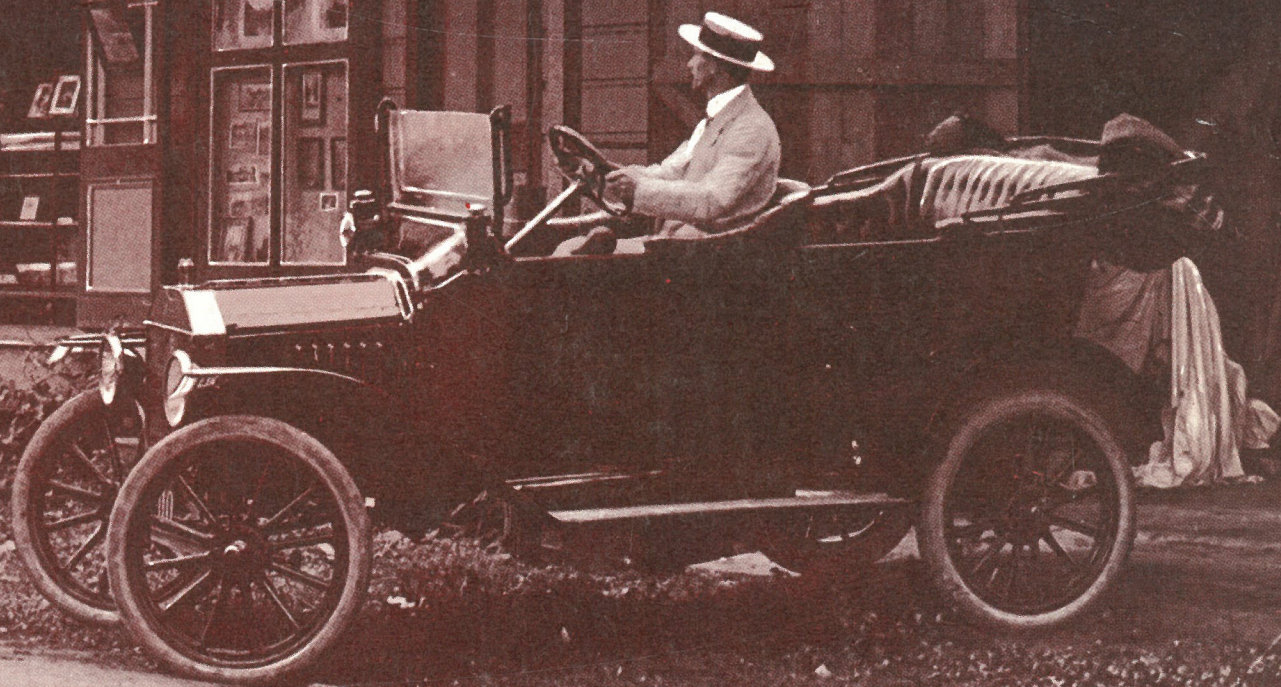


l'automobiliste

L. GAUTHIER
POST CARDS
CURIOS
CHEMICALS SOLD
FILMS
DEVELOPING
PRINTING



Nous ne pouvons malheureusement pas vous présenter un calendrier 1970 des manifestations françaises consacrées à l'automobile ancienne. Les organisateurs ne sont pas légion et les grandes sorties demeurent rares. La Fédération Française des Voitures Anciennes qui devrait stimuler et coordonner ces activités, reste muette. Ses membres sont trop occupés à se répartir les titres, monopoles et honneurs. Espérons tout de même que de cette confusion bien française émergera cette année quelques beaux événements automobiles.

Paris/Londres/Paris n'aura pas lieu, hélas ! mais nous attendons une nouvelle réunion à Montlhéry pour les mois de Mai ou Juin. Paris/Nice sera à nouveau l'épreuve-reine, organisée cette année par notre revue. Nous limiterons les inscriptions à soixante voitures. Ce rallye se déroulera en trois jours (7, 8 et 9 mai) et trois étapes : Paris-Genève, Genève-Turin et Turin-Nice.

En attendant notre course vers le soleil, le Musée des Arts Décoratifs présente une remarquable exposition intitulée "Bolide Design" de l'automobile ancienne et contemporaine considérée comme une création artistique. Quelques voitures historiques y sont exposés (Golden Arrow, Alfa Romeo-P3, ...) ainsi que de nombreuses voitures de course de notre époque. Tous les vrais amateurs seront ravis de voir ainsi l'automobile entrer au Louvre.

La motocyclette devra attendre encore quelques années avant une telle consécration. Albert Peuvergne nous avait déjà excités avec ses frétilants souvenirs motocyclistes. Adrien Maeght enfourche souvent sa magnifique BMW side et s'en va tout heureux prendre l'apéritif à la Colombe d'Or de Saint-Paul de Vence. Il vous parle aujourd'hui de ces fameuses motos allemandes. La Ford T est aussi à l'honneur avec des articles de A. Peuvergne, du Major John Duff. Quant à Jacques Potherat que certains ont maladroitement osé comparer à un dangereux Dorante, il demeure un étonnant mousquetaire de la passion automobile. Avec pour toute arme, un malicieux stylo, il vous fait revivre la grande malchance de Ballot à Indianapolis. Il vous présente également le premier épisode de notre nouveau feuilleton garanti d'époque "ma voiture de course" de Gaston de Pawlowsky illustré par Jean Routier.

l'automobiliste



N° 18
JANVIER/FEVRIER 1970
Le numéro : 6 F.

l'automobiliste

la revue de l'amateur
42, rue du Bac - Paris 7ème - LIT. 82-05

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
Courrier des Lecteurs		2
B.M.W. type Russie	A. Maeght	4
Ford "T"	A. Peuvergne	16
Ballot	J. Potherat	28
Ma voiture de course	G. de Pawlowski	42
Chroniques		44
Petites annonces		46
<i>Notre couverture :</i>		<i>La Ford T du photographe Gauthier à Papeete, 1915.</i>
Abonnement 1 an - 6 numéros <i>Spécifier à compter de quel numéro</i>		
France : 35 F. - Etranger : 40 F.		
Couverture cartonnée : 50 F. - Etranger : 55 F.		
<i>Directeur de la publication : Adrien Maeght</i>		
<i>Rédacteurs : Ch. Bodin, A. Hannover, A. Peuvergne, Cl. Pibarot, A. Binda, J. Potherat.</i>		
<i>Correspondant anglais : Neil Lawson-Baker</i>		
<i>Correspondant italien : Santovetti.</i>		
<i>Dépôt légal 1er trimestre 1970, commission paritaire n° 44.457.</i>		
<i>Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.</i>		
<i>NDLR : Les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus</i>		
<i>Imprimé à Paris sur les presses de l'Imprimerie ARTE.</i>		

ÉTAT FRANÇAIS

Secrétariat d'État à la Production Industrielle

Loi du 14 Octobre 1941 portant

INTERDICTION DE CIRCULATION

de certaines catégories de véhicules automobiles de **TOURISME**

Consultez votre garagiste :

Tous les Agents patentés de l'Automobile sont en mesure de renseigner utilement les propriétaires sur les conditions dans lesquelles l'achat des véhicules est effectué par le Comité de l'Automobile. (Cette vente aura lieu au comptant à réception du véhicule dans le Centre de rassemblement départemental).

Aux termes de l'article 1^{er} de la loi du 14 Octobre 1941, les cartes grises des catégories de véhicules automobiles de tourisme, dont le type a été présenté à la réception du Service des Mines, avant le 1^{er} Septembre 1925, cessent d'être valables.

Les types de véhicules de ces catégories sont mentionnés sur la présente affiche, par nom de constructeur, depuis l'année 1909 jusqu'à l'année 1925.

L'attention des propriétaires intéressés est attirée sur le fait que les véhicules sus-visés n'étant plus jamais admis à circuler, ces propriétaires ont le plus grand intérêt à proposer immédiatement la vente de leur véhicule en écrivant directement au :

COMITE D'ORGANISATION de l'Industrie et du Commerce de l'AUTOMOBILE et du CYCLE,

à PARIS, 4, rue Arsène-Houssaye (Service F) pour les zones interdite et occupée,

à LYON, Boite postale 44 (Service F) pour la zone non occupée


(en précisant les indications portées sur la carte grise : marque, type, puissance.)

A la date du 30 Novembre à laquelle expire le délai prévu par l'article 5 de la loi, durant lequel les offres peuvent être adressées au Comité de l'Automobile, la cession des véhicules pourra être rendue obligatoire.

Aux termes de l'article 1^{er} de la loi, les véhicules des catégories sus-visées, bénéficiant actuellement d'une autorisation spéciale, sont encore admis à circuler, jusqu'à une date limite qui sera fixée ultérieurement. Il est recommandé à leurs propriétaires de chercher à acquérir un véhicule moins ancien, en dehors des catégories retirées de la circulation, — et de proposer la cession au Comité d'Organisation de l'Automobile, du véhicule actuellement en service.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article 6 de la loi, toute infraction pourra donner lieu à la confiscation du véhicule sans préjudice de l'amende.

La liste des types de véhicules mentionnés sur la présente affiche, a été établie par ordre de date de présentation aux Services des Mines depuis le 1^{er} Janvier 1909 jusqu'au 1^{er} Septembre 1925 (le premier de la liste étant le plus ancien).

Le signe  placé dans le corps de chaque liste sépare les types de véhicules antérieurs au 1^{er} Janvier 1919 de ceux postérieurs à cette date.

TYPE	PUISSANCE	TYPE	PUISSANCE
ALBA			
R	6 CV	V L	10 CV
R 1	9	R	18
N	10	C	12
N 1	10 12	15 A	15
R 1	7	CH	24
R 2	10	K D	15
C 1	10	AB	16
N 2	11	4 A	22
R 3	8	V T G	10
AMILCAR			
CC	6 CV	30	30
CS	6	9 A	9
4 C	6	15 A	18
G G S	6	T B 4	12
E	10	T C 4	12
G	7	T D 4	9
ARIES			
V	8 10 CV	T E 4	6
O	14 18		
S	15		
CC 2	5		
CC 4	5		
CC 4 2	8		
CC 6 3	8		
CC	7		
BALLOT			
2 L T	10 CV		
2 L T S	10		
BARRE			
B A R	6 8 CV		
B 2	8 10		
AB 2	10 12		
4 B C	12 16		
4 B C A	16 20		
B A	8		
A 3	10		
A B C	12		
B 3	10		

TYPE	PUISSANCE	TYPE	PUISSANCE
BRASIER			
V L	10 CV		
R	18		
C	12		
15 A	15		
CH	24		
K D	15		
AB	16		
4 A	22		
V T G	10		
30	30		
9 A	9		
15 A	18		
T B 4	12		
T C 4	12		
T D 4	9		
T E 4	6		
BUGATTI			
22	9 CV		
27	10		
30	11		
BUICK			
H 49	20 CV		
K X	20		
21 X 45	20		
21 X 35	15		
22 X 45	20		
22 X 35	15		
23 X 45	20		
23 X 35	15		
24 X 45	22		
LA BUIRE			
6 000	7 CV		
7 000	9		
8 000	12		
1 000	7		
6 100	28		
9 000	16		
11 000	14		
12 000	14		

TYPE	PUISSANCE	TYPE	PUISSANCE
DELAGE			
R	6 CV		
A B	12		
T	8		
A H	15		
A I	12		
A K	11		
A M	9		
B I	12		
B K	13		
C O	20		
D O	16		
G S	22		
D E	10		
D I	11		
D I S S	11		

TYPE	PUISSANCE	TYPE	PUISSANCE
DE DION BOUTON (suite)			
D Y	12 CV		
D Y 2	14		
D Z	14		
E A	14		
E A	14		
E B	14		
E R	14		
E C	20		
E D	20		
E F	20		
E G	40		
E H	25		
E I	25		
E J 2	7		
E J 4	7 10		
E K	9 12		

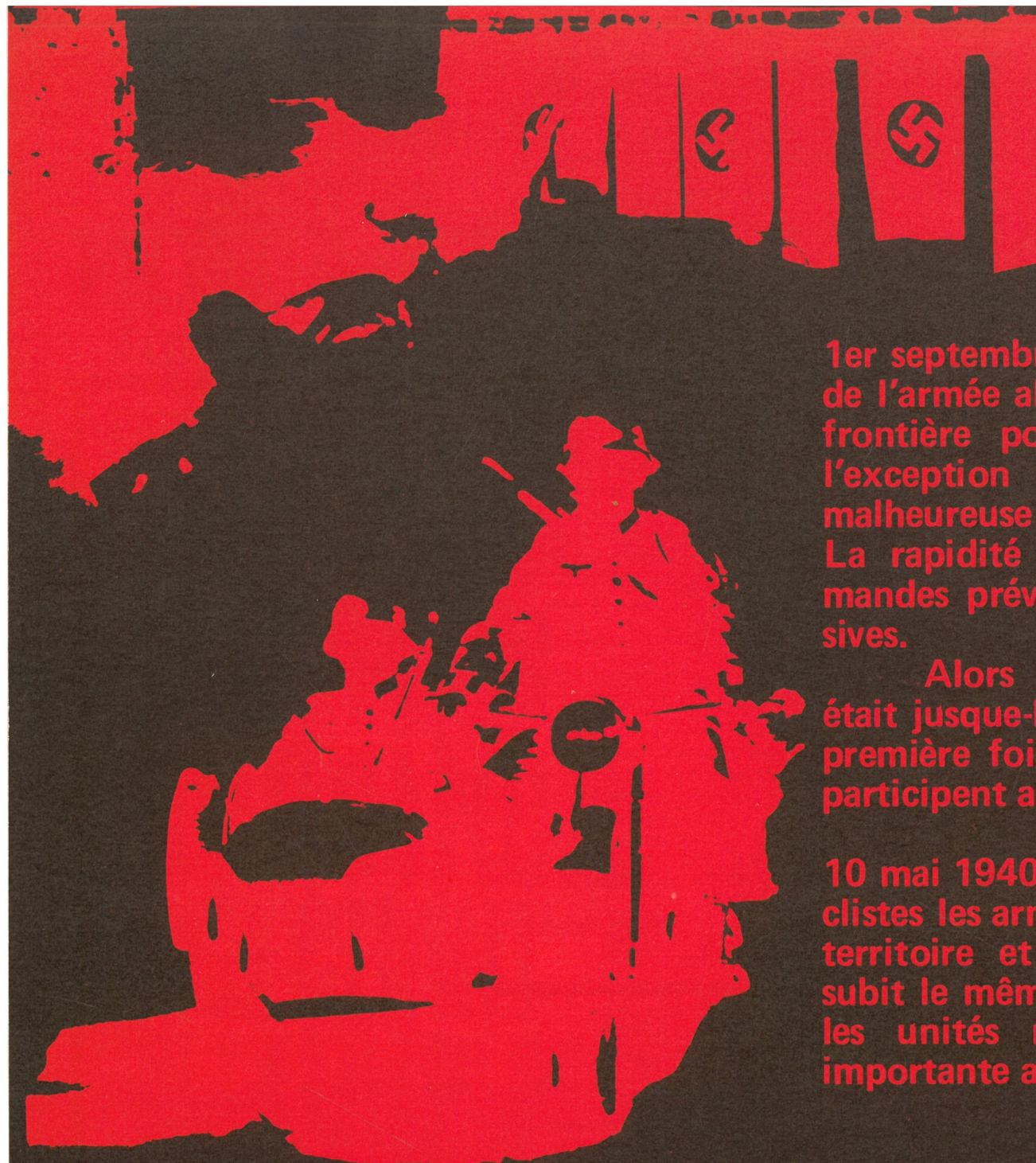
TYPE	PUISSANCE	TYPE	PUISSANCE
HISPAN-SUIZA			
15 T	15 CV		
12	12		
30 T	30		
R	8		
T	16		
H B I	32		
16	20		
H C	46		
HOTCHKISS			
X	20 30 CV		
T	16 20		
Z	12 16		
A B	18 22		

TYPE	PUISSANCE	TYPE	PUISSANCE
MATHIS (suite)			
RR	20 CV		
FE	30		
S B	10		
P	6		
S B A	10		
T	5		
P R	10		
P S	10		
L	8 10		
R	10		
S B O	10		
M R	8		
G M	10		
G M G	10		
G P	11		

TYPE	PUISSANCE	TYPE	PUISSANCE
PEUGEOT (suite)			
V 2 C 3	12 CV		
V 2 V 3	16		
135	22		
136	16		
138	12		
139	16		
141	35		
V 4 C 3	9		
127 A	16		
136 A	12		
141 A	35		
135 A	22		
139 A	16		
V D	10		

TYPE	PUISSANCE	TYPE	PUISSANCE
RENAULT (suite)			
E I	20 CV		
E T	40		
F G	22		
E F	12		
E S	40		
E K	9		
F K	11		
E U	12		
F E	18		
F I	40		
F S	18		
10			
E U	12		
H G	18		
G R	18		
I Q	10		
I I - I M	10		
I I - I Q	10		
H F	40		
I R	40		
J P	40		
K J	6		
I I	10		
J M	12		
J T	12		
J S	18		
J Y	18		
I R I	40		
J V	40		
K H	15		
L S	15		
K D	18		
K O	40		
M C	40		
K J I	6		
M T	6		
K Z	10		
K R	15		
M E	15		
M G	18		
L Z	18		
M C I	6		
N N	40		
N S	45		

TYPE	PUISSANCE	TYPE	PUISSANCE
SCHNEIDER (TH.) (suite)			
14200	14/18 CV		
14300	18/20		
14400	28		
14700	12/14		
14800	12		
17300	18		
19100	26		
19.26.1	26		
19200	14		
19.14.1	14		
19.12.1	12		
19.14.2	14		
19.14.3	14		
20.14.1	14		
21.20.1	20		
21.15.1	15		
23.10.2	10		
23.10.3	10		
25 SP	12		
V L	7		
LE SÉNÉCHAL			
B 4	6 CV		
B 6	6		
B M S	7		
B M	6		
T	6		
S	6		
S S	7		
S 2	7		
S S 2	7		
V S 2	7		
SIZAIRE			
4 R I	12 CV		
TALBOT			
A	18 20 CV		
V 20	12 14		
D B	9		
D C	10		
D S	12 14		
D U R	15		



1er septembre 1939. L'avant garde motocycliste de l'armée allemande renverse le premier poteau frontière polonais. En quelques semaines, à l'exception de Varsovie qui résiste encore, la malheureuse Pologne est entièrement occupée. La rapidité et la maniabilité des armées allemandes préviennent toutes organisations défensives.

Alors que la motocyclette aux armées était jusque-là utilisée comme estafette, pour la première fois de véritables unités motocyclistes participent au combat.

10 mai 1940. Sedan. Précédées de leurs motocyclistes les armées allemandes pénètrent sur notre territoire et en quelques semaines la France subit le même sort que la Pologne. De nouveau, les unités motocyclistes prennent une part importante aux opérations.

A l'exception de la moto conçue spécialement pour l'armée par l'ingénieur français Violet, les motos utilisées par l'armée étaient en général directement issues de la production civile. Il en était de même pour les motocyclettes équipant les unités ayant participé aux opérations de Pologne, de France et de Crète qui étaient pour la plupart des BMW R 12, adaptation du modèle civil.

Il est probable que devant les avantages de ces unités ; rapidité, maniabilité, consommation minime donc très large autonomie (chaque moto, réservoir plein avec en plus un "jerrycan" peut facilement accomplir plus de 500 kilomètres), le commandement allemand décide de passer commande à BMW de motos tous terrains, d'une solidité à toute épreuve en vue de participer à la campagne de Russie.

Pendant que la guerre en Europe occidentale se borne à un pilonnage de l'Angleterre, les armées du "Duce" Mussolini essuient des revers importants en Cyrénaïque, ce qui ne fait pas le jeu des allemands. Leur plan prévoit l'invasion de la Russie pour le printemps 1941, s'appuyant sur une "victoire totale" en Afrique. En effet, Hitler voit avec inquiétude les anglais, si près de l'Italie, d'autant que le sud de la France, alors zone non occupée, n'est pas ce que l'on peut appeler un front très solide. De plus, l'espoir de voir la Turquie, jusque-là neutre, rentrer dans le camp nazi devrait se réaliser si les armées de l'axe franchissent le canal de Suez. Aussi devant l'incapacité des Italiens à bousculer les anglais et atteindre Suez, le commandement allemand mobilisait à la hâte un corps expéditionnaire commandé par Rommel. Rapidement organisé, L'Afrikakorps bénéficie d'une partie du matériel affecté au futur front Russe !



Das BMW motorrad

ADRIEN MAEGHT



Paradoxalement, c'est donc en Cyrénaïque que la BMW type Russie reçoit le baptême du feu.

Le "Renard du Désert" a fait une bonne affaire avec ses unités motocyclistes et les utilise au maximum, les constituant en corps francs autonomes. La facilité avec laquelle elles peuvent franchir les obstacles les plus difficiles leur permet de s'infiltrer derrière les lignes alliées par des pistes réputées impraticables. S'attaquant aux dépôts de munitions, voies de communication, etc. . . une fois leur coup accompli, elles disparaissent aussi vite qu'elles sont venues. On raconte, dans les cantines que l'une de ces patrouilles est allée se baigner dans le canal de Suez, semant la panique à Alexandrie.

A partir de cette époque, nous voyons cette moto dans toutes sortes de situations. En plus de leur rôle offensif, les escouades motocyclistes sont mises à toutes les saucées ; dépannages, remorquages, liaisons, font partie de ses attributions les plus courantes jusqu'à la capitulation sans conditions de l'Allemagne.

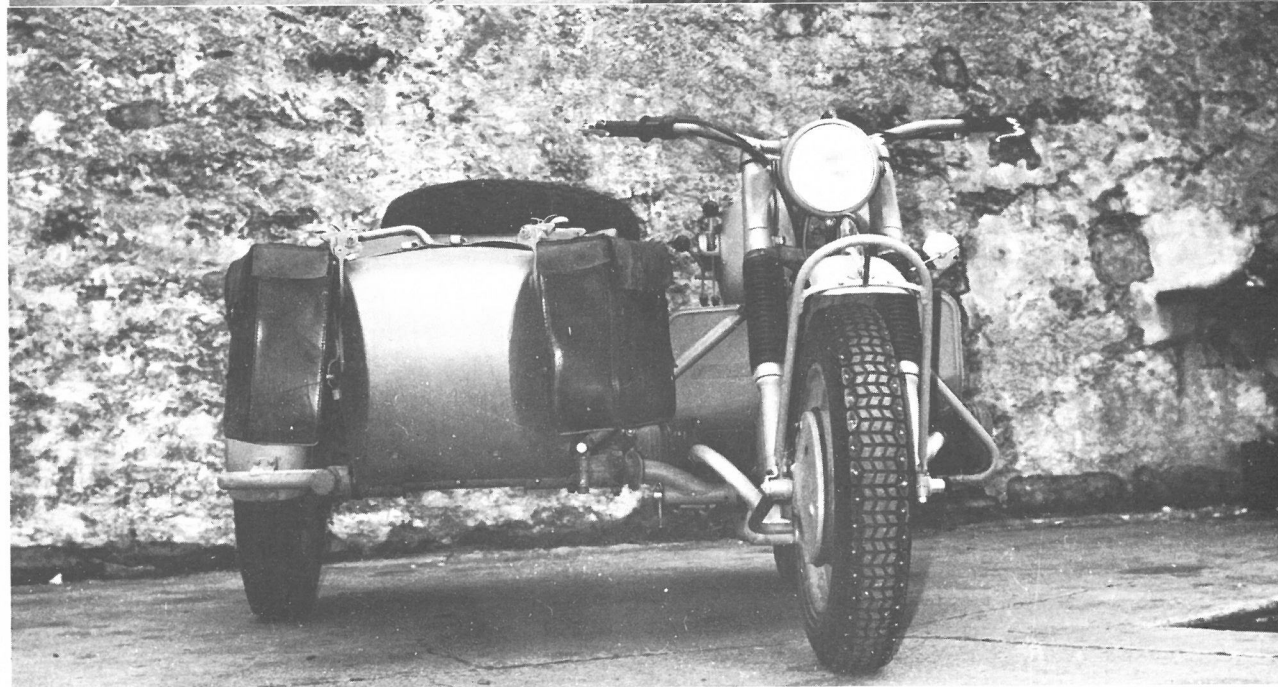
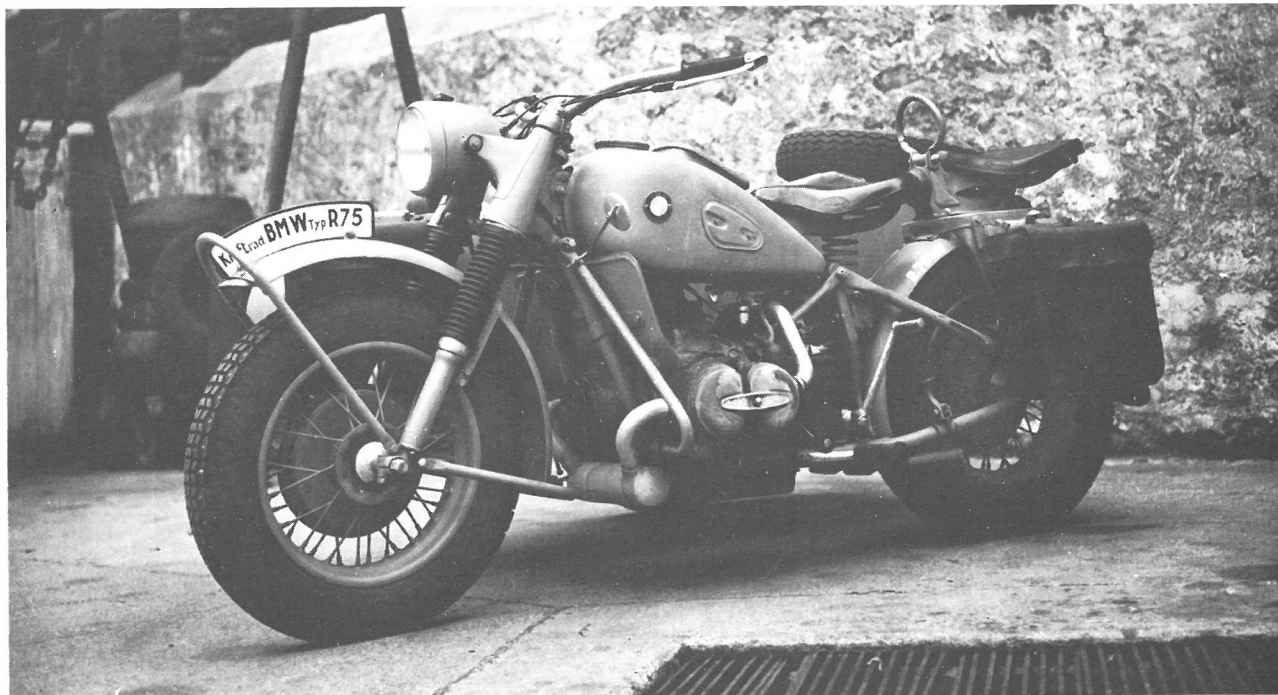
A la fin de la guerre, les Domaines mettent un nombre important de ces machines aux enchères publiques. Elles font un peu peur aux motocyclistes qui voient là un engin peu maniable, peu confortable et surtout avalant une quantité énorme d'essence à une époque où les bons de carburant sont rares, même au marché noir.

Ces motos se négocieront à bas prix, d'autant plus qu'à certaines ventes elles sont vendues sans side-cars, les "paniers" étant proposés séparément à quelques mois d'intervalle. Utiliser cette moto en solo est pratiquement impossible, à moins d'être taillé comme un feldweibel poméranien. Essayez donc de "béquiller" ou de maintenir en équilibre une moto de 300 kgs pour la mettre en route.

Quelques temps après les qualités évidentes de cet engin (la jeep n'est pas encore vendue en surplus) font monter sa côte. Actuellement recherchées par les collectionneurs, ces motos sont devenues introuvables.

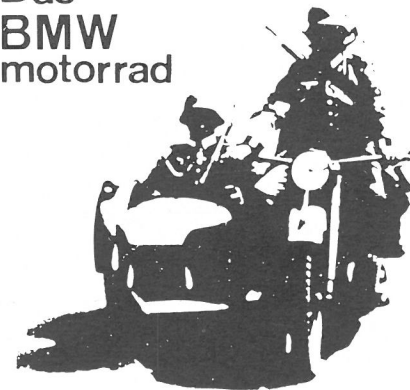
Il est un fait que ce véhicule dont les américains avaient pressenti l'utilité tactique dès





1916, s'inscrit parmi les "classiques" de la deuxième guerre mondiale. Actuellement encore, il est impossible de tourner un film sur ce conflit sans y incorporer un ou deux side-cars, généralement présentés dans des situations qui furent réelles : à travers champs, sautant des fossés, passant des rivières à gué.

Das BMW motorrad



Cadre :

Typiquement BMW, à double berceau, constitué d'éléments tubulaires assemblés par boulonnage, donc démontable. La poutre supérieure du cadre porte en même temps le tube de direction et la fixation de la selle.

Suspension :

Rien à l'arrière. La fourche avant est du type télescopique, amortisseurs hydrauliques à double effet, placés dans les bras inférieurs de la fourche.

Roues :

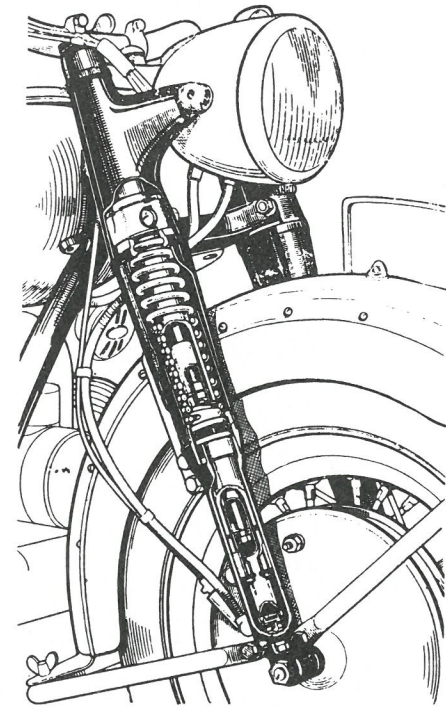
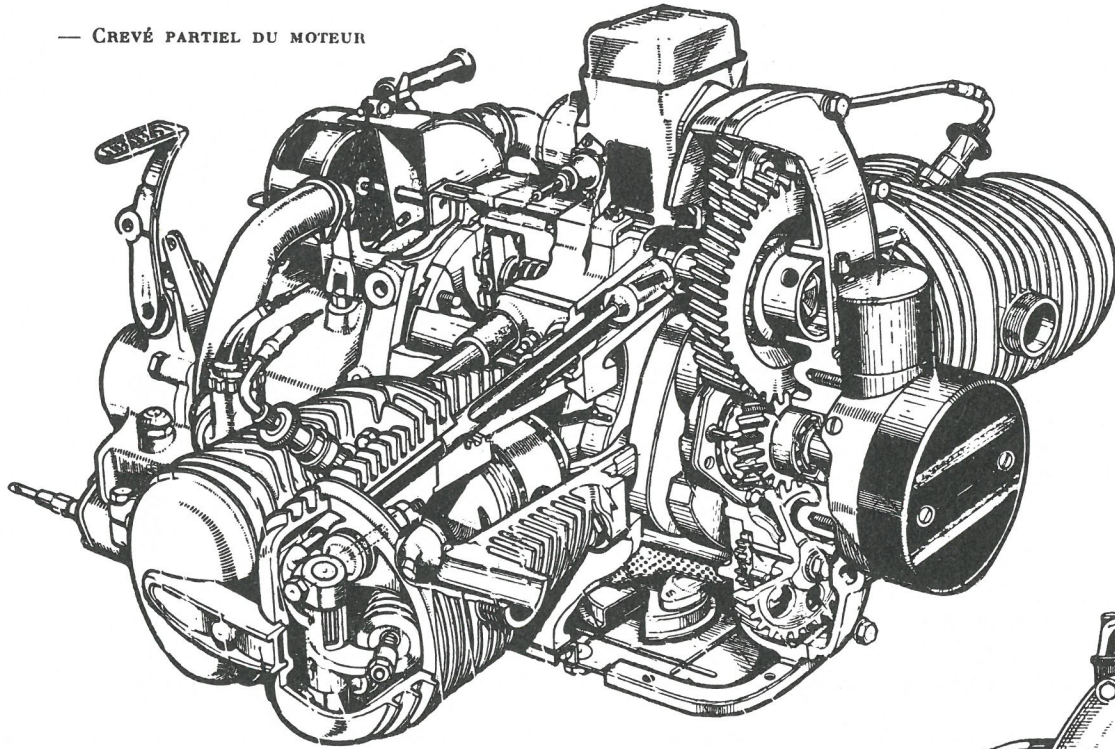
Interchangeables, munies de jantes à rayons 300 Dx16, sont les mêmes pour la BMW et la Zundapp.

Freins :

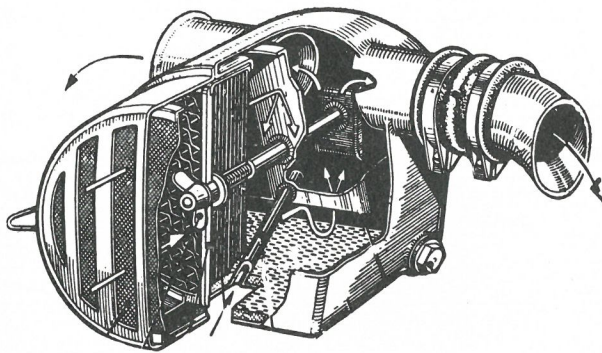
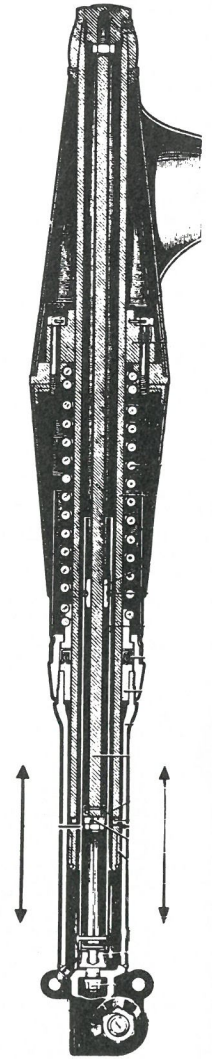
Le frein avant est du type mécanique commandé par un câble, par contre le frein à pied qui agit sur la roue arrière de la moto et sur celle du side-car, est du type hydraulique ce qui est particulièrement rare sur une moto.



— CREVÉ PARTIEL DU MOTEUR

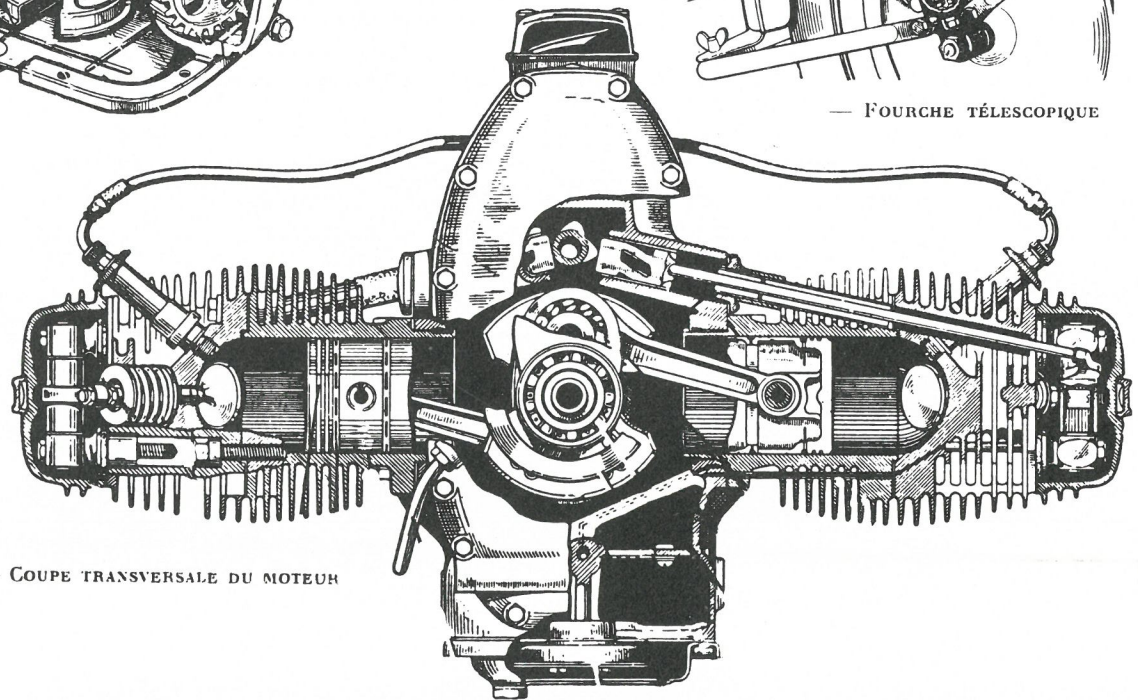


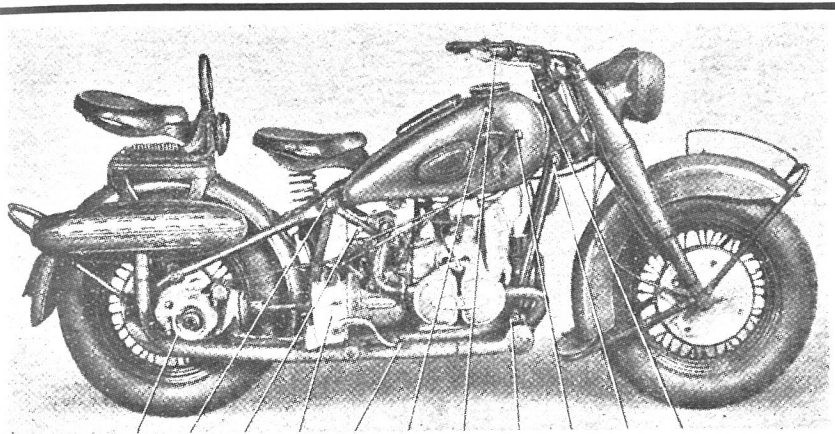
— FOURCHE TÉLESCOPIQUE



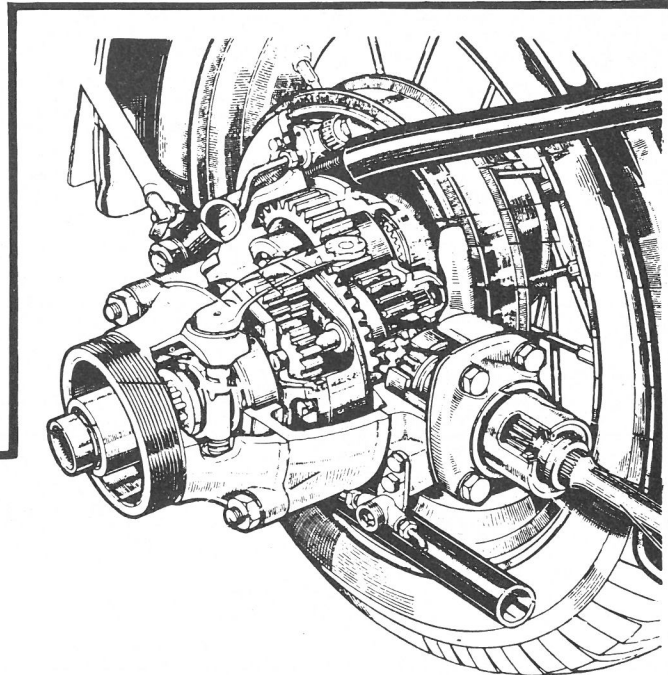
— FILTRE A AIR

— COUPE TRANSVERSALE DU MOTEUR

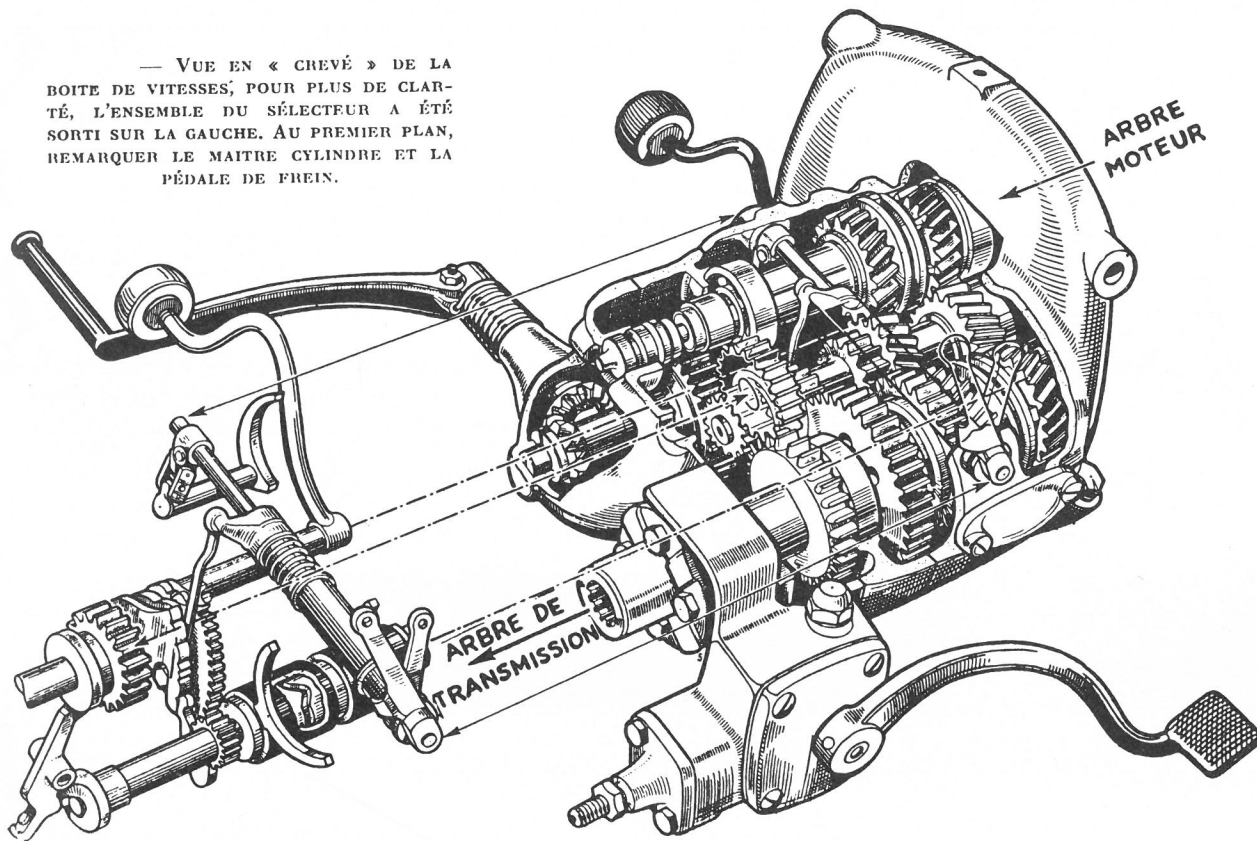




Das
BMW
motorrad

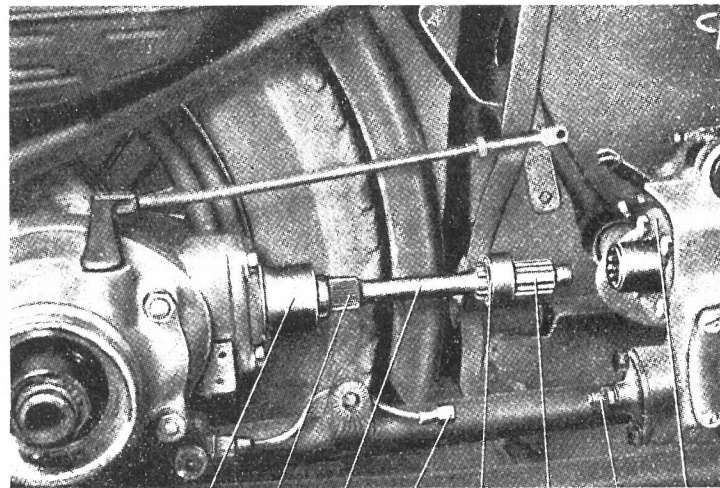


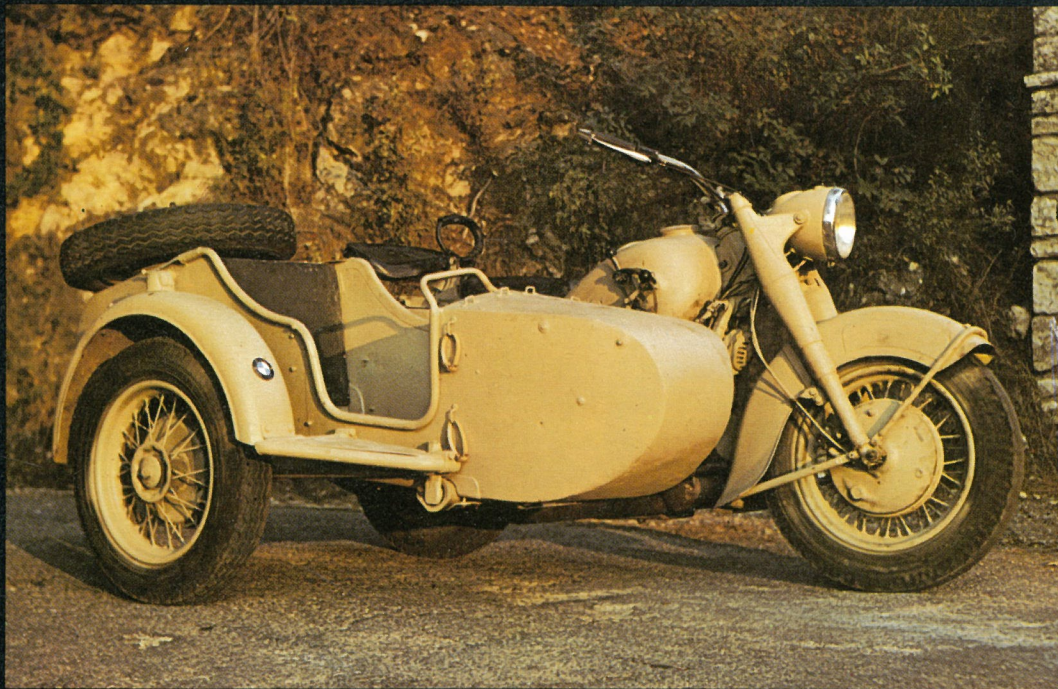
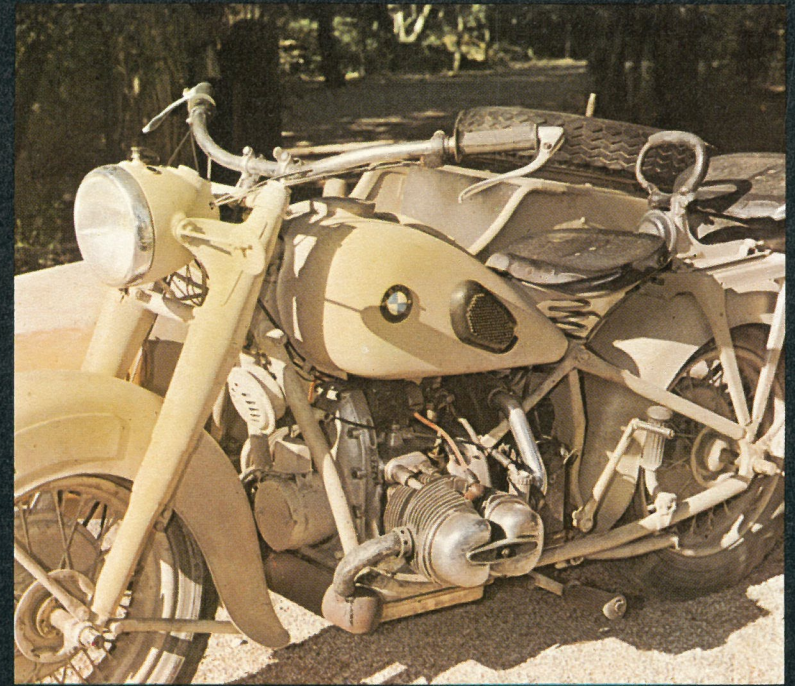
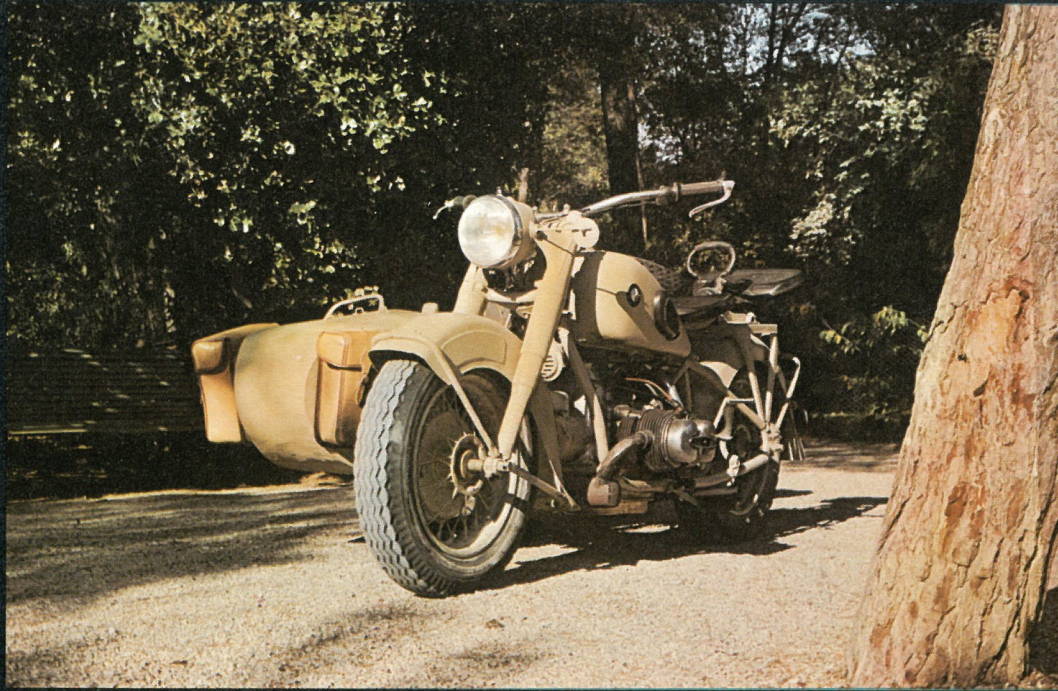
— VUE EN « CREVÉ » DE LA BOITE DE VITESSES, POUR PLUS DE CLARTÉ, L'ENSEMBLE DU SÉLECTEUR A ÉTÉ SORTI SUR LA GAUCHE. AU PREMIER PLAN, REMARQUER LE MAITRE CYLINDRE ET LA PÉDALE DE FREIN.



-- COMMANDE DE ROUE ET DIFFÉRENTIEL

-- ARBRE DE TRANSMISSION







Moteur :

Deux cylindres en flat-twin, calés à 180 degrés, 746 cm³, alésage 78 mm, course 78 mm, puissance d'environ 26 CV à 4 400 t/m. Le carter moteur en alliage léger fait bloc avec la boîte de vitesses, le vilebrequin à 2 manetons porté par 3 roulements à bille. Les bielles elles, sont montées sur roulements à rouleaux.

Sur la figure on peut apercevoir les principaux organes de ce groupe :

- distribution par pignons à l'avant,
- soupapes en tête commandées par culbuteur,
- allumage par magnéto, dynamo placée à l'avant et entraînée directement par le vilebrequin,
- robustesse souple et silence sont les principales qualités de ce groupe aux performances moyennes (35 CV au litre), dessiné pour un long usage dans les conditions les plus difficiles.

La boîte de vitesses à 4 rapports avant et une marche arrière, comporte en plus une surdémultiplication "gélante", c'est-à-dire tous terrains ce qui donne finalement : 8 vitesses avant et 2 vitesses arrière. Toutefois une butée de verrouillage s'oppose au passage de la quatrième vitesse afin d'empêcher le pilote de rouler trop vite en position tous terrains.

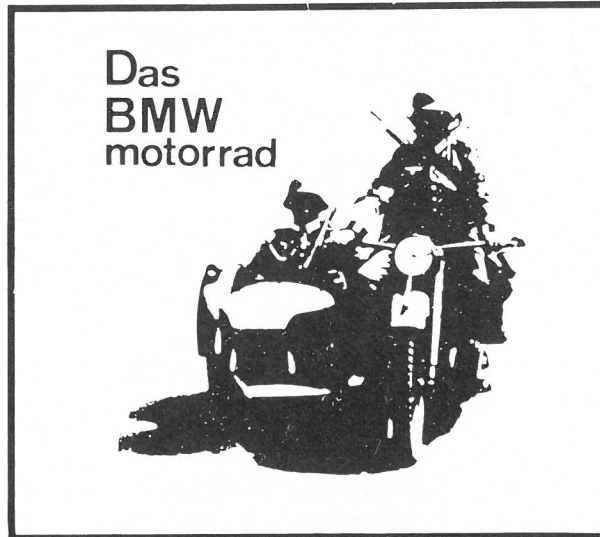
Toutes les vitesses avant peuvent être commandées indifféremment, à la main (levier à droite du réservoir d'essence), ou au pied, la pédale du sélecteur et le levier à main étant reliés.

La transmission au différentiel placée à l'intérieur de la roue arrière, est assurée par un arbre rigide en acier. Un joint souple en caoutchouc est simplement placé à la sortie de la boîte. Le couple conique monté du côté droit de la moto renferme le différentiel pour répartir l'effort de traction sur la roue du side-car et celle de la moto.

De plus pour éviter le patinage d'une des roues motrices (sur neige, verglas ou dans la boue), un dispositif de verrouillage supprime l'effet du différentiel.

Dans cette position il est pratiquement impossible de négocier la moindre courbe, même à allure très réduite.

Le side-car est particulièrement robuste, et supporte une nacelle suspendue soit par ressorts à lames BW 40, pour le BMW et à barre de torsion BW 43 pour la Zundapp.



Conduite :

En conduite normale, rien de particulier : similaire à la conduite de n'importe quelle moto avec side-car, elle a néanmoins l'avantage de la roue du side motrice, moindre fatigue du pilote et meilleure tenue en virage. Evidemment l'absence de suspension arrière et la dureté de la fourche avant ne sont pas pour offrir un confort "moderne". Mais où la conduite devient intéressante c'est en terrain accidenté ; alors là, vous passez pratiquement partout.

L'accélérateur à la main droite, l'embrayage à la main gauche, des freins efficaces au pied droit, le passage des vitesses au pied gauche et le guidon bien en mains (les amateurs de

radio-commandes appelleraient cela : 5 commandes simultanées), en jouant de toutes ces possibilités à bon escient et au besoin en même temps, croyez-moi aucun obstacle ne vous arrêtera : neige, verglas, boue, graviers, sable, glace, escaliers, lit de rivière asséchée et même avec 40 cm d'eau.

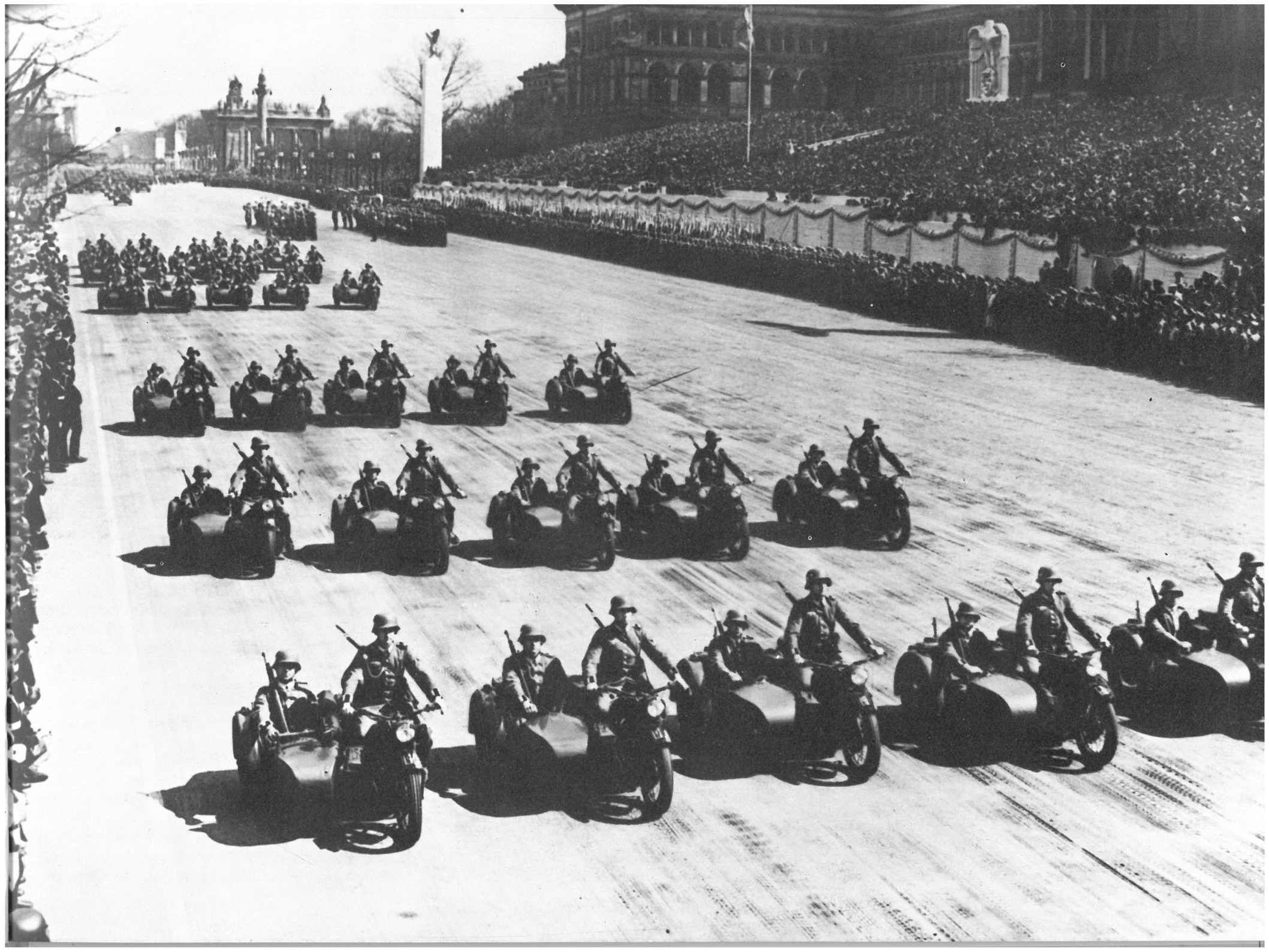
Cette moto n'est pas rapide, elle n'a pas été conçue pour la vitesse, vous n'irez certainement pas plus vite en mauvais terrain qu'avec une jeep, mais vous passerez où la jeep ne pourra peut-être pas passer. De toutes façons si vous rencontrez un obstacle vraiment insurmontable, faire demi-tour sur place ne pose aucun problème, même sur un sentier à peine plus large que la moto, le rayon de braquage à droite est de 1m 80.

La restauration :

Peu de BMW ont encore tous leurs accessoires d'origine ; les premiers acheteurs après la guerre s'empressèrent de les démilitariser. La principale victime de cette épuration fut la nacelle du side-car. D'autres accessoires furent changés au fur et à mesure de leur usure et en particulier tout l'ensemble échappement-silencieux, remplacé par des tuyaux d'échappements et silencieux plus civilisés.

La plupart des BMW virent leur carburateur Graetzin type SA24 remplacé par des carburateurs Bing. Les feux arrière obligatoirement changés pour respecter le code de la route ont eux aussi disparu de la plupart de ces machines. Néanmoins la remise en état de ces motos ne pose pas de grave problème. On peut maintenant se procurer un ensemble échappement-silencieux neuf chez Lamy 37, rue Chauveau - 92 - Neuilly qui possède également pas mal de pièces d'origine, il peut également vous communiquer des photocopies de l'étude très complète publiée dans un numéro de la "Revue Technique Automobile", malheureusement épuisé depuis longtemps.

A. Maeght





Après des recherches personnelles, après le rustique tricycle à deux cylindres 999, Henry Ford trouvait des associés, la Société des Automobiles Ford était fondée au capital de 100 000 dollars. Divers tâtonnements plus ou moins heureux. Apparition de modèles divers dont la grosse six cylindres "K", est suivie par l'apparition du type "N" qui préfigurait la voiture pour tous, que Ford rêvait de construire en grande série. Le succès du type "N" permit à Henry Ford de racheter à prix d'or toutes les actions de la société. Désormais libre de toute entrave technique ou financière, et il le restera jusqu'à sa mort. Il va créer la voiture populaire apte à rouler sur les routes exécrables des deux Amériques, simple, rustique et bon marché.

Venue à son heure, Tin Lizzie répondra aux exigences des fermiers, médecins, voyageurs de commerce et bientôt des citoyens, puis des classes laborieuses. Elle conquerra les cinq parties du monde.

Date de naissance : 1er octobre 1908. Prix de vente 850 dollars, soit 4 250,02 Francs. En 1912, la production atteignait 100 000 unités au prix de 600 dollars. Un million de "T" avaient été produites en 1919 et le prix abaissé à 450 dollars. Enfin le chiffre de 10 000 000 était atteint ; en 1925 l'acheteur pouvait se procurer une Ford pour 350 dollars, tout en bénéficiant d'un équipement électrique complet et d'un aspect moins dégingandé. Décès : 1927.

Cette réduction constante des prix de vente ne nuisait aucunement aux bénéfices de l'usine.

Sur un châssis unique, plusieurs carrosseries dont de nombreux éléments sont communs, sont adaptées. D'abord un spider à deux places avec grand coffre, puis un double phaëton à quatre places. Ensuite, un torpédo à quatre places, un coupé de ville, une conduite intérieure (sedan). Progressivement la voiture perd de sa

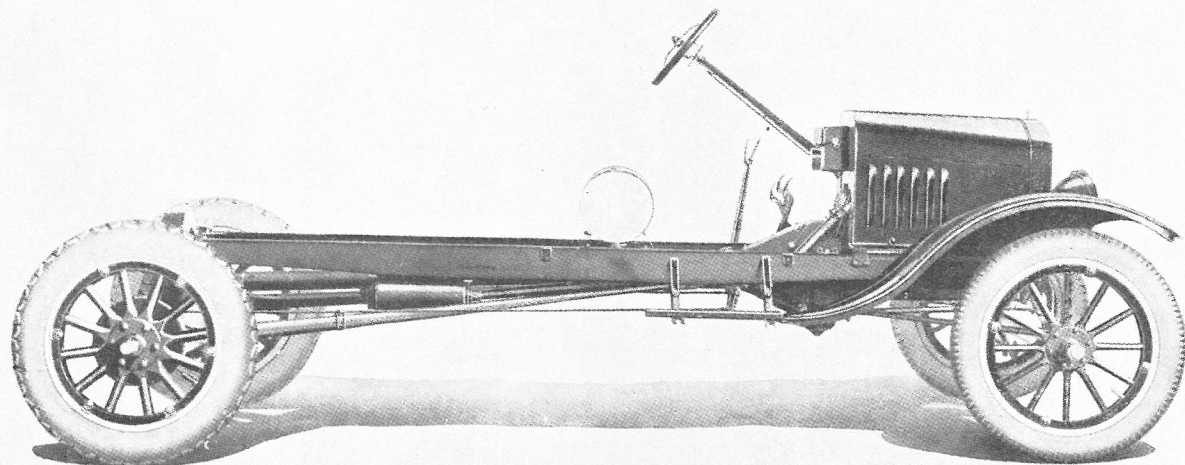
laideur. Les angles vifs de la calandre de radiateur s'arrondissent, le capot se raccorde à l'avant, puis la ceinture de caisse s'abaisse. L'éclairage à acétylène fait place à un éclairage fourni par le volant magnétique, ensuite à un équipement électrique classique complet avec dynamo, démarreur et batterie 6 volts. Vers 1924, nouveau surbaissement, apparition des pneus ballons, mais Ford reste intraitable : ses voitures ont été, sont et resteront noires et aucun châssis ne sera livré nu.

Les clients épris de fantaisie et de "personnalisation" ont la ressource, suivant leurs moyens, d'acquérir les innombrables gadgets mis sur le marché : avertisseurs, médailles, phares, mascottes, jauges, accessoires de tableau de bord... Si les performances de la "T" ne leur suffisent pas, de nombreux transformateurs dont Montier en France surbaissent les châssis, surcomprimeront le moteur, le doteront d'une culasse à culbuteurs, voire même d'un graissage sous pression et d'un relais permettant quatre vitesses avant et deux arrière. Engagées en course de côte, certaines Ford ainsi transformées faisaient parfois bonne figure. Entre les mains de carrossiers, naissaient les Ford aux caisses sportives de vives couleurs ou des familiales à 6 places.

La revue française, "le Fordiste" énumérait tous les accessoires adaptables, les succès sportifs et maintes anecdotes. Elle donnait aussi quelques conseils dont la description technique qui suit expliquera l'utilité :

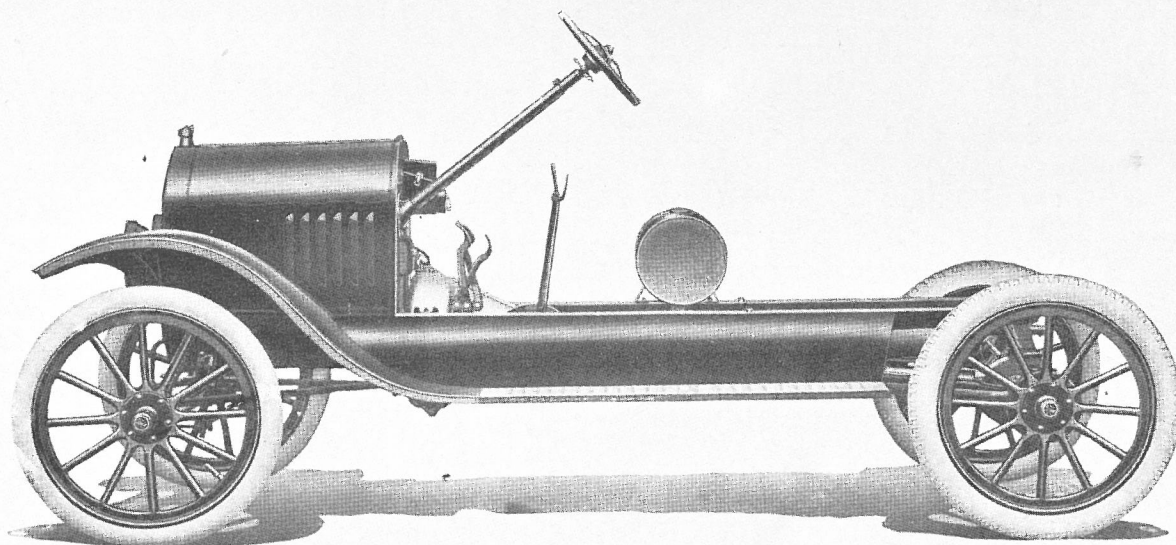
"Si, en hiver, l'huile figée nuit au débrayage, lors de la mise en marche à la manivelle, la voiture tend à avancer sur son chauffeur, mettez sur cric une roue arrière, faites tourner énergiquement l'autre roue qui lancera par l'entremise de la transmission le moteur. Réglez au son les trembleurs des bobines. Si vos freins sont insuffisants, agissez aussi sur la pédale de marche AR, l'essieu AV et toute la direction se redressent aisément au marteau. Si votre voiture refuse de grimper une côte exceptionnelle, retournez-la

Ford
THE UNIVERSAL CAR



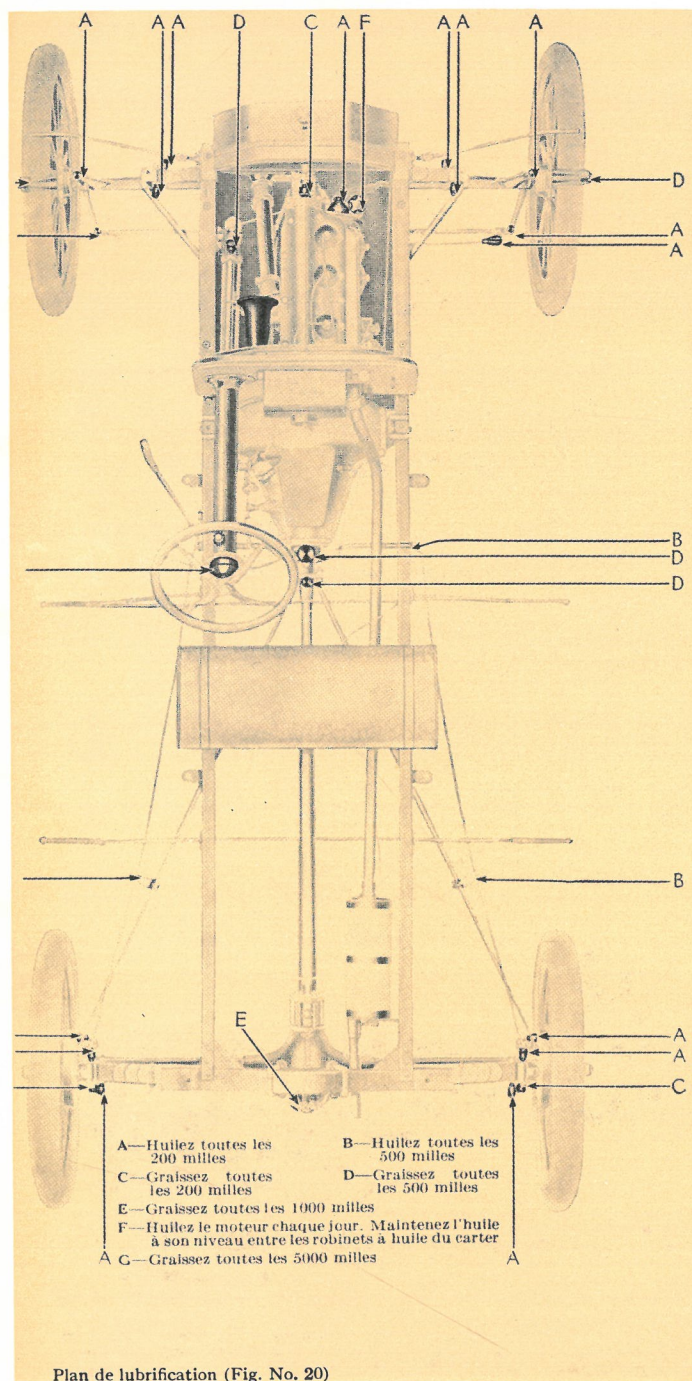
Camion Ford d'une tonne, modèle T

L'équipement comprend: capot du moteur, garde-boue avant, marchepieds, 2 faces, une lanterne arrière, un cornet et un jeu d'outils. Toutes les voitures Ford sont livrées sur wagon à Detroit.



Châssis Ford

4 cylindres, 20 chevaux. Le châssis comprend: capot du moteur, garde-boue avant, tabliers et protecteurs, deux lanternes de côté, deux faces, une lanterne arrière, un cornet et un jeu d'outils. Le système de démarrage et d'éclairage électrique est au choix. Toutes les voitures Ford sont livrées sur wagon à Detroit.



Plan de lubrification (Fig. No. 20)

et vous monterez en marche arrière”.

De mauvais plaisants affirmaient l'inutilité de tout compteur de vitesses. Dès 30 km/h les tôles entraient en vibration, à 40 km/h les os des passagers jouaient des castagnettes. Un phonographe nasillait le fatidique *“Plus Près de Toi, mon Dieu”* au-delà de cette allure. On prétend que Ford lui-même était à l'origine de ces facéties très publicitaires.

Description technique :

Deux longerons droits en fer ┌ entretoisés à l'avant et à l'arrière par deux profilés ┐ en forme d'accent circonflexe, forment le châssis suspendu en deux points par deux ressorts transversaux de courbure analogue mais inverse à celle des entretoises. Ils sont fixés en leur centre dans l'U des entretoises, et liés respectivement à l'essieu avant et au pont arrière par des jumelles. Le carter moteur forme entretoise centrale.

La direction et l'essieu avant matricé sont de type classique et paraissent très grêles quoique fort solides. Détail original : le boîtier de direction fixé sur le tableau de bord est démultiplié par engrenages planétaires, en contradiction avec l'usage universel à l'époque de directions irréversibles des types à vis et secteur ou vis et écrou.

Freinage classique : tambours et segments fixés au pont arrière, frein sur mécanisme dont le tambour, logé dans la boîte de vitesses, abrite aussi l'embrayage à disques multiples. Toutefois, le levier du frein à main, dans sa position avant provoquait l'embrayage et la marche en prise directe, dans sa position médiane, le débrayage. Tiré en arrière, il assurait à la fois débrayage et freinage. Le frein sur mécanisme était actionné par une pédale spéciale.

Quatre roues à rayons en bois étaient chaussées de pneus de 30 x 3,5 à tringles et jante amovible. Le pont arrière en tôle embouti renfermait un différentiel et se liait, par un arbre de transmission enfermé et un cardan unique, au

carter commun au moteur et à la boîte de vitesses.

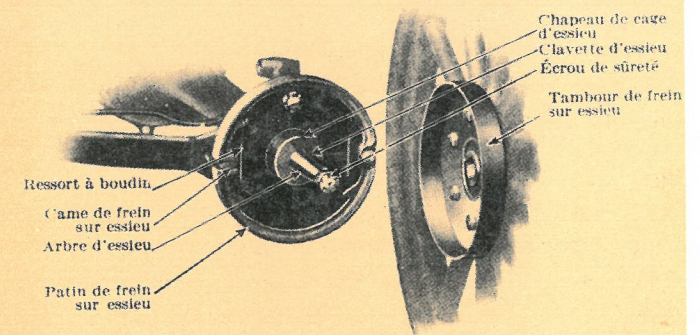
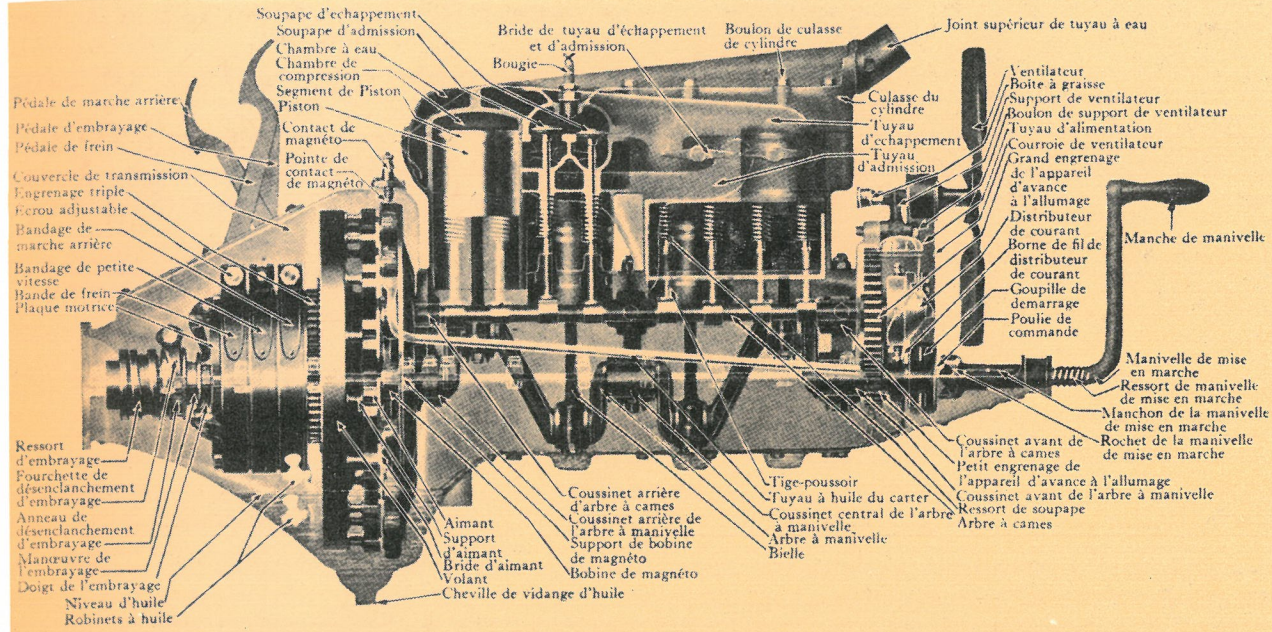
Celle-ci contenait un jeu d'engrenages épicycloïdaux similaire à celui de nombreuses voitures modernes aux U.S.A. mais avec un seul train planétaire donnant une première vitesse démultipliée et une marche arrière. Des colliers, agissant sur deux tambours solidaires des satellites, immobilisaient à volonté l'un ou l'autre de ces trains. Leur blocage par manœuvre de l'embrayage mettait en prise l'arbre moteur et l'arbre de sortie solidaire du cardan, d'où marche en prise directe. Le rapport des dentures était calculé de façon à ce que la 1ère vitesse soit les 12/33ème de la prise directe et la marche arrière 1/4, ce qui explique, comme dit plus haut, le recours à cette marche arrière pour aborder les rampes exceptionnelles.

L'emploi de deux vitesses seulement se justifiait par la souplesse et la puissance du moteur à bas régime, la légèreté de la voiture, et la faible vitesse maximale admise.

Beaucoup d'usagers redoutaient l'emploi des boîtes de vitesses classiques de l'époque. Fragiles, bruyantes, de manœuvre délicate, elles rebutaient nombre d'automobilistes et l'extrême facilité d'emploi de la boîte planétaire où aucune fausse manœuvre n'était à redouter, ne pouvait que plaire à des utilisateurs peu familiarisés avec la mécanique.

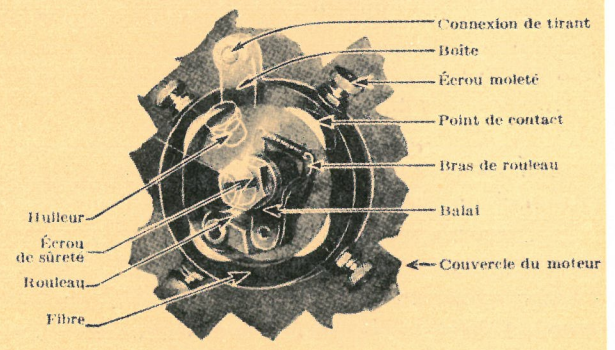
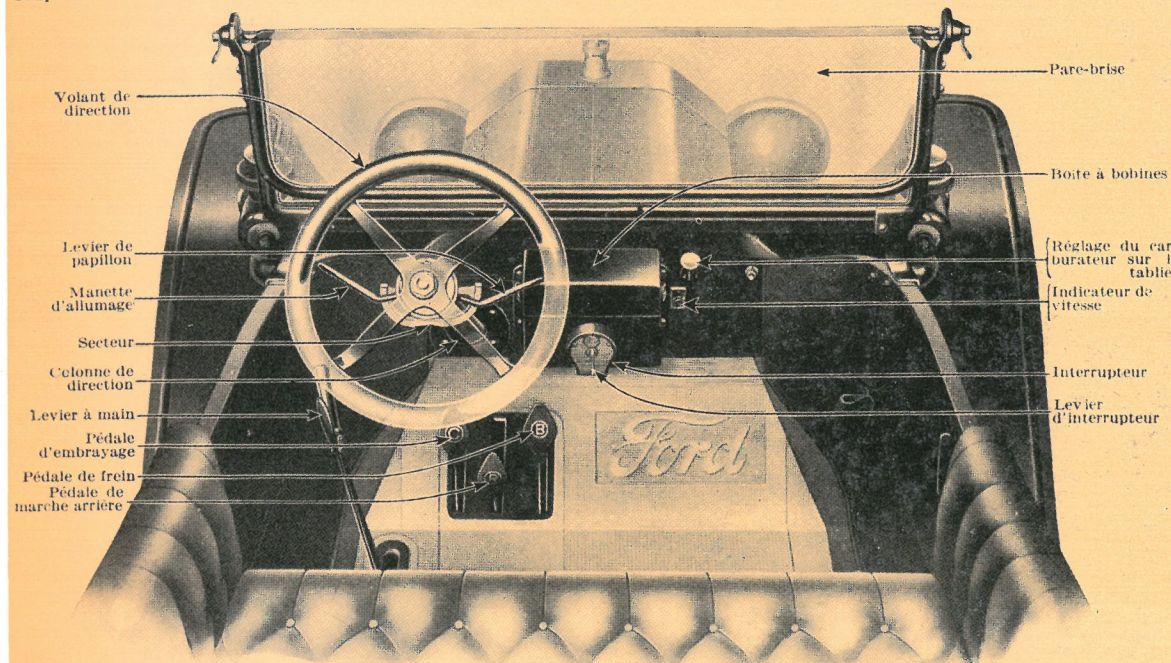
Les trois pédales assuraient respectivement : celle de gauche poussée à mi-course, le débrayage, enfoncée, la petite vitesse. Celle du centre, la marche arrière, le débrayage étant assuré par la pédale de gauche à mi-course. La pédale de droite freinait sur le mécanisme. En cas d'urgence, l'on pouvait aussi, sans risque, actionner la pédale de marche arrière.

La vitesse du moteur était régie par deux manettes placées sous le volant, l'une réglant l'admission des gaz, l'autre l'avance à l'allumage à laquelle le moteur était très sensible. Enfin un pointeau, réglable au tableau de bord, agissait



Coupe du Moteur Modèle T (Fig. No. 3)

Le frein de sûreté Ford. (Fig. No. 17)



La commande Ford (Fig. No. 2)

Le distributeur de courant Ford (Fig. No. 11)

sur le gicleur, enrichissant ou appauvrissant le mélange gazeux.

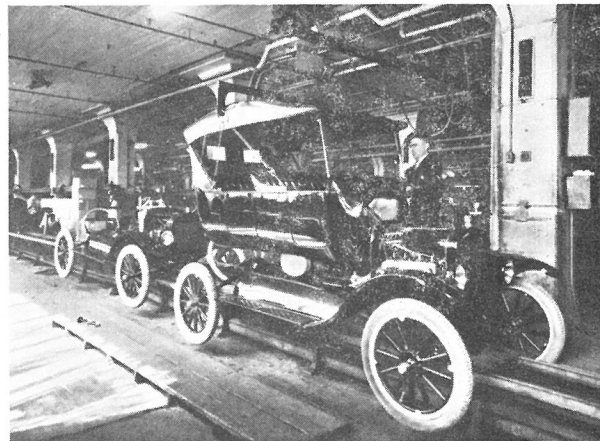
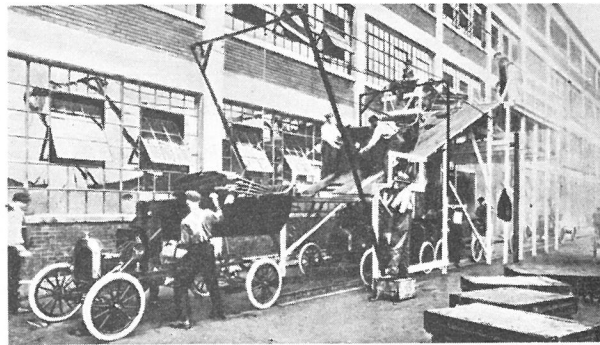
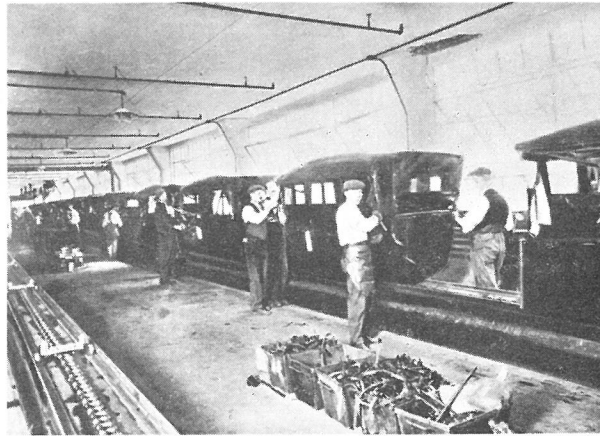
Quatre cylindres de 95,2 mm x 101 mm faisant corps avec le carter supérieur et le logement du volant, donnaient une capacité de 2 litres 900. C'était un des premiers moteurs "carrés". Son taux de compression très faible s'accommodait de carburants très médiocres. Le tracteur Fordsun qui en dérivait directement, pouvait fonctionner au pétrole lampant au moyen d'un carburateur spécial avec réchauffeur.

Ce moteur ne développait guère plus de vingt chevaux, mais dès 500 tours/minute, il avait un couple important conservé jusqu'au plafond de 1 800 t/m. permettant de rouler presque constamment en prise directe, de grimper les côtes sans ralentir. La vitesse maximale ne dépassait guère 50/55 km/h.

De telles caractéristiques autorisaient un graissage par barbotage des bielles dans les augets du carter inférieur alimenté ainsi que les paliers, par les éclaboussures projetées par le volant-moteur qui graissait aussi la boîte de vitesses logée dans un carter commun.

Refroidissement par thermo-siphon et ventilateur. Deux pignons, en tout, entraînaient l'arbre à cames et le distributeur d'allumage du modèle primitif. Les soupapes étaient latérales et la culasse détachable. Les tuyauteries d'admission et d'échappement, fondues séparément se touchaient par points pour un réchauffage localisé du mélange gazeux.

Précurseur du volant magnétique si répandu actuellement sur les deux roues, le volant de type original portait une série d'aimants en fer à cheval, rotatifs, faisant face à autant d'électro-aimants. Le courant à basse tension ainsi obtenu était transformé par quatre bobines à trembleur desservant chacune une bougie, après être passé dans le distributeur à balai rotatif qui réglait l'avance convenable. Le réglage de ces trembleurs était peut-être le seul point complexe de



la rustique "T". Il dérivait directement du type primitif des années 1900-1906 abandonné pour la magneto à rupture puis pour la magneto à haute tension.

Dès 1910 environ, l'éclairage à acétylène était remplacé ou suppléé par un circuit alimenté par le volant magnétique pour être enfin supplanté par le système classique : dynamo - démarreur - batterie.

La même conception de légèreté, de robustesse par l'emploi d'aciers spéciaux et de tôles inoxydables, le rejet de métaux non ferreux et du bois, le recours à la soudure, l'emboutissage qui réduit au minimum la main-d'œuvre et les spécialistes, se retrouve dans l'exécution des carrosseries à la robustesse légendaire, puisque cinquante ans plus tard, réapparaissent des "T" aux caisses non oxydées et gardant encore la peinture originelle.

Un détail pittoresque, survivance des voitures ancêtres : le réservoir d'essence était placé sous la banquette du conducteur qui laissait parfois traîner de vieux chiffons sur ce réservoir. Sous le poids, le chiffon pouvait obstruer le trou d'air du bouchon, d'où au bout de quelques kilomètres, panne sèche. Le chauffeur quittait son siège, et l'air pouvait à nouveau s'infiltrer, pour cesser de le faire quand l'homme reprenait sa place. Nouvelle panne après quelques kilomètres jusqu'à enlèvement du chiffon malencontreux.

Bien des voitures ont été identifiées à de nobles animaux. Le lion de Peugeot, la cigogne d'Hispano, le pur sang de Bugatti, l'étalon cabré de Ferrari, et j'en passe. Plus modestement, la "T" pouvait se réclamer du mulet, au pied sûr et infatigable, malmené par son maître et pourtant prêt aux plus rudes besognes.

Campée sur ses roues grêles, secouée au ralenti au rythme cahoté de son moteur, le corps haut perché, Tin Lizzie évoque un peu l'animal tremblant perché sur ses minces jambes qui attend, résigné, son chargement.



16. - BERKANE (Maroc). - Buvette d'Aïn Regada - Arrivée de l'Auto d'Oudjda



G. Caspari, Oran - Edition L. Lebrun, Berkane

J'ai vu dans le dernier catalogue des grands magasins Sears et Roebuck, qu'il était encore possible d'acheter un essieu pour une Ford, modèle T 1909. Mais, cependant, les grands jours se sont effacés. Il n'y a plus qu'une page consacrée dans ce catalogue aux pièces et accessoires pour le modèle T. Pourtant chacun se rappelle ces éditions de printemps dans lesquelles les pages d'accessoires destinés à la Ford étaient aussi nombreuses que tout ce qui concernait l'ameublement et la maison... Le dernier modèle T fut construit en 1927 et, à partir de ce moment, cette voiture s'effaça de ce que les étudiants appellent la scène américaine. C'est, d'ailleurs, une sous-estimation, car pour les quelques millions de personnes qui grandirent avec la Ford, la Ford était pratiquement la vie américaine elle-même.

Cette Ford était un miracle que Dieu avait voulu : elle était vraiment le type d'événement qui ne peut arriver qu'une fois. En dehors de toute solution mécanique admise, elle ne ressemblait à rien de tout ce qui avait été conçu avant elle. De florissantes industries prospérèrent et déclinèrent avec elle. En tant que véhicule, elle était "dure au travail", "héroïque". Il semblait souvent qu'elle transmettait ces qualités aux personnes qui s'en servaient. Ma génération l'identifiait avec la jeunesse et surtout avec ses "emballéments" impulsifs. La Ford, modèle T, se différenciait de tous les autres modèles de voitures par le fait que son changement de vitesse était d'un type connu sous le nom de "planétaire", terme qui relève à moitié de considérations métaphysiques et des applications mécaniques du frottement.

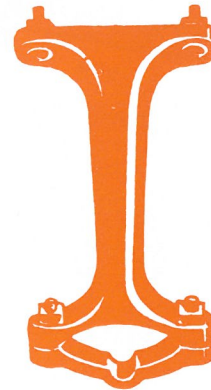
Les ingénieurs donnaient au mot planétaire le sens d'épicycloïdal. Personnellement, j'ai toujours été persuadé qu'il signifiait aussi un peu "vagabond" estatique. A cause de la nature de cette boîte de vitesse planétaire, il y avait toujours sur un modèle T un certain rapport assez obscur entre le moteur et les roues ; même quand la voiture était à l'état de repos — au point mort — elle tremblait avec une impérative tendance à avancer centimètre par centimètre... Il n'y avait vraiment aucun moment où les garnitures de la boîte de vitesse ne cherchaient pas à embrayer. Sous ce rapport, elle était comme un cheval roulant son mors sous sa langue et les gens de la campagne lui appliquaient la même technique de conduite que celle dont ils usaient avec leurs animaux de trait. La plus remarquable qualité était sa faculté d'accélération. Dans ses jours de jeunesse, le modèle T pouvait démarrer plus vite que tout ce qui existait sur la route ; la raison en était simple.

Pour démarrer vous n'aviez qu'à placer le majeur de la main droite sur un levier monté sous le volant, tirer dessus énergiquement et pousser aussi fort que possible votre pied gauche sur la pédale de petite vitesse. C'étaient là des mouvements simples, positifs. La voiture répondait par un bond en avant, accompagné d'un râle.

... Après quelques secondes, vous enleviez votre pointe de pied de la pédale, vous relâchiez un peu l'accélérateur, et la voiture - qui ne possédait que deux vitesses avant - était directement catapultée en prise directe en une série de bonds affreux ; à partir de ce moment, elle était lâchée sur sa glorieuse trajectoire. La rapidité de ce démarrage, sa soudaineté presque ne furent jamais égalées par d'autres voitures de l'époque. La jambe d'un homme était incapable de manœuvrer un embrayage Ford suivant la méthode usuelle. Embrayer est d'habitude un mouvement un peu hésitant, dépendant pour beaucoup des réflexes nerveux du conducteur. Appuyer sur la pédale d'une Ford était un mouvement simple, rustique, un acte expansif qui devenait aussi naturel que de flanquer un coup de pied dans une vieille

Renfort de Direction

Ceux qui conduisent la FORD savent combien les vibrations de la tige de direction sont désagréables; ces secousses répétées finissent par casser les tabliers où sont fixées ces directions. Grâce à cet appareil, se fixant immédiatement sur la direction et sur l'avant de la carrosserie, ces inconvénients disparaissent.



PRIX de l'Appareil

Confidentiel.

3.25



j'ai vu dans le dernier catalogue...

porte pour l'ouvrir. Le conducteur d'un vieux modèle T était un homme assis sur un trône ; la voiture, avec sa capote levée, avait 2m10 de haut. Le conducteur était assis au-dessus du réservoir d'essence qui devenait partie intégrante de son corps. Lorsqu'il voulait prendre de l'essence, il descendait en enlevant tout ce qui se trouvait sur le sommet du siège ; celui-ci était retiré, le bouchon dévissé et on introduisait la jauge de bois pour sonder le liquide dans son puits. Il y avait toujours au moins deux de ces baguettes en train de traîner dans l'espace qui se trouvait sous le siège, partie particulièrement brinqueballante de la voiture. A cette époque, faire le plein d'essence était un acte agréable, car le conducteur pouvait se dégourdir les jambes - qu'il ait besoin d'essence ou non.

Juste en face du siège du conducteur se trouvait le pare-brise haut, dressé verticalement, sans aucun compromis. Personne ne parlait de résistance de l'air et les quatre cylindres tiraient allègrement la voiture à travers l'atmosphère avec un absolu mépris de toute loi physique.

... Autre trait bien caractéristique du modèle T : l'acheteur ne considérait jamais son acquisition comme une construction complète, définitivement achetée. Lorsque vous achetiez une Ford, vous pensiez que vous n'aviez qu'un début, une base de départ, une sorte de charpente vibrante, consciente sur laquelle on allait pouvoir boulonner un nombre à peu près infini de quincailleries diverses, qu'elles soient décoratives ou qu'elles consistent en d'utiles accessoires. En sortant de chez l'agent Ford, où l'on venait de vous livrer votre voiture, alors que vous seriez votre nouveau volant entre vos genoux, vous étiez prêt à affronter un grand nombre de préoccupations d'ordre inventif. Une Ford naissait aussi nue qu'un nouveau-né et une industrie très florissante ne tarda pas à grandir pour corriger les quelques rares déficiences et combattre ses fascinantes maladies...

Votre premier soin était d'acheter un réflecteur arrière, genre cataphote ; de ce fait, votre "postérieur" s'illuminait à la lueur des phares d'une voiture suiveuse. Ensuite, vous investissiez un capital de 39 cents dans quelque ornement de bouchon de radiateur, comme par exemple une jolie paire d'ailes qui donnaient à la machine un certain air de "Pégasse" et qui, en réalité, agissaient aussi comme un porte-bonheur pour le propriétaire. Pour 9 cents, vous achetiez un guide pour la courroie de ventilateur afin de l'empêcher de glisser en dehors de la poulie. Vous achetiez un produit anti-fuites pour le radiateur ; ceci faisait partie de l'équipement de chacun au même titre que les comprimés d'aspirine font partie de l'armoire à pharmacie. Vous achetiez une huile spéciale contre les rossignols, une baladeuse de tableau de bord, un nécessaire de réparation de pneus, un coffre à outils, que vous boulonniez sur le marchepied, un pare-soleil, une sangle métallique pour maintenir rigide la colonne de direction et, surtout, vous vous procuriez des bidons de secours pour l'essence, l'huile et l'eau, trois bidons plats qui reposaient dans une boîte spéciale sur le marchepied, au cours des longs et importants voyages. Le bidon d'essence était rouge, gris pour l'eau, vert pour l'huile.

... Mais, tout cela n'était que le début. Lorsque la voiture avait servi pendant à peu près un an, une autre étape d'équipement devait être franchie pour enrayer une alarmante désintégration (le modèle T était plein de tumeurs, mais toutes étaient bénignes). Un jeu d'arrêtors, anti-rossignols (prix 98 cents) était une panacée très populaire ; vous les accrochiez sur les tiges de manœuvre du carburateur et de l'allumage, sur la tringlerie de freins et sur les connexions de direction. Des blocs de caoutchouc insonorisants étaient posés sous le mince capot ; des

Ford
THE UNIVERSAL CAR



amortisseurs de suspension vous procuraient un "confort absolu total". Quelques personnes achetaient des couvre-pédales en caoutchouc. Personnellement, je ne les aimais pas. Certains autres propriétaires de Ford, de nature inquiète et d'esprit plein de suspicions, achetaient un miroir rétroviseur. Mais la plupart des possesseurs du modèle T n'en faisaient rien : ils ne se souciaient aucunement de ce qui se passait derrière eux, parce qu'ils avaient bien suffisamment à s'occuper de ce qui se passait devant. Ils conduisaient dans un état de délicieuse catalepsie. Un nombre important de Fordistes à l'esprit frondeur utilisaient un accélérateur à pied qu'ils avaient acheté et vissé sur le plancher. Il y avait une certaine folie dans leur décision, car le modèle T - tel qu'il se trouvait d'origine - avait déjà un jeu de trois pédales à pousser et il se trouvait bien des moments où les deux pieds étaient occupés dans la manœuvre classique du changement de vitesse, et où le seul moyen d'augmenter le régime du moteur était l'accélérateur à main.

Les accessoires appellent les accessoires. Les possesseurs de Ford n'achetaient pas seulement des accessoires tout faits, mais ils en inventaient pour répondre à leurs désirs particuliers. Je conduisis moi-même ma voiture directement de l'Agence Ford chez le forgeron de mon pays pour qu'il me fixe deux énormes supports en fer sur le marchepied, afin de transporter une cantine d'armée. Ceux qui possédaient un modèle fermé procédaient autrement, ils achetaient des poignées à boules pour ouvrir les portes, des anti-rossignols de vitres et des porte-bouquets de luxe avec vase anti-éclaboussures. Ceux d'une sensibilité délicate équipaient leurs voitures avec un dispositif appelé le "Donna Lee Automobile Disseminator", qui était un

petit vase poreux ; selon les grands magasins "Sears", il remplissait l'intérieur de la voiture avec une évanescence odeur de lavande... L'écart qui séparait les voitures ouvertes des modèles fermés n'était pas aussi grand que maintenant. Pour 11 dollars 95, vous pouviez convertir votre torpédo en une conduite intérieure et vous aviez l'impression d'avoir une nouvelle voiture. Une des qualités agréables de la vieille Ford était qu'elle n'avait pas de pare-chocs et ses ailes se ramollissaient avec les années, ce qui permettait au conducteur de se comprimer, puis de reprendre sa forme pour se parquer dans des endroits étroits.

Les pneus étaient des 30 x 3 1/2 : ils coûtaient à peu près 12 dollars et crevaient souvent. Tout conducteur emportait un nécessaire instantané de réparation, avec une petite râpe pour gratter la chambre à air avant de mettre la dissolution. N'importe qui était capable de mettre une pièce, pensait à avoir à le faire et effectivement devait le faire.

Durant mon association avec les Ford modèle T, les démarreurs automatiques n'étaient pas un accessoire de premier plan ; ils étaient chers et entachés de suspicion. Votre voiture vous était livrée équipée d'une utile manivelle et la première chose que vous aviez à apprendre était de savoir comment s'en servir pour obtenir un résultat. C'était là un tour de main très spécial et jusqu'à ce que vous l'ayez appris (généralement d'un autre propriétaire de Ford), vous aviez absolument l'impression de tourner une crécelle. Le tour de main consistait à laisser le contact d'allumage ouvert, à se rendre à la tête du gros animal à quatre roues, de tirer l'étrangleur qui était un minuscule petit morceau de fil de fer sortant du radiateur et de donner à la

manivelle deux ou trois nonchalants appels vers le haut. Puis, tout en sifflotant, comme si vous pensiez à autre chose, vous deviez retourner au poste de conduite, tourner la clef de contact, retourner à la manivelle et, cette fois, en l'attrapant et tournant vers le bas, lui en donner "un bon coup" de tous vos muscles. Si cette méthode était suivie, le moteur "parlait" presque toujours : d'abord, avec quelques explosions éparpillées, puis ensuite en un tumulte d'arme à feu que vous enraviez en courant à nouveau au poste de conduite et en modérant l'accélérateur. Souvent, si le frein à main n'était pas complètement serré, la voiture avançait vers vous lors de la première explosion et vous aviez à la repousser en vous appuyant dessus de tout votre poids. Je me rappelle encore ma vieille Ford venant presque me frôler le long du trottoir comme un cheval humant ma poche pour y trouver une pomme. Lorsqu'il gelait, mettre en marche à la manivelle devenait une impossibilité, sauf pour des géants. L'huile s'épaississait et il devenait nécessaire de mettre les roues arrière sur crics, ce qui, pour des raisons "planétaires", facilitait la mise en marche.

La fiction et la légende qui entouraient la Ford étaient sans limite ; les possesseurs avaient leur propre théorie à propos de tous ; ils discutaient de leurs mutuels problèmes de cette manière clairvoyante et pleine de ressources infinies avec laquelle les vieilles femmes discutent de leurs rhumatismes. Les connaissances exactes étaient assez rares et souvent s'avaient moins efficaces que la superstition. Le fait d'introduire une boule de camphre dans le réservoir était un expédient populaire ; cela semblait avoir un effet tonique, à la fois sur l'homme et sa machine. Il n'y avait rien d'ailleurs pour baser son jugement et

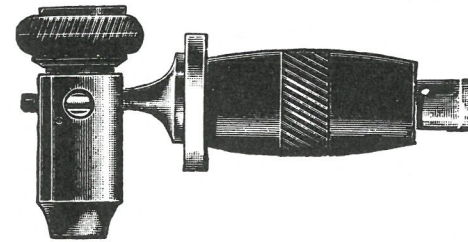
Ford
THE UNIVERSAL CAR



4350 bis

JEU DE 4 FILS BOUGIES " RAPID "

SE VISSANT SUR LES " STARITE "



Le jeu Confidentiel 10.50



MISE EN MARCHÉ

Confidentiel

3900 A	Manivelle de mise en marche complète avec poignée	16.15
3902	Axe de poignée de manivelle	1.05
3905	Goupille de la griffe de mise en marche	0.15
3906	Griffe de mise en marche	2.25
3908	Ressort de manivelle	0.35
3910	Gaine cuir noir support de la manivelle, avec courroie	9.10

EXPÉDITIONS RAPIDES
EN PROVINCE





exact. Le Fordiste conduisait en aveugle, il ne connaissait ni la température de son moteur, ni la vitesse de sa voiture, ni sa provision d'essence ou la pression de son huile (d'ailleurs, le moteur Ford était graissé par ce système aimablement nommé *barbotage*).

Le tableau de bord des premiers modèles était absolument nu, sauf pour une clé de contact. Sur les modèles suivants apparut un ampèremètre qui enregistrait d'alarmantes pulsations sous l'effet des secousses de la voiture.

Sous le tableau de bord était la boîte des bobines avec trembleurs que vous deviez régler.

Quel que soit ce que pouvait connaître un conducteur de la marche de son moteur, il ne le savait pas grâce aux instruments de contrôle, mais à la faveur d'incidents fortuits. Je me rappelle que le distributeur était un des organes vitaux sur lequel il y avait le plus de doctrines diverses.

Quand quelque chose "*clochait*", vous jetiez un regard au distributeur. C'était un invraisemblable petit "*truc*", simple de construction, mais d'un fonctionnement plein de mystère. Il contenait un galet, tenu par un ressort, et il y avait quatre contacts à l'intérieur de la boîte sur lesquels, pensaient beaucoup de Fordistes, le galet venait frotter. J'eus souvent, sur mes vieilles Ford, des ennuis de distributeur, mais je ne sus jamais pourquoi je puis me dépanner et comment, j'en appelais simplement à Dieu.

Il y avait presque autant d'opinions sur les distributeurs que de distributeurs eux-mêmes. Certaines personnes, quand les choses allaient mal, se contentaient de serrer les dents et donnaient au distributeur un gentil petit coup de clé à molette. D'autres l'ouvraient et soufflaient dedans. Il y avait une autre école par laquelle le distributeur devait être abondamment lubrifié : ceci était effectué par de fréquents baptêmes. Une autre école était formelle et déclarait que le distributeur devait fonctionner sec comme un os ; d'autres aussi le démontraient tout le temps pour l'essuyer. Je me rappelle une fois avoir craché dedans : non pas par colère, mais par esprit de recherche scientifique. Vraiment, le conducteur d'un modèle T atteignait les limites de la métaphysique. Quant aux fermiers, ils le traitaient avec une philosophie de cheval de trait. "*Laissez-la refroidir et elle ira bien après...*"

Le possesseur d'une Ford T avait constamment le palier d'avant du moteur présent à l'esprit. Ce palier, tout à l'avant, était celui qui grippait toujours, car l'huile ne l'atteignait pas lorsque la voiture montait une rampe (c'est ce que l'on m'avait tout au moins toujours dit). Vous deviez constamment surveiller ce palier. C'était comme un pauvre cœur malade : vous pouviez l'entendre commencer à battre lorsque vous vous arrêtez et laissiez la voiture se rafraîchir un peu. Vous aviez beau veiller à la bonne lubrification, le palier d'avant grillait toujours. Mon palier avant vient de griller et je vais avoir à le remplacer, disiez-vous d'un air connaisseur, et vos amis avaient toujours un nombre impressionnant de recettes susceptibles de rendre utilisable votre pauvre palier d'avant.

L'époque du printemps, dans les beaux jours du modèle T Ford, était une saison de délire. Posséder une voiture était encore une joie réelle, car les routes étaient tellement extraordinaires et mauvaises. D'autre part, les Ford avaient un peu de folie dans leur conception même : une voiture qui était susceptible de passer de marche avant en marche arrière sans le moindre hiatus perceptible était bien faite pour atteindre les limites de l'imagination humaine.

Les adolescents se plaisaient à quitter les routes principales et à foncer à travers champs. Enfin, la plupart des conducteurs utilisaient la pédale de marche arrière absolument comme le véritable frein à pied. C'était d'ailleurs un curieux jeu d'user convenablement et également toutes les garnitures de changement de vitesses planétaires, ce qui conduisait en définitive, tôt ou tard, à remplacer tout l'ensemble.

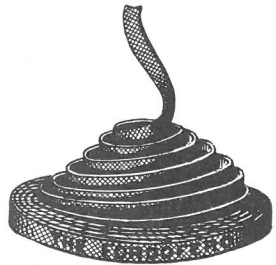
Les jours étaient dorés, les nuits obscures et étranges. Je puis encore me rappeler avec effroi ces crises que nous connaissions lorsque vous fonciez sur un poteau télégraphique et que vous emballiez le moteur pour avoir une lumière suffisante aux phares afin de pouvoir lire la destination.

Depuis ces jours, je ne connus jamais rien de semblable, plus rien de planétaire. Aussi je crois qu'il est temps de lui dire : "*Adieu, ma bien-aimée.*"



THE "FORDOFERO"

N° 3416



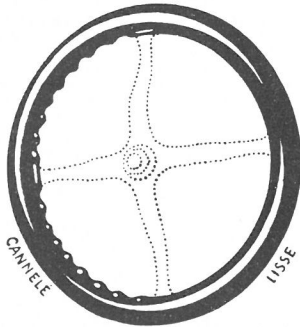
Garniture spéciale des Freins de Transmission

QUALITÉ EXTRA

La pièce 0^m 60 environ
Confident. **2.15**

Volants de Direction

3501



Ne pas confondre !

Nos volants sont en hêtre courbé, fermés à queues d'hironde, et vernis au four trois couches — c'est-à-dire émaillés. Ils sont les plus durables. Se font en couleur, bois et noir ébonite.

PRIX : Lisse Confidentiel. **13 fr.**
Cannelé " **16.50**

CHAPEAUX DE ROUES

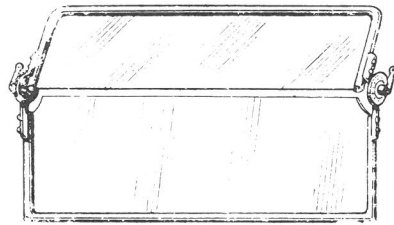
nboutis nickelés, américains
La pièce Confidentiel **2.20**

chapeau de roue cuivre poli. Confidentiel **2.10**



7810 X PARE-BRISE

TYPE SÉRIE
complet, avec glaces Saint-Gobain



LA PIÈCE, prêt à poser Confidentiel. **2.15**

SUPPORTS de PARE-BRISE



LA PIÈCE
Confidentiel :

6.25

Spécifier :
Droit ou Gauche



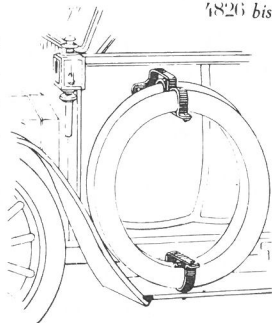
7810 X Boulon avec écrou de charnière de pare-brise . . . **0.50**

Jeu de Porte-Pneus

4826 bis

L'un se fixant sur la carrosserie, l'autre sur le marchepied.

LE JEU
Confidentiel :
12 fr.



Spécialités pour Ford

Bouchons de Radiateurs

La pièce. Confidentiel. **1.75**



R 3926

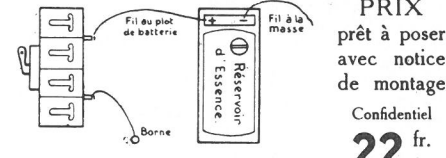
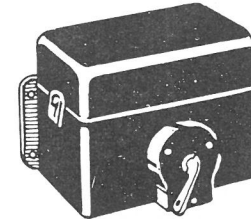


Schéma de Montage de la Batterie
Revente . . . **32 fr.**

PRIX
prêt à poser avec notice de montage
Confidentiel
22 fr.

BOBINE



4725

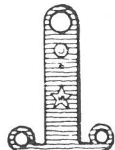


4728

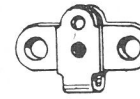
Ford
THE UNIVERSAL CAR



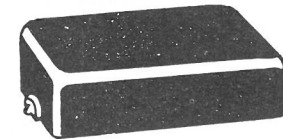
4731



4734



4737



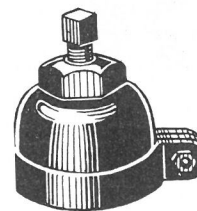
4727 - B



4733

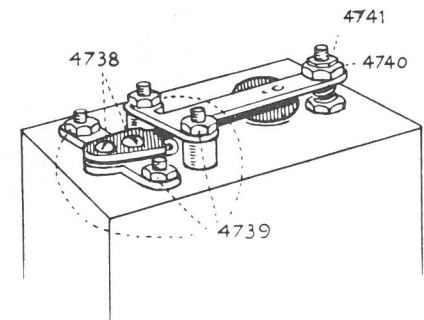
ARRACHE-ROUE ARRIÈRE POUR FORD

Z. 612.



Modèle renforcé en acier, garanti.

Confidentiel
11 fr.



Porte-Bagages "Le Spécial"

pour FORD

Se monte sans percer un trou

Ford
THE UNIVERSAL CAR





Ballot

Le liquide jaunâtre coule dans le verre à pied. Servir un Picon, c'est un art. Le geste mesuré, précis, calculé, du patron accompagne le débit de l'apéritif, qui, d'abord mince filet, s'enroule au fond du verre légèrement grossissant. Artifice trompeur, courant chez les limonadiers. Peu à peu, épousant les parois du ballon, le niveau monte, jusqu'à former un petit faux-col.

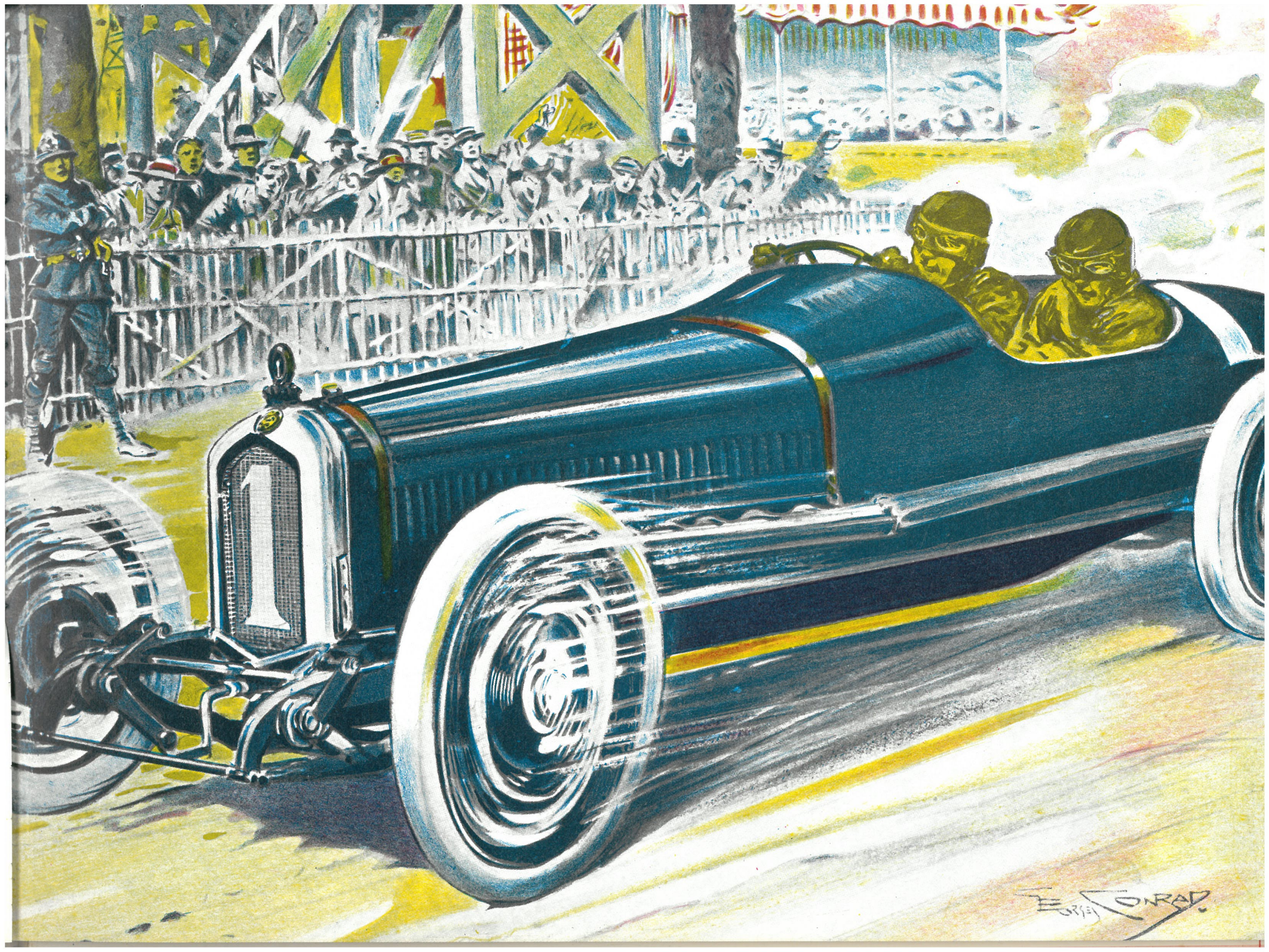
Mouvement sec du poignet pour remonter la goutte, crissement agaçant du bouchon sur le goulot humide, et la bouteille repose de nouveau sur son étagère.

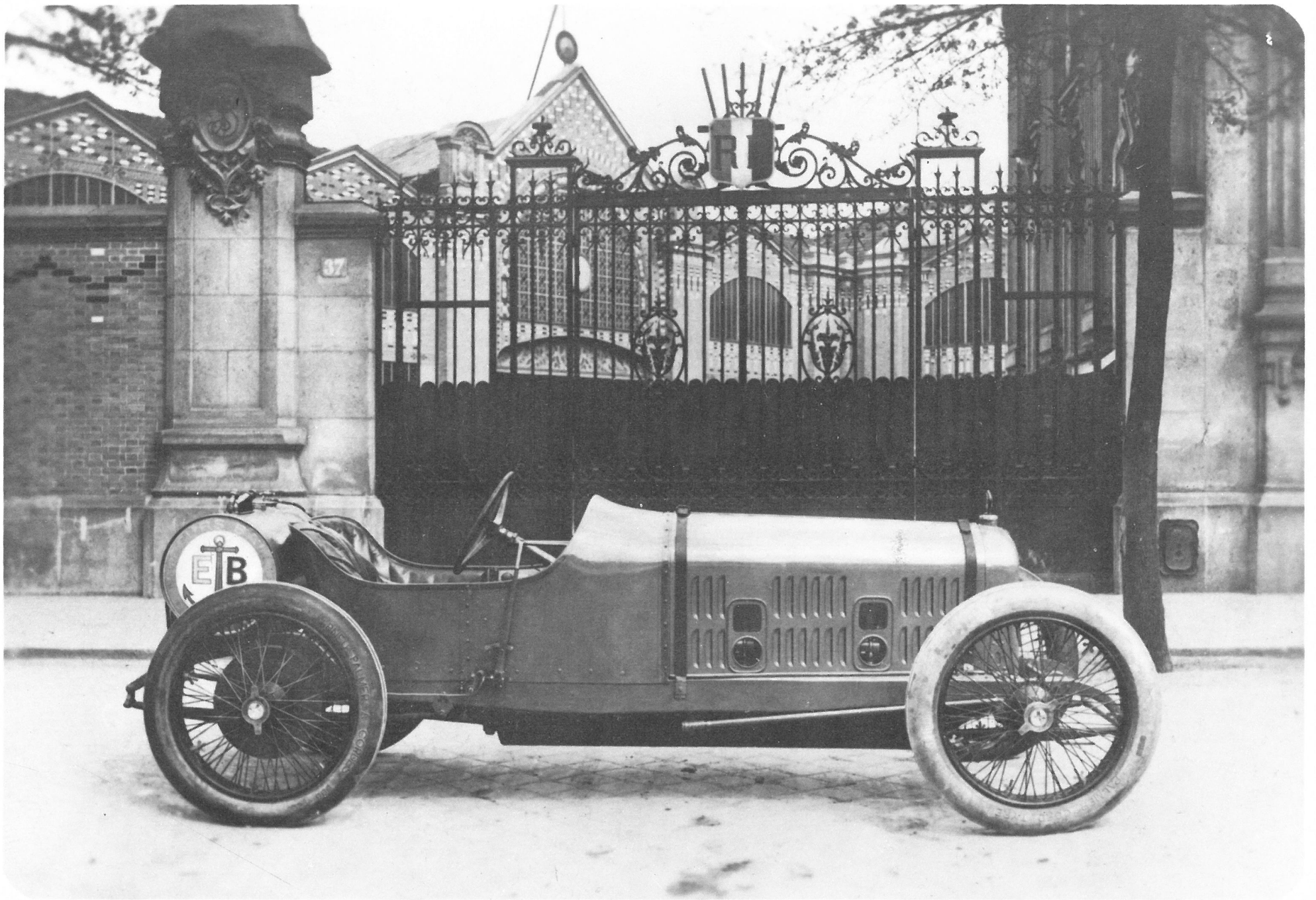
A l'autre extrémité du zinc, affalée sur son tabouret la caissière est à cent lieues de là. Enfouie jusqu'aux oreilles dans un feuillet hebdomadaire et bon marché, elle s'abandonne dans les bras d'un beau ténébreux, sur la banquette arrière d'une Hispano. Œil de velours et gomina.

Ce sont les premiers soleils d'avril et le patron pense qu'il est grand temps de changer le papier attrape mouches surpeuplé datant de l'année dernière. Il fait doux. Sur la vitre de la porte ouverte l'une des boules de billard émailées est partie Dieu sait où. La colle était de mauvaise qualité.

Soudain un grand vacarme venu du boulevard emplit l'établissement et fait tinter les verres. Instantanément le petit bistrot se vide de ses occupants qui se bousculent sur la terrasse délimitée par quelques plantes vertes chétives. Tous regardent en face, de l'autre côté du boulevard Brune. Tous, sauf la caissière, qui, les yeux battus, récupère.

En face, au 39, c'est l'usine. Aujourd'hui, pressés par le temps et les événements, Edouard Ballot et Ernest Henry procèdent à leurs premiers essais, sur le boulevard Brune lui-même, entre la Porte de Vanves et la Porte d'Orléans. Dans un environnement apocalyptique, avec fumées, vapeurs, éclairs et détonations.





◁ La 4L.9 devant l'usine

4L.9 - de droite à gauche : Guyot, Thomas, Ballot, Flohot, Laly. ▷



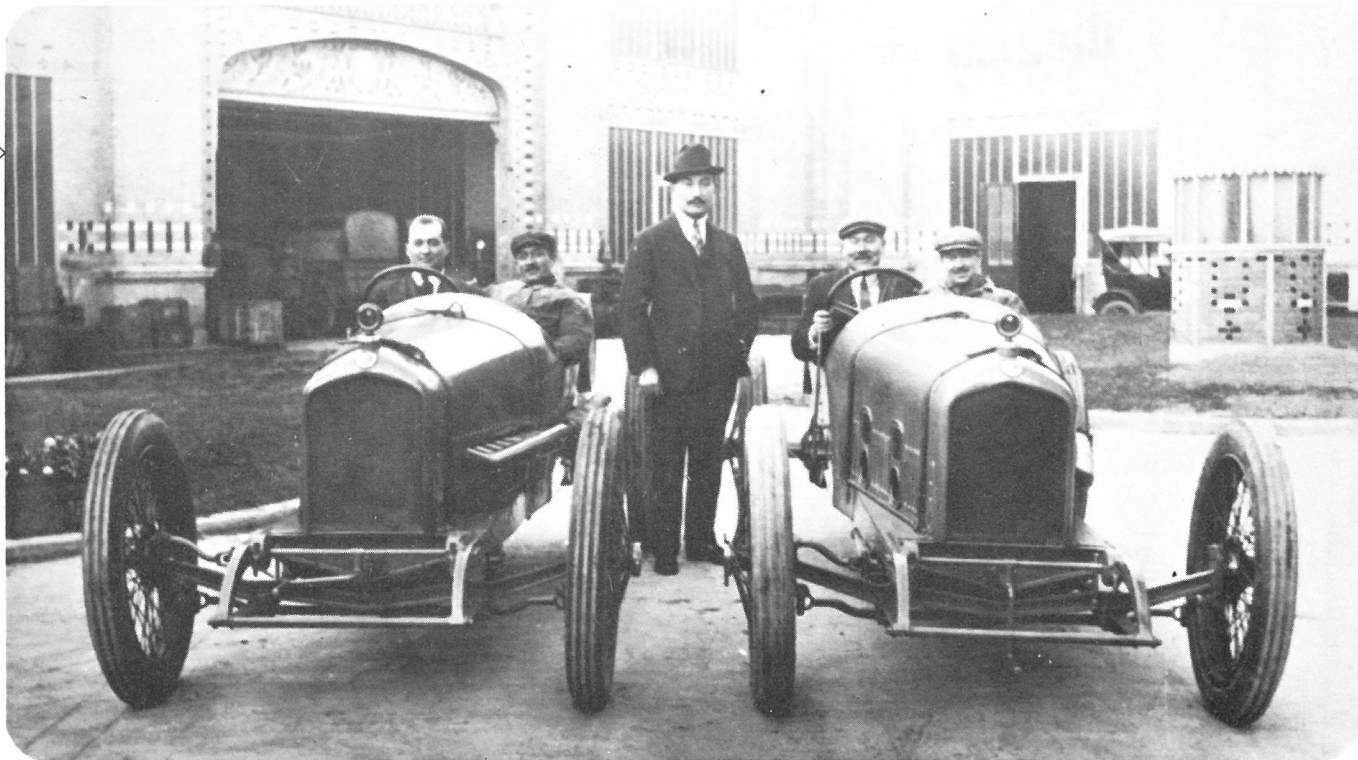
les
Voitures

Ballot

“UN COMMIS VOYAGEUR EN VOITURE DE COURSE”

Après la guerre de 1914, les généraux reçoivent des brouettes de décorations. Le deuxième classe, à qui l'on ne demande pas son avis, rentre chez lui, bafoué, désabusé, mais heureux de s'en être tiré. Chacun pense en lui-même, “rien ne sera plus comme avant”.

Effectivement tout a changé, dans tous les domaines. La technique de construction des moteurs a fait un bon en avant, grâce au développement intensif de l'aéronautique. De nationalité Suisse, Ernest Henry n'a pas été concerné par les hostilités, ce qui lui a permis de travailler tout à loisir sur ses projets d'avenir. Aussi lorsque René Thomas vient lui mettre sous



le nez un petit carton d'invitation pour les 500 Miles 1919, boucle-t-il ses valises sur le champ emmenant dans sa serviette les “bleus” d'un huit cylindres en ligne.

René Thomas devenu “commis-voyageur en voitures de course” frappe bien entendu à la porte de Peugeot. Malheureusement, à Montbéliard on est en pleine réorganisation. Il faut prévoir, avant toutes choses, le démarrage des nouvelles chaînes, reconverter le programme de guerre en programme de paix. Après quelques tergiversations, c'est un refus catégorique. C'est d'ailleurs le sort commun de tous les constructeurs éprouvés par quatre années de guerre.

Quels mobiles poussent René Thomas à se présenter devant la grille tarabiscotée du 39 boulevard Brune ? Par quel mystérieux hasard est-il amené à tirer la sonnette d'une maison connue comme fabriquant toutes sortes de

moteurs industriels ou automobiles mais aucune automobile complète ? Toujours est-il qu'Edouard ne dit pas non. Il ne dit pas oui, non plus, mais “revenez donc demain, Monsieur, je vous ferai connaître ma décision. . .”

Le lendemain, René Thomas se présente devant Edouard Ballot. Cette fois Ernest Henry l'accompagne, pour éventuellement soutenir le projet. On imagine facilement l'état d'esprit des deux compères. Mais, entre-temps, Ballot qui (vieux mécano formé à la dure école de la marine nationale) savait par expérience reconnaître un bon moteur d'un mauvais, avait déjà fait son choix. “Messieurs, ma réponse est oui”.

C'est un coup de poker. Un risque énorme. Nous sommes à la veille de Noël, et les voitures doivent être dans la cale du dernier bateau en partance pour les Etats-Unis, au plus tard le 24 avril.



LES CENT JOURS

105 jours plus tard, la première Ballot 8 cylindres dévale en trombe le boulevard Brune, ameutant tout le quartier.

Toute l'usine est bientôt sur le trottoir. Il y a là Edouard Ballot et Ernest Henry, René Thomas, mais aussi Robert Laly qui fut le mécanicien de Thomas à Indianapolis. Fernand Verdier le "bras droit", l'homme de confiance du patron est également présent. discret et efficace, à son habitude.

La voiture monte, descend, de plus en plus vite au fur et à mesure que le moteur se débride, que le pilote prend de l'assurance. Dans une gerbe d'étincelles, une roue se détache. Les ennuis commencent.

Construire en trois mois et quelques jours, une voiture de course complète est une performance remarquable. Personne, dans le monde grouillant et bavard de l'automobile, n'était au courant. Ballot ayant exigé le secret absolu, tout a été dessiné, étudié, exécuté, monté sur place, à l'usine. Jusqu'au dernier jour la participation d'Henry à cette entreprise a été tenue à l'abri de toute indiscretion.

La deuxième séance d'essais a lieu sur la ligne droite Evreux-Nonancourt. Trop "longue" la boîte de vitesses empêche la voiture de donner son maximum. Henry ne veut pas entendre parler de modifications, de peur que son vilebrequin ne tienne pas le coup. De toutes façons, il n'est plus temps de reprendre quoi que ce soit, il faut embarquer.

Le vin est tiré.

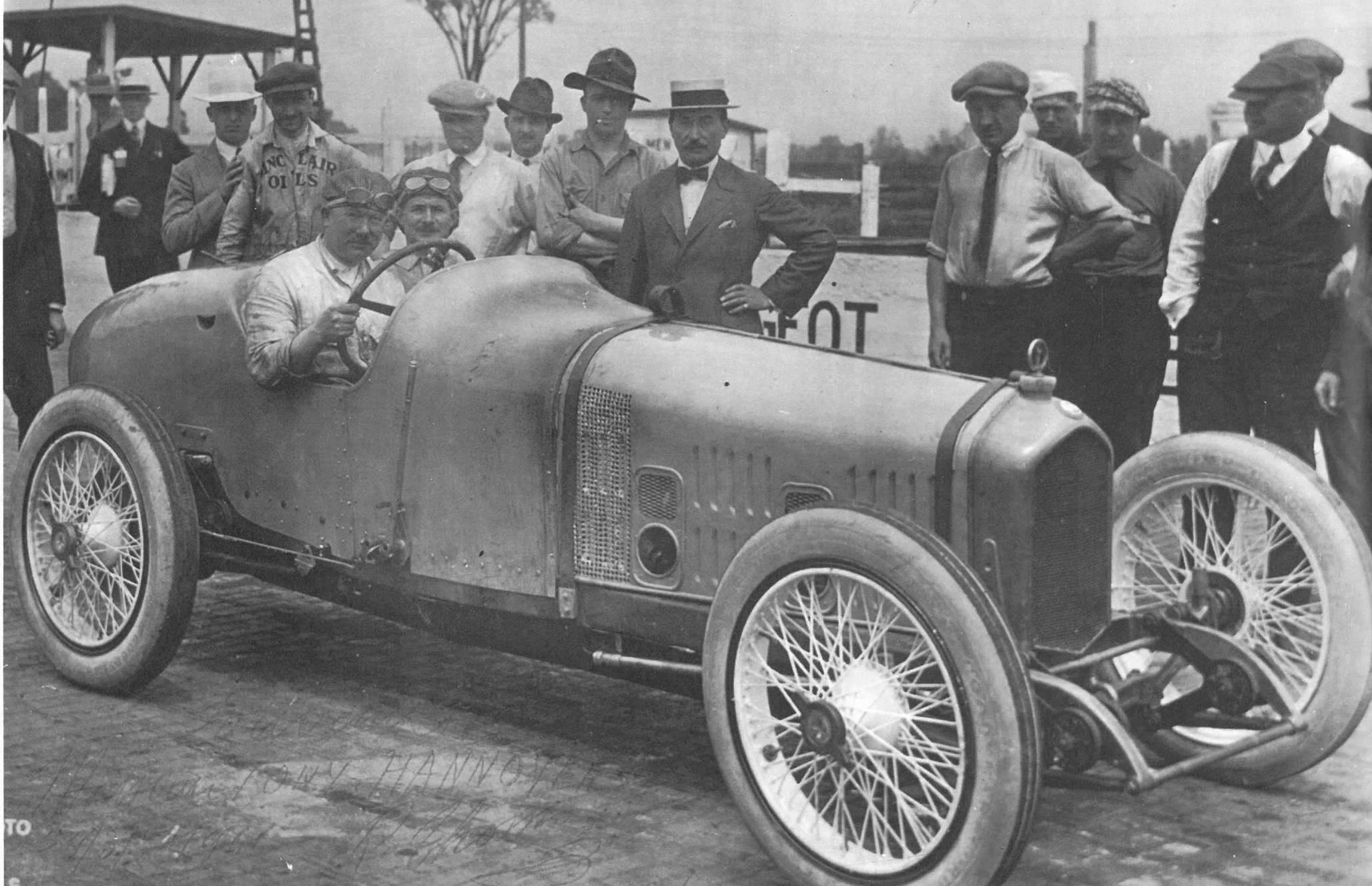
LA 8 CYLINDRES 5 LITRES

A part le moteur, Henry ne s'est pas foulé. Il a eu raison. Reprendre la ligne éprouvée et sûre des Peugeot lui a fait gagner un temps précieux.

Le moteur est un huit cylindres en ligne, double arbre. La solution est nouvelle et l'on attribue souvent ce nouveau style à un "pompage" du huit cylindres Bugatti, étudié pour



VOITURE BALLOT 3 LITRES
8 CYLINDRE 1920) 2^e en 1920 a 1^{er} 30
du PARRAIEK
R.A.



TOY HANNOYET
TO

l'aviation. A mon avis, Henry n'avait besoin de personne pour créer un nouveau dessin, et surtout pas de Bugatti. Ce dernier bricolait encore des voitures pour diminués physiques genre B.B. Peugeot, qu'Henry construisait déjà des voitures de Grand-Prix. Enfin on ne prête qu'aux riches.

Huit cylindres en ligne. Course 140 et alésage 74. Quatre soupapes par cylindre, inclinées à 60°, celles d'admission plus larges que celles d'échappement. La cylindrée est 4900cc.

L'embieillage est monté sur roulements à billes. Le vilebrequin démontable en deux parties, est porté par cinq paliers.

Le bloc est borgne, fondu en deux blocs de quatre cylindres.

A l'avant comme à l'arrière la voiture est suspendue par des ressorts semi-elliptiques.

Il y a un frein sur la transmission et un tambour sur chaque roue arrière.

Nourrie par deux carburateurs Claudel, la voiture développe 140 HP à 3000 T/M.

La carrosserie est des plus rustiques et une bonne photo en dit plus qu'un long discours.

UNE GRANDE VICTOIRE POUR HENRY UNE PETITE VICTOIRE POUR BALLOT INDIANAPOLIS 1919

Durant toute la traversée de l'Atlantique, une question turlupine l'équipe Ballot. "Comment remédier à cette boîte trop longue ? Enfin, nous verrons sur place. Pour l'instant allons-nous promener sur le deck. . ."

Sur place, en fait de réconfort, il y a surtout quatre Peugeot et quelques américaines décidées à vendre chèrement leur peau. Les résultats des essais s'avèrent décevants. Thomas emprunte pour quelques tours les roues de la Sunbeam de Chassagne, et récupère trois secondes au tour. Est-ce là la solution ?

Peut-être. Et l'on fait exécuter de nouveaux jeux de roues. Hélas, hélas, les nouvelles roues fabriquées par le concessionnaire Peugeot de Philadelphie, se révèlent d'une incroyable fragilité. Peu consciencieux, l'artisan a monté

ÉTABLISSEMENTS BALLOT

Société Anonyme au Capital de 12.600.000

Adresse Télégraphique: BALFA-PARIS-66. — Code A.B.C.
Téléphone : VAUGIRARD 26-01. — 02. — 03. — 04.

Registre du Commerce : Seine 103.172

27 à 39, Boulevard Brune, PARIS (XIV^e)



des rayons "standard", bien trop faibles pour supporter l'effort de la course.

Néanmoins, à cause des excellents temps réalisés aux essais les Ballot aux mains de René Thomas, Louis Wagner, Paul Bablot et Albert Guyot, sont favorites. René Thomas qui a été crédité du meilleur tour est placé en "pôle position", c'est-à-dire le premier sur la ligne de départ.

Premiers tours à un train d'enfer et déjà le mécanicien de Wagner saute hors de la voiture : une roue cassée. Chassagne, pilote de réserve, remplace Bablot indisposé, et après quelques tours percute la voiture de Thurman. Dans cet extraordinaire carambolage, Chassagne et son mécanicien sont projetés par-dessus l'anneau de vitesse et reprennent leurs esprits quelques instants plus tard, dans les buissons plantés en contre-bas.

Wagner prend le volant de Guyot, et toute l'équipe change de roues. René Thomas, prend une sage décision et remonte les anciennes roues, en dépit de la perte de vitesse qu'elles représentent. Tout a l'air d'aller bien, et c'est le moment que choisit la pompe à huile pour rendre l'âme. Une pompe à main de secours est prévue, et durant tout le reste de l'épreuve le mécanicien pompe à tours de bras.

Un accident curieux vient s'ajouter aux péripéties de la course. La Frontenac de Chevrolet perd une roue à cause d'un moyeu brisé. Un

morceau de ferraille vient déterrer le fil électrique traversant la piste dans une rigole, et le projette en l'air. Elmer Shannon qui arrivant à toute vitesse se prend le cou dans le fil et a une artère coupée. Chose incroyable mais vraie, il peut boucler son tour avec l'aide de son mécanicien et regagner son stand. Il doit à la rapidité d'intervention de l'assistance sanitaire de ne pas périr vidé de son sang.

Pour une première course, le palmarès est encourageant. Guyot est quatrième avec la seule Ballot admise à partager les primes en dollars. Pour Henry c'est une grande victoire, il a fourni trois des quatre premières voitures car Wilcox et Goux sont premier et troisième. La deuxième voiture est une Stutz conduite par Hearne.

Alors on remballer les outils, et sur le bateau qui rentre en Europe, on pense déjà à l'année prochaine.

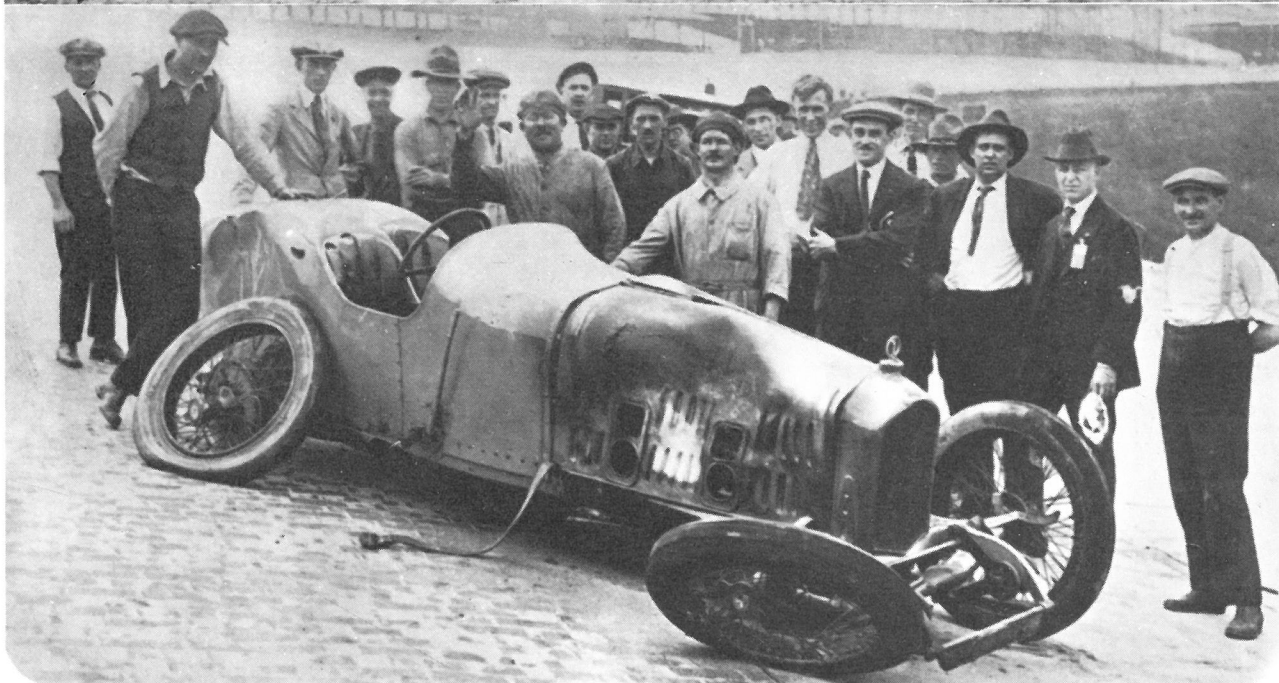
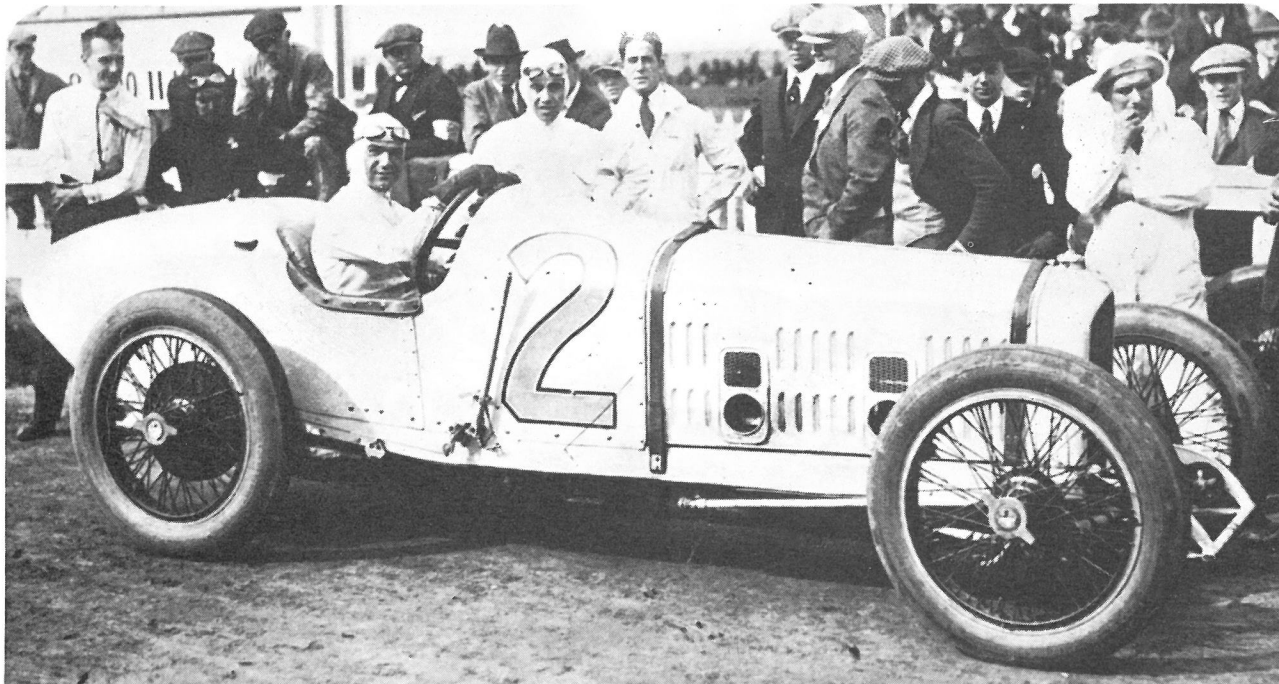
A PRENDRE, OU A LAISSER. . . HENRY LANCE UN ULTIMATUM

Entre Edouard Ballot et Ernest Henry, le torchon brûle. Cette année Indianapolis se coure en formule 3 litres afin d'attirer les concurrents Européens. C'est tout au moins l'avis des organisateurs. Il faut donc construire une nouvelle voiture et c'est là que personne n'est d'accord.

Ballot a sa défaite sur le cœur et regarde d'un sale œil cet individu qui a su si bien armer le bras de la concurrence. Puisque les quatre cylindres Peugeot sont meilleures que ses huit cylindres, il n'y a qu'à construire des quatre cylindres Ballot ! Henry ne l'entend pas de cette oreille, n'acceptant aucun compromis il met son patron au pied du mur : ce sera une huit cylindres trois litres ou rien du tout. A prendre ou à laisser, je rends mon tablier. Ballot s'incline. Henry se met au travail.

Trois voitures, tel est le programme. Une version "échelle réduite" des cinq litres avec des améliorations de détail. Bien entendu on n'est pas surpris de rencontrer un air de famille avec les Peugeot.

Deux arbres à cames en tête. Huit cylindres en ligne. Course 112 et alésage 65. Cylin-



drée 2 960 cc. Quatre soupapes par cylindre inclinées à 60°. Bloc borgne en deux parties de quatre cylindres. Le moteur développe 107 HP à 3 800 t/m.

A l'intérieur du châssis de construction classique, est monté un berceau supportant le moteur et la boîte de vitesses.

Des ressorts semi-elliptiques tant à l'avant qu'à l'arrière supportent la voiture.

Passant résolument du bolide spartiate, avec son réservoir rond et ses deux baquets, à la carrosserie aérodynamique et fuselée Ballot inaugure ce qui sera la voiture de course moderne jusqu'en 1957.

LE RENDEZ-VOUS MANQUE INDIANAPOLIS 1920

De l'avis de la "Direction", il vaut mieux contrôler les événements sur place. Cette année Ballot, et Henry se rendront aux Amériques.

A peine a-t-on refermé derrière soi la grille du boulevard Brune que déjà tout va mal. Une grève des dockers paralyse le port du Havre et il faut rallier Boulogne en brûlant les étapes. Le dernier bateau en partance, n'attendra pas, si l'on est en retard.

Ballot engage officiellement deux voitures, la troisième est inscrite par Ralph De Palma. Chassagne et Thomas pilotent pour Ballot. Encore une fois la malchance s'acharne sur cette marque.

René Thomas est vexé d'avoir De Palma comme compagnon de marque. Afin de prouver sa supériorité il va entraîner l'américain dans un duel imbécile, dans le but d'obtenir la "pole position". Prenant trop généreusement le virage n° 1, un pneu éclate et René Thomas exécute une fort belle série de tonneaux. En matière de compensation, Ralph De Palma s'offre le record du tout à 160 à l'heure.

Nuit et jour, les mécanos s'affairent sur la

voiture de Thomas tandis que celui-ci se refait une santé avec des T.Bone steacks larges comme une roue de 2 l.

Bien entendu, le grand jour venu, la guigne est encore au rendez-vous. Dès le premier tour, le tour de lancement, Ralph De Palma déchire un pneu sur un éclat de ferraille traînant sur la piste. Changement de roue éclair, et l'américain amorce une sensationnelle remontée, grignotant ses adversaires un par un, tour par tour, voiture par voiture. Entre le 350ème tour et le 450ème les trois Ballot sont placées dans les quatre premières places.

Le champagne est au frais. Ballot cherche déjà quel est son meilleur profil, celui à présenter aux photographes. "Pour l'instant tout va bien, pourvu que ça dure..." comme se plaisait à le dire ce couvreur qui, tombé de son toit, passait devant le troisième étage.

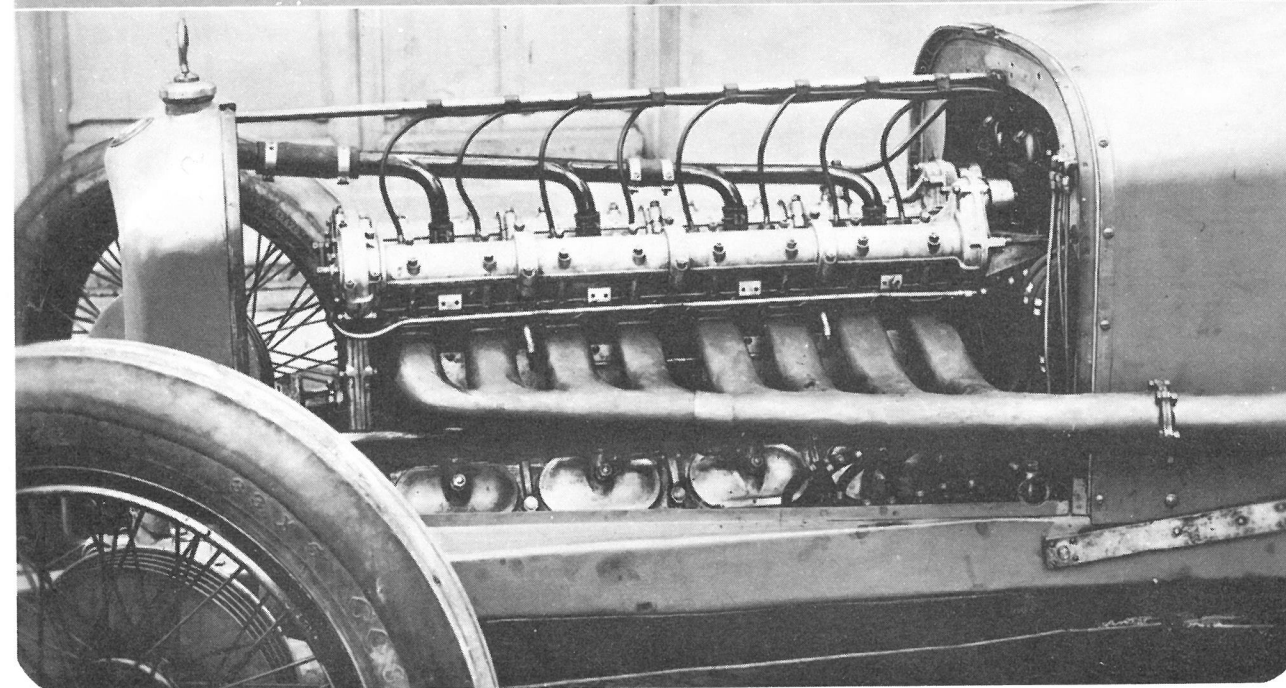
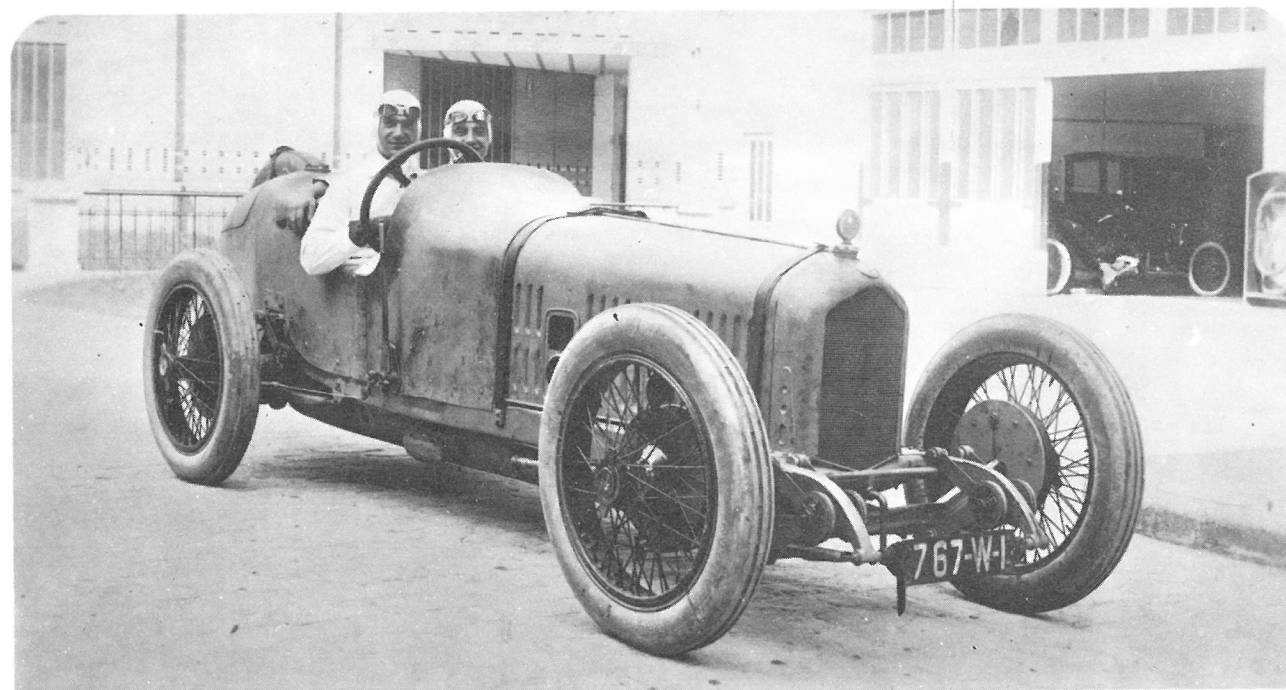
A 14 tours de la fin, retournement de situation. Le moteur s'arrête. De Palma s'écrie "panne d'essence!" et déjà son mécanicien court vers le stand, un bidon à la main. De Palma ouvre son réservoir, il est aux 3/4 plein. C'est la magnéto alimentant les quatre cylindres du devant. Essais de démarrage et la voiture prend feu instantanément.

Pendant ce temps Gaston Chevrolet qui se trouve maintenant en tête, fait de son mieux pour distancer Chassagne et Thomas lancés à ses trousses. Les derniers tours sont disputés âprement. Henry donne à ses pilotes le signal de la curée. Chassagne tente le tout pour le tout, mais Thomas est handicapé par sa magnéto capricieuse.

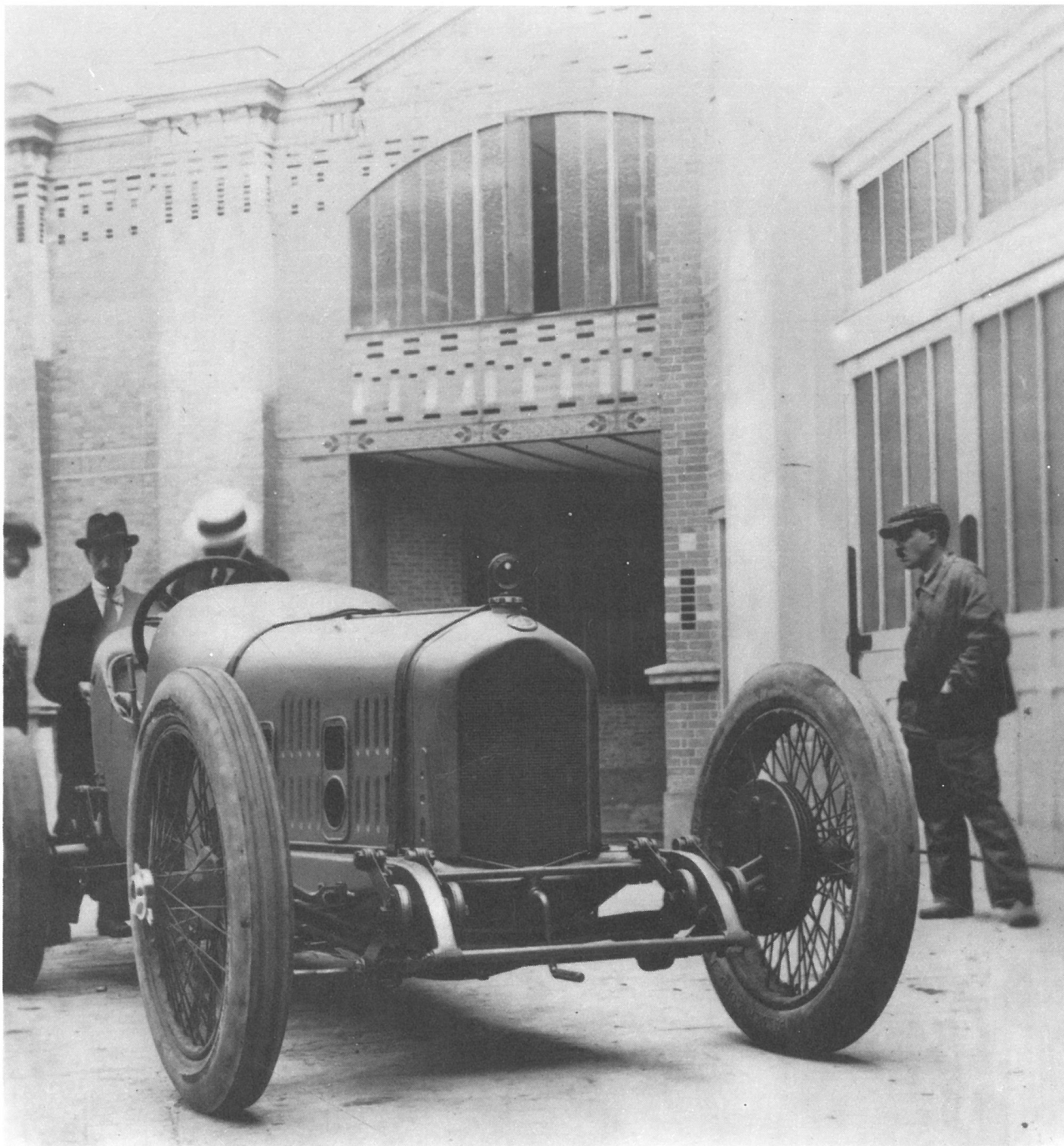
Un ultime incident vient ruiner les espoirs de Ballot : prenant des risques, Chassagne sort d'une courbe négociée avec un peu trop d'optimisme heurte la palissade. Au détriment de son train avant.

Le mauvais œil n'aura pas lâché Ballot un seul instant.

Encore une fois c'est un succès d'estime. René Thomas est heureux d'offrir une seconde place à son patron. Au second rendez-vous de l'Amérique, la chance était absente. Un rendez-vous manqué.



Moteur 3 litres, 1921



A.C.F. 1921. . .

TOUT EST PERDU FORT L'HONNEUR

Le Mans. Le premier Grand Prix de l'A.C.F. va se disputer sur le circuit de la Sarthe. Sevré de course automobiles, le public s'est déplacé en masse pour se replonger dans le bain. Le plateau est alléchant, dix huit voitures représentant l'Amérique, l'Italie, la Grande-Bretagne et la France. C'est tout au moins ce qui est prévu au programme.

Au dernier moment, Fiat déclare forfait. D'ailleurs malgré un départ optimiste, et une avalanche de promesses de participations, tout semble compromis. A une semaine du grand jour, à la clôture des inscriptions, seule l'équipe Duesenberg est prête et régulièrement inscrite.

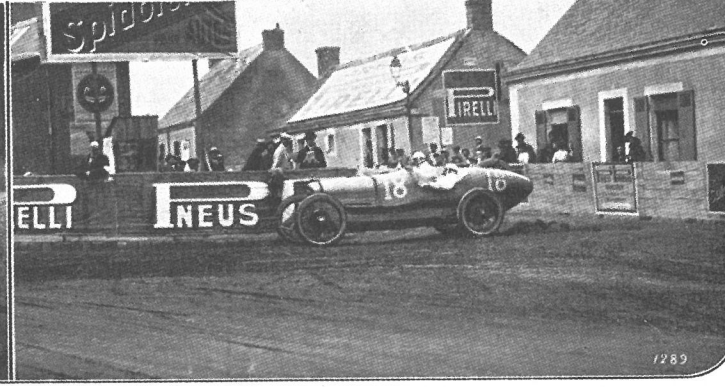
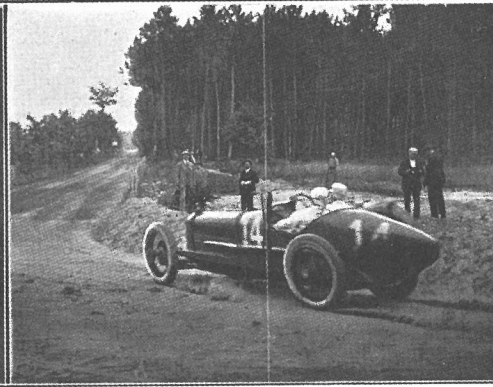
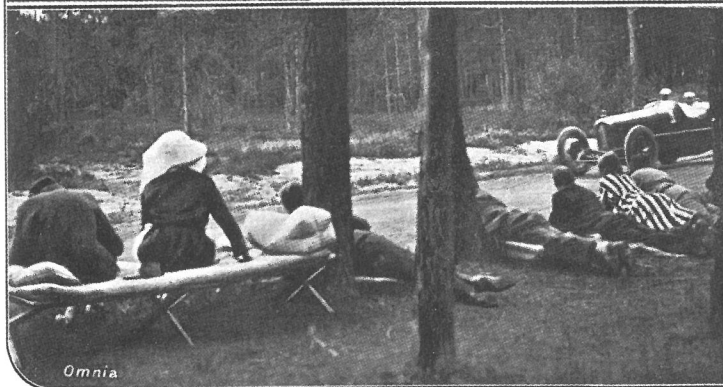
Tout rentre naturellement dans l'ordre et le jour de l'épreuve tout le monde est là. Ballot ne semble pas favori, il est venu avec trois 3 L 8 cylindres et une nouveauté dont nous aurons l'occasion de reparler plus tard : une 2 L 4 cylindres. Les 8 cylindres donnent 10 HP de moins que les Duesenberg et encore elles ne sont pas prêtes. Pour l'entraînement il faut ressortir une "vieille" 4 L 9. Chassagne, Goux et Wagner, font équipe avec Ralph de Palma.

Pour le folklore, Mathis est venu "étonner l'Amérique" avec une petite 1.500.

Les britanniques sont représentés par l'alliance Sunbeam-Talbot-Darracq, une sorte d'entente cordiale entre Suresnes et Wolverhampton. Là encore règne l'incertitude et la valse hésitation, un pas en avant deux pas en arrière, j'y vais j'y vais pas. Louis Coatalen ne veut pas engager ses voitures, mais cède sous la pression de ses pilotes. Les voitures sont engagées sous deux noms différents Talbot et Talbot-Darracq. Sunbeam ne veut pas se prêter à cette expérience.

Le jour des essais, Murphy "crache" sa Duesenberg dont un frein s'est bloqué. Son massager qui est le quatrième pilote de la marque est sérieusement blessé. André Dubonnet le remplace et l'on murmure qu'il paya fort

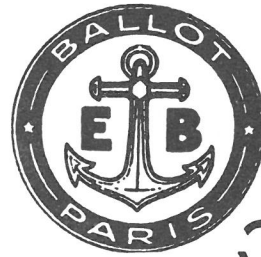
A MI-COURSE : LE CHAMPION FRANÇAIS CHASSAGNE EST PASSÉ EN TÊTE



LA FOULE, MASSÉE DANS LES BOIS DE SAPINS, APRÈS LE VIRAGE DE MULSANNE, REGARDE CHASSAGNE PASSER EN VITESSE

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

Le Circuit du Mans comportait 30 tours : dès le 2^e, le champion français Chassagne était dans le groupe de tête; au 12^e il prenait le commandement devant Boyer et Murphy, effectuant régulièrement chaque tour (17 kil. 262) en moins de 8 minutes. Il semblait avoir la course à sa merci, quand à la fin du 17^e tour, il s'arrêta à son ravitaillement et abandonnait, son réservoir d'essence étant crevé. Chassagne pilotait une Ballot de trois litres (8 cylindres en ligne), munie de pneus Pirelli. — Les photographes du bas représentent de gauche à droite : Un passage en vitesse de De Palma (Ballot, pneus Pirelli), 2^e du Grand Prix, en 4 h. 22 m. 08 s. — Un virage de Wagner, au Tertre. — Goux abordant le virage de Pontlieue. Goux termina 3^e en 4 h. 28 m. 38 s., devant la Duesenberg de Dubonnet. Goux pilotait une petite Ballot de deux litres de cylindrée seulement (4 cylindres 69 x 120), munie de pneus Pirelli.



les
voitures

Ballot

cher cette faveur. Jules Goux est également victime d'un accident lorsqu'il reconnaît le parcours dans une Delage. Pour éviter une charrette il percute le bas côté de la route. Aux derniers essais, on se passe les "tuyaux" Murphy a tourné en 7 minutes 20 et Goux, le meilleur rival, en 7 minutes 30. Peut-être ces nouveaux freins, qui équipent les Duesenberg, qui paraît-il sont hydrauliques ? Fiévreusement, les amateurs suputent les chances de chacun.

Pour la dernière fois le départ d'un Grand Prix est donné deux par deux. De Palma qui se trouve sur la même ligne que la Mathis, laisse la petite voiture sur place, poussé derrière lui par Guinness et Thomas. Guyot sur Duesenberg mène la vie dure à Chassagne, malgré sa boîte à trois vitesses. Dès le deuxième tour Duesenberg mène avec Murphy et Boyer, dans l'ordre suivant : Chassagne, De Palma, Boillot, Seagrave, Guinness, Wagner, Mathis et Thomas.

L'équipe Talbot-Talbot-Darracq, a des ennuis de pneus, et inaugure un ballet de mécaniciens qui n'aura de cesse qu'à la fin de l'épreuve. Après un arrêt pour changer ses roues avant, Murphy repart en tête, talonné par Chassagne, qui réussit à le doubler à Arnage. La foule trépigne, on sent que Ballot tient sa revanche. Au dix septième tour Chassagne stoppe à son stand et coup de théâtre, abandonne. Son réservoir est crevé.

Derrière son stand, Louis Coatalen est très agité. il court de droite à gauche pour emprunter des pneus pour son équipe. De l'autre côté du circuit Jules Moriceau, le mécanicien de Seagrave, est en train de colmater une brèche dans son réservoir d'huile. Murphy surgit en trombe, une pierre vole sous ses roues arrière et vient assommer le pauvre mécano.

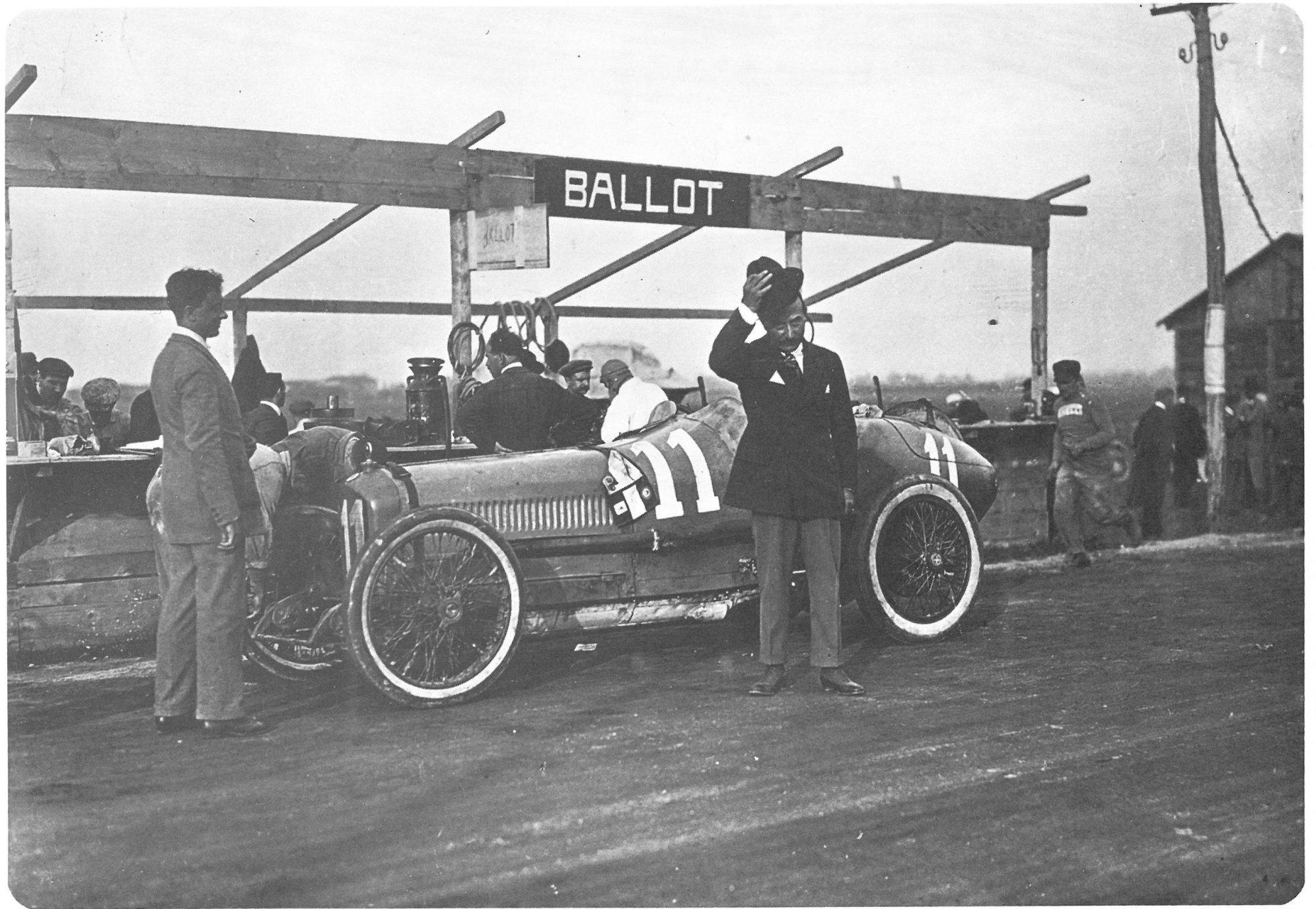
La course se termine sur une victoire de Murphy, suivi de De Palma et Goux. La foule fait grise mine au vainqueur et acclame les rescapés de l'équipe Ballot. Dans les coulisses les spécialistes se posent des questions. De Palma n'avait pas confiance dans les freins avant et avait fait toute la course avec les câbles désaccouplés, or il est évident que les Duesenberg ont gagné "au frein". La controverse alimente les chroniques, fournit d'inépuisables sujets de conversations. Pour tout le monde De Palma est le vainqueur Moral. Afin que nul n'en doute, OMNIA en fait sa couverture.

LA GRANDE POISSE D'EDOUARD BALLOT

"C'est bien ma poisse". C'est le mot d'Edouard Ballot quand les choses ne vont pas à son goût. Rien ne semble plus aller entre lui et Henry. Même l'espoir d'une quatre cylindres 2 litres qui s'annonce prometteuse ne semble pas dérider le vieux marin.

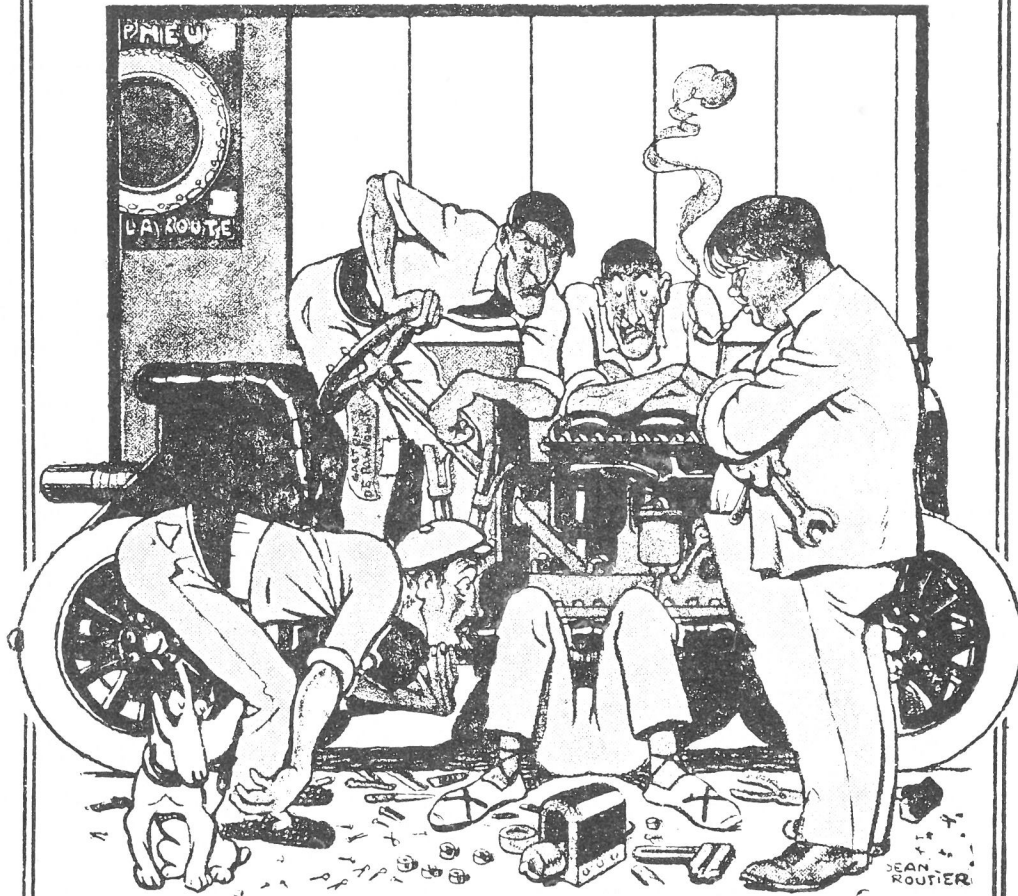
Et pourtant la victoire vint, avec une 3 litres au moment où il ne l'attendait plus. Au Grand Prix Brescia, Goux et Chassagne se classent premier et second devant Wagner sur Fiat. C'est une course mineure, mais c'est une victoire sans doute possible car les Fiat se sont bien défendues. Elles ne tarderont pas à faire parler d'elles plus tard. En attendant, Edouard Ballot savoure sa victoire. D'un geste auguste il décoiffe son feutre et salue largement la foule. Il a gagné. Le moral est au beau fixe. Il faudra songer à s'occuper de cette petite deux litres pour renouveler l'exploit. La deux litres apportera-t-elle la fin de la "grande poisse" ?

J. Potherat.



Après sa victoire à Brescia, Monsieur Ballot salue la foule qui l'acclame.

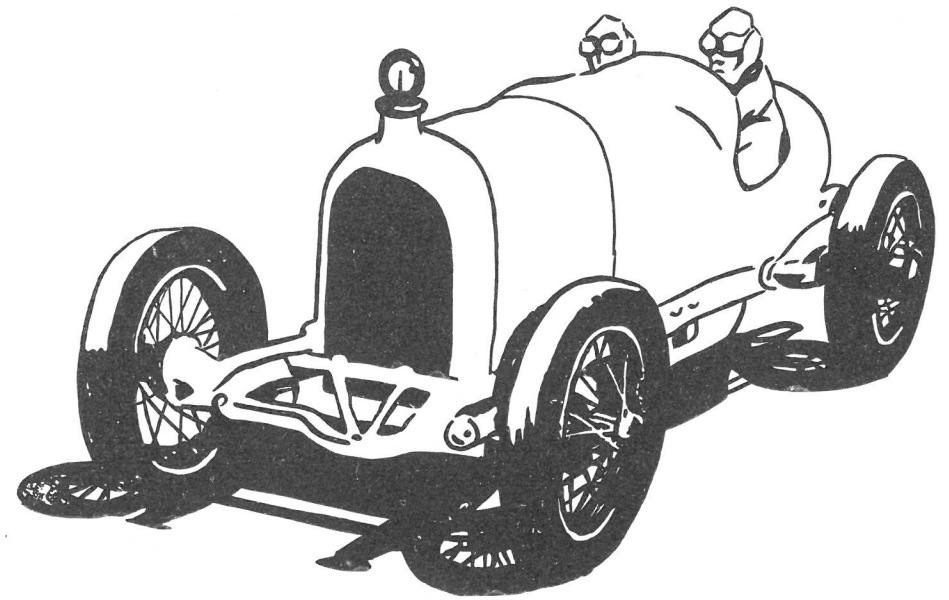
LE ROMAN DE SPORT



MA VOITURE DE COURSE

par Gaston de PAWLOWSKI

Illustrations de J. ROUTIER



"L'Automobiliste" vous présente en exclusivité un roman garanti d'époque "Ma voiture de course" par Gaston de Pawlowski, illustrations de Jean Routier.

C'est au cours de la guerre de 1914 que naquit l'association des deux compères ; "l'Automobilia" sortait alors un exemplaire spécial destiné à leur clientèle "au front".

Gaston de Pawlowski et Jean Routier publiaient régulièrement une chronique satirique de la vie militaire émaillée de petits dessins acerbes. La paix revenue, Jean Routier et Gaston de Pawlowski entreprirent de réunir ces chroniques et, y ajoutant de nouveaux épisodes, sortirent ce roman de sport : "Ma voiture de course".

Si par moments le texte peut sembler dater il n'en reste pas moins d'une brûlante actualité ; les divers types d'automobilistes décrits dans cet ouvrage se rencontrent encore de nos jours à chaque carrefour.

J.P.

Je n'ai jamais pu souffrir les petites voitures.

Elles me le rendent bien.

Cela vient de ce fait que nous pesons à peu près le même poids.

C'est peut-être beaucoup pour un chauffeur : ce n'est certes pas assez pour une voiture.

Ces petites voitures, vous les rencontrez maintenant partout, vous ne pouvez pas traverser une rue sans marcher dessus et cela fait un bruit désagréable de crabe que l'on écrase.

Un conducteur un peu fort dans une petite voiture ressemble étrangement à un cul-de-jatte qui déborde de toute part de sa caisse à savon.

Si au moins les petites voitures étaient munies de deux brosses circulaires elles pourraient nettoyer les rues comme de petits balais mécaniques. Mais, hélas ! bien au contraire, elles osent faire de la poussière pour se donner de l'importance.



On me racontait dernièrement l'histoire d'un jeune gigolo qui, fier de la voiturette miniature qu'il venait d'acheter, alla se promener au Bois. Il n'y était pas depuis cinq minutes qu'il fut dépassé par une énorme voiture dont le conducteur, par inadvertance, cracha sur la tête du jeune homme. Le jeune homme dégoûté, n'alla pas ce jour là plus avant. Il ne faut pas voir là, j'en suis persuadé, un trait caractéristique des mœurs rudes et de l'impolitesse de notre temps. Il est très possible que ce ne fut point par mépris, comme on pourrait tout d'abord le penser, que le conducteur de la grosse voiture cracha sur le jeune homme, mais bien parce qu'il ne vit point sa frêle embarcation du haut de son transatlantique routier.

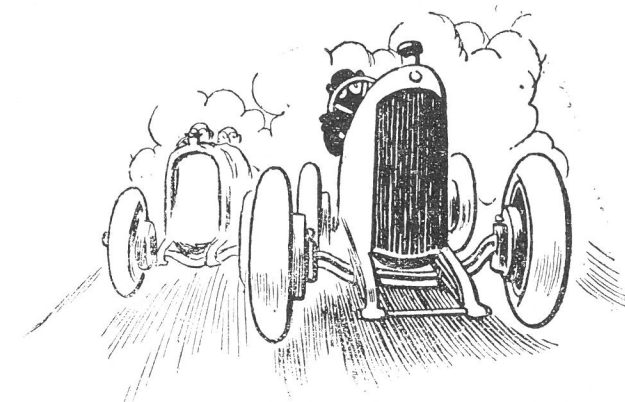
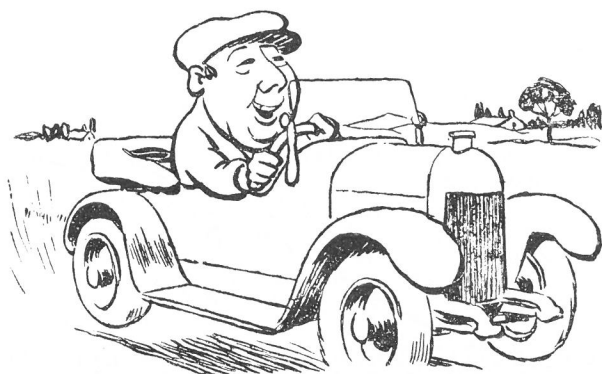
Ne me parlez point non plus des grosses berlines de famille, des camions aménagés en roulotte auxquels ne manque que l'inscription traditionnelle : "Je suis capitonné." Cela peut séduire des déménageurs enrichis, cela ne conviendra jamais à un homme de sport.

Seule, la voiture de course peut séduire un sportif car seule la voiture de course peut embêter et vexer les autres.

Il n'est pas du tout nécessaire qu'une voiture de course prenne part à des courses. Tout au plus peut-on l'engager une seule fois pour avoir droit à un numéro énorme peint sur le capot. Non, la voiture de course est faite surtout pour le tourisme ; elle est destinée à dépasser les autres touristes, puis à les attendre pour les redépasser de nouveau. Elle vous assure une situation magnifique dans les auberges, elle vous permet de rester en panne sans honte, elle

vous autorise surtout à raconter toutes les histoires possibles sans crainte d'être jamais démenti. Et c'est peut-être pour cela que j'ai intitulé ce livre : Ma Voiture de Course. La voiture de course c'est le rêve de tout sportsman : peu importe même que ce ne soit qu'un rêve, bien au contraire, car, entre nous, s'il est toujours délicieux de parler d'une voiture de course, il est parfois moins agréable de s'en servir.

à suivre...



automobilistes automobilisme

CHRONIQUES

Télévision

La série "Au cinéma ce soir" nous permet de voir de très bons films, d'avant-guerre non seulement par leurs qualités cinématographiques, mais aussi par le lot de voitures "anciennes" que l'on peut y admirer. Remercions la Télévision qui nous permet ainsi de mieux comprendre, compte tenu de l'évolution sociale, l'histoire de l'Automobile et des différents types de transport.

Il est seulement à regretter qu'une émission, fusse-t-elle mensuelle, ne soit pas consacrée à l'automobile, à la place de certaines petites émissions dites "de variétés", n'intéressant que quelques privilégiés. . .

Le schmilblic vaut bien un cyclecar !

La voiture à hélice Leyat, par Gustave Courau (Editions Paul Couty)

Nous avons reçu une intéressante brochure sur sur l'automobile. Le fait mérite d'être souligné, parce que peu courant.

Si la couverture s'inspire nettement des "Profils publications", le contenu est manqué un peu de netteté et de fréquents renvois rendent la lecture pénible. Néanmoins, le sujet est si passionnant, la documentation si abondante, qu'une fois le livre ouvert, vous ne le refermez qu'à la fin.

Gustave Courau qui semble être un incondi-tionnel de ce mode de propulsion, se charge de vous convaincre si vous hésitez encore.

Le cyclecar à trois roues se porte toujours bien.

De l'autre côté des Alpes, la maison Italjet prit la piste de Monza, le 12 novembre pour battre quelques records dans la catégorie cyclecar 250 cc.

Léopoldo Tartarini, malgré le temps défavorable (pluie et brouillard) décrocha trois records mon-diaux : le kilomètre départ arrêté en 35"985 à 100,04 de moyenne ; le 1/4 de mile départ arrêté en 17"815, moyenne 81,32, et les 10 kilo-mètres départ arrêté en 4'48"82, moyenne : 124,695.

Notre bon vieux cyclecar à trois roues se porte fort bien, voilà qui va verser du baume au cœur des membres de l'académie Darmont. . .

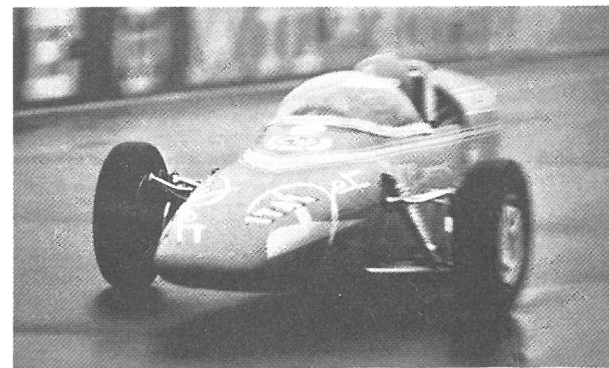
Automobile Club de Marseille-Provence.

Encore un nouveau club, enfin pas tout à fait, car l'automobile club de Marseille-Provence fut fondé en 1899. Pour être exact, il faut annoncer la création d'une section "voitures anciennes", qui semble être placée sous les meilleurs aus-pices, puisqu'on trouve parmi les membres du bureau, les noms de : Paul Sac, François Sipp, Daniel Turcat.

Les réunions se tiennent au siège de l'A.C.M.P. 27 cours Pierre Puget - Marseille VIème, les premiers mercredi de chaque mois, à 19 h.

Bugatti encore. . .

Dans une revue hebdomadaire Belge "Sport-Moteur", Hugh Conway publie encore une étude sur Bugatti. Traitant particulièrement de la technique de construction des moteurs, cette étude est intéressante par ce qu'elle objective. Les qualités autant que les défauts sont mis en valeur, ce qui nous change des coups d'encensoir traditionnels. (Sports-Moteur n° 16)



Un nouveau musée de l'automobile en Grande-Bretagne

On annonce l'ouverture pour le printemps prochain d'un musée de l'automobile en Écosse, dans les environs de Doune.

Ce musée sera consacré plus particulièrement à la voiture de compétition. On y verra entre autre l'une des Chitty, Chitty Bang-Bang du comte Zborowsky. Citons également la Masérati 8CM 1934, successivement pilotée par : Whitney, Straight, Seaman et Bira. Sera également là, l'Alfa Roméo d'usine, ayant participé aux 24 Heures du Mans 1938, avec Sommer et Biondetti : à trois heures de la fin, elle avait 117 kilomètres d'avance sur le second, lorsqu'un malencontreux éclatement l'a mise hors-course. Connaissant les Anglais, gageons que nous au-rons un des plus fantastiques plateau de voitures de course jamais réunies.

Les Coupes de l'Age d'Or 2 - 3 mai

Les Coupes de l'Age d'Or auront lieu à Montlhéry les 2 et 3 mai. Cette année une plus grande place sera cédée à la vitesse pure. On attend un grand nombre de participants étrangers.

Renseignements et inscriptions :
Album du Fanatique
103, rue La Fayette - Paris 9e . Tél. TRU 99-26

Circuit de la Baule 23 - 24 mai

En marge de la réunion de l'Amicale Salmson, la municipalité de la Baule propose une course de 1100 "sport" sur circuit fermé.

Une prime de départ de 100 F est accordée à chaque véhicule inscrit. On peut toucher l'équivalent de cette prime en nature : chambres d'hôtel ou repas.

Tous contacts doivent être pris avec le Docteur J.P. Letreguilly, 41 rue Villesmartin - 44 - St-Nazaire.

Cercle B.N.C. c/o Bourge, Impasse Cope - Paris 18e

Groupés autour d'André Sirejols, grande figure de la marque, J.-Pierre et Roland Bourge envisagent de regrouper dans le "Cercle B.N.C." tous les amateurs de B.N.C.

AMILCAR

Club Amilcar 9, rue Richepance Paris 8e.

Plus de 150 propriétaires d'Amilcar se sont déclarés favorables à la création d'un club de la marque.

Une réunion d'information sera organisée et tous renseignements seront fournis dans un prochain numéro de "l'Automobiliste".

Coupes de l'Automobiliste 2 - 3 mai

Les Coupes de l'Automobiliste se disputeront les 2 et 3 mai à Montlhéry.

Renseignements :
42, rue du Bac - Paris 7e. LIT 82-05

Coupes de l'Eifel 21 et 22 mars

Organisées par le Vétéran Car Club de Belgique pour les voitures construites entre 1919 et 1940, il s'agit d'une randonnée qui partira de Spa-Francorchamps pour rejoindre le Nurburgring. Renseignements : 12a, rue de la Limite, 1030 Bruxelles.

Monaco 11 mai

Une vente aux enchères publiques de voitures anciennes (vétérans, vintages, motocyclettes et accessoires) aura lieu à Monte-Carlo, Hall du Centenaire, Boulevard Princesse Grâce, le 11 mai 1970 à 21 heures (lendemain du Grand Prix).

Les amateurs qui désireraient mettre en vente des voitures ou obtenir tous renseignements sur cette vente, peuvent s'adresser à : E. J. Brooks and Son, Commissaire Priseur, Gloucester House, Beaumont Street, Oxford (Angleterre). Tél. 44-535.

Rallye du Musée du Val de Loire 25, 26 avril.

Ce rallye est organisé par l'Association des Amis du Musée du Val de Loire et la ville de Briare.

Une concentration aura lieu le samedi pour regrouper tous les propriétaires de voitures antérieures à 1940.

Le dimanche aura lieu une randonnée d'une centaine de kilomètres sur de petites routes bordant la Loire.

Une heureuse initiative : ceux qui, venant de loin, désireront participer à Montlhéry ou à Paris/Nice, auront la possibilité de laisser leur voiture sur place, le Musée se chargera de les convoier aux départs respectifs. Connaissant le dynamisme et la jovialité de Maurice Broual nous garantissons le succès de cette manifestation.

Renseignements : Maurice Broual, Musée du Val de Loire, 45 - Briare.

PARIS - NICE

Un Rallye International Paris-Nice 1970

Pour cette troisième édition de Paris-Nice l'Automobiliste donne à ce rallye une dimension internationale.

Après un départ le 6 mai à minuit qui satisfera tous les sportifs, nous nous dirigerons sur Annecy pour la première étape de nuit avant d'affronter le Mont-Blanc pour passer en territoire italien. Aoste nous accueillera, puis nous rejoindrons Turin où nous serons reçus par Fiat, avec visite de son célèbre musée automobile.

La troisième étape nous ramènera en France par le col de Tende, dernière difficulté avant la Riviera. Enfin, arrivée à Nice dans le cadre du Festival International du Sport Automobile le 9 mai veille du Grand Prix de Monaco.

Une participation étrangère importante nous oblige à limiter le nombre des inscriptions françaises à 40 équipages. Seront sélectionnées en priorité les voitures sportives ayant participé aux anciens Paris-Nice. La date limite des inscriptions est **impérativement** fixée au 31 mars pour les participants français et au 15 avril pour les étrangers.

Les candidats devront faire parvenir leur demande au siège de la Revue : 42, rue du Bac - Paris 7e - accompagnée **obligatoirement** d'une photo de leur voiture.

Les frais d'inscription sont de 550 F. pour un équipage de 2 personnes et de 350 F par personne supplémentaire, les étrangers bénéficiant d'une réduction de 50 F.

Nos illustrations : Gauthier, couverture - A. Hannover : p. 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39 - R. Viollet : p. 3, 7, 40 - Keystone : p. 6, 16 - L'Automobiliste A. Maeght : p. 8, 12, 13 - Cinémathèque Française : p. 21 - Musée de l'Automobile Rochetaillée : p. 25 - J. Potherat : p. 41

PETITES ANNONCES

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

ventes

Vds. 4 roues bois, et Pneus à clous 820 x 120 16 CV Peugeot 1908 ainsi, que radiat. et pces diverses parf. état. D. Vignon, 12, Résidence Beausoleil - 92 St-Cloud.

Vds. De-Dion-Bouton, 1924, Carros. Weymann. Salmson S 4C, Carros. Canadienne 1932. 1 Mot. Violet (moto). 1 mot. Violet compl. avec Boîte vit. Alfa Romeo 6 Cyl. 1938. M. Deschamps, Av. Max Blondat - 89 Auxerre.

N. 474 - Vds. Car 10 Pl. Phanhard-Levassor 1927, toit ouvrant, roues bois, à restaur.

Vds. Fiat 509 A Torpédo état rare, strict. d'orig., peint., capote, sièges cuir, moquette, cache radiat., housse de cap., parf. état mécan. "concours-condition" (voir n. 13 de la revue page 15 ht droite.) Fromager, 16, Allée d'Aussy - 17 St-Jean d'y.

Vds. Nbrx joints mot., (culasse, collect., etc.) pour les princip. types d'Améric. de 1928 à 1938, précisez marque, type et année. Wirt, 88, Chaussée de l'Etang - 94 St-Mandé.

Vds. Amilcar sport type C, 1922, bleu, 2 Cyl., Renault Frères 1910, 5 HP Citroën cabriol. orig. C3, le Zèbre, châssis 1918 mécan. refaite. Giorgi, 26, Bd. Gambetta - 84 Carpentras. Tél. 63-19-85.

N. 468 - Vds. Bugatti type Galibier, 4 portes, C.I. 1935, n. 57114 bon état gal. Jaguar, type SS. G.A.B.R., 2 ptes, 4 pl., 1938, n. 19003, très bn. état gal.

N. 471 - Vds. Clément-Bayard, mod. AC 6C 20 CV 6 cyl. carros. Gilotte, voiture remise à nf. pr spécial. pneus nfs., sortie d'usine 7.6.1910, immatr. 1.8.1910, mod. très rare. Prix élevé, fr of.

N. 472 - Vds. De Riancey 1898 dos à dos, 4 pl. très bn état de marche et de carros., fr of.

N. 473 - Vds. entre Compiègne et Villers-Cotterêts, anc. ferme fortifiée XVIIIe s., lux., aménag. récept. IMP. 4 ch., 2 bs, 3 Tél. Nombreuses écuries et dépend. aménag. en musée ou pr collectionneurs conf. très mod., 4 ha. vue panoramique imprenable. Prix élevé just.

N. 475 - Vds. Renault Primaquatre, sport, cabr., pare-brise abat. spider, bn état. Hotchkiss Antou 13-50. Citroën B2 camion. croisière noire. Mercedes 190 SL bn état.

Vds. Cottin Desgouttes 1923, 2 ptes. à restaur. mot. Renault 1903 8 HP, 2 radiat., 4 roues ou éch. châssis av. 1914 ou pces. Bugatti, Hispano. Renel, 12 rue, Crève-cœur - 01 Bourg.

Vds. 301 Peugeot 1932, 601 Peugeot 1929, 1 moto Bécane 1934. Tél. KEL 29-83.

Vds. Fiat 509 A, cond. simil. pavil. et sièges à rev. bon état mécan. bien chaus. Villepreux - 18 Trouy. Tél. 30.

Vds. Matford V 8 1936 excel. état. M. Mauriège, - 82 Beaumont de L.

Vds. Salmson S4D 1933, 9 CV première main coach spéc., boîte cotal, roues fil, état mécan. parf. M. Fleury, 18, av. de Breteuil - Paris 7e.

Vds. ou éch. avant ouverture du Musée 150 voit. anc. L. Mette - 33 St-Christoly de Blaye.

Vds. Cabriol. décapot., 4 Pl., Delage D-6-70, carros. Chaperon 72 000 km d'orig., état except. roule journal., garant. pces et main d'œuvre, 20 000 F. Tél. H. de bureau. WAG 47-24 visible, Paris, Curieux s'abstenir, cette voit. marche comme au jour de sa sortie d'Usine. Mr Serane, 79, rue de Tocqueville - Paris 17e.

Vds. Amilcar C sport 1922 5 HP Citroën, le zebre 2 Cyl., Renault 1910 et Q.Q. Antiques en surnombre dans ma collect. prix intér. Giorgi, 26, Bd. Gambetta - 84 Carpentras. Tél. 631-985.

Vds. Torpédo Citroën B 12 rest. Torpédo 201 Peugeot strict. d'orig. Torpédo Fiat 6 CV à rest. Cabrio. 202. Licorne belle 1930. Matford 1930 22 CV. J. Abadie, R.N. 124 - 13 Pibrac. Tél. 86-60-61.

Vds. Peugeot quadril. 4 CV, type 172, 1924, coupé demi-tôle Weiman, roues, pneus, carte grise, en cours rest., 5 200 F. Visible 5, Bd. Bessières - Paris 17e. Tél. MAR 45.62.

Vds. Licorne 1933, carros. Keish, pneus, cell., peint., état neuf, mot. ref. à rôder fact. à l'app. 3 800 F à déb. faire of. Rosengart LR 4, orig. 20 000 kms, soup. à rôder 1 300 F. 201 Peugeot, 1930, PS, état d'orig. 1 200 F. Ford Y 5 CV, 1932 900 F. Malochet, - 18 Gracay. Tél. 23.

Vds. Austin Healey 3 000 MK2, 1961, bon état, 50 000 kms 3 500 F R. Haaf, 9, rue Hurtigheim - 67 Strasbourg.

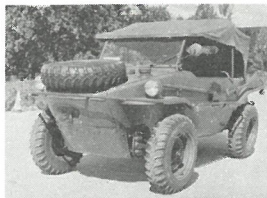
Vds. Cyclecar Salmson type AL 1919, 1920, démonté, compl., mot. neuf, peint. et scellerie à ref. 5 000 F. Tél. 976-47-51 le soir.

Vds. MGTD, 1951, état impéc. carros. Tickford 8 000 F. Bloc mot. Ruby, 5 CV. Lancia "Ardennes" 1936, impéc. 8 000 F. Leroux-Girard, 51, Allée Robert Etienne - 93 Pavillons s/Bois. Tél. SEV 10-96 à part. de 20h.

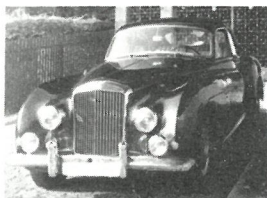
Vds. Citroën Type A 1922, camionnette orig. Robert, Champs de Foire - 28 Epernon.

Vds. Latil Blum 1914, Tracteur 25 26 CV, type TAR, bandages jumel. av. et ar. direct. av. et ar. Saurer 1918, type C 17 CV bandages jumel. ar. pneus av. transmis. par chaînes. Austin 1947, C.I. très prop. intér. cuir. Renault Prima, 4A-CL 2, 4 portes, noire intér. velours orig. belle présent., très bon état de conserv. Renault 1920, type SG 13 CV avec benne en état de marche, pneus jumel. ar., pneus av. Garage Houdoyer, 11 Pl. du Mal Foch (Pl du marché) - 92 Nanterre. Tél. 204-64-91.

Vds. V.W. amphib. avec lot pces détach. 9 000 F. Camau, 170, Chemin des Jonquilles - 13 Marseille 13e.



Vds. Caisse coupé chauff. 1910, except. Châssis Léon Bollee 6 Cyl. par groupe de deux. Châssis Panhard 4 Cyl. 1914. Châssis Renault 4 Cyl. Croisière noire. Entreprise Gaillard, 164, rue de Grenelle - Paris 7e.



N. 469 - Vds. 1954, Bentley, R, type continental, coupé sport 4 pl. carros. par Mulliner, la plus belle, la plus chère et peut-être la meil. voit. de hte. perform. des années 50, exemple rariss. av. cond. à gde boîte mécan., révision réc., ayant coûté 20 000 F. excel. état justif. le prix, 35 000 F.



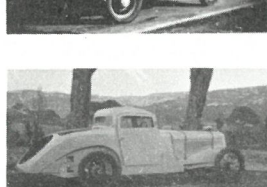
Vds. Très belle C.I. Hotchkiss Anjou 13 CV 50 parf. état 5 000 F. Degrange, Chemin du Siroux - 69 Charbonnières.



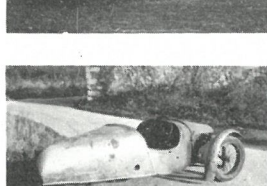
Vds. Peugeot 1903, trans., Chaînes, châssis, bois compl. et Messerschmit 3 roues, 2 pl. en tandem 1950. Lalanne, St-Julien - 13 Martigues.



Vds. BMW Type 328 cabriol., 1939 6 Cyl. 2 litres. Faire of. Maître Georges, 14, rue Larrey - Paris 5e.



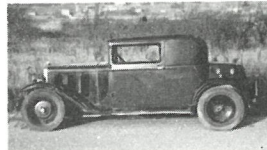
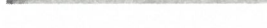
Vds. Ford, V8-18, parf. état de marche, peint. et pts frais de toler. à faire ainsi que cap. (tous les arceaux exist.). Faire of. minim. 2 500 F. Pesce, 82, Bd. des Dames - 13 Marseille. Tél. 20-11-31.



Vds. Salmson 1922, amélioré et transf. pour les compétit. en 1928, parf. état de marche, à l'Epoque tournait à 145 Km/h av. pont ar. spéc. et châssis surbaissé, train av. spéc. surbaiss., voie large et à l'ar. voie étroite, carros. unique, doit très bien se placer dans la coupe André Morel à Montlhéry et au Bol d'Or. Prix tr. raison. 4.500 F. Lalanne, St-Julien - 13 Martigues.



Vds. Darmont 1925, mot. 2 Cyl., étoile de France, 2 vit. par crabot modèle surbaissé pour les courses de côte d'Époq., pneus nfs à petits pavés, parf. ét. de marche, prév. seul. voile de peint. en bleu de France, prix très raison. 3 500 F. Lalanne, St-Julien - 13 Martigues.



Vds. Berliet 1928, coupé sport, très joli caisse très bien conserv. 4 Cyl., 9 CV type V.I.T. état de marche, prév. petite révis. génér. et ref. sellerie 2 300 F. Lalanne, St-Julien - 13 Martigues.



N. 465 - Vds. Mot. Ruby Georges Irat 250 F.

N. 466 - Vds. Radiat. et mot. Pces Darmont Spéc.

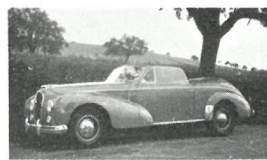


Vds. Caisse compl. de coupé chauff., 1905-1910, pour châssis moyen, état except. avec deux ailes ar. et sup. de pare-brise, faire of. ou éch. contre belle voit. ou châssis av. 14. Lalanne, St-Julien - 13 Martigues.



Vds. Teste et Moret 1898 parf. état d'orig. écr. à, Mazoyer, 60, Av. du Prado - 13 Marseille 6e.

Vds. en lot ou détail matér. en état : 1 Citroën TA Cabriolet décap. 1936, 1 Talbot 1931 décap., 1 Ariès berline 1931, 1 Lincoln 1929 berline, 1 Simca 8 1938, plus autres véhic. divers. Faire of. ou visite sur R.V. à B. Guerin, - 77 Nantouillet par Dammartin-en-Goele.



Vds. Voit. funéraire Ford 1929, en parf. état de marche, pces entier. d'orig. Bart Berben, Hasseltsesteenweg 154 - 3910 Herk-de-Stad (Belgique) Tél. 013-51613.

Vds. Hotchkiss Décap. 1951, 20 CV, 4 Pl., gris clair, carros. par Chapron, intér. cuir vert et bois, radio, excel. état. Teston Sedac, 35, Bd. de Strasbourg Paris 10e. Tél. 824-60-09.



Vds. Talbot-London 1936, mot. Hillman ref. sièges cuir d'orig., électric. entier. ref., cap. neuve, peint. rouge plus diverses pces détach. à prendre sur un mot. Hillman de 1937 7 000 F. G. Pavie, 11, rue de Médicis - Paris 6e.



Vds. Aston-Martin DB 2/4, 1955, cond. droite, état mécan. au mieux des perform. d'orig., très belle présent. Fromager, 16, Allée d'Aussy - 17 St-Jean d'Y.

N. 470 - Vds. Talbot - T 120. Cabriolet 1939 2ème main excel. état mécan. visible à Paris.

recherches

Ch. 4 pns très bn état Talbot, baby sport bn état, fr of. P. Bertrand, 4, rue Marie et Louise - Paris 10e.

Ch. pr Mathis, boîte vit. type M 4 SG. MG. Meyer, 73, rue Louis-Blanc - Paris 10e.

Ch. ou éch. radiateur DFP av. 14, 4 roues Rudge X 18 ou 19 diam., moyen 6 cm, pces Bugatti 44. Bonoron, 42, bld Pommery, - 51 Reims.

Ch. moteur Sizaire et Naudin 1906-1910, même incompl., pompe à eau, pompe à huile et ventil. Bugatti 49 ou simil. Nazare Toti, 20, rue du Sablon - 69 Venissieux.

Ch. pns nfs 450 x 17. Bodin 1, av. de l'Observatoire - Paris 6e.

N. 467 - Ch. Radiateur Amilcar C.C.

Ch. radiateur, pont arr., train avt. avec des roues à rayon fil de Buchet CA 1920 (dist. entre les ressorts 59 cm). Boîte vit. pont arr., train avt. Peugeot 190s ou 192 CA, 1929. Carros. ou pces de carros. de la Licorne, type BMW CA, 1922. H. Nooteboom, V-Ryekevorsellaan, 22-Moergestel (Hollande).

Ch. moteurs Salmson 1100 2 ACT. Moteurs Scap 1100. Moteurs Boudot 2 A CT pour 4 CV. Dauliac, 25 bld Bessières - Paris 18e. Tél. 627-35-15.

Ch. pr Bugatti 57. 1937 une calandre de rad. avec monogramme Bugatti et le bloc de volets de réglage de temp. avec leurs comm. Ateliers de la Marne, 20 quai de la Marne - Paris 19e.

Ach. Roadster Ford A ou Vintage même style, fr of. Hunault, 35 av. Gal Leclerc - 72 Le Mans. Tél. 28-88-58.

N. 476 - Ch. Harley Davidson, même panne mécan. Hotchkiss coupée cabr. ou 6 cyl.

Ch. compres., type Roots pr. mot. 1100. J. Potherat, 10 r. de Mezières - Paris 6e. Tél LIT 10-04.

Ch. tous docum. sur camion Rochet-Schneider 1925 type 2300 et sur camionnette Luc-Court 1923. B. Elao, 35 allée des Ormes - 94 - Le Perreux.

Ch. Arceaux de cap. pour voit. Lyon Peugeot 9 CV, entrée latér., 2 phares (feu de posit. et bouteille magondo) un pare brise et une joute ainsi qu'un feu ar. - J. Gianelli, Restaurant chez Mémé, promenade des Quais - 20 Bastia.

Ch. Radiat. plat, cuivre marque Unic, avant 1914. Plisson J.L. - 16 Ménac.

N. 477 - Ch. an. compl. "Omnia" ou "La Vie Automobile". Ach. 1 F. pièc. tt. numé. de "Moto Revue" avant 1940.

N. 478 - Paierai très cher toutes pièces pour 6 cyl. Amilcar même mauv. état.

N. 479 - Ch. B.M.W. ou Zundapp type "Russie" av. ou sans side.

N. 480 - Ch. châssis même incompl. si possib. av. carte grise pr. Lorraine Dietrich type B-3-6, 15 CV.

MANUELS CATALOGUES NOTICES

EN REPRODUCTION ET DUPLICATION

La plus importante documentation technique sur les automobiles construites de 1890 à 1940

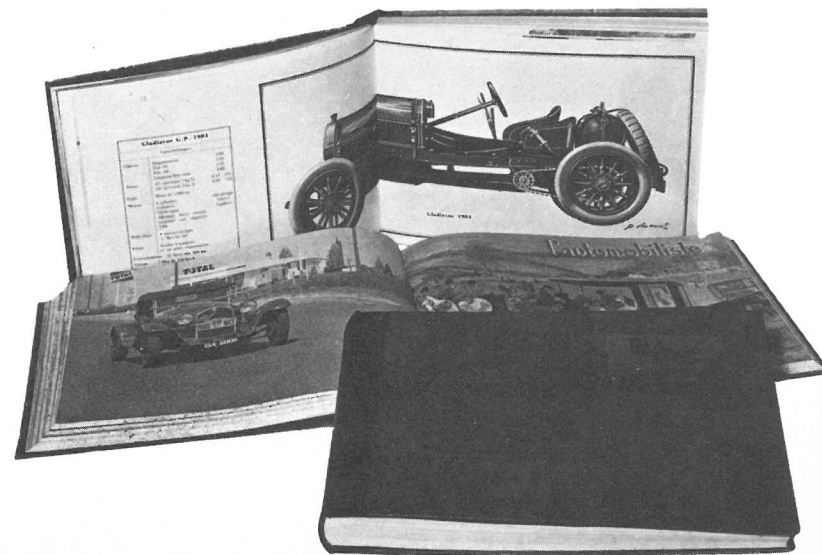
DOCUDEP

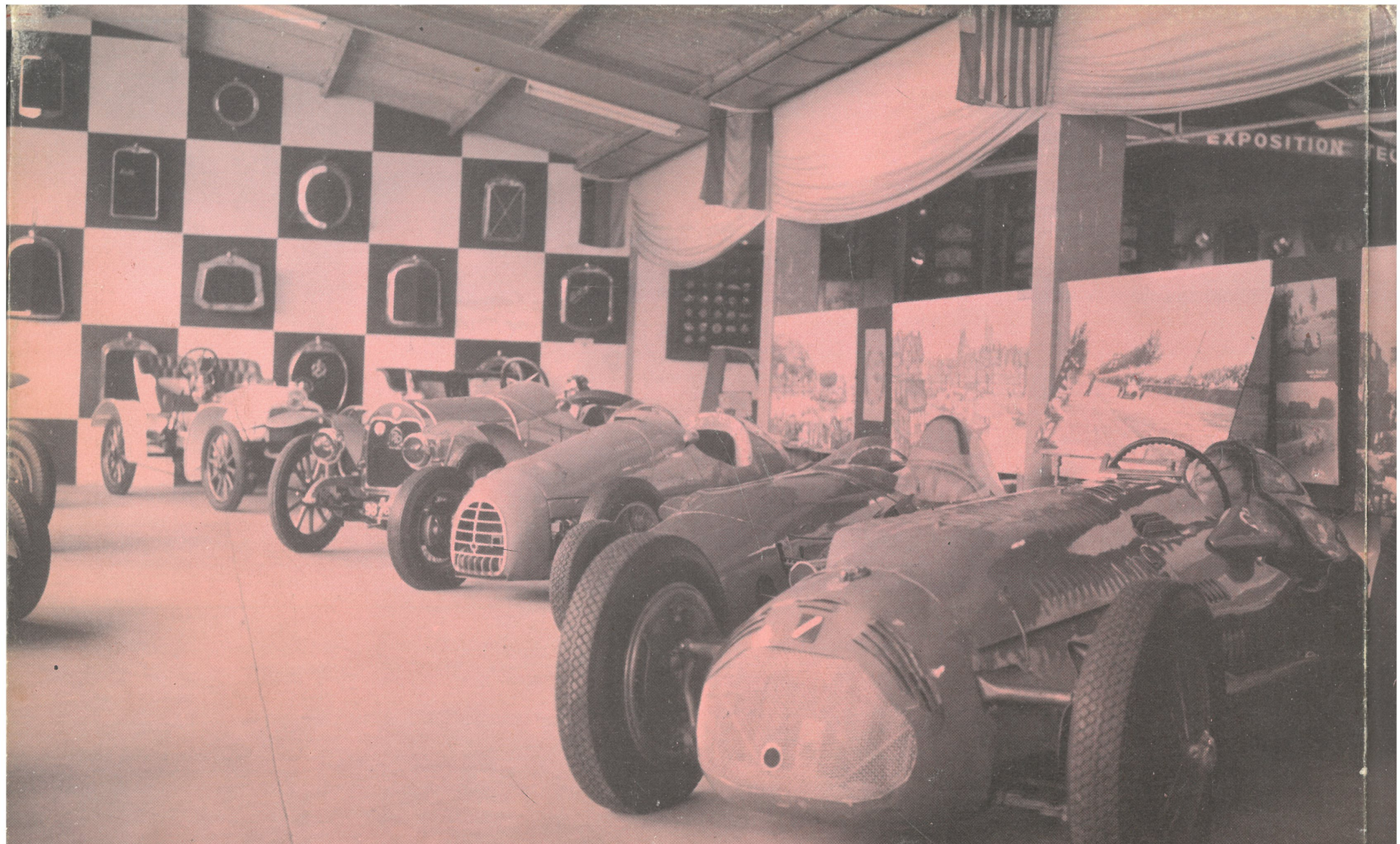
28 NOGENT le ROTROU

Disponible actuellement 200 Types et Marques européennes différentes. Liste sur demande.

l'automobiliste RELIÉ

Les années complètes reliées, 1967, 1968 et 1969 sont mises en vente à la "Boutique de l'Automobiliste", 42, rue du Bac, Paris 7ème, au prix de 60 F. l'année, franco pour tout règlement joint à la commande.





MUSEE DE L'AUTOMOBILE DE LYON
Rochetaillée sur Saône