

6 F. n°16

l'automobiliste

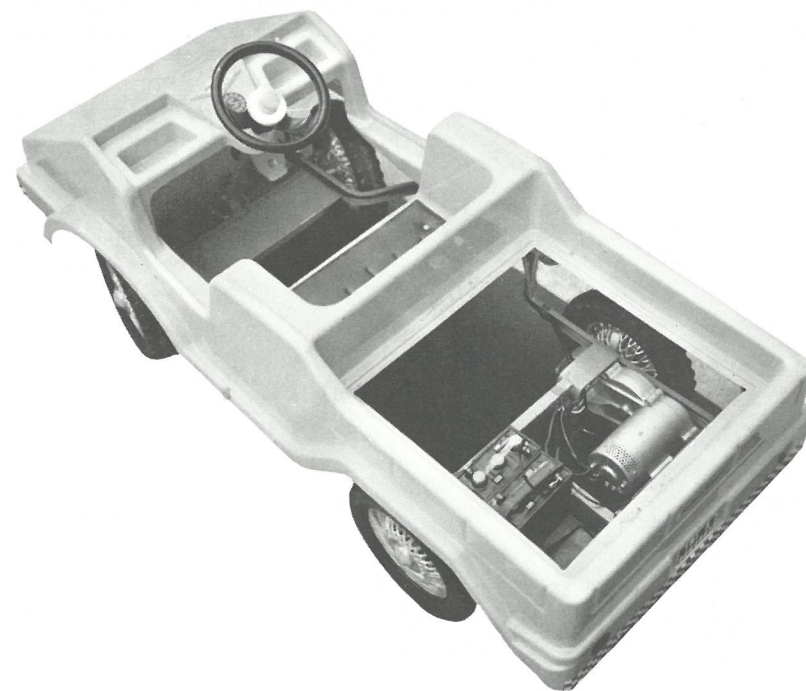


NOW WITH ENGLISH
TRANSLATION



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

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



Pensez déjà a Noël !

Offrez à votre enfant le plus beau des jouets : une voiture électrique qu'il pourra utiliser de 3 à 11 ans.

"L'Automobiliste" vous présente cette voiture reproduction "UNIMOG", carrosserie en matière plastique souple, fixée sur un robuste châssis en tubes d'acier, équipée d'un moteur électrique marche avant/marche arrière par pédales.

L'alimentation est fournie par deux batteries de 6 volts de grande capacité permettant plus de 6 heures de marche.

Phares et klaxon complètent l'équipement.

La puissance exceptionnelle du moteur permet de transporter près de 80 kilos sur terrain plat.

Un jouet exceptionnel pour un prix raisonnable.

Prix (batterie et chargeur compris) : 680 F.

Il faut être un amateur éclairé pour sauver de la masse destructrice du ferrailleur un respectable ancêtre ou un fier vintage. Il faut être un amateur vraiment passionné pour déposer une carrosserie, démonter un châssis et reconstruire soigneusement, pièce par pièce une belle voiture. Mais l'automobiliste complet ne peut pas en rester là. Sa passion ne peut s'assouvir totalement que dans la joie de voir et de sentir son automobile sauvée et restaurée qui s'anime à nouveau et retrouve sa destination qui est de rouler et de transporter.

Il faut bien se rendre à l'évidence, de nombreuses belles voitures ont été sauvées, beaucoup ont été restaurées et voilà que certaines se mettent à circuler. En privé, autour du garage de leur propriétaire, mais aussi dans les sorties officielles qui s'organisent de plus en plus et de mieux en mieux. Après Paris/Nice ce fut le Rallye des Rolls Royce à Vichy, Paris/Océan, le Rallye Belle-Epoque, la Réunion Salmson à Dieppe, Paris/Chartres, la Réunion Bugatti, Paris/Rouen, Montlhéry et bientôt Paris/Deauville.

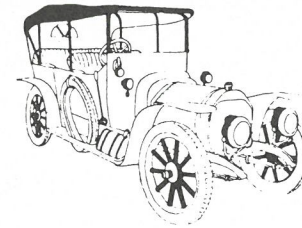
“L'Automobiliste” peut se réjouir, car rien n'entretient une voiture comme une bonne sortie qu'il faut préparer et dont on tire ensuite quelques enseignements pratiques.

Vous trouverez dans ce numéro d'automne des compte-rendus de ces manifestations.

Vous n'avez pas vu cette année de Delage 1500 à Montlhéry ni de Turcat-Méry dans Paris/Nice, ce sera peut-être pour l'an prochain.

En attendant Jacques Potherat et Lucien Loreille présentent deux belles études sur ce modèle sportif et sur cette marque prestigieuse.

l'automobiliste



N° 16

AOÛT/SEPT./OCT. 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
Turcat-Méry	L. Loreille	4
Les Marques Marseillaises	L. Loreille	18
Delage 1500	J. Potherat	20
Rallye Salmson - Paris/Dieppe		36
Sortie Bugatti		38
Londres/Vichy		39
Rallye Belle Epoque		40
Chroniques		44
Petites annonces		46

Notre couverture : Henri Rougier et sa Tarasque pendant la Coupe Gordon/Bennet en mai 1904 - document Burnat.

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

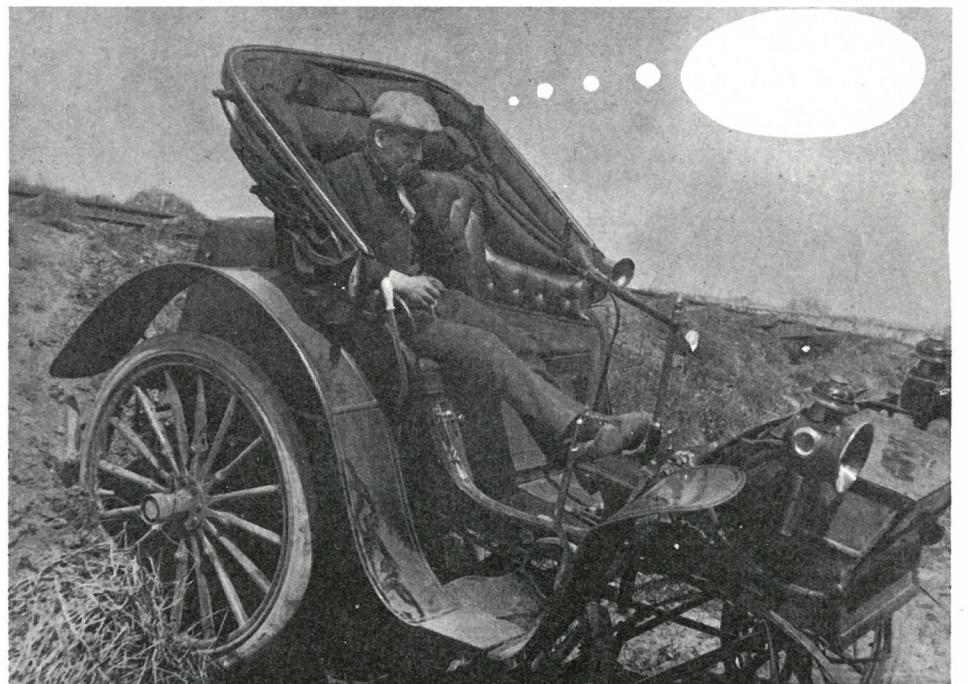
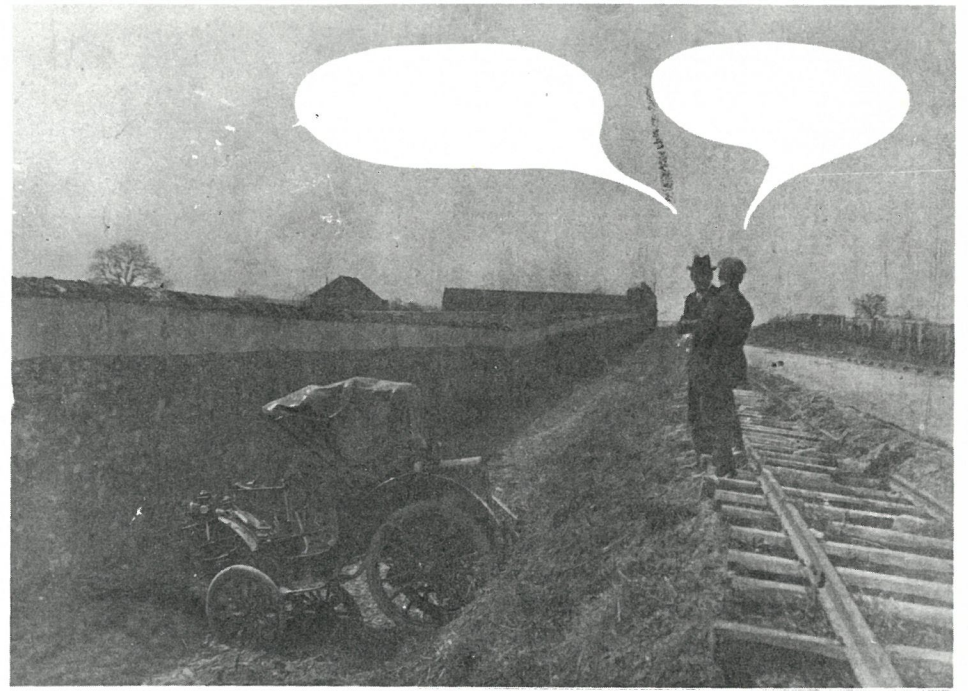
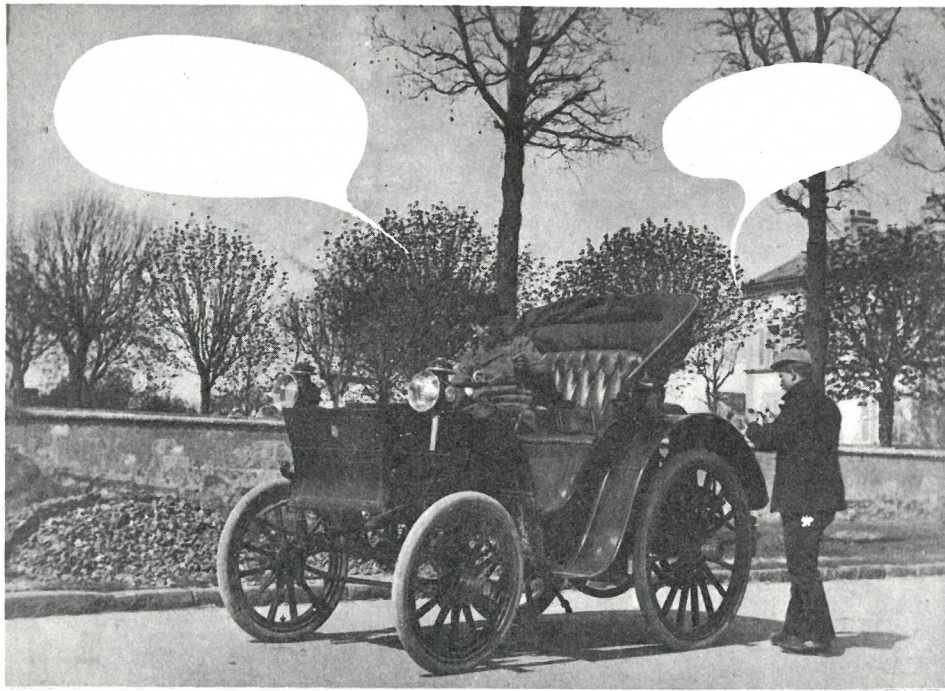
France : 35 F. - Etranger : 40 F.

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

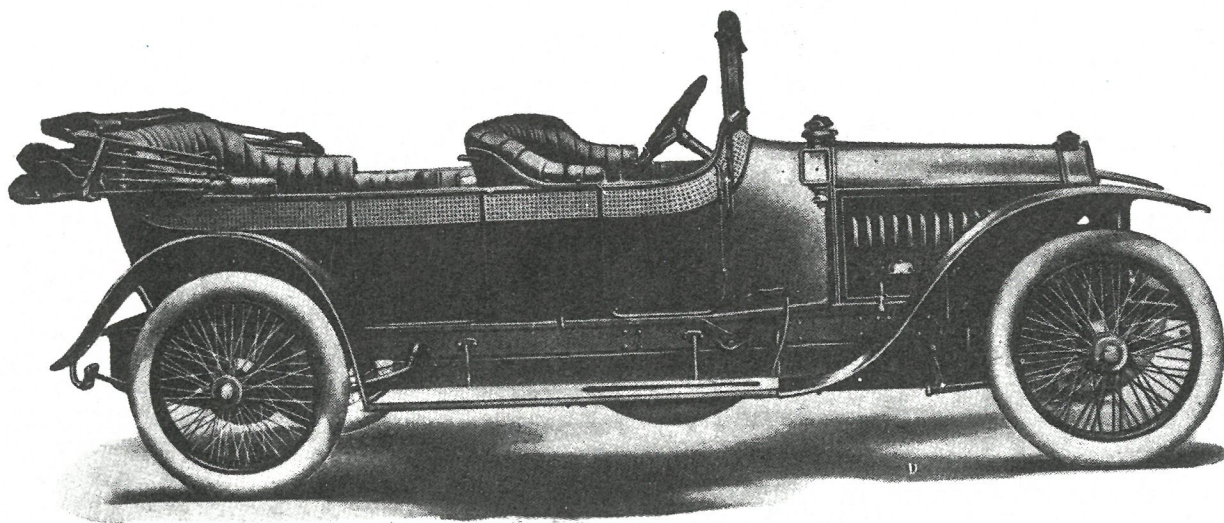
Directeur de la publication : Adrien Maeght
Rédacteurs : Ch. Bodin, A. Hannover, A. Peuvergne
Cl. Pibarot, A. Binda, J. Potherat. - *corresp. anglais* : Neil Lawson - Baker
corresp. italien : Santovetti.
Dépôt légal 4ème trimestre 1969, commission
paritaire n° 44.457.

Tous droits de reproduction réservés pour
tous pays.

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



Toute
Une clientèle
Recherchant le
Confortable en
Automobile
Tout un
Monde
Élégant et
Regardant à l'économie
Y sont venus... à la



Turcat-Mery

8, Rue de Corneille

LEVALLOIS-PARIS

CATALOGUE FRANÇO

CLICHÉ LEFEVRE & BARON

Avant la dernière guerre la construction automobile était très active en province, et non seulement à Sochaux avec Peugeot, à Molsheim avec Bugatti ou Lyon avec ses nombreuses firmes mais encore à Bordeaux, Strasbourg, Marseille, Besançon, Tours, Saint-Etienne, Villefranche, Orléans, Nantes, Niort, Maubeuge etc... Les véhicules construits dans nos ateliers régionaux possédaient d'excellentes qualités et furent souvent à l'avant-garde de la technique. Si certains produits par des entreprises de petites importances ne furent connus que sur un plan local, d'autres par contre surent acquérir une réputation qui alla loin hors de nos frontières. TURCAT-MERY est une de ces marques provinciales fameuses, qui pendant ses trente années d'activité bénéficia d'une solide réputation de probité et de sérieux.

LES ORIGINES

Cette affaire fut créée peu avant le tournant du siècle par Messieurs Léon Turcat et Simon Méry, deux jeunes marseillais qui n'avaient alors guère plus de vingt ans. Amis d'enfance ils étaient épris de mécanique et croyaient à l'avenir de la locomotion nouvelle.

Léon Turcat né en 1874 était diplômé de l'École Supérieure de Commerce de Marseille. Il préparait Polytechnique lorsqu'il dû abandonner pour prendre la succession de son père négociant en graines oléagineuses. Simon Méry, son conscript, sortait de l'École des Ingénieurs de Marseille. Sa famille fut la première de sa ville à posséder une "voiture sans chevaux".

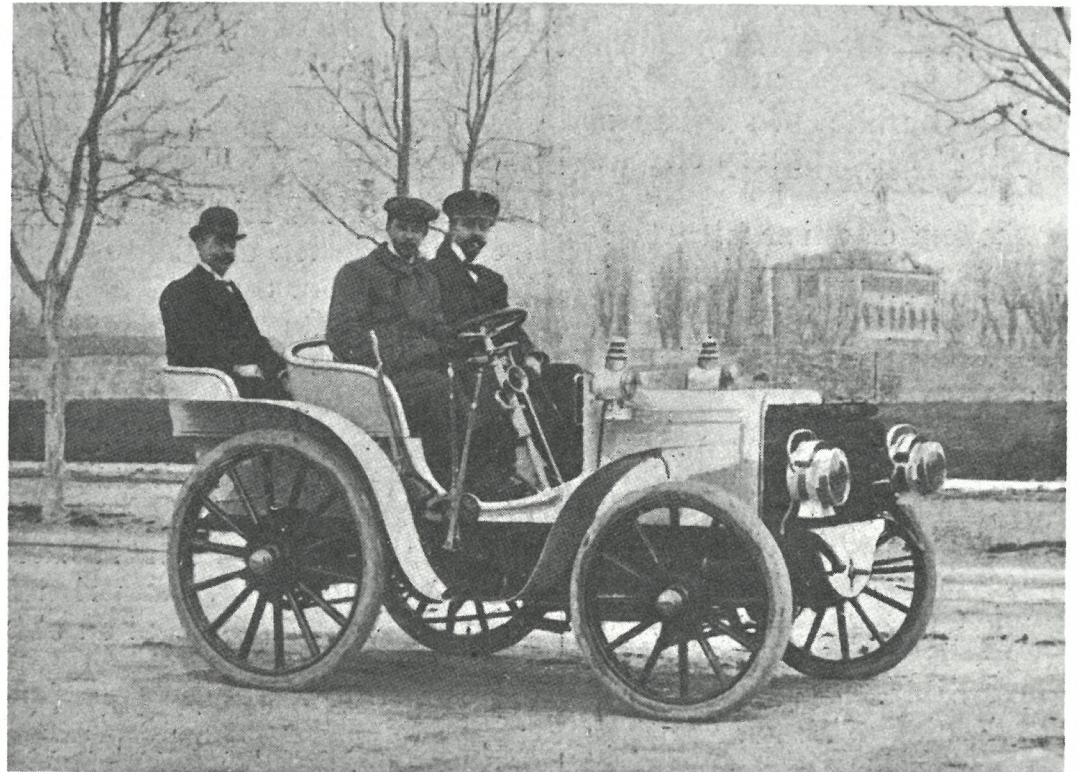
C'est après avoir examiné les qualités et défauts d'une Panhard et d'une Peugeot mises à leur disposition que les deux jeunes gens pensent à leur perfectionnement possible. Cela se passait en 1896. Ils décident de s'associer afin de réaliser un modèle de leur conception. Ils des-

sinent une voiture à 4 cylindres horizontaux avec allumage électrique. Comme ils ne disposent pas d'atelier les pièces sont coulées chez un fabricant de pompes et usinées chez un constructeur de matériel de minoterie. Nos deux inventeurs se réservèrent le montage. Celui-ci n'alla pas sans difficulté, mais dès les premiers essais ce prototype se révéla réussi.

Encouragés par ce résultat ils louent un hangar où ils installent un petit atelier et mettent une seconde voiture en construction. Les 4 cylindres sont maintenant disposés verticalement et la boîte à vitesse comprend 5 rapports en marche avant et 2 en marche arrière. Là encore les essais s'avèrent concluants, il la montre, on en parle alentour et ils enregistrent 8 commandes dont une pour un client anglais, la baronnet Letts.

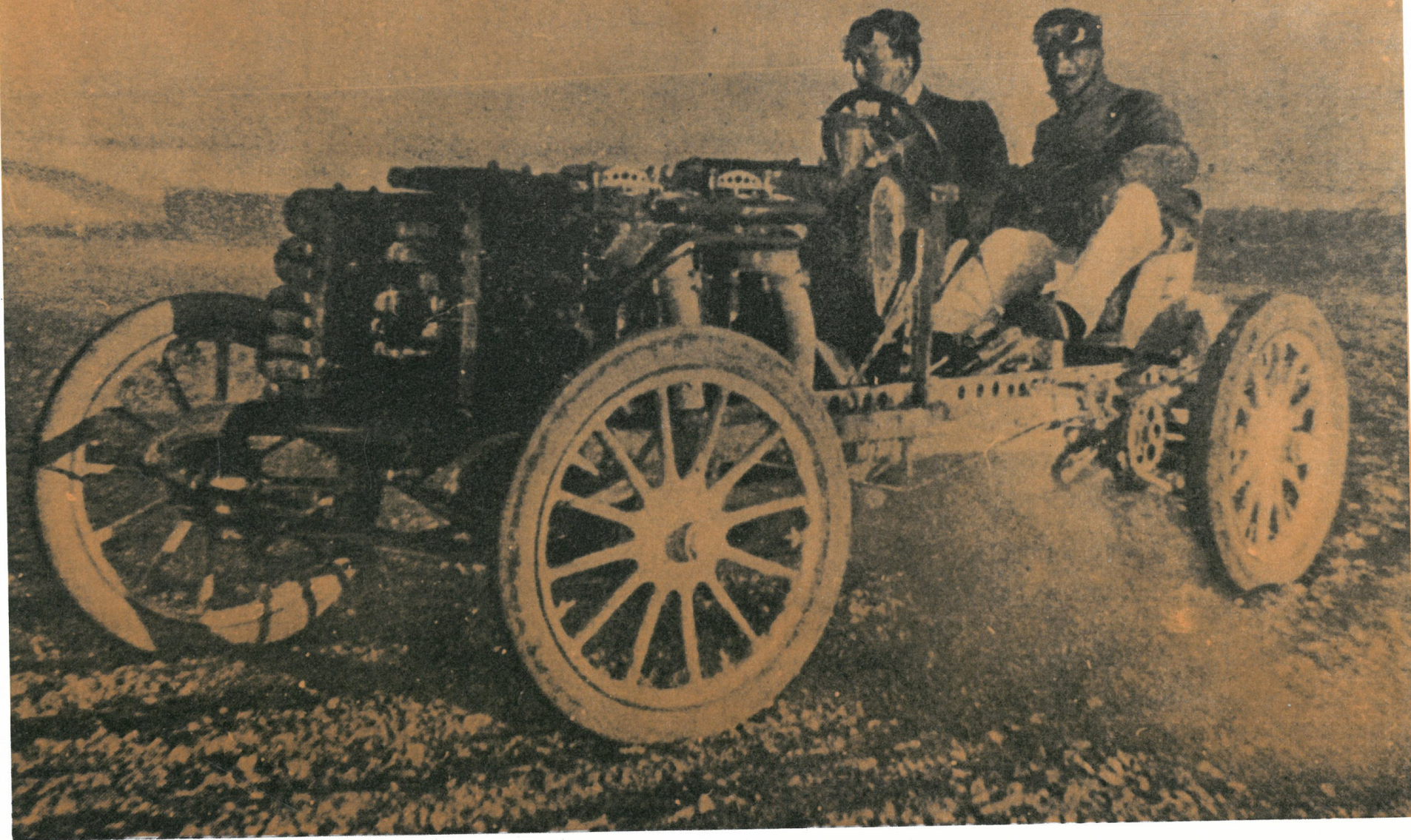


par Lucien LOREILLE



La seconde voiture construite. Cette photo prise en 1899 ou 1900 montre Mr Méry au volant, à sa gauche Léon Turcat et sur le siège arrière, leur contre-maître.

Henri Rougier à l'assaut du Ventoux en Août 1904 où il allait se classer 1er toutes catégories. Le soir après l'exploit le Maire de Bédouin lui réserva une chaleureuse réception à l'entrée du village et fit jouer "la Marseillaise". Voiture 4 cyl. 12 831 cc (155 x 170)



En mai 1899 ils fondent la "Société TURCAT-MÉRY et Compagnie" au capital de 350 000 francs. En 1901 ils lancent une 4 cylindres à 4 vitesses qui est une version améliorée et allégée de leur précédent modèle.

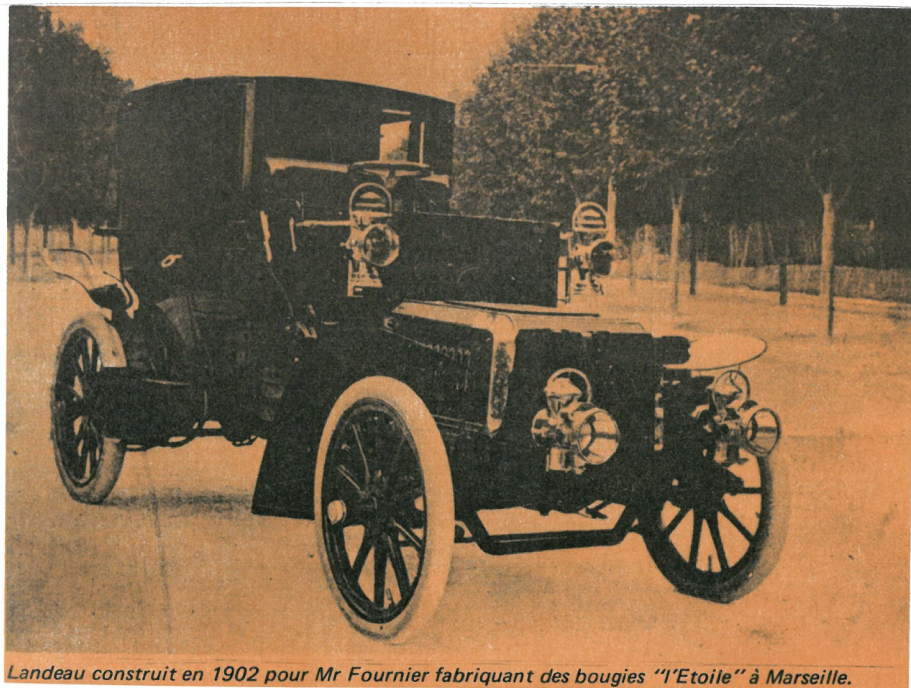
LA COLLABORATION AVEC DE DIETRICH

En février 1902, les deux constructeurs qui ont acquis une certaine réputation dans le milieu automobile, reçoivent la visite du Baron Adrien de Turckheim, administrateur de la Société de Diétrich de Niederbronn en Alsace. Venu sur les recommandations du journaliste Paul Meyan l'industriel alsacien était à la recherche d'une licence à acheter pour construire des voitures dans ses ateliers de Lunéville. Séduit par les deux châssis qui lui sont présentés et satisfait d'un essai effectué sur le boulevard Michelet il traite sur le champs, verse 30 000 francs d'acompte à

valoir sur les licences et retourne à Lunéville par la route avec une des deux voitures essayées. Il veut commencer immédiatement la fabrication. La collaboration entre les deux firmes allait être très étroite et durer jusqu'à la Grande Guerre. Peu de temps après leur accord avec le Baron de Turckheim Messieurs Léon Turcat et Simon Méry quittaient Marseille pour s'installer de façon permanente à Lunéville d'abord, et à Paris ensuite pour collaborer directement avec la direction de Diétrich.

Pendant cette période les ateliers marseillais qui continuaient à construire leurs modèles étaient confiés à Louis Méry, un des frères du fondateur. Une gamme assez vaste de voitures dont les puissances allaient de 12 à 35 hp fut construite jusqu'à 1914, où les torpédos étaient livrées avec une capote dite "capote Rougier", sans doute parce que le coureur en était l'auteur. C'était simplement la toile qui disparaissait dans

un logement prévu derrière la banquette arrière, et rien n'étant visible lorsqu'elle était repliée la voiture avait une allure plus sportive. Sans supplément de prix les 6 modèles du catalogue 1913 pouvaient être livrés en "Relevé" ou "Surélevé" avec des essieux spéciaux conçus pour les pays où les routes étaient mauvaises ou inexistantes. Sur les premiers la hauteur des châssis étaient augmentée de 6 centimètres ; elle était portée à 12 dans les seconds. Des châssis "Surélevés" avec les roues arrière jumelées furent livrés au Maroc pour le service de voyageurs et de la poste. La firme exportait dans différents pays dont la Russie. Le Maréchal Liautey était un client fidèle et il vint plusieurs fois visiter les usines du boulevard Michelet.



Landeau construit en 1902 pour Mr Fournier fabricant des bougies "l'Etoile" à Marseille.



Un tonneau 16/20 H.P. construit en 1902 pour un industriel marseillais : Mr Damoy-Pico

LA VOITURE A 3 ESSIEUX

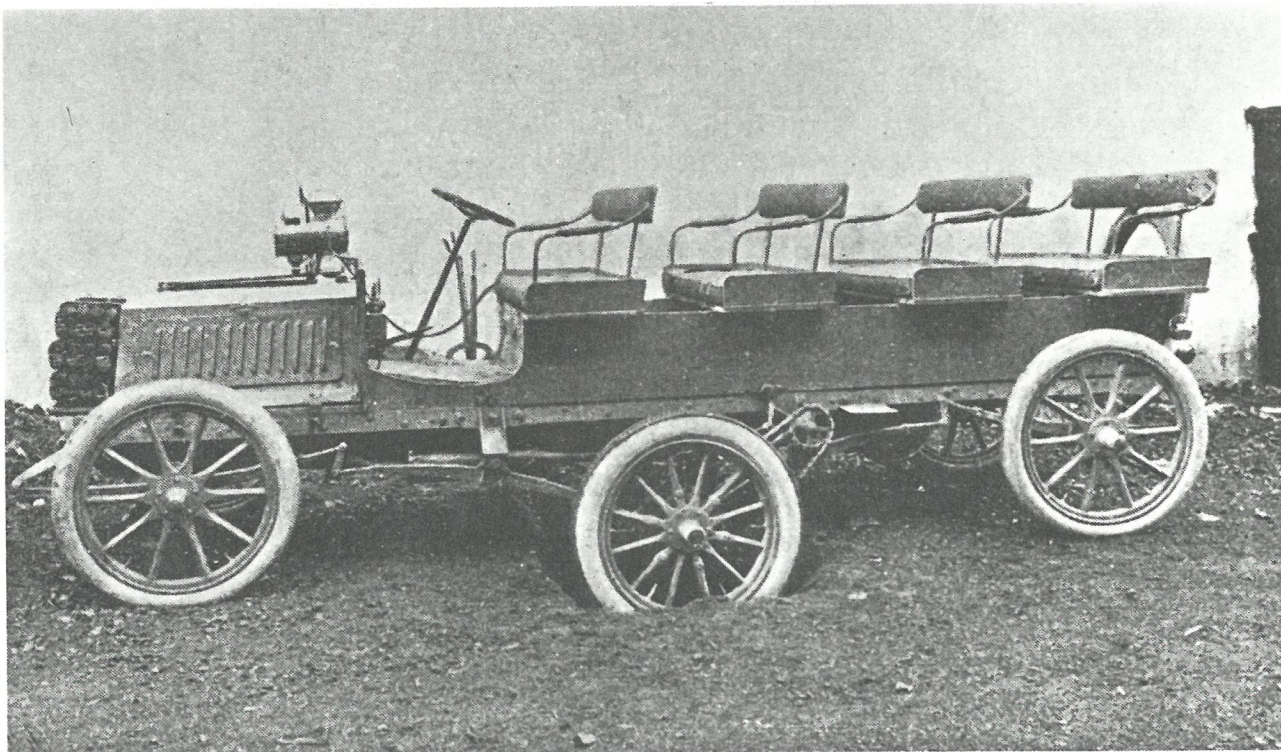
Léon Turcat a été la cheville ouvrière et le Commissaire Général du 1er Salon de l'auto. A celui de 1905 il présenta une curieuse automobile à 6 roues. Celles d'avant et arrière assuraient la direction, et les deux du milieu étaient seules motrices. Une suspension originale étudiée pour donner un grand débattement vertical à chaque roue permettait l'utilisation en tous terrains, en somme l'ancêtre de bons nombres d'engins à usages militaire, colonial ou forestier sortis ultérieurement.

Il y eut d'autres voitures à 6 roues au début du siècle telle la JANVIER, la CAIL-BORDEREL, ou l'HARDINGE américaine mais il semble que la TURCAT-MERY fut la seule à bénéficier d'une suspension permettant d'épouser toutes les formes de sol.

Construite et mise au point par Messieurs Turcat et Méry d'après les données d'un Monsieur Lindecker elle fit ses essais préliminaires sur les rudes flancs du Mont Ventoux à la fin de l'été 1905. Par la suite c'est de Diétrich qui en assura la construction, en livra un exemplaire luxueusement carrossé au Khédive d'Égypte en 1907 et en dérivait un camion de moyen tonnage.

DES COLLABORATEURS CELEBRES

Parmi les jeunes dessinateurs qui commencèrent au début du siècle leur carrière au bureau d'étude de notre marque marseillaise citons M. Cotal et M. Engelhart. Le premier est l'auteur de la boîte à vitesse électro-magnétique bien connue et l'autre devint plus tard directeur de la marque lyonnaise Rochet-Schneider.



UN BRILLANT PALMARES

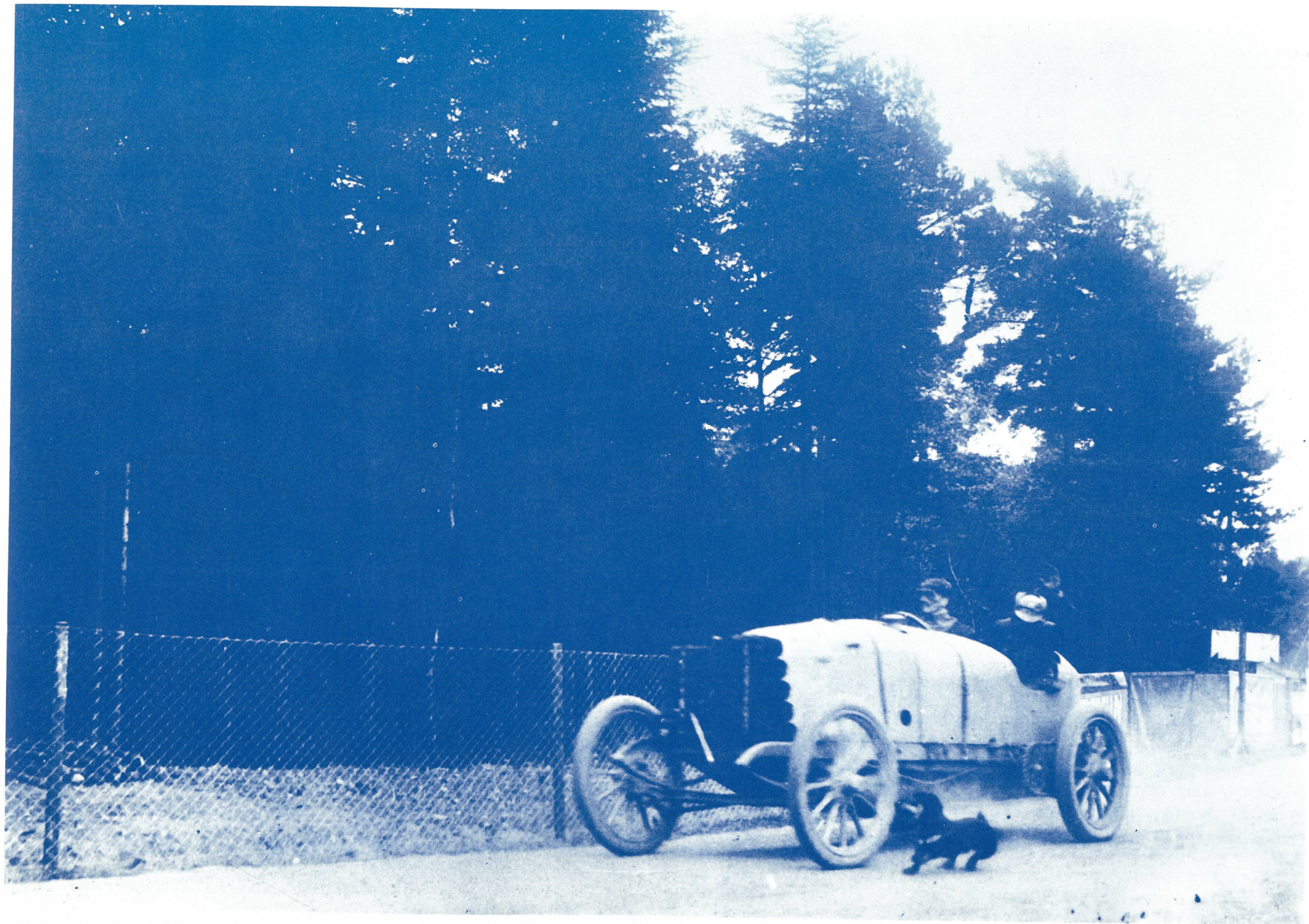
Dès leurs débuts les Turcat-Mery furent engagées dans des épreuves de toutes natures. Une de ses premières victoires fut celle de la course de côte organisée par le journal marseillais "Midi Sportif" à la montée des Platrières, à Aix-en-Provence en mai 1902. La première place de la catégorie 650 à 1 000 kgs revint à une 16 hp de la marque devant une autre voiture de construction phocéenne : la 24 hp RIPERT.

Henri Rougier remporta deux années consécutives la première place au classement général de la course du Mont Ventoux. La première fois en 1903 il avait engagé la 45 hp avec laquelle il avait terminé en 9ème position au Paris-Madrid. Il fit l'ascension en 24 minutes 50. L'année suivante il améliora son record de près de 4 minutes. Une des plus belles victoires de la mai-

son fut certainement celle remportée par ce même Rougier, à Monaco en 1911. Au volant d'une grosse limousine il lui revint l'illustre mérite de remporter la première édition du Rallye de Monte Carlo. Citons encore le lyonnais Descour qui se classa premier des touristes à Limonest en 1913. Son torpédo 35 hp avait des ailes avant et arrière de la forme de celles que l'on retrouva sur la JEEP en 1944. . . . Au circuit de Corse qui sert en 1921 de lever de rideau au sport automobile de l'après-guerre, Turcat-Mery engage quatre 25 hp. Rougier enlève la seconde place derrière la BIGNAN de Guyot.

HISTOIRE DE LA "TARASQUE"

Henri Rougier que nous avons déjà mentionné à été une figure de proue du sport automobile à ses débuts. Enfant chéri de Marseille où



il était très populaire il fut le chef de file de l'équipe course de la maison. Une anecdote amusante est celle concernant son bolide de 50/100 hp baptisé "la Tarasque" et il est peut-être intéressant de dire pourquoi ce nom que l'on retrouve dans les ouvrages récents d'histoire automobile fut choisi, et d'où il vient.

Selon une légende médiévale la Tarasque est un monstre qui sort régulièrement des eaux du Rhône aux environs de Tarascon pour dévorer les jeunes vierges. C'est un soir de mai 1904 au cours d'une scène qui se passa à Lyon que la voiture de course hérita de son nom.

L'équipe Turcat-Méry venait de Marseille et se rendait aux éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett qui devaient se courir sur le circuit de l'Argonne. Au cours du voyage elle fit une première halte à l'agence lyonnaise le garage Ailloud-Dumont rue Duhamel pour procéder à certains réglages et y passer la nuit. Un mécanicien qui travaillait sur la voiture eut un geste maladroit et posa une main pleine de cambouis sur la capot clair. Il essuya la tache grasse sans pouvoir la faire disparaître complètement et Rougier piqua une belle colère. Quelqu'un eut alors l'idée de peindre sur la trace restante une gueule ouverte garnie de dents pointues faisant ressembler le bolide à un monstre féroce. Lorsque cet adroit maquillage fut terminé un garçon de l'équipe s'écria avec son accent méridional "Vé, c'est la Tarasque ! . . ." et le surnom aussitôt adopté lui resta.

Vinrent les éliminatoires ; Rougier termina en troisième position et fut qualifié pour représenter nos couleurs aux finales. Celles-ci se déroulèrent un mois plus tard sur le circuit du Taunus en Allemagne. Victime d'une crevaillon et d'une panne de carburation qui l'immobilisa 40 minutes le pilote marseillais réussit néanmoins à se classer quatrième. A l'arrivée l'Empereur Guillaume II, qui à ce moment-là cherchait

Une publicité extraite d'un hebdomadaire de 1912 qui ne manque pas d'humour. Cet amusant montage nous montre le Président de la République Armand Fallières au volant.

PLUS FACILE À CONDUIRE
QUE LE CHAR
DE L'ÉTAT

TURCAT-MÉRY
8 Rue de Corneille
PARIS - LEVALLOIS

562-40

J.P.L.

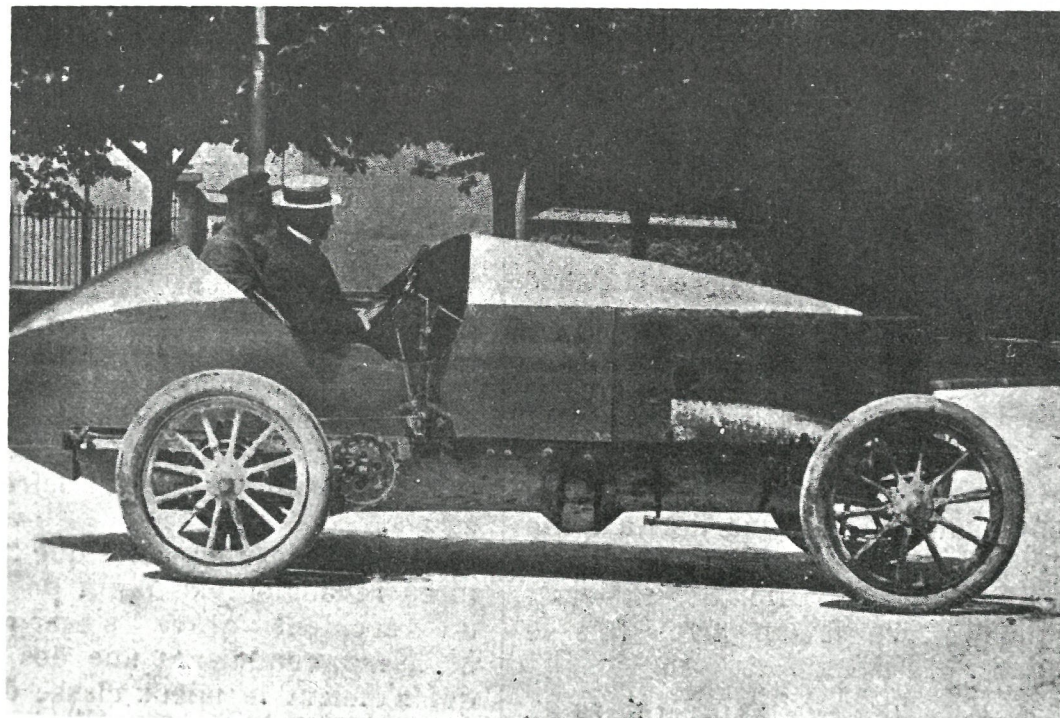
un rapprochement avec la France, reçut principalement nos coureurs : Théry qui avait gagné sur une RICHARD-BRASIER mais aussi notre Provençal pour sa brillante performance malgré ses ennuis. Lorsque l'Empereur connut l'origine de la décoration de la voiture il le félicita aussi d'avoir choisi cet amusant sobriquet.

Cette anecdote authentique mais peu connue nous fut rapportée en 1955 par un témoin de la scène de la rue Duhamel qui à l'époque courait pour la BUIRE (et plus tard pour TURCAT-MÉRY) sous le pseudonyme de Svorden. A notre tour nous l'avons contée à l'historien Walter S. Jaro de Detroit qui la passa en 1957 dans "Antique Automobile".

La Tarasque a été souvent représentée dans les magazines de son temps et l'illustre dessinateur Edouard Montaut nous la montra en pleine action dans une de ses lithographies. Ce monstre agressif eut une fin bien paisible semble-t-il. Au début de 1905 "La France Automobile" passa la photo d'un imposant double phaéton en précisant que c'était la Tarasque de Rougier qui ramenée à l'usine après les finales de la Gordon-Bennett, fut transformée et grée en tourisme pour le compte d'un riche industriel marseillais M. Damoy-Picon. Apparemment il n'y a plus rien de commun entre les deux véhicules car même le châssis semble plus long. Le lecteur nous pardonnera de passer à l'aviation pendant les dernières lignes de ce passage mais ce n'est que pour faire un parallèle entre la machine de Rougier et certains avions de chasse du dernier conflit mondial qui allaient au combat avec une bête féroce dessinée sur l'avant du fuselage. Cela a été pratiqué en Cyrénaïque pendant la bataille du désert par des pilotes de la R.A.F., mais l'exemple le mieux connu est celui des "Tigres Volants" du Major Claire Chenault qui se rendirent célèbres pendant la guerre de Birmanie contre les Japonais. Comme la Turcat-Méry 38 ans plus tôt les Curtiss de cette escadrille

Henri Rougier en Avril 1904 au volant d'une des deux Turcat/Méry de course construite pour les éliminatoires de la Coupe Gordon/Bennett.

Cette voiture qui allait devenir la fameuse Tarasque était une version améliorée du modèle engagé l'année précédente au Paris/Madrid. D'une puissance de 80/100 HP elle avait un châssis en bois armé et pesait 850 kgs.



avaient une gueule semblable à la Tarasque peinte sur le capot moteur.

LA PERIODE DE GUERRE

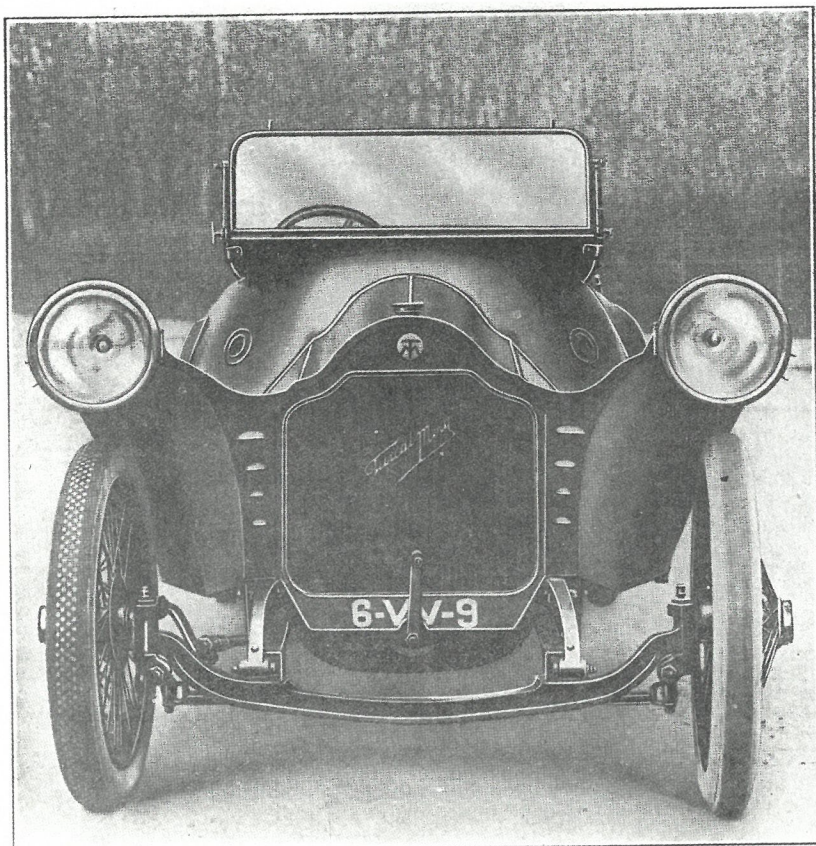
Pendant le conflit 1914-18 Messieurs Turcat et Méry revinrent à Marseille adapter leur usine aux besoins militaires. Ils fabriquèrent pour l'armée deux types de camions, le 18 CV "MH" et le 20 CV "NH", ainsi que les munitions. Ils préparèrent aussi une 15 CV de tourisme, la "PG" qui sortira en 1920.

L'APRES GUERRE ET SES PROBLEMES

A la fin des hostilités, la compagnie augmente son capital pour se reconvertir à la

production civile. De nouveaux bâtiments sont érigés 17, boulevard Michelet et une production annuelle de 1000 châssis est envisagée. Dès 1919 la publicité réapparaît dans la presse. Le slogan de 1908 "légère comme une plume, élégante comme une parisienne" est remplacé par "la voiture des connaisseurs" et on parle d'une 40 CV de prestige de 6 litres de cylindrée (110 x 150) mais il ne semble pas qu'elle ait vu le jour. Les modèles proposés à la clientèle sont de robustes et classiques 15 CV de 3 litres (80 x 150) à soupapes latérales avec un élégant radiateur coupe-vent selon la mode de ces années-là.

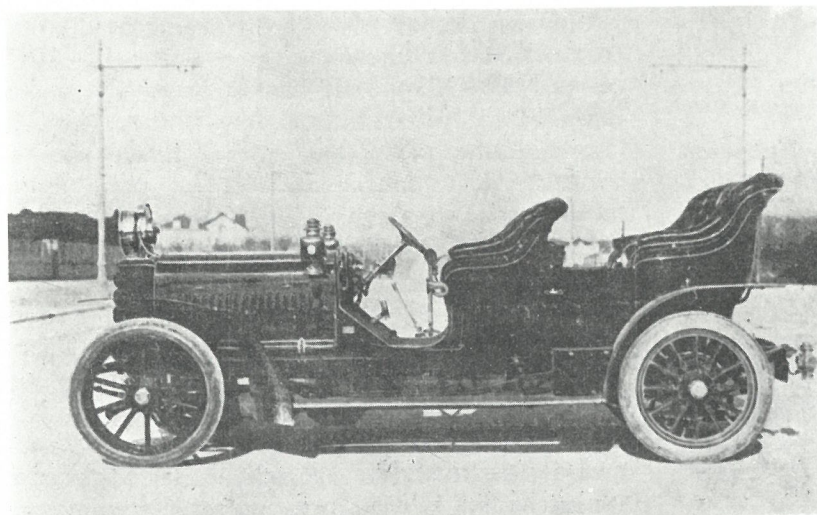
En 1921 la maison qui connaît de graves ennuis de trésorerie est reprise par un groupe financier qui la transforme en société anonyme.



CURIEUX ESSAIS DE CERTAINS CONSTRUCTEURS DANS LA DISPOSITION DES PHARES D'AUTOMOBILES

Les phares d'automobiles doivent être placés de manière à répondre à de multiples conditions. En même temps qu'il faut utiliser au mieux leur efficacité lumineuse, il faut respecter les règlements relatifs à la circulation nocturne des véhicules à moteurs. Certains constructeurs ont cherché à réaliser des dispositifs heureux au double point de vue technique et esthétique, soit en maintenant les lumières à l'avant de la voiture, soit en les installant sur des supports surélevés diversement placés.

Le Squalo 1913 : Voiture grand sport spécialement dessinée par Turcat-Méry pour un client anglais. C'est un des premiers exemples connus de phares incorporés aux ailes.



Ce qu'est devenue la Tarasque !

Les propriétaires originaux en perdent le contrôle mais la fabrication continue.

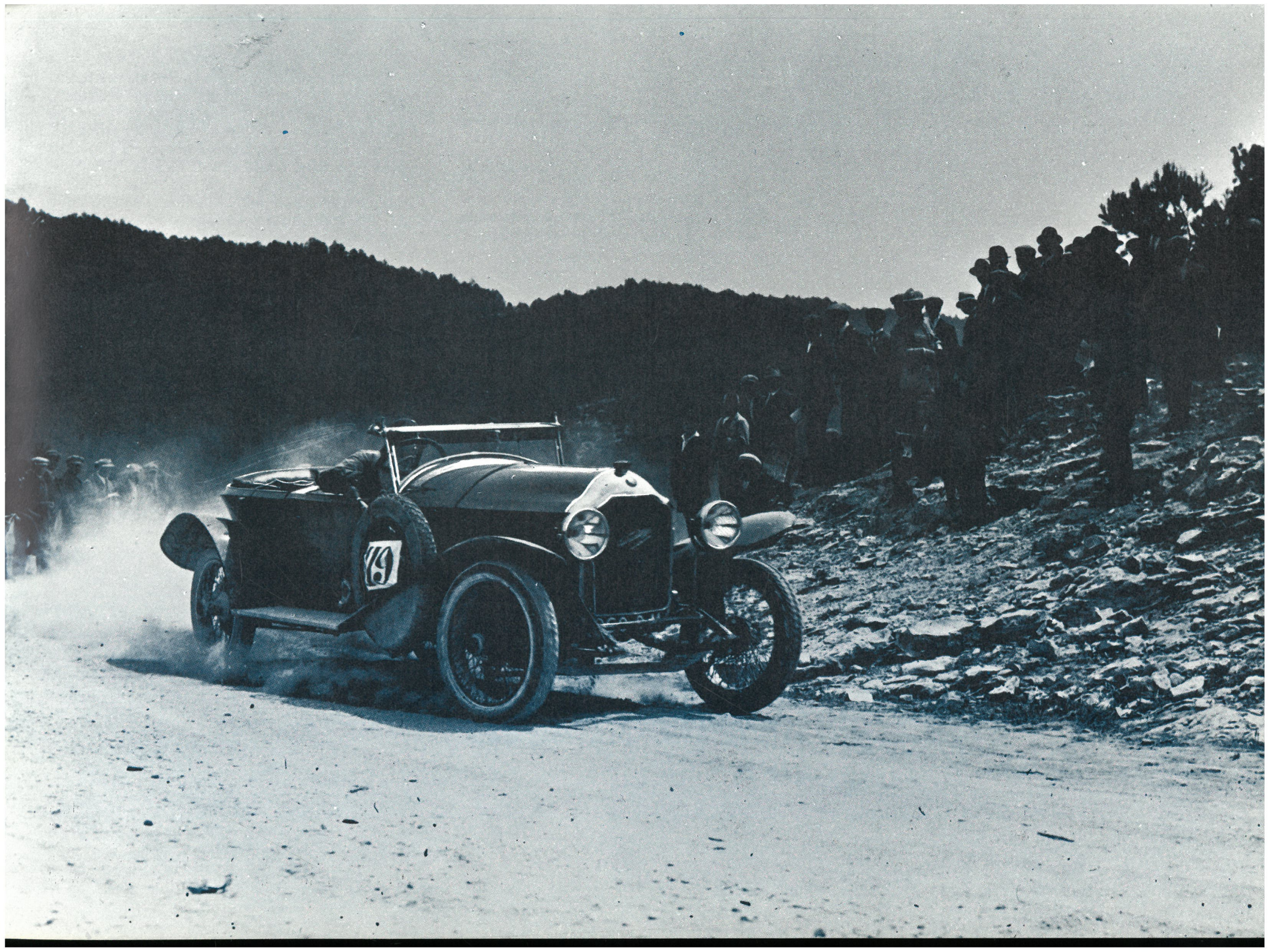
LE MODELE GRAND SPORT

En 1923 apparaît le type "RGH" un des plus beaux modèles que la firme ait construit. C'était une 3 litres de sport à moteur 4 cylindres borgnes avec arbre à cames en tête et chambres hémisphériques. Elle avait double allumage et deux bougies par cylindre. Le châssis avec 2m85 d'empattement était assez court ; il avait le freinage sur les quatre roues. Livrée en torpédo 4 places sous capote cataloguée 48 000 francs en 1924 cette voiture était garantie pour 120 Km/h. en palier. Ce pur-sang de bonne lignée fut construit pendant trois ans et Grosson l'essayeur maison l'engagea au Ventoux et aux Alpilles. Un exemplaire entièrement démonté se trouvait chez un mécanicien du Sud-Ouest il y a une douzaine d'années. Nous l'avons vu mais ne savons pas ce qu'il est devenu depuis. Un autre était découvert en 1953 près de Sydney en Australie... Le moteur porte le n. 9 et nous le supposons de 1924. Cette pièce rare a fait l'objet d'une étude détaillée en 1956 dans "The Vintage and Thoroughbred Car". Comme la marque avait un agent à Sydney il est bien possible que cette voiture ait été importée neuve.

LES DERNIERS MODELES

Les difficultés financières continuant, une nouvelle organisation a lieu en 1924. L'année suivante la firme lance une 12 CV de 2 L400 avec arbre à cames en tête et livrable en versions tourisme et sport. Sa construction durera jusqu'à l'arrêt des fabrications en 1929.

Mise à part une bicylindre en 1901 et une éphémère 6 cylindres en 1907 l'usine ne fabrique pendant toute son existence que des modèles à 4 cylindres. Léon Turcat était un chaud



partisan de cette formule et dans un de ses catalogues il écrivait sans détour "... tous nos moteurs, même les plus gros ont leurs 4 cylindres" "fondus d'un seul bloc. Laissons les 6 cylindres" "aux fanatiques des modes anglaises les plus surannées". Or l'année qui précéda sa disparition la marque tenta de se maintenir sur le marché en présentant simultanément deux 6 et une 8 cylindres. Il est vrai que les moteurs n'étaient pas produits par elle mais achetés à l'extérieur. Les premiers étaient des C.I.M.E. de 9 CV à culbuteurs et 11 CV à soupapes latérales et l'autre un 14 CV S.C.A.P. à soupapes en tête. Cette tentative ne put rien pour sauver la maison qui se débattait toujours dans ses problèmes d'argent.

Comme beaucoup de petites et moyennes entreprises de construction automobile de son époque Turcat-Méry fabriquait d'excellents véhicules, nous l'avons déjà dit, mais elle n'était pas adaptée pour la production en grande série et ne

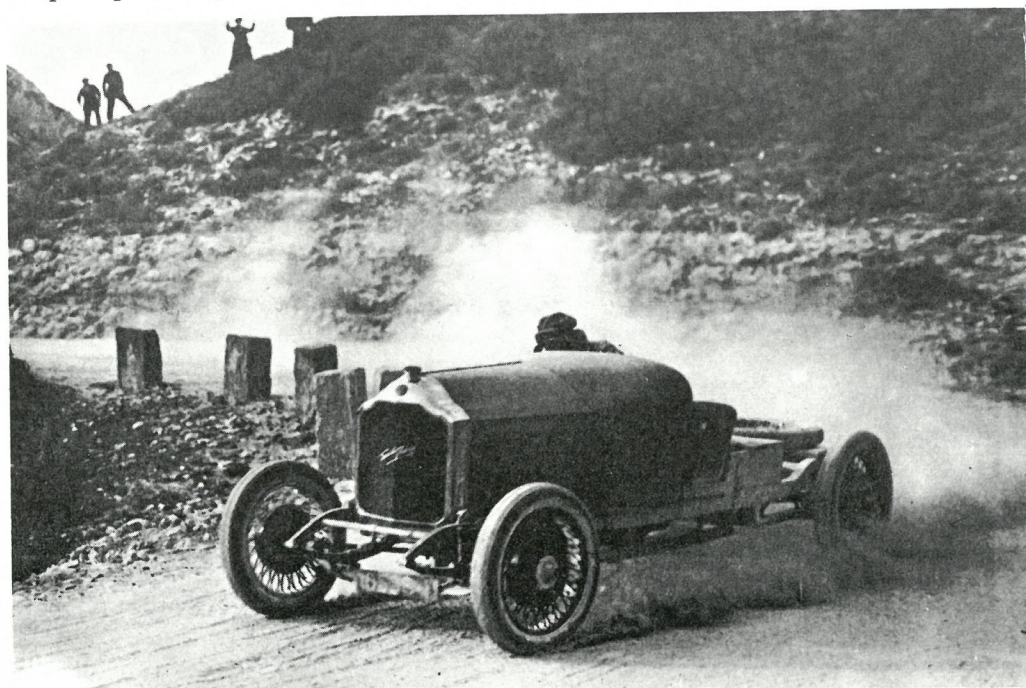
pouvait procéder aux investissements nécessaires. C'était sans issue, et mise en liquidation judiciaire elle disparaissait du Régistre du Commerce en 1929.

L'ancienne usine, celle d'avant 1914 fut cédée après la vente du matériel à une affaire de mécanique générale. Les nouveaux bâtiments, ceux construits après la guerre furent démolis et une cité élevée sur leur emplacement.

LA MARQUE VIT TOUJOURS

Il est plaisant de rapporter que Turcat-Méry n'a pas tout-à-fait disparue puisque plusieurs modèles ont été sauvés par des collectionneurs qui les engagent dans les sorties ou rallyes réservés aux voitures anciennes.

Parmi les survivantes citons d'abord la 18 HP type "LH" de 1912 qui appartient à André Guignard de Vatan. Elle est entièrement



Dame ou curé ? Cette personne semble assister à un spectacle qui n'a pas l'air de la rassurer...

marseillaise puisque sa carrosserie, une berline de voyage est signée Montel, 197, avenue du Prado. Son actuel propriétaire accompagné de deux amis dont Olivier Turcat, petit-fils du constructeur a réalisé un raid Paris-Moscou en 1966. La vaillante quinquagénaire mit 11 jours pour parcourir les 2 800 Kms qui séparent les deux capitales. Elle se comporta admirablement ajoutant ce brillant fait-d'armes au palmarès déjà élogieux de la marque. Présentée après son exploit au Salon de l'auto elle obtint un légitime succès d'admiration auprès des visiteurs. Elle en obtint un second l'an passé lors de la 1ère Randonnée du Delta Rhodanien qui se terminait au parc Borelli à Marseille. Il y a longtemps qu'on ne voit plus de Turcat-Méry dans les rues de la grande cité aussi le public rassemblé à l'arrivée réserva un accueil des plus chaleureux à cet enfant retrouvé et à son équipage.

Au cours de la 2ème Randonnée du Delta Rhodanien qui a eu lieu en Corse au mois de Mai on a pu voir un autre modèle remis en état et piloté par Daniel Turcat dont le père, frère de Léon Turcat a collaboré pendant une brève période après la guerre dans l'entreprise familiale. Cette voiture est du type "VD" une 7 CV 4 cylindres à culbuteurs carrossée en berline genre Weymann. Elle supporta très bien pour sa première sortie la dure épreuve du Col de Vizzavona et nous l'avons retrouvée avec plaisir un mois plus tard, toujours aussi pimpante, au départ de notre 7ème Rallye Belle Epoque.

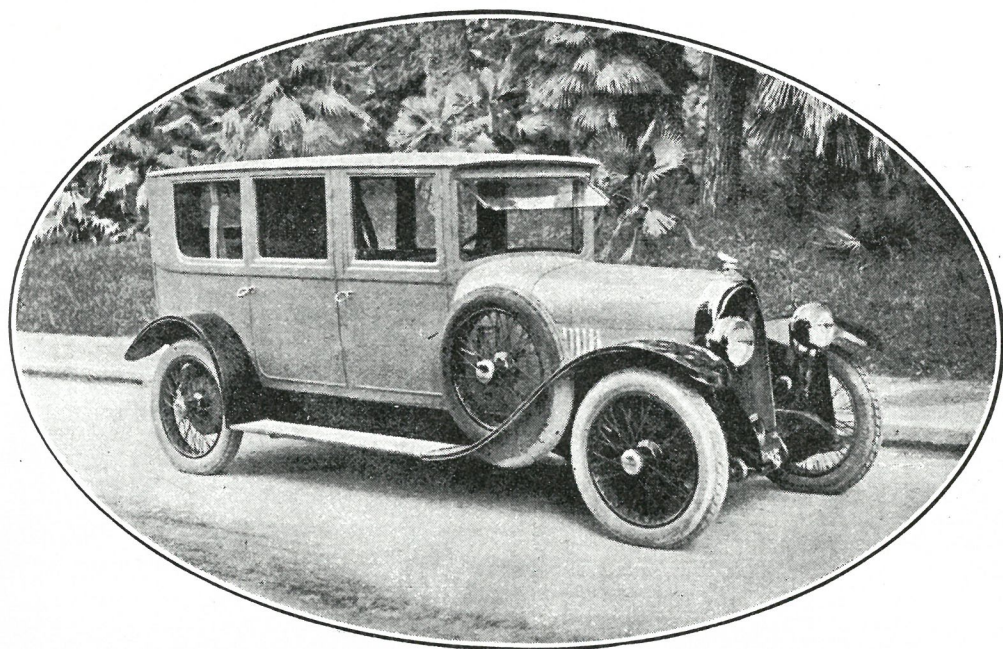
Le collectionneur bien connu Robert Cormière a pour compagne de ses nombreuses VOISIN un torpedo sport du type "PG" de 1922. Là encore la carrosserie est marseillaise puisqu'elle porte la plaque des Ets Tizot et Viguer.

Il existe certainement d'autres Turcat-Méry ; une revue anglaise indiquait il y a quelque temps l'existence en Australie d'une des dernières 6 cylindres. Nous signalerons pour conclure qu'à l'Autorama de la Grange on met la dernière main à la restauration d'une 35 HP

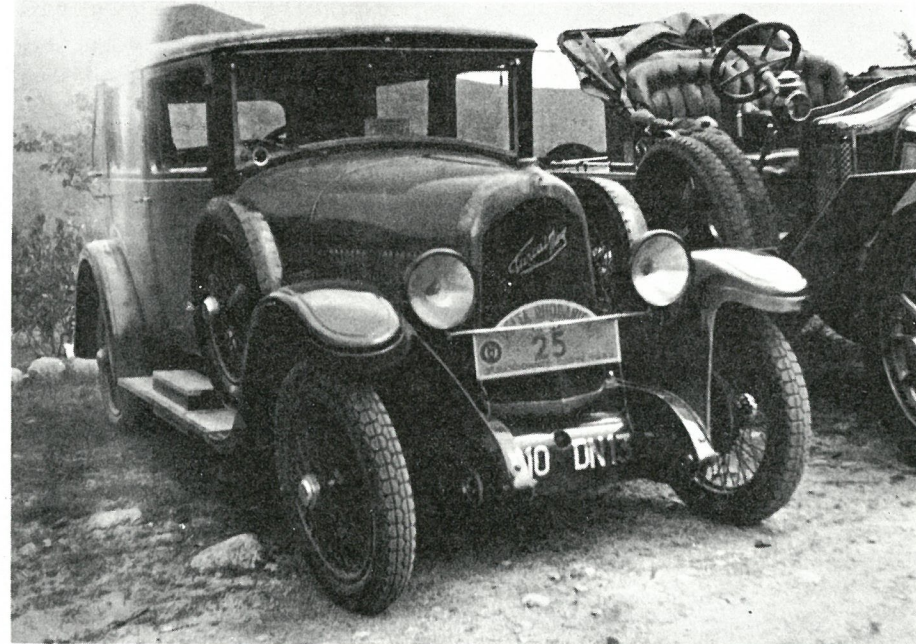
grand sport de 1913 ou 14. Le Baron Gourgaud, Jacques Rousseau et Michel Buthaud s'activent à donner une seconde jeunesse à cette "MJ" que nous verrons dans les rallyes de la prochaine saison. Gageons qu'ils sauront la faire acclamer comme le faisaient si souvent autrefois les mousquetaires méridionaux Rougier, Grosson, Delcry et Nottin pendant la belle époque de notre grande marque provinciale.

Lucien LOREILLE

Les documents et photographies de cet article nous ont été communiqués par l'auteur.



L'arrivée de la "L.H." d'André Guignard aux Saintes Maries de la Mer, pendant le Rallye du delta Rhodanien 1968. Photo Valéry.



La 7 CV type "VD" de M. Daniel Turcat à l'étape de Porto en Corse pendant le rallye du Delta Rhodanien 1969.

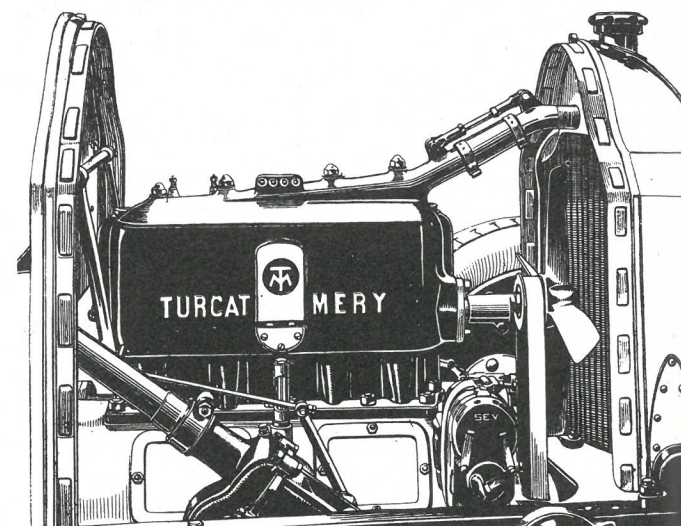
Les modèles TURCAT-MERY

Année	Type	Série	Nombre de cylindres	Puissance	Alésage/Course	Empattement	Remarques
1897 à 1900							prototypes et avant-série
1901	A		2		80x130		
1901	B		4		80x130		
1902			4		80x130		
1903			4		100x140		
1904	C		4		80x130		
1906	D		4		64x130		
1907	E		4		70x130		
1907			6		120x120		
1908	FM	165	4	28	120x140	3,060	dernier modèle à chaînes
1909	GG	180	4	14	80x120	2,815	
1909	GH	215	4	18	90x120	3,100	
1910	HGG	250	4	14	80x120	3,030	
1910	HGH	272	4	18	90x120	3,030	
1910	HI	272	4	25	100x130	3,170	
1911	KG	412	4	14	80x130	3,090	
1911	KH	400	4	18	90x130	3,090	
1911	KI	352	4	25	100x130	3,170	
1912 à 1914	LG		4	14	80x130		
1912	LH	635	4	18	90x130	3,090	
1912	LI	715	4	25	100x130	3,170	
1913	MK		4	14	80x130	3,090	
1913 à 1914	MH	800	4	18	90x130		
1913 à 1914	MI	900	4	28	100x150	3,190	
1913 à 1914	MJ	1003	4	35	110x160	3,380	radiateur coupe-vent
1914	NH	1599	4	20	90x140	3,130	
1914	NF	1700	4	12	75x140	3,060	
1915	NH		4	20	90x140		camions
1915	MH		4	18	90x130		camions
1915	PJ		4	40	110x160		
1919 à 1922	PG	4000	4	15	80x150	3,28	
1922	PG Spt.		4	15	80x150		15/25 CV type tour de Corse
1923 à 1925	QG	5000	4	15	79,5x150	3,28	
1923 à 1925	RGH	3200	4	15	82,5x140	2,85	grand sport 1 ACT
1924	SG	6200	4	15	79,5x150	3,28	
1925 à 1928	UG	7000	4	12	79,6x150	3,28	
1925 à 1927	UG Spt.		4	12	79,6x150	2,95	
1927 à 1928	VD		4	7/8	64x93,5	2,76	
1927 à 1928	VF		4	10	70x105	3,05	
1928 à 1929	VD6		6	8/9	56x82	2,85	
1928 à 1929	VF6		6	10/11	63x90	3,15	
1928 à 1929	WG8		8	13/14	63x94	3,15	
1928 à 1929	WG8 court		8	13/14	63x94	2,85	



La "Cigale" provençale choisie par Turcat-Méry comme bouchon de radiateur.

type PG : le moteur 25 CV, 4 cylindres, 3 litres de cylindrée.





Turcat Méry

LES MARQUES MARSEILLAISES

Nous venons de voir que Turcat-Méry qui a construit pendant trois décennies a été un important fabricant marseillais. Voici d'autres noms que nous vous soumettons et qui concernent des pionniers ou des firmes ayant également sorti des véhicules sans toutefois atteindre l'importance de Turcat-Méry. D'une manière générale nous n'avons que très peu de renseignements les concernant et de plus cette liste est certainement incomplète. Si des lecteurs avaient des informations complémentaires nous les passerons volontiers pour le plus grand plaisir de tous. En attendant voici les noms que nous avons retrouvés avec l'aide de notre vieil ami américain W.S. Jaro lui aussi est un passionné de l'histoire des marques françaises.

BERARD

Ets Bérard et Cie

165, avenue du Prado

quelques voitures à pétrole en 1900/1901 avec moteur de leur fabrication

CAFFORT

S.A. des Ets Caffort

Cette affaire fabriqua à Paris dans les premières années vingt des 8 CV flat-twin. On nous a affirmé que la construction aurait commencé à Marseille où l'usine fabriquait des moteurs.

CODER

Ets Industriels Coder, Matériel roulant

25 Boulevard Saint-Marcel

Cette fabrique bien connue de citernes, remorques et wagons a fait il y a 20/25 ans des camions légers à accumulateurs.

DUFOUR

S.A. des Camions et Moteurs Dufour

19, rue de la République

quelques camions vers 1908

FAVEL

Fabrique de Véhicules Automobiles

Electriques Légers (F.A.V.E.L.)

132, avenue du Prado

Cette affaire a produit pendant l'occupation des voitures électriques 4/5 places ainsi que des camionnettes 400 Kgs (modèles exposés à la Foire de Lyon en 1941 où le "tenancier" du stand nous refusa le prospectus prétextant que nous étions trop jeune. . .)

FOURTOUL

L. Fourtoul, Constructeur

24, rue Fongate

quelques tricycles électriques vers 1900

MEYNADIER

Ets Ménadier

60, rue de la République

voitures à pétrole à moteur "Gyptis" vers 1907-08

PAULET

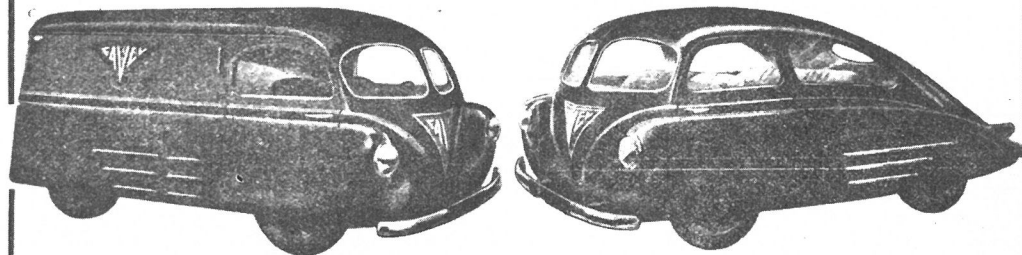
Automobiles Léon Paulet

Sté Mécanique du Rhône

4, boulevard Michelet

Cette firme qui existe toujours et fait de la mécanique générale a produit entre 1922 et 1925 de grosses voitures de luxe qui ressemblaient aux Hispano. La publicité montrait un coupé-chauffeur posé sur une mappemonde avec une légende comme "la Léon Paulet domine le monde". Le moteur 6 cylindres 3 L500 culbuté avait été dessiné par un ancien de Delage l'ingénieur Michelat. Trois Paulet dont une transformée à l'électricité pendant l'occupation seraient encore en existence.

FABRICATION DE VEHICULES AUTOMOBILES ELECTRIQUES LÉGERS F.A.V.E.L.



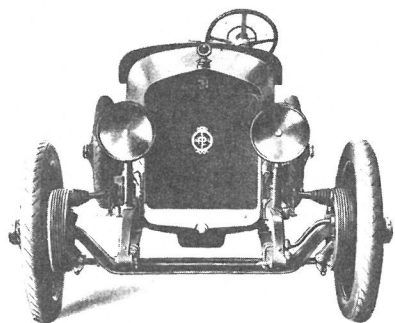
FOURGONNETTE 400 KILOS

COACH 4/5 PLACES

F.A.V.E.L. 132, Avenue du Prado **MARSEILLE** Téléph. Prado 26.82 - Dragon 11.82

La 6 cylindres PAULET

(75x130)



SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS PAULET

..... Société Anonyme au Capital de 6.250.000 Francs

✠ 4, Boulevard Michelet, 4, MARSEILLE ✠

REISACHER-JULIEN

Ets Reisacher-Julien
19-21, avenue du Prado

Vers 1900 M. Reisacher qui construisait des moteurs s'associa avec le carrossier Julien et quelques voitures sortirent sous leurs noms conjugués.

RIPERT

Automobiles Ripert
29/35, avenue du Prado

Monsieur Ripert était avant tout un carrossier et on lui doit le car-Ripert construit vers 1896 qui fut un des premiers véhicules automobiles de transports en commun. Vers 1898/1902 il aurait construit des voitures deux cylindres à brûleurs ainsi que des modèles de grosse puissance qui sont mentionnés dans les résultats des courses du début de siècle.

ROCOURT-MERLIN

Ets Rocourt et Merlin fils
34, avenue du Prado

Monsieur Merlin était carrossier mais il monta vers 1900 quelques voitures avec un moteur "Abeille".

Tels sont les noms que nous avons retrouvés. Nous n'en sommes pas certains mais le constructeur de camions LATIL ne débuta-t-il pas à Marseille ? On nous a aussi signalé un cyclecar du nom de MAGALI qui y aurait été fabriqué vers 1922. Enfin nous terminerons avec quelques mots sur Lucien Bollack le père des fougueuses B.N.C. qui s'était replié à Marseille pendant la guerre. En 1941 il y a construit une voiture électrique qui avait une autonomie de 129 kms, officiellement contrôlée. Il avait prévu de faire une petite série de conduites intérieures et de taxis, mais l'unique châssis fut carrossé en camionnette.

L. Loreille

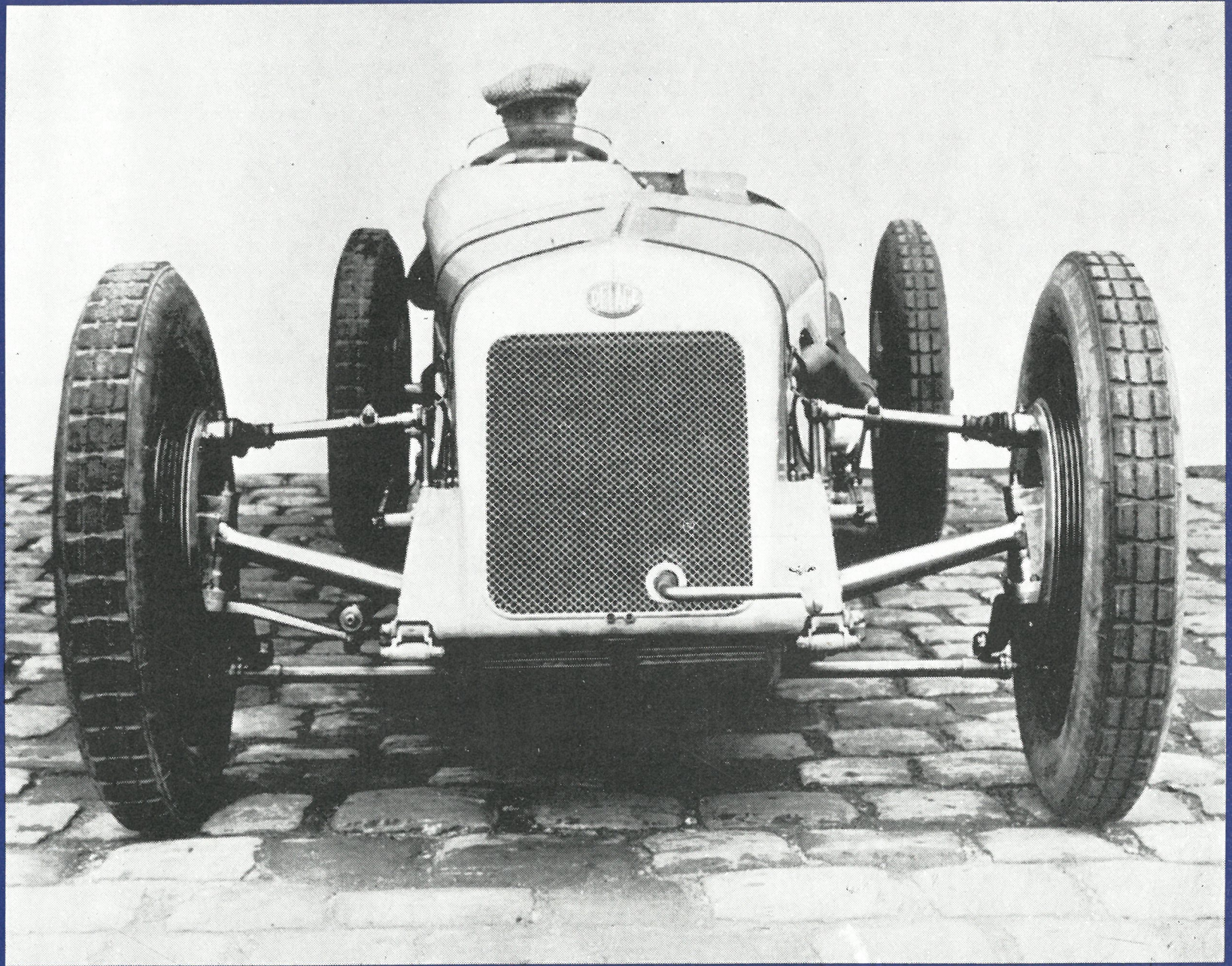
*La Lucien
Pollack
de 1941*



REGENCE

*Sté Marseillaise des Cycles
et Automobiles Régence*
17 Cours Lieutaud

Ce constructeur de cycles et motos a fait quelques voitures à pétrole en 1907-08





LA 1500 cc. GRAND PRIX

par Jacques POTHERAT

LA GRANDE FRAYEUR DES RONDS DE CUIR

Alarmés par les vitesses de pointe obtenues par les voitures de Grands Prix au cours de la saison 1925, les technocrates de l'AIACR décident de châtrer les fringants coursiers. Les ronds de cuir ont peur.

Ils ne sont pas les seuls. Une mesure de première urgence est déjà prise en 1925. Pour ne pas continuer d'exposer inutilement les mécaniciens-passagers, on les met à pied purement et simplement. On conserve cependant le principe de la carrosserie bi-place, la largeur minimum étant fixée à 80 centimètres. Ce n'est pas si bête que cela peut paraître au premier abord, la portion congrue dévolue au passager absent sera le facteur des transmissions désaxées, intermédiaire précédant la monoplace.

Viennent ensuite une cascade de mesures paradoxales. Afin de limiter la vitesse on réduit la cylindrée de deux litres à quinze cent, ce qui a pour effets immédiats de faire passer la formule Grand Prix dans ce que l'on considèrerait avant comme les voiturettes. Ces dernières descendent à onze cent, formule qui va s'avérer florissante. Ensuite on décide d'abaisser le poids maximum de 650 à 600 kilos, ce qui annule partiellement les effets de la réduction de cylindrée.

C'est alors une belle levée de boucliers. Pilotes et constructeurs commencent à bouder, allégeants que l'abaissement du poids se fait au détriment de la solidité et par conséquent de la sécurité. Et chacun de prédire les plus affreux désastres, les plus abominables catastrophes. Il est de bon ton d'affirmer que seule une poignée de champions chevronnés, de vieux brisquards du volant, peuvent tirer la substance de l'ancienne formule deux litres, sans pour cela se planter systématiquement ou tout simplement se faire peur.

Malgré leur peu d'enthousiasme initial, tous les constructeurs européens se mettent au diapason discordant de l'AIACR. Ainsi Fiat, Bugatti, Maserati, Chiribiri, Talbot et Delage. Et les américains...

De l'autre côté de l'Atlantique, où l'oncle Sam se fiche pourtant de la vieille Europe comme de son premier verre de bourbon, on suit. On espère avec la formule quinze-cent attirer quelques nouveaux challengers aux 500 Miles. On espère égale-

ment réduire le nombre des pilotes qui passent par dessus l'anneau de brique, par suite d'une mauvaise estimation des principes de la force centrifuge. Cependant le poids limite et la nécessité de deux places ne sont pas retenus. Viendront alors sur notre continent une Duesenberg et deux Miller rebaptisées pour la circonstance Cooper Spécial.

En 1927, l'AIACR revient sur ses pas et ramène le poids limite à 700 kilos mais la formule 1500 est moribonde. Lassés par les querelles byzantines agitant la fédération, les constructeurs rendent la main - comme quoi il n'est pas nouveau de voir les fédérations s'empêtrer dans des mesures stériles, fermons la parenthèse, suivez mon regard - donc l'AIACR se débattrait pendant les trois années à venir dans un fatras de règlements contradictoires, avec une obstination méritoire.

Par la faute de l'incapacité des autorités à définir une formule, la formule 1500 qui est des plus intéressante, une des plus riche, cédera la place à une période d'obscurantisme médiéval semblable au grand trou 1908-1912. La bride sur le cou est laissée à la formule "libre", mais ceci est une autre histoire.

LOUIS DELAGE, SON COEUR EST PARTAGE

Dans la fièvre entourant les préparatifs de la saison 1926, les amateurs ont de quoi se passionner. Les guettent-ils professionnels de la presse automobile se posent des questions. Bugatti on connaît, mais les autres ?

Sous son chapeau melon-tiare surmonté de sa belle aurole encore toute neuve, le pape de Molsheim se sent en sécurité. Surtout ne rien toucher pour l'instant, un petit compresseur fera très bien l'affaire. Attends mon coco, tu vas voir...

Chaperonnés par le groupe Sunbeam-Talbot-Darraq, Coatalen, Bertarione et Becchia font un sérieux effort pour sortir une voiture de conception originale. Mais nous reviendrons un autre jour sur le sujet.

Dans son château du Pecq, Louis Delage se frotte les mains. Les affaires sont bonnes. Ses succès commerciaux prouvent s'il en est besoin, la qualité de sa production. Les petites femmes de Paris qu'il affectionne tant, occupent une grande

place dans son cœur, mais pas toute la place. Son cœur est partagé, son second tableau de chasse constitue un impressionnant palmarès.

Un palmarès enviable, non pas un ou deux coups d'éclat pour relancer la vente, mais une progression régulière. Sur plus de vingt ans. Déjà avant 14, avec le Grand Prix des Voiturettes 1908, Boulogne 1911, le Grand Prix de France 1913 et les 500 Miles 1914. Après la guerre Delage tourne un peu en rond avec le 5 litres ou la 10 litres 12 cylindres. Un couplé au Grand Prix de l'A.C.F. 1925 assorti d'un tiercé au Grand Prix d'Espagne avec la 12 cylindres 2 litres, lui remonte le moral et remet tout en question.

Delage est sacré champion d'Europe, il faut faire mieux la prochaine fois.

Faites moi de la bonne mécanique, je vous ferai de la bonne finance. Fidèle à sa devise : ne faire qu'une chose, mais la bien faire, Louis Delage n'a pas le mauvais goût de se piquer d'être un génie inspiré de la mécanique. Intelligent, il s'entoure de ce qui se fait de mieux en matière de techniciens.

C'est là qu'intervient toute la science d'Albert Lory. Après avoir fait ses classes chez Salmson au département aéronautique, il passe un bref instant chez S.C.A.P., puis un beau matin débarque chez Delage. Assisté par son fidèle adjoint Gauthier il commence par se faire remarquer en donnant un sérieux coup de fouet au V 12 de Planchon.

Il a un peu la tête de Glenn Miller. Avec ses petites lunettes cerclées de fer, il campe, tout-à-fait le personnage du savant besogneux et maniaque. Il l'est. Lory tenant à son indépendance obtient que le service course soit séparé du reste de l'usine. La mécanique raffinée comme la bonne cuisine, se mitonne en officine. Plus tard il réalisera la C.T.A. Arsenal et l'Etoile Filante Renault.

Lorsque Delage donne son blanc seing pour la formule 1500, Lory est prêt.

LA 1500 1926 : LE CAHIER DE BROUILLON

Toutes les chances ont été mises de côté afin d'obtenir une tenue de route parfaite, défiant toute concurrence. Largement contrecoudé et surbaissé, le châssis est suspendu à l'avant comme à l'arrière par de courts ressorts semi-elliptiques, dont l'action est renforcée par des amortisseurs Hartford.

Confondant 1500 Delage et 1500 Talbot, dans une erreur coupable, on impute à tort à Lory le principe de l'alignement moteur-arbre-pont décalé, ou plutôt "désaxé". Le premier pignouf venu n'a qu'à jeter un œil sur le pont arrière et surtout sur le centrage de la manivelle traversant le radiateur de part en part. Il sera renseigné.

A propos de radiateur celui-ci est descendu entre les mains avant du châssis, toujours pour abaisser le centre de gravité. La voiture est ainsi si basse que le bouchon de radiateur est sensiblement au même niveau que le haut des pneus des roues avant.

La boîte comporte cinq rapports : quatrième en prise directe et une cinquième que nous considérerons comme un over-drive. Un servo frein est actionné par la boîte. L'embrayage est multi-disques.

Comme jusqu'ici vous avez été bien sages, je vous ai laissé le meilleur pour la fin : le moteur. Un chouette moteur, à baver devant. Pas dessus.

Lory et son équipe sont obsédés par une idée fixe : l'élimination du frottement. Leur rêve ? Monter les roulements sur roulements. Personne ne s'étonnera donc de compter 62 roulements, à billes ou à rouleaux, répartis aux divers points stratégiques de la petite merveille.

Bloc cylindre borgne et carter en aluminium. 8 cylindres en ligne. 55,8 x 76 ce qui nous donne 1488 cc. Deux arbres à cames. Deux soupapes par cylindres. Simple allumage. Jusque là rien de bien excitant, mais patientez un peu et voici les petits gadgets. Le vilebrequin en une seule pièce, équilibré, avec contrepoids, travaille sur neuf paliers à rouleaux. Les arbres à cames travaillent également sur neuf paliers à billes. Pas mal ?

Pour nourrir tous ça, deux compresseurs montés latéralement, à gauche. Deux Roots faisant la respiration artificielle à deux carburateurs Zenith. Recette de carburant : alcool, essence, benzol, éther sulfurique, ricin. Un cocktail Molotov pour gourmet.

Résultat : huit mille tours minutes et 170 chevaux. Dans la série des nombres mystérieux, le cap fatidique des cent chevaux au litre est franchi. C'est un évènement.

LA GROSSE FARCE DU GRAND PRIX DE FRANCE 1926

Grande première, à Miramas, de la formule 1500. Les enthousiastes piaffent d'impatience. Ils peuvent attendre longtemps. . .

Déjà on constate chez les constructeurs, un manque d'enthousiasme certain, à remplir les fiches d'inscription. Delage et Talbot se font tirer l'oreille. Seul Sima-Viollet se précipite. Le jour du départ personne, sauf. . .

Sauf Bugatti. Avec trois voitures aux mains de Goux, Costantini et de Vizcaya. La course est morne. De Vizcaya est dans les choux au quarante cinquième tour. Goux tourne autour de Costantini et lui prend quinze tours. Goux est premier avec 100 tours.

Ainsi Bugatti gagne son premier Grand Prix de France. Il n'y a pas de quoi pavoiser. Le combat cesse faute de combattant.

LA CHAUFFERETTE IBERIQUE DU GRAND PRIX D'EUROPE 1926

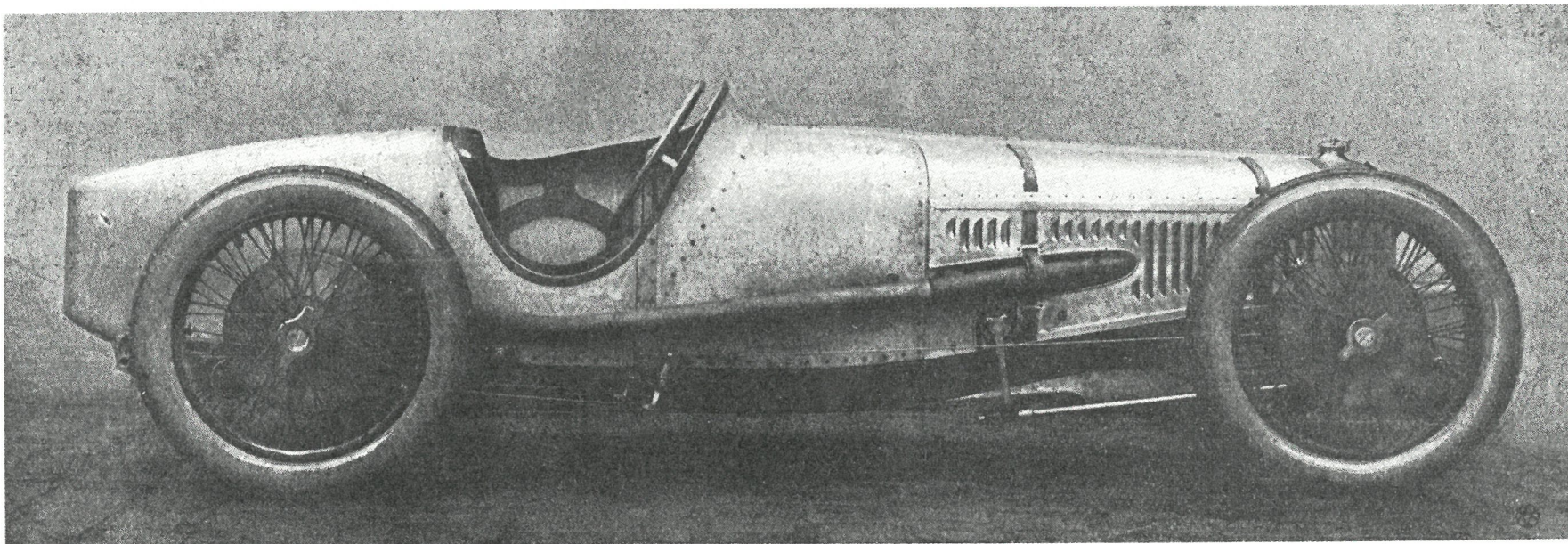
Quatre semaines après le fiasco de Miramas, Delage peut enfin aligner ses trois voitures à Saint-Sébastien, pour le Grand Prix d'Europe disputé sur le circuit de la Sarthe, 780 kilomètres à parcourir.

Ay i que calor, hombre ! Pour se protéger du soleil, Bugatti arbore un superbe casque colonial. La température est particulièrement clémente : 43°. Le fond de l'air n'est pas frais du tout, comme il est de rigueur au nord de l'Espagne en cette saison.

Bugatti nous l'avons déjà dit, est là, avec trois types 39, aux mains de Costantini, Goux et Minoia. Les trois Delage sont confiées à Benoist, Bourlier et Morel.

Dès les premiers tours il est clair que quelque chose va se passer. Delage doit gagner la partie, déjà la marque s'adjuge le record du tour. Louis Delage est bien content, ça chauffe.

En effet ça chauffe. Et même un peu trop. Après une dizaine de tours, les trois Delage s'arrêtent au stand. Benoist complètement asphyxié se fait relayer par Wagner. Morel cumulant une insolation à une brûlure est évacué à l'hôpital. C'est maintenant au tour de Wagner d'être envoyé à l'infirmerie. Bourlier qui semblait avoir tenu le coup s'évanouit dans son stand, au milieu de l'outillage. Ca va mal.



Sénéchal qui passe par là, prend au pied levé le volant de Benoist, Bugatti, sans rancune, offre à Delage son pilote de réserve, Dutilleux, mais Bourlier reprend le volant malgré son pied droit brûlé. Le vent se lève, heureusement, et la ronde continue. Mais que s'était il donc passé ?

Un malheureux calcul de l'équipe Lory, à placé la sortie de l'échappement juste sous le pied droit de l'infortuné pilote. L'étanchéité de l'habitacle n'est pas fameuse non plus. Sous l'action combinée du chauffe pied "maison", du soleil, et des gaz, la situation est intenable. On bricole, on découpe, on éventre la carrosserie. On fait des trous partout, on prend des bains de pieds. Rien à faire.

Finalement Delage obtient une quatrième et une sixième place et le record du tour. Contestation chez les officiels. Le cas du remplacement par Sénéchal n'était pas réglementaire. Delage fait appel, arguant du fait que Bugatti, son adversaire, est d'accord. La cause est entendue et le bon droit reconnu.

On a eu chaud.

LE BAIN DE PIEDS DE LA VICTOIRE AU BRITISH GRAND PRIX 1926

Réputées pour n'être pas d'un climat particulièrement tropical les Iles Britanniques ne semblent pas poser de problèmes. A peine sortie de la fournaise de l'Enfer iberique, l'équipe Delage traverse la manche. Direction Brooklands, pour le premier Grand Prix comptant pour le championnat d'Europe à être disputé en Angleterre : le British Grand Prix.

Neuf voitures au départ : trois Delage, avec Benoist, Wagner et Sénéchal, trois Talbot aux mains de Divo, Moriceau et Seagrave. Les anglais engagent une Aston Martin pilotée par Eyston et une Halford Spécial pilotée par son constructeur Halford. Une seule et unique Bugatti entre les mains de Malcom Campbell.

Sans aller jusqu'à prétendre comme le fit le major Seagrave que l'on pouvait entendre le bruit produit par la vapeur dégagée par l'eau froide qui rafraîchissait les pieds des pilotes, il faut reconnaître que l'on assiste à une sérieuse séance de bains de pieds. Encore une fois la chaleur incommode les pilotes. Wagner utilise force baquets d'eau. Pendant ce temps Sénéchal, tourne. Tourne, tant et si bien qu'il gagnera. Mais pour Wagner les choses vont de plus en plus mal. Le tuyau d'échappement, s'accommodant mal du pot "Brooklands" obligatoire, met le feu à la voiture.

Enfin une première place que Sénéchal partage avec Wagner venu lui donner un coup de main après son abandon et une troisième place pour Benoist. Entre les deux, une Bugatti. Victoire ne tenant qu'à un cheveu, aussi est-il temps de réagir.

AVANT LA FIN DU JEU, DELAGE REPREND SES BILLES ET RENTRE CHEZ LUI

Lâcheté ? Pas le moins du monde, ce n'est pas dans les manières de Louis DELAGE, simplement un peu de recul pour mieux sauter. Juste le temps de trouver son second souffle.

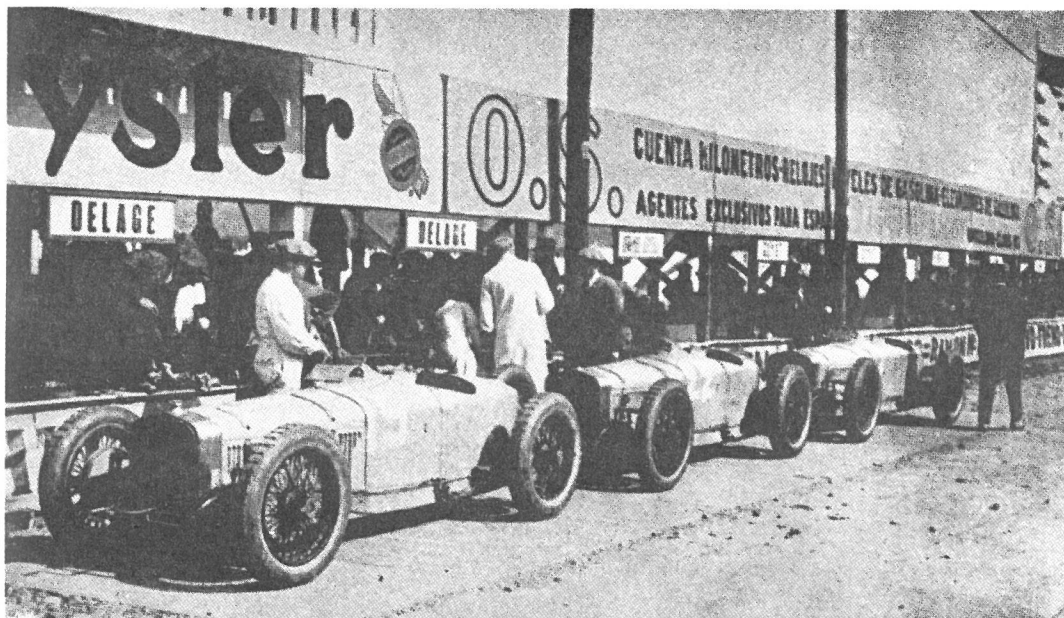
Aucune Delage sur la grille de départ du Grand Prix

d'Italie disputé à Monza, dernière grande épreuve de la saison 26. Bugatti a donc les coudees franches une fois de plus.

Pendant ce temps là à Courbevoie on s'affaire à soigner les dents de sagesse des 1500. Il semble évident que pour supprimer le supplice de la rôtissoire, il n'y a qu'une solution. Sans demi-mesure.

Lory et ses acolytes se collent à leurs planches et redessinent la culasse en la retournant virtuellement de 180°. Les soupapes et les tubulures d'échappement, causes directes des échauffements intempestifs, sont maintenant placées à gauche. Evidemment ceci ne va pas sans problèmes, car le tube de direction gêne le montage des deux compresseurs. Finalement la solution est trouvée : en monter un seul, de même puissance, à l'avant du moteur. Pendant que la voiture est démontée on en profite pour déporter la ligne moteur-transmission-pont sur la gauche, dans le style des 1500 Talbot. Le pilote gagne ainsi un peu plus d'espace vital et conduit avec l'arbre de transmission sous l'aisselle gauche. Le passage de la manivelle ne correspond plus à l'alignement de la dent de loup. Une modification entraînant une autre, il est nécessaire de prévoir de nouveaux radiateurs. Pour obtenir un meilleur CX, il sera incliné façon Talbot. Ce n'est d'ailleurs plus qu'une calandre postiche, habillant un faisceau vertical classique. Notons au passage que le moteur a récupéré quelques chevaux supplémentaires. Ce qui ne fait jamais de mal.

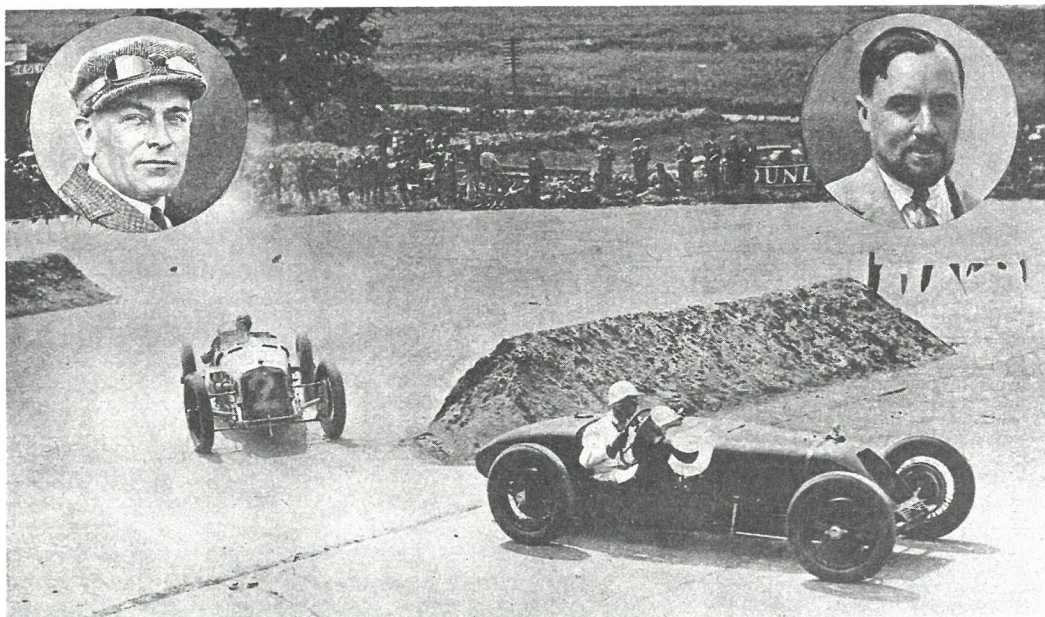
Un beau matin, la presse est conviée à une petite réunion dans la cour de l'usine. L'essayeur a mis sa plus belle casquette écossaise et une pochette blanche parfumée pour présenter la



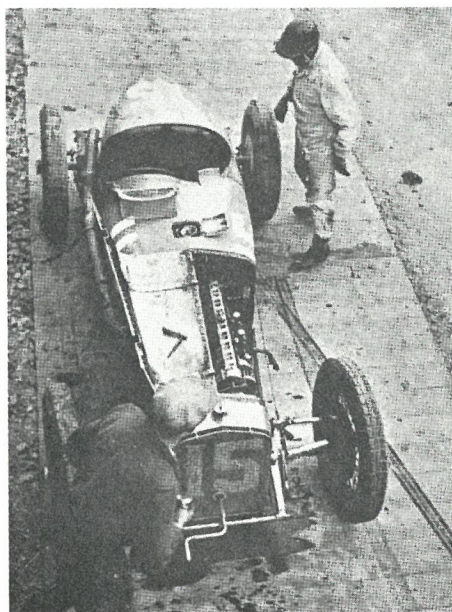
San Sébastien 1926



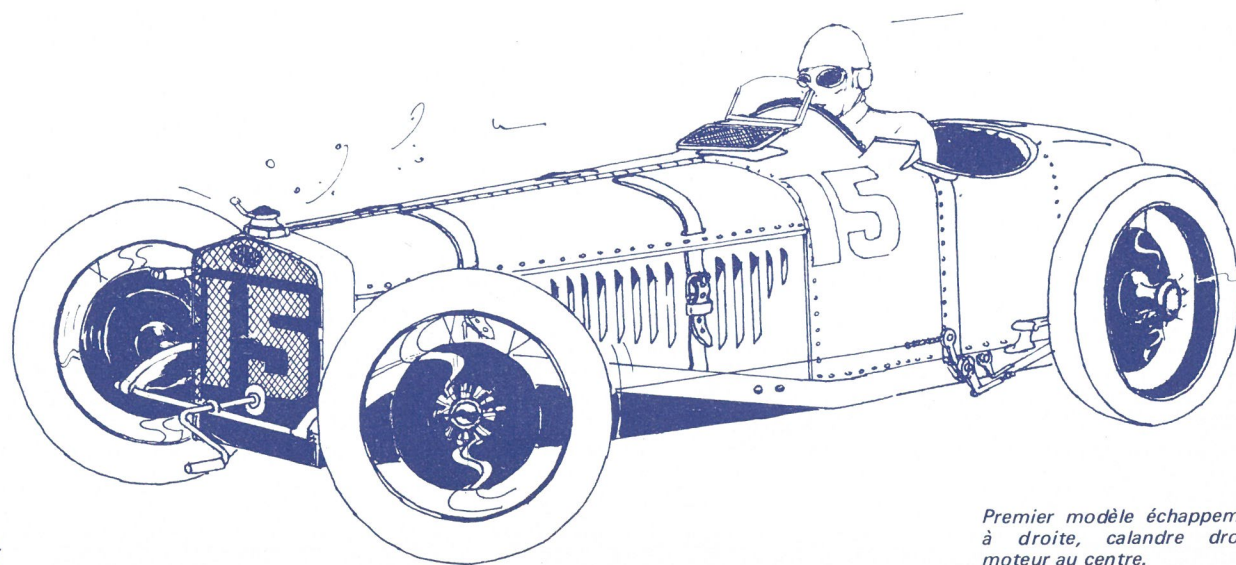
BOURLIER évanoui. . . .



en médaillon : Wagner à gauche, Sénéchal à droite. British Grand Prix 1926, Brooklands.



San Sébastien 1926, Sénéchal prend le relais.



Premier modèle échappement à droite, calandre droite, moteur au centre.

nouvelle version du monstre maison. La bête a belle allure. Cette fois-ci le radiateur est nettement en dessous du niveau des roues. La bête a aussi l'air méchant et la "chaufferette" n'est plus qu'un mauvais souvenir.

En avant-première, il semble judicieux d'aller tester une voiture à Monthléry à l'occasion du Grand Prix d'Ouverture 1927. Tout n'est pas encore fin prêt, aussi bricole-t-on en vitesse une calandre "nouveau style" à partir d'un vieux radiateur. Il faudra penser à tirer les oreilles du fournisseur. Talbot est absent, mais Bugatti a envoyé une deux litres et deux 1500. Benoist se promène gentiment car il pleut, et gagne.

Avec une voiture qui marche bien, les pilotes sont contents. Ils ont maintenant l'assurance d'avoir les doigts de pieds au frais. L'avenir est rose, Delage alors remet ses billes dans le jeu.

A L'ULTIME SECONDE, COUP DE THEATRE A MONTLHERY POUR LE GRAND PRIX DE FRANCE 1927

En dépit du mauvais temps en début de matinée, cent mille spectateurs sont venus à Monthléry. Bugatti, Talbot et Delage, réputés au meilleur de leur forme, voilà de quoi attirer du monde.

Coup de théâtre. A l'ultime seconde, alors que l'on se prépare à passer du paddock à la piste, voilà que les haut parleurs annoncent la stupéfiante nouvelle : "Bugatti déclare forfait...". La réaction du public ne se fait pas attendre, il conspu le constructeur : "il a peur, il a la trouille...".

En fait c'est un peu ça. Mais Bugatti lui-même, entre deux coups de chapeau-melon-à-trous (brevet Bugatti n°...'), s'expliquera avec beaucoup d'élégance. Arrivés tard, avec trois voitures, Goux, Conelli et Dubonnet (celui de Dubonnet... Dubonnet) n'ont pu s'entraîner suffisamment. D'autre part les mécaniques n'étant pas au point, une nuit de travail acharné n'apporta aucun résultat. Estimant qu'il perdu d'avance, il abandonne afin de ne pas gêner les autres concurrents en encombrant inutilement la piste. Ah, les nobles sentiments...

Au départ, sept voitures : trois Delage avec Benoist, Bourlier et Morel. Trois Talbots aux mains de Wagner maintenant passé à l'ennemi, Divo et Williams, et l'Halford-Spécial conduite par Eyston.

Profitant de la rentrée des classes et toujours soucieux de parfaire votre éducation automobile, j'ouvre une petite parenthèse. Première leçon : l'Halford-Spécial. Ouvrez vos cahiers. Le major F.B. Halford installe un moteur double arbres conçu par lui-même dans un châssis Aston Martin 1922 Grand Prix. Avec six cylindres et un compresseur, ses maigres 130 chevaux ne lui laissent aucune perspective d'avenir. A part quelques succès à Brooklands, personne n'en fera des gorges chaudes, mais vous aurez l'air instruit en plaçant ça dans la conversation. Revenons à nos moutons.

Dès le premier tour la course est fertile en événements. Wagner est encore en train d'essayer de démarrer à la manivelle que déjà Divo arrive en trombe ayant bouclé le premier tour, 12 kilomètres, talonné par Benoist et Williams. Au troisième tour Benoist est en tête défonçant le record du tour, qu'il améliorera encore avant la fin. Morel s'arrête pour changer ses pneus, repart, et revient avec des ennuis de pompe à essence. Williams éprouve également des troubles d'alimentation.

Presque toutes les voitures sont obligées, à mi-course, de changer leurs pneus. Bourlier stoppe pour un changement de bougies et reprend sa seconde place. Divo abandonne à cause des problèmes posés par ses soupapes, son mécanicien pousse la voiture hors du circuit. Wagner rend la main également, il chauffe et sa magnéto donne des signes de fatigue. Sur sa voiture trop lente et mal mise au point, Eyston est distancé depuis longtemps.

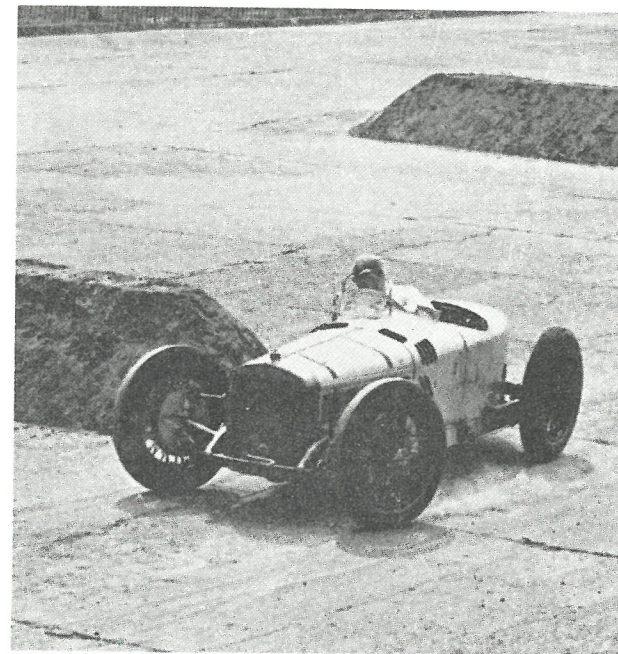
Un, deux trois. Delage a gagné les trois premières places !

AU MILIEU D'UN NUAGE DE POUSSIERE, J'ATTENDAIS LE CHOC BRUTAL, NOUS DIT BENOIST APRES LE G.P. D'ESPAGNE 1927.

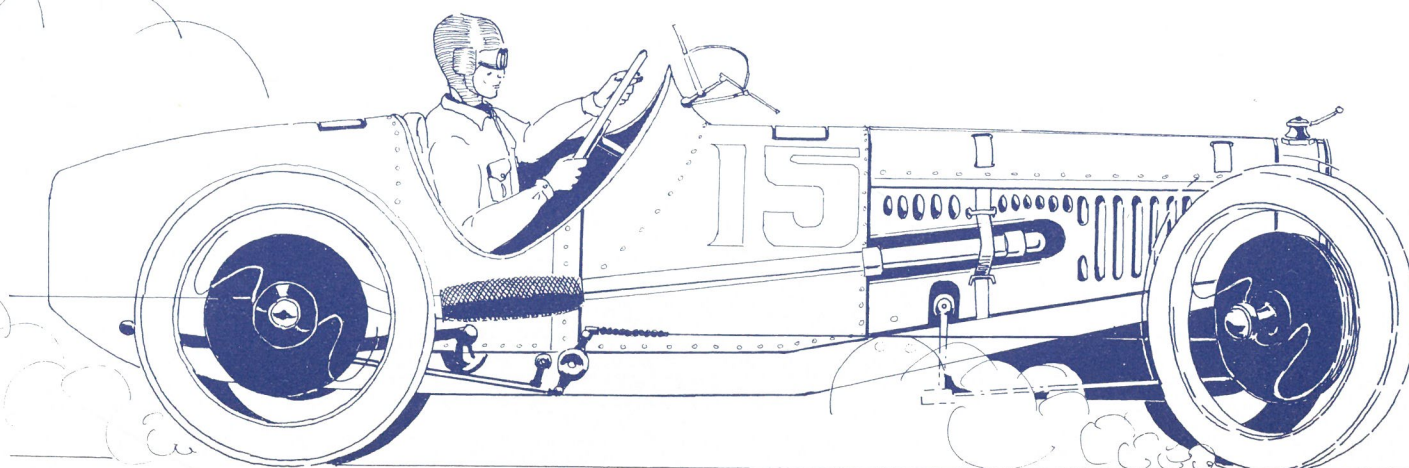
Alphonse XIII Roi d'Espagne met un point d'honneur à présider le Grand Prix. Comme il a été bien sage, Bugatti en récompense lui met sous le nez son cocktail américano-italo-alsacien. La Royale à carrosserie de Packard. Aussi laide qu'une choucroute napolitaine pourrait être une insulte à la cuisine. Malheureusement le Roi sera détrôné avant même d'avoir mis les pieds dans la pachydermique automobile.

Une semaine après le Grand Prix de Saint-Sébastien, le Grand Prix d'Espagne est disputé, toujours à Saint-Sébastien, sur 692 kilomètres.

Encore une fois nous assistons à une reprise du duel Bugatti-Delage. Les pilotes de Molsheim, Conelli, Materassi, Dubonnet et Chiron (en remplacement) ont eu tout loisir de s'entraîner une semaine avant, au Grand Prix de Saint-Sébastien. Delage est représenté par Benoist, Bourlier et Morel, avec Sénéchal l'homme des situations désespérées, en réserve. Montée par Palacios, une Maserati amène un peu d'originalité.



Benoist à l'entraînement, Brooklands 1926.



A. Matris 79

Dès le départ, à son habitude, Benoist fonce en tête, talonné par Materassi. Roue dans roue. Les Delages sont bien plus puissantes en ligne droite, mais les Bugatti s'affirment d'une grande maniabilité dans les virages. Dans la foule la tension monte. Tous les regards sont cristallisés sur l'affrontement Materassi Benoist. Gêné par Bourlier, à un tour de retard, Benoist est obligé de lever le pied en le dépassant. C'est le moment qu'attend Materassi. Pied à la planche, il les dépasse tout les deux. Puis, conscient de son avantage dans les virages, il multiplie les risques pour garder sa place. Toujours à la limite de l'accident.

En débouchant sur le pont franchissant l'Oria, Benoist se trouve pris au piège, au plein cœur d'un fantastique nuage de poussière. Tout est consommé.

"Au milieu du nuage de poussière, j'attendais le choc brutal, dit Benoist. Freinant en catastrophe, debout sur mes freins, je virevolte plusieurs fois sur moi-même. Je pense à Bourlier qui n'est pas loin derrière, et qui peut surgir d'un moment à l'autre".

Retrouvant la maîtrise de son véhicule, Benoist repart sans s'apercevoir qu'il est en sens inverse de la marche. Le long du parapet du pont, la Bugatti gît, les roues tordues. Elle louche. Materassi sort indemne des décombres fumants.

Il reste encore quarante tours à couvrir, Benoist ne sera plus inquiet. A 129,7 de moyenne il remporte le Grand Prix d'Espagne. Un pas de plus vers le Championnat d'Europe.

A VAINCRE SANS PERIL OU TRIOMPHE SANS GLOIRE... MAIS ON MARQUE TOUT DE MEME UN POINT. AINSI A MONZA...

Ayant virtuellement perdu le Grand Prix d'Europe, Bugatti et Talbot ne jugent pas nécessaire de se précipiter au devant

d'une nouvelle déculottée... Delage, très sûr de lui, n'envoie qu'une seule voiture avec son pilote vedette : Benoist.

Sous une pluie battante, La Delage se trouve placée sur la grille de départ entre une O.M. (voir paragraphe suivant) et une Cooper-Spéciale qui n'est autre chose qu'une Miller déguisée. En seconde ligne, une Miller et une Duesenberg, et encore une O.M.

Deuxième leçon. Vraiment pour six francs, vous n'êtes pas volés. L'O.M., initiales des Officine Meccaniche, ce qui dit bien ce que ça veut dire. Huit cylindres, double arbres, et compresseur. Son grand palmarès est Monza 27. Fin de la deuxième leçon.

La concurrence n'est pas à la hauteur. En tête dès le premier tour, Benoist franchit la ligne d'arrivée avec 23 minutes d'avance. En seconde position une O.M. suivie d'une Miller, elle-même pourchassée par l'autres O.M.

Les américaines sont venues en Europe pour frapper l'opinion en vue d'une opération publicitaire de grande envergure. Victimes de leurs freins, de leur boîte à trois vitesses, et du manque de couple de leur compresseur centrifuge dans les bas régimes, leurs prestations ne seront que coups d'épée dans l'eau.

Parallèlement au Grand Prix d'Europe se courre sur le même circuit, mais sur cinq tours au lieu de cinquante, le Grand Prix de Milan. Objet de notre troisième leçon.

Fiat présente son type 806. Une merveille qui éclipse toutes les 1500 de l'époque. Douze cylindres, 1500 à compresseur, extrêmement basse. La petite histoire raconte que le Signor Agnelli furieux de voir que l'on a construit ces voitures sans son accord, ordonne immédiatement leur destruction. C'est dommage car en dépit de son extrême fragilité, la voiture donne plus de chevaux au litre que la 1500 Delage.

ALLEZ DONC VOIR AILLEURS SI J'Y SUIS... ET IL Y ETAIT. AU BRITISH GRAND PRIX

L'honorable A.V. "Ebby" Ebblewhite, plus connu des habitués sous ce sobriquet, baisse son drapeau rouge. Instantanément les bolides bondissent. Enfin presque tous.

Bourlier un peu trop pressé, coupable d'avoir appuyé un peu trop tôt sur le champigno marque le sur-place, se faisant ainsi dépassé par tous les autres. Astuce pour rattraper son erreur et s'épargner des querelles de chiffonnier avec les officiels.

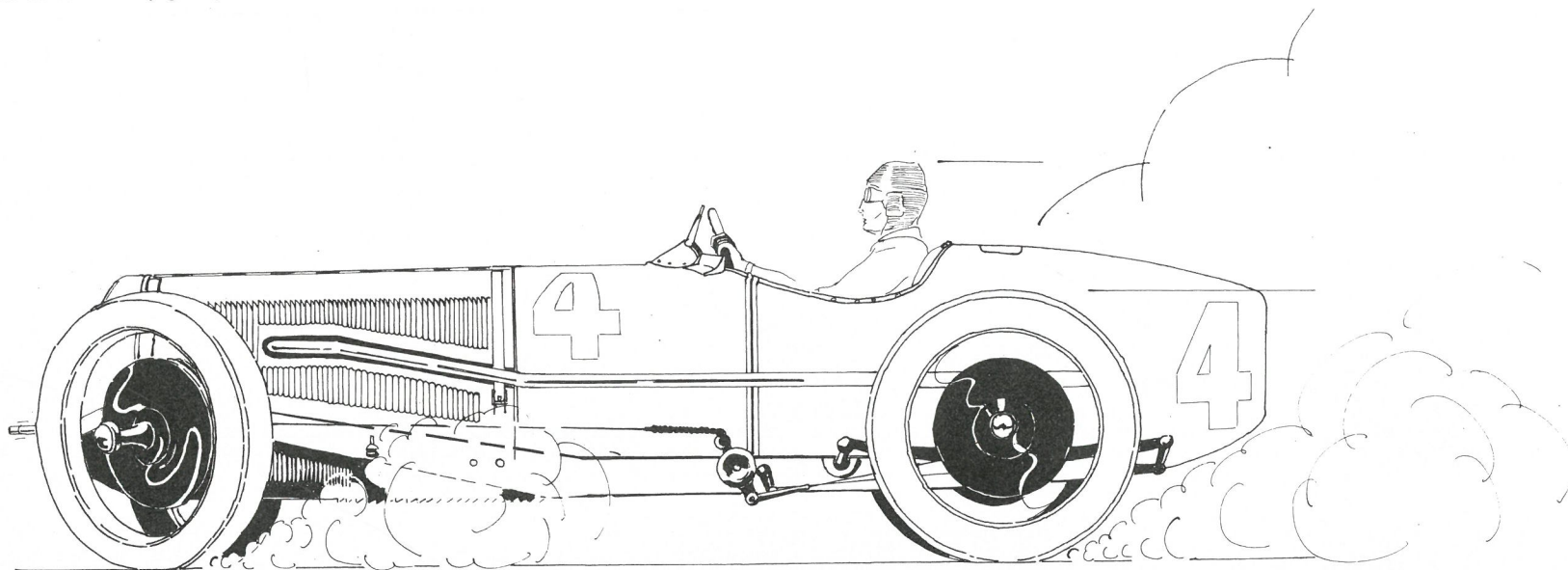
Encore une fois nous voici à Brooklands pour le British Grand Prix, dernier Grand Prix de la formule 1500. Ne voulant pas manquer le sacre de son pilote vedette, Louis Delage boucle ses valises et accompagne son équipe : Benoist, Bourlier et Divo.

Contrairement aux maigres plateaux que nous avons rencontrés au cours des deux saisons écoulées, cette fois-ci nous ne sommes pas déçus : onze voitures.

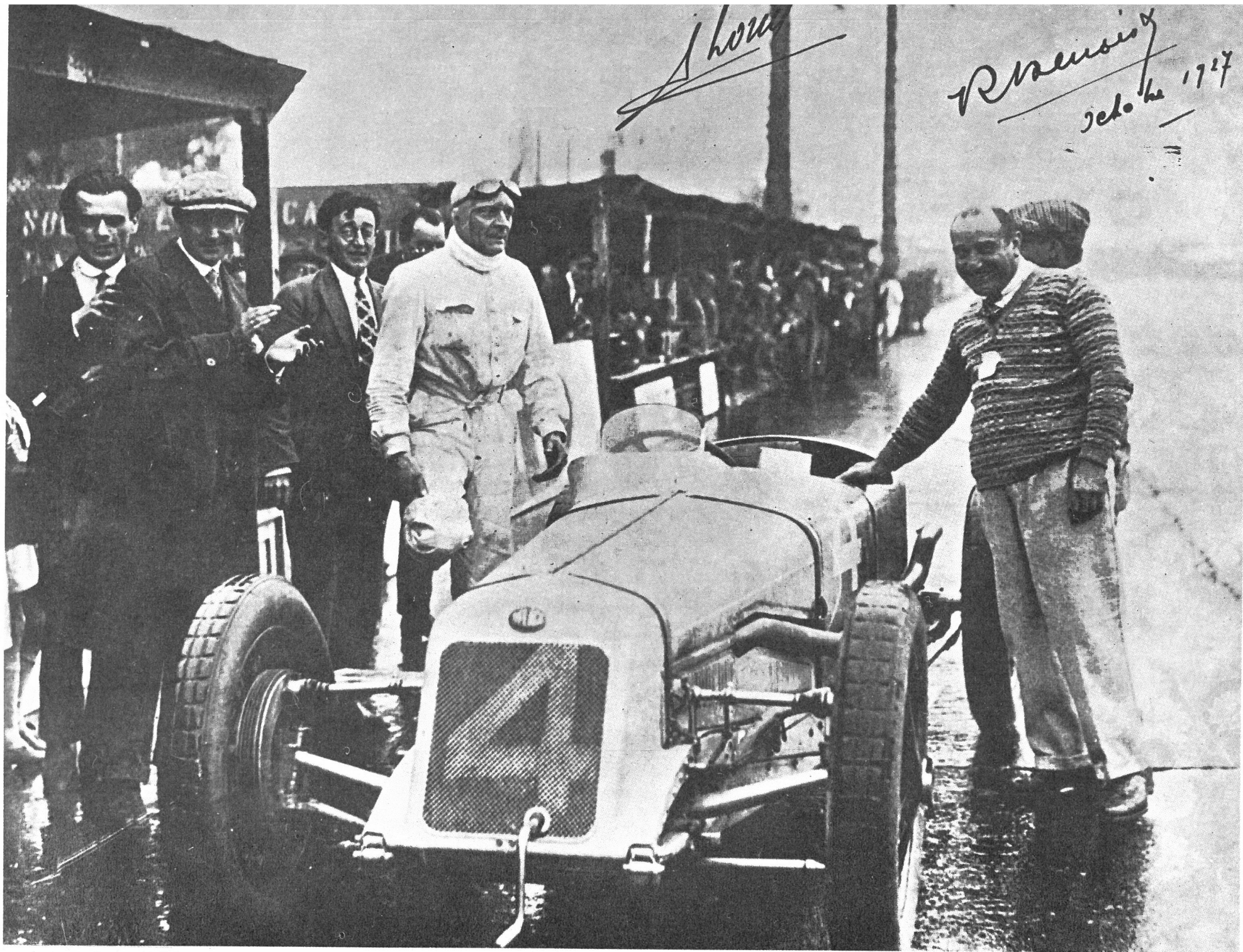
Un grand absent : Talbot, mais personne n'est surpris, on s'en doutait un peu. Six Bugatti, dont trois d'usine, avec Materassi, Conelli et Chiron. Campbell et le Prince Ghika conduisent leur propre voiture, mais Louis d'Erlanger fait courir la sienne par le tandem Eyston-Davis. Enfin pour compléter le plateau : deux "fers à repasser" Thomas-Spécial avec Purdy et Scott.

Appelées ainsi pour leur forme et non à cause de leurs performances, ces deux voitures sont dues à J.G. Parry Thomas, spécialiste de la voiture de record. Encore un petit intermède didactique : leur palmarès n'a rien d'époustouflant, excepté le record de l'heure en 1500. Fermons la parenthèse.

Aborder correctement un virage matérialisé par un tas de sable, sur une piste balisée par de petits drapeaux tendus sur un



Deuxième modèle échappement à gauche, calandre inclinée, moteur décalé.



Benoist et Lory, Monza 1927.

certainement la plus grande difficulté de Brooklands. En la partie du circuit, symbolisant le circuit routier, est au milieu de l'anneau de cette façon.

ès les premiers tours les Thomas sont hors jeu : Purdy a pris d'allumage et l'embrayage de Scott patine. Divo même une crevaison intempestive le rétrograde en troisième. Un joint de pipe d'admission lâche et voilà le Prince tout self-control oublié, se ruant un marteau à la main, mécaniciens affolés. Une colère de roturier. Conelli tombe et de carburant et pousse jusqu'au stand où il s'écroule fatigué.

endant ce temps, Divo a repris la tête. Talonné par la menée à un train d'enfer par Materassi, le trompe-la-mort Sébastien.

second coup du sort, et Divo regagne son stand avec un happement qui pend lamentablement. Avec une lenteur ses mécaniciens entreprennent de réparer. Les ordres du ne se discutent pas : Benoist doit gagner. C'est le pilote Une victoire de Divo ne doit pas compromettre les pour le championnat. Alors on traîne et Divo fait la

mi-course, c'est dans la poche. Benoist est en tête, second et Divo troisième. Chiron suit. Les autres tonnent pour recueillir les miettes. Ainsi on voit Davis, le ur du Mans, sauter à pied joint sur sa manivelle pour rendre la vie à son moteur bloqué. Dépité il s'assoit ite manivelle et tranquillement regarde l'arrivée. Benoist ose alors de faire élargir et rembourrer ce siège improvi-

Un, deux, trois. Encore une fois, Delage et Robert Benoist sont champion d'Europe. Un petit ruban rouge viendra récompenser le grand pilote. C'est, hélas, le dernier Grand Prix de la formule 1500. La formule assassinée dans la fleur de l'âge par l'AIACR. Delage présente sa voiture victorieuse au Salon de Londres. Mais plus dure sera la chute.

COMME UNE DOUAIRIERE DECHUE VEND, UN A UN, SES BIJOUX ...

D'un point de vue basement matérialiste, il est incontestable que la formule 1500 est une faillite. Sous l'angle de la compétition pure, c'est une réussite. Jamais un moteur n'a donné autant de chevaux au litre que les 1500 Fiat et Delage. Dans le domaine technique de la construction des châssis, la formule 1500 est un tournant. On cherche à abaisser le centre de gravité, on s'efforce de réduire au maximum la résistance à l'avancement, on crée les premières monoplaces modernes.

Malheureusement, chaque fois que je vous parle d'une voiture je suis obligé de mettre le nez dans la porte-monnaie du constructeur pour dresser un bilan. Celui de Delage est vide. La formule 1500 lui a coûté très cher. Avec l'avènement de la "trottinette à pros" la clientèle est de moins en moins sensible aux succès en compétition. Terminant sur un coup de maître, Louis Delage estime qu'il est temps d'arrêter les frais. Comme une douairière ayant à faire face à des revers de fortune, il faut vendre les voitures bleue ciel.

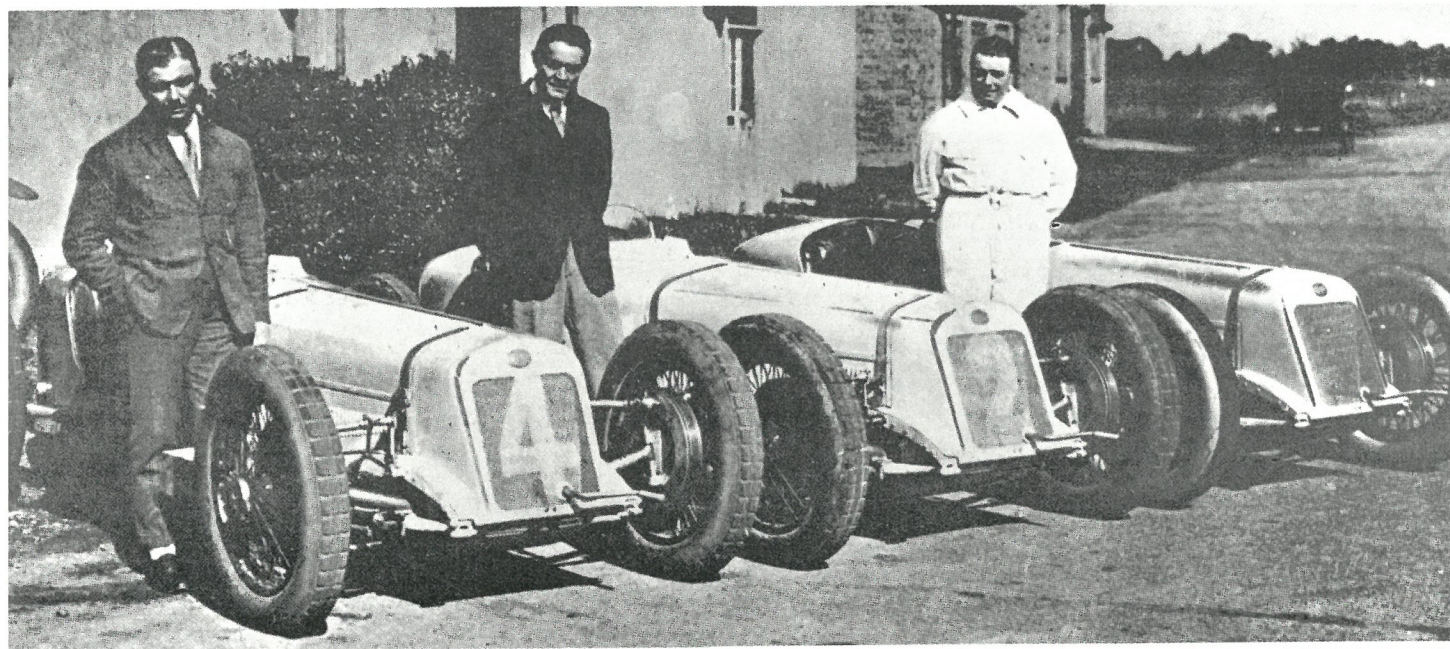
LA GRANDE MARMELADE, LE CHASSE-CROISE, LA VALSE DES PIÈCES DÉTACHÉES

Curieusement cette diaspora mécanique, loin d'être une oubliette, sera un tremplin.

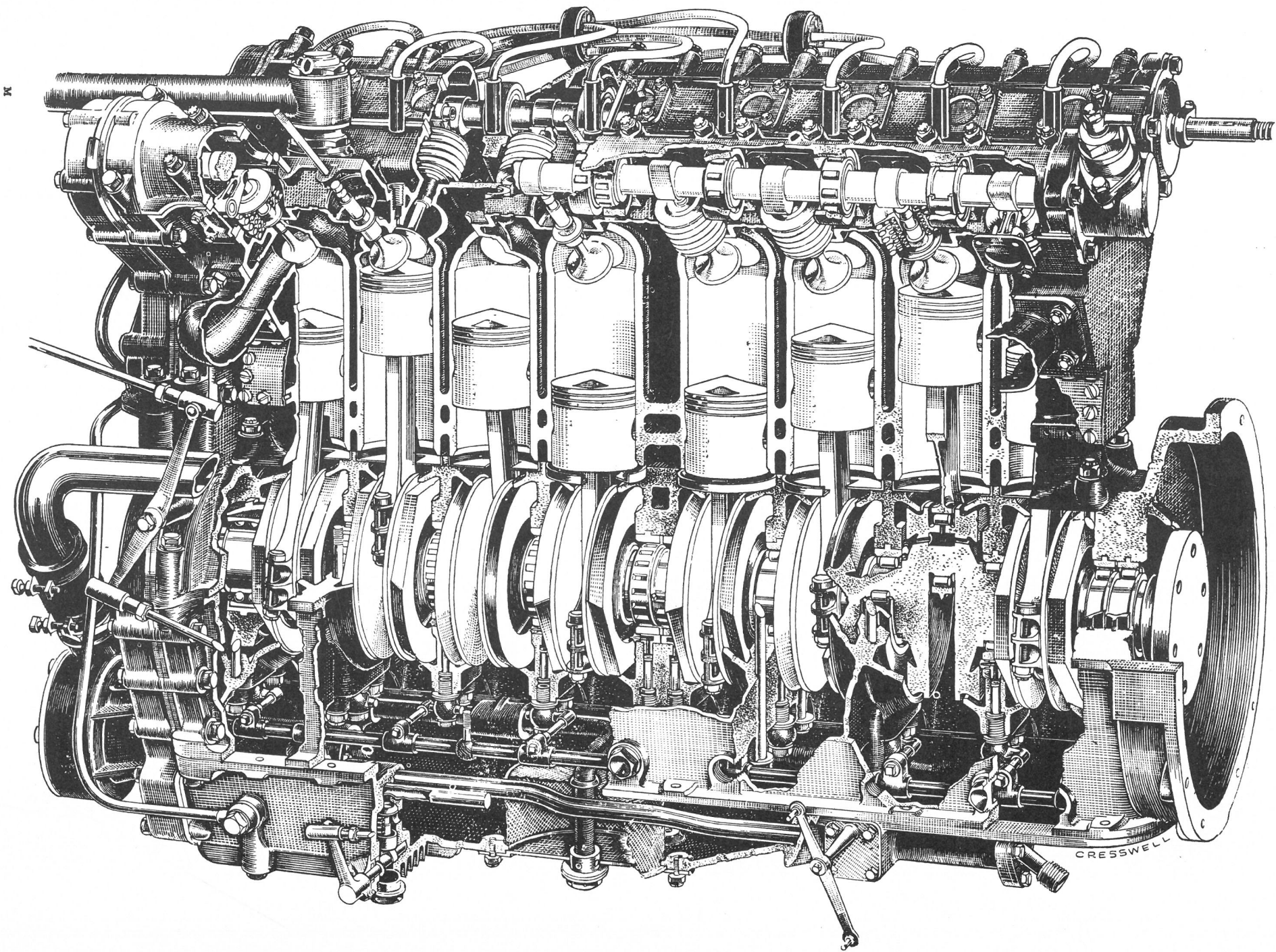
Une tentative américaine avec Louis Chiron, se solde par une septième place aux 500 Miles 1929. Souffrant d'une infériorité de vingt kilomètres heures par rapport aux Miller, la Delage ne pouvait prétendre à une victoire contre des machines adaptées au circuit. Chiron rentre, mais laisse sa voiture ; elle y est toujours.

Bien entendu, c'est en Grande Bretagne que les deux autres poursuivent leurs carrières. Malcom Campbell, fortement impressionné au British Grand Prix en achète une. Coup sur coup en 1928 il s'adjuge les 200 Miles Races et le Grand Prix du Junior Car Club à Brooklands, ainsi que le Grand Prix de Boulogne. Puis Scott reprend la voiture à son compte sans grands succès.

Earl How qui en avait déjà une, rachète celle de Scott et la garde en réserve. Il récupère également tout ce qu'il peut trouver de pièces détachées de par le vaste monde. Avec sa première voiture il gagne le Grand Prix de Dieppe dans sa catégorie, tout en se plaçant troisième au classement général. L'année suivante il remporte l'Avus et trouve encore le temps d'avoir une nouvelle troisième place au Grand Prix de Dieppe, puis une septième place à Pescara. Malheureusement au Grand Prix de Monza il s'entortille autour d'un arbre. Ressortant la voiture de Scott, il continue son périple à travers l'Europe. En 1933 il est troisième à l'Avus et à l'Éifel et en 1935 troisième à Albi et Berne. Maintenant venant d'obtenir une Bugatti 59, il cherche à se débarrasser de sa voiture et du matériel encombrant qui l'accompagne.



de gauche à droite :
Divo
Benoist
Bourlier



APRES LA CURE DE JOUVENCE DE RAMPONI, LA 1500 DELAGE FAIT LA LOI EN CATEGORIE "VOITURETTE"

Deack Seaman cherche une voiture capable de rivaliser avec les 1500 E.R.A. et Maserati. Malheureusement il y a peu d'espoir que ces deux marques lui confient un volant.

Quand Giulio Ramponi qui avait eu vent de l'offre de Earl Howe, vient en parler à Seaman, celui-ci se demande si son fidèle mécanicien n'est pas tombé sur la tête. Une voiture vieille de dix ans ? Mais Ramponi sait convaincre son patron. Le moteur est capable de supporter le gonflage, le châssis peut-être allégé et le freinage amélioré. *"Si vous êtes aussi expert que vous le semblez, je me demande pourquoi j'ai passé tant de temps chez Alfa Roméo, où vraisemblablement je n'ai rien appris !"* Seaman capitule.

Quelques semaines plus tard, plusieurs camions déménagent cette voiture, les restes de la seconde et une montagne de

pièces détachées. Dans le garage de Seaman, à Londres, le travail commence par un démontage complet, châssis à nu.

Jugés trop lourd, le radiateur et le réservoir sont remplacés par des éléments plus légers. La lourde boîte épicyclique montée par Howe est démontée, à la place on met une boîte cinq rapports semblable à celle de la V 12 Delage. L'amélioration du train avant nécessite la fabrication d'un nouvel essieu. La suspension est durcie. Le vieux système des freins actionnés par la boîte de vitesse laisse la place à de nouveaux Lockheed hydrauliques. Une fois ce travail de base terminé, Ramponi s'attaque au moteur.

Le taux de compression est augmenté par l'adjonction de pistons bombés. Le réglage de la distribution est repensé, on utilise de nouvelles pastilles de callage, résistant mieux à l'écrasement. Ramponi passe des heures, et des heures à alléger, équilibrer. Démonte, remonte et redémonte toutes les parties en mouvement. Puis, un jour, toute la fine équipe se retrouve chez Laystall pour les essais au banc. 200 chevaux : Une confortable avance sur les E.R.A. et les Maserati.

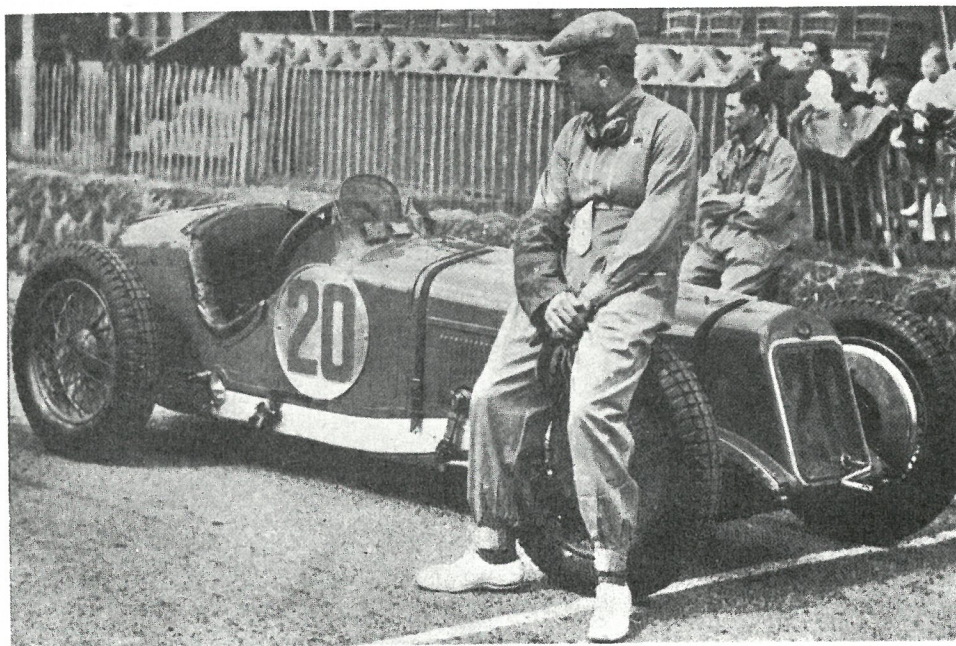
UN PETIT JEUNE HOMME PAUVRE, OH DEAR ? AVEC SA VOITURE TROUVEE AU SCRAPYARD, N'EST-IL-PAS ?

Peinte en noir, avec les roues argent, comme l'article choc d'Henri de Borniol, la voiture fait sa première apparition publique à Donnington en mai 36. Elle gagne les deux courses devant les E.R.A. de Bira et Walker.

Après sa victoire à l'Île de Nan, pour le Grand Prix des Voiturettes du R.A.C., il lessive les neufs E.R.A. engagées. Alors la presse britannique donne libre cours à son imagination. Richard Seaman est présenté comme un jeune homme *"Pennyless"* (sans un rond), qui avait fait le tour des casseurs, comme au Supermarché, afin de trouver de quoi se construire une voiture de Grand Prix. Faut pas pousser. Si j'avais sur mon compte en banque ce que Seaman avait à l'époque sur le sien, je ne serais pas en train de noircir du papier avec des aneries. Marinant dans ma piscine privée avec mes jeunes esclaves nubiles, je contemplerai des nègres musclés cassant des C 4 à coups de marteau, avec leurs propriétaires à l'intérieur. La folie m'égaré, c'est dommage.

Un arrêt de Bourlier au Grand Prix de France 1927. ➔

Earl Howe



Benoist et Louis Delage,
Grand Prix de France
1927.

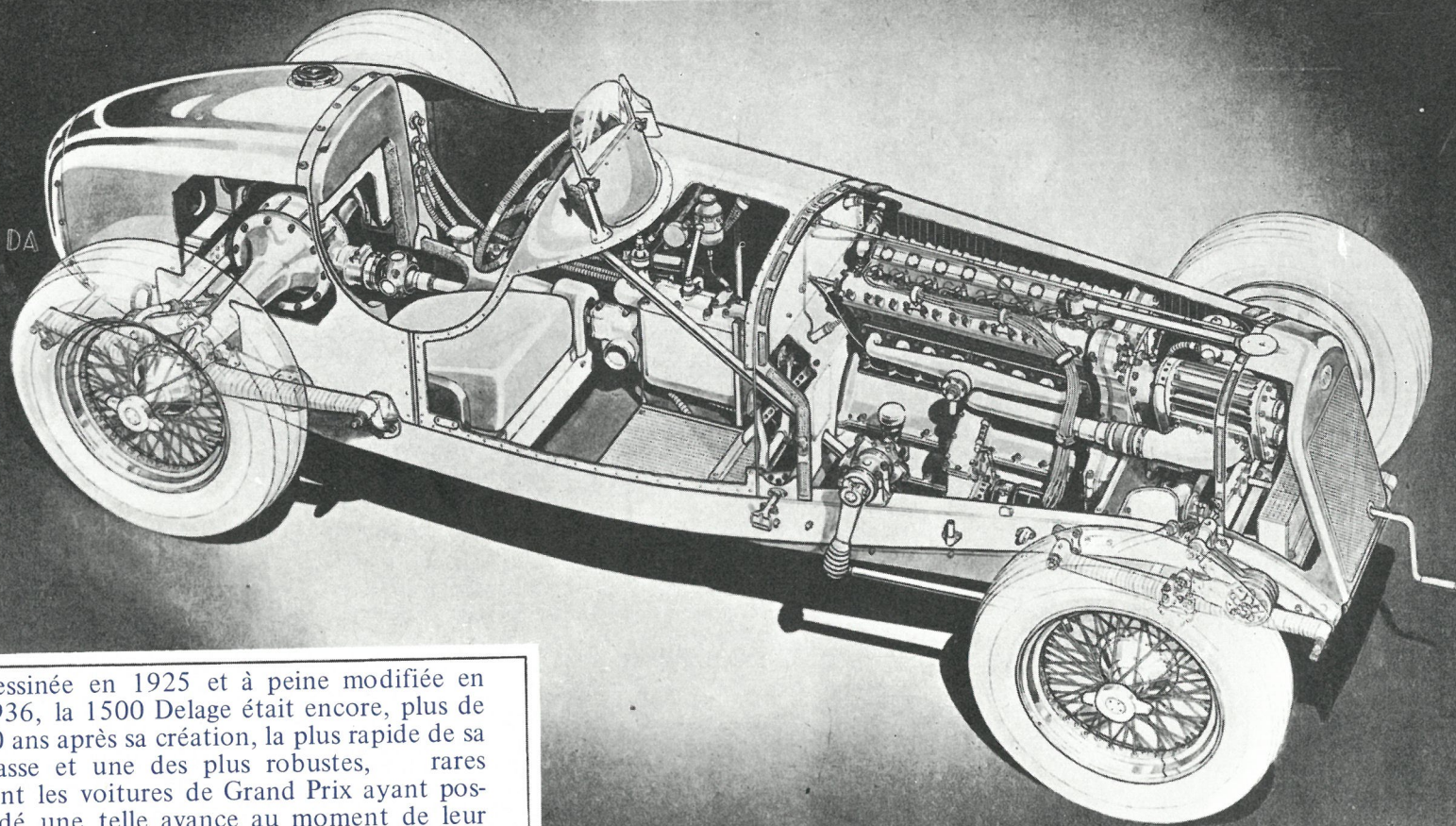




174
Change R. & S. 11/10/23

THE 1,500 c.c. DELAGE

A Highly Successful Racing Car which has won four International races this year—driven by R. J. B. Seaman.



Dessinée en 1925 et à peine modifiée en 1936, la 1500 Delage était encore, plus de 10 ans après sa création, la plus rapide de sa classe et une des plus robustes, rares sont les voitures de Grand Prix ayant possédé une telle avance au moment de leur sortie.

Revenons à Seaman. Il vient au Nurburing. Alors qu'il mène la course au premier tour, il sort de la route. Sans dommage. La semaine suivante, au Grand Prix de Picardie, disputé à Péronne, alors qu'il essaie de doubler Trossi, il percute un mur.

La voiture est ramenée à Londres où l'entourage de Seaman lui conseille fortement de ne pas recommencer l'opération. Deux mois plus tard Seaman et sa Delage sont présents à la Coupe Gianco. Malheureusement à cause de difficultés à la douane, la voiture n'est pas vérifiée en temps voulu. Avec des troubles d'alimentation elle se classe quand même à la sixième place.

Trois semaines de suite, trois grands prix : Pescara, Berne et Donnington. Après la victoire à la Coupe Acerbo (Pescara), les officiels veulent faire démonter le moteur pour vérifier la cylindrée. Ramponi à toutes les peines du monde à obtenir un sursis, il n'aura jamais le temps de remonter pour Berne. La voiture est donc scellée. Succès à Berne, Seaman gagne à une minute trente du second. Pourtant la concurrence est forte : cinq Maserati et six E.R.A. Il faudra attendre trois ans pour qu'une Alfa 158 batte ce record. Donnington : troisième victoire consécutive. Premier au "scratch" et premier dans sa catégorie. A part un changement de bougies, rien n'a été fait sur la voiture durant les trois semaines.

Mais les meilleures choses ont une fin. Soucieuse de s'attacher le concours d'un bon pilote, Mercedes confie un volant à Seaman. De nouveau la Delage est à vendre.

LA GENERATION SPONTANEE, LE CHANT DU CYGNE ? LA RETRAITE...

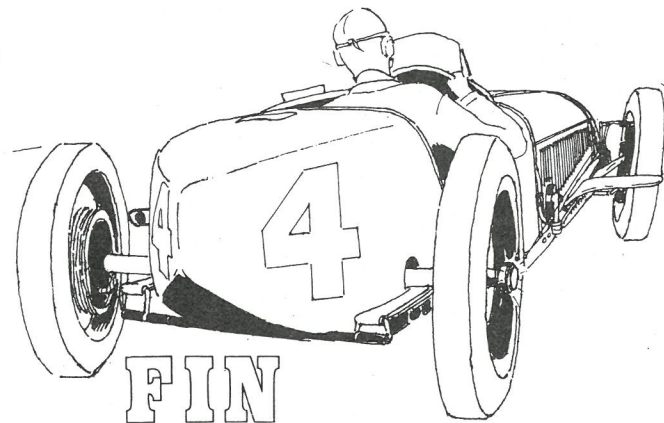
Le tandem siamois Bira-Chula achète la Delage noire et ses impédimenta. Et l'on pourrait croire que c'est reparti.

Malheureusement les deux cousins n'ont pas la main heureuse. Malgré le nouveau châssis équipé d'une suspension avant à roues indépendantes, que Lory réalise pour eux spécialement, l'opération se solde par un fiasco. Lassé le prince de Siam retourne à ses chères E.R.A.

Reg Parnell récupère ce qui est récupérable et se met au travail. C'est la guerre, il a le temps. D'abord il refait la voiture de Seaman, sur son vieux châssis. Comme il lui reste des pièces et les deux châssis de Bira, rien n'est plus facile pour lui que de construire deux autres voitures.

A la reprise des compétitions après la guerre, Rob Walker court sur les trois. Mais conscient de sa valeur, il retire la voiture de Seaman du circuit et entreprend sa restauration le plus près possible des conditions d'origine. Remplaçant le moteur d'un des deux châssis Bira par un moteur E.R.A. type E il donnera du fil à retordre aux Talbot quatre litre cinq.

Nous voilà à la fin de l'histoire des 1500 Delage. Alors que ses voitures courent encore avec succès, Louis Delage en est réduit à coller ses écussons sur des Delahaye. Mais ceci est une autre histoire.

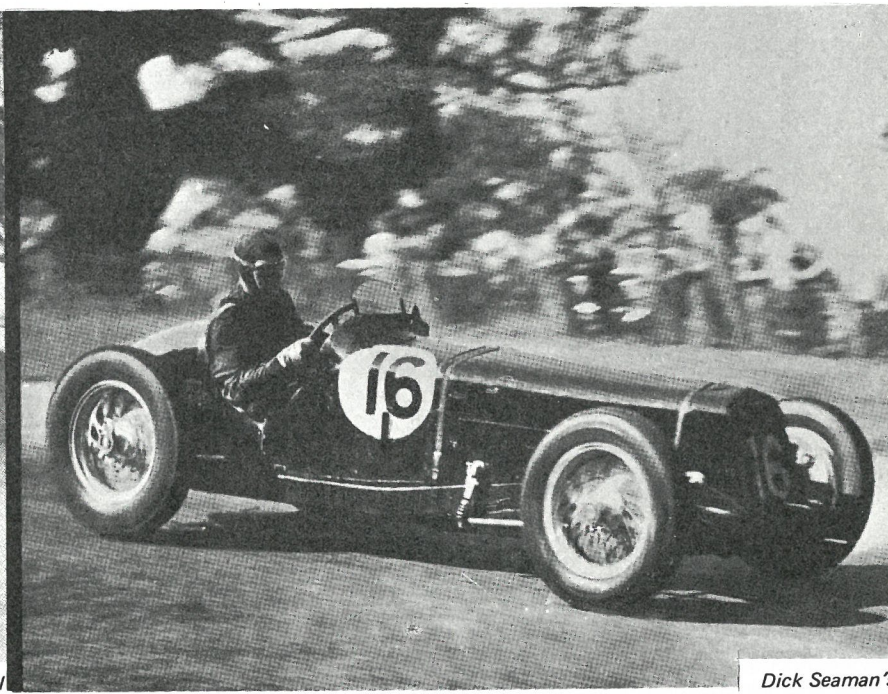


Nous remercions Monsieur Hannover et "Les Amis de Delage", qui nous ont communiqué certains documents illustrant cet article.

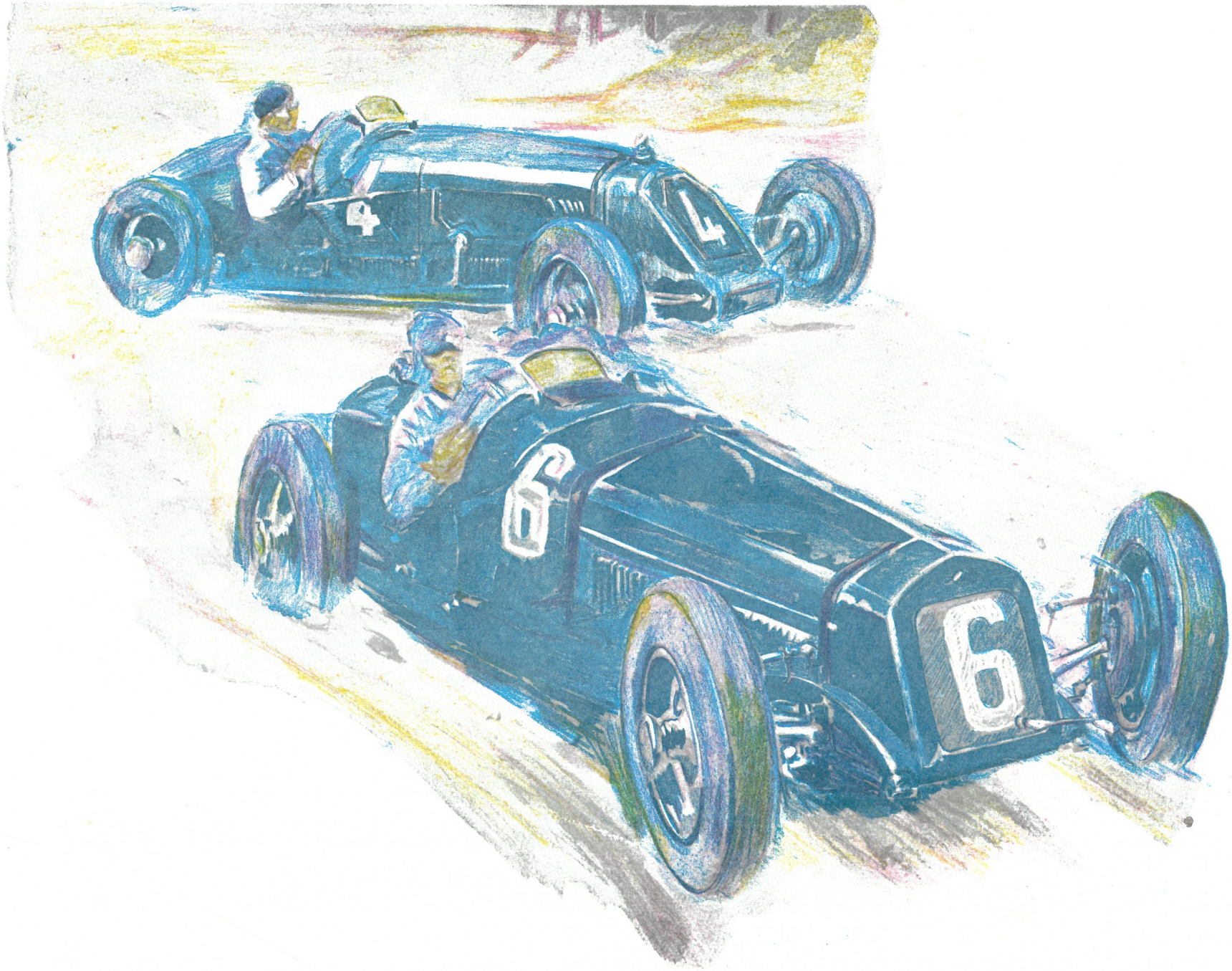
J. Potherat

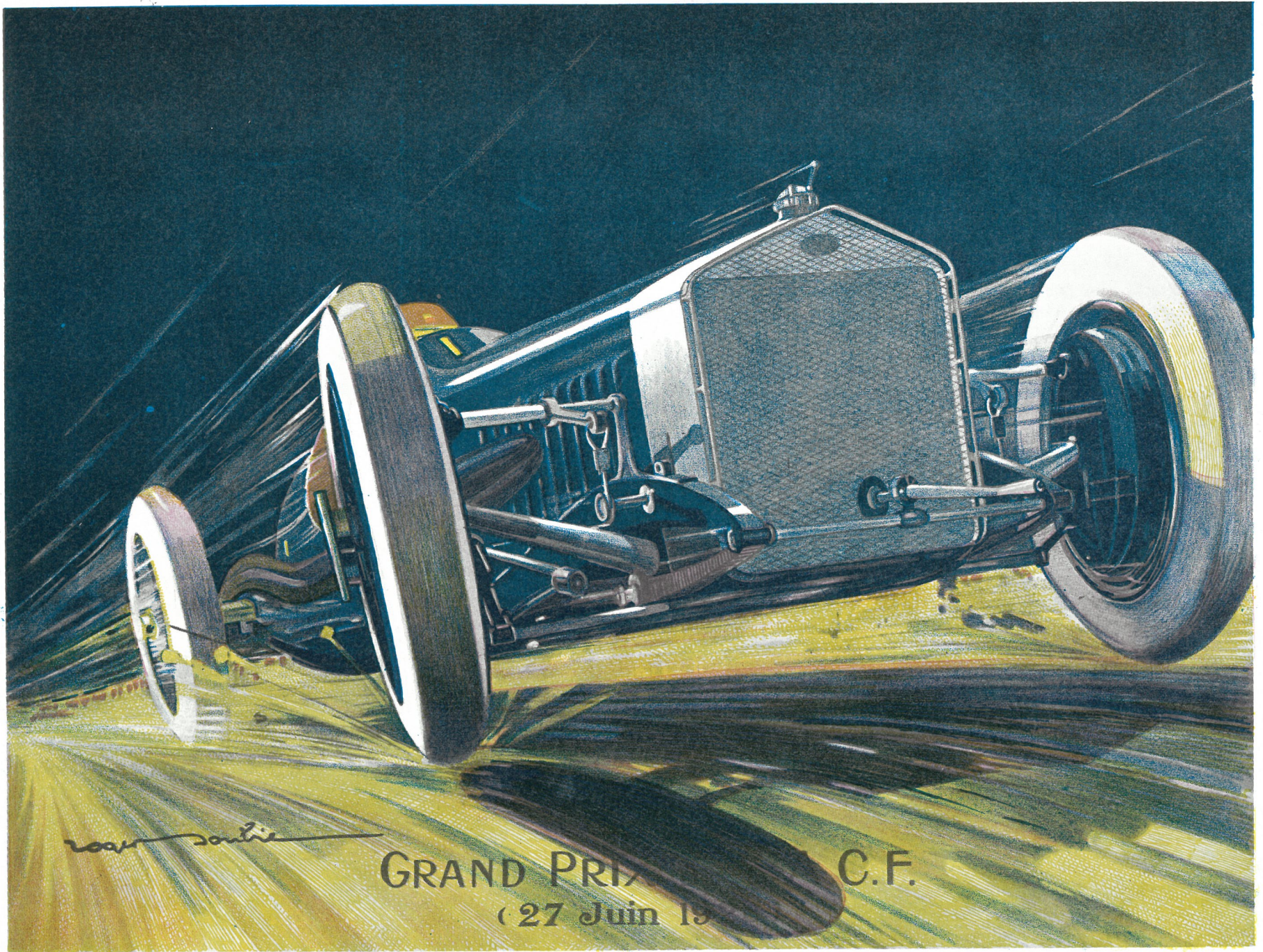


Delage de Reg Parnell



Dick Seaman's.





voiture soude

GRAND PRIX

C.F.

(27 Juin 1905)

RALLYE SALMSON PARIS . DIEPPE

Un compte rendu de rallye ne pouvant guère intéresser que ses participants, pour ceux qui ne voudront aller plus loin commençons par le mot de la fin : c'était un rallye intelligent, c'est rare.

Oécuménisme automobile

Dans un esprit d'oécuménisme automobile certain, l'amicale Salmson avait ouvert les bras à ses rivaux de toujours : les Amilcaristes Saint-Denis jumelés avec le Point du Jour.

Poussant encore plus avant, on ouvre les frontières et l'on obtient un Rallye International : Britanniques, Belges et Français. En fait l'affaire couvait depuis longtemps et des tentatives isolées avaient déjà eu lieu entre l'Amilcar Register, le French Salmson Register et l'Amicale Salmson.

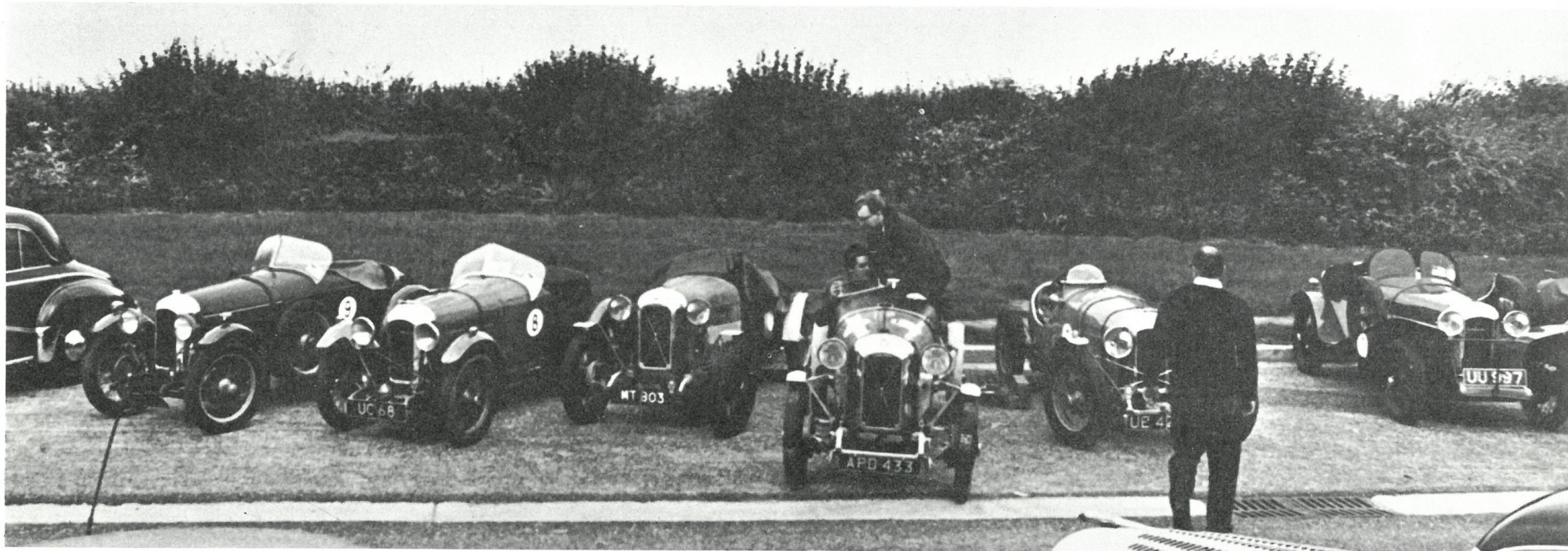
Au départ, trente voitures. Pour que votre bonne foi ne soit pas surprise, il faut que je vous prévienne tout de suite que je ne suis pas un fana des 54 ou des 2 l. 3. J'apprécie le double arbre, mais j'ose émettre des réserves prudentes quant à l'esthétique des carrosseries. Exceptionnellement, chez, Salmson, les dessous sont mieux tenus que la robe.

Le plus beau Salmson était un Amilcar

Et nous voici aux cyclecars et assimilés. Les trois V.A.L. 3, dont une intéressante carrosserie Pegamoïd. Les deux Grands Sports, celui de Chris Draper dans le plus pur style Brooklands et celui de Guy Weightman. Ce dernier controversé, parce que fait à partir d'éléments divers. Seuls les sots peuvent applaudir à l'origine pourrissante mais "*dans son jus*". Ces deux "*Grand-Sport*" marchaient le feu de Dieu, et si Chris vient à Montlhéry comme il projette, nous aurons de bons moments.

Le plus beau Salmson était, je vous prie de bien vouloir accepter mes excuses, un Amilcar C.G.S. Celui de Jean-Paul "*Popaul*" Augendre, une bonne bête qui chasse de race. Dans une débauche de modern-style franco italien, l'Amilcar-Italiano n'était pas mal non plus. Les deux C.G.S. des frères Lyndhurst et Desmond Peacock n'étaient pas mal non plus. N'oublions pas non plus celui de Neil Baker assez édulcoré dans sa forme "*racine*" des plus prononcée.

Bulbeuses à souhaits, Fregates de la Régie ayant grandi trop vite, les 2 l. 3 suivent. Sans goût ni grâce les S 4 de toutes paroisses font transition, entre deux époques diamétralement opposées. Le tout avec des yeux brillants de convoitise, vers le cyclecar.



La promenade des anglais

Il est encore possible de rouler autrement que coude à coude ou pare-chocs contre pare-chocs. Avec itinéraire bien choisi il n'y a aucun problème, même s'il s'agit d'un samedi ou d'un dimanche.

Contrairement à l'habitude généralement répandue je ne vous parlerai pas des bouquets. Ceux-ci sont l'occasion d'ingurgiter tout ce que l'on n'ose manger dans l'année, en des quantités suffisantes pour être assez malade et s'en souvenir l'année suivante.

Les épreuves du dimanche se sont avérées suffisamment sélectives pour donner lieu à un classement. Une idée à retenir la course de côte. Un coup de chapeau en passant pour le handicapé Michel Bornerot.

Même les anglais ne se sont pas trompés de parcours en suivant la carte muette. Osons un mauvais jeu de mot : la promenade des anglais. Et pour terminer, un grand merci au Docteur Granier pour son rallye bien "sympa".

CLASSEMENT GENERAL

1er	Mr. BLANC	2300 S
2ème	Mr. VERNY	S4-61
3ème	Mr. CHARRAS	2300 S
4ème	Mr. LETREGUILLY	S4-E
5ème	Mr. LOUIS	G 72
6ème	Mr. DREUX	S4-E
7ème	Mr. DELION	2300 S
8ème	Mr. RAVILLY	G 72
9ème	Mr. TIBERGE	S4-61
10ème	Mr. BERRIER	G 72
11ème	Mr. PEACOCK	CGS s
12ème	Mr. DOURDOIGNE	2300 S
13ème	Mr. ARNAUD	2300 S
14ème	Mr. VETU	S4-E

15ème	Mr. LEHMANN	2300 S
16ème	Mr. POUGENO	2300 S
17ème	Mr. AUGENDRE	CGS s
18ème	Mr. TREHIN	2300 S
19ème	Mr. LYNDHURST	CGS s
20ème	Mr. WEIGHTMAN	GS
21ème	Mr. DAULIAC	VAL 3
22ème	Mr. JAUBERT	2300 S
23ème	Mr. BONNEROT	S4-61
24ème	Mr. BAKER	CGS s
25ème	Mr. SEVAL	S4-DA
26ème	Mr. DUCHEMIN	VAL 3
27ème	Mr. TILLEUX	VAL 3 série 7
28ème	Mr. LAULAIGNE	2300 S
	Mr. AUGU	S4-61
	Mr. GRIPOIS	G 72



photo Ludo



photo Potherat

PELERINAGE
BENTLEY
AU MANS



Bentley de retour au Mans

Près de quarante ans se sont écoulés depuis la dernière victoire sur le circuit de la Sarthe, aussi pour célébrer avec éclat le cinquantenaire de la marque le "Bentley Driver Club" est revenu en grande pompe dans la cité Mancelle. W.O. Bentley, maintenant âgé de 86 ans, ainsi que plusieurs de ses anciens collaborateurs, était du voyage auquel, soixante dix Bentley de tous types et de toutes époques, participèrent (de la 3 litres de 1921/22 à la continentale, en passant par la Silent Speed Six). Parmi elles, très admirée la fameuse numéro 7 survivante du mémorable carambolage des 24 heures de 1925 à Maison-Blanche.

Toutes ces voitures effectuèrent de nombreux tours sur l'ancien circuit celui dont le tracé passait par la Lune de Pontlieu. En répondant à l'allocution du Président de l'A.C.O. lors de la réception des "Bentley Boys" Monsieur W.O. Bentley dit : "... Je puis vous assurer Monsieur Lelièvre que lorsqu'une Bentley débarque à Dieppe ou à Boulogne elle prend d'instinct la route qui conduit au Mans ..."

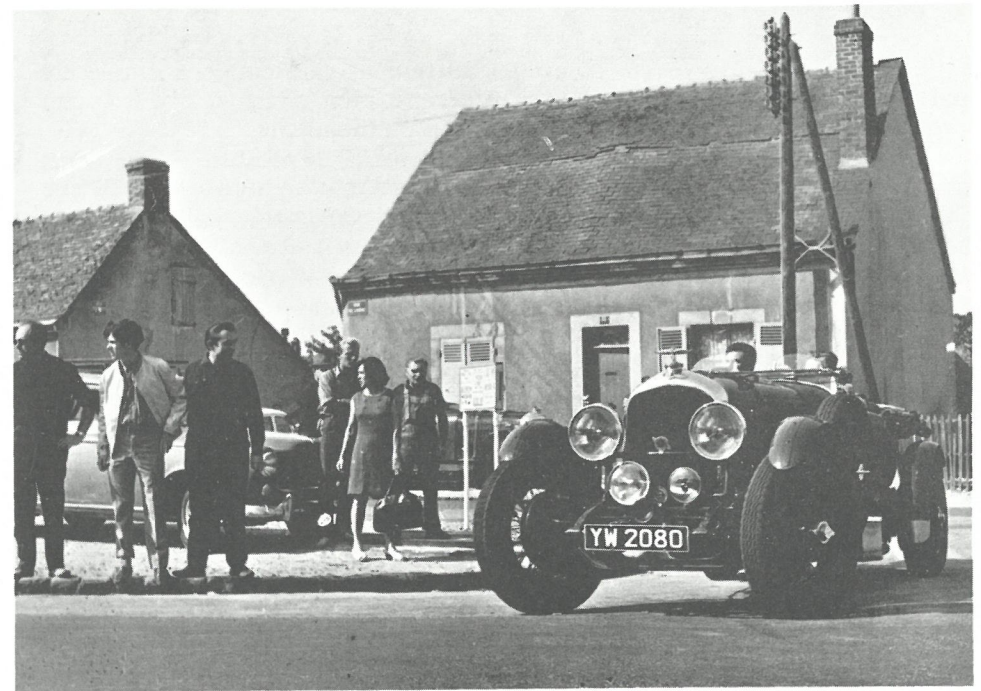


photo Bocage

Les Bentley aux 24 heures de Mans.

13 Participations de 1923 à 1951.

1 victoire d'une équipe d'indépendants :
- 1924 John Duff - F.C. Clément sur une 3 L.

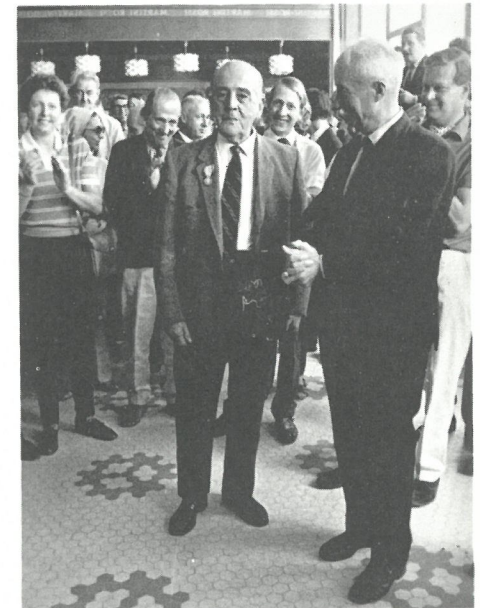
4 victoires de l'équipe officielle sur 6 participations :

- 1927 Davis - Benjafield 3 L
- 1928 Barnato - Birkin 6L 600
- 1929 Barnato - Rubin 4L 400
- 1930 Barnato - Kindston 6L 600

En outre les Bentley terminèrent :

- 5ème en 1923
- 7ème en 1949
- 8ème et 11ème en 1951

31 Bentley prirent part aux 24 H de 1923 à 1951 14 terminèrent.



de face, Monsieur Bentley

LONDON. .VICHY

Ce lundi 18 août, dans la matinée, les photographes et les douaniers accueillirent l'élégant cortège du Rolls-Royce Enthousiast's Club débarquant du ferry-boat de Dieppe.

On suit la "Grégoire" de Monsieur Pichon et à Clères les casseroles et les caméras se croisent dans une sympathique pagaille d'où émergent dignement nos amis anglais. On finit sa dernière bouchée dans le Sédenca-de-Ville, vers Rouen.

Cette Phantom II s'arrête trop souvent, on relègue le capot dans l'habitacle et on essaie de rattraper les autres grâce à l'efficace "motard-balai".

Enfin tout le monde est à Vouvray pour déguster les meilleurs crus du "domaine des Bidaudières". On s'assoit calmement aux chandelles dans une cave de réception : déjà 24 heures que l'on a poussé le "starter", outre-manche ! (les grincheux du Paris-Vic 69 pourront méditer).

A peine le temps d'apprécier le service original et de bon ton, des petits valets "à la française" du Relais des Trois Rivières de Tours et l'on s'arrache d'un bon lit pour partir dans un léger brouillard en direction de Vichy.

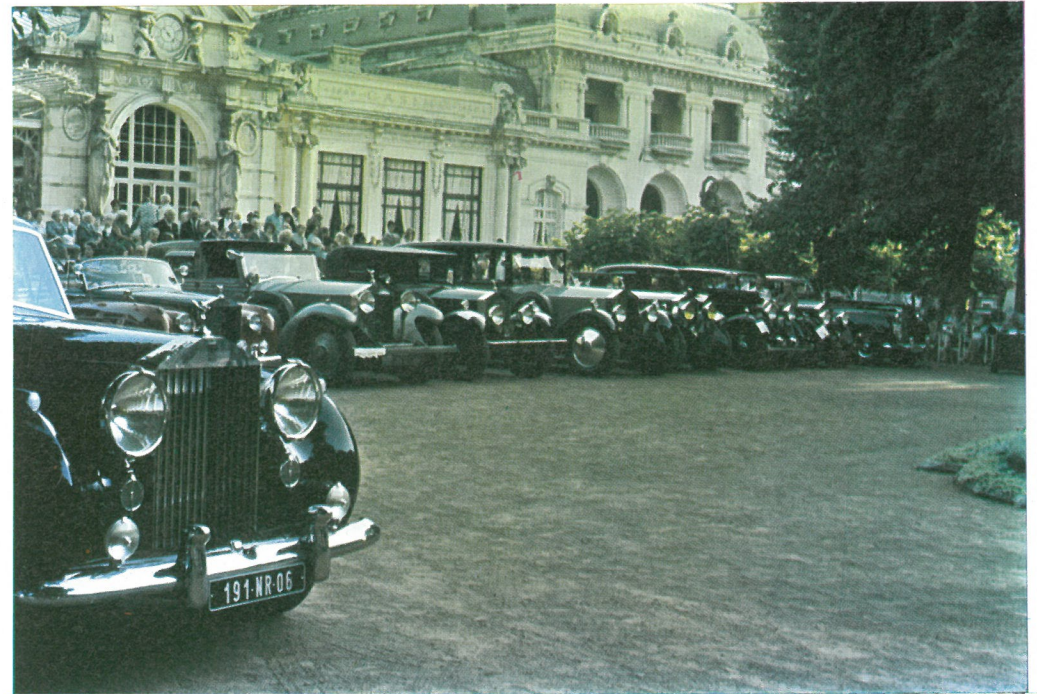
A Vichy où l'on commence à battre la semelle devant la station Antar, la Reine des voitures trahit la politesse des souverains pourtant on le lui pardonne très vite. Malgré leur fatigue, les équipages, éponges et seaux en main, préparent les carrosseries pour le concours d'élégance du Casino.

Après la présentation des voitures modernes, le calme mondain fait place à une frénésie qui frise la petite émeute : plongées ; contre-plongées ; zoom et micros, les envoyés spéciaux sautillent allégrement autour des Rolls-Royce et découvrent pour la plupart les raffinements d'un bar dans une portière et d'une planche de bord en vrai noyer.

Le jury délibère et attribue cinq coupes selon des critères d'élégance, de sport, de rétrospective, de restauration et en hommage à la femme, un peu responsable d'une si belle mascotte !

Opéra-comique et dîner de gala clôturent cette manifestation qui associait la Reine des voitures et la Reine des villes d'eau.

Outre-manche, on prépare déjà sa plus belle pièce pour le prochain Londres/Vichy !





7^e RALLYE "BELLE EPOQUE"

La veille du départ 78 concurrents se présentaient au contrôle technique de la place Bellecour qui allait perdre durant l'après-midi son calme relatif habituel. Ces voitures d'un autre âge créèrent une ambiance animée, multicolore et attirante comme un marché de Provence. Elles étaient venues de tous les coins de France, de Suisse et des lointains U.S.A. Cette fois encore le plateau était de qualité avec 34 marques différentes et un large éventail de modèles allant de la Grégoire 1907 de Michel Astier, la doyenne à la Delahaye 1939 que Jacques du Montant amenait de Limoges. Le règlement les avait répartis dans les catégories habituelles : "Veteran", "Vintage", "Cyclecar" et "Grand Classique". Un curieux hasard voulu que pour la première fois dans les annales du "Belle Epoque" la firme de Dion-Bouton, toujours largement représentée, soit absente.

Deux voitures d'après-guerre, un coach Delahaye-Guilloré 1949 et une décapotable Talbot-Dubos 1951 furent amenées par des participants dont la voiture inscrite n'était pas en état de partir. Bien que trop jeunes pour être dans l'esprit de l'épreuve elles furent finalement admises vu leur caractère exceptionnel.

Les curieux sont nombreux autour de nos belles amies.

Le double phaéton Delahaye 1909 de Jacques Lefranc, fin comme une œuvre d'art a des admirateurs de tous âges. La Rolland-Pilain de N. Toti et la Rolls-Royce de R. Malartre, deux vieilles fidèles sont une fois de plus très entourées, comme la Panhard des frères Chanal, aux cuivres étincelants. Les Bugatti ont encore de nombreux admirateurs et dans le groupe qui assaille celle de M. Chabloz de Lausanne nous avons reconnu, discret mais attentif, un V.I.P. du bugattisme : le président de l'American Bugatti Club, en personne. Jacques Rousseau notre grand historien est là lui aussi, mais en curieux cette année. Dommage. Arrivé à Lyon le matin pour l'assemblée de la F.F.A.E., il scrutait sous les capots cherchant l'anachronisme ou la pièce fautive avant de reprendre le train d'Amsterdam où l'attendait la conférence des formules I.

On retrouve la mignonne petite Renault de L. Desbordes, la Fiat de Caveng à la trompe royale, la Darracq de Chamboredon au palmarès élogieux, puis la Citroën "A" donnée de 1920 de Brand très bien restaurée, ensuite l'Amilcar à pointe Bordino de Faure restée dans son jus, tel qu'elle fut achetée en seconde main vers 1935. Plus loin 3 Delage, deux habituées, celle de Retornaz et celle des frères de Lachaize sont là avec la rarissime "CO" du Baron Gourgaud qui, elle, fait son premier rallye. Les salmsonistes baignent dans le jus divin. Pensez donc il y a 6 Salmson inscrites, sans compter la "2300-S" d'Alain Ogier juste revenue d'un raid éclair Lyon-Istanbul pour servir de voiture-pilote. A la suite de Jacques Fritsch ils vont de la "VAL" de Guéripel à la "S4D" de Marin toutes deux engagées pour la première fois. Ils discutent doctement, comparent, reviennent à l'une, repartent vers l'autre, recommencent, sérieux comme des magistrats. Henri Malartre fait une arrivée remarquée dans sa Lancia grand sport marron et-émeraude. Randon agréable de la popularité il n'en finit pas à serrer les mains qui se tendent vers lui.

Si certaines automobiles font jaillir des exclamations, éclater les bravos et la joie populaire il en est d'autres qui laissent figé et muet. On ne parle plus, on contemple en se frottant les yeux pour s'assurer de ne pas vivre un mythe. C'est les réactions que l'on ressent devant la somptueuse Delage d'André Surmain et le fabuleux cabriolet Isotta-Fraschini de Johnny Thuysbaert. Elles ont la beauté fascinante des déesses antiques. Ces monstres de légende ne laissent personne indifférent et on se prend à envier ceux qui avaient 20 ans en 1930. Le spectacle de la rue devait être quelquefois bien agréable en ce temps-là...

On ne peut parler des voitures engagées sans citer les populaires, toile de fond de tous rallyes. Trop souvent oubliées, quelquefois méprisées tous ces "Trèfle", "NN", "B14", "Quadrilette", "Emy-4", "Araignée" et autre "Super-5" sont nécessaires pour faire vrai, rétablir l'équilibre. Il ne faut pas fausser les esprits et risquer de faire croire à ceux qui n'ont pas connu l'entre-deux-guerre qu'il n'y roulait que des modèles exceptionnels. On ne rencontrait pas un cortège d'Hispano à chaque carrefour, c'est bien "ces petites, ces obscures, ces sans grades" d'aujourd'hui qui faisait le gros du trafic. Maintenant, c'est souvent avec elles que l'on débute dans la voiture ancienne et comme la foule les applaudit autant que les autres nous aurions tort de ne pas en admettre.

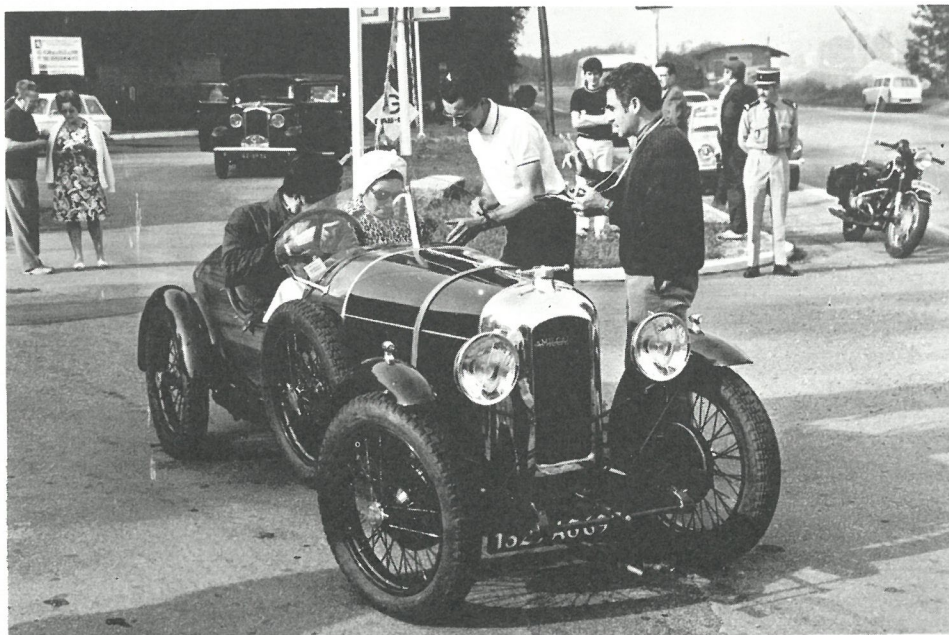
Les organisateurs sont informés des premiers pépins. Comme les marionnettes de notre enfance la S.A.R.A. 1924 de Tarbouriech ne fera que trois petits tours et s'en ira... chez le garagiste. Pas de chance ! On apprend que Patrice de Witte a coulé toutes les bielles de sa Clément-Bayard aux portes de Lyon. Pas de rallye ? C'est mal le connaître. Il frêta un taxi, retourne en Saône et Loire où, avec son équipier Camus, il passe une partie de la nuit à préparer une monture de rechange. Et ils se présenteront le lendemain matin avec une G.M. 1923, mal éveillés mais à l'heure pour la grande aventure. Pierre Bouillot lui aussi a cassé avant d'arriver au contrôle ce qui nous privera du bruit agréable de sa Delahaye. Il restera également dans la course mais avec une Hotchkiss 1939 prêtée par Barthélémy, celle qui avait tractée la Mauve depuis Orange ! Solidarité, amitié, c'est ça les Trapadelles.

Le départ fut donné le matin de la station Shell qui est au pied du Musée de Rochetaillée où les voitures avaient passé la nuit. Nous roulions depuis une heure à peine que nous eûmes à subir les humeurs fantasques de ce mois de Juin décevant. Ce fut les premiers arrêts, non prévus, pour fermer les capotes. Le contrôle de Pelussin, dans la Loire se fit sous un orage diluvien. Les commissaires inscrivait les temps de passage sous des rafales d'eau ce qui donna à l'étape pas mal de souci pour dépolluer les carnets de bord détrempés. Didier Guichard dont la Mors 1913 n'avait ni capote ni pare-brise arriva trempé jusqu'aux moelles.

Depuis 20 Km ses paupières faisaient fonction d'essuie-glace, mais il était ravi trouvant l'expérience formidable. C'est ça

le sport. Le soleil apparut lorsque les difficultés du terrain commencèrent. Un parcours sinueux, difficile et montagneux eut raison de beaucoup de mécanique. On baissait les capotes pour lever les capots ! Il est vrai que les ennuis avaient commencé du matin avec l'Avignonnais Aguiré qui au moment de mettre en route s'aperçut que la magnéto de sa "B2" avait rendu l'âme. Ensuite ce fut le tour de Bernard Aubert dans la traversée de Givors. "En freinant à mort" pour éviter la queue de poisson d'un "zigoto sur une moderne" il cassa sans rémission la transmission de sa vieille Pilain. Chaque côte, et elles étaient nombreuses, avait ses victimes réparant avec des fortunes diverses. On vit les frères Pesenti dans le moteur de leur Chenard-Walcker, puis Michel Payet couché sous sa Trèfle. Plus loin c'était le stéphanois René Ville qui attendait que les 6 cylindres de sa Morris veuillent bien refroidir puis Jo Ramadier assis au milieu de ses outils refaisant, calme et détendu, un linguet de magnéto pour sa S.I.M.A.-Violet.





Lucien Loreille chronomètre en main contrôle les voitures.



La Panhard de M. de Chaumeils d'Issoire



Dans un col, avant Annonay le genevois Centlivres grillait le joint de culasse de sa S.C.A.P. 1923. Dix kilomètres plus loin ses collègues du V.C.C. de Suisse Romande, MM. Lombard et Piguët coulaient une bielle de leur Amilcar, ce qui ne les immobilisa pas longtemps. Ils eurent tôt fait de sortir par dessous la bielle malade et son piston et de repartir sur les 3 cylindres restants. Ils firent ainsi tout le rallye, mais aussi discrets et modestes que bons mécaniciens ils laissèrent leur exploit ignoré et ne furent pas récompensés comme ils l'auraient mérités à l'issue de l'épreuve. Il y en avait encore d'autres éparpillés dans la nature avec leur ration de misère. Jusqu'au contrôle de Saint-Jeurre d'Ay le camion-atelier des garages Atlas ne savait plus où donner de la grue, mais le triomphe que nous réserva la population de Lamastre et la réception de sa Municipalité firent oublier ces mauvais moments, et la bonne humeur régna à nouveau au fin déjeuner qui suivit.

Photos J.P. VALERY

Le Beaumartel blanc servi entre le saumon et l'agneau avait dissipé les dernières amertumes.

Le départ de Lamastre pour l'étape de l'après-midi se fit sous les ovations et un soleil éclatant. Nous approchions du Midi ! Direction le Cheylard et Privas où une escale était prévue sur la place du Champs-de-Mars. Il y avait bien sur l'enthousiasme des foules et le traditionnel vin d'honneur mais en plus une attraction inattendue. Monsieur Mirabel-Chambaud qui participait avec une jolie Renault 1927 nous présentait 5 pièces inédites de sa collection, des camions vétérans de la guerre 1914-18, restaurés à neuf, impeccables. Il y avait un Peugeot, un Renault, un Saurer et deux White de l'U.S. Army. Bravo pour avoir songé à les sauver ! Et à quand une catégorie "*poils lourds*" dans nos rallyes ? Ce ne serait ni farfelu, ni nouveau, elle existait déjà aux premières courses de Limonest vers 1908. Dernière délicate attention des Privadois, de charmantes hôtesse remettaient un souvenir à chaque équipage : un bouquet de fleurs aux dames, un coffret de marrons glacés aux messieurs.

A la sortie de Privas un nouveau tronçon chronométré remet tout le monde dans l'ambiance du sport, puis c'est l'escalade du Col de l'Escrinet dernier passage difficile, mais un jeu d'enfant comparé au parcours du matin. Seule l'Amilcar de Maurice Sauzay semble un peu souffrir. Le radiateur crache des panaches rappelant les beaux jours de la S.N.C.F. avant l'électrification des lignes. Avec la 3 cylindres de Lombard-Piguet nous avions maintenant une "*CGSS*" à vapeur ! Deux types originaux qu'il faudra signaler à Monsieur Hannover ! Le col franchi c'est la descente sur Vals-les-Bains, but de cette première journée, où nous attendait la joie populaire. Le service d'ordre nous dirigea sur l'Hôtel-de-Ville où le Sénateur-Maire, après un chaleureux discours de bienvenue, offrit le champagne à ses hôtes.

La soirée fut réservée à un concours d'élégance automobile au Casino qui revivait pour quelques heures un passé disparu. Sortant une à une de l'ombre ces voitures d'un autre temps et leurs équipages en costume d'époque évoluèrent sous les projecteurs avant de s'immobiliser devant le Jury. Celui-ci composé de personnalités valsoises avait la tâche difficile de les départager.

On consacra la matinée du dimanche à une promenade touristique et détendue dans la campagne cévenole, où alternent des gorges tourmentées, des forêts de châtaigniers et la rocaïlle sauvage. Par La Bastide et Arzac, le cortège gagne Antraigues où le Maire nous accueille sur la place du village offrant à chacun le casse-croûte ardéchois. Une aubaine pour les citadins. Ici pas de pain au mazout, ni de poulet mollasse aux odeurs de poisson, mais le saucisson sans étiquette, la vraie tomme de chèvre, un pain croustillant et bien levé, le tout arrosé du petit vin chanté par Jean Ferrat. Il est aigret et sans prétention mais garanti sans fuchsine. On s'attarde, on en reprend. Ah ! si nous pouvions rester, mais Yvan Perret rassemble ses troupes et nous repartons vers Saint-Andéol. La route serpente dans les champs de bruyère, au loin des ruines antiques, çà et là des fermes au style déjà provençal.

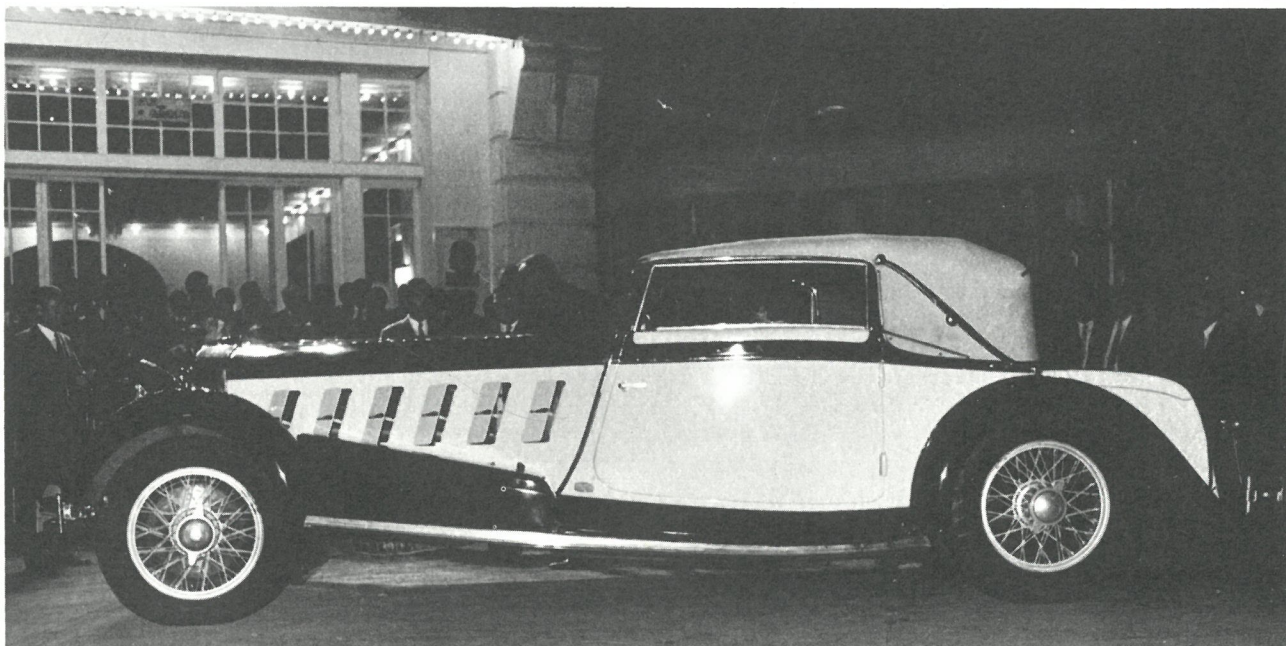
Nous traversons Saint-Julien et arrivons à Aubenas où la Municipalité au grand complet nous accueille au champagne dans un château féodal. Pendant que nous choquons les coupes de l'amitié les voitures subissent, comme aux escales précédentes d'ailleurs, une sympathique prise d'assaut par une volée d'enfants qui ne peuvent résister à la tentation de toucher ces engins qu'ils ne connaissent, pour la plupart, que par les livres ou leurs jouets.

Au retour à Vals, un défilé en ville précéda le banquet officiel qui eut lieu en plein air sous les platanes du Grand Hôtel des Bains. Pour l'après-midi, l'Association Sportive de l'A.C. de

l'Ardèche avait tracé dans le parc du Casino un gymkhana qui allait mettre à l'épreuve la virtuosité, l'adresse et le bon sens des pilotes. Le gymkhana terminé ses acteurs étaient conviés à l'apéritif par l'Automobile Club puis la soirée arriva. Ce fut l'annonce du palmarès, la remise de la plaquette-souvenir, et la distribution des prix à tous les vainqueurs qui furent copieusement applaudis dans une ambiance des plus animées. Les malchanceux ne furent pas non plus oubliés. L'instituteur récompense avec le bonnet glorifié par Jean Charles celui qui s'est particulièrement distingué au cours de l'année scolaire. Les rallyes de voitures anciennes ont aussi leurs élites, ceux qui récoltent les points de pénalisation à la brouette. Les A.A.A. ont coutume d'offrir au meilleur d'entre eux une paire de sabots très convoitée par certains et dont la remise clôture en gaieté la distribution de prix. C'est à Michel Laurent que revint l'illustre mérite d'être la lanterne rouge du classement 1969, place que lui avait chaudement disputée Patrice de Witte. Et, chaussé des bois qui sanctionnait ses efforts, notre ami facétieux improvisa aussitôt sous les bravos de l'assistance, la bourrée endiablée qui ouvrit le grand bal de cette dernière soirée.

Le moment pénible des séparations arriva au petit matin, mais chacun gardera le meilleur souvenir de ces journées trop courtes dans les paysages agréables de cette Ardèche mal connue, de son attachante hospitalité, et où tout se termine par des vins d'honneur... Une fois encore le "*Belle Epoque*" avait été le rallye de la bonne humeur et de l'amitié.

Lucien Loreille



La seigneuriale Isotta Fraschini 8 cyl. ex. greta garbo - présentée au concours d'élégance par son propriétaire M. J. Thuysbaert

automobilistes automobilisme CHRONIQUES

Cette année PARIS/DEAUVILLE se déroulera sur 3 jours (pont du 11 novembre).

- Départ de Paris le samedi 8 novembre de la tour Eiffel,
- Déjeuner à Pacy-s-Eure,
- Arrivée à Deauville entre 16 et 18 heures.

Comme les années précédentes les participants seront logés à l'hôtel Normandy. Dîner à l'hôtel.

- Dimanche 9 novembre présentation des voitures et concours d'élégance à partir de 14h.30. Distribution des prix le soir au cours du dîner de gala à l'hôtel Normandy.

- Lundi matin, défilé des voitures à travers Deauville présentation sur l'esplanade, apéritif au Golf,

- Retour sur Paris le mardi 11 novembre.

Evidemment 3 jours à l'hôtel Normandy nous obligent à demander des frais d'engagement assez élevés. Ceux qui ont déjà participé aux éditions précédentes ont pu apprécier la qualité et le confort de l'hôtel Normandy ; ils ne trouveront certainement pas ces frais trop élevés. Bien entendu TOTAL, toujours fidèle à ce rendez-vous, remplira les réservoirs.

Frais d'inscription :

- par voiture pour 2 personnes (une chambre à grand lit, ou deux petits), 450 F.
- par voiture pour 2 personnes (chambres séparées), 650 F.
- par personne supplémentaire, 350 F

La date limite d'inscription est fixée au mercredi 5 novembre au soir.

L'édition 1969 de PARIS/ROUEN présente une heureuse tentative de conciliation entre anciens et modernes, opposés dans leur traditionnelle querelle.

Il nous semble regrettable que PARIS/ROUEN, qui pourrait devenir le LONDRES/BRIGHTON français, n'ait pas conservé sa formule qui en faisait la seule grande épreuve réservée aux vétérans.

Néanmoins, cette manifestation bien organisée, et qui a bénéficié d'un temps clément à rencontré un succès populaire certain.

photo Ludo

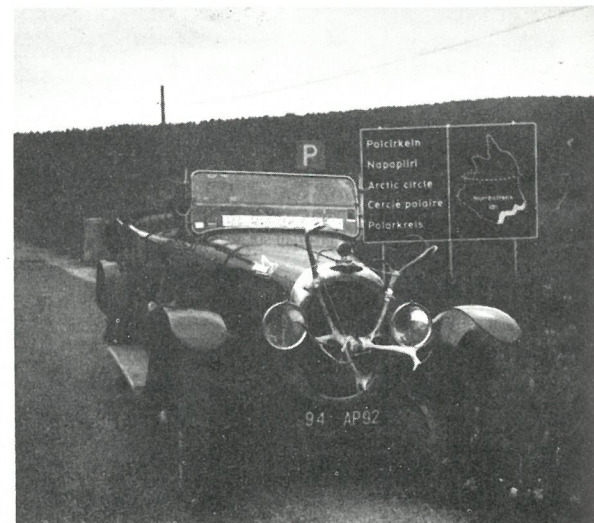


Certains participants de Paris/Nice s'étant plaints de la facilité de cette randonnée, le Club de l'Automobiliste a dépêché deux de ses membres pour reconnaître le parcours d'un futur rallye Paris/Cap Nord (8 400 km) au volant de leur Torpédo 6 places Chenard Walcker type 4, 1925, Messieurs Douville et Mocquart ont effectué ce parcours durant l'été en passant par :

- Paris
- Liège
- Cologne
- Hambourg
- Copenhague
- Helsingbourg (Suède)
- Stockholm (Suède)
- Sundwall (Suède)
- Haparanda (Frontière Suède/Finlande)
- Jonköping (Finlande)
- Göteborg (Finlande).

retour par la même route.

Nous vous tiendrons au courant de la suite que le Club de l'Automobiliste donnera à ce projet.



Le 29 juin s'est déroulé à l'Autorama de la Grange à Yerres, la 1ère rencontre des Ancêtres organisée par l'Amicale des Amateurs de motocyclettes anciennes.

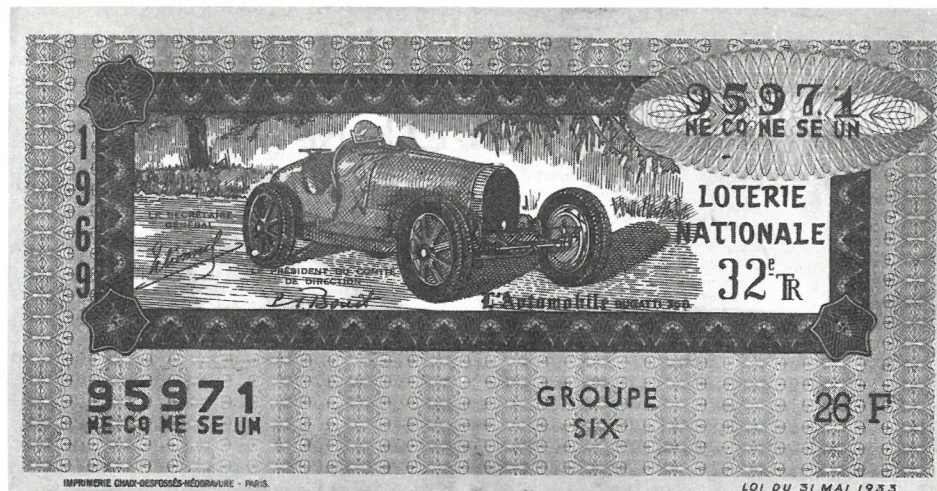
Cette sympathique réunion qui s'est déroulée, sous un soleil radieux, vit se réunir dans l'enceinte de l'Autorama plusieurs dizaines de vintages Moto, ainsi que 2 cyclecars. Il y avait des machines de tous les âges, la plus vieille appartenant à un concurrent allemand venu de Stuttgart, avec une Arbinet-Frères de 1903, machine en parfait état de marche, qui remporta la coupe de la plus vieille machine. Les side-cars étaient en force notamment les René Gillet, c'est d'ailleurs la René Gillet de Monsieur Bonnamy de Paris qui remporta la coupe de la plus belle machine devant de quelques voix une Vélocette 350 cc, et une très belle 4 cylindres FN type M50, dont la restauration coûta un important travail à son propriétaire. La FN n'était pas cependant la seule 4 cylindres, car il y avait aussi une splendide Ninbos appartenant à Mr. Deboleville comptant également quelques Terrot à courroie qui fonctionnaient parfaitement bien, une 350 Terrot avec side-car, et une 350 Terrot 1930, bien connue des motards parisiens. La cour de l'Autorama grouillait de fans se réjouissant les tympans du bruit des moteurs à soupapes latérales, et se gorgeant les narines de Ricin, lorsque arriva la personne la plus attendue de cette réunion, Monsieur Robert Séxé, au guidon de sa célèbre 350 Gillet d'Herstol, avec laquelle il fit le tour du monde en 1928 machine à moteur 2T à boisseau rotatif. C'est avec un concours de démarrage et la remise des récompenses que se clôtura cette sympathique réunion.

Le 33ème Bol d'Or motocycliste vient de se courir à Montlhéry. Le Bol d'Or, que l'on croyait définitivement enterré, vient de résusciter comme le phénix, encore plus beau que les éditions précédentes qui nous avaient enthousiasmés quand nous avions 20 ans.

A tous les coups on gagne !

La loterie nationale illustre ses billets entiers, de très jolies gravures représentant des voitures anciennes.

Pour 26 F l'amateur entrera en possession de l'un de ces billets (le dernier Bugatti 35). Le seul ennui c'est que les billets gagnants doivent être rendus pour pouvoir toucher le lot.



Un choix important de belles motos en piste, mais l'amateur était également très intéressé par le "parking spectateur".

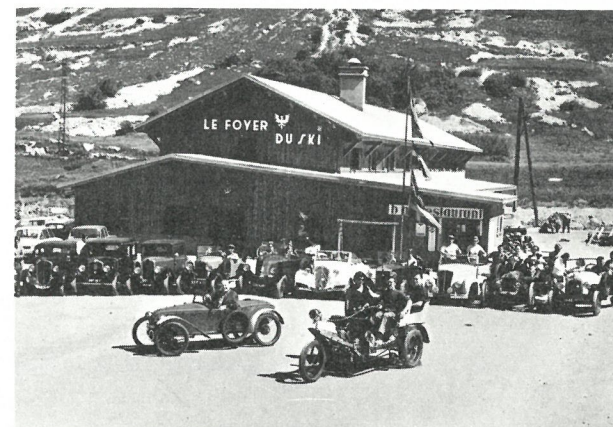
Sur notre photo Serge Pozzoli, Président de l'A.A.H.A. semble perplexe et peut-être pense-t-il organiser "Le Bol d'Or de la caravane".



Un Record peu banal : "le col de l'Iseran vaincu par les vieilles voitures !"

Pour le week-end du 14 juillet quinze voitures de l'Ecurie Corail, qui représentent les A.A.A. dans le Beaujolais, partirent à l'assaut du col de l'Iseran, à 2770 m. d'altitude.

Au retour les autorités du Val d'Isère firent une amicale réception aux auteurs de cette grande première.



PETITES ANNONCES

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

recherches

Ch. de Dion W 2 cyl. 1903 ou 1904 à soupapes automatiques état indiv. Joubert J. 82-Montauban.

Ch. Jouet Citroën et Jep avant 1940 achat et éch. modèles au 1/10 et 1/43 plomb et jouet taule. Lemel 84, rue de Buzenval 92-Saint-Cloud.

Ch. MGTC en état de marche. Grégoire 4, place V. Basch, Lyon 3e.

N. 447. ch. pneus à talon 920 x 120 accepte état moyen. Garage Franco-Belge Nle. 7 06-Villeneuve Loubet.

N. 449. ch. 6 000 F maximum, torpédo ou cabriol. en état faire rallye. Jean de Lachaise 6, place Carnot Lyon 2e.

Ch. pièces pour voiture Tracta, cher. égal. Sandford. Jean Lerous-Girard 51, allée R. Etienne 93-Pavillon-s/s-Bois. Tél : SEV 90-16 entre 8 h 30 et 9 h 30.

Part. amateur cher. Renault Nerva grand sport 1939 31 cv 8 cyl., Rolls Ph. III 12 cyl. Maybach 6 cyl. 7 lit. ou Hispano 54 cv ou Delage D.8 120 27 cv. Rousseau Greffier 89-Avallon.

Cher. Amilcar CGS châssis avec ou sans mot. BASSET-CHERCOT 16, rue de l'Eglise 92-Neuilly.

Ch. un châssis Zèbre monocylindre 1909-14 avec essieux avant et arrière, pont arrière, 4 roues raies bois, et boîtier de direction. Buser Pierre, Martigny Valais Suisse.

Ch. Hotchkiss Grégoire en cabriol. et en coach état indiv. Carnot Michel Pharmacie du Planty 86-Poitiers. Tél : (49) 41-18-87.

ventes

N. 450. Vds. partic. vds. Torpédo Citroën B.2 1924 parf. état de marche capote à ref.

Vds. Acces. auto magnéto, phr. lanternes, radia. pièces méca. Delage etc... Vigues Café Continental 81-Gaillac.

Vds. ou éch. catalogue illustré automobiles, auto-catal., diverses revues le tout antérieur à 1940. Brunet 11, Lices du Pord 81-Albi.

Vds. Georges Irat sport 6 cv ruby tr. bn. état de marche et vds. 4 roues bois. Besch René 78-Juziers.

Vds. Cyclecar Bignan 1922 et Ford ANF coach 1932 ainsi que pièces diverses d'avant 1914. Joubert J. 82-Montauban.

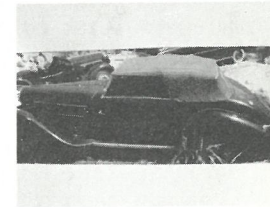
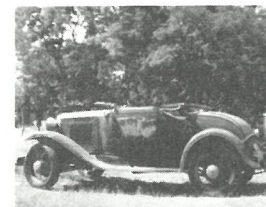
Vds. Rarissime Mercedes 300 S coupé 1954. Wautrin 105, rue Galliéni 92-Boulogne. Tél : 825-32-06.

Vds. Bugatti type 57, 1934, état de marche. Renault 10 cv 1911 état de marche. Vis-à-vis 1900 état de marche. Ford Torpédo 1926 ref. et quel. autres voitures. Garage Foch 11, place Foch 92-Nanterre. Tél : 204-64-91.

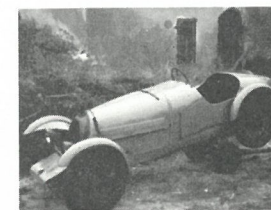
Vds. MGTD 1953 état nf. écrire Dr. Samama 3, place Duguesclin Paris 15e. Tél : 566-87-86, après 20 h.

Vds. Citroën 5 HP torp. bn. état de marche peint. et capote à ref. 1 800 F, Salmson S4 type 61 1 800 F. Panhard Levassor X 36 SS roues bois c 1 2 500 F. Bonoron 42, Bd. Pommery 51-Reims. Tél : 47-47-10.

Vds. un pneu à talon 860 x 160, 2 pneus nfs. 13 x 45, un pneu neuf 28 x 495. Penard 146, Av. Clémenceau 33-Libourne.



Vds Chevrolet gros cabriol. culbuté 1930, 2 places et spyder, intér. cuir à conserver complet à restaur., pare-brise rabattable, peint. et capote à ref. 5 500 F faire of. ou échange, Splend. Delahaye cabriol. 135 compétition dans son jus 54 000 kms d'origine tr. bien chaussée en 16 x 45 roues fils, cert. éléments pensent qu'il est carros. par Figoni et Falaschi en 1935 date de sortie d'usine, N. série 45 460, seule restaur. à prévoir quel. retouches de peint. et le seul chromage des pare-chocs, parf. état de marche 7 000 F faire of. ou échange, BNC 1928 complèt. mot. ruby culbuté chaussée en 4,50 x 19 2 pneus bn. état les 3 autres usés, à restaur. 5 000 F ou échange. Lalanne St. Julien 13-Martigues.



Vds. Aston Martin 58 DBK III. Gérard Leleu 13, av. Carnot 02-Laon. Tél : 23-22-91 vers 9 heures.

Vds. Citroën 15 six 1950 impec. 8 000 F. Marion 3, place Duché 34-Montpellier.

Vds. BMW cabriol. 327 1936, Torpédo C4 parf. état, Ford T coupé 2 places restaur., Moriss Minor 1927 parf. état, mot. monocycl. Benz complet 1895. Abadie Jean R.N.124 Pibrac. Tél : 86-60-61.

Vds ou échange contre voit. ancienne Lancia Aurélia B 20 S 1956 roule ts. les jours pièces rechang. bas prix. Gallean 33-Salles.

Vds. Alfa Roméo 1 900 CSS berlinette tout alu. 1956 63 000 kms d'origine impeccable 3 000 F. Compan 6, Chemin F. Mistral 30-Nîmes.

Vds. Georges Irat MDS 1936 bn. état. Georges Dumenil 35-Château de Bonnet.

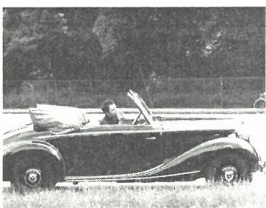
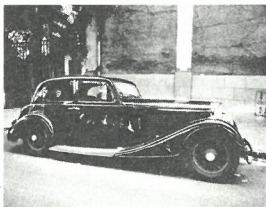
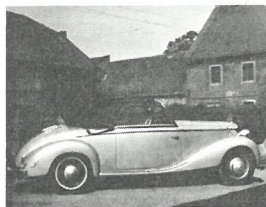
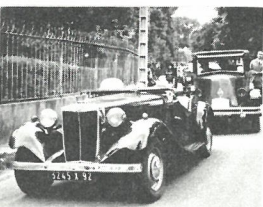
Vds. MGTD 1950 splend. mot., carros. restaur. 2 000 kms. Doyen 3, Bd. de la Liberté 92-Châtillon. Tél : PEL 35-63.

Vds. Motochenille allemande 1942/44, mot. Opel, Delahaye coupé guilloré 135 MS bn. état. Pichon Musée Automobiles de Normandie 76-Clères.

Vds. Delage D6 70 B, Cabriol. 1936 16 cv carros. Henri Chapron, boîte cotal entier. rest. mécan. et carros. faire of. à part. de 9 000 F, vds. également Jaguar XK 120 roadster rouge 1951 entier. restaur. 7 000 F. Broutin Jacques 62, Av. du Gal. de Gaulle 94-Maison-Alfort.

Vds. Amilcar C4 cabriol. 1922 restaur. en son orig. mécan., tôlerie, peint., sellerie état except. Ets Sausset M. Av. Maunoury Prolongée 41-Blois. Tél : 78-09-06.

Vds. Cabriol. Traction 1934 tr. bn. état mot. 11 DD. Pariente 10, Bd. Charles de Gaulle 92-Villeneuve La Garenne.



Vds. Morgan 1936 3 000 F. Truffaut Franck 14, rue Guynemer 78-Versailles. Tél : 950-36-90.

Vds. Simca sport 52 coupé, excel. état. Gueudin 42 C, rue d'Elbeuf 76-Rouen.

Vds. Rosengart 1940, LR 4 R1 super 5 - 5CV (4CV fiscaux) état de marche tr. bien chaussée. Mod. sorti à 150 exempl. ts. pris par les allemands. G. Wallet, rue d'Henri, 77-Bray-s/s. Tél. 354.

Vds. Citroën C 6 G 400 F état de marche. Schulz 86-Nallier.

Vds. Très rare et belle Mercedes parf. douane payée, à 9 000 F. Dr. Schwappach Köln, Berrenrather Str. 376-Allemagne.

Vds. ou échan. Torpédo Ariès 1912, vds. Bentley 1949 coupé Farina (sans carte grise) Unic 1931, 8 cyl. en ligne C.I. Weymann, Morgan roadster 1937 (4 roues), Delahaye 135 MS coupé Farina. Terzulli Gino 4, rue Octave du Mesnil 94-Créteil. Tél : 207-35-99 après 20 h.

N. 448. Vds Bentley 4 l. 1/4 1935 mécan. ref. bn. ordre de marche, carros. Vanvooren, intèr. cuir, toit ouvrant, compl. d'origine 7 800 F.

Vds. ou échange guide entretien Talbot DC 1922, Salmson S4C, MG Maguette ZA, nomb. cata. illustrés de piéc. détachés Chenard de 1923 à 1930. Paule Anne 9, rue Richepance, Paris 8ème.

Vds. Sup. Cabriol. Mercedes 170 S 1951 bleue marine capote crème, peint. et capote neuve, mot. refait chez Mercedes, freins ref. amortisseur nf., radio origine en état, faire of. Claude Ventura 285, rue St. Jacques Paris. Tél. : ODE 46.42 ou CLI 64.01.

N. 451. Vds. 300 SL, MGTC, Dynamic, 301 roadster Salmson 21.3, 15 Fix, Darraq 1913, XK 120, Alfas 1948, B 2 B 14, Taxi londonien, châssis Amilcar type G, Delahaye B5, Comète Monte-Carlo, Facel-Vega, châs. d'avant 1914.

Vds. Wolsley 14/60, 1949, tôlerie, chromes, parf. état int. cuir d'origine, méca. 6 cyl. 2 carbur. à revoir. Prix 1 500 F - Tél. ARC 48-62.

N. 452. Paierais meil. prix pr une moto Zundapp, type Russie, avec ou sans side-car.

N. 453. Cher. tous numéros de revues "Omnia" ou "La Vie Automobile".

Vds. moteur V12, Lincoln Zéphir, Christian Bodin 1, av. de l'observatoire Paris 6ème.

AMILCAR

Emile Pilain

Berliet
Six

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



numéros gratuits

**POUR TOUT
NOUVEL
ABONNEMENT
OU REABONNEMENT**

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).

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 nos et

* Rayer la mention inutile



l'automobiliste

your vintage magazine

BRITISH EDITOR:

NEIL LAWSON – BAKER

TURCAT-MERY

THE EARLY HISTORY

This firm was founded just before the turn of the century by Léon TURCAT et Simon MERY, two young men from Marseille. They were close friends about twenty years old ; both of them loved mechanics and had a great faith in this new form of locomotion.

Léon TURCAT, born in 1874, obtained a diploma from the Ecole Supérieure de Commerce of Marseille . . . While studying at the Ecole Polytechnique, his father died and he was obliged to carry on his business as an oil-seed trader. Simon MERY had studied at the École des Ingénieurs of Marseille and his family owned the town's first automobile.

After comparing the “pros and cons” of a Panhard and a Peugeot, they decided in 1896, to join up and build their own vehicle. They designed a flat four with electric ignition and, as they had no workshop, the parts were welded at a pump maker and tooled at a flour-mill material builder's. They did the assembly themselves and although there were many problems, the prototype was a success. So they equipped a small workshop in a shed and built another straight four ; the gearbox having 5 forward and 2 reverse gears. This was another success and they had eight orders, one from an English customer, Lord Letts.

In May 1899, they founded the Société TURCAT-MERY & Cie with a capital of 350.000 francs and in 1901, built a straight four with four speeds which was an improved and lightened version of their last model.

COLLABORATION WITH DE DIETRICH

By February 1902, the two builders had become famous and received a visit from Baron Andrien de TURCKHEIM, administrator of the “Société de DIETRICH” in Niederbronn, Alsace. Sent by the journalist Paul MEYAN, he wanted to buy licence to build their cars in his workshops in Lunéville. The two chassis-frames presented to him were appreciated as much as the test on the Boulevard Michelet and the deal was settled. Baron de TURCKHEIM paid 30.000 francs on account and full of enthusiasm, returned to Lunéville, driving one of the two demonstration cars to start building immediately. The collaboration between the two firms was to become very close and lasted until the first world war, but soon after the original agreement, Léon TURCAT and Simon MERY left Marseille going to Lunéville, and, later, to Paris in order to cooperate more closely with the de DIETRICH board of directors.

During this period, the Marseille workshops were still building vehicles under the control of Louis MERY, one of Simon's brothers . . . A large range of cars from 12 HP to 35 HP were built until 1924 and the torpedo models were delivered with a hood designed by Rougier, the works driver, which could be stowed behind the back seat when not in use. With no extra charge all six models in the 1913 catalogue could be delivered in “Heightened or Upswept” version with special axles for countries without roads. On the first version the frame was 6 cm higher, on the second 12 cm higher. Upswept frames with twin rear wheels were delivered to Morocco for their postal service and the firm exported to numerous countries, even Russia. Marechal Liautey was a good customer and visited their factories several times.

THE THREE AXLES CAR

Léon TURCAT was the instigator and organizer of the first Paris Motor Show. In 1905, he showed an extraordinary six wheeled car, both the front and rear wheels were steering and the two middle wheels driving. Special suspension designed with a large ground clearance enabled this car to be used on any kind of surface. There were other six wheeled cars at the beginning of the century such as the JANVIER, the CAIL-BORDEREL and the American HARDINGE, but the TURCAT-MERY appears to have been the only one equipped with that type of suspension. Built and tuned by M. TURCAT and MERY from the designs of a Mr LINDECKER, this car was first tested in the summer of 1905 up Mont Ventoux. After that, de DIETRICH built the car and developed a medium tonnage lorry from it.

FAMOUS CONTRIBUTORS

Among the young designers who began their careers in the research department of TURCAT-MERY, were M. COTAL, inventor of the electro-magnetic gear-box, and M. ENGELHART who later became manager of the firm Rochet-Schneider in Lyon.

AN IMPRESSIVE RECORD OF PRIZES

The TURCAT-MERY was entered for all kinds of competitions very early on. They won their first victory in May 1902, at the hill-climb organized by the Marseille newspaper "Midi Sportif" in Aix-en-Provence. A 16 HP TRUCAT-MERY won first place in the 650 to 1000 kgs class, ahead of another Marseille built car, the 24 HP RIPERT. Henri ROUGIER was placed first in the general classification of the Mont Ventoux race, in 1903, the first time, he had entered the 45 HP car with which he had gained ninth position in the Paris-Madrid. He climbed in 24 mins 50 secs and the following year, improved his record by nearly four minutes : but one of the firm's greatest victories was when ROUGIER drove at Monaco in 1911 and won the first Rally de Monte-Carlo. Then there was also DESCOURS from Lyon, who was first in the touring class at Limonest in 1913 with his torpedo 35 HP which had front and rear wings like those of a 1944 Jeep. At the Corsica Circuit in 1921, TURCAT-MERY entered four 25 HPs and ROUGIER came second after the BIGNAN driven by GUYOT.

STORY OF THE TARASQUE

Henry ROUGIER was a pioneer of early motor sport and very popular in Marseille where he was the leader of the firm's racing team.

There is an amusing story told about his 50/100 HP car nicknamed the "Tarasque". As a matter of fact, the "Tarasque" is a legendary monster who regularly comes out of the river "Rhône" near and devours young virgins. It was in May 1904 at Lyon that his racing car inherited that name when, on their way to the Gordon Bennett Cup heats in Argonne, the TURCAT-MERY team stopped to make some adjustments at Ailloud-Dumont's Garage, Duhamel street. A clumsy engineer who was working on the car, put his greasy hand on the pale hood and since the stain couldn't be completely removed they painted an open mouth with pointed teeth on it, making the car look like the monster whose name it inherited.

Henri ROUGIER finished the heats of the Gordon-Bennett Cup in third place and could, therefore, race in the real competition one month later on the Taunus Circuit, in Germany. In spite of a burst and carburation troubles which caused forty minutes delay, he came fourth and was greeted by Emperor Guillaume II at the same time as THERY who won with a Richard BRASIER.

We were told the true story of the "Tarasque" in 1955 by a man named SVORDEN who, at that time, was racing for BUIRE (and later for TURCAT-MERY). In 1957, when we told this to Walter S. JARO, a historian from Detroit, he had the story reprinted in "Antique Automobile".

The "Tarasque" has often been illustrated in contemporary magazines and the famous designer, Edouard MONTAUT, showed it being driven in one of his lithographies. Early in 1905, "la France Automobile" showed a photograph of an imposing open two seater and said that it was the "Tarasque" converted into a touring car for M. DAMOY-PICON, a wealthy manufacturer from Marseille. But it did not seem to be the same vehicle for even the frame looked longer.

WAR TIME

During WW1, TURCAT & MERY went back to Marseille and adapted their factory for military productions. They built for the Army two types of trucks, the "MH" 18 HP and the "NH" 20 HP, as much as amunitions. They also prepared a 15 HP touring car, the "PC", which would appear in 1920.

AFTER THE WAR

After war time, the firm made an issue of capital in order to build cars again. They set up new buildings in Boulevard Michelet and expected to produce 1000 frames per year. Early in 1919, advertisement appeared again in magazines. The new slogan was "the connoisseurs' car", and a 40 HP, cubic capacity 6 l (110 x 150) was talked about but it did not seem to be realized. The models sold to the customers are strong and standard 15 HP, cubic capacity 3 l (80 x 50) with side valves and the up-to-date aerodynamic radiator cowl. In 1921, the firm got important financial difficulties and became a limited company under a financial group control. The original owners took no more part in its management but the building went on.

GRAND SPORT MODEL

In 1923, one of the firm's finest models, the "RGH" type, was built : a 31 sport car with four fixed head cylinders and overhead camshaft engine with spherical gaskets. It had double ignition and two spark-plugs per cylindre. The frame was short with a 2,85 m wheelbase and there were brakes on the four wheels. Delivered in four seater torpedo version for 48.000 francs, it was guaranteed for 120 km speed. This thoroughbred was built during three years and GOSSON, the works' driver entered the car in the Ventoux and Alpilles competitions. One of these vehicles quite dismantled was at a machanic's in South-West of France twelve years ago. We saw it but it disappeared since then. Another has been found in Australia near Sidney in 1953. Its engine bore the number 9 and we suppose that the car had been built in 1924 and probably exported to the firm's dealer in Sidney.

The 1912 18 HP "LH" type which belongs to M. André GUIGNARD from Watan is a saloon entirely from Marseille with its body-work made by MONTEL who worked in 197 avenue du Prado. Its present owner drove PARIS-MOSCOU during eleven days and 28.000 kms with Olivier TURCAT, grandson of the builder. After this success it has been showed at the Paris Motor Show. In 1968, it has had another great success in the first "Randonnée du Delta Rhodanien" which ended at the Borelli park in Marseille where no TURCAT-MERY car had been seen since a long time.

Another TURCAT-MERY, a four cylinders with pushrods 7 HP "VD" type driven by Daniel TURCAT whose father was Léon's brother and worked at the factory during the war, entered the second "Randonnée du Delta Rhodanien" in May 1969 and our "Rally Belle Epoque" in June.

The well-known collector Robert CORNIERE also owns among his VOISIN a 1922 sport torpedo "PC" type with a body-work made by TIZOT & VIGUIER from Marseille.

There are certainly other TURCAT-MERY. An English magazine mentioned that one of the last 6 cylinders was in Australia. At the "AUTORAMA de la GRANDE". Baron GOURGAUD, Jacques ROUSSEAU and Michel BUTHAUD are restoring a grand sport 1913 or 1914 35 HP model "MJ" type. We hope they will be successful.

LAST MODELS

In 1924, the firm was re-organized for financial reasons and a 12 HP 2,4 l was built one year later. It will last until 1929.

Except a 2 cylinders car in 1901 and a short-built 6 cylinders in 1907 the factory built only four cylinders models. Léon TURCAT trusted this formula and told in one of his catalogues that the 6 cylinders were for "fans of old english fashions". However, one year before its end, the firm tried to keep up the market by building two 6 and one 8 cylinders ; but the engines were not home made. The first ones were 9 HP with pushrodes C.I.M.E., and side valves 11 HP, the other was an overhead valves 14 HP S.C.A.P. In spite of its efforts, TURCAT-MERY which was not equipped for serial production was winded up in 1929.

THE SURVIVAL

Several TURCAT-MERY models have been kept by collectors who enter them in numerous rallies and other competitions for veteran cars.

END.
BY L. LOREILLE

MOTORING IN MARSEILLE

Like TURCAT-MERY several less important pioneers and firms built new models in Marseille. With our dear american friend W.S. JARO, we found most of their names and histories but we still need some informations about them :

BERARD

Ets Bérard et Cie
165, avenue du Prado

A few petrol engined cars in 1900/1901 with home-made engine.

CAFFORT

S.A. des Ets Caffort

In the early twenties, this firm built 8 HP flat-twins in Paris. We were told that this building began in Marseille where the factory was making engines.

CODER

Ets Industriels Coder, Matériel Roulant
25, boulevard St Marcel

This well-known tanks, trailers and waggons, factory built, twenty or twenty five years ago, light electric-drive trucks.

DUFOUR

S.A. des Camions et des Moteurs Dufour
19, rue de la République
A few trucks around 1908

FAVEL

Fabrique de Véhicules Automobiles Electriques et Légers (F.A.V.E.L.)
132, avenue du Prado

This firm built electric four/five seaters and 400 kgs vans which were showed at the 1941 FOIRE DE LYON.

FOURTOUL

L. FOURTOUL Constructeur
24, rue Fongate

A few electric tricycles around 1900

MEYNADIER

Ets Meynadier

60, rue de la République

petrol engined cars with a "Gyptis" engine in 1907/1908.

PAULET

Automobiles Léon Paulet

Sté Mécanique du Rhône

4, boulevard Michelet

This firm which is still in being, built between 1922 and 1925, big de luxe cars looking like Hispano models. The six 3,5 l cylinders pushrodes engine had been drawn by an old Delage's engineer MICHELAT. Three PAULET models, one of which converted into electric car during war, might be still working.

REGENCE

Sté Marseillaise des Cycles et Automobiles Régence

17, cours Lieutaud

This cycles and motorcycles maker built a few petrol engined cars in 1907/1908.

REISACHER-JULIEN

Ets Reisacher-Julien

19-21, avenue du Prado

Around 1900, M. Reisacher who built engines, joined to the coach-builder M. Julien and they built a few models named Reisacher-Julien.

RIPERT

Automobiles Ripert

29-35, avenue du Prado

M. Ripert was a coach-builder who built in 1896 the Ripert autocar, the first automobile vehicle for public conveyance. Around 1898/1902, he built two jet-cylinders cars and very powerful models which are mentioned in the prize-lists of that period's competitions.

ROCOURT-MERLIN

Ets Rocourt et Merlin fils

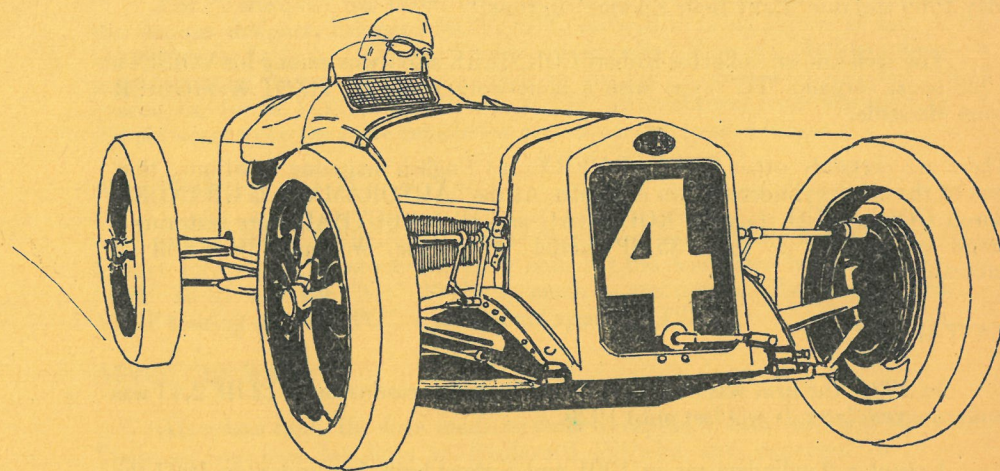
34, avenue du Prado

M. Merlin was a coach-builder but he built around 1900 a few cars with an "Abeille" engine.

Here are the names we found. We think that the trucks-builder LATIL began in Marseille and we were also told that a cyclecar named "Magali" might have been built there in 1922. Lucien BOLLACK, builder of the famous B.N.C. who took refuge in Marseille during last war built in 1941 an electric car running until 129 km/h. He expected to build a little range of saloons and taxis but his only chassis-frame had a van body.

1500 GRAND PRIX

by Jacques POTHERAT



THE BUREAUCRATS BIG FEAR

Frightened by the high top speeds of Grand Prix cars during the 1925 racing season, the A.I.A.C.R. Committee decided to modify the racing regulations.

Early in 1925 riding mechanics were banned. Racing cars, however, retained their two seater form, at least 80 cms. wide, and the now unfilled passenger seat allowed the use of offset transmissions, intermediary design stage before the advent of the single seater.

Also, in order to limit the very high speeds, as a safety measure, they decided to reduce the cubic capacity from 2 litres to 1.5 litres for the Grand Prix formula and the "Voiturettes" class became 1100 c.cs.

Not long afterwards, the minimum weight was lowered from 650 to 600 k.gs. (approx. 11.8 cwt) and therefore the reduction in cubic capacity became almost ineffective.

However both drivers and constructors reacted strongly, maintaining that the new specifications reduced the solidarity of design so much that this in itself prejudiced safety. In spite of their lack of enthusiasm, all European constructors finally came to agree with the A.I.A.C.R. decisions ; as did the American constructors who had hoped to attract new challengers to the 500 mile race with the 1500 c.c. formula cars. However, the American couldn't accept the weight limit or the necessity for two seater bodies and both a Duesenberg and two Miller single seaters known at this time as "Cooper Specials". were soon to find their way to the continent.

In 1927, A.I.A.C.R. redetermined the weight limit at 700 k.gs. (approx. 13.8 cwt) but by now the 1500 c.c. formula had already been almost abandoned by many constructors. For the next three years A.I.A.C.R. Committees met and discussed many conflicting new ideas and regulations, but produced a singular lack of effective decisions with regard to current specifications and formulae.
LOUIS DELAGE

The 1925 racing season had been prepared for with feverish activity by various constructors, and racing fans were eagerly awaiting the sight and sound of the new machinery. Although they knew something of Bugatti's plans they had somewhat ignored or overlooked the other challengers.

In his LePecq castle, Louis Delage was enjoying prosperity. His car's victories had not been incredibly impressive but results had been steadily satisfactory for some twenty years and he had built up a collection of prizes : for instance, prior to 1914 there was the 1908 "Voiturettes" Grand Prix ; then the 1911 race at Boulogne ; the 1913 French G.P. and the 1914 500 mile race. After world war I his 5 litre model and his 10 litre 12 cylinder model did not win many competitions but his cars did manage first and second places at the A.C.F. G.P. in 1925 and his 2 litre 12 cylinder cars came in 1 - 2 - 3 - at the Spanish G.P.

Delage's right hand men were his mechanics and he worked with the best of technicians. Albert Lory was a typical example and had learned his skills in Salmsons aeronautical department and was also at S.C.A.P.'s for a short period. Later when he worked at Delage's factory with his assistant Gauthier, his "know how" gave additional stimulus to Plancton's V.12, and he began to attract the personal attention of Louis Delage. Lory dearly wanted to work independently and organised a racing service apart from the factory, so that later he built the "C.T.A. Arsenal" and the Renault "Etoile Filante" ans was fully prepared when Delage authorised him to build a 1500 c.c. model.

1926 1500 c.c. type

This car had excellent road holding with a low chassis frame sprung by front and rear short semi-elliptical springs with Hartford shock-absorbers. Its radiator was lowered between the front end of the chassis in order to reduce the centre of gravity and it was equipped with a five speed gear box which included an overdrive fifth. A friction type servo-motor was driven from the back of the gear box and augmented the brake pedal pressure while the clutch was of the multi-plate design.

The engine was fantastic : not less than 62 roller bearings. Fixed head and aluminium crankcase. Straight eight 55.8 x 76 (1488 c.cs.) twin O.H.C. Two valves per cylinder, single ignition. The crank shaft was in one piece, counterbalanced, working on 9 roller bearings as were the camshafts. Two Roots type superchargers were located on the near side of the engine which gave more than 170 B.H.P. at 8000 r.p.m.

1926 FRENCH GRAND PRIX

The first 1500 c.c. competition was held at Miramas. The fans were anxiously awaiting the new formula cars but the constructors did not as yet share their enthusiasm, Delage and Talbot both being reluctant to enter. SIMA-VIOLETTE arrived but there were only 3 Bugattis on the grid driven by Goux, Constantini and de Vizcaya. This poor entry made the race most uninteresting and Goux was the first to complete the 100 laps : Bugatti won-but without glory.

1926 EUROPEAN GRAND PRIX

Four weeks later, after the Miramas fiasco, Delage was ready to enter his 3 cars at Saint Sebastien in the European G.P. on the Sarthe circuit, a 780 k.ms. race. The weather was incredibly hot 43 degrees C, as it so often can be in Spain.

Bugatti was there with three type 39 cars driven by Constantini, Goux and Minoia. The three Delage were driven by Benoist, Bourlier and Morel.

From the start and in the first few laps, everybody could see that something exciting would happen. Delage was out to win and the firm had already done the fastest lap. But there was something wrong : after ten laps the three Delage stopped at the Grandstands. Benoist, was suffocating and forced to give up the car to Wagner ; Morel, having got a touch of the sun and also burned feet was sent to hospital and, in his turn, Wagner later arrived at the Infirmary and even Bourlier collapsed at the Grand-stands ; "Ca va mal" !

Senechal drove in Benoist's car and Bugatti kindly offered Delage his own reserve driver, Dutilleux, but Bourlier took the wheel again in spite of his burned right foot ; fortunately the wind rose and the race went on ! What had happened ?

Lory's faulty design had in this case put the exhaust pipe immediately under the driver's right foot and no driver could take this enormous heat together with that of the sun and the effect of the exhaust gases. Their mechanics immediately tried to temporarily remedy the situation to prevent the driver's feet burning but were unable to produce a satisfactory result.

However in the end Delage came fourth and sixth with the fastest lap in spite of the change of driver which was not allowed under the regulations but which had been made with Ettore Bugatti's agreement.

1926 BRITISH GRAND PRIX

After their experiences in Spain, Delage's team crossed the channel to race in the British G.P. at Brooklands.

Nine cars entered the competition : three Delages with Benoist, Wagner and Senechal ; three Talbots with Divo, Moriceau and Seagrave. An English entered Aston Martin driven by George Eyston and a Halford Special driven by its builder Halford also appeared, but there was only one Bugatti driven by Malcolm Campbell.

Once again overheating problems caused trouble for the Delage drivers and Wagner had to make use of a number of buckets of water when his car body caught fire due to the troublesome "Brooklands" type exhaust pipe which had to carry a silencer. However Senechal went on running and came first with Wagner who co-drove after the retirement of his own car ; Benoist came third and they were split by the Bugatti, which had stopped three times during the race and averaged 68.12 m.p.h.

DELAGE'S TEMPORARY RETIREMENT FROM RACING

At the end of 1926 Delage withdrew from racing for a short time, not fearing lack of success but to allow time for new development plans. He therefore did not enter a car for the Italian G.P. at Monza which was the last 1926 event. Without his rival Bugatti won again.

During the next few months they worked hard on the 1500 c.c. model at Delage's in Courbevoie. Lory and his team turned the cylinder head through 180 degrees so putting the exhaust pipes and valves on the near side. As the exhaust pipe prevented them from fitting both superchargers, they arranged to fit one with the same overall capacity but at the front of the engine. While the car was dismantled, they offset the transmission to the left, similar to the 1500 c.c. Talbot, and thus the driver could sit very low down with the prop-shaft running past him at about thigh level.

The car was equipped with a new inclined radiator like Talbots which was really a radiator cowl covering a radiator. Its engine was more powerful and the car was low and good looking and produced no overheating problems.

They tested it for the first time at the 1927 G.P. D'Ouverture at Montlhéry. But for this race the car was not quite completed and they had botched up their "up to date" radiator from an old one, Talbot did not enter this race but Bugatti sent a 2 litre and two 1.5 litre cars but it was Benoist who drove carefully on a very wet track and won.

Delage's car was now in tip top competitive order and he was back on the racing scene.

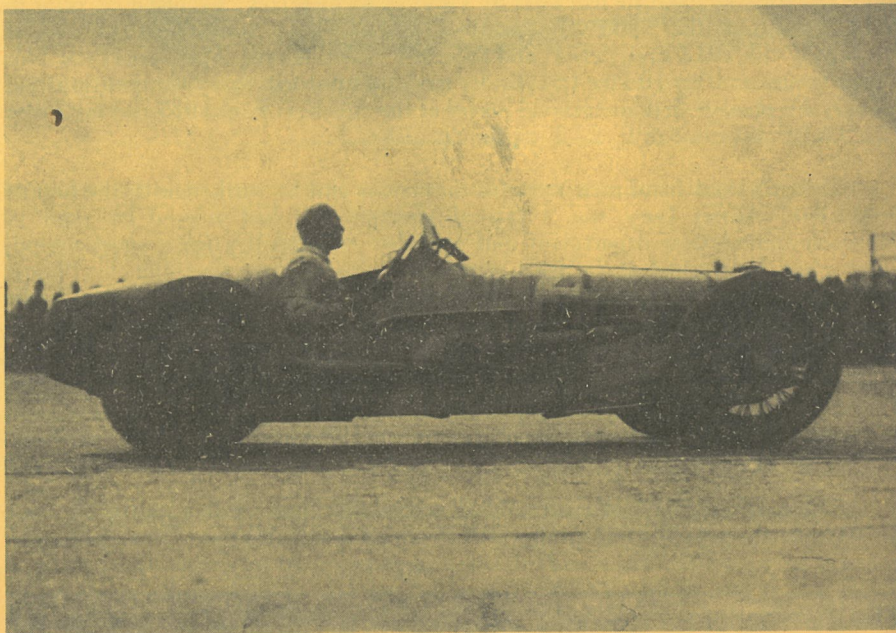
1927 FRENCH G.P.

100,000 spectators attended the 1927 French G.P. at Montlhéry in spite of the bad weather. They were attracted by the forthcoming duel between Bugatti, Talbot and Delage. However, at the last minute, just before the cars were going out on to the circuit Bugatti retired his cars which amazed and disappointed the eager racing public and led to rumours and gossip about Bugatti dreading an outright defeat. Actually, this probably was the reason, but Bugatti himself said that his drivers, Goux, Connelli and Dubonnet arrived too late for practice and that therefore the cars were not fully tuned and ready for racing.

On the starting line seven cars appeared ; three Delage's with Benoist, Bourlier and Morel ; three Talbot's driven by Wagner (now driving for the other team) Divo and Williams ; the Halford Special being driven by Eyston.

Wagner was still trying to start his car with the starting handle when Divo completed the first 12 kms. lap. Benoist was first to break the lap record which he improved on yet again before the end of the race. Morel stopped to change his tyres, went out again and later came in with fuel pump trouble which also dogged Williams' car.

Most of the cars had to stop for a tyre change at about the half way stage in the race. Bourlier came in for a plug change and went out again in second place and Divo retired because of overheating and magneto troubles. Eyston came in last with his slow and poorly prepared car but Delage had once again come 1-2-3.



Brookland's - British Grand Prix 1926

1927 SPANISH G.P.

The King of Spain, Alphonse XIII presided at the 1927 Spanish G.P. in St. Sebastien a 692 kms. race.

Once again it was a duel between Bugatti and Delage. Molsheim drivers Connelly, Materassi, Dubonnet and Chiron had had the opportunity of practising for a week before the race at the St. Sebastien G.P. circuit. Delage was represented by Benoist, Bourlier and Morel with Senechal as reserve driver. A Maserati driver by Palacios added a further touch of excitement.

As usual Benoist shot into the lead at the start, ahead of Materassi. Delage's cars were more powerful on the straight but "what he gained on the swings he lost on the roudabouts" and Bugatti's cars were far faster through the corners. Baulked by Bourlier, Benoist had to brake suddenly while trying to overtake him and Materassi grabbed this opportunity to pass them both and then risked everything to keep his position in front. Suddenly, on the Oria bridge Benoist found himself amidst a huge cloud of dust and braked desperately, spinning several times. He was waiting, as he said later, for the big crunch but more by luck than judgement he succeeded in regaining control of his car and restarted the race ; but he did not notice he was driving in the wrong direction ! The Bugatti crashed over the side of the bridge but the lucky Materassi was uninjured.

However in the end Benoist won the Spanish G.P. with no further moments and with 129.7 k.p.h. average speed.

MONZA 1927

As they had virtually lost the European G.P. ; Bugatti and Talbot did not wish to risk a further defeat, but Delage, now assured of success, sent only one car driven by his star driver Benoist.

On the starting line the Delage was between an O.M. and a Cooper Special (actually a Miller) ; on the second line another O.M. a Miller and a Duesenberg.

The O.M. (Officine Meccaniche) was an 8 cylinder twin-cam supercharged car which had their greatest success at Monza in 1927. Benoist completed the first lap with a 23 minute lead, ahead of an O.M. and a Miller which was followed by another O.M. !

American cars had entered this competition in order to attract public attention before launching an advertising campaign but their brakes and three speed gear boxes were totally unsuitable for these conditions and provided poor competition for the European cars.

Simultaneously run on the same circuit, but having to complete only five laps instead of fifty the Milan G.P. was raced. Fiat had entered his type 806, a wonderful car which in fact surpassed all the 1500's. It was a 12 cylinder 1.5 litre very low supercharged machine but we were told that M. Agnelli had not given permission for its construction and he decided to scrap these models immediately after the race - What a crying shame !

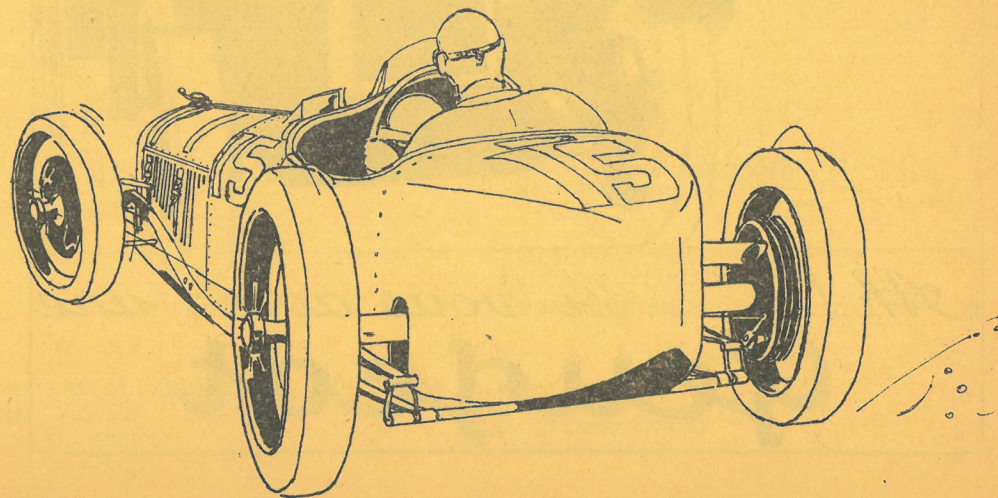
BRITISH G.P.

Once again we come to Brooklands for the British G.P. the last race of the 1.5 litre formula. Louis Delage came with his team, Benoist, Bourlier and Divo. Eleven cars entered the race : 6 Bugattis of which 3 were factory team cars driven by Materassi, Conelli and Chiron. Campbell and Prince Ghika drove their own cars and Louis D'Erlanger's was driven by the Eyston - David team. Two "flat irons" (so called because of their shape) Thomas - Specials were driven by Purdy and Scott. These were record cars built by J.G. PARRY-THOMAS but their prize list was not very impressive except for the one hour record in the 1500 c.c. class.

Right from the start the Thomas Specials were off-tune ; Purdy had ignition troubles and Scott had clutch slip. Divo lead at first but after a burst tyre dropped into third position ; Prince Ghika lost his temper when an inlet pipe gasket broke, Conelli went out with fuel starvation and soon Divo forged ahead again leading Materassi. Later, however, a broken exhaust system caused Divo to drop back to third again and Benoist won ahead of Bourlier with Chiron fourth. Yet again Delage and Benoist were the European champions and the latter received the Legion d'Honneur. This was the last G.P. for the 1500 c.c. formula under A.I.A.C.R. regulations and Delage showed his victorious car at the London Motor Show : this was his grand final.

In fact the 1500 c.c. formula had been a tremendous technical success as far as engine and chassis design went ; but it was a financial disaster for people more interested in popular road cars than in competition models and Delage had "squandered" a lot of money on his 1.5. He therefore came to the decision that he should sell his successful "blue cars".

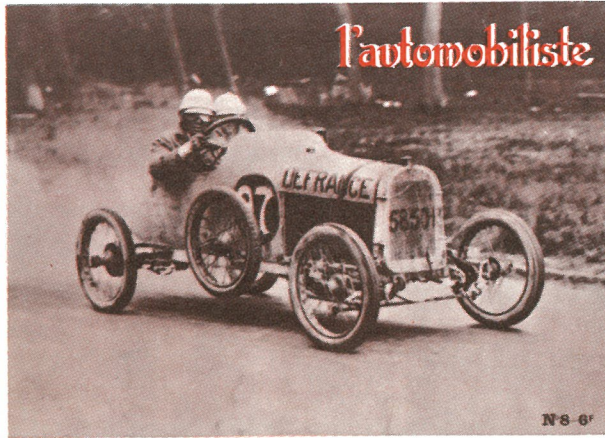
JACQUES POTHERAT



l'automobiliste

La revue de l'amateur

42, RUE DU BAC, PARIS 7



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

N°15 MOTOS DOUGLAS
LES E.R.A.
RENAULT SAPRAR-SPORT
LA LASPOUGEAS 1896

PARIS. DEAUVILLE

Les 8/9/10/11 Novembre 1969

avec **TOTAL**

