
DEDION BOUTON Tricycle, guide pratique, modèles 1898-99, 40 pages en 2 couleurs	.. 30 F.
FORD T, notice en français destinée aux agents de la marque, 94 pages avec instructions complètes de montage, démontage, réglage, illustrée de plus de 100 croquis en couleurs	.. 30 F.
FORD A, 64 pages, manuel d'entretien, 30 illustrations, plan de graissage	.. 30 F.
PEUGEOT 5CV N 172R, 36 pages, nombreux croquis, plan de graissage	.. 20 F.
CITROEN 9CV C4 et C4G, 86 pages très détaillées, nombreux réglages	.. 30 F.
RENAULT, 6CV, NN et MT, 72 pages	.. 30 F.
MOTEUR RUBY, type D et DS - E et ES -	.. 10 F.

CATALOGUES

DELAUNAY-BELLEVILLE 1911, 24 pages en 2 couleurs	.. 20 F.
LA BUIRE 1923, 16 pages en couleurs	.. 20 F.
LES LORRAINES 1924, 16 pages en 2 couleurs	.. 20 F.
RENAULT 1920, 36 pages en couleurs	.. 20 F.
BALLOT 1922, description de toutes les 2 litres, en couleurs	.. 20 F.
SALMSON Cyclecar, type A. L. 1922	.. 20 F.
DEDION BOUTON, 30 pages, tous les modèles 1912	.. 20 F.

Pour envoi par poste, prière de joindre le règlement à la commande, plus 1,50 F. pour frais d'envoi.

Ces rééditions de notices d'entretien et catalogues sont l'exacte reproduction des catalogues de l'époque. Imprimés en photo litho à 200 exemplaires seulement, ces ouvrages ne seront pas retirés après épuisement.

PETITES ANNONCES

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

recherches

N. 446 Ch. Volkswagen amphibie même en mauv. état.

Ach. Bouchon radiateur de P.L. six calandre coupé vent avec ailes si possible J.P. DUCLOS 29, rue Alsace Lorraine 24-PERIGUEUX.

Ch. Pont ou groupe différentiel DE DION type L.A. 1929 moyeu rudge BROSSIER A. 45-BEAUGENCY Tél. 89.20.40

Acht. toutes anc. Jaguar décapot. ST-CLAIR 46, rue de Rollebeek-BRUXELLES.

Ach. Bugatti tous types, Rolls-Royce, Hispano, Delage, Delahaye, Mercédès 300 SL ET 300 S 54 et Antic. METTE L. Chât. de la Corderie St. CHRISTOLY de BLAYE 33.

Ch. Torpédo Roadster B 14, C4, C6, P. CONINCK 11, Av. Valkeners - BRUXELLES 16.

Ch. Document. voit. Rochet Schneider Ancêtre et en particul. série 10 200 1911, cher. aussi pneus et chamb. 730 x 130 et 715 x 115 GELIBERT Quai Farçonnet 07-TOURNON.

Ch. Mot. Amilcar CGS voit. B.M.W. tous types sauf 327. CARTRY 23, rue de l'Aiguillière 34-MONTPPELLIER.

Ch. pipe d'admis. et carbur. 32 CV type H6B, pièc. et docu. Alfa Roméo 2 lit.3 à compres. Echang. 6 roues Hispano 650 x 21 contre 6 roues à talons 935 x 135 NICOLOSI Garage du Collectionneur-Etré- 89-MAGNY.

Particulier ch. Cabriol. ou Coupé Bugatti 57 ou autre modèle sport Bugatti 1930-1940 J. GREISALMER 62, Av. de Suffren-PARIS 15ème.

Ch. Quadrillette Peugeot à restaurer ou une B.2, faire offre PONS A. Chemin d'Arles 13-BARBENTANE.

Ch. Tr. Bn. état beau cabriol. Américain 1930-1940 S. GAUTHIER "La Soleillade" av. Paul Cézanne 13-MARTIGUES.

Ch. Châssis nu compl. Panhard 16 CV 1927 ou approchant VENIARD 63-FLERS.

Désire acht. prestigieuse voit. anc. modèle avant 1930 carros. tr. except. Ecrire conditions à Jeannette MOORE "Lyndhurst" 44 Bronwyydd av. Cardiff S.W. - G. BRETAGNE.

Ch. Couronne de différentiel pour Renault 15 CV 1920 ref. XC 58 D DELBOSC 9, Bd. P. Flamens 82-CASTELSARRASIN.

Ch. M.G.T.C. bn. état, pipe d'échap. Amilcar C.G.S. et épave Darmont Spécial LEROUX-GIRARD Jean 51, allée Robert Etienne 93-PAVILLONS S/S BOIS Tél. SEV. 10.96 entre 8h30 & 9h30.

Ch. Moteur Darmont Spécial 1100 culbuté ou pièces. PALUN J.-P. 22 bis, rue G. Puy 84-AVIGNON.

ventes

Vds. Renault coupé chauff. 1907, 20 CV tr. bn. état, Delage type D6, 1950 Cabriol. décapotable, Chrysler 1930 C.I 6 cyl. roues bois, Stutzbaker 6 cyl. 1930 C.I bn. état DELLIÈRE Pierre RN 7 13-ORGON.

Vds. Citroën C4 G excel. état d'orig. P. GEUDIN 42, rue d'Elbeuf 76-ROUEN.

Vds. Citroën 5 HP 1922 100 F environ, Peugeot 201 1ère main 1934, 800 F tr. bn. état à débattre Y. GODINEAU 12 bis, rue de Koufra 44-NANTES.

Vds. Stubeker Erskine six 1927 tous bois ETTERLE 62, Bd. Mi. Lyautey 14-CAEN.

Vds. Jaguar XK 120 Roadster et une Jaguar XK 140 décapot. tournée dans le film "Les Tricheurs" toutes deux impéc. DUTHOO Bertrand 23, rue Jules Simon 31-TOURS.

Vds. Grand bi 1885 restauré et entier. d'orig. avec lanterne époque 850 F LALANNE ST-JULIEN 13-MARTIGUES.

Vds. Hotchkiss 411 et 485. Aries 1914 Torpédo, Mercédès 170 S cabriol. 1950, Peugeot 18/22 SS Limousine, Lorraine Dietrich B-2.6. Torpédo à rest. LEFRANC SURY le COMTAL-42.

Vds. Citroën B14 Berline 1928 cond. à droite - 1 mot. compl. B14, 1924 - pare brise Torpédo - pièc. détach. CHARNAY 71-FLEURY LA MONTAGNE.

Vds. Landalet C4 1928 séparation chauff. parf. état d'orig. 2 000 F ou faire offre LALANNE ST-JULIEN 13-MARTIGUES

Vds. Fiat 509 coupé 1927 beau 3 500 F, Citroën 1922 B 2 Torpédo 1 400 F, Citroën 1928 C4 Torpédo 2 200 F tr. belle Peugeot 1924 Torpédo 1 400 F, Mot. Renault 6 CV, Citroën 5 CV 250 F ABADIE Jean RN 124, 31-PIBRAC Tél. 86.60.61.

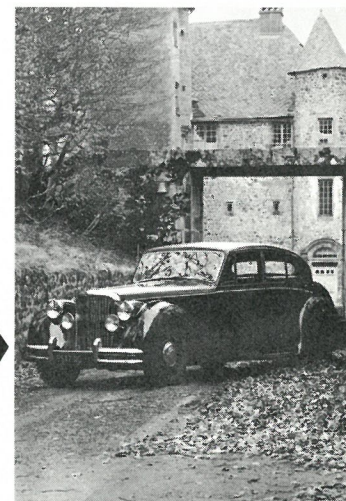
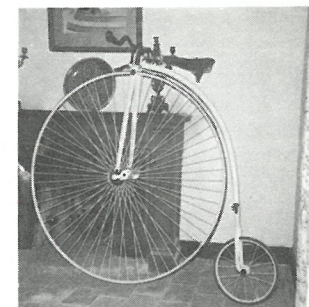
Vds. Salmson S.4. DA, 1938 coach et cabriol. tr. bn. état, Hotchkiss AM2 1929 Berline bn. état Dr. BROUSSAUD 153, Bd. Lefebvre-Paris 15ème Tél. 531.37.96.

Vds. 2 Jaguar 1/2 litre 1947 à rest. Jaguar 1/2 lit. 1947 gris métal. état de caros. et de méca. impéc. St-CLAIR 46, rue de Rollebeek-BRUXELLES.

Vds. Jaguar Mark V 3,5 parf. état faire offre BOUCOMONT Résidence Majestic 03-VICHY.

Vds. Bugatti Brescia 1ère série N. 956 entier. rest. pièces méca. Sénéchal 2 mot. "Ruby", châssis comp. Delage D.I, Cabriol. Facellia 1er modèle, Jaguar XK 150, 1956 tr. belle voit. coupé, Cabriol. Renault 6 Cyl. 1937 Rest. BRUNET 211, av. Colonel Teyssier-ALBI.

Vds. 4 000 F Talbot Baby impec. méca. peint., cuirs, pneus, chromes MARTIN Sté. ESSO 47-ST-LIVRADE S/LOT.





Vds. Salmson 2 L 3, 1955, tr. bn. état 4 000 F, Cabriol. Salmson S.4 61, 1950 tr. bn. état 4 000 F DOURDOIGNE J.-Cl. 97, Grande Rue 78-CHAMBOURCY.

Vds Citroën C.4 familiale, B 12 Torpédo 5 CV ETTERLE 62, Bd. Ml. Lyautey 14-CAEN.

← Vds. Facel-Vega 2,62, gris métal. cuir rouge moteur Chrysler 400 CV parf. état A. HAASSER 67-SOUFFLENHEIM.

Vds. Salmson S4 1949 décapotable parf. état de marche CHOUFFOT Jacques 115, rue H. Fichon 16-COGNAC.

Vds. Hispano-Alfonso XIII 1912, 15 HP Hispano Jardinera 16 HP 1913 Hispano Suiza décapot. 4 pl. 16 HP 1916 Hispano 21 HP 2-4 pl. roadster avec spreader 1926 Hispano HB6 32 HP 2 places modèle Boulogne 1925 CARROSSERIE VERT, GERONA, ESPAGNE.

Vds. Delahaye type 235 Cabriol. Figoni modèle unique METZ 45-OLIVET.

Vds 2 pneus nf. Firestone 450 x 21 av. chamb, 2 pns. 12 x 45 état nf. 1 pn 550 x 17 tr. bn. état 30 F PENARD 146, Av. Clémenceau 33-LIBOURNE.

← Vds. MG TC tr. bn. état mécanique TAVERNIER 82, rue de la Gare 79-NIORT Tél. 24.00.38 - 12 à 14h.

N. 437 Vds. Cabriol. Talbot T 120 1939, 2ème main excel. état mécani. visible à PARIS LEFORT 17, rue de Vallois-PARIS 1er.

Vds Coach Talbot Lago record 1948 méca. refaite en état de marche compl. 3 000 F Tél. 782.44.87.

← Vds. Beau Torpédo C.4 excel. mécanique, pneus neufs faire offre PECHMEZE 65, rue Condorcet-PARIS 9ème.

Vds. Pièces Peugeot 201-202, 301-402 Citroën 5 CV, C.4., C.6., 7/9 CV, 11, 15 CV Rosalie 8 & 10 CV, Renault YN3, K.Z.9, Mona 4, Prima, Celta, Viva, Ford AN, Mathis, Lancia Belna, Fiat 6 CV...ROUSSEAU, 3, rue de Gué, 89-GURGY

Vds. Rosengart 1940 LR 4 R1 super 5 - 5CV (4CV fiscaux) état de marche très bien chaussée. Modèle sorti à 150 exempl. tous pris par les allemands. G. WALLET Rue d'Henri 77-BRAY S/S Tél. 354.

Vds le lot 6 000 F 5CV Citroën parf. rest. nombr. piéc. ponts, boit. essieux, carb. radia. capot, châssis, 2 Amilcar type C.C. à rest. cabriol. décapot., 1 cyclecar, 2 motos nombreux mot. VOGEL Rte Nationale 78-FRENEUSE.

Vds Salmson 2 lit.3 très bn. état Tél. ROQ 85-93.

N. 432 Vds. Peugeot 190 S 1928 cabriol. avec spreader restaur. 2 500 F D.A.6. 2 678

N. 433 Vds. Salmson 2 300 S 1954 mot. ref. bn. état 3 200 F.

N. 434 Vds. lot de vélocipèdes de 1815 à 1900 bn. état.

N. 435 Vds lot de 100 cartes postales 1900 avec voit. anc. 1 F pièce.

N. 436 Vds. Ensemble collection de 40 voit. à pédales pour enfant époque 1900 à 1920 (cert. 2 places).

N. 439 Vds. Roadster 11 traction 1938, caisse large, tr. belle 4 500 F.

N. 440 Vds. Fiat 509 Roadster avec spider restaur. entier. 6 000 F.

N. 441 Vds. Rolls-Royce 25CV 1937, carros. coupé chauffeur par Kelner impec. 28 000 F.

N. 442 Vds. Renault QZ 1 Torpédo Commerc. tr. belle urgent 1 000 F.

N. 443 Vds. Berliet 1933 Coach 2 portes 4 pl. à restaur. mais compl. avec ts. ses acces. d'orig. méca. bn. état 1 800 F.

N. 444 Vds Renault NN cond. int. 4 portes tr. belle 2 000 F.

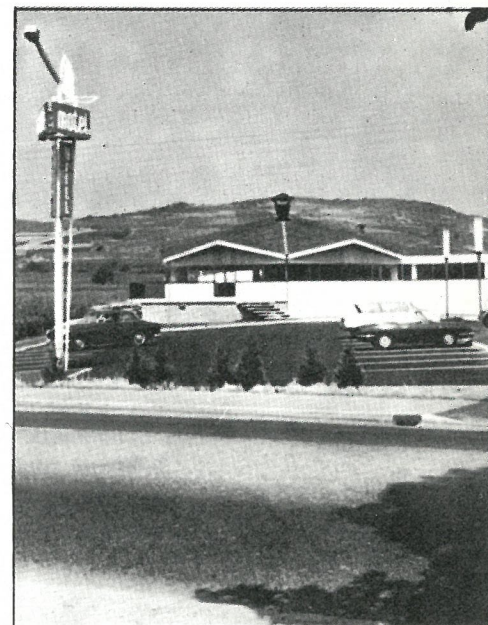
N. 445 Vds. C4 cond. int. 4 portes tr. bon état roulante 1 000 F.

Vds. Fiat Torpédo 509, bon ét. d'origi. 3 500 F DARBLADE, 137, Bd. du Général Koning 92-NEUILLY.

Vds. Cabriol. Bugatti 57 et Ford T 1920 compl. à restaur. DU MONTANT, Fougeolles 87-MOUTIERS.

N. 438 Vds. ou éch. faux cabriol. V12 Lincoln à restaur. contre cabriol. ou roadster Jaguar XK 120-140 méca. saine.

Vds voit. à restaur. : Rosalie, Citroën, Peugeot 301 D, Renault NN. Tél. 966.63.70.



SAMOTEL

Relais de Bourgogne

BEAUNE, COTE-D'OR, FRANCE

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 _____

ADRESSE _____

Veillez me faire parvenir gracieusement les n°s et

* Rayer la mention inutile

2 N^{os} GRATUITS

POUR TOUT NOUVEL ABONNEMENT

ou réabonnement

A l'occasion de la nouvelle présentation de l'Automobiliste avec traduction en anglais, vous pourrez bénéficier à titre exceptionnel de deux numéros gratuits à choisir parmi les numéros déjà parus (2 à 14), cela pour tout abonnement nous parvenant avant le 15 septembre 1969 et commençant avec le numéro 15.

Le numéro 1 de l'Automobiliste est épuisé depuis longtemps déjà, le nombre d'exemplaires du n° 2 disponibles se réduit tous les jours mais il nous reste encore quelques années reliées au prix de 60 F. l'année complète (1967 ou 1968), port compris.

Le numéro 16 de l'Automobiliste paraîtra le 15 septembre. Pensez à le retenir chez votre libraire ou votre marchand de journaux car il sera vraiment exceptionnel.

NOW!
A (ROUGH)
TRANSLATION
OF:

l'automobiliste
the vintage magazine

DOUGLAS MOTORCYCLES

BY ALBERT PEUVERGNE.

pages (4 à 11)

ORIGINS OF THE FLAT-TWIN

Round about 1905, the first four stroke flat-twin engined motorcycle appears on the english market.

On these days, the two-stroke engine is in its childhood. Most of the motorcycle are equipped with vertical single cylinder or with bicylinders in V, which design fits perfectly the frame issued from the bicycle. These two types of engine give satisfaction but one part of the custommers is expecting a new engine with a more regular torque and a better balancing. The big 4 HP, four cylinders F.N. comes at the right time with transversal engine and rear wheel drived by clutch, crown-wheel and bevel-drive. A double frame is used to fit the engine.

TRANSVERSAL FITTING

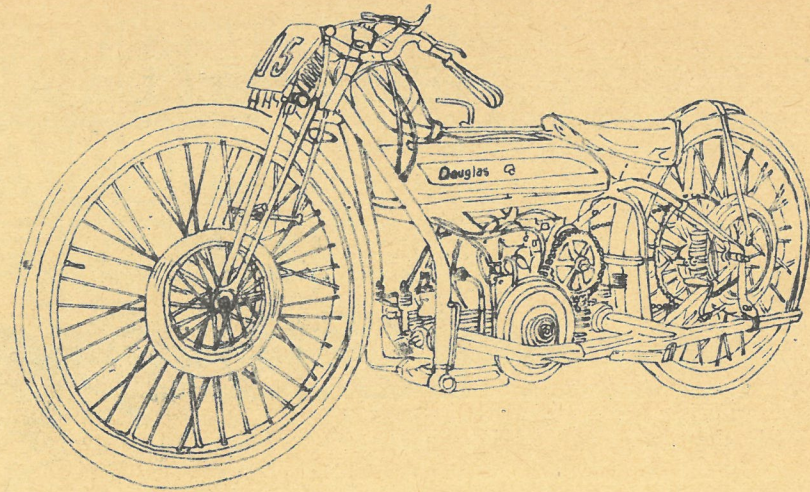
Lighter, cheaper and more reliable is the new "DOUGLAS", introducing a triangular double frame, made of light tubes which bring rigidity and solidity in

spite of a lighter wheight and a lower chassis. This frame is equipped with a 2 3/4 HP, 350 c. c flat-twin with operated valves and external flywheel. On these times of "long-stroke styling", DOUGLAS designs curiously a 60 x 60 bore and stroke. By that mean the factory obtains more room in the chassis and, thereby, a tiny inlet manifold. Horizontal cooling fins on the cylinder head give a better cooling. For the most difficult is to cool the fourth cylinder on the rear which may cause the breaking of the exhaust valves.

DOUGLAS clears up the problem very important on competition engines. Originally, engine drives directly the rear wheel by belt. The whole machine is classic and wheighs 60 kilogs. Later, the firm sells ist motorcycles with a two-speeds gearbox, without clutch nor kick-starter. Pushing is easier for starting...!

When World War One comes, DOUGLAS is enjoying a full prosperity and its machines are known on the whole Great Britain and Dominions as well as on the Continental market. Allied armies use them for intercommunication services and its fame will always go growing until the Second World War.

Douglas



THREE MODELS, ONE STYLING

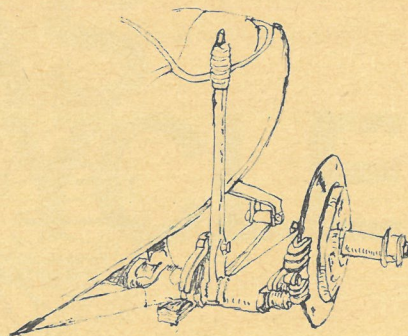
DOUGLAS adds to the 350 c.c model two new engines, one for the sportmen, the other for side-car drivers. These three models are built between the two wars, with increasing power and reliability thanks to the teachings of the racing. Three types are sold :

- 350 c.c - standard without clutch, two-speed gearbox and belt drive, or with clutch, kick-starter and three speeds. This type is often equipped with a light side-car.
- 500 c.c - increased engine, operated by rockers, three speeds. This type is intensively and very successfully raced.
- 600 c.c - purpose-made for side-car driving, side valves (74, 8x68). It is copiously imitated, sometimes with an increased c.c : belgian JEECY-VEA, german M.W.M., VICTORIA and F.D. All models are equipped with separated gearbox and chain drive.

RACE VICTORIES

From its early days, DOUGLAS take part in race events and its qualities of acceleration and speed make it redoubtable. But, in fact, it is only from 1923 that the improvements and tunings operated by the engineer and works driver Fred DIXON, bring it victories at the TOURIST TROPHY I.o.M. Two DOUGLAS machines, shortened and lighted, win the 500 c.c class, solo, and the 600 c.c class for the side-cars. They are noticeable by their lower frame and their inverted gear-box on the top of the engine, the clutch located in the fly-wheel and the compression ratio rised to 7,5:1, considerable performance for the times. The gravity center is under the wheel axle, the wheels are extra-sized from standard. A precursory disk-brake system is fitted, with Ferodo disk and aluminium pad. Twin carburettors are feeded with an alcohol and benzol mixture. Valves are acted by rockers and triple springs. It is one of the first lubrication system by oil circuit; oil cooler and dry sump are also added. For the first time in race, twist grips are used.

Fred DIXON also imagines an appliance of



flexible side-car acted by the passenger for counterbalancing it during cornering. An hand brake is fitted on the side-car wheel.

Previously, american racers used to drive this kind of flexible side-cars with a frame counterbalanced by foot action. But DIXON's system is better and it helps him to win a lot of competitions, often defeating his rival SCOTT. Works drivers DIXON, JUDD and WOOD are then on all the starting lines.

But these "thoroughbreds" (talking about motorcycles) are not reliable for they are too improved. They often cannot compete until the end with brightless but more reliable rivals. Pistons and valves are not quite safe. DIXON leaves the disk brake and return to the classic drum system. Various kind of springs are used to strengthen valves : little ones surrounding the valve or a big one in hairpin form instead of a triple one, too strong. Removable and hemispheric gasket contributes to eliminate twisting and over-heating. So, race records fell in full speed as on tracks and hill climbs.

THE LAST YEARS

When motorcycles and side cars fall into disrepute, DOUGLAS is badly hurt. The firm leaves its original design and adopts the transversal flat-twin created by A.B.C. and popularised by B.M.W. A new 350 c.c model inspired by the foreone keeps the original DOUGLAS tubular frame, a little wider and with torque tube rear suspension ; the engine is the same that the B.M.W. and the transmission with crown wheel and pinion. Built during about ten years, this model is completed with a 500 looking similarly.

I ignore what happens to DOUGLAS since this period but this firm left a long and glorious fame based on a sole type.

ALBERT PEUVERGNE

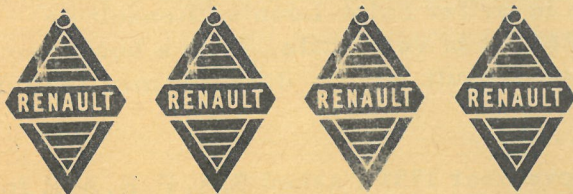
WHITE ELEPHANT FROM BILLANCOURT ?

RENAULT S.A.P.R.A.R

pages (34 à 37)

On the brink of World War II the DARL'MAT PEUGEOT is well known by motorist enthusiasts watching for a good looking and cheap sport car. It is the only car of this type on the market and the S.A.P.R.A.R. thought that the customers are ready for such a car based on largely issued components. RENAULT decides to build a sport car based on a standard chassis from BILLANCOURT without any modifications : the "Primaquatre Sport" five seater, wheelbase 2,71 m. Its roadholding and braking are not its first qualities but it is rather reliable, with a 125kmh top speed. In 1938, a standard saloon laps MONTLHERY at 131,060 kmh average speed during fifty hours round.

Its engine is the "85"14 Hp (fiscal) 4 cylinders 85 x 105 (2.400 c.c). Adopted since 1935 model it is issued in straight line from an engine designed in 1931 and fitted on



more than 100.000 cars. Fifteen years later it will still equip the "COLORALE" series. Its side valve is as Pozzoli says : "a sadly side valve"; inverted STROMBERG carburettor, a rare concession of Louis RENAULT to the progress ; rigid front axle like on FORD or British cars is kept as a precious memory of the past. The chassis is still equipped with mechanic brakes but they do not give any satisfaction in spite of their vacuum servo. The only way for using them is to get them modified at FARKAS. So you can see that this model is not a revolutionary car ; its main interest consists in its body. S.A.P.R.A.R. judiciously chooses Marcel POURTOUT for drawing the body line. Pleasant, rather streamlined and chromium plated body with a little touch of american look, as usual in the late thirties.

Marcel POURTOUT made also a lot of special bodies for his own customers and a few DARL'MAT and "Ardena" drop heads for LANCIA-FRANCE in Bonneuil-sur-Marne.

There were two types of two seater bodies for the new RENAULT. At the "Concours d'Elegance" of the Bois de Boulogne (near Paris) in June 1939, Madame Jacques FATH, dressmaker's wife, makes a noticed show with a cream coloured drop-head with fold-flat windscreen. And Miss Jeanine and Miss Micheline POURTOUT win the "Grand Prix d'Honneur" for open cars, with a dazzling roadster fitted with cutaway doors and a removable aéro-screen.

Excellent beginning and the "SAPRAR Sport" would certainly have been the "star" of the 1940 RENAULT production if the PARIS MOTOR SHOW had been held as usual on october. But, unfortunately the "play-boys" of this period like movies stars Henri GARAT or Roger DUCHESNE will not have the opportunity of using them to increase their seduction : after short holidays, they care for other jobs next to the Rhine...

How many S.A.P.R.A.R. have been built

by RENAULT ? Very few, quite certainly. The first appears on springtime 1939 and W.W.II breaks out on september the 2d. Between these dates, the holidays and, therefore a very short period for production. Serge POZZOLI supposes a production of less than ten models.

I was quite a young boy when I saw a SAPRAR for the first time but I remember it very well. It was in the Atlas Garage, RENAULT's dealer in Lyon. It was during the last peaceful summer and I still have in mind an advertisement near the car quoting some Monthléry records which I never heard of since then. After the V Day, I was happy to see two models on the road, one in 1946 or 47, registered on the Seine with a RM plate, the other in october 1949. It was painted yellow and with a DU3 plate. Maybe that a reader from Cote d'Or will remember it... I think also that a S.A.P.R.A.R. was 'co-starring' in a picture with Jacques DUMESNIL but I forgot its scheme and title. Will some movies enthusiast find them ?

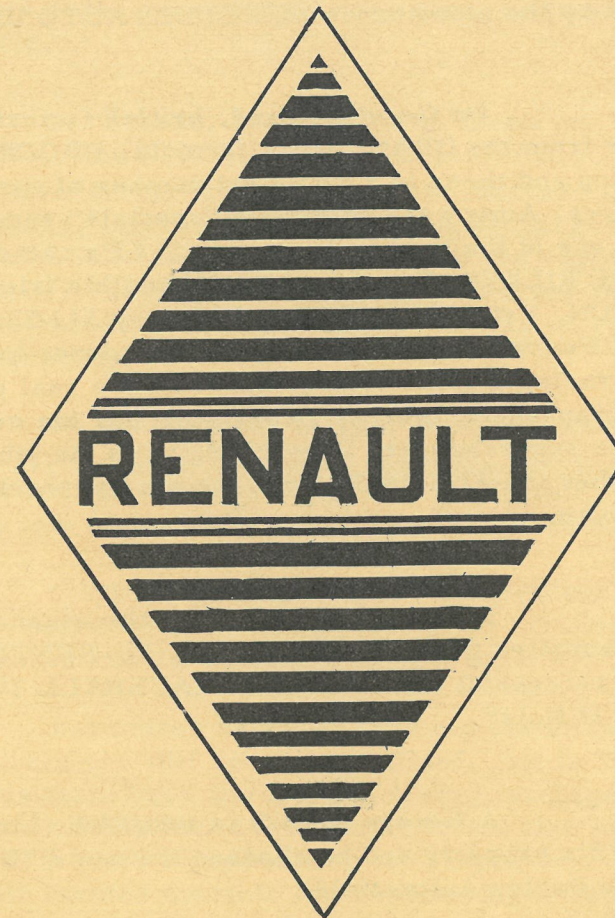
I have to tell you that this car is still quite mysterious for me. I never could find a leaflet nor a press report or a picture about it. Nowadays, this model is completely forgotten and during 25 years it has been quoted only three times with different names : "S.A.P.R.A.R. Spécial Sport"- "S.A.P.R.A.R. Sport Spéciale"- "SAPRAR Sport". Two lines in l'Automobile n° 25, a few words in a test report about the Calista in the Auto-Journal (15/9/51) and two other lines in writer Saint-Loup's "Renault de Billancourt" page 286. It is very little. Even a book concerning the full story of Renault does not mention this car.

In november 1951 I asked S.A.P.R.A.R for informations. All their records were destroyed during the war and RENAULT replied to my enquiries that it was probably a standard vehicle, named S.A.P.R.A.R owing to its extra fittings, with their regrets for not being able to give me other information.

I finally thought that I dreamed the car. So I have been very happy when M. Michel Cognet, after my article about DARL'MAT wrote me : ... you wrote about the S.A.P.R.A.R. It is a pleasure for me to tell you that fifteen years ago, I drove one S.A.P.R.A.R belonging to a friend of mine in Valenciennes". As Mr Cognet said, its top speed was 120/125 kmh and it was equipped with hydraulic brakes which is quite possible since all the RENAULT models were to be fitted with Lockheed at the 1939 PARIS MOTOR SHOW.

Mr Cognet specified that the car did not wear any special badge but only the traditional lozenge on the radiator shell, and he gave me the five enclosed photographs from his family book. Only the RENAULT radiator shell and wheels remind us of the origins, the dashboard is different. This car has been dismantled by a car wrecker like all the other models of this type and I never saw another specimen neither in a museum, nor in any private collection.

Looking back now, it seems that this nice and mysterious S.A.P.R.A.R was born too early, just before a very bad period of our history. Later, it could have been better known and would have enjoyed a good success.



END.
BY L. LOREILLÉ

German supremacy in races during 1934/35 and later on causes the defection of most of the constructors at the GRAND PRIX starting grid. This is the beginning of a change in favor of the "voiturette" formula. Raced in opening of the events, such races were appreciated by enthusiasts who were disappointed by the monotonous MERCEDES AUTO UNION dual.

On the other hand, british factories are far from the GRAND PRIX formula. BROOKLANDS is on top and there is a sufficient number of various cars and races. Among the numerous "specials" raced on the track, one of the best is Raymond MAYS's car called "WHITE RILEY". Tuned by himself and his friends Reid RAILTON, Peter BERTHON and Murray JAMIESON, the old Percy RILEY's 1500 cc, 6 cylinders, becomes a real racing engine. BERTHON draws a real gasket and a crankshaft. Murray JAMIESON, for his own, makes a supercharger. Supercharging is his job, remember the AUSTIN 7. Now, we are approaching the monoposto.

Humphrey COOK, an enthusiast of good sport, supplies financial background. Ex-BENTLEY boy he is a successful driver with the VAUXHALL 30/98 "Rouge et Noir".

A factory is built in BOURNE (Lincolnshire) on MAYS's property and he chooses the name "E.R.A." (English Racing Automobile).

Reid RAILTON does his best to draw a chassis for a car inspired by "italian look" modeled on ALFA GP tipo B, MASERATI 4 C or 8 CM. A real racing car, sprung by four 1/4 elliptics, Girling brakes and friction shock absorbers.

**ERA,
ERA,
ERA,
ERA,
ERA,**

MORE

AND

MORE!

BERTHON does the same appliance as on the "WHITE RILEY": two high camshafts acting on inclined over head valves and short rockers. Three bearing crankshafts, central bearing is a HYATT semi-flexible with roller replacing the plain bearing RILEY (water cooled). A four speed preselector gearbox is built by ARMSTRONG-SIDDELEY.

Then JAMIESON obtains 150 B.H.P. with a ROOTS type supercharger fitted in front of the engine.

The car is road-equipped with cycle wings and registration plates and exhaust, and it is tested on BOURNE roads.

At the end of may, the first car R 1 A painted in B.R.G. is sent to BROOKLANDS. Nothing happens..

On july, the second car R 2 A is ready to race as 1100 cc, and on august, R 3 A is also ready in 2liters .

Going quickly to victory, MAYS's team defeats Withney STRAIGHT's MASERATI at SHELSLEY WALSH. Later, he comes second at BROOKLANDS, following STRAIGHT (MOUNTAIN CHAMPIONSHIP). At DONNINGTON (NUFFIELD TROPHY), MAYS is leading on E.R.A. 1500, followed by COOK in fifth position with the 1100.

1935. The last type A, R 4 A is sold to Pat FAIRFIELD. It is a 1100 cc car. Then comes the B type.

Sold at a fair price of 1.050 £, the B types give the opportunity to drive to a lot of talented private drivers as B. BIRA or Dick SEAMAN, for the best ones. Works drivers are Humphrey COOK, Raymond

MAYS, Prince zü LEININGEN, Ernst von DELIUS, Arthur DOBSON, Marcel LEHOU X (the only frogs eater), Earl HOWE and Tony ROLT.

There is no great difference between these two types. Except the rear springs and an extra bracing to the chassis at the rear of the driver seat, and a new gear box ratio.

In France, Monaco, Italy, Germany, Swiss or South Africa, the E.R.A. show their supremacy. But for keeping the victory, it is necessary to increase the power of the car. Murray JAMIESON's supercharger is inadequate. A ZOLLER is substituted. Now the engine gives 240 B.H.P. instead of 150 B.H.P. Thereby the car is too fast and needs a lot of new improvements on road holding and braking.

So was born the C type. But these cars were only B types intensively tuned because, except the four A types and the thirteen B types, actually built, all C and D are only highly tuned versions of standard A & B.

C type improvements are independent front suspension PORSCHE with torque bars. Also LOCKHEED hydraulic brakes and ZF self locking back axle.

But money becomes rare and the project of a new 2 liters car will never be realised. But in 1939, MAYS and his team build the E type. A very intelligent car with a modern conception of the tubular frame like on German cars. With PORSCHE independent front suspension. DE DION back axle with located mechanic synchromesh gear box. Largely bored and shortly stroked. Engine is feeded with a ZOLLER supercharger situated on the right hand side. 250 B.H.P. can be easily obtained.

They are not successful cars. One of these engines still exists in the E.R.A. DELAGE based on a 1500 DELAGE chassis.

Just before WWII, the firm moves to DUNSTABLE where it still exists. MAYS and BERTHON leave the E.R.A. and, after the war, make the base of B.R.M. But it is another story.

After V Day, E.R.A. starts again racing building bases on old E type. It is the G type, powered by a BRISTOL 2 liters with gear box. An interesting conception by the use of ultra light alloy. It is a forelast fiasco. All is sold to BRISTOL which makes a sport-racing car with its own components.

But the story of E.R.A. does not end there, they are now historic racing cars.

● GENEALOGY OF E.R.A.

R 1 A:

The first built. Still racing. Racing drivers : Raymond MAYS, Humphrey COOK, Tim ROSE-RICHARDS, Prince zü LEININGEN, Brian LEWIS, Freddie CLIFFORD E. BJORNSTADT and Reg PARNELL.

R 2 A:

First raced in 1100, then in 1500. With Tecnauto i.f.s., fitted by N.S. EMBIRICOS. Racing drivers: COOK, MAYS, Miss Kay PETRE (the nicest feminine driver) EMBIRICOS, Con POLLOCK, G. ABECASSIS.

R 3 A:

First 2 liters, then rised to 1500. Gone to South Africa. Raced by : MAYS and COOK, Tommy WIDSON, Norman BLACK, Charles MARTIN and Roy HESKETH who exported it.

It won 1935 Eifel race with MAYS, 1937 Avus and Mazarick with Charles MARTIN.

R 4 A:

Bought by Pat FAIRFIELD, it won numerous races as for exemple the "Coupe des voitures" in Dieppe in 1935. After a trip to New-York, gone to South Africa with N.G. WILSON. After the war, changed from 1100 to 2 liters, it makes good results in Rhodesia, Nyasaland and the whole South Africa.

R 1 B:

1500 cc - it won three victories in 1935 in Brno, Pescara and Bern with SEAMAN. Then it belonged to the saxophonist Buddy FEATHERSTONHAUGH and then to his band leader Bill COTTON. Still racing.

R 2 B:

One of the most famous but not the most successful. Named "Romulus" by BIRA. In France, it won the 1936 "Grand Prix de Picardie" and came in third place in Albi in 1939. First in the 1938 "Coupe des voitures" of Prince Rainier in Monaco. Many victories in England.

Prince Chula CHARABONGSE gave it to the Beaulieu Museum.

R 3 B:

Marcel LEHOUX collided with FA' NA's Maserati and died at Deauville G. P. in 1936.

It was first equipped with a Zoller supercharger fitted on a 1100 cc engine, then it is rised to 1500 with a Murray Jamieson supercharger.

After the accident it is used as spare parts.

R 4 B/C/D :

The car of the manager. Rised from 1100 cc to 1500 cc then to 2 liters after 1750 cc. Equipped with Porsche suspension. The only one rised until D stage. At the end it was equipped with a Shorrocks supercharger instead of the Zoller.

Raymond MAYS bought it to E.R.A. before his departure.

In France it won the "Grand Prix de Picardie".

R 5 B:

CHARABONGSE and BIRA, bought a "sister-car" for "Romulus", named "Remus". But "Remus" did not give any satisfaction and they sold it to Freddie DIXON who substituted a mechanic gear box to the Wilson one.

After that it belonged to ST JOHN HORSFALL, Ian CONNELL, Peter BELL. When John BOLSTER bought it it is equipped with a Wilson gear box and a two stage supercharger a little too heavy on the front. Thereby he has an accident at the 1949 British G. P.

"Remus" and BIRA came first in Albi 1936.

R 6 B:

Often modified: two Arnott superchargers, then a Jamieson one. Rised to 1600 cc and fitted with a streamlined radiator cowl by Bob GERARD.

Bought by BENJAFIELD, another BENTLEY boy, it belonged also to Earl HOWE.

R 7 B:

its engine blew up after the war; it is equipped with a 2 liters by Dudley GAHAGAN. It is the best looking of all the E.R.A. for its pointed tail.

It belonged to BRACKENBURY, Cyril PAUL and Arthur DOBSON.

R 8 B:

Belonged to Earl HOWE. Equipped with various radiator shell, it is the only one really rised to C type which has always its standard specifications except the change of its Zoller supercharger for a Jamieson.

R 9 B:

Wade supercharger instead of Jamieson. Belonged to Dennis SCRIBBANS, Charles MARTIN, Bob ANSELLE and Charles BRACKENBURY.

R 10 B:

A single owner, Peter WHITEHEAD, during twenty years. But he is only a dangerous driver. He came to France in 1947.

R 11 B:

Belonged to Peter AITKEN (Lord BEAVERBROOK's son). Crashed in Jersey with G.M. WATSON, then bought by Reg PARNELL and fitted with a 2 liters. John BOLSTER drove it too and appreciated it more than "Remus".

Third in the 1936 "Grand Prix de Picardie" and in Albi 1937.

R 12 B:

First works car with COOK, MAYS FAIRFIELD, DOBSON. Rised to C stage, it belonged to BIRA - CHARABONGSE who named it "Hanuman".

Winner in 1937 in Albi, with MAYS and COOK, in Bern with DOBSON and in the "Grand Prix de Picardie" with MAYS.

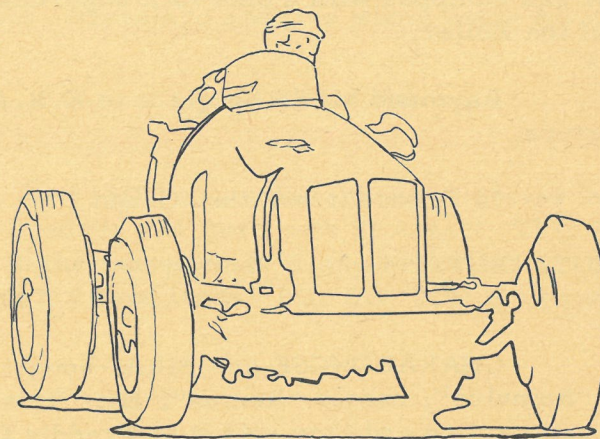
Crashed at Reims by BIRA, it is equipped with a standard front axle instead of its Porsche i. f. s.

Refused as "too old" at the "Grand Prix de France" in 1948. After a trip to South Africa, it came back to England.

R 14 B:

It is the first british monoposto which arrived among the winners at a "Grand Prix". It came after the Maserati of GRAFFENRIED at the 1948 "Grand Prix du Royal Automobile Club".

Famous Bob GERARD's road racing car. 1947 "Grand Prix de la Marne", belgian "Grand Prix d'Europe". Bob GERARD equipped it with an ugly radiator shell and with a 2 liters engine. It blew up and was replaced by the 2 liters E.R.A. from the R.R.A. "special" belonging to Geoff Richardson.





LASPOUGEAS THE BLACKSMITH

**...he made himself his
machine tools and
built an horseless
carriage...!**

pages (38 à 40)

When we left LIMOGES driving our 204 it was snowing and the country was quite deserted. Except the butcher driving his CITROEN van, who was delivering their meal to rare customers.

We asked him where was LASPOUGEAS's house. The blacksmith? he lives in the furthest house on the Nexon road... Sure, you can't miss it!

Indeed we could very easily distinct the house with a lot of engines, agricultural machines, and

a locomobile in the yard. One of LASPOUGEAS's grandsons was trying to start a "SOCIETE FRANCAISE" tractor. "Have you seen my grandfather's car in LYON ? he says. He built it here, alone, with the only equipment you can see now. He finished it on 1896, after two years of work, without any plans but according to his views. When the parts did not fit he made them again... He made himself his machine-tools, and bored here his cylinder block. He made at least two engines for this car. One of them still exists in our attic. He also built five or more steam engines."

"We were seven or eight years old, my brother and I, when we saw his car running. It ran about 3000 km, not farther than SAINT YRIEX, until 1914 then he scrapped the car in the meadow. For starting it he had to heat the ignition system with a walding lamp... Later my grandfather replaced by sparking plugs and a FORD magneto, more efficient."

We went to the attic and I saw the engine. One meter long, single horizontal cylinder, free connecting rod, STAUFFER lubricators on the rod head, and two plain bearings, like on a steam engine. A huge fly wheel and a self acting valve. The exhaust one acted by cam and pinion. Bore 150 and stroke 200.

"...look at these wheels. The front ones are wood and iron made; the rear ones are only wooden. They have artillery look... He only made the engine, bodying did not interest him, so a cartwright made this looking like a horse-carriage..."

"He made all his wooden casting models says again LASPOUGEAS's grand-child, he gave them at MARIDET's in LIMOGES, requiring for a cast-iron not too strong for the bad tools of his turning-lathe. He didn't own carbide tools..."

Front axle is fitted on springs, and tubular it has a pre-BUGATTI look. Rack driving box as on CITROEN's cars and steering wheel. Water tank (50 L) situated on the mudguard, with a serpentine cooler and a water pump driven by the crankshaft. A three speed gearbox with reverse, final drive by chains. He made his chains himself, each link of 8 cm long and 3 cm wide.

He was doing making engineering as others paint, instinctively. He learnt to read at the same time he learnt to use his tools. He used to go to LIMOGES, to have a look on workmen making parts in their workshops and afterwards he tried to make the same, alone!

In 1896 horseless carriages were rare in LIMOGES. The first one in town was a PEUGEOT-DAIMLER (wrecked by a friend of mine). The LASPOUGEAS was quite similar, technically. But even if

Monsieur LASPOUGEAS has been inspired by this model, he remains a very valuable technician. He dreamed also to build an airplane as VOISIN, BUGATTI or VINCI did...

For the last time in 1958, LASPOUGEAS's family pushed the car from the top of a hill, while one was filming the scene. Afterwards the car left for its longest trip, until the ROCHETAILLEE MUSEUM.

Jacques DU MONTANT.

For the second time, a lot of members of the CLUB DE L'AUTOMOBILISTE have improved the opportunity of driving their "pur-sangs" through the most beautiful provinces of France at the PARIS-NICE RALLY sponsored by the Club.

At midnight on may the 14th, more than sixty vintage cars were gathered on the "Parking des INVALIDES", in front of Bonaparte's Army Museum, in Paris. A friendly and encouraging crowd of spectators and drivers's friends was waiting for the start of the HISPANO, BUGATTI, AMILCAR, DELAGE, SALMSON, ROLLS-ROYCE, which were going to run until thursday noon without resting. Fortunately, the night was bright and the sun would shine during the three days of the rally.

On Thursday morning, as early as eight o'clock, the competitors, a little tired by their sleepless night, were cheered up by an astonishing number of spectators all along the country roads. These brightly coloured and roaring monsters amazed the children and made the adults remember the past with pleasure.

The first important stage was in GRENOBLE, where the competitors could rest in the best hotels after a nice dinner at the beautiful "patinoire" built for the Olympic games. Drivers and passengers could relate the incidents of the trip and talk about their respective cars.

But the most amusing and difficult part of the run was for Friday, when the rally members were to reach NICE, by one of the finest road of the South of France, the "Route NAPOLEON", through the Haute Provence.

There, the climbing of the slopes made some engines labour and some clutches and brakes become dangerously warm, but, happily, without any disaster. And all the cars would meet again in NICE, welcomed by the mayor, and would park on the "Promenade des Anglais", just at the seaside, exciting the curiosity and the interest of the crowd.

On Saturday night, after a sunny daytime during which competitors had had the opportunity to enjoy the pleasures of the "Côte d'Azur", a smart and pleasant banquet joined together at the "PLAZA Hotel", all the rally members and the authorities of the town. Several cups were given to the most deserving drivers and a medal commemorating the event was offered to each team. After a humoured speech of our friend, Mr MILLIGAN, answered by the President of the CLUB DE L'AUTOMOBILISTE, we all parted, very glad to have discovered the growing interest of people for vintage cars, and to have enjoy a very successful PARIS-NICE RALLY. Indeed!

paris,
grenoble,
nice...

more
than
80 cars,
&
925 km!

**YOU !
not me*..you !**

**l'automobiliste
is the and your
vintage magazine**



* NOT ME, (I've sent my subscription).

ALL SUBSCRIPTION CORRESPONDENCE
SHOULD BE ADDRESSED TO:

CHATER & SCOTT

530 CHISWICK HIGH ROAD W4

ONE YEAR SUBSCRIPTION RATE :

Standard : one year £ 3. 15-/.
each copy £ 0. 12-/. 6 d.

De luxe : one year £ 5.

l'a



N°1 LA T
LE M
NOTI
PREM
M G
COU

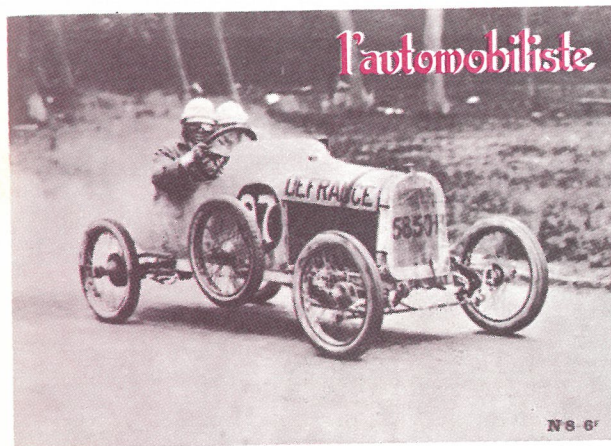
N°2 LES
LES
LA C
LA I
PAR
TAF

N°3 BUC
LES
LES
LE
LA
LE

N°4 LE
LE
LE
LE

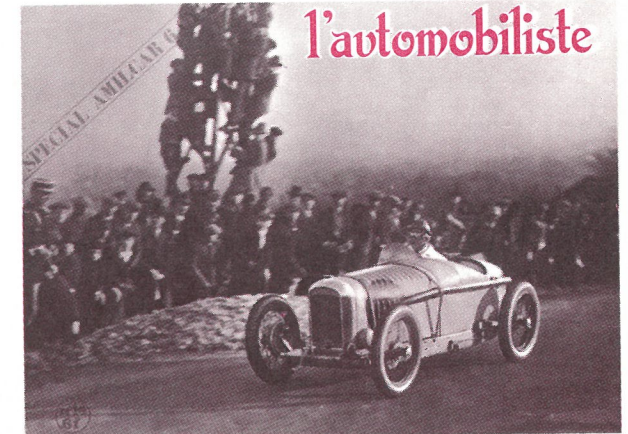
N°5 TF
M
R
L

l'automobiliste



La revue de l'amateur

42, RUE DU BAC, PARIS 7



N°1 LA TRIBU DE BENJAMIN
LE MUSEE DE SURY-LE-CHENTAL
NOTICE D'ENTRETIEN BUGATTI BRESCIA
PREMIER RALLYE DELAGE
M.C.C. 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 BILLAN COURT

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).

N° 14 LES 2 PATTES RENAULT 8 ET 9HP
AMILCAR 6 CYLINDRES
LAMBORGHINI MIURA

