

l'automobiliste



n° 17 6frs

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.



bientôt
NOËL!



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.



N° 17
NOVEMBRE/DECEMBRE 1969
Le numéro : 6 F.

l'automobiliste

la revue de l'amateur

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

L'Imprimerie Arté en s'agrandissant et se modernisant nous a contraints à sortir ce numéro avec un peu de retard, ce dont nous nous excusons. Le nouveau matériel mis en place devrait nous permettre de vous offrir prochainement une nouvelle présentation.

La saison automobile vintage s'est éteinte sous les lustres de l'Hôtel Normandy, au terme d'un Paris/Deauville bien traditionnel.

C'est surtout la réunion du 19 octobre à Montlhéry qui aura marqué les amateurs. Quel magnifique succès ! Un plateau de plus de 70 voitures de première qualité bien mieux préparées que jamais, des épreuves faites pour la joie de conduire, une petite leçon de course à l'anglaise, un parc saturé de belles voitures venues respirer le parfum de leur jeunesse.

Les amateurs sportifs démontrèrent également qu'ils ne cassent pas leurs voitures. S'il y eu de petits incidents, c'est au manque de préparation qu'il faut les attribuer. Ce genre de réunion est un élément décisif pour les restaurations parfaites des voitures de sport et de course.

Seul le public fut peu gâté. Il aurait mérité qu'un speaker connaisseur l'initia à toutes ces voitures, à leur passé, leurs performances, d'autant plus que les courses de régularité sont très difficiles à suivre des gradins et peuvent devenir rapidement monotones.

Noël va être doux dans les chaumières des "automobiliste" et les dirigeants de nos clubs n'épargnent pas leur peine et cogitent pour 1970 les mêmes épreuves que cette année, plus quelques nouvelles surprises.

l'automobiliste

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
Courrier des Lecteurs		2
Montlhéry 1969	J. Potherat	4
Bugatti Royale	H.G. Conway	8
Alfa Roméo P2 1923	J. Potherat	25
30ème Londres/Brighton	Ludo	42
Paris/Deauville 1969		43

Chroniques		44
Petites annonces		46

Notre couverture : Bugatti Royale

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.*

Correspondant anglais : Neil Lawson-Baker

Correspondant italien : Santovetti.

Dépôt légal 4ème trimestre 1969, commission

paritaire n° 44.457.

Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

NDLR : Les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus

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

*à votre service
pour vous aider
à comprendre
ce qui se passe
dans votre voiture
et à résoudre
les problèmes
qui se posent
à l'usage
de votre véhicule
avec un minimum
de frais
et un maximum
de plaisir
et de sécurité
à votre service
pour vous aider
à comprendre
ce qui se passe
dans votre voiture
et à résoudre
les problèmes
qui se posent
à l'usage
de votre véhicule
avec un minimum
de frais
et un maximum
de plaisir
et de sécurité*

Le Courrier des Lecteurs

Plusieurs lecteurs nous demandent de débroussailler pour eux le maquis aride des termes utilisés pour définir la puissance du moteur.

Au début de l'automobile la puissance réelle du moteur servait à en définir le type, ainsi une Peugeot modèle 3CV1/2 avait un moteur développant réellement 3CV1/2

Très vite les Pouvoirs Publics, afin de pouvoir "imposer" l'automobile, créaient le **cheval fiscal** basé sur la cylindrée du moteur et qui est toujours utilisé de nos jours.

Il ne s'agit là que d'une définition arbitraire correspondant à aucune réalité mécanique. Par contre, pour définir la puissance réelle des moteurs trois définitions sont actuellement utilisées :

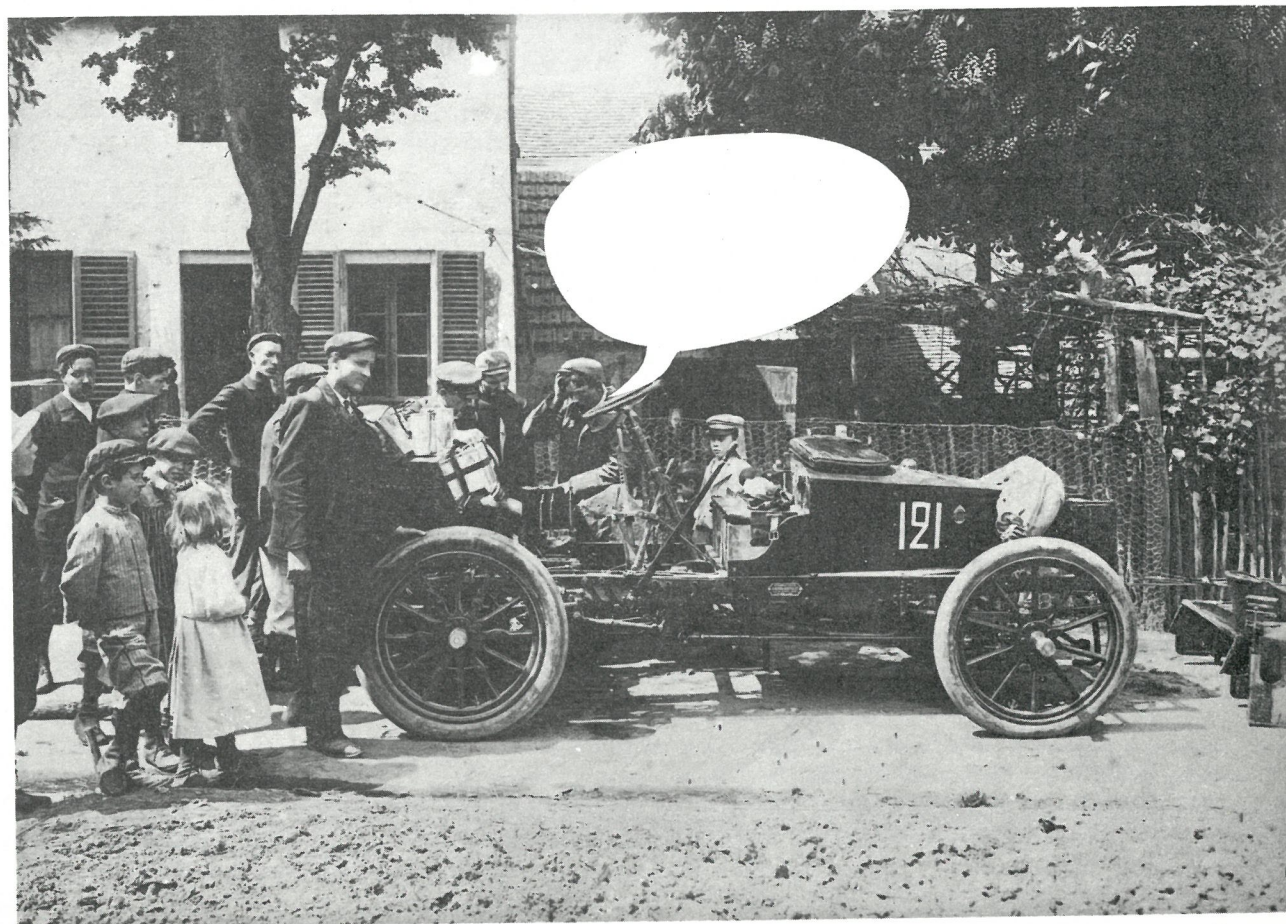
- **Méthode SAE** : le moteur est disposé sur le banc dynamométrique après avoir été débarrassé de tous ces accessoires annexes (ventilateur, pompe à eau, dynamo, filtre à air, silencieux). Cette méthode permet évidemment de faire ressortir le plus de chevaux, mais n'est valable que pour la compétition ou pour impressionner l'acheteur éventuel.

- **Méthode DIN** : le moteur est posé sur le banc tel qu'il sera installé sur la voiture, c'est-à-dire muni de tous ses accessoires. Cette méthode qui se rapproche le plus de la réalité ne satisfait pourtant pas tous les constructeurs.

- **Enfin la méthode CUNA** : le moteur est installé sur le banc, complet, privé seulement du filtre à air et du silencieux. C'est cette dernière méthode qui reflète le plus fidèlement la véritable puissance du moteur.

CONCOURS DE BULLES

Vous trouverez dans les chroniques de ce numéro les résultats du précédent concours. Les amateurs humoristes pourront continuer à exercer leur talent en remplissant la bulle de cette photo qui nous a été envoyée par Monsieur François Arboré, 37-St-Chatain-le-Beau à qui nous sommes heureux d'offrir un abonnement d'un an à "l'Automobiliste".



Nous avons reçu une longue lettre de Monsieur Robert Méry. En effet, le père de Monsieur Méry était le frère aîné de Simon Méry et sa mère, Fernande Turcat, la sœur aînée de Léon Turcat. Cette lettre nous apporte certaines précisions intéressantes, que nous croyons bon de publier ici.

Messieurs Turcat et Méry furent, non pas chassés de l'usine par un groupe financier, mais par deux directeurs de banque "... se figurant qu'il était très facile de construire des autos sans avoir des qualifications spéciales, la suite a prouvé le contraire..."

Simon Méry construisit d'abord un moteur, puis un deuxième et finalement une voiture complète. C'est à ce moment-là qu'il fit appel à son cousin, Léon Turcat, pour l'aider.

Turcat-Méry fut choisi de préférence à Méry-Turcat, ce qui aurait été plus logique, uniquement parce que cela "sonnait" mieux phonétiquement.

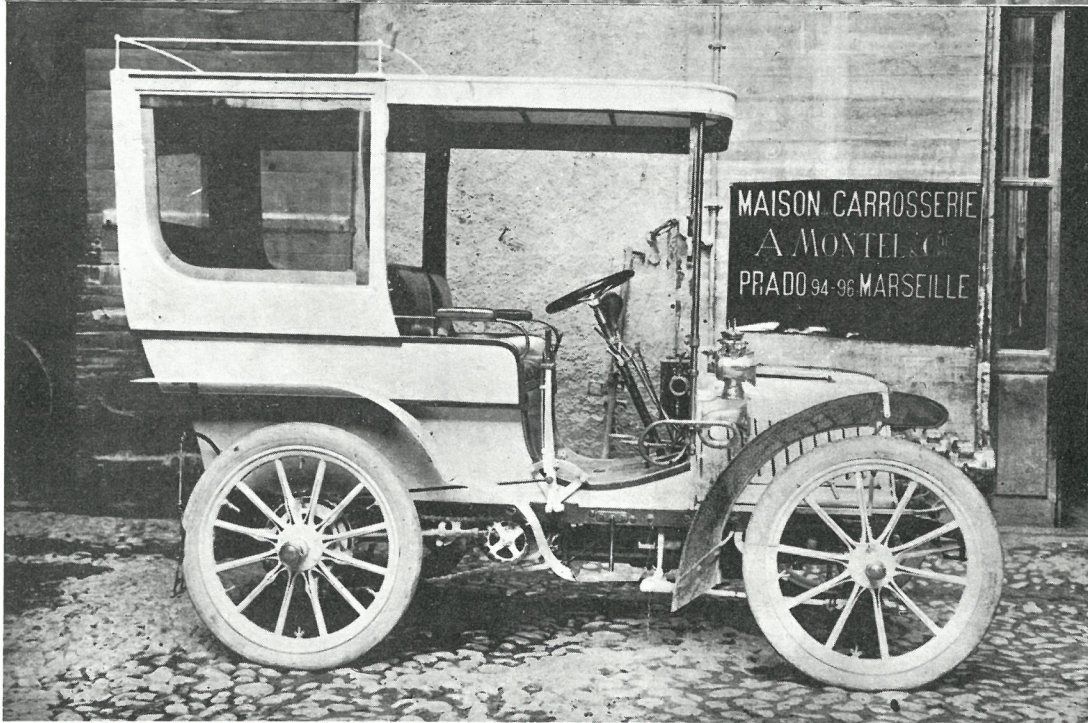
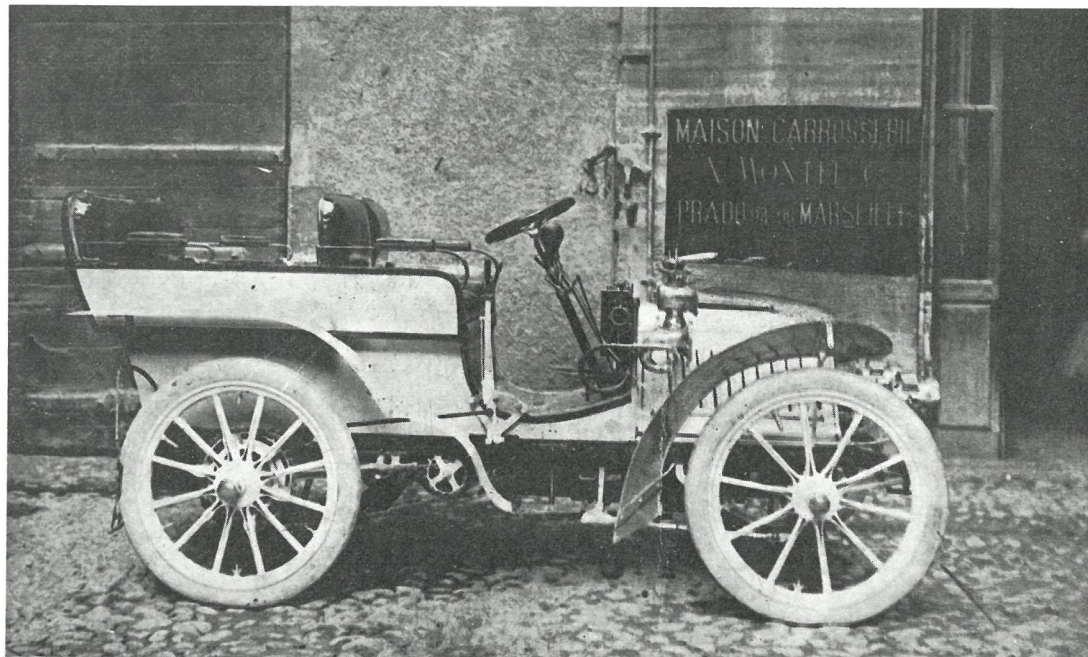
Monsieur Méry signale que "la Cigale Provençale" n'était pas le bouchon de radiateur de la marque. Pourtant nous possédons une excellente photo prise au Salon 1922 ou 1923 (?) et où "la Cigale" est nettement visible.

Les deux photos ci-contre montrent la même voiture, transformable de torpédo en conduite intérieure par l'adjonction d'une caisse fixée par quelques boulons; nouvel exemple d'un "hardtop".

L'Automobiliste est toujours très heureux de recevoir de telles lettres et nous remercions vivement ce lecteur.

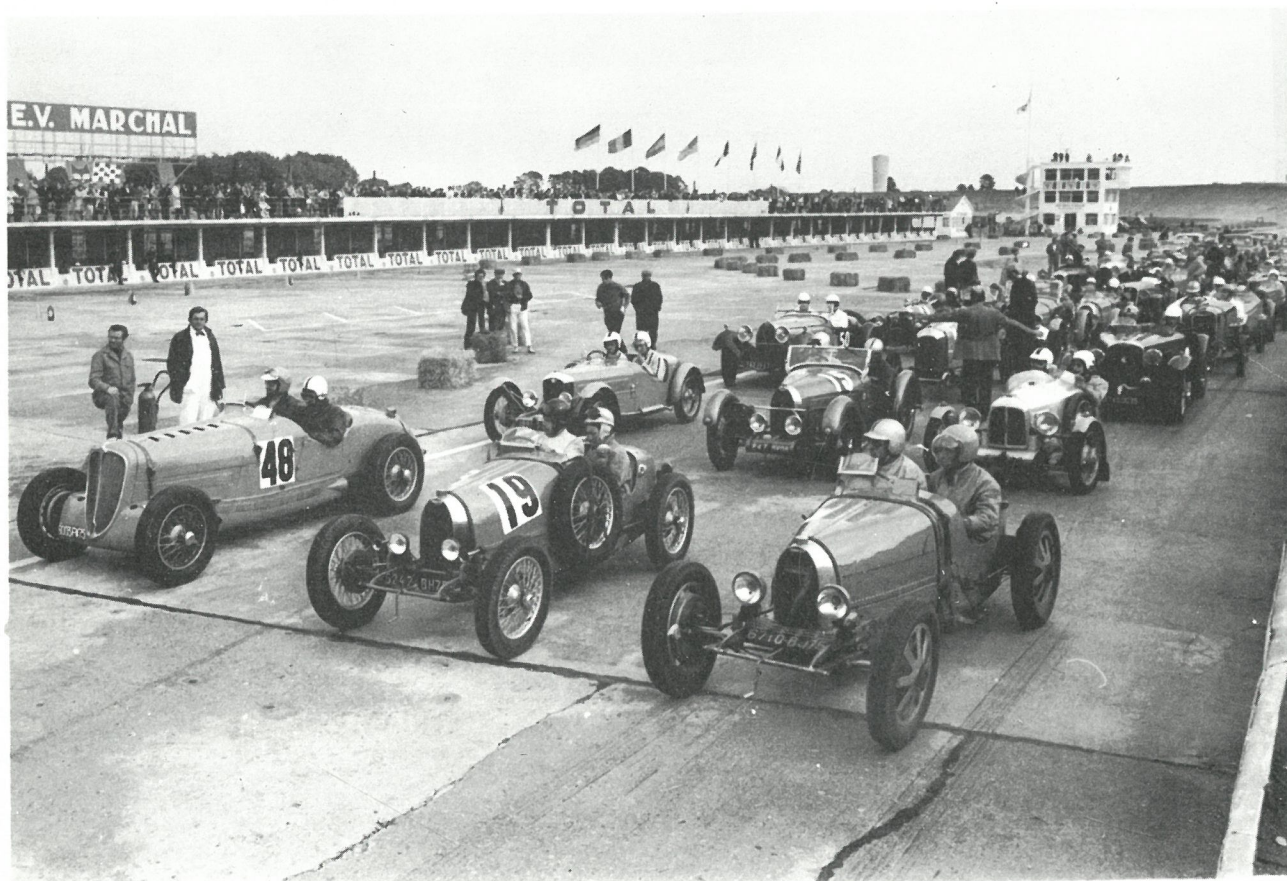
Plusieurs lecteurs nous ont demandé d'annoncer à l'avance les articles à paraître.

Dans notre prochain numéro Albert Peuvergne nous fait profiter de son expérience et nous dévoile tous les secrets de l'incroyable Ford T. Lucien Loreille remplira d'aise les amateurs de voitures populaires, Rosengart faisant l'objet de son prochain article. Enfin pour les amateurs de moto, Adrien Maeght enfourchera sa BMW type "Russie".



MAUVE, DARMONT-SPECIAL, BUGATTI, B.N.C., RALLY, A.C., AMILCAR, PEUGEOT, DELAHAYE, CHEVALLIER, DARL'MAT, SANDFORD, FIAT, SALMSON, BENTLEY, FIAT-CAMERANO, CHRYSLER, ALFA-ROMEO, MORGAN, HINSTIN, LANCIA.

Emportant avec elle le fracas des moteurs emballés, la dernière voiture disparaît à l'horizon. Soudain c'est le grand silence qui s'abat sur les stands et les tribunes et déjà un point bleu qui se rapproche. Vite. Très vite, à la limite du dérapage, l'Amilcar aborde la chicane et en sort comme en se jouant. Un Salmson. Deux Morgan. Et la meute. . . Les uns derrière les autres ou à deux de front. Roues dans roues. La grande horde cosmopolite. A un tour de l'homme de tête. Beaucoup de paille qui vole. Des relents de ricin à en vomir. Fanatique, déchaînée, debout, la foule trépigne sur les gradins. Le capitaine des pompiers pleure d'émotion dans son casque, et moi, si je ne me retiens pas, je sombre dans le mélo de boulevards.



MONTLHERY 1969, LA 1ère INTERNATIONALE CYCLECARISTE.

Ils s'appellent Peter Thompson, Eugène de Deunaerder ou François Dubois. Ca peut vous sembler trop typique pour être vrai ? Ce n'est pas fini. Un plateau international. Une Tour de Babel cyclecariste. Des anglais avec des théières. Des belges à l'accent traînant. Et des français en béret basque. Plus de soixante-dix voitures, et des kilomètres, des kilomètres, des kilomètres de piste. Pour soi.

COMME UN VOL DE GERFAUTS, HORS DU CHARNIER NATAL.

Répanodus. Etendus. Il y en a partout. De propres, de sales, de beaux et de vilains. Avec des petits gants de luxe à "trou-trou". Avec des bleus dégueulasses. Sur, dans, ou sous leur voiture. C'est le grand jamboree du vintage, où souffle l'esprit boy-scout.

Certains s'entourent d'un luxe de précautions. La voiture est amenée sur remorque. Derrière suit la procession. Rituelle. Le chef mécanicien en gants blancs. Le metteur au point en bourgeron bleu. Et l'inévitable graisseur nord-africain en blouse grise. Le tout frappé aux armes de la marque.

Beaucoup, venus par la route, font l'inventaire de tout ce qu'ils ont pu semer au fil des kilomètres. Et, déjà, réparent. D'autres poussent, poussent encore et pousseront toujours, sans arriver à arracher le moindre hoquet à leur machine.

Peu importe. Groupés dans leur coin, comme un vol de gerfauts hors du charnier natal, les cyclecaristes-rois se sont abattus sur la pelouse de Montlhéry. Ils sont venus sodomiser le vieil autodrome, qui, surpris, se réveille.

Une débauche d'automobiles, ou plutôt, un îlot d'automobiles battu par la marée cyclecariste. Submergé.

PERFIDE ALBION

Le bastion Britannique. Une tranche de folklore où chacun peut mordre à belles dents. Gratuitement. L'Angleterre victorienne en-



voyant ses hardis explorateurs à la recherche des sources du Nil. Avec jeep, remorque, tentes, armes et bagages. Des mètres-cubes, des pieds-cubes de bagages. Des vivres pour des années. Sans compter les petites fournitures diverses.

Sept Morgan venus d'Outre Manche. Rampant ventre à terre, comme autant de petites bêtes. Surbaissés à l'extrême... et voilà le drame. Tout un chacun, de blâmer le crime contre nature en prenant le ciel à témoin. La belle envolée mes amis. "Ils" ont surbaissé leurs voitures. "Ils" ont modifié leur train avant. Etc... Bref, pas de quoi fouetter un chat. De toute façon comme ça au moins, ça marche. C'est même terriblement efficace.

Il suffisait alors de jeter un petit coup d'œil en direction de l'anneau pour être renseigné sur la vitesse et voir les petits crabes à trois pattes franchir allègrement la ligne jaune.

LA ROSIERE DE L'AGE D'OR ET UN PROBLEME DE ROBINETS.

Il faut maintenant se débattre dans les arcanes des prix de vertu. Choisir entre la prime de non-rendement et la grève sur le tas. Enfin appelez ça comme vous l'entendez, vous n'avez que l'embaras du choix. En changeant de circuit la Coupe de l'Age d'Or a échangé sa mini-jupe agressive contre une robe de chambre à carreaux avec charentaises assorties.

Enfin retournons à la triste réalité, la triste régularité et posons sans arrière pensées, juste pour l'instruction du lecteur, un petit problème d'arithmétique de base. Un problème de robinets.

Soit deux petits robinets-cyclecars appelés Mauve et Hinstin et un gros robinet Grand Prix Bugatti, ayant à remplir chacun à leur tour une baignoire type Montlhéry.

Par le plus grand des hasards, il se trouve que chacun fait déborder son récipient dans le même temps (6'58"2) Sans être polytechnicien, simplement en comptant sur ses doigts, on doit faire la constatation suivante : si les deux petits robinets ont débité à pleine ouverture, le robinet Grand-Prix, lui, a dû couler soit à moitié-ouvert soit à moitié-fermé. A votre bon cœur.

Rien ne va plus. 6'58.. 2 au tour, c'est-à-dire 66,96 de moyenne c'est un des temps les plus lents de cette épreuve. Pour les deux cyclecars, c'est un tour de force d'être arrivé à égaler ou même surpasser ces temps d'époque. Il fallait de fameux pilotes. Pour une Bugatti, c'est une bien piètre image de marque. Mais la rosière reçut sa couronne de fleurs d'oranger.

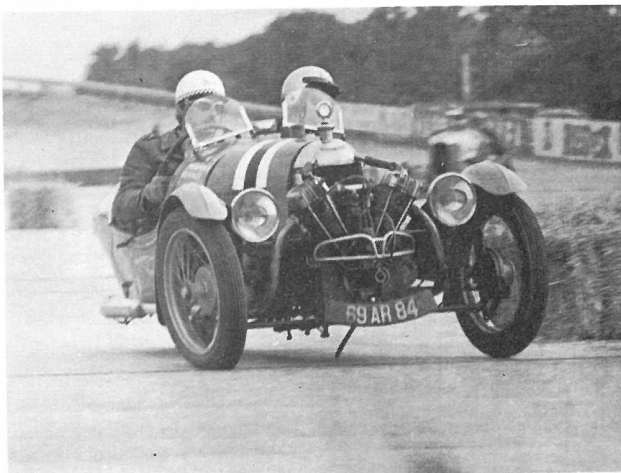
Fort de ces considérations, j'ai repris les feuilles de chronométrages et je vous livre en annexe mon classement personnel compte-tenu du meilleur tour de chacun. C'est intéressant. Les premiers sont enfin les derniers, comme se plaît à nous le promettre la littérature sulpicienne. "La roche tarpeïenne est près du Capitole". Si vous ne comprenez pas, cherchez dans les pages roses du Larousse, ouvrage que, soit dit en passant, l'on devrait consulter plus souvent. Ça donne l'air cultivé, et l'on trouve des citations pour tous les usages.

"BLUE LADY" POMME DE DISCORDE DE LA COUPE ANDRE MOREL

Enfin une vraie course, comme peut le laisser apparaître mon petit prologue ampoulé. Une belle empoignade où l'efficacité rejoint le spectaculaire. Le public à qui l'on ne fait pas prendre un cyclecar pour une lanterne, et surtout pas pour une lanterne rouge, suit l'épreuve avec passion.

La plus grosse coupe ne reviendra pas forcément au vainqueur de l'épreuve, mais foin de tape à l'œil, pied à la planche, chacun vend chèrement sa peau. Le circuit de 3 km 3 autorisant des passages plus fréquents devant les tribunes, tout de suite la domination britannique est évidente. Ecrasante. Déjà sur la ligne de départ, les deux Salmson côte à côte, l'une laissant l'autre sur place. Et tout à l'avenant...

En plus de la brillante démonstration de Neil Lawson-Baker, "british editor" de l'Automobiliste, premier à plus de 89 de moyenne, de la deuxième place de Chris Draper et de la troisième place de Timothy Green, il faut également remarquer l'excellente course de Guy Burnat, se débattant comme un diable dans un béni-



tier pour enlever haut la main la quatrième place.

Et nous voici au cyclecar, pomme de discorde... En effet, comme des gens certainement bien intentionnés mais généralement mal informés, ont pu l'affirmer ailleurs, il y avait dans "Blue Lady", l'Amilcar de Lawson-Baker, plus qu'une bonne préparation. Il y avait plus de dix saisons de compétition emmagasinées dans la pointe arrière par son propriétaire. Il y avait d'innombrables démontages et remontages complets. Ajustés. Soignés. La dernière "opération à cœur ouvert" ayant été effectuée à Paris, quelques jours avant la course par Bernard Pigelet, Marcel Kébir et Jean Pierre Dauliac "le Sorcier des Epinettes". La prochaine fois nous inviterons le St.Thomas de service à venir mettre le doigt dans les tubulures d'échappement, mais pour l'instant nous ne saurions trop lui conseiller de s'occuper des voitures de son entourage immédiat.

ON A FAIT JOUJOU AU COUREUR AUTOMOBILE

On a fait joujou au coureur automobile. Pour de vrai. Avec un vrai circuit, de vraies automobiles, de vraies bottes de paille, de vrais gendarmes. On s'est bien amusé et c'est le principal. L'essentiel, c'est de participer (Pierre de Coubertin).

L'heure étant à l'entente cordiale, à la participation, au dialogue et autres calembredaines du même tonneau, nous allons livrer à vos méditations, nos suggestions du jour. Loin de s'éteindre, la controverse "Faut-il faire courir les automobiles anciennes ?" soulevée dans l'Automobiliste n° 5, est plus actuelle que jamais.

D'abord il serait bon de prévoir plusieurs petites épreuves sur le 3.3, dans le style des "5 laps handicaps" du V.S.C.C. à Silverstone ou Oulton Park. De ce fait on pourrait, en choisissant judicieusement chaque plateau, organiser des épreuves entre Salmson, entre Amilcar, entre 3 roues, et mixer le tout en une suite de matches. Ainsi on pourrait également faire courir les berlines genre 2 litres 3, Delahaye ou Talbot, le cabriolet Citroën dans une seule et même course



qui, plus homogène, se révélerait plus attrayante.

Ensuite il semble que le passager ne soit pas tellement indiqué dans une course où l'accident est toujours possible. Bien souvent, ce passager en se livrant aux sciences subtiles du "rappe!" s'expose inutilement. Le démon de la course nous piquant de son aiguillon, nous avons trop tendance à oublier que nous sommes responsables de celui qui partage notre poste de pilotage.

Terminons ce compte rendu un peu décousu, en saluant ceux qui avaient "le cœur gros", c'est-à-dire qui appuyaient à fond. Et des gens qui "défonçaient la planche" il n'en manquaient pas : J.L. Baud, les frères Michel, J.P. Bernard, Damagnez, Rucheton avec dans sa roue, le clan des Sandford, C. Bodin, Passemard...

Remercions les organisateurs, même si nous ne sommes pas toujours d'accord avec eux. C'est de bonne guerre. Ils nous ont offert deux bien belles journées. La preuve ? François Cullier, l'ancien adjoint de Mauve dans l'organisation du Bol d'or, souriait de toutes ses dents en or. Aux anges.

Jacques Potherat

notre classement ...

1er	N° 48	Mr. Bernard	
2ème	70	Reboulet	
3ème	80	Pellegrin	
4ème	53	Baud	
5ème	30		
6ème	45	23ème	N° 32
7ème	78	24ème	22
8ème	27	25ème	73
9ème	75	26ème	1
10ème	64	27ème	33
11ème	65	28ème	5
12ème	50	29ème	37
13ème	7	30ème	68
14ème	25	31ème	72
15ème	15	32ème	82
16ème	8	33ème	20
17ème	14	34ème	47
18ème	11	35ème	3
19ème	51	36ème	19
20ème	9	37ème	76
21ème	18	38ème	10
22ème	81	39ème	58
		40ème	12

LISTE DES ENGAGÉS

1	P. Burnat-Mme A. Burnat	Bugatti 57 C	1939	42	J. Matthey-W. Taylor	Morgan	1936
2	P. Badre-J. Badre	Darmont Sp.	1934	43			
3	R. Barthélémy-A. Barthélémy	Mauve G.S.	1922	45	G. Caroline-R. Bamman	Morgan	1928
4	H. de la Roer-M. Hamon	Amilcar 215	1936	47	F. Dubois-J.-L. Dubois	Hinstin	1929
5	J. Itier-F. Garaude	Rally 1.100	1928	48	J.-P. Bernard-D. Serra	Delahaye	1925
7	Damagniez-Damagniez	Bugatti 35	1926	49	J. Prieur-Fr. Prieur	B.N.C.	1926
8	Ed. Assoum-B. Maître	A.C. 1.680	1935	50	Fr. Lecorche-E. Lecorche.	Bugatti 55	1932
9	R. Cornière et Mme	Bugatti	1937	51	Lehmann	Salmson 2.3 l.	
10	M. Sauzay-Michèle Sauzay	Amilcar C.G. S	1926	52	Y. Ketterer-H. Nebout	Lancia Lambda	1925
11	M. Meunier-Arbore	Bugatti 44	1928	53	J.-L. Baud-R. Mai	Fiat 508 S	1935
12	E. Michel-S. Michel	Peugeot	1922	54	J. Feray-P. Feray	Bugatti 40	1925
14	D. Geffre-Mlle H. D'Auzac	Darl'mat 302	1937	55	B. Latour	Sandford	1929
15	J. Tykoczinski-J. Noiret	Bugatti 37	1926	56	Richard-Pennec	Sandford	1926
16	Ph. Charbonneaux-R. Vivien.	Delahaye 235	1950	57	Ph. Rucheton-Thierry Coste	Sandford	1928
17	Leulier-B. Bonoron	Amilcar C.G.S.	1927	58	D. Coste-J. Legaud	Sandford	1927
18	Y. Deleplanque-C. Deleplanque	Delahaye 135 MS	1947	59	J. Stekelorum-Mme Stekelorum	Amilcar G.C.S.	1925
19	J.-M. Céréde-H. Céréde	Bugatti 37	1925	60	S. de Cremer-R. de Cremer	Amilcar C.G.S.S.	1927
20	M. Goni-P. Dellière	Amilcar C.G. SS	1926	61	I. Ponette - J. Dehucorne	Amilcar C.G.S.	1925
21	M. Passemard-C. Charvin	Darmont 4 roues	1934	62	E. de Deurnaerder-J. Coerten	Amilcar C.G.S.	1925
22	P. Flahault-C. Pétri	Delahaye	1949	63	G. de Ghellinck et Mme	Amilcar C.G.S.	1926
23	Leroux-Leroux	Chevallier	1930	64	D. Mocquart-M. Mocquart	Peugeot Darl'mat	1937
24	C. Bodin-J. Bodin	Sandford	1927	65	D. Joannon-J. Joannon	Citroën 11 B	1923
25	J. Potherat-J.-L. Potherat	Fiat Ballila	1936	66	J. Milliot-S. Renaud	Amilcar C.C.	1921
26	J.-P. Augendre-Ch. Bellanger	Amilcar C.G.S.	1926	68	Cl. Leymet-Mme M. Fardin	Darmont	1928
27	Vidalenc-Offergeld	Bugatti	1934	70	Cl. Reboulet-M. Reboulet	Delahaye 135 MS	1947
28	D. Pinaud-J. Beffara	Sandford	1928	71	A. Maeght	Bugatti 37 A	1927
29	Casasnovas	Salmson 1.100	1927	72	B. Beauvais-J. Beauvais	Darmont Sp.	1928
30	P. Adamth Waite	Bentley 4 1/4	1932	73	Cl. Pibarot-P. Aubriot	Chrysler	1930
31	Nicolosi	Sandford	1928	74	A. Pibarot	Darmont	
32	Pichon	Delahaye Sp.	1936	75	F. Rousseau-Dany	Delahaye 135 M	1938
33	Ph. Looten-L. Sapellier	Delahaye 135	1938	76	J. Dumontant-Cl. Martin	Bugatti 49	1933
34	Fr. de la Roer-A. Hamon	Rosengart	1932	77	M. Broual	Renault Vivasport	1938
36	D. Fripp-N. Taylon	Morgan	1936	78	J.-P. Rousseau-O. Rousseau	Talbot	1937
37	N. Lawson-Baker	Amilcar C.G.S.	1927	79			
38	T. Green-K. Lyndson	Morgan	1929	80	B. Pellegrin-P.-H. de Gerke	Salmson 223	1957
39	C. Draper-R. Brind.	Salmson	1926	81	B. Ducastaing-G. Homberg	Delahaye 175	1937
40	P. Thompson-W. Collin	Morgan	1930	82	OI. Martin - M. Martin	Amilcar C.G.S.	1924
41	R. Green-R. Underwood	Morgan F2.4 cyl.	1939	83	P. Sac Gorbrière-F. Taury	Alfa Roméo	1931

COUPE A. MOREL classement

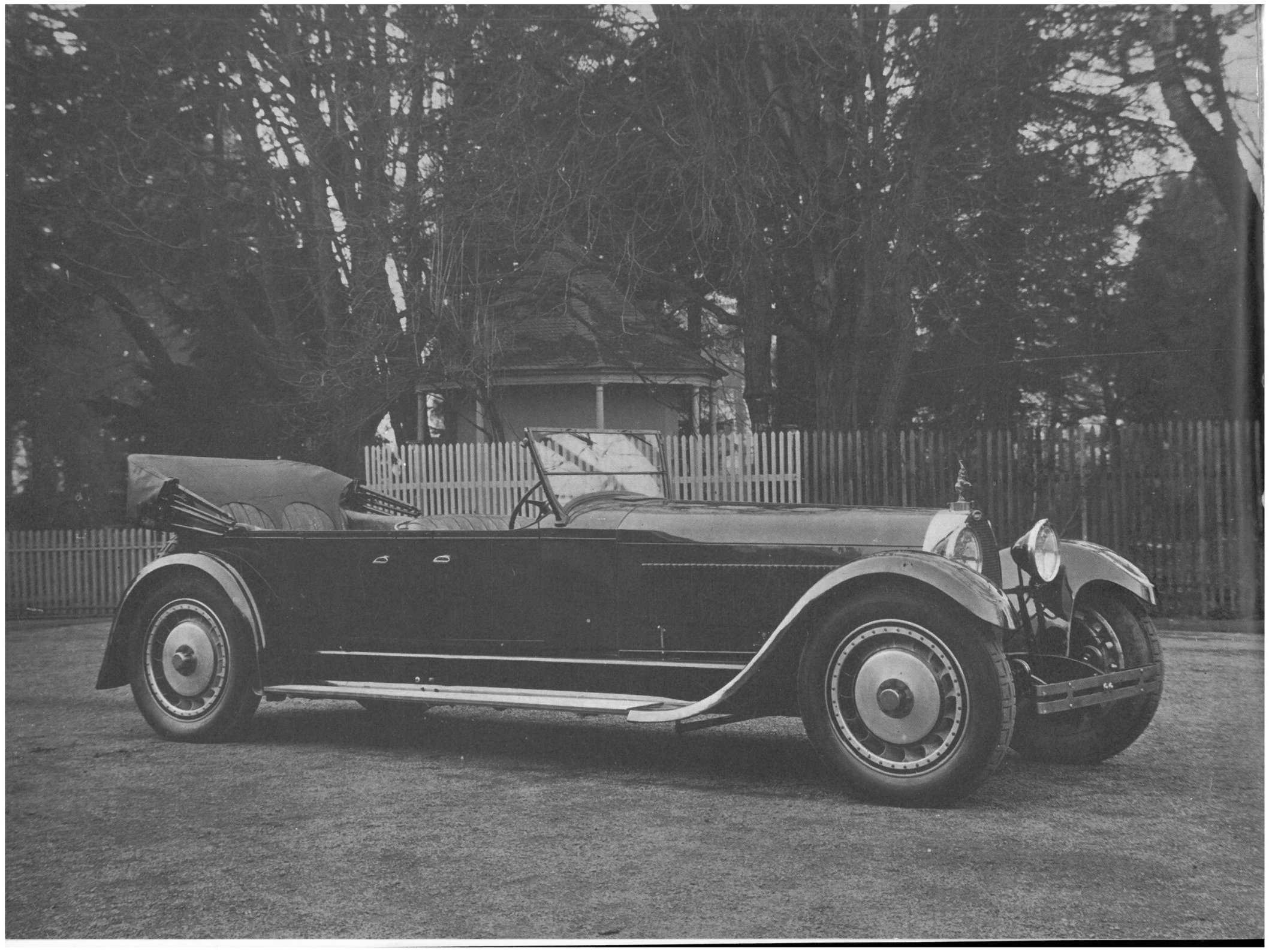
Classement	N° de la voiture	Nom du concurrent
1er	37	Mr. Lawson-Baker
2ème	39	Draper
3	38	Green
4	1	Burnat
5	60	de Cremer
6	40	Thompson
7	3	Barthélémy
8	31	Nicolosi
9	47	Dubois
10	61	Ponette
11	5	Itier
12	41	Green
13	23	Leroux
14	68	Leymet
15	82	Martin
16	72	Beauvais
17	20	Goni
18	58	Coste
19	17	Leulier
20	66	Milliot
21	12	Michel
22	59	Stekelorum
23	46	
24	29	Casasnovas
25	55	Latour
26	24	Bodin
27	64	Mocquart
28	42	Matthey

Lawson-Baker, correspondant en Angleterre de "l'Automobiliste", recevant la Coupe André Morel des mains de Monsieur Morel fils.

COUPE DE L'AGE D'OR

Classement	N° de la voiture	Nom du concurrent
1er	19	Mr. Céréde
2ème	47	Dubois
3	48	Bernard
4	7	Damagniez
5	5	Itier
6	3	Barthélémy
7	33	Looten
8	1	Burnat
9	64	Mocquart
10	65	Joannon
11	14	Geffre
12	58	Coste
13	53	Baud
14	22	Flahault
	9	Cornière
	18	Deleplanque
	70	Reboulet
	15	Tykoczinski
	51	Lehmann
	68	Leymet
	27	Vidalenc
	12	Michel
	20	Goni
	37	Lawson-Baker
	11	Meunier
	32	Pichon
	45	Caroline
	28	
	29	
	30	
	31	
	32	
	33	
	34	
	35	
	36	
	37	
	38	
	39	
	40	
	25	Potherat
	80	Pellegrin
	50	Lecorche
	78	Rousseau
	82	Martin
	76	Dumontant
	73	Pibarot
	81	Ducastaing
	30	Adamth
	8	Assoum
	75	Rousseau
	10	Sauzay
	83	Sac Gorbrière





une "folie de grandeur" ?

LA ROYALE

par H.G CONWAY



On a déjà beaucoup parlé de ce monstre : la Bugatti Royale. L'automobile des rois, qu'aucun roi ne posséda jamais. Elle a été un inépuisable sujet d'études et de controverses pour beaucoup de journalistes et d'historiens de l'automobile, tant en France qu'en Angleterre ou aux Etats-Unis.

La raison d'un nouvel article sur cette étrange réalisation est que tout ce qui a pu être publié jusqu'ici semble assez confus. Avec tous les documents que nous avons réunis sur ce sujet, il est maintenant possible d'entreprendre une étude complète sur les origines et l'histoire de cette voiture et des quelques châssis sortis d'usine. De la série de 25 voitures prévue, six virent le jour, et heureusement existent encore. L'aide de Molsheim nous a été très précieuse. Les plans du moteur, qui comme chacun sait, équipa ensuite les autorails de la SNCF, furent ressortis spécialement pour nous. Cependant, malgré de nombreuses démarches, il nous a été impossible d'obtenir des informations personnelles de gens ayant travaillé à sa réalisation de 1928 à 1932. De ce fait nous avons quelques

lacunes dans nos connaissances que nous ne pourrions combler qu'en étant autorisés par leurs actuels propriétaires à démonter les voitures elles-mêmes !

ORIGINES

Si vous voulez comprendre pourquoi Bugatti entreprit une aussi extraordinaire aventure, vous devez vous pencher sur la psychologie de l'homme lui-même. Vers sa 29ème année, il s'installa à Molsheim pour son propre compte. Auparavant il avait vendu des projets ou fait exploiter ses licences : à 20 ans il collabora avec de Dietrich, à 23 ans avec Mathis et à 26 ans avec Deutz. Il lui fallut donc attendre sa 27ème année pour construire sa propre automobile. Dès son installation en Alsace, il vendit deux autres dessins à Robert Peugeot, la "Bébé" et un autre projet de grosse voiture qui ne fut jamais réalisée.

Son caractère évolua de pair avec l'inflation de son "ego" et il crut à sa toute puissance. Dirigeant sa propre usine, il était de plus entouré

de gens qui ne se risquaient pas de discuter ses décisions.

Nous savons qu'en 1912 il avait déjà jeté les bases d'une grosse voiture, bien longtemps avant d'avoir les moyens de la réaliser. La lettre qu'il écrivit à son ami, le Dr Espanet (qui devait plus tard être le pilote d'essai de son avion en 1917) nous donne un aperçu de ses ambitions. La voiture devait surpasser une Hispano-Suiza et même une Rolls-Royce. Ce projet n'aboutit pas mais il construisit en 1913-14, deux ou trois châssis-course 5 litres avec transmission par chaîne (la "Roland Garros" ou "Black Bess").

Après la guerre sa production se résuma au petit châssis 4 cylindres. Au Salon 1920 il présenta un châssis 3 litres, type 28 qui ne dépassa pas le stade de prototype. La réussite d'une version extrapolée de son châssis 4 cylindres, la 8 cylindres, lui permit de s'agrandir et de continuer sérieusement à courir. Le célèbre type 35 apparut en 1924 et malgré des débuts malheureux, il se mit à truster les victoires en compétition. Le Championnat d'Europe 1926 et

donna enfin au "Patron" les possibilités matérielles d'envisager la réalisation de son plus extravagant projet. Pour la seule année 1926, Molsheim produisit 250 châssis "Grand Prix" équipés de différents types de moteurs. En comparaison des 90 châssis produits l'année précédente, c'est une production incroyable pour l'usine et bien entendu un record pour ce genre de voiture. Notons au passage que la production fut de 135 châssis en 1927 et ralentit encore en 1928 avec la menace d'une prochaine crise économique.

LE CHASSIS "ROYALE"

L'été 1926 vit le commencement du vieux rêve de Bugatti : construire le châssis qui lui procurerait le plus d'auto-satisfaction. Le plus grand du monde, doué cependant des performances et de la tenue de route d'une Bugatti, digne de perpétuer la production du meilleur carrossier, et, sans aucun doute au prix le plus élevé.

Le journaliste bien connu, Maurice Philippe annonce dans la "Revue Automobile" d'Octobre 1926, un empattement de 4,3 m pour une voie de 1,65 m mais les dimensions exactes sont de 4,5 m pour 1,6 m. Le dessin est typiquement Bugatti avec les 1/4 elliptiques inversés à l'arrière et les ressorts passant à travers l'essieu avant, comme sur les modèles "Grand Prix". Une paire de 1/4 elliptiques supplémentaire en face des autres, fut montée à l'arrière de quelques châssis. Peut-être, comme le montage le laisse supposer, ont-ils été ajoutés après coup pour supporter la carrosserie un peu trop lourde. Les roues étaient en aluminium fondu avec des tambours de freins de grande dimension. Les rayons faisaient office de ventilateurs pour refroidir les tambours et il est intéressant de noter qu'en raison du sens de la rotation il était impossible de permuter les roues. On avait monté des pneus de 36 x 675 après avoir hésité à l'origine entre des 980 x 175 et des 950 x 180.

Le châssis léger, bien que renforcé par une petite entretoise en croix, était typiquement "Bugatti" de l'époque. Le pont arrière était maintenu par une paire de tubes de réaction, parallèles à l'arbre de transmission ; sa grande particularité était de contenir une boîte de 3 vitesses, système déjà expérimenté par Bugatti en 1920 sur le prototype 3 litres. Les rapports de boîte étaient : 4,5 : 1, 2,5 : 1 et une troisième vitesse en surmultiplié 1 : 1,5. Naturellement aucun rapport n'était synchronisé aussi la boîte traîne-t-elle derrière elle une réputation de brutalité et de lourdeur.

L'embrayage se trouvait dans un carter séparé du moteur et relié à celui-ci par un arbre et un flector. Le carter contenait également le démarreur et la dynamo. Une pompe à huile et une réserve indépendante avec manomètre de pression sur le tableau de bord lubrifiait l'embrayage multi-disques traditionnel.

ETTORE BUGATTI
AUTOMOBILFABRIK

MOLSHEIM, (ELSASS) den 11 avril 1913

Cher Monsieur,

Je suis en possession de votre estimée du 5 crt. qui m'a fait énormément plaisir.

Je suis heureux d'entendre que ma petite voiture vous donne toute satisfaction.

Je regrette beaucoup de ne pouvoir pas vous offrir la voiture qui répondait aux exigences d'un client connaisseur comme vous. En effet je ne vous cache pas que mes petites voitures devant être vendues, relativement bon marché, je n'ai pu éliminer certains petits inconvénients qui sans cela l'aurait rendu bien plus pratique ; elle est irréprochable au point de vue fabrication, mais certains détails ne sont pas comme je voudrais les avoir.

Je vous suis reconnaissant d'avoir proposé à Monsieur Garros de venir me voir, je serais heureux de pouvoir m'entretenir avec lui au sujet d'une voiture plus forte.

J'ai en fabrication quelques voitures de 100 m/m d'alésage et de 160 de course. Je serais désireux de vous avoir comme client pour une de ces voitures si cela vous intéresse je vous ferai des conditions toutes spéciales.

Quant à la 8 cylindres, elle est à l'étude mais pas encore en fabrication. La 8 cylindres dont je vous ai parlé sera un moteur de 100 m/m d'alésage la course n'étant pas encore fixée.

Elle sera plus grande qu'une voiture ~~HISPANO-SUIZA~~, ROLLS ROYCE tout en étant plus légère, la vitesse en voiture fermée atteindra au 150, j'espère arriver au silence parfait, lorsque j'aurai la première voiture aux essais, je ferai un grand voyage et je ne manquerai pas de venir vous voir pour connaître votre appréciation sur mon nouveau engin.

Inutile de vous dire que la fabrication de ces voitures sera très limitée et d'un soin irréprochable. Toutes les voitures livrées feront des essais d'au moins 1000 klm. et auront une garantie de 5 ans, la voiture sera excessivement chère, mais ne sera à comparer avec aucune voiture de ce genre.

Si j'arrive à obtenir ce que je cherche ce sera certainement une voiture et une pièce de mécanique au delà de toute critique.

J'aimerais beaucoup avoir votre visite, et j'espère que vous profiterez du voyage de Monsieur Garros pour l'accompagner, et dans cette attente, veuillez agréer, cher Monsieur, l'expression de ma respectueuse sympathie.

LE MOTEUR

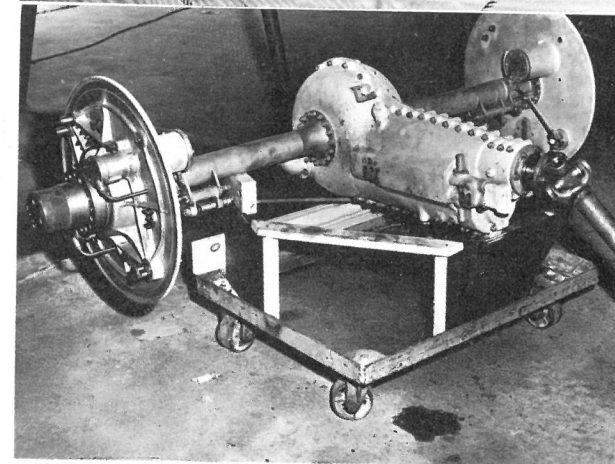
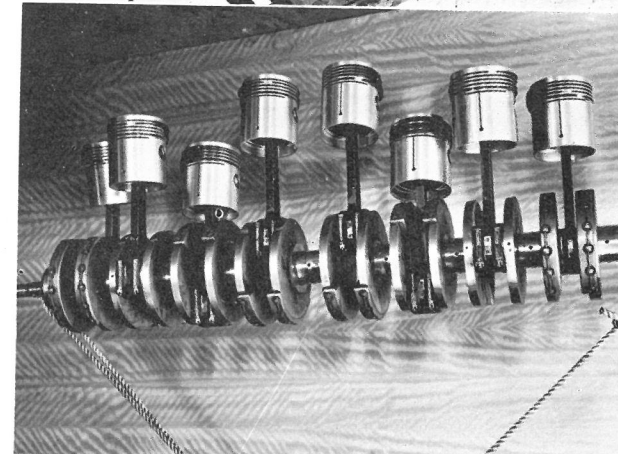
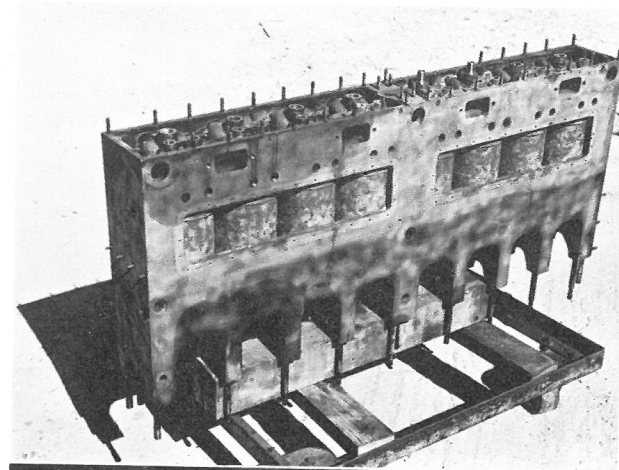
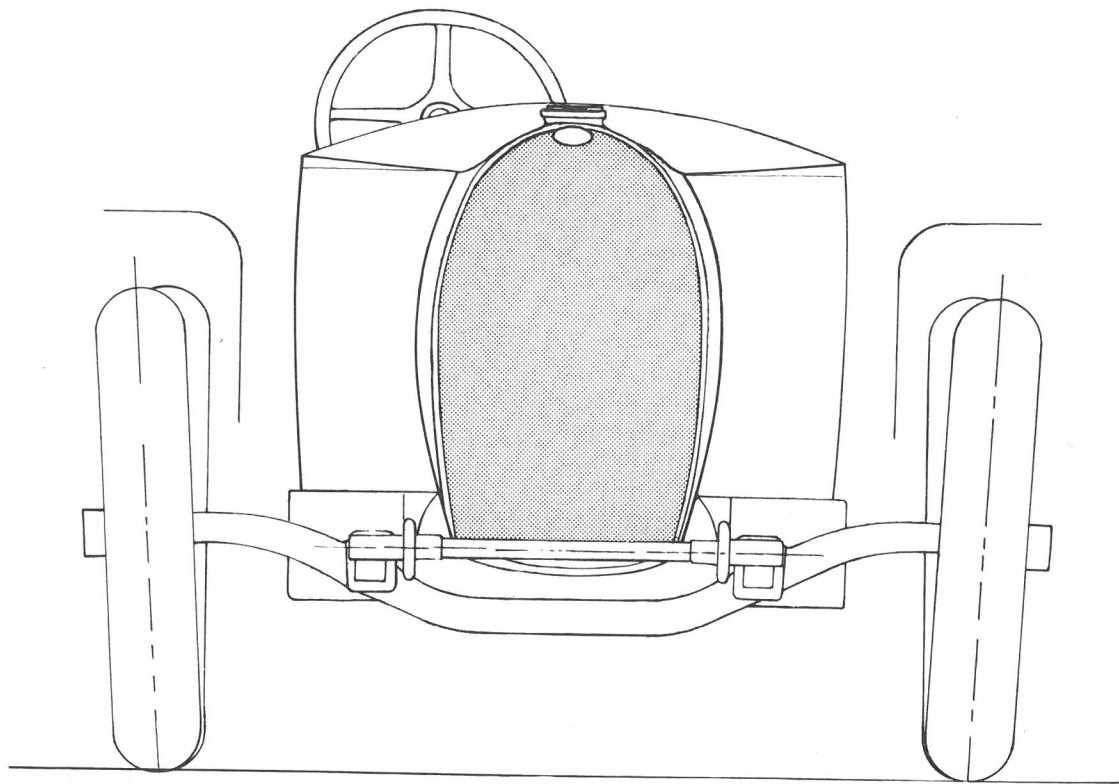
Un projet que Bugatti avait réalisé pour l'aviation vers 1925 servit de base au moteur des "Royale". Ce huit cylindres en ligne avait une course et un alésage de 125 x 130 (12,76 l) bien que le prototype ait eu une course de 150 (14,7 l). Le rendement était d'environ 200 HP à 2 000 t/m et l'on pouvait escompter 250 HP à 3 000 t/m. Le taux de compression en usage quasi général à cette époque était de 5,5 :1

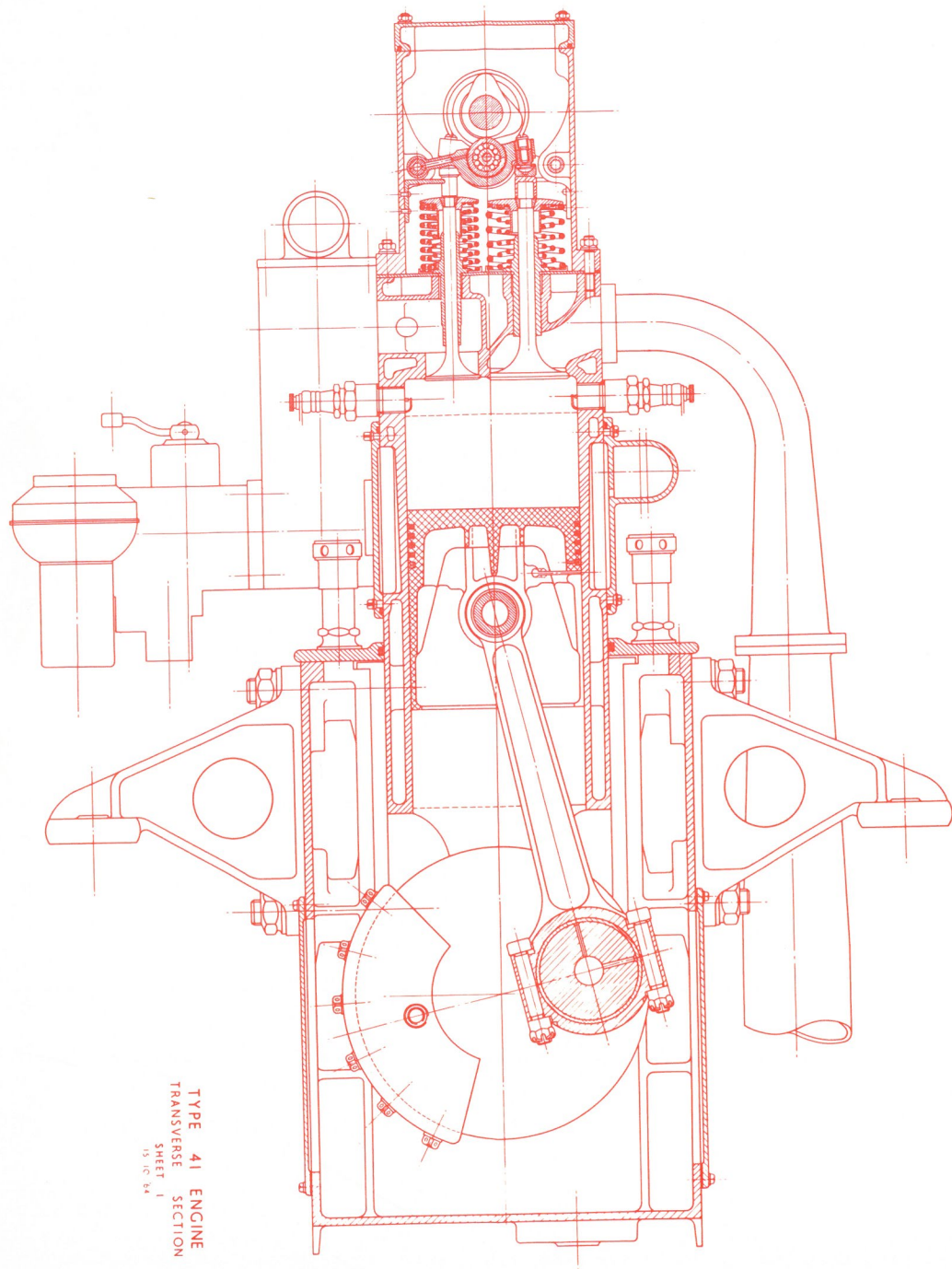
La disposition des soupapes, fidèle aux traditions de Molsheim était la suivante : une soupape d'échappement et deux d'admission pour chaque cylindre. L'arbre à cames en tête agissait par l'intermédiaire de culbuteurs avec rouleaux, détail assez inhabituel chez Bugatti.

L'arbre à cames, en deux parties, d'environ 1,30 m de long était commandé par des pignons côniques à partir d'un arbre vertical

situé à l'avant. Bugatti employa un curieux système pour essayer de supprimer le bruit dû à l'attaque des pignons entre eux : il utilisa deux paires de pignons différents les uns des autres par le nombre de leurs dents. Les pignons d'attaque étaient accouplés par un ressort et des plaques de friction, un sur deux étant solidaire de l'arbre à cames. De ce fait, quand le pignon d'attaque accomplissait une révolution, le pignon freiné par son ressort maintenait le pignon attaqué. Toute vibration était censée avoir disparu.

Comme tous les blocs Bugatti, celui-ci était fondu, avec les sièges de soupapes usinés directement. Dans ce cas, le bloc fut allongé de façon à former la partie supérieure du 1/2 carter et des paliers. Ce bloc cylindre était un exemple remarquable de l'habileté des fondeurs français en général et de ceux de Bugatti en particulier. Il





TYPE 41 ENGINE
TRANSVERSE SECTION
SHEET 1
13 10 34

serait difficile de nos jours de trouver quelqu'un capable de réaliser une telle pièce. Si l'idée de faire reposer le vilbrequin sur le bas du bloc se conçoit aisément du point de vue de la répartition de l'effort, c'est un handicap certain lorsqu'il s'agit de changer une soupape ; le moteur doit alors être entièrement démonté et le vilbrequin également. Il est évident que l'on devait y regarder à deux fois avant d'entreprendre un rodage de soupapes.

Le vilbrequin était une belle pièce, fabriquée en deux parties réunies par un cône. Pour la première fois, Bugatti utilisa pour l'équilibrer des contrepoids fixés d'une manière intéressante, comme le montrent les plans. Tous les paliers étaient en régul avec des trous d'amenée d'huile. Les bielles relativement courtes étaient fixées par quatre boulons. Les pistons étaient bien sûr en aluminium avec jupe fendue.

Le carter d'huile était en fait une boîte suspendue sous le bloc. La lubrification était basée sur le principe dit "à carter sec", l'huile étant contenue dans un réservoir situé sur le tablier. Deux pompes à huile étaient montées à l'avant du moteur ; l'une pompait l'huile du carter au réservoir, l'autre prenait l'huile dans le réservoir et l'amenait aux paliers. Les canalisations d'huile allant et venant au réservoir traversaient le bloc moteur dans toute sa longueur sous les paliers.

Un seul carburateur, apparemment une adaptation Bugatti du carburateur américain SCHEBELER : nous ne pourrions jamais vous expliquer son fonctionnement à moins d'avoir l'occasion d'en démonter un ! Mais il y avait sur le tableau de bord un contrôle de richesse de mélange qui agissait comme un économiseur.

Double allumage, delco et bobine, avec deux bougies par cylindre. Quatre batteries de six volts, couplées afin de donner 12 volts par paire !

LES "ROYALE"

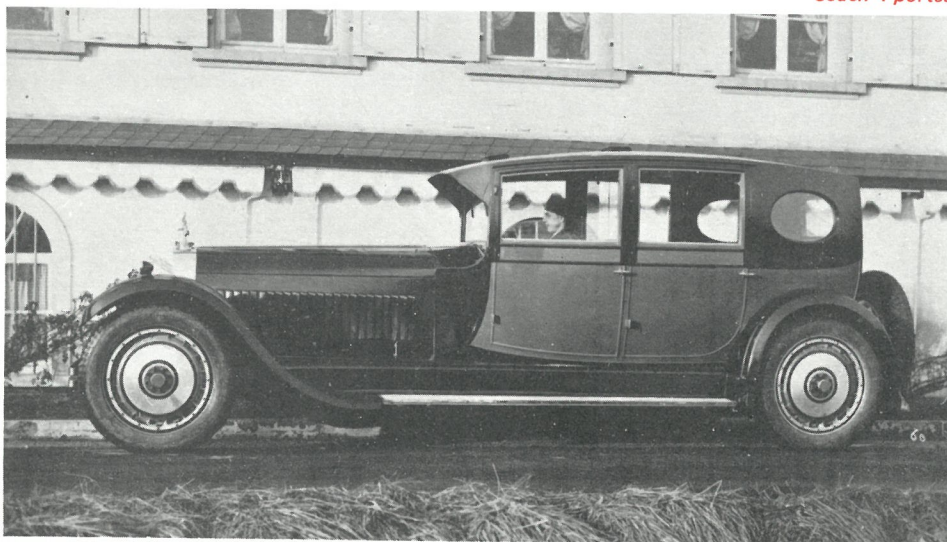
Ettore Bugatti construisit son prototype en 1927 et l'habilla avec la carrosserie de la Packard qu'il avait achetée pour son usage personnel. Dans cette version, elle fut l'objet de nombreux essais et compte-rendus de presse qui rendaient hommage à son excellente tenue de route et à la souplesse de son moteur.

Le journaliste britannique W.F. Bradley semble avoir trouvé à l'époque sa juste définition : "Golden Bugatti", la Bugatti en or.

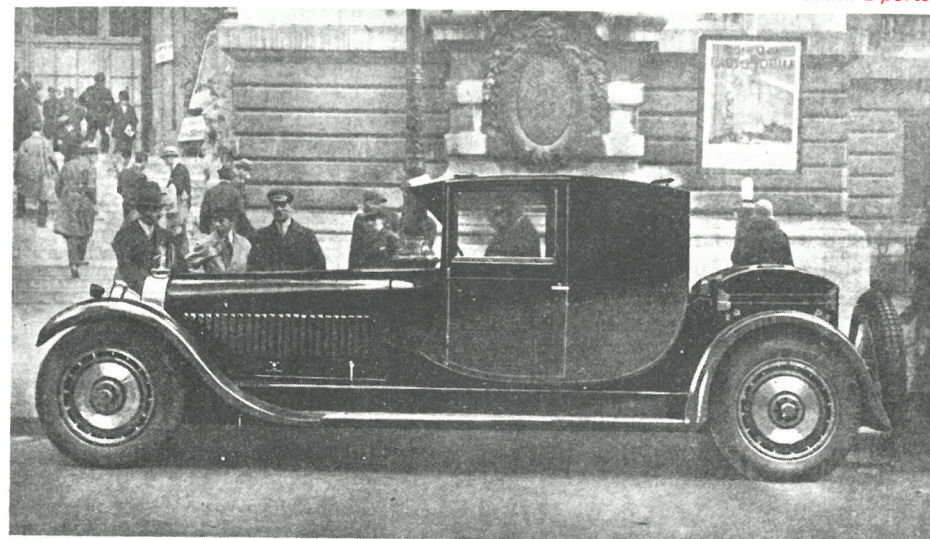
En 1927, Bugatti emmena sa voiture en Espagne, au Grand Prix de St-Sébastien et en fit la démonstration au roi Alphonse XIII qui lui promit d'en acheter une. Ainsi naquit le mythe de la "Royale". Malheureusement Alphonse XIII devait quitter son trône avant que sa voiture puisse lui être livrée ou peut-être même être mise en chantier. Malgré tout ce que l'on a raconté, ni Carol de Roumanie, ni Zog d'Albanie, ni aucune autre tête couronnée ne posséda ce modèle. Ce châssis prototype 41 100 fut ensuite équipé (probablement en 1928) avec un coach 2 portes dessiné par Bugatti, carrosserie assez laide que



San Sebastien 1927 - Au centre, à gauche Alphonse XIII en conversation avec E. Bugatti.



Coach 4 portes

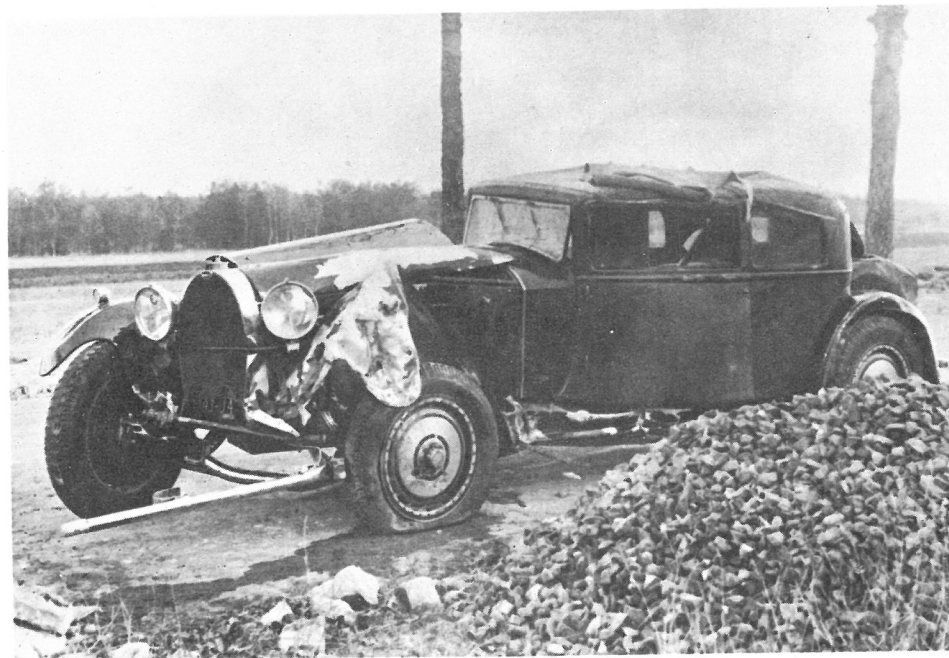


Coach 2 portes

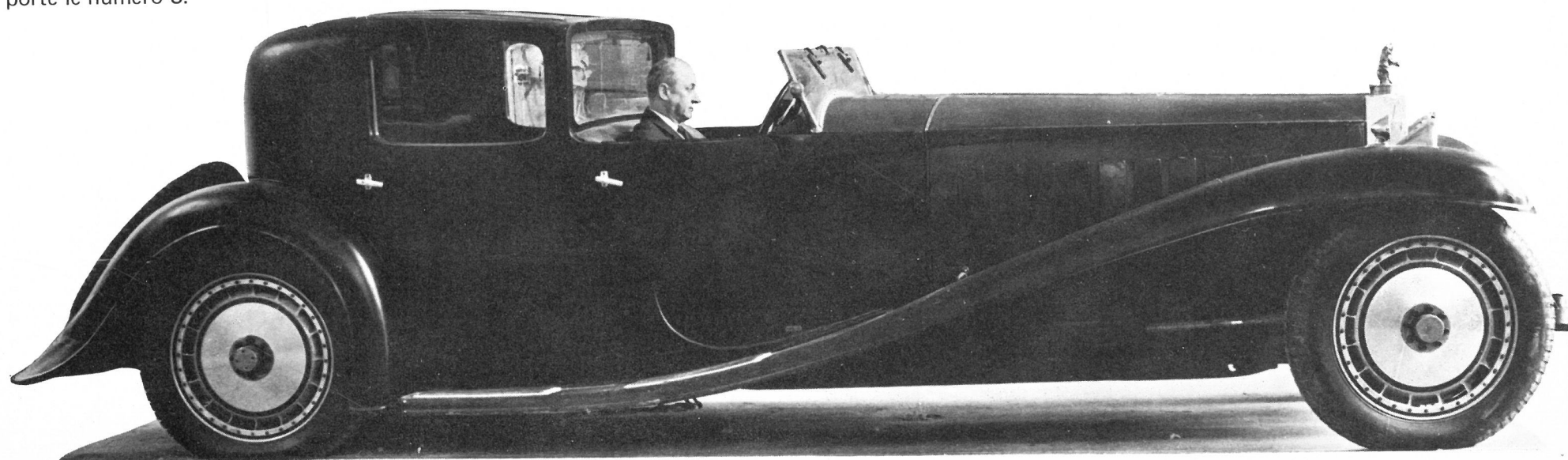
l'on vit lorsque la voiture fit quelques démonstrations dans le cadre du Salon de Paris 1928. La troisième carrosserie fut un coach 4 portes qui fut monté par la suite sur le prototype 5 litres type 46 et que l'on voyait encore à Molsheim il y a quelques années. (Il est concevable mais peu probable que la carrosserie 4 portes précéda la 2 portes).

Finalement, ce châssis fut carrossé en un élégant coach 2 portes. Rompant avec sa spécialité de carrosseries simili, Weymann employa la tôle afin de permettre une peinture cellulosique, grande nouveauté d'alors. Jaune et noire, très élégante, la voiture remporta un concours d'élégance organisé par le Journal "l'Auto" au Parc des Princes en juin 1929.

Malheureusement quelques temps après Bugatti s'endormit au volant sur la route Paris/Strasbourg. La voiture fut reconstruite à partir d'un nouveau châssis (il y en avait des quantités en stock) et conserva sa plaque de châssis d'origine : 41 100. Recarrossée avec un coupé de ville appelé "Coupé Napoléon", elle resta entre les mains de la famille pendant et après la guerre, à Ermenonville. Elle fut ensuite acquise, comme beaucoup d'autres trésors Bugatti, par M. Fritz Schlumpf à Malmerspach en 1963. Son moteur porte le numéro 3.



Coach Weyman après l'accident sur la route de Paris/Strasbourg.



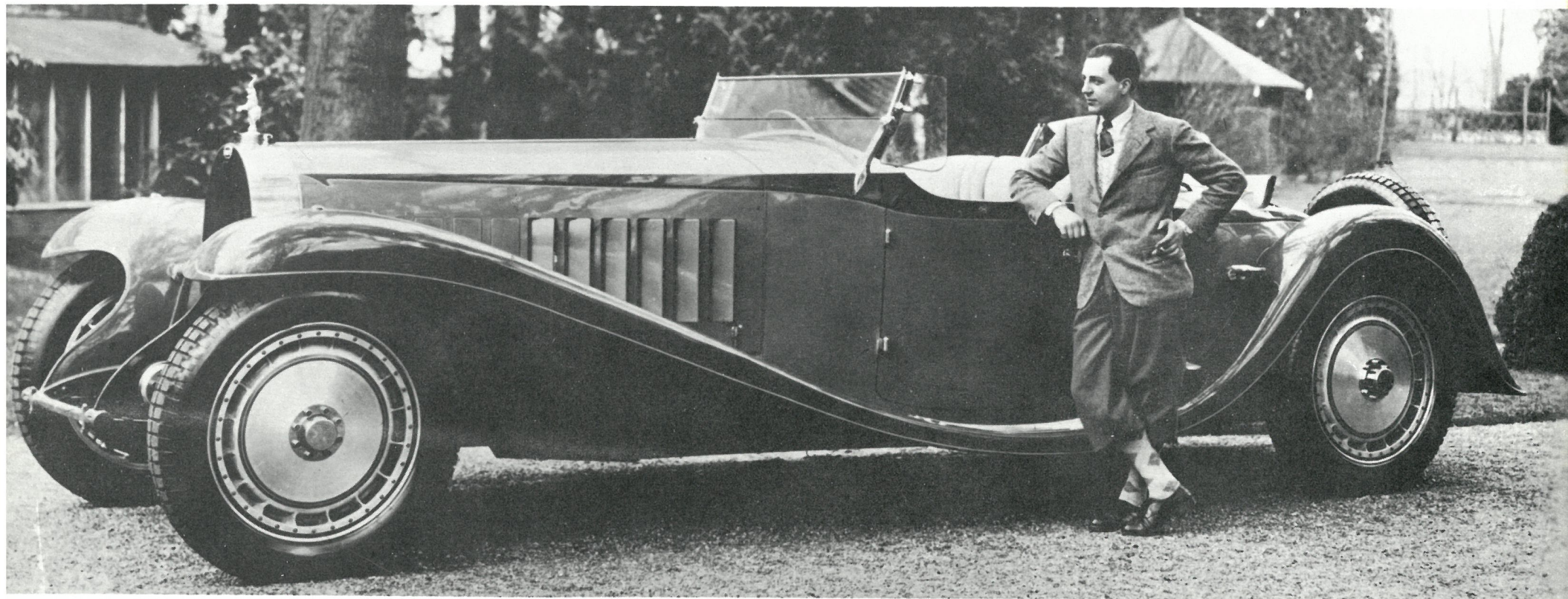
VOITURE n°2

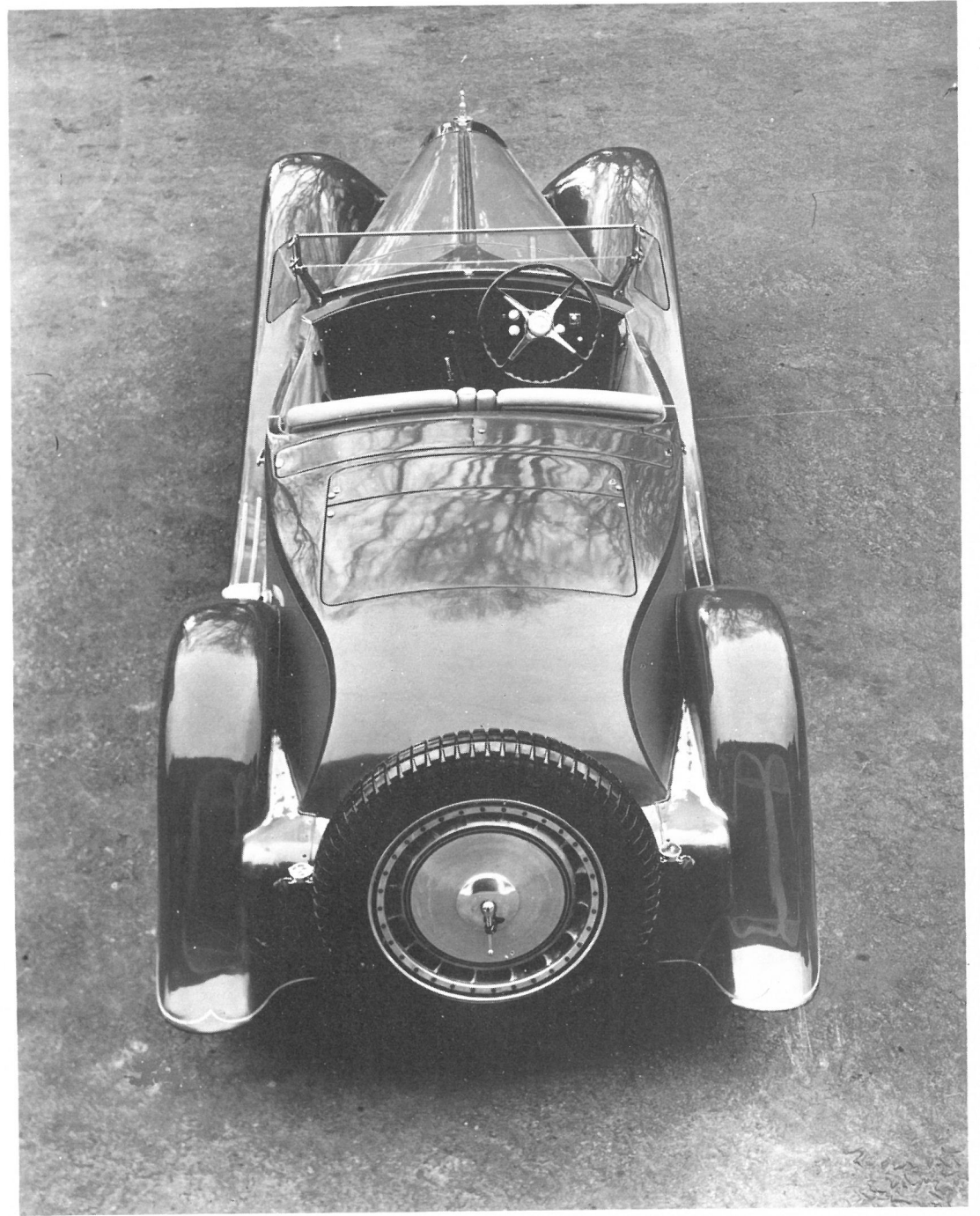
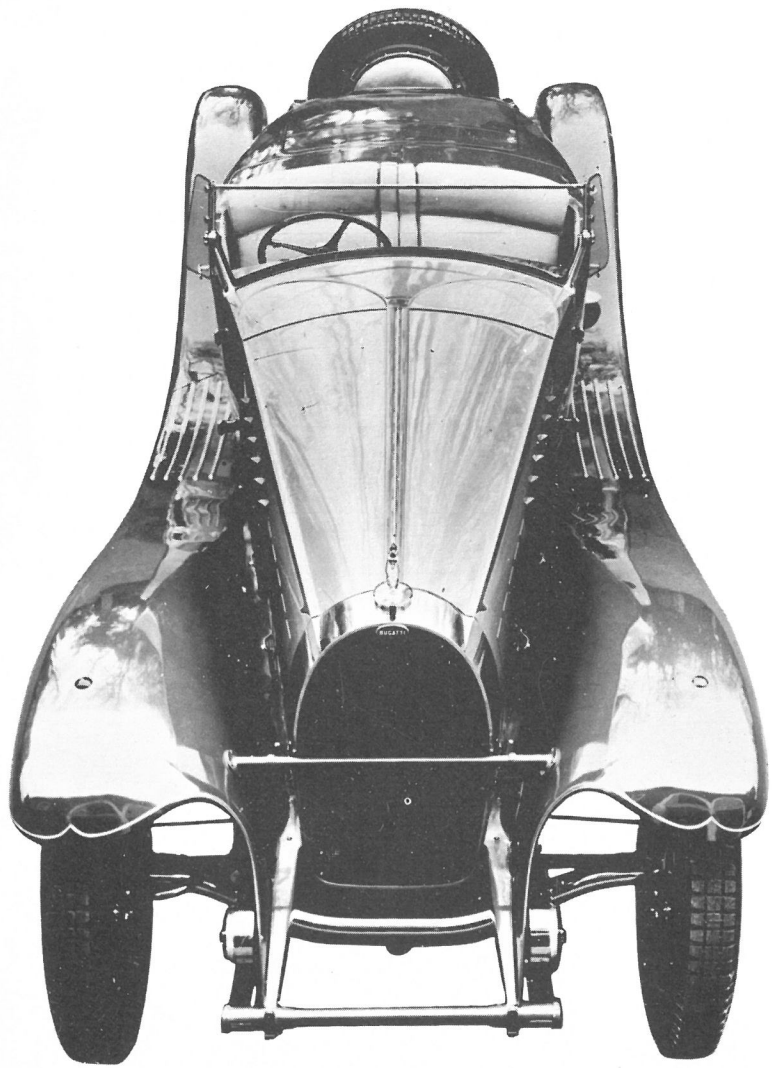
En dépit de son optimisme et de ses efforts, Bugatti ne put vendre un véhicule aussi cher et aussi original. Le monde entier était en effet atteint par la crise économique de 1929-1930. Néanmoins, en avril 1932, une voiture fut enfin livrée à un client. Armand Esders, le confectionneur bien connu, entra en possession du châssis 41 111, moteur n° 2. Jean Bugatti avait dessiné pour l'occasion un roadster d'une exceptionnelle beauté qui reste d'ailleurs pour beaucoup de gens la plus belle carrosserie de tous les temps. Comme M. Esders n'aimait pas conduire la nuit, aucun éclairage n'était prévu.

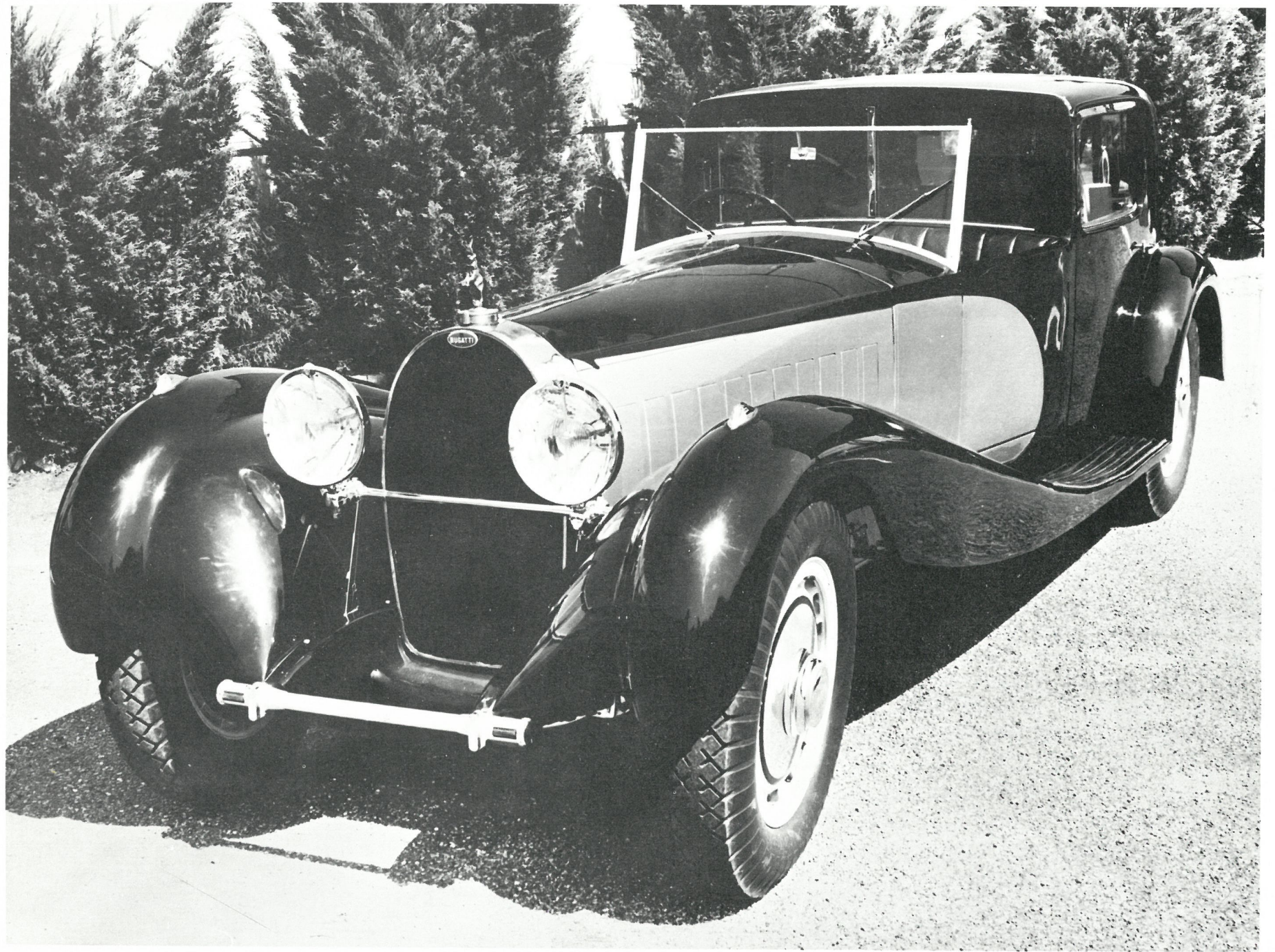
Nous ne savons pas pendant combien de temps la voiture resta dans la famille Esders, mais nous pensons qu'elle fut recarrossée en 1938 par Binder. En magnifique coupé de ville

assez semblable à celui de Bugatti. On prétend qu'elle fut ensuite rachetée par un membre du gouvernement ; M. Patenotre

Jack Lemon-Burton, un des plus grands connaisseurs britanniques en matière de Bugatti, acheta la voiture à Paris en 1939. Il la garda jusqu'après la guerre, puis elle passa entre de nombreuses mains en Angleterre. Carl Montgomery l'emmena aux U.S.A. aux environs de 1950 et Dudley C. Wilson, de Floride, l'acheta en 1954. Après la mort de M. Wilson, en 1961, un banquier d'Atlanta, M. Mills B. Lane en fit l'acquisition et la fit restaurer complètement par John Griffin de Montgomery en Alabama, restauration qui se termina en 1964. Peu de temps après la voiture entra dans la collection Harrah à Reno, Nevada, où des centaines de touristes viennent la voir quotidiennement.

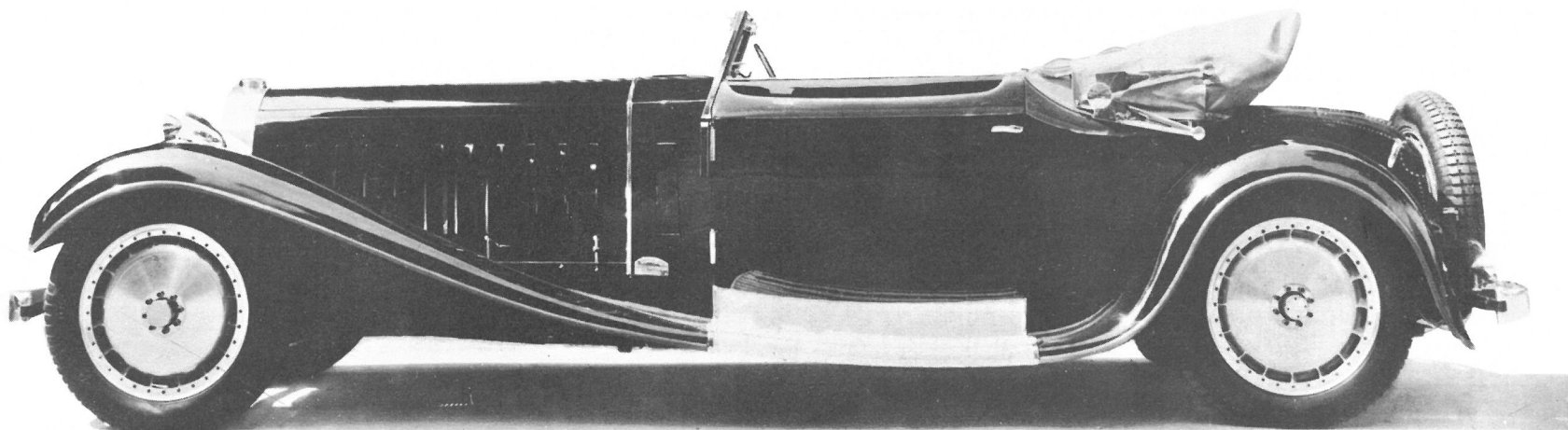
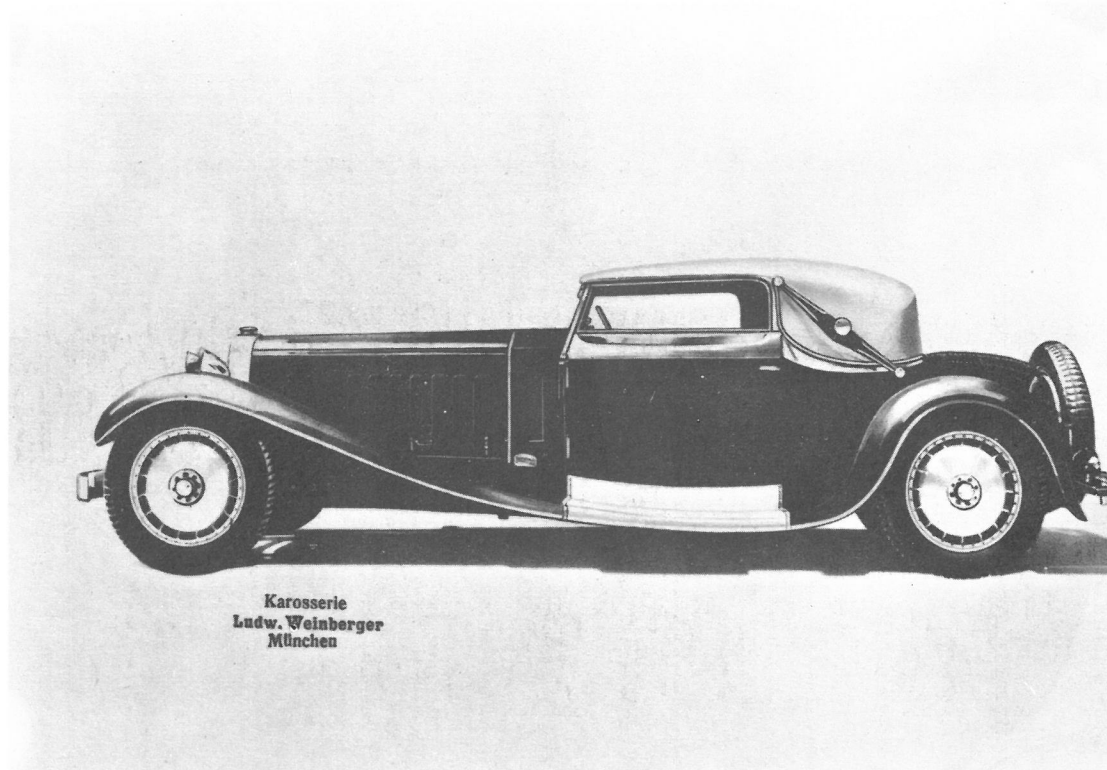


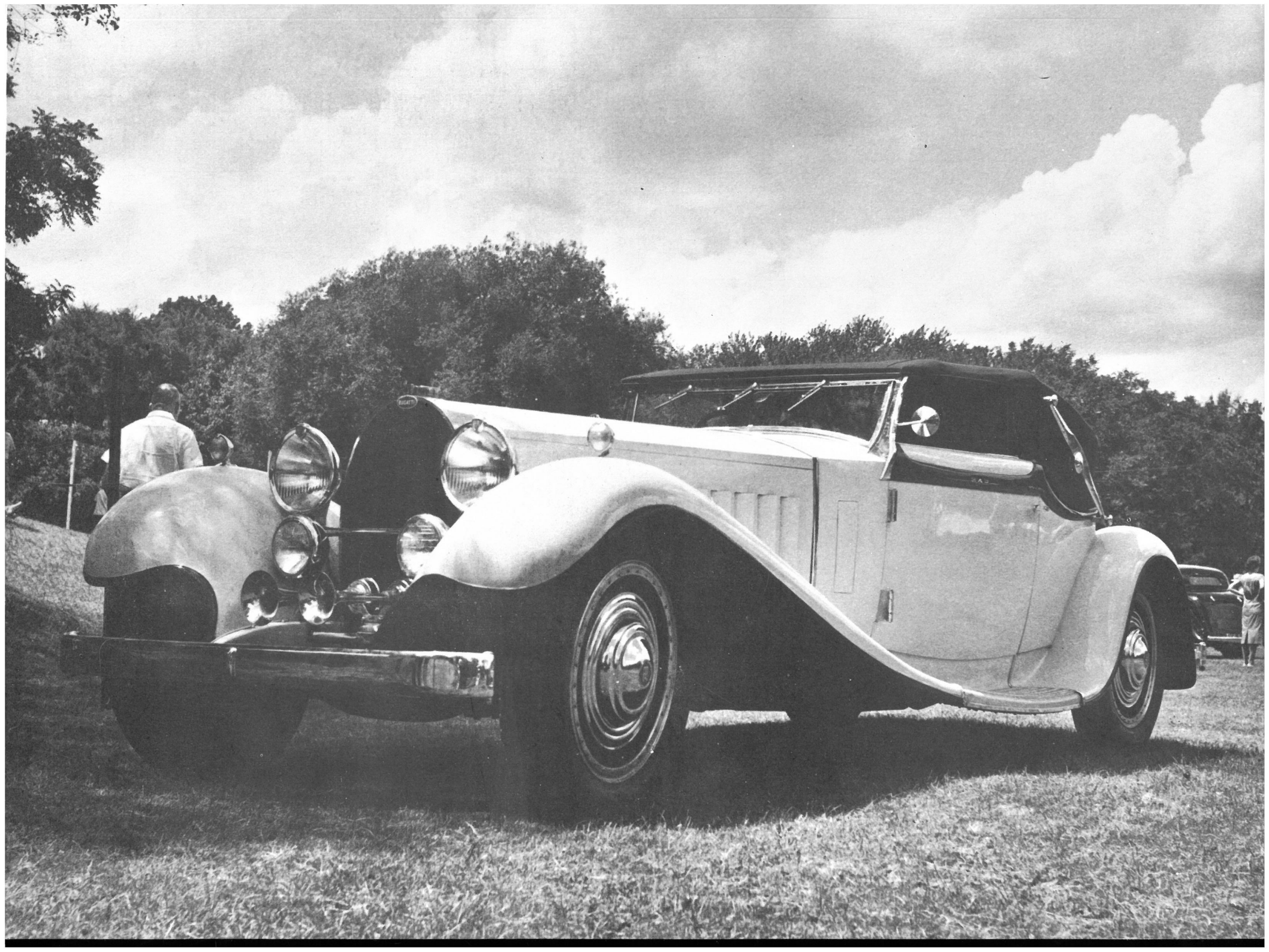




VOITURE n°3

Portant le n° 41 121, moteur n° 4, la troisième "Royale" quitta Molsheim en mai 1932, à destination de Munich où l'attendait le Dr A. Joseph Fuchs. Ludwig Weinberger, un carrossier local, réalisa un très beau cabriolet 2 portes. Quittant l'Allemagne pour Shanghai en 1934, puis pour les U.S.A. en 1937, la voiture suivit son propriétaire. En 1943, dans un triste état, le bloc cylindre fendu, elle fut rachetée par Charles Chayne, un des Vice-Présidents de la General Motors. Il la restaura entièrement et l'offrit au Musée Ford de Dearborn en 1959. M. Chayne a d'ailleurs relaté en détail cette restauration.





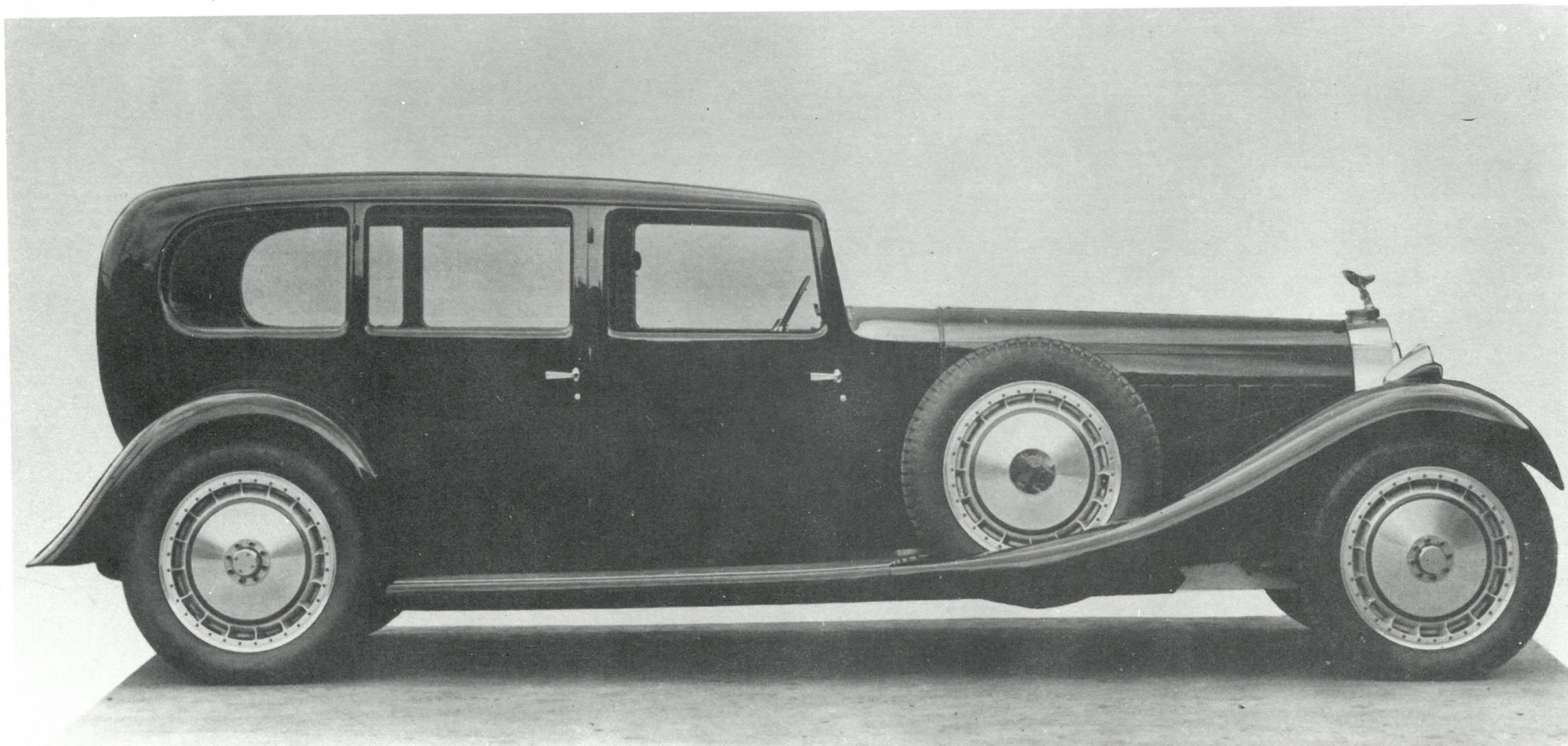
VOITURE n°4

C'est le châssis n° 41 131, moteur n° 5, livré en juin 1933 au Capitaine Cuthbert W. Foster, membre de la famille Foster-Clark, magnats des produits alimentaires. Il la fit carrossée par Park Ward à Londres en limousine d'aspect assez austère.

Quand la voiture fut prête personne ne fut autorisée à la mettre en marche avant que Jean Bugatti en personne ait vérifié que tout allait bien. On raconta à l'époque que cette cérémonie fut suivie avec passion à l'usine Park Ward et qu'il a fallu faire un feu sous la voiture de façon à rendre l'huile plus fluide.

Après la guerre, Jack Lemon-Burton racheta également cette voiture et s'en servit pendant quelques années. Vers 1955, il la vendit à J.W. Shakespeare de Centralia en Illinois. Celui-ci en fit la pièce maîtresse d'une collection de 30 Bugatti collection qui était, jusqu'à il y a peu de temps, la plus importante du monde. En 1963, il vendit toute sa collection à l'incroyable Fritz Schlumpf et sa "Royale" repose maintenant à côté du "coupé Napoléon" à Malmerspach.

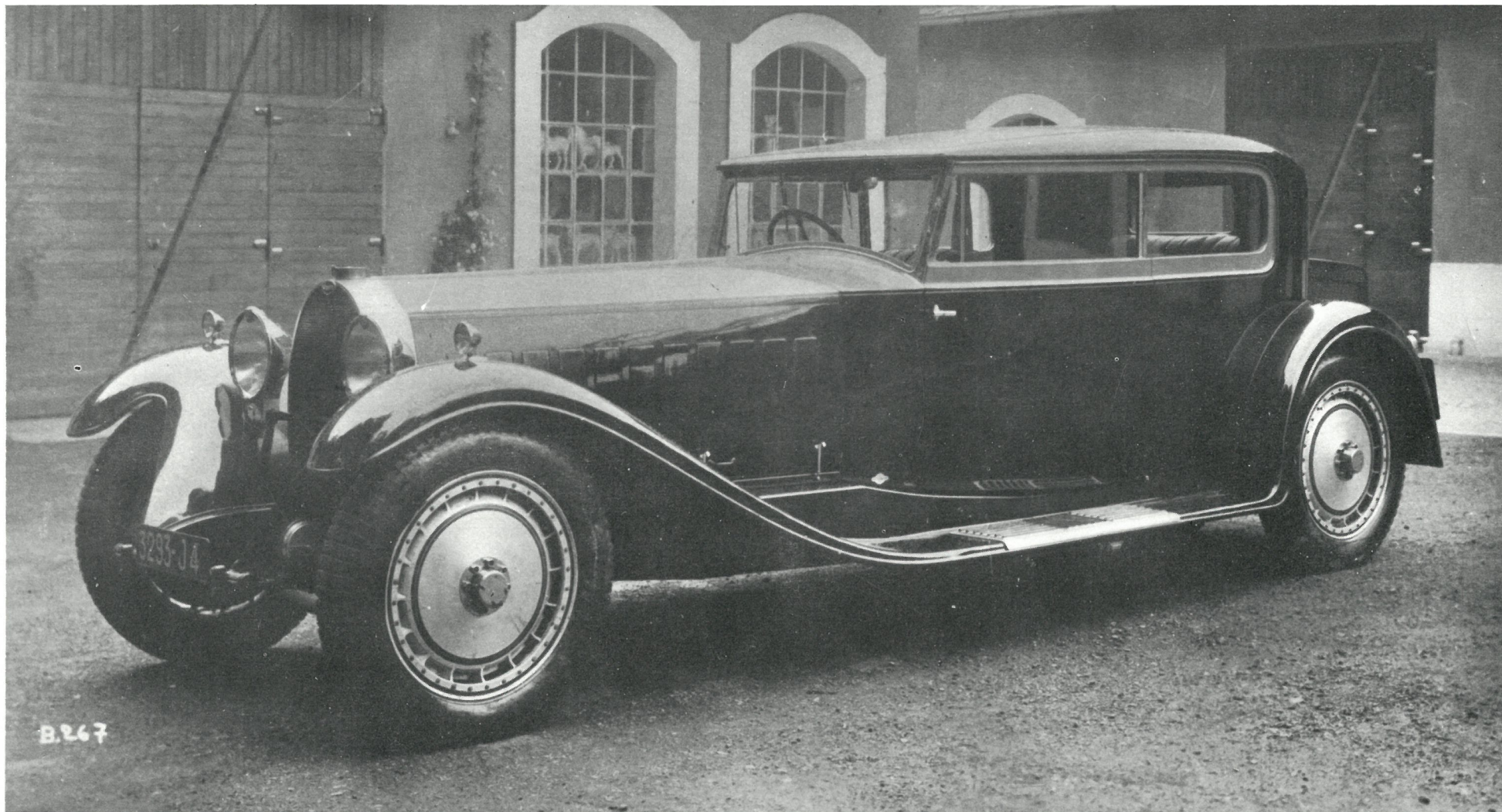
Ce furent les trois seules "Royale" que Bugatti réussit à vendre bien qu'il ait déjà monté deux autres châssis pour son stock.



VOITURE n°5

Cette voiture, habillée d'un élégant coupé 2 portes par Kellner, fut présentée au Salon de Londres en 1932 et reçut le prix du plus coûteux modèle exposé. Elle portait le n° 41 141, moteur n° 7 et était affichée à 6,500 £, trois fois le prix d'une Rolls-Royce. Elle resta invendue jusqu'après la guerre, dans la propriété des Bugatti à Ermenonville. Elle appartient maintenant à Briggs Cuningham qui l'acheta en 1950 ainsi que la suivante et la conserve dans son Musée de Californie.

Il y a quelques semaines, une annonce parue dans un journal suisse offrait une "Royale" à la vente. Les numéros 41.180 pour le châssis et 41.181 pour le moteur étaient même indiqués. Bien que ces numéros ne soient pas impossibles, ils n'apparaissent dans aucun rapport ou mémoire d'usine, connus. Tout les essais faits par les amateurs de vintage suisses pour essayer de voir cette voiture, restèrent sans résultat. Etait-ce une plaisanterie ?



VOITURE n°6

La dernière "Royale" n° de châssis 41 150, moteur n° 6 resta également dans la famille Bugatti et fut dissimulée avec les deux autres à Ermenonville pendant l'occupation allemande.

Sa carrosserie "diligence" ou "berline de voyage", dessinée par Bugatti est très laide. Briggs Cunningham l'acheta puis la revendit à Cameron Peck de Chicago. Elle passa ensuite entre les mains du Dr. B. Skitarelic de Cumberland dans le Maryland puis de J. Nethercutt à Los Angeles qui la restaura. Elle est maintenant aux côtés du Coupé de Ville au Musée Harrah.

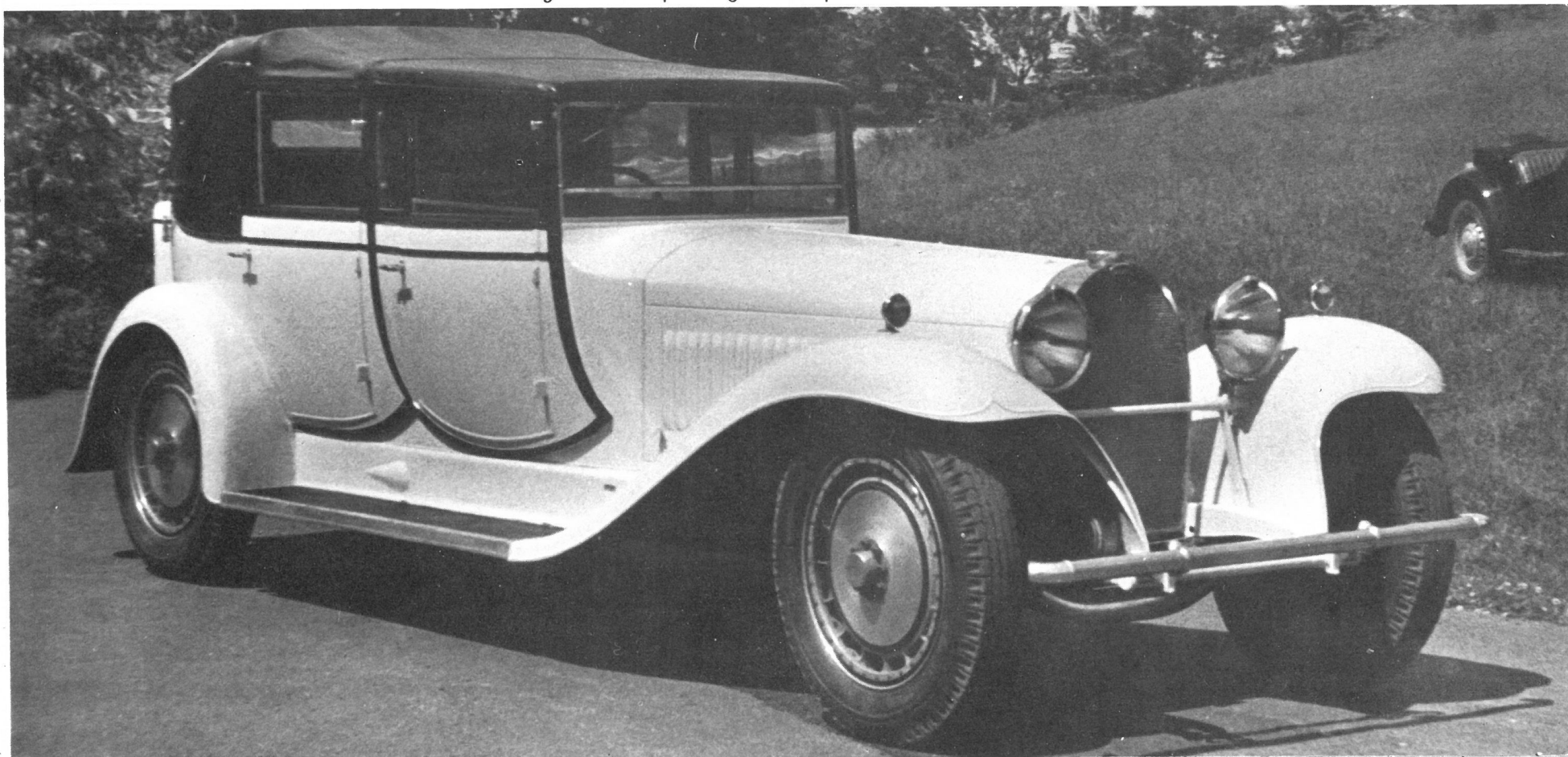
Telle est la plutôt triste histoire de cet invraisemblable "éléphant blanc", une "folie de grandeur" que Bugatti seul pouvait s'offrir. Il lui

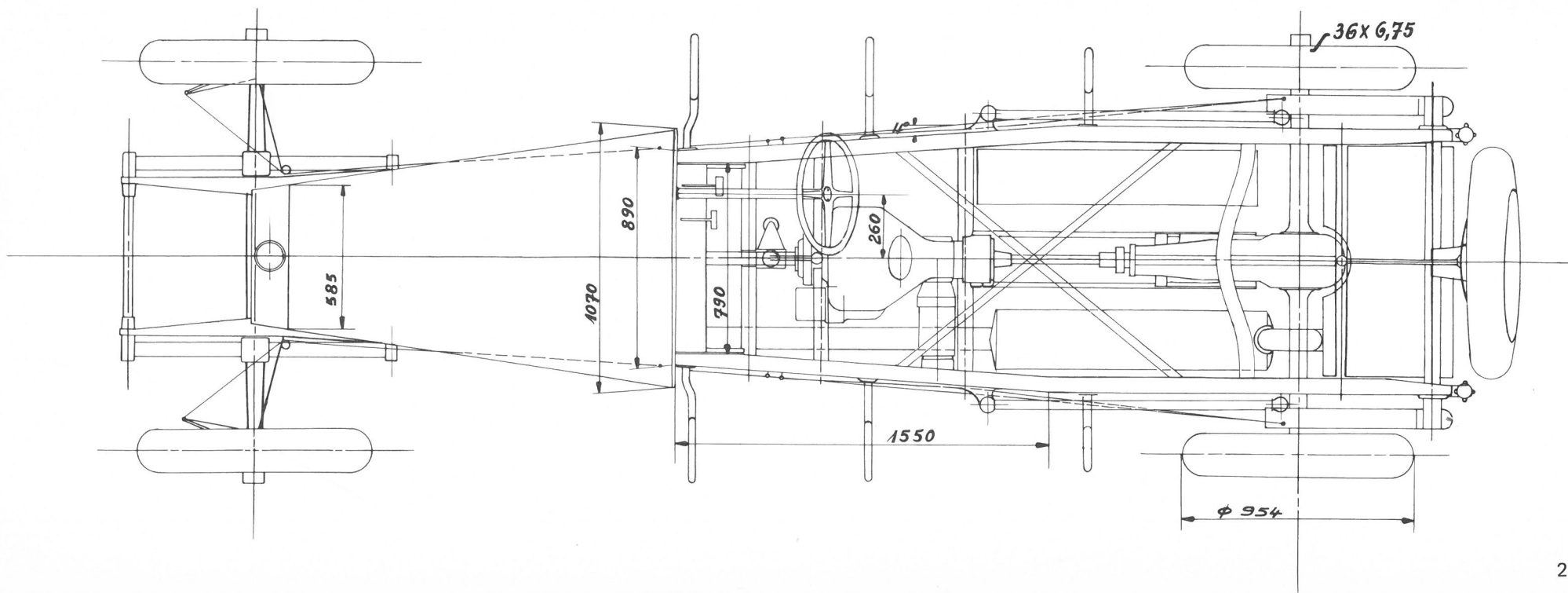
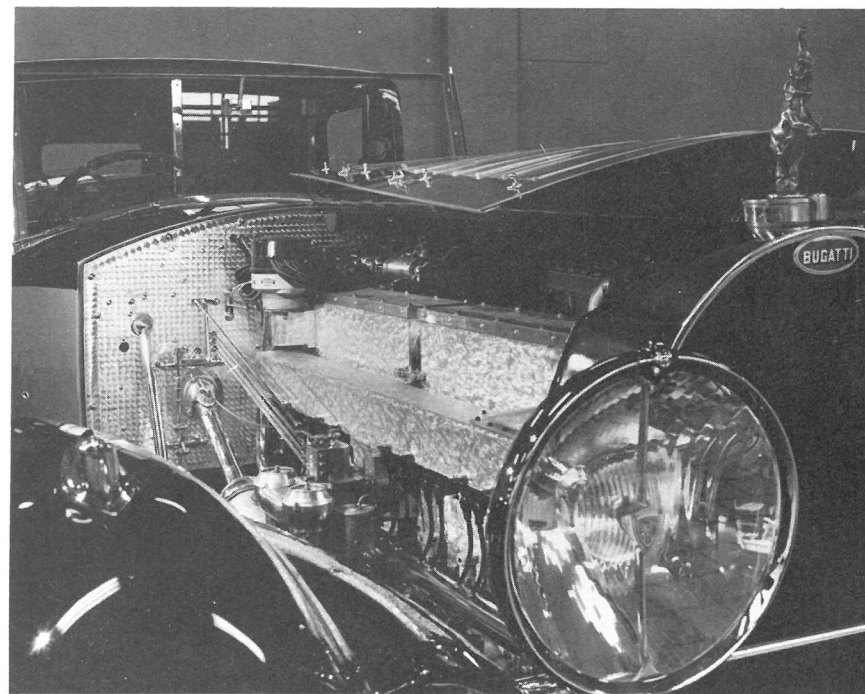
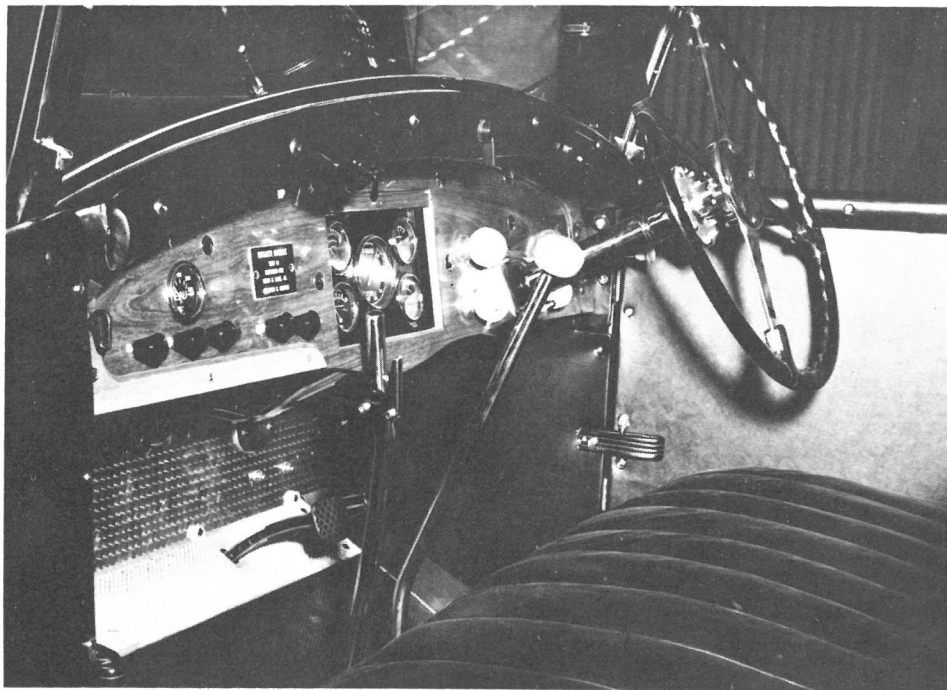
restait un énorme stock de pièces détachées et eut beaucoup de chance de trouver un nouveau débouché avec les autorails.

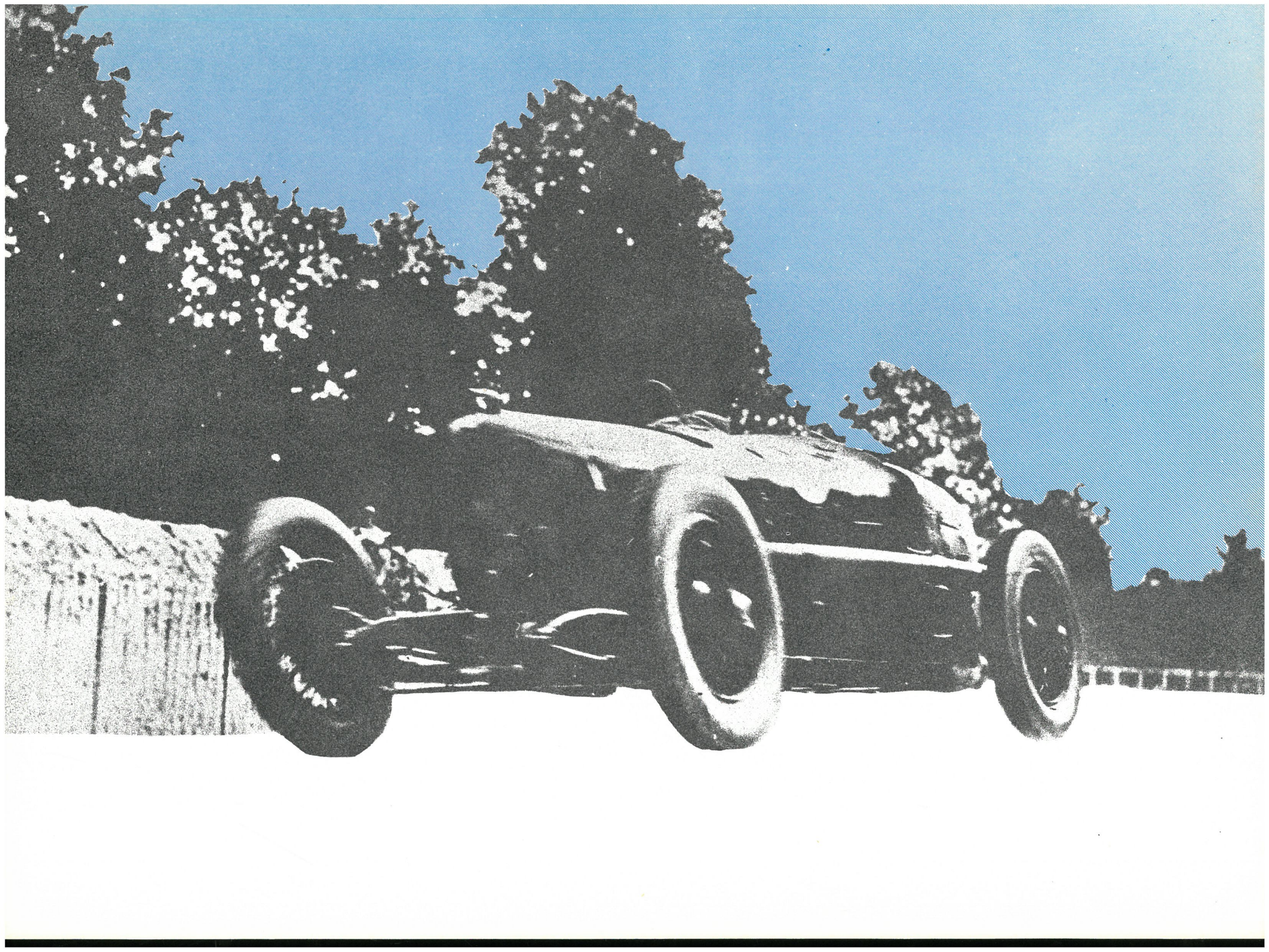
Nous avons donc quatre "Royale" aux Etats-Unis, trois dans des musées et une en collection particulière, mais cependant toutes visibles, ainsi que deux en France dans une collection privée gardée à l'abri des regards.

Ne verrons-nous jamais l'une de ces voitures sur la route, "sûre, rapide, puissante et silencieuse" ?

H.G. CONWAY







"QUAND JE VOIS UNE ALFA ROMEO QUI PASSE JE TIRE MON CHAPEAU".

HENRI FORD I

P2.
1923...

Toutes moustaches frémissantes, le Senator Roméo est en colère : Fiat, Fiat et encore Fiat.

Les journaux milanais sont gonflés des exploits de la marque de Turin. En ville, ça fait mauvais effet. La vieille rivalité millénaire entre la Lombardie et le Piémont ressuscitera-t-elle sur les circuits ?

LES COLERES DU SENATOR

N'allez surtout pas croire que le Senator Roméo est un homme abattu par un sort malheureux. Le modèle sport RL et tous ses dérivés, en particulier la RL SS remportent quelques succès. En 1923 c'est la première grande victoire à retentissement international : la Targa Florio. Hugo Sivocci est premier avec une 3 litres 6 cylindres RL.

L'ingénieur Giuseppe Merosi, assez fier de sa voiture, n'a pas de mal à se laisser convaincre par Nicolas Roméo de pousser son programme plus avant. Le plan de campagne est simple : il faut battre Fiat avec ses propres armes, et, si possible, débaucher son personnel.

C'est ainsi qu'un beau matin, Luigi Bazzi débarque de Turin et se voit nommer assistant de Merosi. Autour de ces deux hommes, on trouve une fine équipe de pilotes. Tous habillés de la même façon : une large casquette plate et un col roulé : un superbe pull-over rouge avec Alfa Roméo écrit dessus. Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Hugo Sivocci et Enzo Ferrari, tout ce petit monde bout d'impatience à l'idée de piloter enfin une machine de Grand-Prix.

Réalisée en quelques mois, la P1 n'est qu'une pâle copie des Fiat 804. Notez sur vos carnets que P1 est une appellation erronée et que l'usine désigne cette voiture sous le type GPR. Nous y reviendrons une autre fois, pour l'instant, contentez-vous de ce qui va suivre.

Portant tous les espoirs du Senator Roméo, on engage les GPR à Monza où se court le GP d'Europe 1923. Quelques tours d'essais et c'est la catastrophe : Hugo Sivocci est victime d'un accident mortel. En signe de deuil, Alfa Roméo retire ses voitures que l'on ne reverra plus en course.

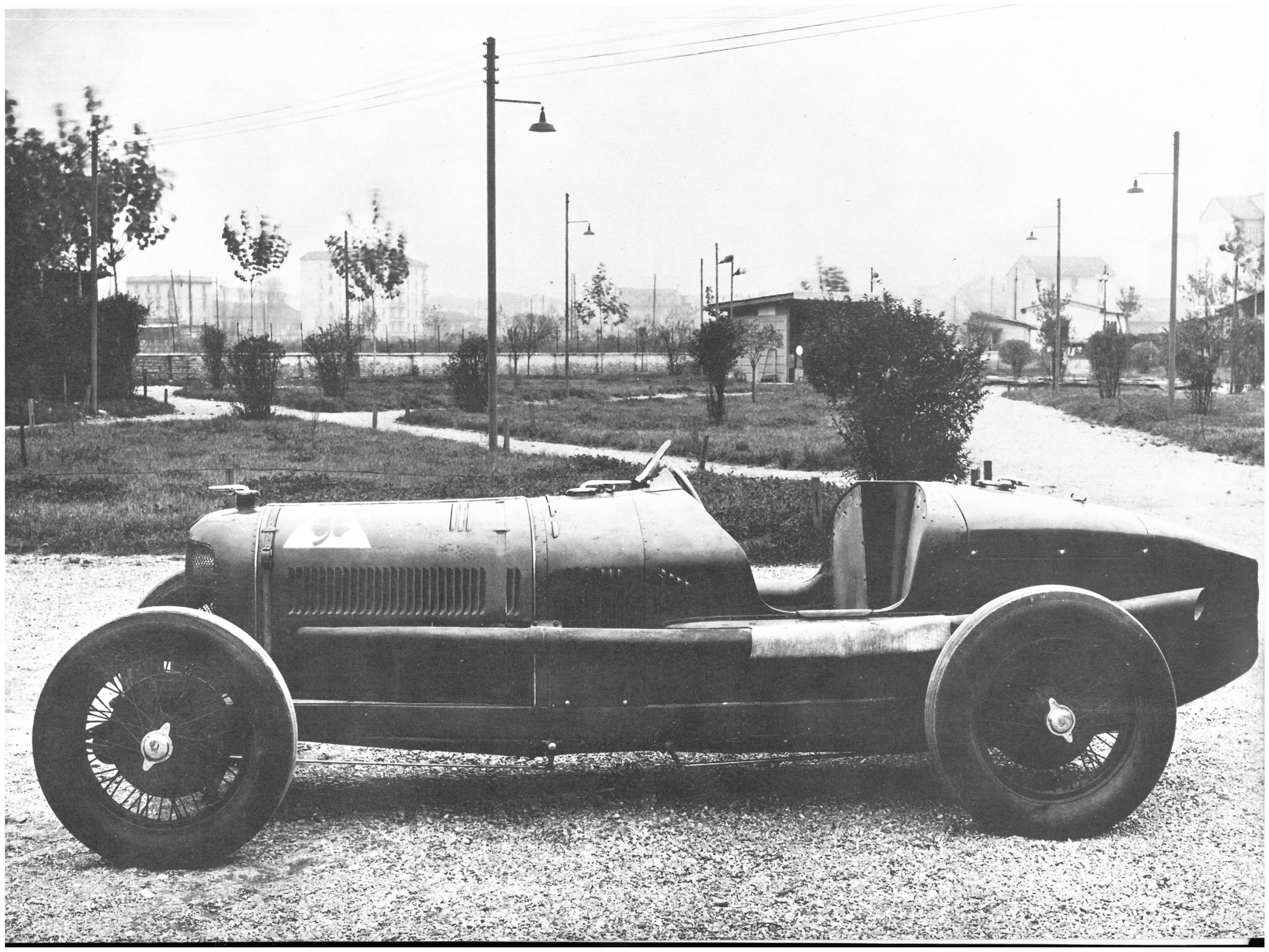
Toutes moustaches hérissées, le Senator

Roméo est encore en colère, il aime bien en avoir pour ses lires. Or, à la lueur de la faible expérience GPR, il s'avère que pour Alfa Roméo, le jour de la victoire "*c'est pas demain la veille*". Alors il n'y a pas 36 solutions il faut encore aller puiser chez Fiat.

L'INGENIEUR, LA CLEF A MOLETTE, LA MANDOLINE, LE BOLIDE

"*Rosina, va ouvrir, y a du monde*". Le "*monde*", c'est Enzo Ferrari, les pieds sur le paillason, son chapeau à la main. Il s'est déplacé à Turin sur les conseils de Bazzi pour essayer de débaucher Vittorio Jano qui n'est rien moins que l'ingénieur en chef du service compétition Fiat.

La signora Rosina Jano ne voit pas d'un très bon œil cet individu qui tombe chez elle comme un cheveu sur le minestrone afin de débaucher son mari. C'est dur pour un Piémontais de quitter Sa capitale et d'aller s'exiler à Milan chez les Lombards, mais Ferrari sait trouver les mots qu'il faut. Entre la poire et le parmesan, l'affaire est conclue.



Outre la terrible Rosina et ses bagages, Jano emmène avec lui ses meilleurs collaborateurs : pour Fiat c'est un coup dur, pour Alfa Roméo c'est l'assurance de lendemains qui chantent.

Papa Jano était ingénieur en chef à l'arsenal de Turin. Le petit Vittorio grandit au milieu de la mécanique. Il entre chez Star (Sté Turinoise des Automobiles Rapides), puis chez Fiat en 1911 où Ferrari vient le chercher pour le présenter à Nicolas Roméo.

"Je veux une voiture de course pour asseoir notre réputation. Je n'ai pas la prétention d'exiger une voiture invincible, mais j'en veux une excellente qui nous permette de moissonner une grande brassée de lauriers. Tels sont mes modestes désirs, mais faites vite..." Voilà à peu près les propos que tient à Vittorio Jano le Senator Roméo. *"Je veux, je veux ! ou je fais encore une colère"*. La colère de Roméo, le pauvre Giuseppe Merosi en avait fait les frais après la faillite de l'opération P1.

Immédiatement Jano s'attaque à la réorganisation du service courses. Jusqu'ici régnait un laisser-aller typiquement latin. Dans les ateliers, la mandoline côtoyait volontiers la clef à mollette. Instaurant une discipline quasi militaire Jano impose son rythme de travail.

Tout le monde se rendant vite compte que l'on ne peut rien tirer de la GPR même avec le meilleur compresseur, on efface tout et on recommence.

Ses affaires rondement menées, Jano, quelques mois à peine après son arrivée est à même de montrer quelque chose à Roméo qui, je ne sais si je vous l'ai déjà dit, arborait de splendides moustaches. En mars 1924, on assiste aux essais de moteur au banc. Le 2 juin dans la cour de l'usine, on peut admirer la voiture presque terminée. Il ne lui manque que la peinture.

Sans perdre de temps on lui fait faire ses premiers pas sur la route de Parme. Après essais satisfaisants, Ascari, avec Bazzi faisant office de mécanicien, s'aligne au départ des 2 000 miles de Crémone. Début surprise car personne ne connaît cette voiture préparée dans le plus grand secret. Fracassante victoire à 168 km/h et le kilomètre lancé à 195 km/h.

A peine un mois plus tard, Campari court à Pescara mais un pneu éclate et c'est l'abandon. Campari qui est un petit futé cache la voiture dans un sentier adjacent. Ferrari lancé à sa poursuite sur une RL, gagne la course, persuadé qu'il n'est que second.

Fort de l'expérience tirée du prototype, Jano et ses acolytes achèvent la préparation des autres voitures en vue de la grande offensive : le GP de l'ACF 1924. Mais ne mettons pas la charrue avant les bœufs.

LES DESSOUS DE LA PROMISE

Tous les spécialistes s'accordent à reconnaître un petit air de famille entre la P2, la Fiat, et la Sunbeam.

Dessinée par Fornaca, Cappa et Bertarione, la Fiat 1922 type 804, six cylindres 2 litres est au sommet de sa gloire. C'est alors que Merosi s'en inspire pour sa GPR tandis que Bertarione passé à l'ennemi n'a pas de mal à construire une superbe copie pour Sunbeam. Pendant ce temps, Cavalli et Zerbi construisent une nouvelle Fiat 8 cylindres 2 litres type 805. C'est à cette dernière que ressemble la P2.

Le moteur est un 8 cylindres en ligne à culasse borgne. Fixés sur le carter en aluminium, les cylindres en acier chaudronné sont disposés par quatre blocs de deux ayant chacun leur propre chemise d'eau. Course et alésage : 61 x 85 ce qui donne 1987 cc. Deux larges soupapes par cylindre, commandées par deux arbres à cames en tête entraînés par l'arrière. La lubrification se fait par le système dit *"à carter sec"* avec un réservoir d'huile contenant 45 litres. Avec un taux de compression de 7,5 : il est nécessaire d'employer un carburant spécial.

A l'avant se trouve un compresseur Rootes soufflant dans une pipe aboutissant à un carburateur Memini, porté en 1925 au nombre de deux. Une bougie par cylindre et allumage par magnéto.

D'après les archives de l'usine on crédite la P2 de 135 HP à 5 500 t/m allant jusqu'à 156 HP en 1925. Réalisée en 1930, cylindrée 2006 on obtient 175 HP toujours à 5500 t/m.

La vitesse maximum présumée semble se situer aux alentours de 225 km/h.

L'embrayage multi-disques et boîte quatre vitesses marche arrière sont montés sous carter fixé au moteur.

Freins à tambours sur les quatre roues commandés par pédale. Un servo-frein hydraulique utilise l'huile de la boîte. Le châssis est suspendu à l'avant comme à l'arrière par des ressorts semi-elliptiques dont l'action est renforcée par des amortisseurs à friction. L'empattement est de 2,63 m, la voie avant de 1,30 m et la voie arrière de 1,20 m. Le tout pèse 750 kgs à vide.

Voyons un peu ce que l'on peut faire d'une telle automobile.

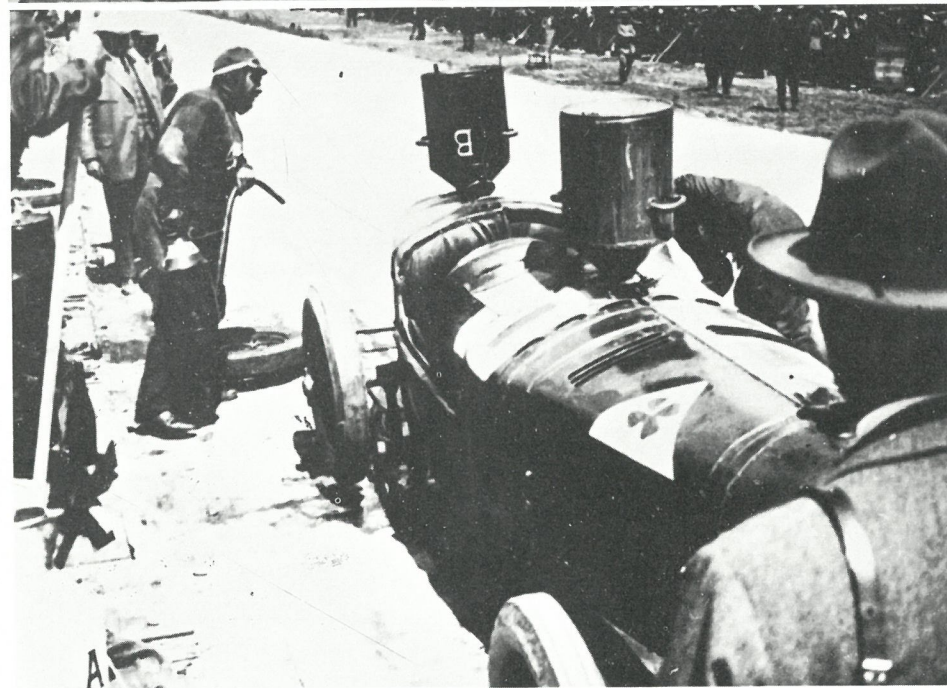
A.C.F. 1924 : CAMPARI ET WAGNER GAGNENT... ASCARI POUSSE...

La saison 24 débute par le GP de France disputé à Lyon. Dix ans justes après la fameuse empoignade Mercedes-Peugeot de 1914. A peu près le même circuit avec le virage de la mort, la descente des Esses et la ligne droite. Cent mille spectateurs. Quatre jours de compétitions diverses : cyclecars, motocyclettes, voitures de tourisme et même un grand prix cycliste. Et plein de nouveautés.

Bugatti présente son type 35. Il n'est pas nécessaire de s'étendre là-dessus pour l'instant. On note également l'emploi presque généralisé du compresseur et bien entendu c'est la grande première d'Alfa Roméo avec quatre voitures inscrites.

Enzo Ferrari trouve le moyen d'être malade et déclare forfait, restent donc Giuseppe Campari, Louis Wagner et Antonio Ascari. Ce dernier a tronqué la pointe de sa voiture et arbore une magnifique roue de secours. Peut-être se souvient-il des déboires de Campari à Pescara.

Contre les Alfa, il y a une forte coalition : 20 voitures. Trois Delage avec Benoist, Divo et Thomas. Deux Schmid, châssis Rolland Pilain montées à Annecy avec un moteur *"maison"*



sans soupapes, par la fabrique de roulements S.R.O. Foresti en casse une aux essais, seul Goux reste en course. Trois Sunbeam avec Guinness, Resta et Seagrave, trois voitures en grande forme, gonflées par les victoires de la saison précédente. Quatre Fiat, ce qui n'est pas non plus de la rigolade, avec Bordino, Nazzaro, Pastore et Marchisio. Les Bugatti, six voitures qui font sensation, non par leurs carrosseries mais par leurs étranges roues en aluminium ; et, enfin, une Miller inadaptée au circuit.

Le départ est donné "lancé", derrière un motocycliste ouvrant le circuit. Aussitôt Seagrave prend la tête : Alfa Roméo, Fiat et Delage. Très loin derrière, la clique Bugattiste. Pour Molsheim, les ennuis commencent déjà. C'est bien fait. Pourquoi le patron eut-il la lubie de faire exécuter les pneus suivant ses propres dessins ?

Seagrave mène toujours, talonné par Bordino remonté en deuxième place. Goux s'est arrêté pour examiner son moteur. Seagrave s'arrête pour changer ses bougies.

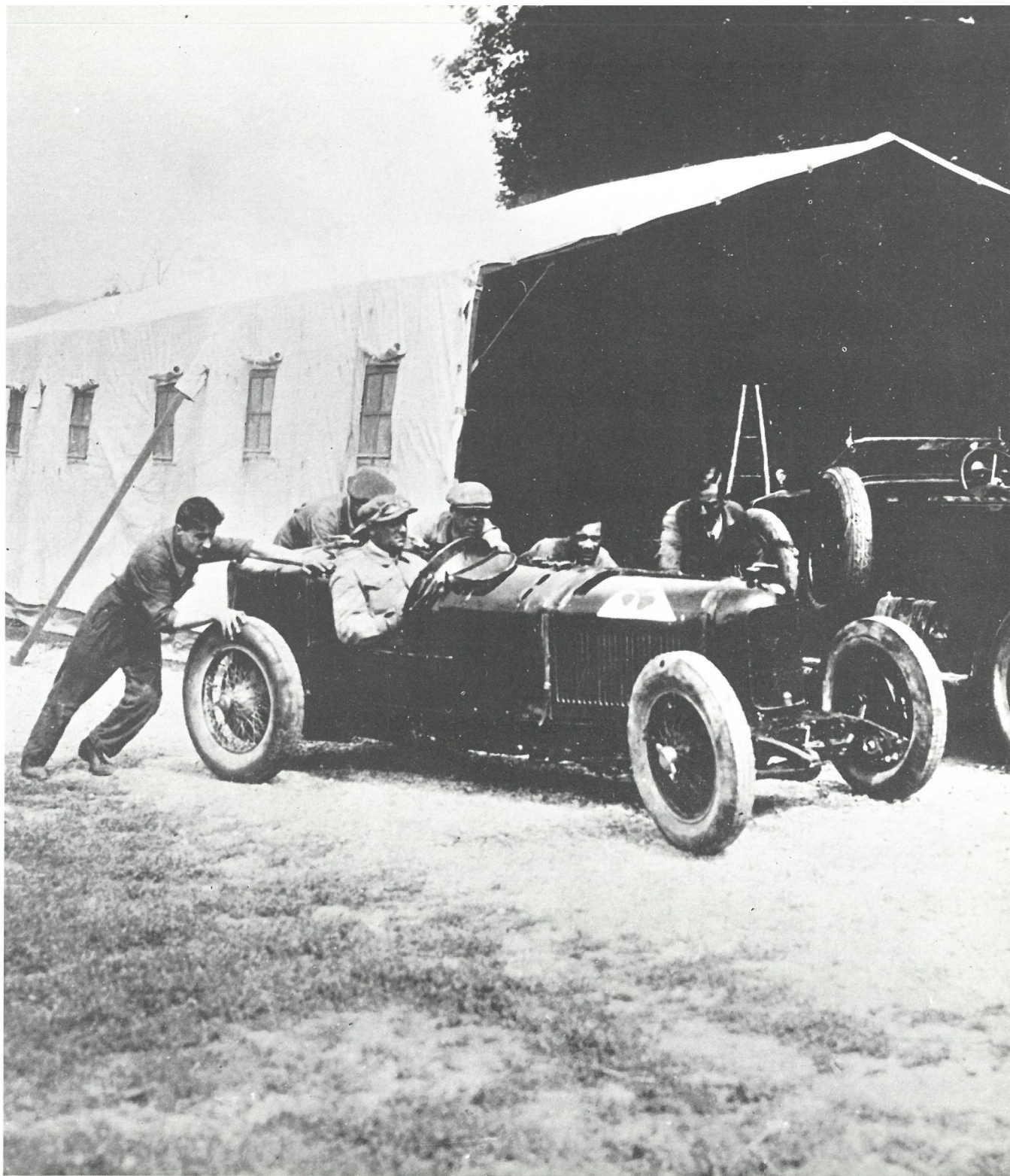
Au quart de la course toute l'équipe Bugatti se débat entre des piles de pneus. Bordino est toujours en tête, suivi d'Ascari, Guinness, Campari. Mais Bordino s'arrête, trahi par ses freins.

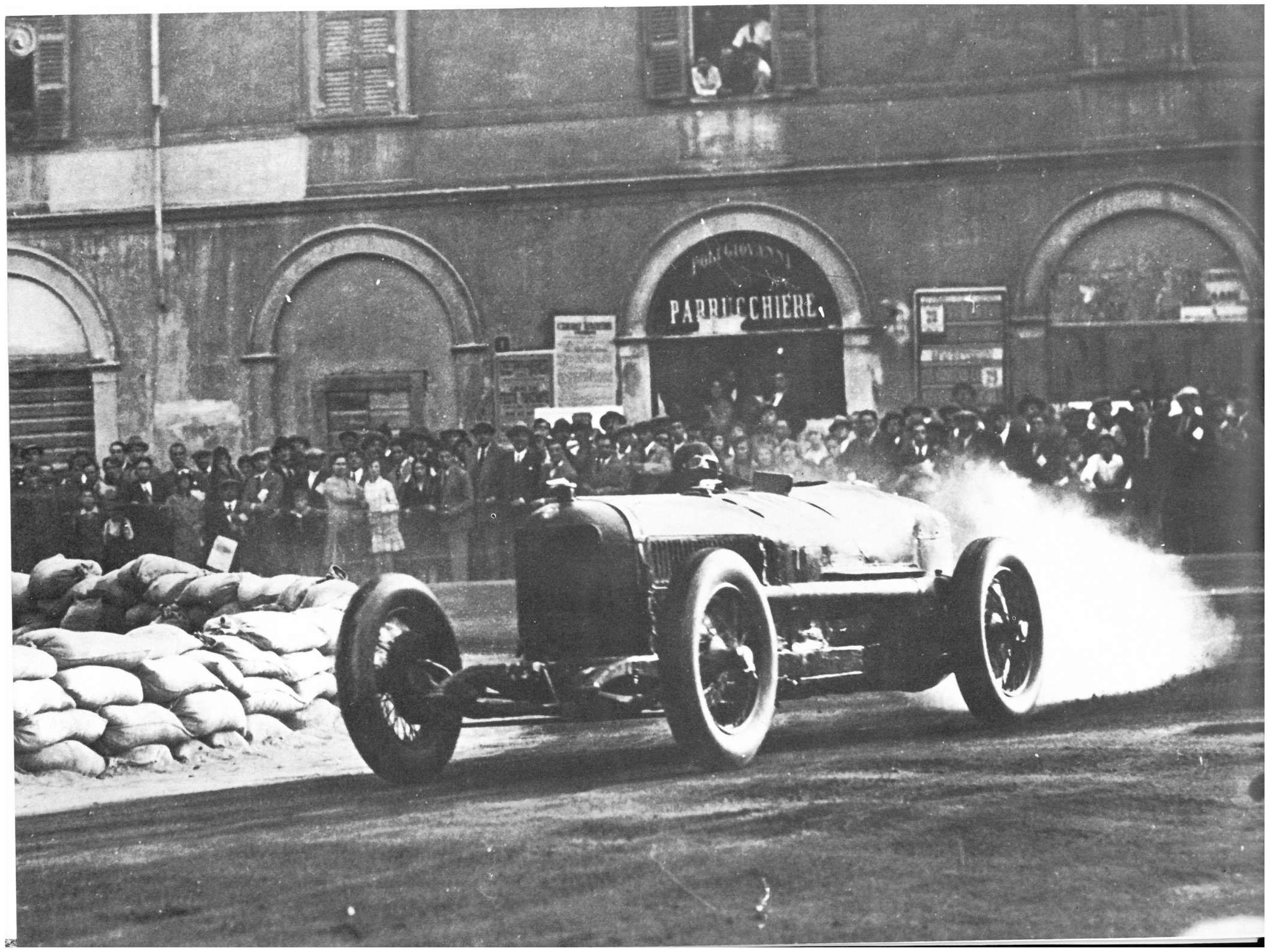
Alfa Roméo, Delage, Alfa Roméo, Sunbeam : tel est l'état des choses à mi-distance. Bugatti a perdu la course ; il le sait et ordonne à ses pilotes de lever le pied. Pas de risques inutiles.

Toutes les Fiat sont définitivement immobilisées. A deux tours de la fin Campari dépasse Ascari qui vient de s'arrêter à son stand. Une fois le radiateur rempli, on essaie vainement de remettre en route. De l'eau sort de l'échappement. Ignorant, ou voulant délibérément ignorer ce symptôme évident, Ascari saute dans sa voiture et Ramponi, son mécanicien, pousse. L'Alfa Roméo fait la sourde oreille. Son bloc est fendu.

Campari au Grand Prix de
Lyon 1924. 

 Retour à Milan des vainqueurs du Grand Prix de France.





Campari est premier, Wagner quatrième. Entre eux se placent Divo et Benoist. C'est une grande victoire quand même.

Tout au long du parcours emprunté par le train qui ramène à Milan l'équipe victorieuse, la foule se masse dans les gares : un vrai triomphe (voir photo !) et des flots de chianti.

GRAND PRIX D'ITALIE 1924 : LA CONFIRMATION

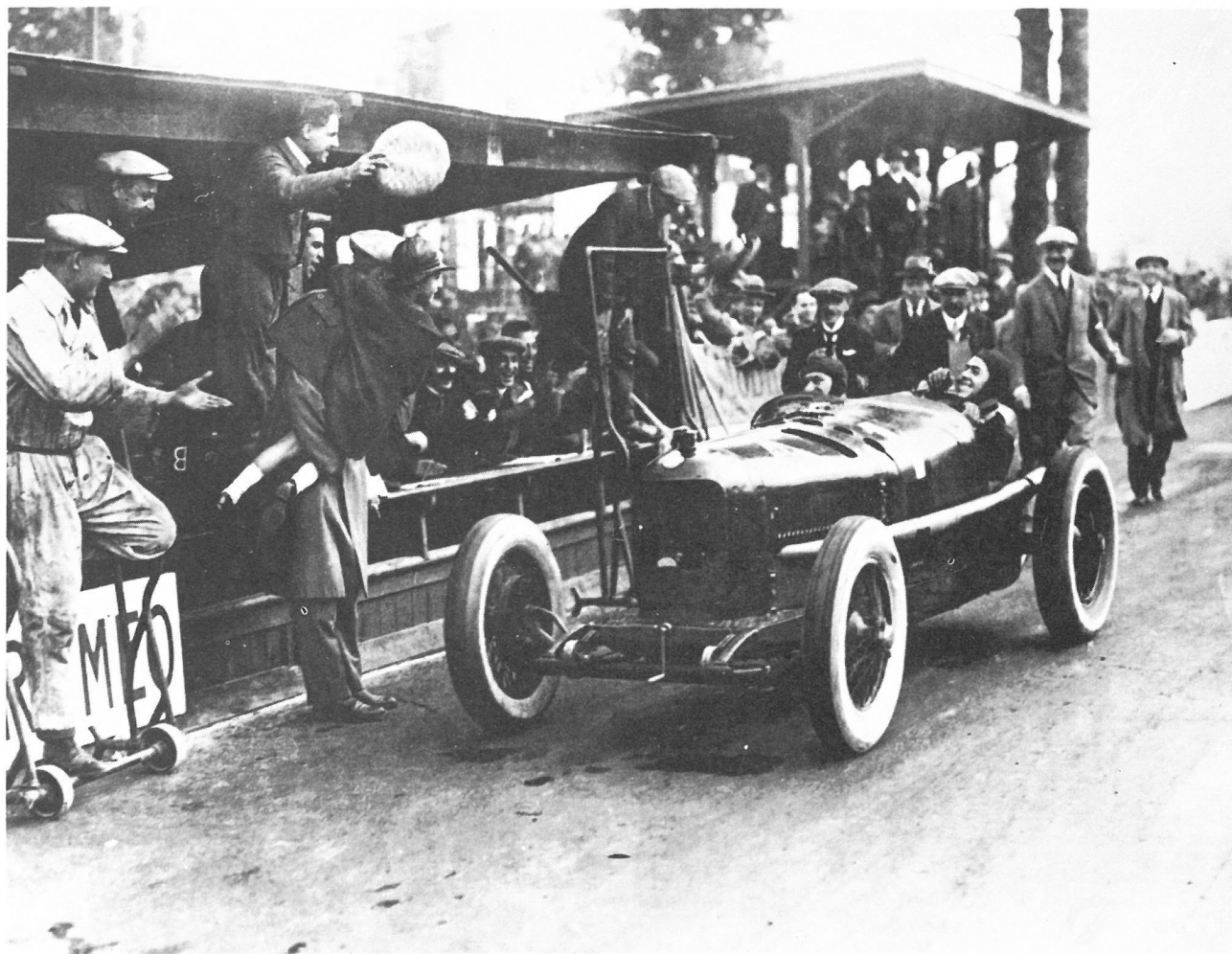
Après la retentissante victoire de Lyon, plus personne n'ose s'attaquer aux P 2. Le Grand Prix d'Italie, disputé à Monza, voit un plateau bien terne. Seules deux Mercedes 8 cylindres, 2 litres apportent une note originale.

Avec deux carburateurs au lieu d'un, les quatre P 2 ont pris du tonus. Les pilotes sont gonflés à bloc, il faut confirmer ici les lauriers gagnés en terre étrangère. Et puis Ascari a une défaite sur le cœur !

Zborowsky mortellement blessé, l'équipe Mercedes se retire de la course. Les Alfa s'adjugent le record du tour, record qui tiendra jusqu'en 1929.

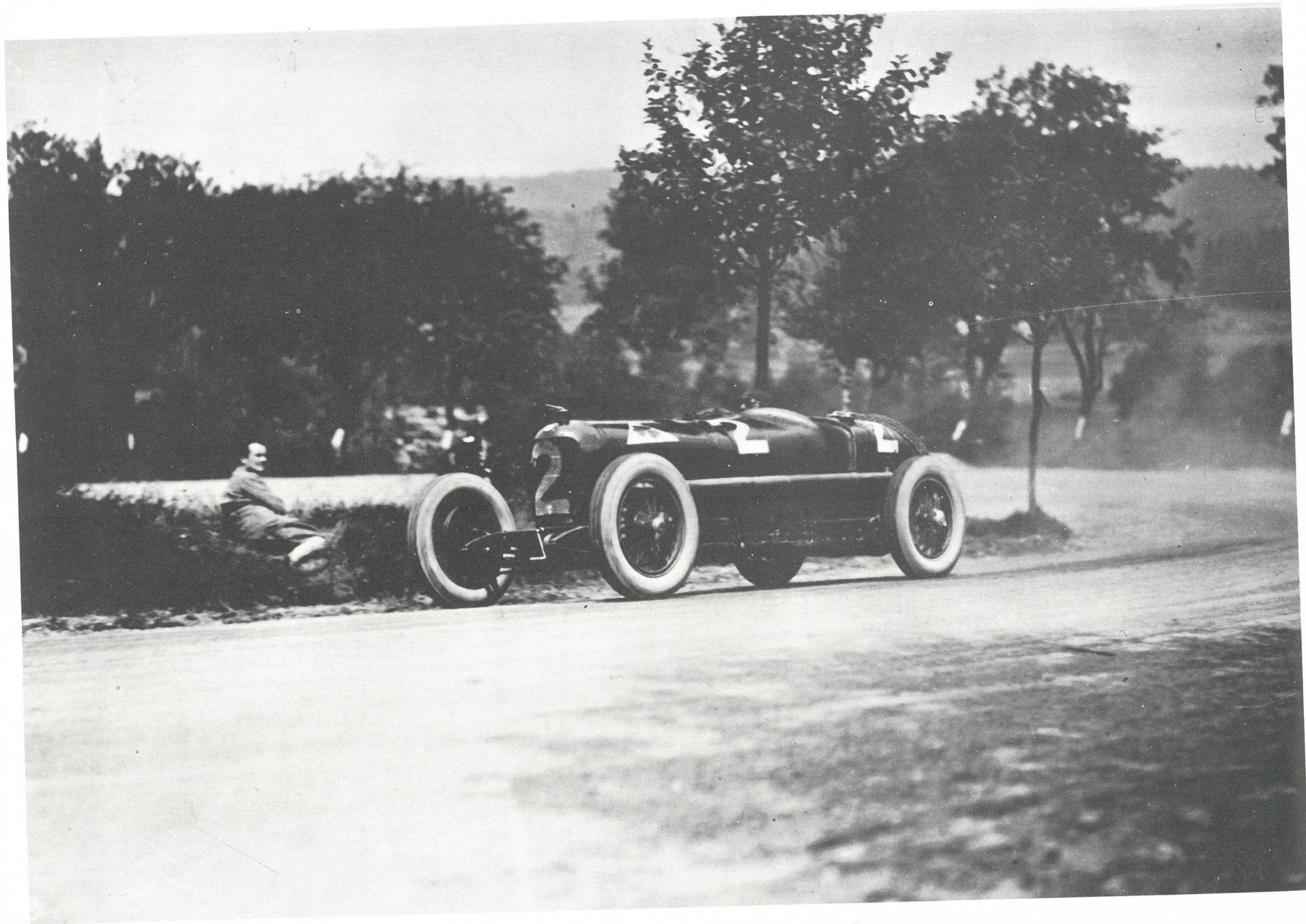
Ascari est vainqueur à seize minutes de Wagner, Campari est troisième. Il faudra attendre trois quarts d'heure avant qu'une Schmid passe la ligne d'arrivée !

A cette occasion Alfa Roméo dépasse également le record du tour d'Indianapolis en catégorie deux litres et ce sur route !



Monza 1924.
Ascari gagne le Grand Prix d'Italie.





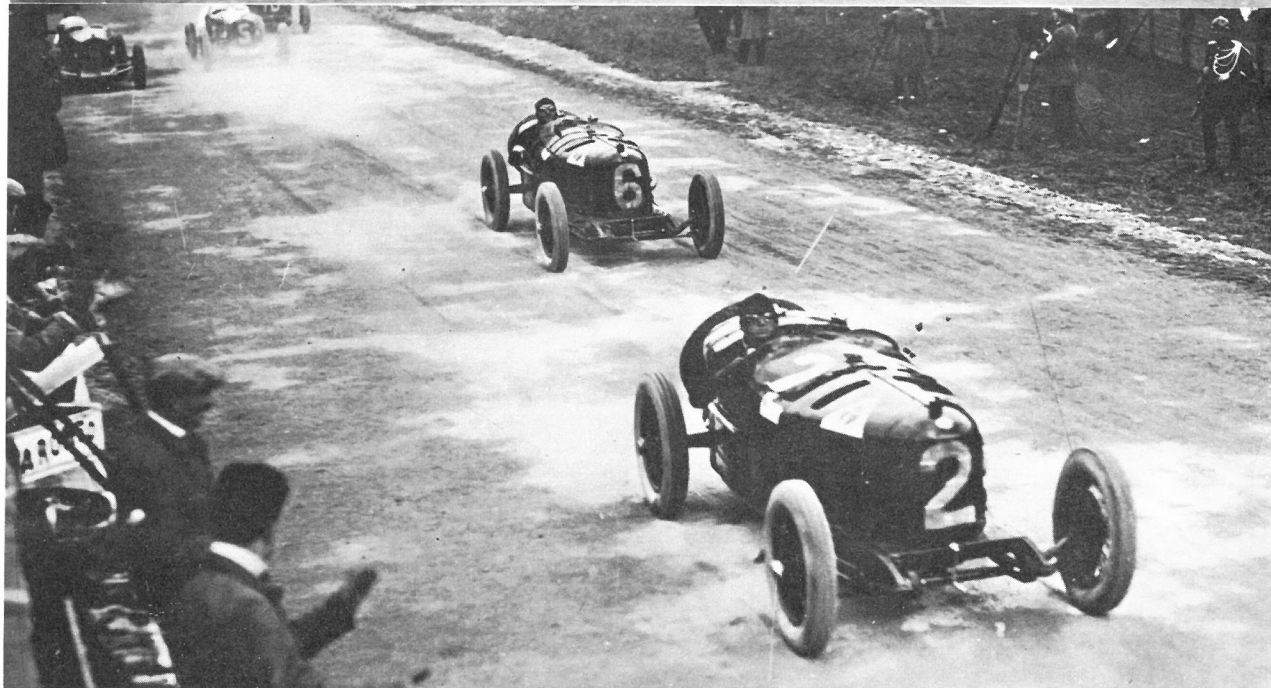
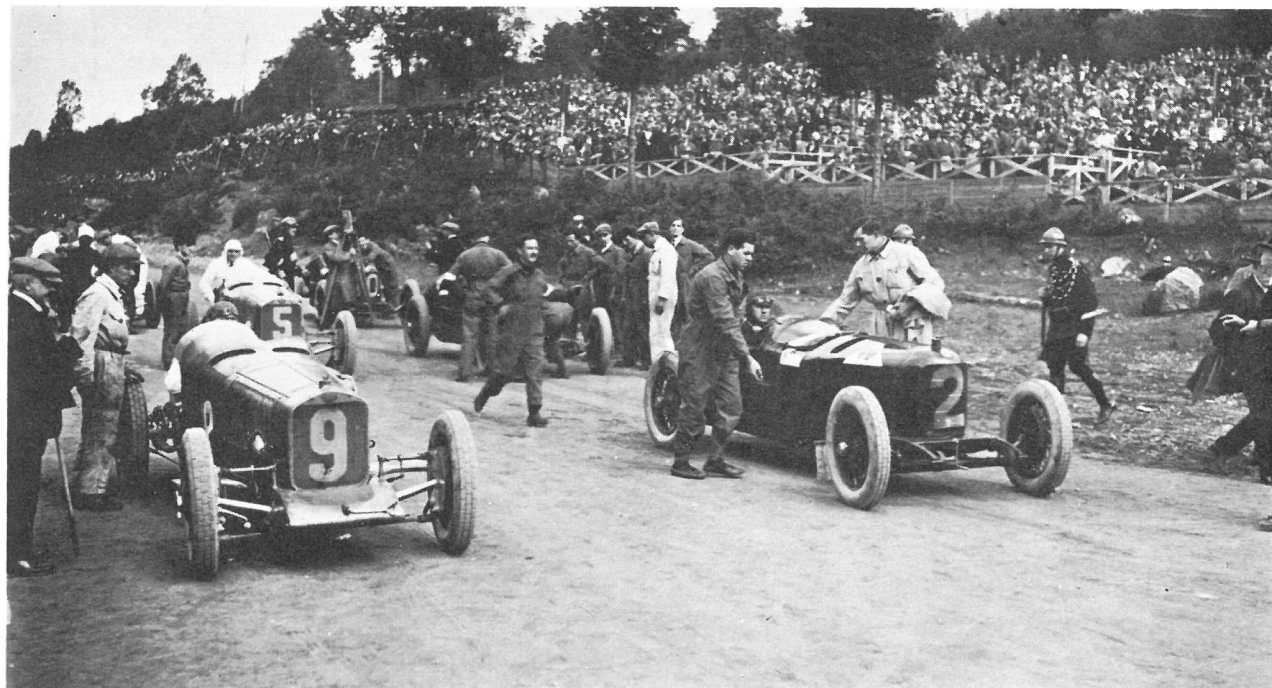
SPA. 1925 GRAND PRIX D'EUROPE : LE GRAND COUP DE BLUFF !

Alfa Roméo engage trois voitures avec la pointe tronquée pour y loger une roue de secours, pilotées par Ascari, Campari et le Comte Gaston Brilli-Peri remplaçant Wagner passé chez Delage ; Delage qui cette fois, avec quatre voitures, est le seul opposant.

Jano, illuminé par un coup de génie publicitaire, frappe un grand coup à mi-course, excédé par la foule des spectateurs, une foule mal élevée et qui ne manque pas une occasion d'injurier les italiens ni de manifester sa francophilie au mépris de tout esprit sportif. "Ces belges ça était une fois des voyous, savez-vous ?" Conscient de l'avance prise par ses pilotes et sûr de sa victoire, Jano fait agiter le panneau de retour au stand pour toute l'équipe. Et l'on peut imaginer Ascari, Campari et Brilli-Peri, tranquillement assis autour d'une table chargée de victuailles pendant que leurs mécaniciens astiquent les voitures.

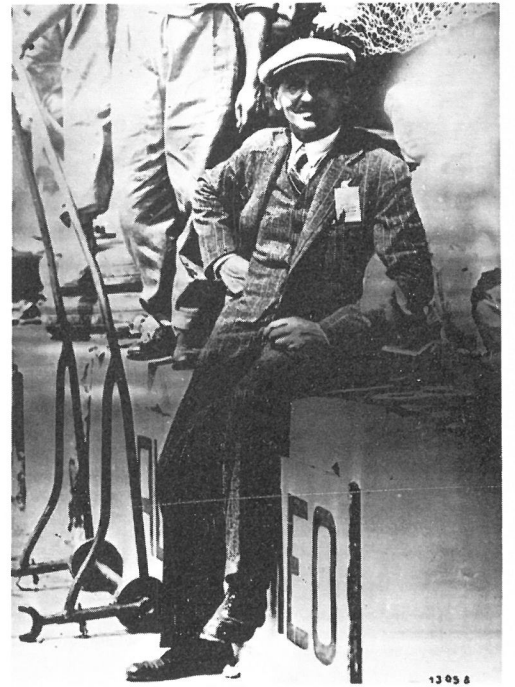
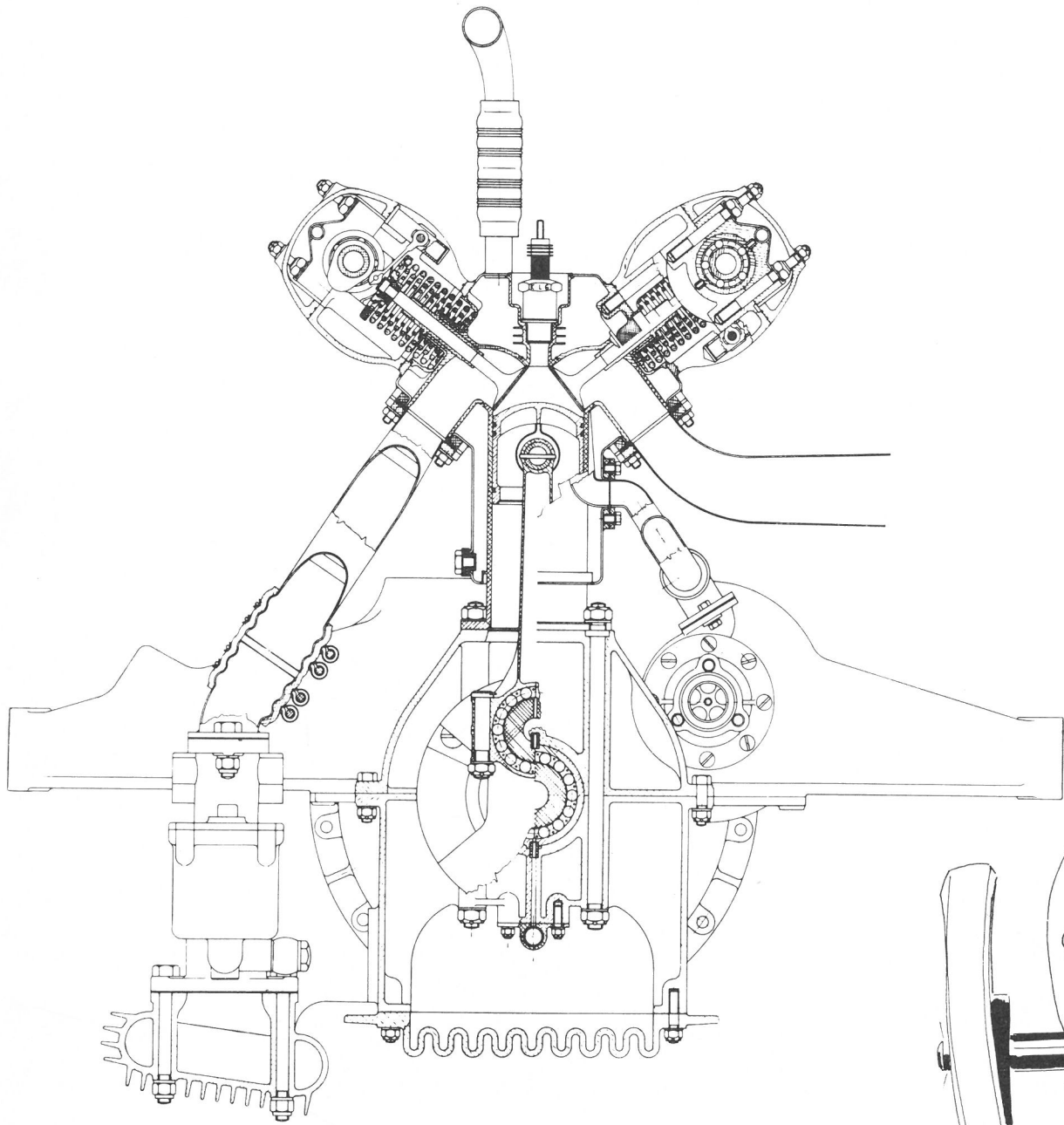
Après cet intermède gastronomique qui porte un rude coup au moral de l'équipe Delage, Les Alfa reprennent la piste devant un parterre de belges ahuris.

Il ne faut jamais présumer de ses forces : Brilli-Peri casse un ressort, mais ses coéquipiers, Ascari et Campari terminent dans l'ordre. Depuis longtemps les Delage ont abandonné, leurs moteurs ayant rendu l'âme. C'est ainsi qu'Alfa Roméo s'adjuge le Grand Prix D'Europe 1925.

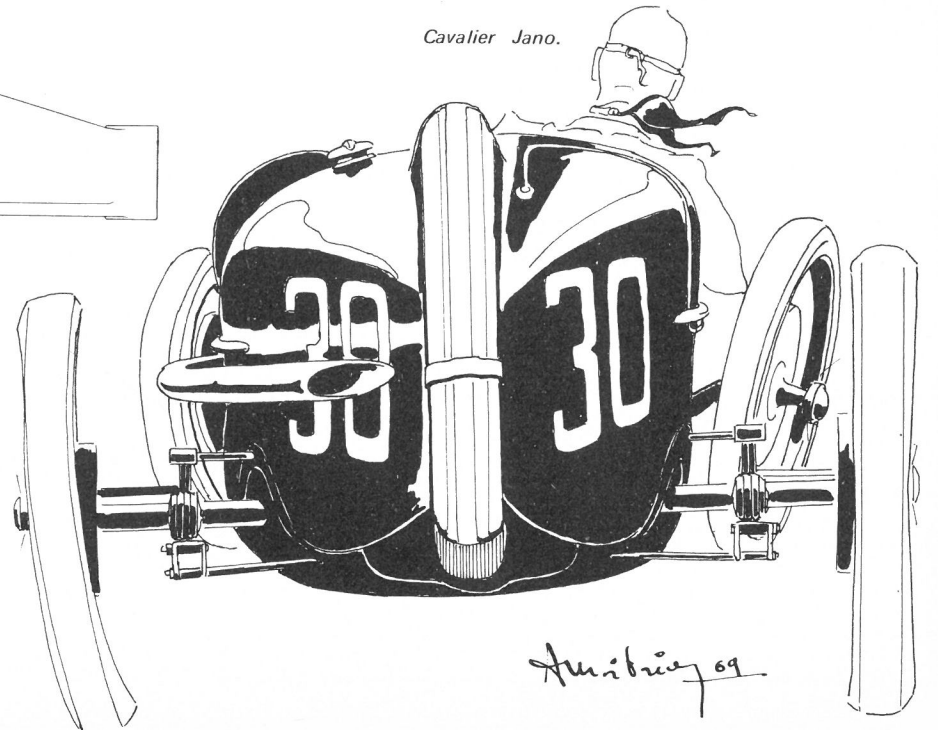


◀ Ascari au Grand Prix d'Europe 1925, couru sur le circuit de Spa

Spa 1925



Cavalier Jano.



MONTLHERY GP DE FRANCE 1925 : L'ACCIDENT D'ASCARI

C'est le premier Grand Prix sur le circuit routier, c'est également la première course où le mécanicien ne soit plus dans la voiture. Bugatti est venu en force : cinq voitures conduites par Costantini, Goux, Foresti et les deux frères Vizcaya. Trois Delage avec Benoist, Divo et Wagner. Trois Sunbeam également avec Seagrave, Maserati et Conelli. Enfin trois Alfa Roméo aux mains d'Ascari, Campari et Brilli-Peri. Bugatti est le seul à ne pas avoir monté de compresseur. Grand Prix boudé par le public, les tribunes restent désespérément vides.

Alfa Roméo est immédiatement en tête avec Ascari et Campari. Benoist remonte et reprend la direction des événements. Malgré une pluie fine, tout semble aller pour le mieux quand se produit le drame : Ascari fait une faute dans un virage, voulant rattraper sa voiture, il mord sur le talus, arrache la fascine en noisetier. Tournant sur elle-même, la voiture traverse la piste avant de se renverser et de retomber sur son pilote jeté à terre. Ascari meurt dans l'ambulance qui le ramène à Paris.

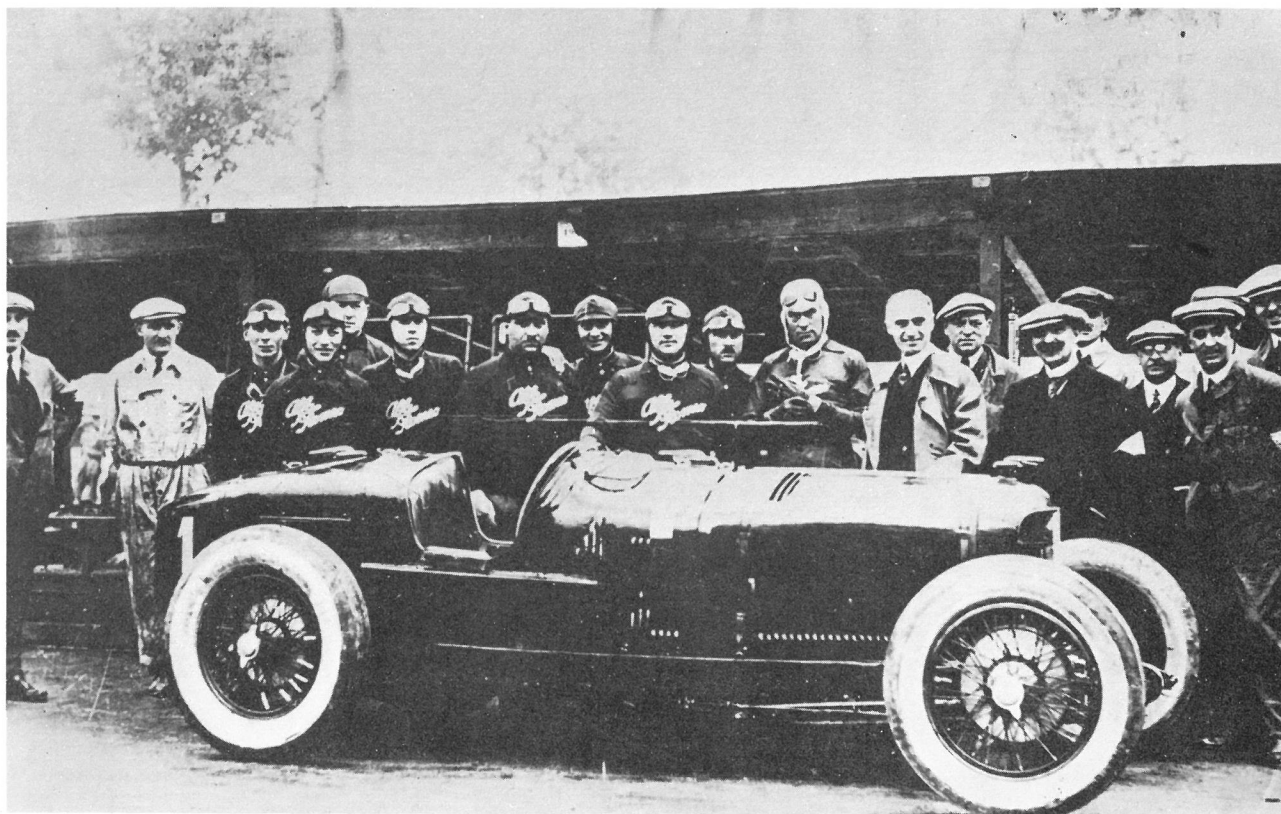
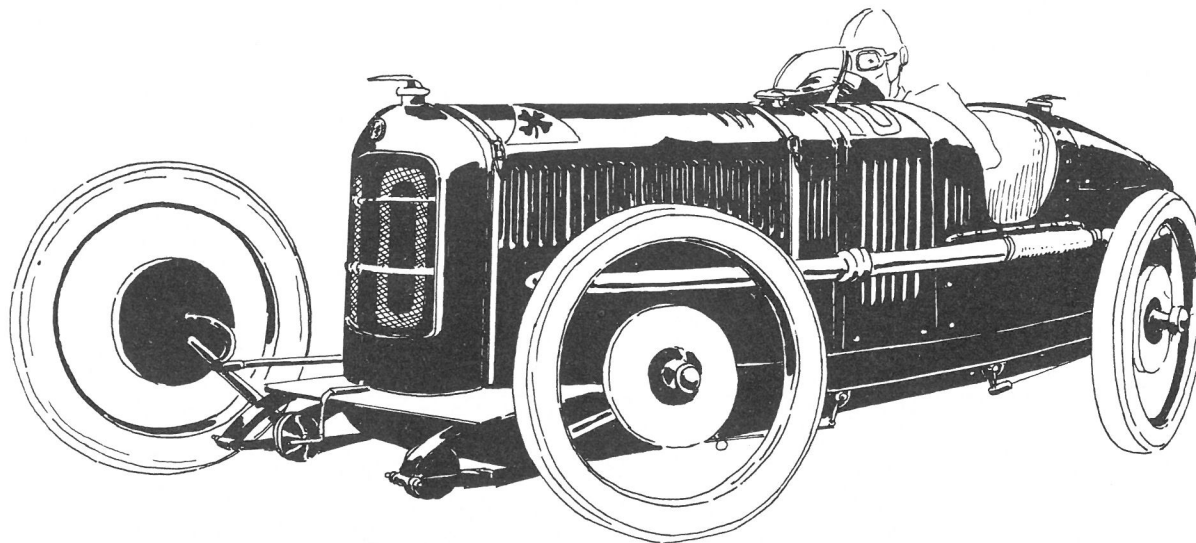
C'est un grand deuil pour Alfa Roméo. Jano ordonne le retrait de ses voitures. Une à une, elles rentrent au stand, on emballe les moteurs et c'est le silence... A Montlhéry un virage porte toujours le nom de "courbe Ascari".

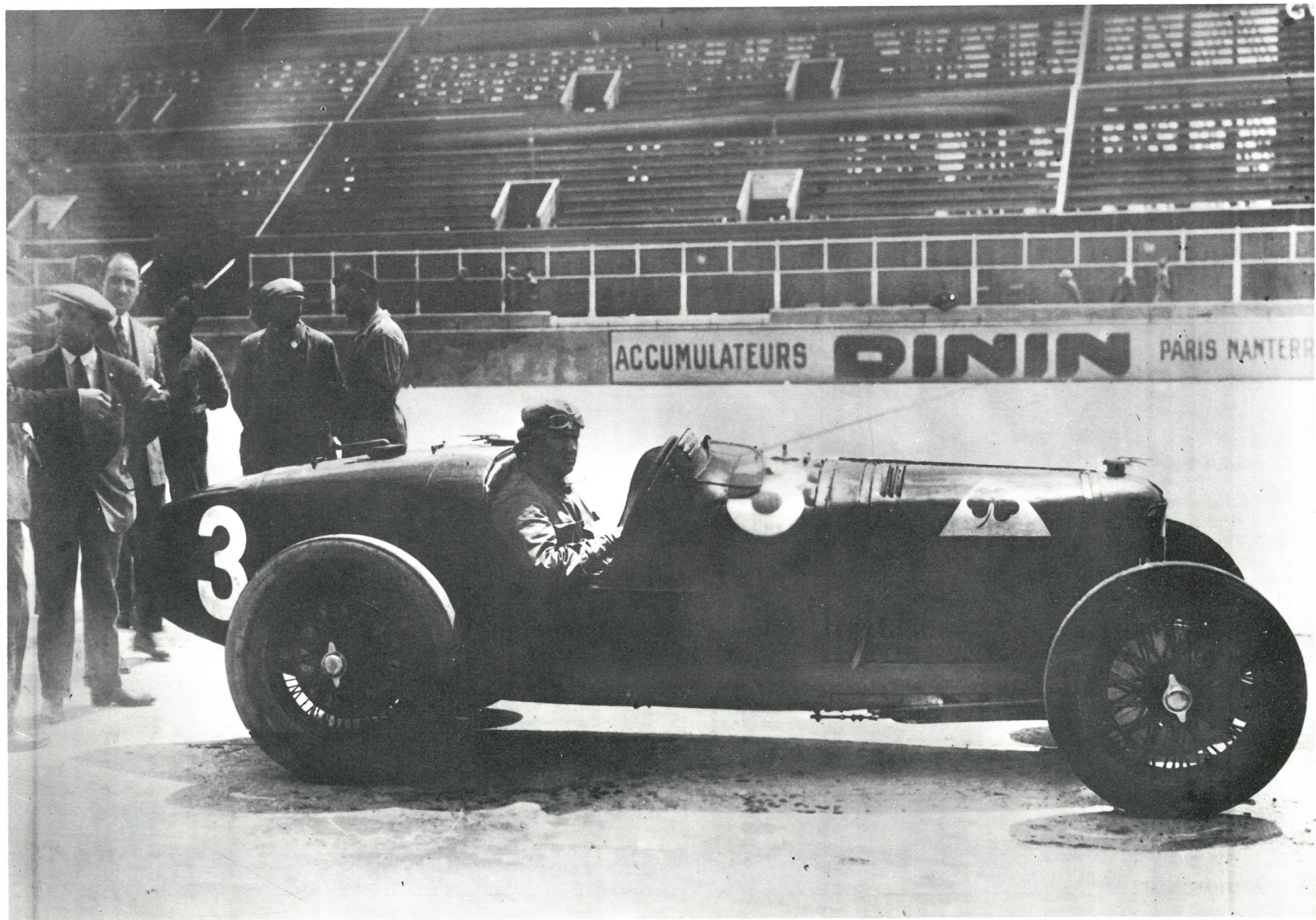
GP D'ITALIE : LA COURONNE DU SENATOR

La dernière course de la saison, la dernière course de la formule deux litres. Les arrières des P2 sont encore une fois modifiés : pointes raccourcies de 15 cms.

A part deux Duesenberg et quelques Bugatti 35 en 1500 cc préfigurant la formule suivante, aucune autre opposition de la part des constructeurs. Delage est absent.

La Squadra officielle Alfa Roméo. Le premier à gauche Vittorio Jano et le troisième en partant de la droite au premier rang, Nicola Roméo.





Entre les mains de Peter Kreiss et Tommy Milton, les Duesenberg marchent fort, allant jusqu'au record du tour. Lorsque la boîte de Kreiss lâche, Alfa Roméo est virtuellement champion d'Europe des Constructeurs.

Brilli-Peri est premier. Dix neuf minutes après, Campari est deuxième suivi par la 1500 Bugatti de Costantini. Une Duesenberg avec Milton et c'est la troisième Alfa. Montée par le vainqueur d'Indianapolis, Peter de Paolo, elle termine avec des ennuis de carburateur.

Le Senator Roméo aux moustaches précitées, a tout lieu de se féliciter. Un championnat d'Europe des Constructeurs n'est pas de la crotte de colibri. Aussi décide-t-il d'immortaliser l'événement en ajoutant une couronne de lauriers autour de son écusson.

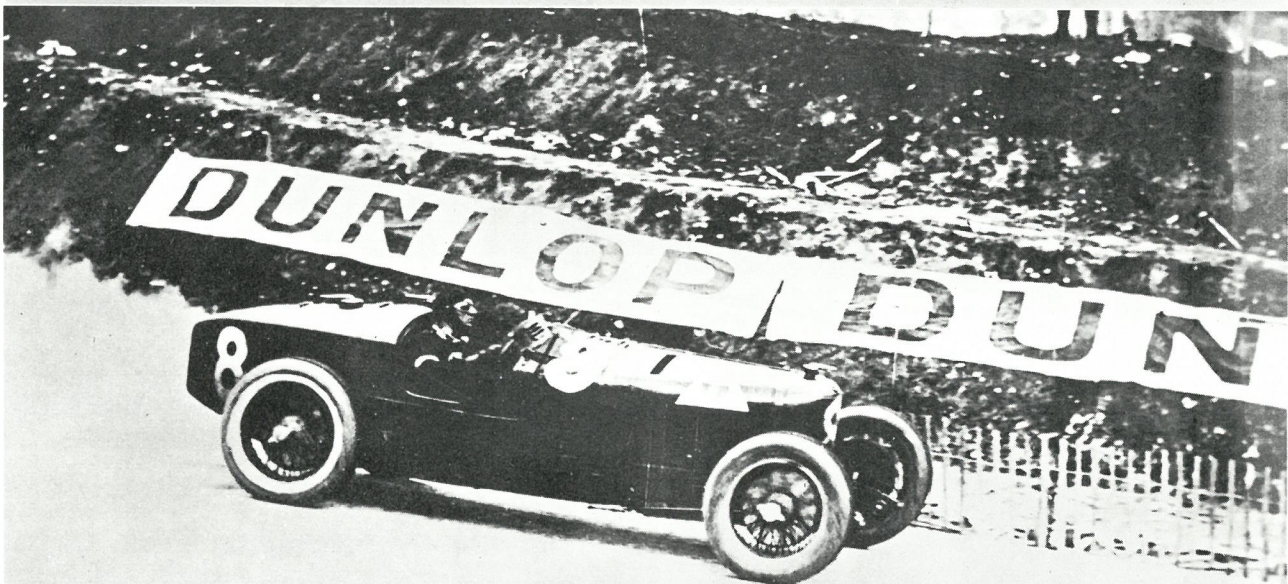
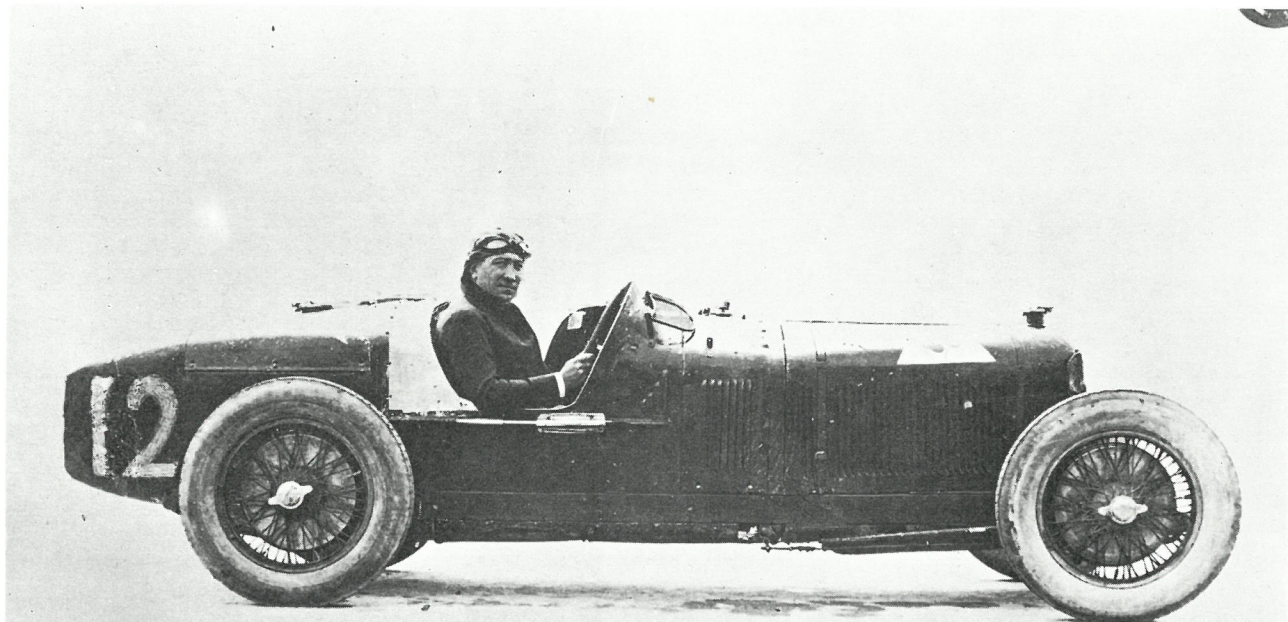
Les P 2 n'en restent pas là et connaissent encore de beaux jours de 1926, à 1929 en formule libre, puisque les Grand Prix se courent maintenant en 1500. L'énumération de leurs victoires et des noms de leurs pilotes serait fastidieuse et sans grand intérêt historique. Retenons surtout Achille Varzi.

Campari rachète sa voiture. Avec elle, il gagne la coupe Acerbo à Pescara en 1927 et 28 puis la revend à Varzi qui se classe second au Grand Prix d'Europe 1928 à Monza. L'année suivante Varzi devient champion d'Italie avec une nouvelle victoire à Monza assortie de succès à Rome, Montenero et Alexandrie. Enfin Varzi revend sa voiture à Alfa Roméo qui mijote quelque chose pour la saison 1930.

Par un heureux mélange de pièces Alfa 1750 et de P 2 on obtient une superbe voiture sport repartie allègrement pour une nouvelle jeunesse. La suspension est revue et corrigée, la calandre changée et la carrosserie élargie.

Avec une cylindrée maintenant de 2006 cc on a 175 HP sous le pied. Varzi tente sa chance à Alexandrie en 1930 et gagne.

en haut à droite : Brilli Péri.



476

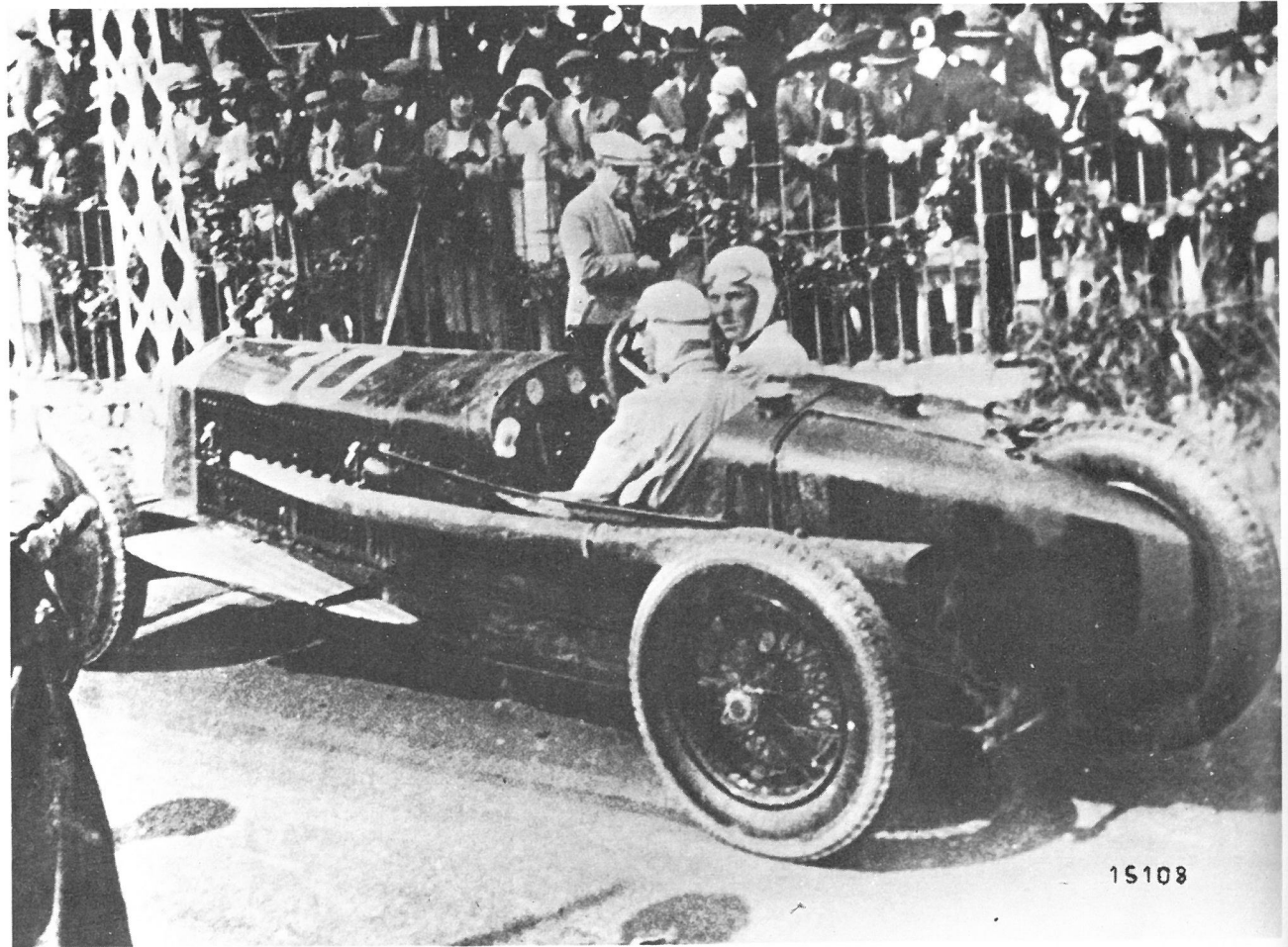
◀ *Ascari, Grand Prix de France, Montlhéry 1925.*

Ascari, quelques instants avant son tragique accident.

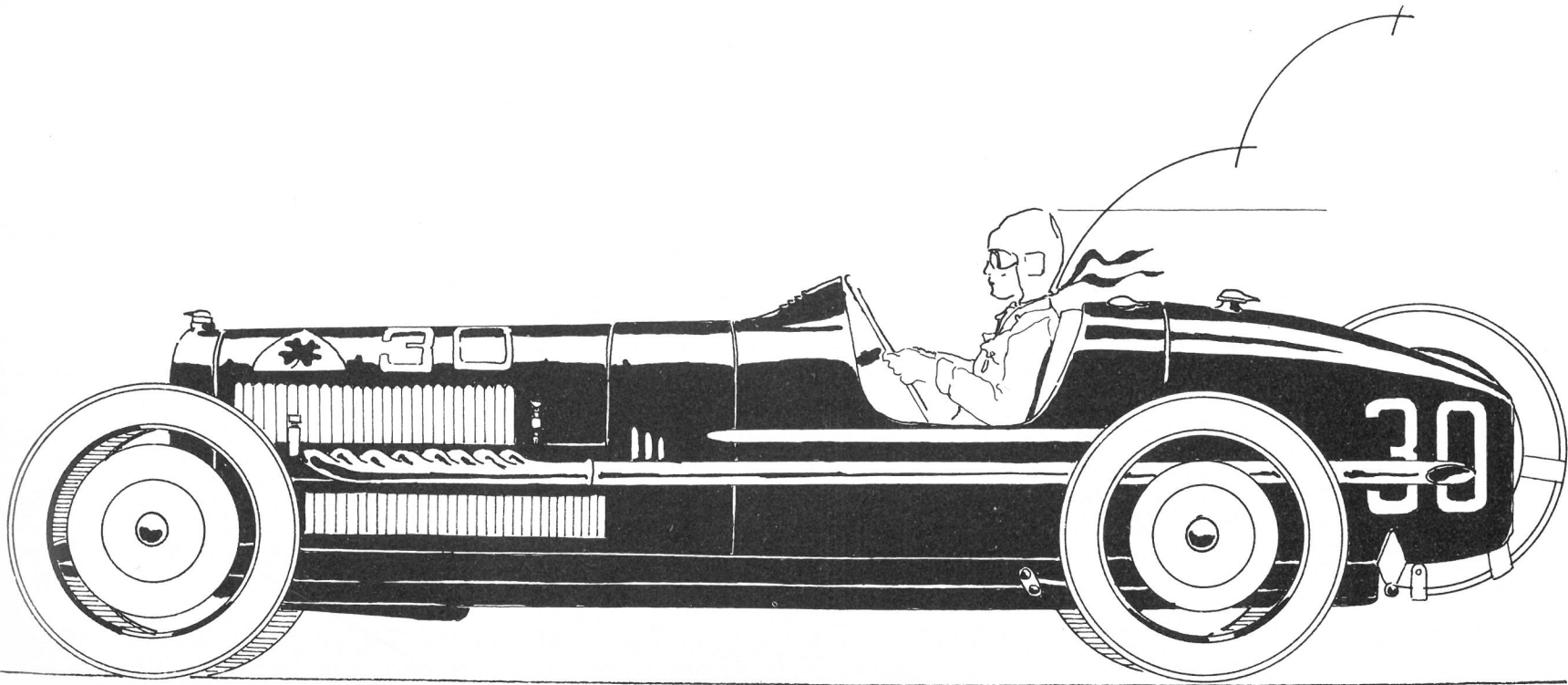
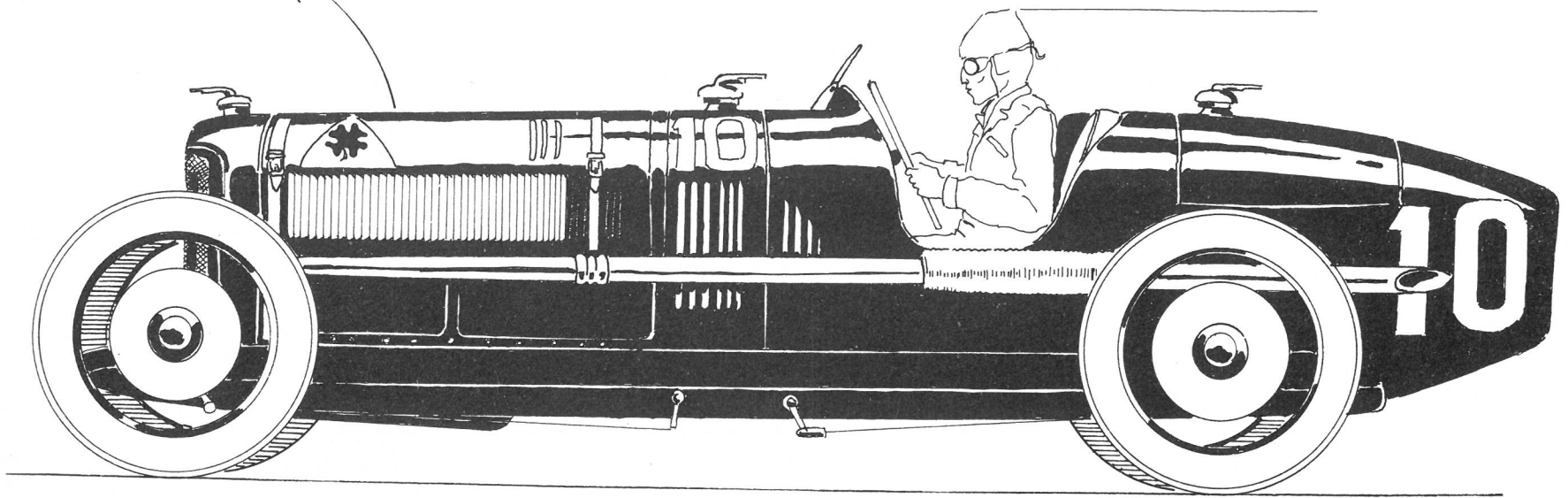
Deux voitures sont alors expédiées à la Targa Florio. Imaginez ce que peut être en pleine Italie fasciste une victoire nationale. Surtout si celle-ci survient après cinq ans de domination Bugattiste. Varzi mène la course de sa vie. Au dernier tour il est derrière la Bugatti de Chiron, à une minute. Soudain le moteur tousse, c'est la panne sèche. Varzi réussit à atteindre le stand sur la lancée, juste le temps pour un mécanicien d'agripper un bidon et de remplir son réservoir en marche en versant les trois quarts à côté. Comme il faut s'y attendre, une étincelle jaillit de l'échappement et c'est l'incendie. Tranquillement Varzi tend un coussin à son mécanicien qui tape sur la flamme. Sans avoir levé le pied un instant, Varzi franchit la ligne d'arrivée en vainqueur. C'est la dernière grande victoire des P 2. Toutes moustaches retroussées, le Senator Roméo est satisfait.

Jacques Potherat

Mes remerciements sincères à Alfa Roméo et Monsieur Marchetti, Musée Automobile de Turin



Varzi, à la Targa Florio 1930.



Henri Broy



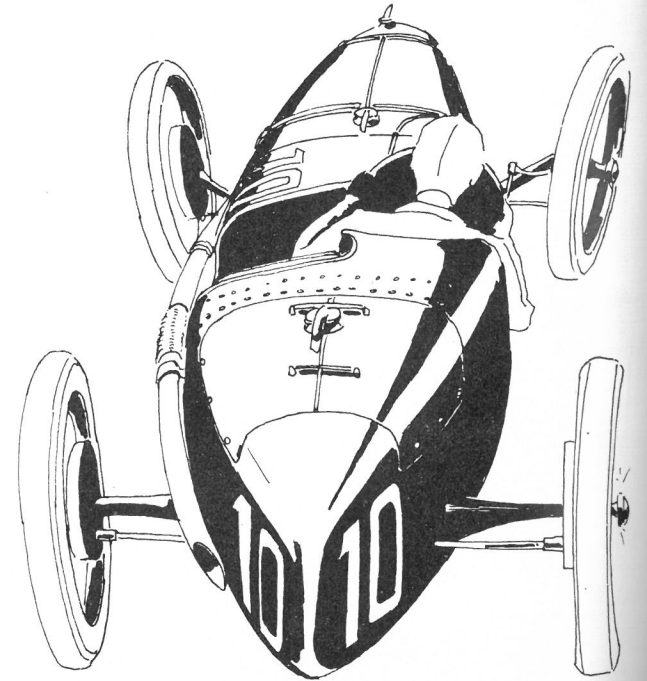
Nicola Roméo et Antonio Scari



Achille Varzi



Gastoné Brilli-Péri





30^{ème} LONDRES BRIGHTON

2 novembre 69



Les boîtes de Soho se sont à peine vidées de leurs noctambules que déjà les londoniens, tombés du lit, courent vers Hyde Park au départ du 30ème Londres/Brighton.

Pour la France, 6 équipages yankees n'ont pas hésité à traverser l'océan, mais la plus lointaine vient d'Australie : une Oldsmobile 1903. Monsieur Delassé se trouve néanmoins au milieu de nombreuses voitures construites dans notre pays. Nous ne voudrions pas énumérer ici la longue liste des marques représentées, mais trois voitures à vapeur, une Gardner-Serpollet (mariage franco/américain), une Milwaukee Steamer et une Stanley Steamer qui produisit des automobiles à vapeur jusqu'en 1927, retiennent particulièrement notre attention par leur silence, leur souplesse et le peu d'occasion que nous avons en France de voir ce genre de voiture.

8 heures précises : la Mercedes 1894 prend la première le départ sur une route bien dégagée ou aucune voiture moderne n'encombre le passage, les voitures suiveuses devant faire de

grands détours pour pouvoir croiser de temps en temps la route directe.

La foule est venue en masse, à croire que toute l'Angleterre s'était donnée rendez-vous sur cette route historique. Pour l'amateur de voitures plus modernes, le spectacle est sur le bas côté de la route ; en effet nombre de spectateurs ont sorti, pour l'occasion, leur plus beau vintage.

La police du Surrey stoppe tout le trafic moderne et les conducteurs anglais obéissent avec une docilité de petits garçons bien sages. Le soleil, pourtant prometteur hier, ne s'est pas montré aujourd'hui et les "pubs" sont nettement plus fréquentés que les garages.

Mais voici les limites du comté du Sussex franchies, et les bobbies ne semblent pas être au courant et font circuler aussi bien la Mercedes de 1904 que l'Austin Cooper de 1969.

Malgré tout vers 16 heures, 223 braves avaient reçu leur médaille d'arrivée à Brighton, derrière la Darracq 1900, première voiture arrivée (Vive la France...).



paris - deauville 1969

Les Paris/Deauville se suivent mais ne se ressemblent pas !

Cette troisième édition de la grande réunion hivernale du Club de l'Automobiliste tombait pendant le long week-end du 11 novembre. Un programme de 3 jours était donc prévu.

Si le premier Paris/Deauville avait nécessité la présence de 2 dépanneuses qui se rendirent d'ailleurs fort utiles, la deuxième édition voyait toutes les voitures à l'arrivée sans pratiquement de problèmes.

En 1969, aller de Paris à Deauville n'était plus une aventure comme il y a trois ans, mais une simple promenade. Heureusement le temps vint ajouter quelques difficultés à ce parcours vraiment trop facile pour nos voitures maintenant bien au point.

Dès le départ des Invalides tout le monde était dans le bain.

L'arrêt à Parly II pour un lunch rapide, attirait une foule nombreuse malgré le temps.

Que dire du parcours ! Rien de particulier, aucune panne, aucun ennui, mais des moyennes fort respectables puisque tous les concurrents effectuèrent Parly II/Deauville en moins de 4 heures.

L'arrivée à Deauville sous une tempête ne manquait pas d'une certaine beauté.

L'accueil et le confort exceptionnel de l'hôtel Normandy permettaient à tous les participants et particulièrement à ceux de voitures décapotables (il y en avait) de se retrouver le soir au dîner en pleine forme.



La journée de dimanche s'ouvrit par un concours d'élégance sous le marché couvert.

Le lundi les amateurs de sport piaffaient d'impatience en attendant que soit donné le départ de la course de côte dans la magnifique montée du golf.

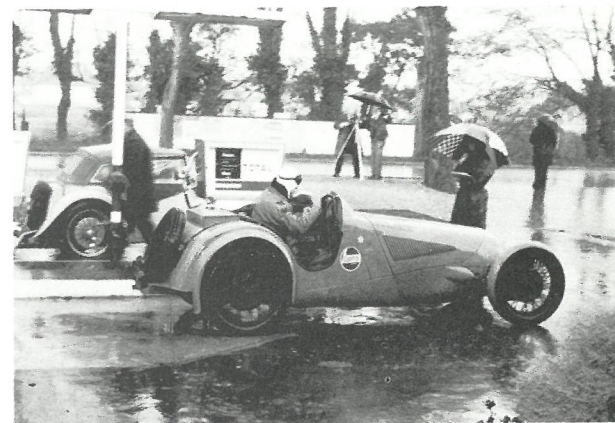
Cette épreuve très bien organisée par Monsieur Michard, membre du Club de l'Automobiliste, assisté de Messieurs Fournier, J.-P. Reyns, de la Société des Projecteurs Marchal, et du car de chronométrage des Ets Ricard, permettait aux participants de se libérer et d'appuyer à fond sur le champignon.

Une foule nombreuse était venue et même le soleil était présent.

Le déjeuner à l'auberge du Grand Bec, termina ces 3 journées particulièrement agréables.

Paris/Deauville 1970 aura lieu un peu plus tôt dans la saison et déjà nous pouvons dire que le programme de l'année prochaine sera essentiellement centré sur la course de côte qui deviendra ainsi un argument supplémentaire pour aller de Paris à Deauville.

Le Club de l'Automobiliste remercie particulièrement : Messieurs Jacques Letarouilly et Fournier, adjoints au maire de Deauville, Mr J.-P. Reyns, directeur de l'Office Intercommunal de tourisme de Deauville, Mr Toutain, directeur des magasins "Au Printemps" de Deauville, les Sociétés Ricard, Marchal, ainsi que "Le Calvados du Père Magloire".



automobilistes automobilisme CHRONIQUES

AMILCAR'CLUB

Le grand spécialiste de la marque A. Han-
noyer lance l'Amilcar'Club.

Nous espérons que cette nouvelle associa-
tion, groupera tous les amateurs de la marque au
fougeux "Pégase". (9, rue Richepance, Paris
8ème - Tél. OPE 48-16).

VINTAGE CAR CLUB DE FRANCE

C'est dans le cadre sympathique de l'Aé-
ro-Club de la Ferté-Allais dont le terrain est si
propice aux "trials" et autres applications prati-
ques du "vintage sport", que le Vintage Car Club
de France a tenu son assemblée générale le
21 septembre.

Au cours de cette réunion a été confirmé
la création d'une commission technique qui se
devra de garantir la qualité des véhicules présen-
tés par le V.C.C.F. lors des manifestations, cours-
ses, rallyes, etc. . .

Après avoir fait le bilan de l'année passée
et avoir dressé des plans pour l'année à venir, le
Vintage Car Club de France a réaffirmé sa voca-
tion qui est de restaurer, mais surtout de faire
rouler les voitures anciennes. Une section greno-
bloise vient de s'ouvrir ; elle accueillera désor-
mais les amateurs dauphinois. V.C.C.F. 10 bis,
av. Beauséjour -92-Antony.



En éditant le premier numéro de la revue
du Club Hispano, ou Monsieur Bernard Heur-
teux, petit-fils de Marc Birkigt, publie une inté-
ressante et précise histoire de la marque, le Club
Hispano Suiza créé par Monsieur Alain Balleret il
y a déjà près de deux ans, vient de prendre un
envol digne du célèbre emblème de la marque.

Ce Club, dont beaucoup de membres sont
de fidèles lecteurs et amis de "L'Automobiliste",
envisage pour 1970 plusieurs sorties.

"L'Automobiliste" tiendra au courant ses
lecteurs de l'activité de ce Club auquel nous
souhaitons longue vie.

La Bugatti Royale que H.G. Conway nous
dévoile dans ce numéro, a fait l'objet de
plusieurs reproductions en maquettes.

Solido présente le Coupé Napoléon en
métal au 1/43. Plus détaillée et plus grande, chez
Monogram, la Royale n° 3 est présentée en
plastique à monter.

Vous pourrez trouver ces deux maquettes,
et un grand choix de jouets automobiles et
scientifiques à la "Boutique de l'Automobiliste",
42, rue du Bac Paris VIIème.



UNE NOUVELLE ETAPE CITROEN

Citroën sonnera-t-il le glas du bon vieux
moteur à piston alternatif ? Une chose est déjà
certaine, il faudra mettre de côté l'une des voitu-
res livrées aux "clients-cobayes". Une pièce qui
ne déparera pas une collection.

Quant à tirer des plans sur la comète et
dire ce que sera ou ne sera pas l'enfant, il fau-
drait être un peu plus vieux pour se prononcer
sans dire de bêtises. Si l'on se base sur les Mazda
japonaises et les N.S.U. on peut affirmer que ça
doit marcher. . . avec beaucoup d'huile.



LA COURSE A PIED DES 24 HEURES

Déjà les inconditionnels de la tradition
s'affolent. Va-t-on supprimer le petit sprint pé-
destre du départ des 24 H ? Pas le moins du
monde. Mais la nécessité d'un arrimage parfait
du pilote dans son harnais ne rend plus possible
le départ traditionnel, et c'est maintenant le
co-pilote qui devra courir et basculer un coupe-
circuit monté à l'extérieur, du côté gauche des
voitures. A ce moment-là seulement le pilote
déjà installé dans son habitacle pourra tirer sur le
démarrateur.

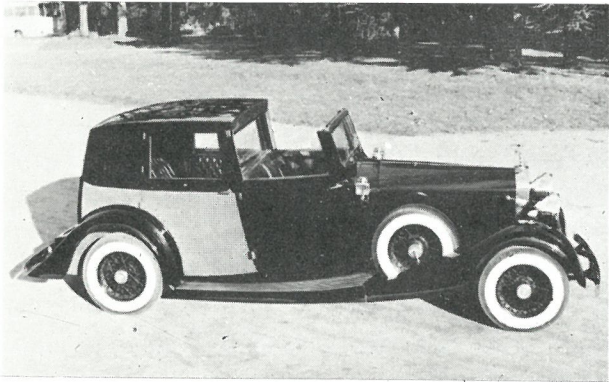
UN MILLION DE VISITEURS A ROCHE- TAILLEE

D'une pierre deux coups... le 9 novembre 1969 le Musée de l'Automobile de Rochetaillée est en fête.

Un million de visiteurs en moins de dix années. A cette occasion, il est bon de souligner que ce Musée est le plus fréquenté d'Europe. Ouvert au public en juin 1960, il est l'œuvre d'Henri Malartre qui n'a de cesse d'augmenter sa collection afin de présenter à ses visiteurs une extraordinaire écurie de voitures anciennes.

On fête l'heureuse élue, car le millionième visiteur est une visiteuse Mademoiselle Cham-
baud, Madame Malartre lui offre une collection complète des automobiles miniature Rami, ainsi qu'un très beau phare à acétylène, en cuivre, provenant d'une voiture La Buire 1908, malheureusement démolie en 1940.

Deuxième cause de réjouissances, la présentation de la dernière "pensionnaire" : une superbe Rolls-Royce carrossée en coupé de ville par Barker de Londres. C'est une Silver Wraith de 1940 ayant précédemment appartenu à Don y Dona Arturo Lopez-Willshaw, ambassadeur du Chili à Paris.



Les photos illustrant les pages 4, 5, 6 et 7 sont de Ludo.

Les documents illustrant l'article "La Royale" font partie des archives de Mr H.G. Conway.

RESULTATS DU CONCOURS DE BULLES

Parmi les nombreuses réponses que nous avons reçues, "l'automobiliste" a retenu les réponses envoyées par :

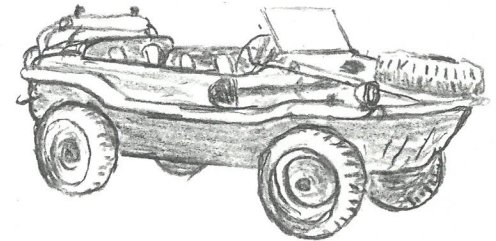
Madame Jakowsky - Paris -
Michel Breuil - Toulouse -
Yves Godineau - Nantes -
François Lossé - Boulogne-sur-Seine -
Jacques Degueldre - Lille -

Le manque de place ne nous permet pas de reproduire ici les légendes que nous ont envoyé ces lecteurs, mais ce n'est que partie remise !

Avec nos félicitations ces lecteurs recevront donc un abonnement d'un an à "l'automobiliste" à partir du numéro 18.

"L'automobiliste" présentera dans un prochain numéro une étude détaillée de la W.W. amphibie.

D'avance nous remercions les lecteurs qui pourraient nous faire parvenir des documentations sur ce modèle, et en particulier toutes photos de cette machine en opération.



* * * * *

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

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 _____

Veuillez me faire parvenir gracieusement les n°s..... et.....

* Rayer la mention inutile

PETITES ANNONCES

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

recherches

Rech. notice et monogramme Isetta. Liste des agents et pces mécan. Carin Bernard, Lycée Pasteur, 36-Le Blanc.

Ch. Carros. 201 1er châssis (empat. 2,45 M) roadster ou cabr. Marceau, 2 rue Jules Ferry 94 - St.Maur.

Ch. Tous documents, photos ou objets sur les carros. Belvalette, 25 quai Voltaire Paris 7ème.

N. 454 - Ch. jantes pour Facel-Vega HK2 ou HK 500. Toder, 42 bld. Maillot 92 - Neuilly.

Ch. Pces transmission pour Amilcar Compound. Schroeder M. 15 rue du 26 Août 93 - Noisy-le-Grand.

Ch. Traction-avant Citroën 7 CV cab., coupé ou berline, Amilcar, MG et voitures sport, pneus 715 x 115. Cazac Jacques, 5 place Belfort 31 - Toulouse.

Ch. pour Vermorel type S doc. et pont AR avec transmission. Hubau 80 - Candas.

Ch. toutes pièces vis-à-vis de Dion Bouton type G4. Arnauné, 12 rue de l'Echarpe 31 - Toulouse.

Rech. moteur Rosengart type LR 47. J. Putot, 49 rue Lequesne, 94 - Nogent-s-Marne.

Ch. malle AR Voisin C 14. Deleplanque, 59 - Bergues.

N. 456 - Rech. boîte pont essieu Quadrillette voie 1 m pour roues à rayons 4 trous, un cache roue secours en 2 pces pour 140 x 40, jantes tringles de 19 avec tambours de 145 mm.

N. 459 - Rech. Harley Davidson récente bn. prix, même mécan. en panne ou Hotchkiss 6 cyl.

N. 462 - Rech. documents, photos, pces Delaunay-Belleville avant 1914. Alain Koehlhoeffer, 9 quai de l'Orne de Sully 78 - Le Pecq. Tél 976.63.70.

N. 463 - Cher. 4 CV Renault décapotable.

Ch. doc. Rosengart 1935, 4 pl., 2 portes. Philippe Petré 8, Av. de la Libération, 60 - Compiègne.

ventes

Vds. cause reconversion collection, Salmson 2.300 S, 1965, coupé, état parf. d'orig. - Renault Vivasport, cab. spyder, 6 cyl., type YZsie2, bn. état - Ford, cab. spyder, type AF, 1931, bn. état général - Hotchkiss splendide, 1936, type 680L, 6 cyl., 6 gl., strap.a parcouru 24 000 kms (certif. d'authenticité), conduite et entretenue par chauffeur, achet. au 1er prop., état gén. semblable au neuf. Dr. de Fozières, 34 - Olargues.

Vds. Peugeot 5 CV 1924 parf. état, méca. et tôlerie en bon état génér., en état de marche - Soumeillard Roger B.P. 95 - 42 - Roanne.

Vds Turcat Méry mod. V.D. cab. Spider - Nogier - 07 Aubenas. Tél. 371.

Vds Comète Monte Carlo 27.000 kms état neuf, 4000 F - Nogier - 07 Aubenas. Tél. 371.

Vds. traction av., 27 000 kms, splendide type IID 1956 bleu huit. 2 roues bois compl. 835 x 135. Bourdilliau, 28 - Jouy Tél. 14-10.

Cent voit. anciennes toutes marques petits prix. Mette, Château de la Corderie 33 - St. Christoly de Blaye.

N. 457 - Vds. 201 coupé affaire 1930 tr. belle, B 14 six glaces 402 décap. électrique (épave).

Vds. Talbot 1938 c.i., 4 cyl. 2L4 bn. état mécan. prix à débattre. Tél. 633.97.84 en fin de semaine, après 19 heures.

Vds. lot de 25 véhic. anciens Ford T, Panhard, Torpédo 1922, véhicule de pompiers etc... visible le samedi et le dimanche 48, rue Gallieni à Leuville s/Orge face autodrome Montlhéry.

Vds. Lancia Ardennes 1936 impec. 8 000 F. Le Roux-Girard, 51 allée Robert Etienne 93 - Pavillons s/Bois. Tél. SEV 10.96 entre 20 h. 30 et 21 h. 30.

N. 458 - Vds. Salmson S4 1930 complète, à restaurer train avant et magneto refaite, Renault Primaquatre sport cabriolet pare-brise abattable spyder bn. état mécan. impec., Hotchkiss Anjou 13-50, Lancia Aurélia GT 2 500 type B 20S parf. état.

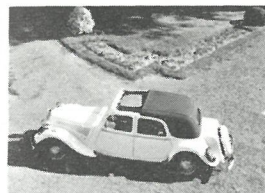
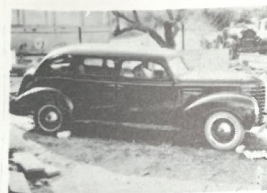
Vds. 2 pns. nfs. Michelin 525 x 18 av. chambre et pns. nfs. 14 x 45. Penard J. 146, av. Clémenceau 33 - Libourne.

N. 460 - Vds. Salmson coupé S4 DA bn. état moteur refait 2 500 F.

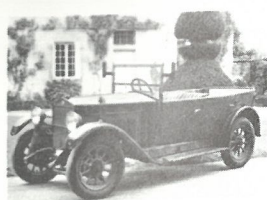
N. 461 - Vds. caisse complète de coupé chauff. 1905-1910 pour châs. moyen, état except. avec 2 ailes arrière, et sup. de pare-brise faire of. ou éch. contre belle voiture ou châs. avant 1914, vds. égal. cabriolet Mercédès 1935 6 cyl. boîte de vitesses identiques aux SSK 150 km chrono il faut refaire les freins, la cap. et la peinture, int. cuir bn., état mécan. parf. 6 000 F ou au plus offrant.

Vds. Ford Zodiac cabriolet cap. électrique 1958 état d'origine 4 000 F. Thibaut, 20 rue de Vaugirard Paris 6ème. ODE 75.90.

Vds. Chrysler 1937 6 cyl., Limousine châssis long, sépar. chauff. 5000 kms origine, toujours cond. par chauff., roul. régul., sellerie parf. Prév. voile peint. et chromage des pare-chocs seul. 2.500 F ou au plus offrant - Lalanne, St-Julien -13 - Martigues.



Vds. Fiat 509 Torpédo état de marche 3 000 F. Caussat, 7 bld. Beaumarchais Paris 4ème.



Vds. à restaurer 3 Trèfles 5 CV, B2, B14, c.i., C4A et B14 en coupé 2 pl. spyder, Peugeot 201, 301, 302, 5 CV 172 R en coupé 2 pl., Renault NN, KJ, Celta 4, Fiat 6 CV et 6 cyl. type 52, IC, 1932 en camionnette, Opel 1932, Mathis M.Y., Ford A, Chaigneau-Brasier, Matford V8, Unic, Chenard et Walker torpédo type Y 2, Donnet-Zedel roues bois, Rochet Schneider, Hotchkiss 20 CV c.i. Sépar. chauffeur, châssis Dodge Brothers 1916 Delage 6 cyl. type 675 c.i. chapron. Paul Parot, 151, rue Aristide-Briand 87 - Limoges. Tél. 77.71.34.

Vds. diplôme Coupe Pyrénées 1905 prix 15 F. Hippolyte, 17, rue du Roussillon 31 - Toulouse.

Vds. cause reconversion collection. Cède en lot ou par unité 20 véh. de 1920 à 1955 grandes marques, certaines rares, parf. état et véh. hippomobiles, liste, détails photos sur demande. De Fozières, 34 - Olargues.

N. 464 Vds col. véh. d'av. 1900 à 2ème guerre tels que : Contal, Cottereau, Zebre, Lorraine, Rochet-Schneider, Bugatti, Talbot, Salmson, Renault, Peugeot, Sigma etc. . . Voit. compl. ou châs. En l'état ou restaur. Catal. et prix à la demande phot. coul. ou noir exclusiv. contre caution. Chèque ou mandat : 10 F les 3 joint à la demande. Exemples : 36/40 CV Renault coupé de maître restaur, proto. Peugeot Andreau état de marche compl., châs. Renault 2 Cyl. non restaur., Th. Laffitte mot. 3 cyl. en étoile restaur.

N. 455 - Vds. tr. beau coupé Talbot 4L5 excellent état mécanique faire offre.



Vds. Panhard-Levassor 1911-1912, X-19 roues fils coupée derrière le conduct., compl. et en état de marche 5 500 F, je peux fournir la caisse du runabout s'y adaptant sellerie cuir neuve, l'ensemble fera 7 000 F, vds. égal. Runabout Ford T 1917 compl. à rest. tr. saine capote et sellerie à conserver 6 000 F ou éch., vds. Roadster Singer 1934 mot. refait à neuf (factures) en rodage, il faut faire la cap. et ref. le couvre voiture, paf. état de marche 5 500 F ou la meilleure offre. Lalanne, St-Julien 13 - Martigues.

Vds. sup., 15 CV mod. 1949 décap, parf. état de marche et d'entretien mod. tr. rare faire of. à partir de 9 000 F. Michel Darieu, Domaine de l'Ourseau 40 - Arsague.

Vds. Peugeot 190 S, 4 CV, 1928 cabr. bn. état mécan. et tôlerie, carros. simili et capote à refaire mais ensem. complet, pneus bn. état. Giraud Pierre, 80, av. des Guineberts 03 - Montluçon.

Vds. BMW 328, 1938, nb. pces. orig. rech. à reconditionner 3 500 F, repr. évent. moto avt. 1925. Montfort, 13 ch. des Houx, Tilff LG (Belgique).

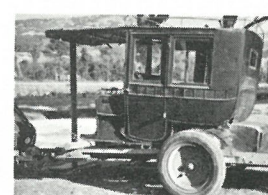
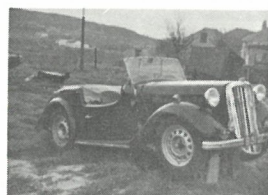
Vds. ou éch. contre pièces B 14 et C 3 une Talbot décapot. T 20 1936/39 très abîmée. Bulloz, 23, rue du Cherche Midi Paris 6ème. Tél. 222.94.14.

Vds. moteur Floride genre V.P., Renault Type R 1092 n. dans la série du type 00 77 05 - Boussicaud Loïc 4 bis, av. de la République - 94 - Ivry.

Collect. possédant hangar près de Limoges accueil. gracieusement voit. ancien. en état - Vincent Marc, 20, rue le Dantec - Paris 13e.

Ch. roues 6 trous 820 x 120 pour "Unic" - Ferlov Peter 7 Sundvanget 2900 Hellerup - Danmark.

Vds MG, TD 1952 méca. Peinture sellerie neuve 7000 F, Licorne carros. Duval 2000 F. Citroën 5 CV C 3 remise à neuf 5000 F Tél. 336-37-23.





CENTRE COMMERCIAL PARLY 2

2, EATON MANSIONS,
CLIVEDEN PLACE,
LONDON, S.W.1.
01-730 0513



L'automobiliste

your vintage magazine

BRITISH EDITOR:

NEIL LAWSON - BAKER

As you may already know I have only recently joined L'Automobiliste in order to help them with their English translation.

At the present moment many of their articles are put into pigeon English by the French author so that he or she can practice their English! The translation is then only tidied up by me and I tell them that they are printing the story in English with a French flavour!

It is hoped by all concerned that it will soon be economical to publish the magazine entirely in English for the home market, and the Commonwealth and America. To ensure a successful venture it is essential that the circulation of copies with an English translation reaches about 1000 copies fairly rapidly, and it is my job to try to organize this! I have arranged for an insert in the next V.S.C.C. circular and I sincerely hope as many people as possible will at least give L'Automobiliste a good trial run.

To ensure a high standard of excellence I asked Ronald Barker, who all V.S.C.C. members will know, to become associated with us, and this he has agreed to do. He thinks that the magazine has a lot to offer Vintage enthusiasts in England and elsewhere and in fact everyone I have talked to so far has been equally keen. From no 18 onwards Ronald "Steady" Barker will be sending us articles and attempting to vet some of our material which he always complains is inaccurate!

It is hoped also that our English friends will cover all the V.S.C.C. events so that we can publish stories and photographs of the speed and trial meetings which we hope will stimulate the Mother Country of Bugatti to get own their automobiles back onto the track and break the

tips
from
the
editor

English superiority in Vintage racing! We want to see Blue cars winning with French drivers so that the European tracks can once again enjoy an International battle in the 1920's style. As an English Vintage racing driver I appeal through the British editorial of this journal to all French enthusiasts to press for the organisation of more races and hill-climbs in the true Vintage tradition. There is no difficulty in attracting entries from England - everyone I speak to asks me - When can we race our cars in France again?

We have a wealth of interesting material to print especially of course concerning French cars but we sincerely hope that you will send us your comments - your photographs and your articles referring to English cars as well. We rely on you the readers to continue to create interest and provide new material for us to print - it is your magazine - let me know what you would like to talk about!

We plan to send a sale or return copy of L'Automobiliste to everyone who is interested and if that person likes the magazine and decides to subscribe then he keeps the sale or return copy free. Please let as many of your friends know as possible, it is a difficult venture trying to start a circulation by subscription only but we are convinced by the enormous enthusiasm shown so far by present readers that we have a winning journal!

We are off the starting line and our immediate chequered flag is the all English edition - we do not want too many pit stops on the way! We may need re-fueling from time to time but if you can cheer us on with your subscriptions we should reach the finishing line at an early date with a high average speed - wish us good fortune in our venture.

N.A.L.B.

bugatti royale

une folie de grandeur

H.G. CONWAY

The story of the monster Bugatti Royale - the car of kings that no king ever owned, perhaps the most fabulous automobile ever put on the market - has been told before. It has been an intriguing subject of study and conjecture by many journalists and automobile historians in France, England and the United States.

The excuse for yet another article on this strange project is that none of those so far published have been comprehensive. It has been possible now to assemble and illustrate a fairly complete story of the origins and history of the car and the few chassis that were produced from the series of 25 which were planned and for which raw material was provisioned. Fortunately all six chassis produced still exist; Molsheim has been helpful in producing, specially for us, drawings of the engine, which as everyone knows, went into production later for SNCF Autorail cars. But in spite of much research no-one has been encountered with personal knowledge obtained actually by working on the project in 1928-32. So we still have some gaps in our knowledge - some of which could certainly be filled if one of the present owners would allow us to dismantle a chassis to see in detail how certain parts are constructed!

ORIGINS

To understand why Bugatti embarked on such an extraordinary project, you have to understand something of the psychology of the man himself. Before he was 29 years old, and installed at Molsheim as an independent manufacturer, he had sold or licenced designs to de Dietrich (at the age of 20), to Mathis (when 23), and to Deutz (when 26), built his own small car privately at the age of 27, and as soon as he set up in Alsace he sold another design to Robert Peugeot for the "Baby", as well as a second larger design which evidently did not go into production.

A different personality might have avoided the inevitable inflation of his ego, and the consequent supreme belief in his own powers and judgement. And directing his own Company certainly did not surround him with associates who would question his judgement.

We know that in 1912 he was already planning the design of a large car, long before he had in fact the means to produce it. His letter to his faithful friend Dr. Espanet (who was later to act as test pilot for his 1917 aero-engine) gives insight into his ambitions. The car was to be finer than a Hispano Suiza, indeed even a Rolls-Royce, as the correction in his own hand shows. Nothing came of this project but he did produce in 1913-14 two or three 5 litre chassis with chain drive for racing (the "Garros" or "Black Bess" cars).

After the war, production was resumed of the small 4 cylinder chassis, and in 1920 an abortive attempt at a larger (3 litre) car, Type 28, produced nothing but an incomplete chassis which was exhibited at the Salon.

What did go into successful production was an 8 cylinder version of the 4 cylinder chassis, the two enabling the Company to grow and to continue racing seriously. The celebrated Type 35 came in 1924, and although it had an unhappy debut, it soon swept all before it, winning the European championship in 1926, and at last providing Bugatti with the economic means to consider once more some of his more extravagant projects. In 1926 alone he produced 250 Grand Prix chassis with various engines, compared with 90 the year before - an incredible production for Molsheim or indeed any maker of such cars. He was not to know that production would slow down in 1927 (135 chassis), and again in 1928 with a world economic crisis around the corner.

THE ROYALE CHASSIS

So the summer of 1926 saw the beginning of work on the realisation of his long-standing ambition, to produce the most egosatisfying chassis, the greatest in size in the world, yet with a performance and road-handling appropriate to a Bugatti, worthy of carrying the production of the best coachbuilder, and no doubt at the greatest price.

The well-know French journalist Maurice Philippe writing in "Revue Automobile" in October 1926 quotes the chassis dimensions as wheelbase 4.5 m, track 1.65 m, but the production cars were slightly smaller (4.3 m wheelbase, 1.6 m track). The chassis layout was traditionally Bugatti with reversed 1/4-elliptic springs at the rear, the front springs passing through the axle as on the G.P. cars. A further pair of quarter elliptic springs, facing rearwards, were used at the rear on at least some chassis, perhaps added later (as the mounting would indicate) to help support the body. Wheels were in cast aluminium with large brake drums, and with the spokes acting as cooling fans - an unbelievable detail being that the spokes were handed right and left so that air flowed inwards, but meaning that wheels were not interchangeable. The tyre size was 36 x 6.75, although originally 980 x 175 or 950 x 180 were projected.

The frame itself was light with little cross-bracing, but typical of all Bugatti chassis of the period. The rear axle was located by a pair of radius rods, the eye-ends of the springs being elongated to allow correct motion of the axle, and torque was resisted by a pair of torque arms parallel with the propeller shaft. The unusual feature of the rear axle was however that it contained the 3-speed gear box, a construction Bugatti had used on the prototype 3-litre of 1920. The overall gear ratios were 4.5 to 1, 2.5 to 1 indirect drive and third being geared-up (sur multiplié) 1 to 1.5. Naturally no synchro-mesh was used and the gear change is reported to be a little heavy and brutal!

The clutch was contained in a housing separate from the engine, described below. The housing contained the flywheel itself and was connected to the engine by a shaft at each end of which was a rubber coupling. The clutch housing contained also the starter motor and dynamo, and to lubricate the typical Bugatti multi-disc clutch (cast iron and steel discs) there was a separate oil pump and oil supply, complete with pressure gauge on the car dash-board.

THE ENGINE

The engine layout stems from an aero-engine design that Bugatti produced about 1925 but did not make. The bore and stroke of the 8 cylinder production engines were 125 x 130 mm (12.76 litres) although the prototype had a stroke of 150 mm (14.7 litres). The engine produced 200 HP at 2 000 rpm and a peak of not more than 250 HP at about 3 000 rpm. The compression ratio was typical of the period, at about 5.5 to 1.

The valve layout was traditional Bugatti with a single exhaust and two inlet valves for each cylinder operated by means of rockers (culbuteurs) from a single overhead camshaft. An unusual detail for Bugatti was the use of rollers in the rockers on which the cams operated. The camshaft was in two parts and about 1.3 m long; it was driven by bevel gears from a vertical shaft at the front of the engine, a curious detail being the means used to prevent noise at the bevels due to backlash. Two pairs of bevels were used, differing by one in the number of teeth, the two driven bevels being held together by a spring loaded friction clutch and only one being keyed to the camshaft. As the gears rotated the clutch slipped continuously keeping both flanks of

the gear teeth under load, and eliminating backlash.

As in all Bugatti the cylinder block was cast with the valve seats integral, and in this case the block was extended downwards to form the upper part of the main bearings (paliers) which were this water-cooled. The cylinder block was a remarkable example of the skill of French foundry practice in general and that of Bugatti in particular. It would be difficult today to find any foundry prepared to make it. If the concept of supporting the crankshaft directly from the cylinders is commendable from the point of view of load carrying, it has one disadvantage - to remove a valve, the engine must be dismantled and the whole crankshaft removed! It was evident that the normal practice of removing carbon and regrinding valves was not an undertaking to be embarked on lightly.

The crankshaft was a fine production, made in two halves and joined at the centre by a taper. For the first time Bugatti used balance weights bolted to the circular webs, and attached in an interesting manner (as the drawing shows). All mains and big-end bearings were in white metal, the feed of oil to the bearings being through holes in the centre of the main bearing studs. The connecting rods were relatively short and had four bolts. Pistons were naturally in aluminium with split skirts.

The oil sump consisted of a separate casing attached to the block casting and by virtue of the design, free from main engine loads. Lubrication was on the dry sump principle, oil being contained in a large tank on the dash. The two pumps were driven from the bottom of the vertical drive at the front of the engine, one sucking from each end of the sump and delivering to the reservoir, the other taking oil from it and feeding the bearings. The oil pipes to and from the reservoir passed from the rear of the engine along under the bearings, inside the engine.

A single but double bodied carburettor was used, apparently a Bugatti adaptation of the American Schebler. Without an opportunity to dismantle a carburettor it is not possible to say how it operates, but there was a mixture control operated from the dash which evidently operated as an economiser.

Ignition was by dual coil-and-distributor, with two spark plugs per cylinder. There were no less than four 6 volt accumulators, connected to give 12 volts.

THE CARS THEMSELVES

Ettore Bugatti built his prototype chassis in 1927 and fitted it with a touring body from an American Packard car, which it is said he had earlier bought for personal use. In this form it was much tested and the Press were given demonstrations of its good handling and the remarkable flexibility of its engine. The English writer W.F. Bradley seems to have coined the description "Golden Bugatti" for it at that time. Bugatti turned up in it at San Sebastian in 1927 for the Grand Prix and demonstrated it to King Alfonso, who then promised to take a chassis. It then became known as "The Royale". Alfonso left his throne before his car was delivered or even made; neither Carol of Rumania, nor Zog of Albania, or any other Royal personage ever had one of the cars, in spite of many stories to the contrary. This prototype chassis (41100) was then fitted (probably in 1928) with a Bugatti designed and built two-door stage coach body, very ugly by modern standards, which was on the car when it was demonstrated outside the Salon in Paris in 1928. The third body fitted to this chassis was a four-door stage coach, which was later used on the prototype 5-litre Type 46 and in existence until a few years ago at Molsheim. (It is conceivable but unlikely that the 4-door body came before the 2-door).

Finally, at this time, the chassis was fitted with a very fine two-door coach body by Weymann, departing from usual Weymann construction by being metal panelled to allow the use of cellulose paint, a novelty at that time ; the car was very attractive in yellow and black and won the Grand Prix d'Honneur at the 8th Concours d'Elegance organised by the journal L'Auto at the Parc des Princes, Paris, in June 1929.

Unhappily Ettore crashed the car some while after this, driving from Paris to Strasbourg, falling asleep at the wheel. The car was rebuilt with a new frame (there were plenty available) but retained its original serial plate (41100). It was rebodied with a Bugatti designed and built Coupe de ville or Coupe Napoleon and remained in the hands of the family (during and after the war) at Ermenonville, until it passed with many other Bugatti treasures into the hands of Mr. Fritz Schlumpf at Malmerspach in 1963. The engine No. is 3.

CAR NO. 2

In spite of Bugatti's optimism and efforts he could not sell (nor be expected to do so) such an expensive and exclusive vehicle when the world was in the financial crisis of 1929-30. His first sale indeed was not until April 1932 when Car No. 41111 (Engine No.2) was delivered to Mr. Armand Esders, the clothing manufacturer, in Paris. It carried a roadster body of exceptional beauty designed by Jean Bugatti - to many people the best looking body design of all time. As Mr. Esders did not drive at night no lamps were fitted.

We do not know for how many years Mr. Esders kept the car but we believe it was rebodied in 1938 by Binder with a splendid coupe de ville body rather similar to the Bugatti car (or was it the other way round ?). It is reported then to have been delivered to Mr. Painlevé, a Government official.

The well-known London Bugatti expert, Jack Lemon Burton, acquired the car in Paris in 1939 and kept it safe until after the war, when it passed through several hands in Britain. Carl Montgomery took it to the U.S.A. about 1950, Dudley C. Wilson of Florida acquiring it in 1954 ; in 1961, following the death of Mr. Wilson, the car passed into the hands of a banker, Mills B. Lane of Atlanta. He had it rebuilt completely by John Griffin of Montgomery, Alabama, the rebuilt being completed in 1964. Soon after this the car passed into the Harrah collection at Reno, Nevada, where it lies today, inspected by hundreds daily.

CAR NO.3 (Serial 41121, Engine NO. 4)

The third car left Molsheim shortly after the other in May, 1932, consigned to Dr. A. Joseph Fuchs. It was fitted with a two-door convertible coupe by Ludwig Weinberger of Munich. Dr. Fuchs leaving Germany took the car with him to Shanghai in 1934 and then to the USA in 1937. In 1943 it was acquired in very poor condition, with a cracked cylinder block by Charles Chayne, a Vice-President of General Motors and he completely restored it. He presented it to the Ford Museum at Dearborn in 1959. Mr Chayne has described his rebuild of this car in great detail, elsewhere.

CAR NO. 4 (Serial 41131, Engine NO. 5)

This was the chassis delivered in June, 1933 to Captain Cuthbert W. Foster, a member of the Foster Clark food manufactory family. He had it fitted with a rather austere limousine body by Park Ward of London.

When the car was completed no-one was allowed to start the engine until Jean Bugatti came over to London to see that all was well. The ceremony was reported at the time to have created a great deal of interest at the Park Ward factory, since the engine at first would not start until a fire was lit under the engine to warm the thickened oil !

After the war Jack Lemon Burton bought the car from Captain Foster and used it regularly for a few years. He sold the car about 1955 to J.W. Shakespeare of Centralia, Illinois, who had it as the centrepiece of a Bugatti collection of about 30 cars which, until recently, was the largest in the world. In 1963 the whole collection was sold to the incredible Fritz Schlumpf already mentioned, and this Royale now reposes alongside the Coupe Napoleon at Malmerspach.

These were the only three cars that Bugatti managed to sell although he had completed two other chassis for stock.

CAR NO. 5 (Serial 41141, Engine NO. 1)

This car, carrying a handsome two-door coupe body, by Kellner, was shown at the 1932 London Auto Show and priced as the most expensive exhibit. at £6,500 it was over three times the price of a Rolls-Royce. It remained unsold up to the war, and was retained in the hands of the Bugatti family until sold, along with 41150, to Briggs Cunningham in 1950. And now it remains safe and sound in California in the Cunningham Museum.

CAR NO. 6 (Serial 41150, Engine NO. 6)

This was the last car, which also remained with the family, hidden with the other two at Ermenonville from the occupying Germans ; it carried a rather ugly double stage-coach body known as a Berline de Voyage, designed and built by Bugatti. Briggs Cunningham bought this one too and sold it to Cameron Peck of Chicago. It then passed to Dr. B. Skitarelic of Cumberland, Maryland, then to J. Nethercutt in Los Angeles, who took it all to pieces and rebuilt it, and finally to Harrah in Reno to lie alongside the Coupe de Ville.

So this is the rather sad story of this remarkable "white elephant", a folie de grandeur that only Ettore Bugatti could have perpetrated. He was left with a large stock of parts and was fortunate to find a good market for the engine in his new Railcar (Autorail).

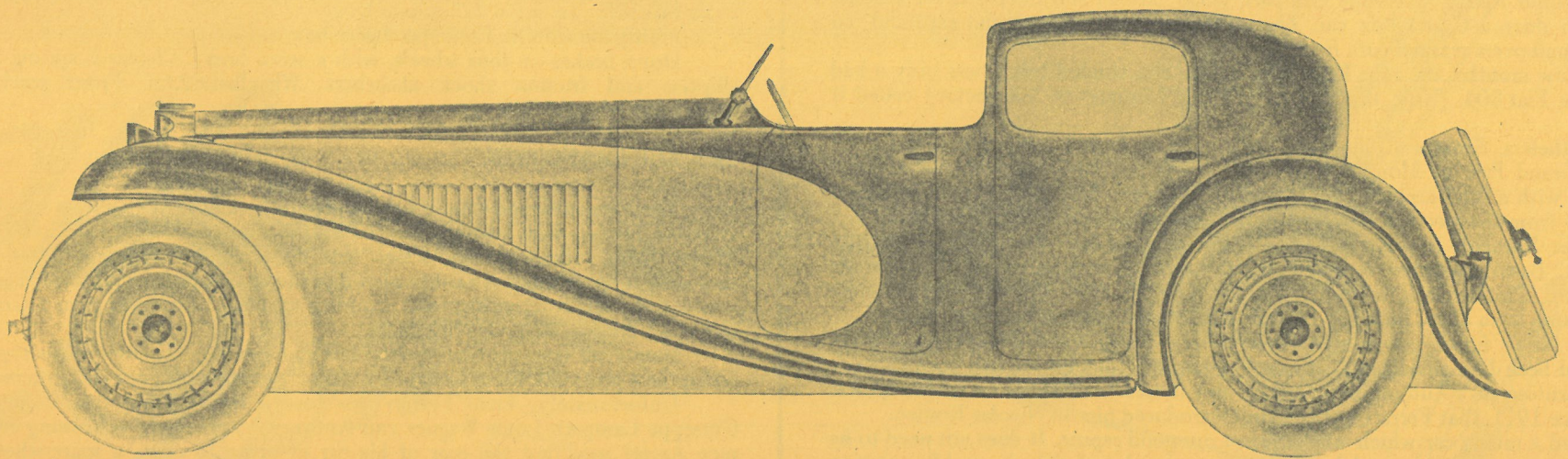
So now we have four Royales in the USA, three in museums, and another in a private collection but all on display, and two in France in a private collection and not on view.

Are we never to see of these cars once more on the road - "sure, rapid, powerful, silent" ?

H.G. CONWAY

A few weeks ago an advertisement appeared in a Swiss newspaper offering a Royale for sale ; the numbers were given as chassis 41180, engine 41181. While these numbers are not impossible, they do not appear in any known factory records or memory. All attempts by Swiss vintage car enthusiasts to see the car appear to have been unsuccessful. Was the advertisement a joke !

BUGATTI



COUPÉ sur CHASSIS - TYPE 41

échelle 1/10

alfa.romeo

P2

“WHEN I SEE AN ALFA ROMEO RUNNING, I LIFT MY HAT” Henry Ford I

Heavily-moustached “Senator” Romeo could hardly contain his temper : Fiat, Fiat, always Fiat ! Milanese magazines were full of the achievements of the Turin firm. Was it possible that the previous rivalry between Lombardy and Piedmont would be revived on the circuits ?

However, Senator Romeo was not completely down-hearted, for his RL sports model and other designs, notably the RL SS were enjoying great success ; in 1923, Alfa Romeo won his first international victory at the Targa Florio with a 3 liters, 6 cylinders cars driven by Hugo Sivocci.

Giuseppe Merosi, the Alfa engineer, was naturally proud of his car and allowed himself to be persuaded by Nicolas Romeo to organize the further development of his programme. The plan campaign was simple, Fiat must be beaten with their own “weapons”, their staff must be enticed away !

As a result of this, it was not long before Luigi Bazzi arrived from Turin and was appointed as Merosi’s assistant. They had a fine team of drivers to back up their designs. Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Hugo Sivocci and Enzo Ferrari were all impatient to drive a Grand Prix car. The whole team wore broad flat caps and red rolled-neck pull-overs marked Alfa Romeo.

In a few months, the type PL was hurriedly constructed but it was only a bad copy of the Fiat 804. (Note that the name PL is incorrect as the factory called it GPR.)

Nevertheless, Senator Romeo had great faith in it and entered it in the 1923 European Grand Prix at Monza. After only a few test laps, tragedy stroke, Hugo Sivocci met with a fatal accident. As a mark of respect to him, Alfa Romeo withdrew immediately from the race and the type PL was never seen again on the circuit.

Senator Romeo’s reaction after this bad experience was once again to retaliate against Fiat. Bazzi suggested to Enzo Ferrari that he went to Turin to persuade Vittorio Jano, Fiat’s racing manager, to join them at Alfa. Luckily, he was most convincing and, soon after, Jano left Fiat and his fellow engineers followed him.

Since Jano’s father was the chief engineer at Turin naval dockyard, naturally Vittorio had been brought up in a world of mechanics. His first job had been at Star’s (Société Turnoise de l’Automobile Rapide) and it was later at Fiat’s where he was working since 1911, that Ferrari met him and introduced him to Nicolas Romeo.

“I need a racing car which will enhance our good repute. It does not need to be invincible but just a reliable model which will gain us a lot of victories and I want it to be made as quickly as possible.” Thus spoke Nicolas Romeo to Vittorio Jano ! So Jano immediately set about reorganizing the Alfa Romeo racing service into a military way of working. This was the way he got the best results.

Soon realizing that even the best supercharger would not improve the GPR, this model was put aside and designs for a new model put on the drawing-board.

Not long after his arrival at the Alfa factory, Jano presented Senator Romeo with a new engine which could be bench-tested by march 1924. June the 2nd saw the car completed and although as yet unpainted, successful tests were carried on the Parma road.

So Ascari was entered in the Cremona 2 000 Miles Race with Bazzi as his mechanic and this hitherto unknown car surprisingly came in as the winner at 168 km/h, having a flying kilometer of 195 km/h.

A month later Campari, while racing at Pescara, unfortunately had to retire due to a burst-tyre. But, in order that Ferrari who had been laying second should continue at the same speed, he hid his car in a near-by path, so Ferrari went on to win thinking he was still laying second. Encouraged by the success of the prototype, Jano and his team soon had other cars prepared for the 1924 ACF GP.

THE CAR

It is accepted by all connoisseurs that the P2 Alfa, the Fiat and the Sunbeam all look very similar. Possibly the reason is that the 1922 21, 6 cylinders Fiat 804 designed by Fornacca, Cappa and Bertarione inspired Merosi in the design of the GPR, and Bertarione, having left Fiat, copied it for Sunbeam. But Cavalli and Zerbi were building the new 2 liters, 8 cylinders Fiat 805 and this is the one the P2 looks like.

Engine is an straight eight, fixed head ; bore and stroke 61 x 85. Cubic-capacity 1987. Two larges valves per cylinder, acted by two over head camshaft. Lubrication by dry sump systems, with a 45 liters oil tank. Compression ratio 7,5 liters.

In front is a large Roots-type supercharger and a Memini carburetor?. One plug by cylinder and magneto ignition.

P2 Alfa gave 135 BHP at 5 550 r.p.m. In 1929 156 BHP. Rebored at 61,5 in 1930 175 BHP. To speed 225 kilomètres.

Multiplate clutch?. Four speed gear box.

Drum brakes on four wheels, with a servo brake. Chassis is sprung by four half elliptics and friction shock absorbers. Wheelbase 2,63. Front track 1,30, rear track 1,20. Wheight 750 kg.

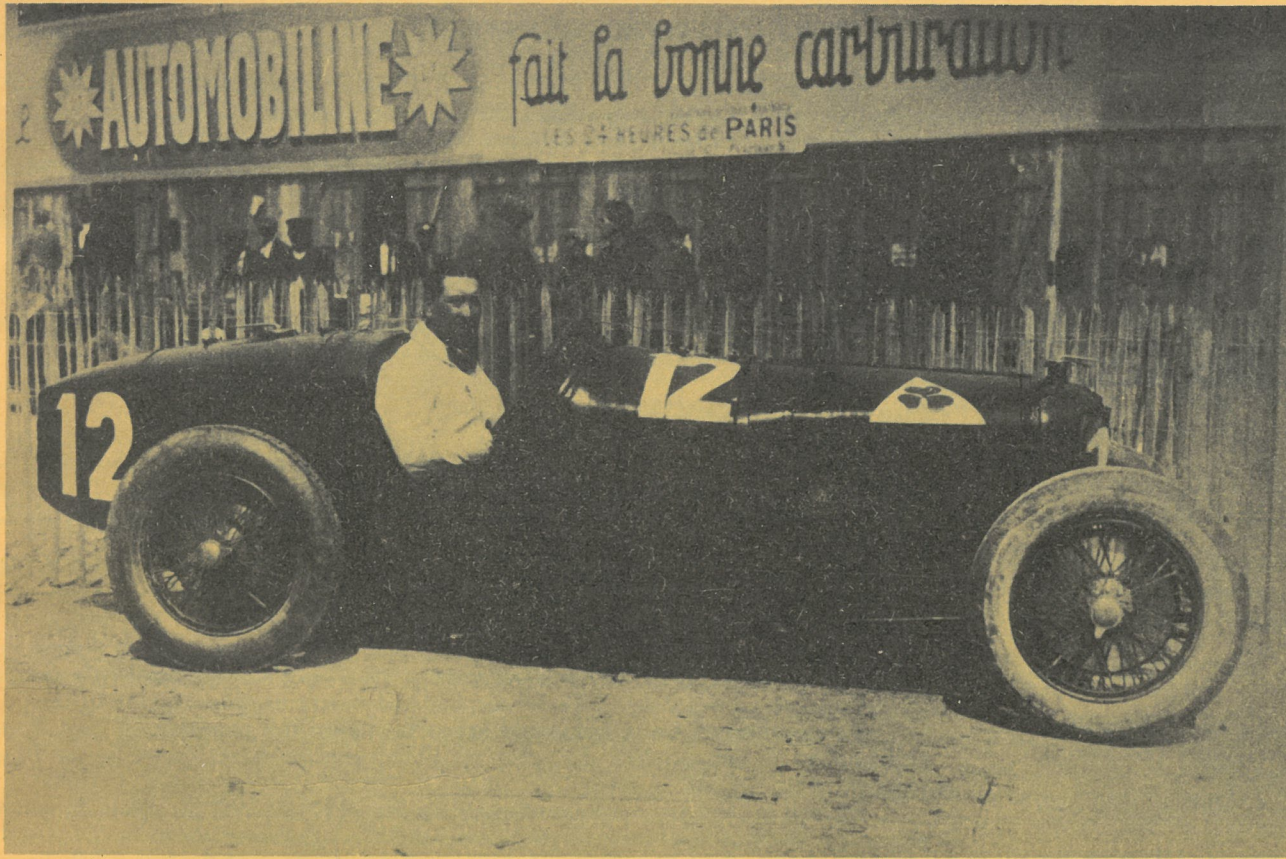
1924 ACF GRAND PRIX

The French Grand Prix in Lyon opened the 1924 racing season exactly ten years after the famous dual between Mercédès and Peugeot in 1914. The circuit still had the “Death-curve”, the down-hill “Esses” and the straight. One hundred thousand spectators were there to enjoy a variety of competitions lasting for four days. These included events for cyclecars, motorcycles, touring cars and there was even a Grand Prix for bicycles ! All sort of nex excitements.

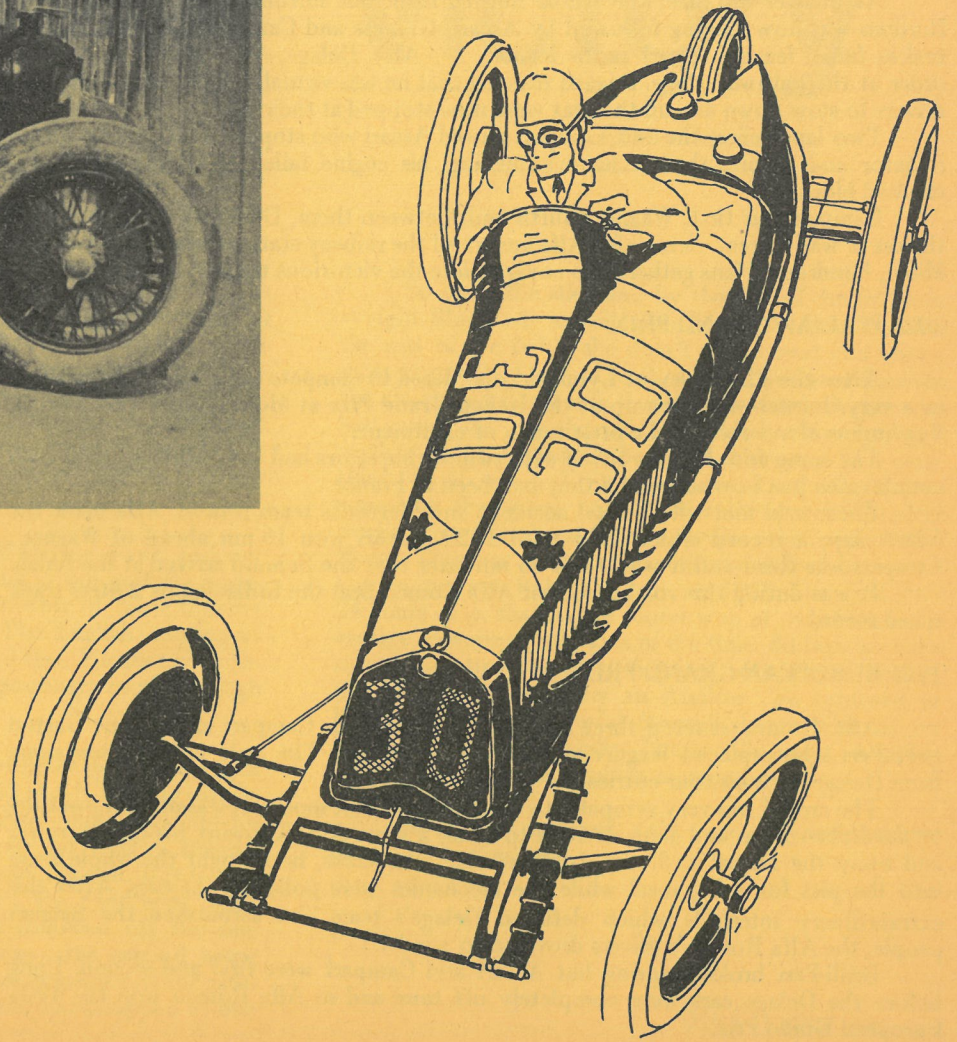
Nearly all the cars were superchar ged and Bugatti entered his type 35. But it was to be a great day for the nam of Alfa Romeo who had four cars entered.

Unfortunately, Enzo Ferrari was forced to withdraw due to illness, leaving Giuseppe Campari, Louis Wagner and Antonio Ascari as the remaining drivers. In this race Ascari modified the rear of his car in order to carry a spare-wheel (Probably remembering Campari’s troubles at Pescara !).

Strong opposition to the team was provided by twenty cars. Three Delages driven by Benoist, Divo and Thomas. Two Schmids with a Rolland-Pilain chassis-frame



Alfa Romeo



equipped at Annecy with a home-made valveless engine by the roller-bearings firm S.R.O. During testing one of them was damaged by Foresti, leaving only one other driven by Goux. Three Sunbeams driven by Guinness, Resta and Seagrave, on top form thanks to their previous victories. Four Fiat with Bordino, Nazzaro Pastore and Marchisio. Six Bugattis which caused a sensation by their extraordinary cast aluminium wheels. Lastly one Miller which was as yet unsuitable for European circuits.

The flying-start was led by a motor-cyclist. Seagrave shot into the lead and the order was, Alfa Romeo, Alfa Romeo, Fiat and Delage and way behind them trailed Bugatti. This was just the start of the problems which dogged the Molsheim firm who had had the strange idea of designing their own tyres.

Seagrave stayed ahead followed by Bordino while Goux stopped with engine trouble ; and Seagrave pulled in for a plug change.

At quarter distance, the whole Bugatti team was surrounded by piles of tyres. Bordino was now leading followed by Ascari, Guinness and Campari. But suddenly his brakes failed leaving Ascari as the leader. Alfa, Delage, Alfa, Sunbeam, was the order at the half-way stage. Bugatti realized that he was virtually defeated and told his drivers to slow down and all the Fiat were now stopped at their pit.

Two laps before the end, Campari passed Ascari who stopped at the pit to fill his radiator and despite the mechanic's pushing, his engine failed to restart - he had a cracked block.

Campari was first, Wagner fourth and, between them, Divo and Benoist. Nevertheless it was a great victory for Alfa and at all the railway stations between Lyon and Milan, hundred of fans gathered to congratulate the victorious team.

1925 ITALIAN GRAND PRIX

After the P2 victory at Lyon, no one dared to compete with Alfa. This resulted in a very uninteresting line up at the Italian Grand Prix at Monza. Only two 2 liters, 8 cylinders Mercédès added a little touch of excitement.

The same four P2 now fitted with twin carburettors had to confirm to their own countrymen just how successful they had been in France.

Zborowski met with a fatal accident and Mercédès team retired. Alfa made the fastest lap, a record which held until 1929. Ascari won 16 mn ahead of Wagner ; Campari was third and it was a full 45 mn later that the Schmid arrived at the finish.

It was during this road race that Alfa Romeo beat the Indianapolis 2 liters track speed record.

1925 EUROPEAN GRAND PRIX

Alfa Romeo entered three cars driven by Ascari, Campari and Count Gaston Brilli-Peri who replaced Wagner who drove for Delage. The only competition came from Delage with his four entries.

The crowd was very sympathetic to the french but most unpleasant and insulting to the italian team and Jano decided to cause a sensation. Knowing his cars were far and away the fastest and completely certain of success, he brought the whole team into the pits for a big meal while the mechanics were polishing the cars. After this extraordinary interlude which deflated Delage's team and astonished the Belgian people, the Alfa Romeo's drivers drove on to win !!!

Brilli-Peri broke a spring but Ascari and Campari were first and second. Long before the Delage cars were completely off tune and so Alfa Romeo won the 1925 European Grand Prix.

MONTLHERY - 1925 FRENCH GRAND PRIX

This was the first Grand Prix on road circuit in which the drivers carried no riding mechanics. Bugatti entered five cars driven by Costantini, Goux, Foresti and the two de Vizcaya brothers. Three Delages with Benoist, Divo and Wagner. three Sunbeams with Seagrave, Massetti and Conelli ; the Bugattis being the only cars racing without supercharger. But very few people attended the competition.

Alfa Romeo went straight into the lead with Ascari and Campari. But Benoist soon overtook them both and ran first in the rain. Suddenly, there was an accident : Ascari made an error of judgment on a corner and crashed against the embankment. His car slued round and crossed the track turing over and rolling on top of him. Ascari died soon after in the ambulance. Everyone mourned this tragic event and Jano retired the Alfa team. At Montlhéry, there is still a corner named "Ascari courbe".

1926 ITALIAN GRAND PRIX

This was the last season for 2 liters Grand Prix racing. Once agian the rear-part of the P2 had been modified which made them 15 cm shorter.

Other than two Duesenberg and a few type 35 Bugattis in the 1 500 cc class, there were no other competitors. Even Delage was missing.

Driven by Peter Kreiss and Tommy Milton, the Duesenbergs were extremely fast and completed the fastest lap. But when Kreiss's gear-box broke, Alfa Romeo had virtually the European constructors championship in the bag.

Brilli-Peri was first ; ten minutes behind him, Campari was second followed by Costantini's 1 500 Bugatti. Milton's Duesenberg was fourth and the third Alfa driven by Indianapolis winner Peter de Paolo who had carburettor troubles came in fifth.

Senator Romeo was a proud and happy man after this important victory. This decided him to immortalize the event by adding another laurel crown to his firm badge.

P2 models were to gain a lot of successes from 1926 to 1929 but their complete prize-list would not be of great interest except Achille Varzi's performances.

Campari bought Varzi's car and won the Acerbo Cup at Pescara in 1927 and 1928. After that he sold it back to Varzi who came second in the 1928 European Grand-Prix at Monza. The following year, Varzi became champion of Italy with another victory at Monza added to successes in Roma, Montenero and Alexandria. Then he sold his car back to Alfa Romeo who prepared their plans for the 1930 racing season.

With 1750 and P2 parts, Alfa made a beautiful sports car equipped with improved suspension, modified radiator cowl and widened body. The cubic capacity was raised to 2 006 cc giving 175 HP. Varzi seizing his chance again at Alexandria in 1930 won.

Then, two cars were entered in the Targa Florio. This was the most important of life Varzi's race and we can easily imagine such a national victory in fascist Italy after a five years Bugatti domination.

On the last lap, Varzi was one minute behind Chiron's Bugatti when he was out with fuel starvation. However he succeeded in free-wheeling to the pits and went out again. While still moving, the mechanic attempted to refill the car. Some spilt petrol caught fire on a hot exhaust pipe but he still would not stop and only threw a cushion to his mechanic to smother the flames ; then he roared back into the race and won ! It was the last P2 victory.

Heavily-moustaches Senator Romeo felt well satisfied ! !

monthéry a 1969 V.S.C.C victory

MONTHLERY OCTOBER 18/19th 1969

The sun shone so brightly on Friday afternoon that Draper, Brind, and Lawson-Baker were obliged to stop en route to Dover for a rather expensive (my round) pint of lager. Consequently the Amilcar/Salmson crew en route for Monthery, with a V.W. transporter loaded with the Draper Salmson and all the possible spares considered essential (chassis... engine... etc.) missed the boat, had to wait a full hour before boarding!

We did of course arrive in Paris later that evening - much later! But, next morning, after an early start and a little work on "Blue Lady" who had been awaiting us in Jean-Pierre Dauliac's establishment in North Paris we motored out to Monthery, stopping on the way to allow Sandfords, Morgans, Fiats and others to join our already large vintage convoy, which, of course, caused complete and utter chaos in the already unruly French traffic! The events we had come for were called Les Coupes de l'Age d'Or; and comprised a number of high speed regularity runs and a race for unsupercharged 1100 ccs cars. The open regularity trial in which one could choose

one's own average speed but had to maintain it (the result being calculated with a special French formula!) was run in two heats and a final, all of 12 laps of an 8.5 kms. circuit. The other similar run was for 1100 ccs cars only on a slightly smaller circuit, but by the time we had done all these laps - about 150 miles - at a fairly fast average we both thought we were lucky to be still left with cars which were screwed together tightly enough to enter the big event of the day!

The October sun was still blazing down and our French hosts were as attentive and as wonderfully hospitable as ever; we were having another of those inimitable French vintage weekends. The English contingent was completed by 6 Morgans and their Pilotes et Mechaniciens, for we had to carry a passenger in all the high speed trial events!

Came the big race - San Carolines splendid Morgan which had been reaching over 100 m.p.h. coming off the banking, seized a rear wheel bearing - and so the line-up was French and Belgian Amilcars (at least 6 Belgian Amilcars), 20 secs. ahead of Mauve, Hinstin, B.N.C. and Blue Lady. Behind us off 40 secs., the Sandfords, some with Ruby 4 cyl engines; and followed off the one minute mark by the two Salmsons; the second being entered by M. Pozzoli, the French organiser of the race. Behind all these were the Morgans, handicapped at one and a half minutes.

So came the start and by the end of the first long straight Blue Lady was showing her pretty French tail to the rest of the field - she didn't miss a beat and after a most enjoyable 4 laps of the longer circuit came home to the chequered flag 1 min 9 secs up on Chris Draper who had carved his way through the field to second place, a further minute ahead of the greens Morgan which came third. So it was a V.S.C.C. victory 1 - 2 - 3; and to complete the scene, Andre Morel's son (ex-Amilcar works driver's son) was there to present the *Coupe Andre Morel*. This was motor racing history indeed because it was in the first Bol d'Or race in 1922, the first ever 24 hours race, that Andre Morel won at over 60 kms/hr average, covering 1460 kms in the time. So here we were commemorating his early victories with a race bearing his name being won by an Amilcar. We returned to England after a wonderful farewell dinner with all our French friends, especially Jacques Potherat, bringing with us silver cups and golden memories...

Don't miss this event next year, all your Amilcars can do high speed trial!

Neil Lawson-Baker

lakeland trial

lowswater

LOWSWATER IN CUMBERLAND. NOVEMBER 8th
LAKELAND TRIAL **n. lawson.baker**

In the heart of England's beautiful Lake District at Lowswater, some 10 miles (14 kms) from Keswick the VSCC hold their Lakeland trial. Two local hotels are open for the event ; the Kirkstile Inn and the Scale Hill Hotel. I arrived on Friday night at the Scale Hill and was greeted at 10 p.m. by Michael, the landlord, with a pint of excellent beer which I enjoyed with a crowd of friends who had already gathered around his welcoming open fire. Outside in the cobbled rather French looking street there was a line of cars Bugatti Type 40 : 30/98 Vauxhall : Frazer Nash ; Austin : 12/50 Alvis : and other exciting machinery was already sleeping in the stables across the narrow street.

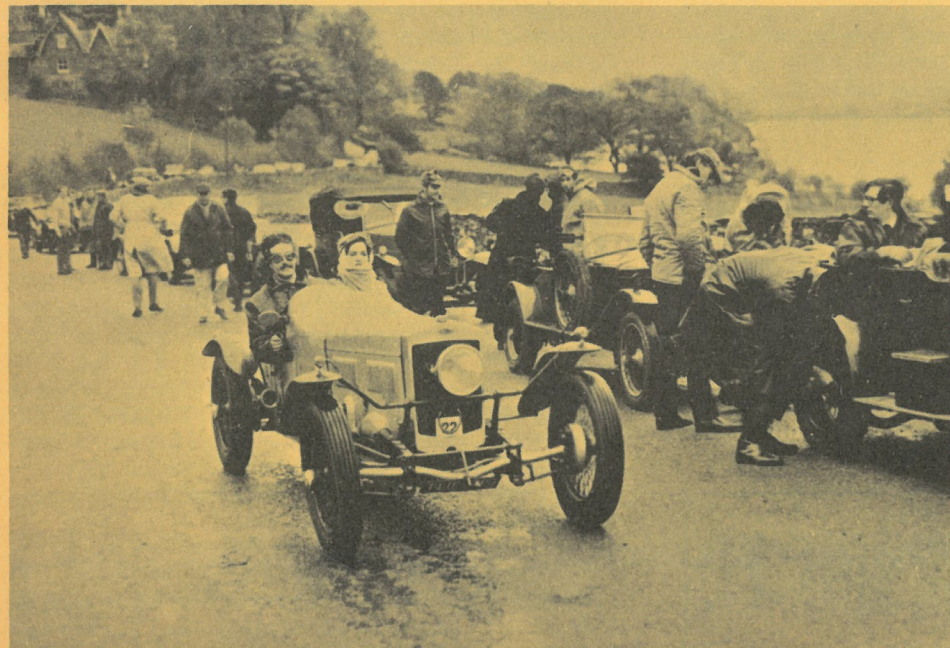
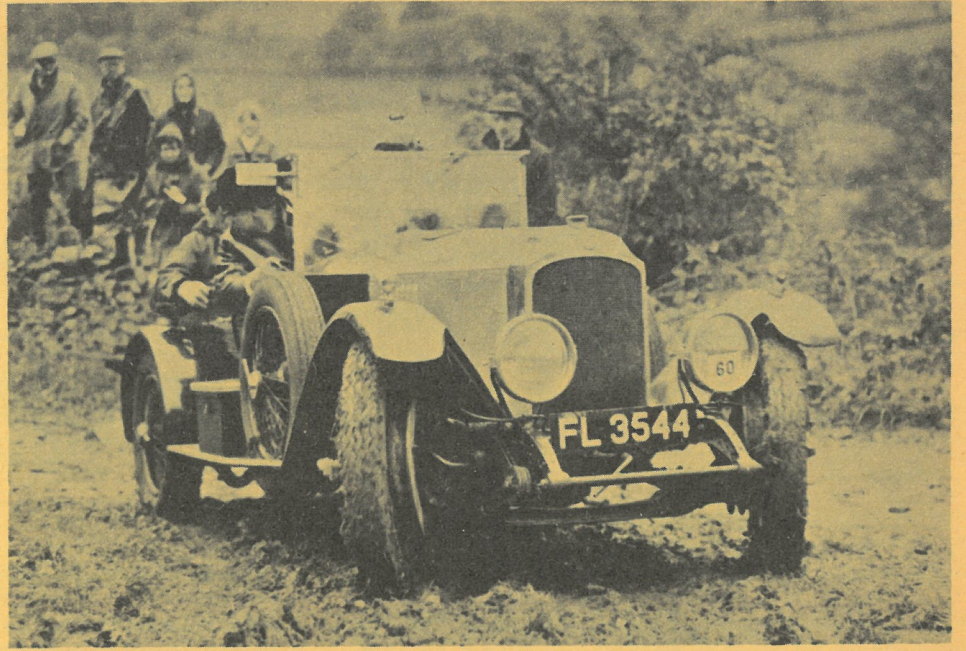
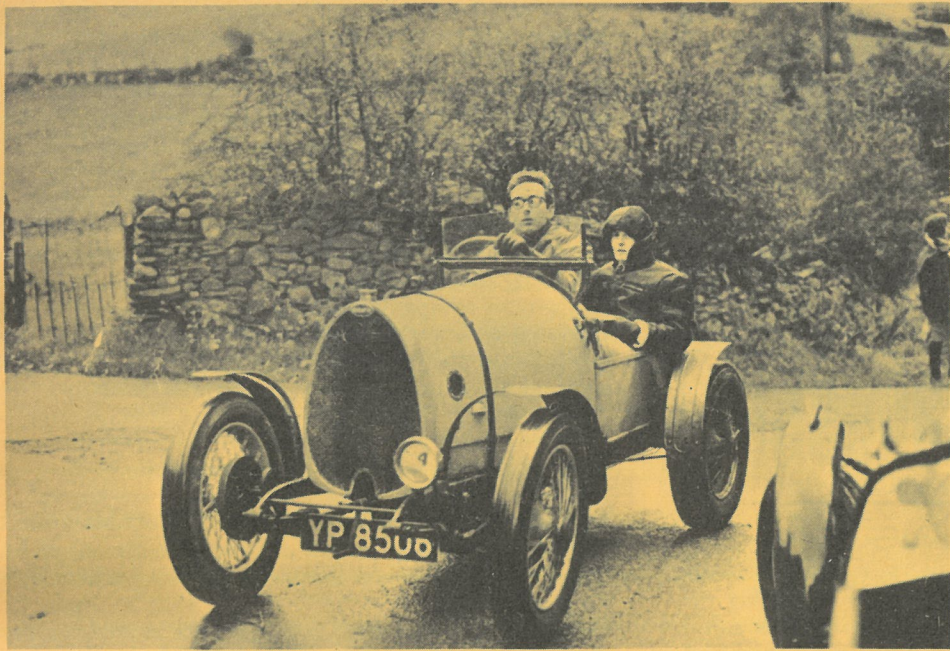
After a most enjoyable evening drinking with Michael Scott, the Rowley family, Bernard Kain, Freddy Giles, Bill Morris and other well known "vintage" personalities I drove back to my hotel - luckily not being breather lised en route - even the policeman would have turned green ! Next morning I managed to wake very early and indeed everything did look green despite assurances from some of the others that the Autumn leaves were yellow and brown ! However it was not too long before everything came clearly into focus and at 9 a.m. the competitors got going from the Kirkstile.

Came the first hill, not far from the start - a single

track lead up to the start and only five cars could get to the start line at one time. This made for very slow progress, even worse because the hill was so muddy that only two cars out of the 60 entries managed to reach the top. All the others had to come down the hill backwards and go back to the road via the start line. Eventually it was decided that this hill was so difficult that it would not be counted in the final scoring and so we went on across rugged countryside to the second hill which was once again a long and difficult climb. By this time, about noon, it had really begun to rain very hard and it was so cold that it varied between rain, sleet, hail and snow !

On the way to, the 2nd hill I got completely lost but eventually came across Peter Hull (V.S.C.C. Asst. Sec.) Whom I think was in the same predicament ! However his map reading soon brought us to the correct spot ! By this time the weather was really taking its toll ! Not only was the mud making it difficult to climb the hills but getting to the start itself was requiring skill, horsepower and manpower ! Even such an established expert as John Rowley, a past president of the VSCC, had at least three tries before he finally reached the starting line despite the well placed "ballast" in the form of this wife, Mrs Mann and Phillip Mann the president of the club ! Experience overcame the odds and the 30/98. soon set off up the hill - but it was to only reach the second stage before the weather conditions won again : 15-30 ! All the usual faces were out in force - three 30/98's Millings ; Jones and Rowley - the battle for best Alvis of the year continued between the 12/50s of Heath

who managed a first class award and Peter Glover - who only gained a second ; numerous Nashes including Freddy Giles and Ganger Hartley ; Nigel Arnold-Foster (of Delage fame) and Gibbs : Hamish : Hamish Moffat had decided to drive to Australia and so Bill Morris had the little Brescia while Tony Hutchings was out in his fast 2 litre B.M.W. The weather was now closing in even more and motoring fast between hills we watched the drivers struggling on the muddy slopes but with little more success than earlier. Such was the hail at times that one could not even turn towards the wind and open ones eyes ! How the open two seater chaps kept going was amazing to all concerned - especially the drivers themselves ! Bill Morris almost floated off and Brenda Rowley sat stoically by Bernard Kain side while some sort of Bleriot sat in the dicky seat. Austins in various shapes and forms were performing with great verve - the Cundy family driven by Madame, while the Rippon Bugatti had their little boy twins and their young daughter aboard. An H.R.G. powered its way around and in fact was one of the two cars to climb the No 1 hill which was unfortunately no longer counted ! Dick Batho in the Amilcar - Riley was as usual most effective, the conditions suiting a Shropshire sheep farmer perfectly and he gained a first class award. The entry list totaled 60 cars and despite the weather this was for me one of the most enjoyable events of the vintage year - rounded off by a superb dinner at the Scale Hill Hotel by candlelight - the weather nearly beat us but the electricity man did not and in spite of both the V.S.C.C. came through unscathed ready for the SILVERSTONE driving tests on Dec 6th.



Of course, the rally was different this year. For the second year running we held it "on someone else's back" but this year it was the French Amicale-Salmson who were our hosts. There is little to say regarding the trip down to the start at Gisors ; it was mercifully uneventful and the only things that stick in the memory are the total disappearance of the brothers. Lyndhurst at the first town we passed through in France, and Geoff's subsequent reappearance driving *towards* us, and Weightman's disgraceful behaviour in the boat when he grabbed the 1st peach from the fruit-basket before anybody else could snatch it, and proceeded to peel it and then throw it on the floor. A salutary reward for gluttony.

So the convoy arrived at Gisors, Guy's Salmson, Geoff's Amilcar and mine, followed by Bird in a Mini to put things in. Within about 2 minutes the grapevine apparent in any provincial town had informed Dr. Granier, the organiser, and he appeared, whirled us all up in a torrent of French, sorted out Madame at the hotel, got all the cars stabled in the wine store, told us dinner was at eight, and disappeared again, all in about 15 minutes. Out of respect for Madame's floor we pointed out that neither Amilcar nor Salmson was noted for oil-tightness, but he said it didn't matter. Whether it really didn't matter, or whether it didn't matter because it was Madame's floor and not Dr. Granier's, was not explained.

Soon Neil Baker put in an appearance ; he had stabled his car in Gisors while he went off to the Cote d'Azur, and had been doing some testing when the bonnet flew off over his head and nearly under the car behind. It mucked up the brand-new paintwork, but he was lucky and thankful that he still had a scalp. The car was only just finished after much midnight-oil-burning by himself and Dick Batho in time for his departure, so was something of an unknown quantity. He also suffered the ultimate indignity of having its tail run into by his own Triumph driven by a girl-friend, rapidly promoted to ex-girl friend.

Next to arrive while we were all having a drink was Jacques Potherat on foot. He had gone out to start his CC in the afternoon and all the wiring caught fire. So he said bother, or its French equivalent, and got out his motorcycle to come on that. Several miles from Gisors that died on him too, so he walked the rest of the way. He speaks very good English and even better French, so he was welcomed with open arms and we all put away our phrase-books.

dieppe rally

reported by d. peacock

amicale salmson

At 9 a.m. on Saturday we foregathered in the square and met all the other competitors, including one little Salmson saloon all the way from Brussels and a French-owned Surbaisse with M3 engine, very quick and hairy-sounding. Chris Draper turned up with his Salmson with which he had been touring the nightclubs of Montmartre, claiming that he had been re-enacting an historical event which had been performed by Salmson owners in the twenties. Finally Bryan arrived, also from Paris, where he had left the car after an earlier foray. Mrs. Goodman please note that he claims that he had no contact in Paris with Mr. Draper.

Dinner was a lively meal ; Dr. Granier reappeared as abruptly as he had disappeared, bringing with him Michel Bonnerot, secretary of Amicale-Salmson, and sundry other French competitors. About 11 p.m. we finally rose from the table and staggered off to bed. Luckily the French Railways were on strike, so there should have been no trains to wake us from our slumbers in the Hotel de la Gare. But there was one blackleg driver who went past about 3 a.m. with what must have been all the day's trains coupled together.

french salmson rc.

Saturday's programme was a leisurely drive to Dieppe, stopping at just about anywhere where there were more than 3 houses together. There was a fairly large-scale picnic taken en route, and one of the more modern Salmsons arrived at the lunch place on 3 cylinders. Chris Draper explained at great length what he thought was wrong, and why the man should take the head off, but finally returned to tell us somewhat aggrievedly that the owner wouldn't let him help. A few minutes later he wandered off and was next seen disembowelling the unfortunate man's engine, having finally taken over completely. When the head was off it was disclosed that a valve head had detached itself and descended into the sump through the piston. Mr Draper, satisfied, took no further part in the proceedings.

So the procession carried on, joined en route by Bernard Harding who had been in Germany on business and came home the long way round to see the fun. I hurriedly secured his services for the following day's map-reading exercise, which was undoubtedly one of my saner acts. We reached Dieppe well behind schedule. A reception was laid on at the Town Hall at which the British contingent arrived late ; just late enough to miss the speeches, just in time to hear the first champagne cork. After which, dinner at the Casino. Guy was one of the few to leave the Casino richer than when he entered. At least one of our number did his best to further the entente cordiale on the dance floor. Chris succeeded in parking the Salmson right on the Casino's forecourt, with a uniformed attendant to look after it. And so to bed.

Sunday was dry but not very enthusiastically so. Proceedings began at 9 a.m. with an acceleration and braking test, tackled fairly gently by the writer, less so by some others. Notably Bryan, who had the rotten luck to shear the pins holding the sleeve of his prop-shaft (relic of an earlier disaster) on the start line. Luckily our friend Jacques Prieur has his garage in Dieppe so the car was hurried off there and Bryan started a dismantling session while the rest of us proceeded out of Dieppe for the hill climb. It was at this point that I realised just how clever I had been to enlist Bernard, as after two tentative circuits of the docks he got the map right way up and we never put a wheel wrong thereafter until right at the end. Of which more anon.

There was something of a delay at the start of the hill-climb so I took the opportunity to fill up with oil, but not with petrol, of which more anon. The hill was a public road, closed for us by the police (just like that,

France is a civilised country), and the climb was about half a mile with several interesting bends. All competitors agreed that two practise climbs should have been mandatory, as it was fun but would have been more fun if we had known what to expect round the next corner. The start, according to an old French custom (I was assured) was by a man firing a shot-gun. As my car tends to hop at the back as the clutch is let in (torque stay arrangements) under racing (!) conditions this was much exaggerated, and the sight of the car leaping in the air as the gun went off brought amusement to the spectators. One of the later competitors in a saloon Salmson had brought his cat with him, and the car went berserk in the car when the gun went off. He made second fastest time too, presumably to get to the finish and pacify the cat as soon as possible. I doubt if the VSCC would approve of this method for Prescott. Guy did a particularly good climb, being fifth fastest overall and on formula the outright winner. The French Amilcar was second fastest on formula, and Neil fourth.

The map-reading portion of the proceedings followed, and Bernard really earned his seat in the car. It was all relatively straightforward, with one or two awkward bits and one particularly nastily hidden control, but it was most reassuring to just sit and drive and have a constant monologue coming from behind my left elbow: - "we go under a bridge, then the road bears left and you go straight over the crossroads and look for a road on the right. . ." and it always was so. We kept coming across other competitors, sometimes appearing from unexpected directions and all went merrily until suddenly Bernard said: "you have eleven minutes to do about five miles "and suddenly things were not all right. To begin with, we got caught at a red traffic light, followed by a level crossing - about 4 minutes lost. Then suddenly the engine stopped on a hill, no petrol. In with the spare can, the miracle of course was that there *was* a spare can; result of last year's bitter experiences. More time lost. We reached the last control, about a mile to go, then with foot on the floorboards we reached a very ill-defined crossroads. Bernard said "I don't know" so I said we'll try this one and rocketed off to the right and finally came out on a sheer cliff drop and no more road. Back we went, and tried the left fork, another 5 minutes lost and there we were at the finish, 8 minutes late.

The idea was that we should have a picnic here, so we all foregathered one by one and started telling the tales of our doings. Neil had had Jacques Potherat as navigator, and his method of map-reading was to stop and ask somebody whenever the road divided. Geoff and

amilcar register

Bird had no map, so they had used the expedient of remaining in sight of somebody all the way, sort of slipstreaming. Guy had a French navigator; whenever we had seen them they were stopped and asking the way, but Guy swore he had done a good job. But everybody said "we missed the third control", so Bernard and I, who had found it, looked very smug and explained carefully just where they had all gone wrong. . .

It was at this point, too, that Jacques Potherat ate a live wasp on a piece of bread and jam, but it didn't seem to make any difference to him.

It started to drizzle, so we decided to return to Dieppe. Neil went on in front, and we caught him up at the bottom of a hill where he had found a horse and cart and a crowd of very personable French girls and decided it would all make a good photograph. So we all stopped all over the road, selected a girl each to sit in the cars, and stood back while Baker and Potherat started climbing fences and lying in the dirt in the irritating way of all photographers. This all took an interminable time, which I spent profitably by fraternising until ordered away by the photographers. Finally the horse god fed up, and the party broke up.

Continuing into Dieppe, we met Bryan coming the other way, prop-shaft mended but too late to join in the festivities. So we went back to the hotel to clean up and then return to our cars to, as the French put it, defile ourselves through the town behind a brass band. This made the cars hot and bothered, but we felt we owed it to the authorities who had done quite a lot for us (like guarding the cars all night) so we steamed away and just hoped the water would last the duration of the trip. It did, and the obvious pleasure the crowds got from the procession made it worthwhile.

After which, prizegiving in the Casino. Rather like the caucus race, there was something for everybody. Guy got the hill climb trophy, Bryan won the concours of course, and I got a medal for best overall performance by an overseas competitor (and best pre-way, and best Amilcar into the bargain). There were sundry minor prizes like miniature liquors distributed so everybody got

something. However, it was a little sad to get the results and to find that if we had got in on time instead of 8 minutes late we would have won the event outright. But then such events are full of "if onlys", and it would have been a bit cheeky to go and win a Salmson event with an Amilcar.

There ensued a fierce ten-pin bowling contest in the Casino, the winner being somewhat chastened to find his score half what the worst competitor in the next lane had scored. This time it was Neil who had got his car under the awning in front of the Casino, so he left it there while we went off for a huge dinner which signalled the end of the event.

The end of the event was not the end of the drama, though. Neil was returning to Gisors that night, so everybody went to see him off. Unfortunately it was raining, and even more unfortunately Neil's earlier attempts to remedy burnt wiring (what is this about electrical fires in Amilcars?) had met with no success, so Blue Lady was rewired on the steps of the Casino. It was about midnight by the time Neil and Jacques disappeared into the wet, with one lamp ahead, one astern and only 3 wings as a stay had factured. He has not been seen since.

Monday morning those who were left were entertained to a visit to the Renault-Alpine factory just outside Dieppe. This was very interesting, and watching the racing cars being rebuilt over floodlit pits with every machine shop facility available made certain people very envious. Then the party really broke up, Bernard and Guy leaving on the midday boat, Geoff and Bird to stay on a further day, and Bryan and I to leave on the evening boat. There was just time to stand lunch for the Bonnerots, and a bit of fast shopping and then onto the boat, in company with Geoffrey St. John's Type 35B Bugatti which had been rallying in France with open exhaust and nothing much in the way of road equipment. Starting that in the confines of the ship was an unforgettable event for all concerned.

And so back here. No disasters, no need even to open the tool bag, which must have weighed 30 lbs. and was stocked to meet all possible disasters. Only trouble was a persistent misfire, probably the ancient plugs which were due for replacement but the money ran out.

Next year it is all going to be different. . .

Desmond Peacock

**vintage
tyre
supplies
ltd.**

DUNLOP

**30 Dalston Gn
Honeypot lane
STANMORE Mssx**

**antique
automobiles
limited** *large
selection
of
cars*

242/244 BROMPTON ROAD,
LONDON, S.W.3
01-589 0155/ 0156

***CONTINENTAL CARS,
DELAHAYE, DELAGE, LANCIA,
HOTCHKISS, etc***

john bland

27 Southfield Road LONDON SW 18 01.8741612

YOUR



SPARES
from 'm' type
to 'MG.A'

THOMSON'S

106, Kingston Road
Wimbledon
LONDON S.W 19

Liberty 8498

coming
your way...



Restoration work on our 1928 Leyland Lion is nearing completion. Starting in early Spring next year it will be operating as a mobile shop attending regular evening sites in the London, Birmingham and Manchester areas.

Our display van with its limited stocks will still attend the speed meetings, but on the bus you will find stocks of our entire range of new fittings together with a large selection of original items. Owing to high labour costs and S.E.T. in particular we must reduce the proportion of postal work; now that for the first time you can see our range without travelling into the wilds of Lincolnshire, we hope that you will make use of this new service.

Full details and times will be listed in the new catalogue

THE COMPLETE AUTOMOBILIST LTD.

VINTAGE AND VETERAN MOTOR ACCESSORY SERVICE

39 MAIN STREET BASTON Nr. PETERBOROUGH

Tel. : Greatford. 312

l'automobiliste

FOR ENGLAND

ALL SUBSCRIPTION CORRESPONDENCE
SHOULD BE ADDRESSED TO :

ALBION SCOTT

distributors Ltd

524 HIGH ROAD CHISWICK

LONDON W4

TEL. 01 995 9555

ONE YEAR SUBSCRIPTION RATE :

Standard : one year	£3. 15-/.
each copy	£0. 12-/. 6 d.
De luxe : one year	£ 5.

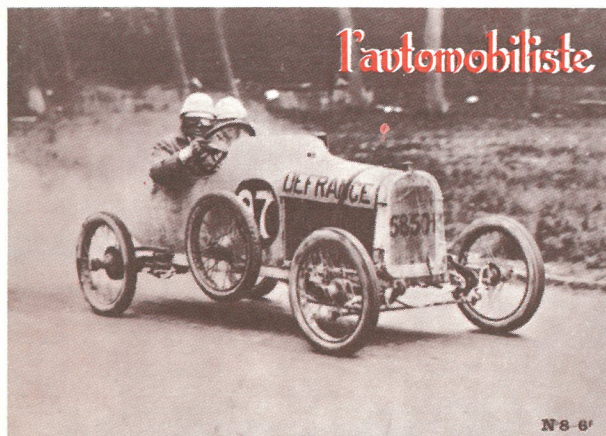


Ah!..... si vous aviez une
Peugeot

l'automobiliste

La revue de l'amateur

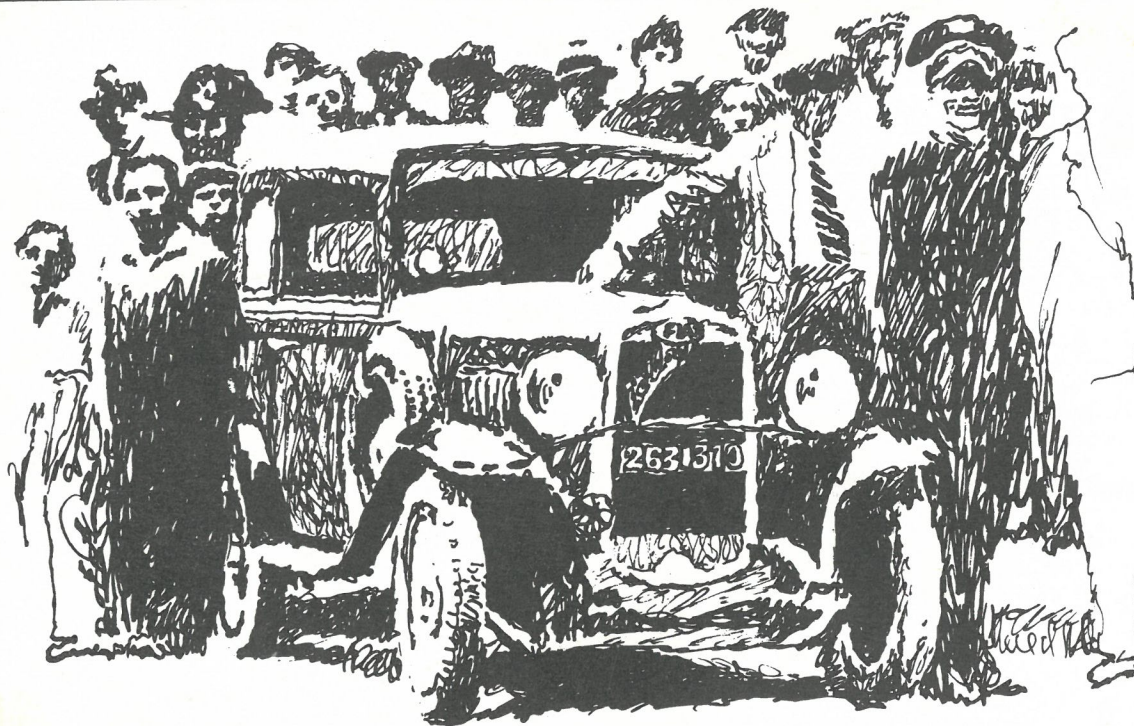
42, RUE DU BAC, PARIS 7



- N° 1** LA TRIBU DE BENJAMIN
LE MUSEE DE SURRY-LE-COMTAL
NOTICE D'ENTRETIEN BUGATTI BRESCIA
PREMIER RALLYE DELAGE
MG. 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
1er 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
- N° 16** TURCAT-MERY
LES MARQUES MARSEILLAISES
DELAGE 1500



***Vous avez
une très belle vieille Fiat?
dites-le
nous!***

12 Avril 1932: La FIAT 508 "Balilla", une 1100 cm³, est lancée au Salon de Milan. Une gigantesque affiche affirme: "Enfin l'automobile vers le peuple, le don de la Fiat aux Italiens, la nouvelle Balilla!"

Depuis, pendant 37 ans, beaucoup d'autres modèles de 1100 cm³ et de toutes cylindrées, ont été conçus et fabriqués par FIAT.

2 Octobre 1969: La nouvelle FIAT 128, traction avant, 6 cv, (encore une 1100 cm³!)

est présentée au 56^e Salon de l'Automobile de Paris.

*Les affiches, la Presse, la Radio affirment
"Les temps changent, l'automobile aussi".*

La FIAT est née en 1899 à Turin.

Nous nous intéressons à l'histoire de l'automobile.

*Nous avons la faiblesse de croire que FIAT y est
pour beaucoup.*

*Vous qui avez la chance inestimable de posséder
une "ancêtre" FIAT, vous faites partie de notre histoire.*

C'est pourquoi nous aimerions vous connaître.

Vous rencontrer.

Nous sommes prêts à faire de grandes choses avec vous.

Téléphonez-nous (722.93.19 - poste 236) ou écrivez à:

FFSA FIAT Automobiles Service Information

88, avenue de Neuilly - 92-NEUILLY-SUR-SEINE

FIAT