

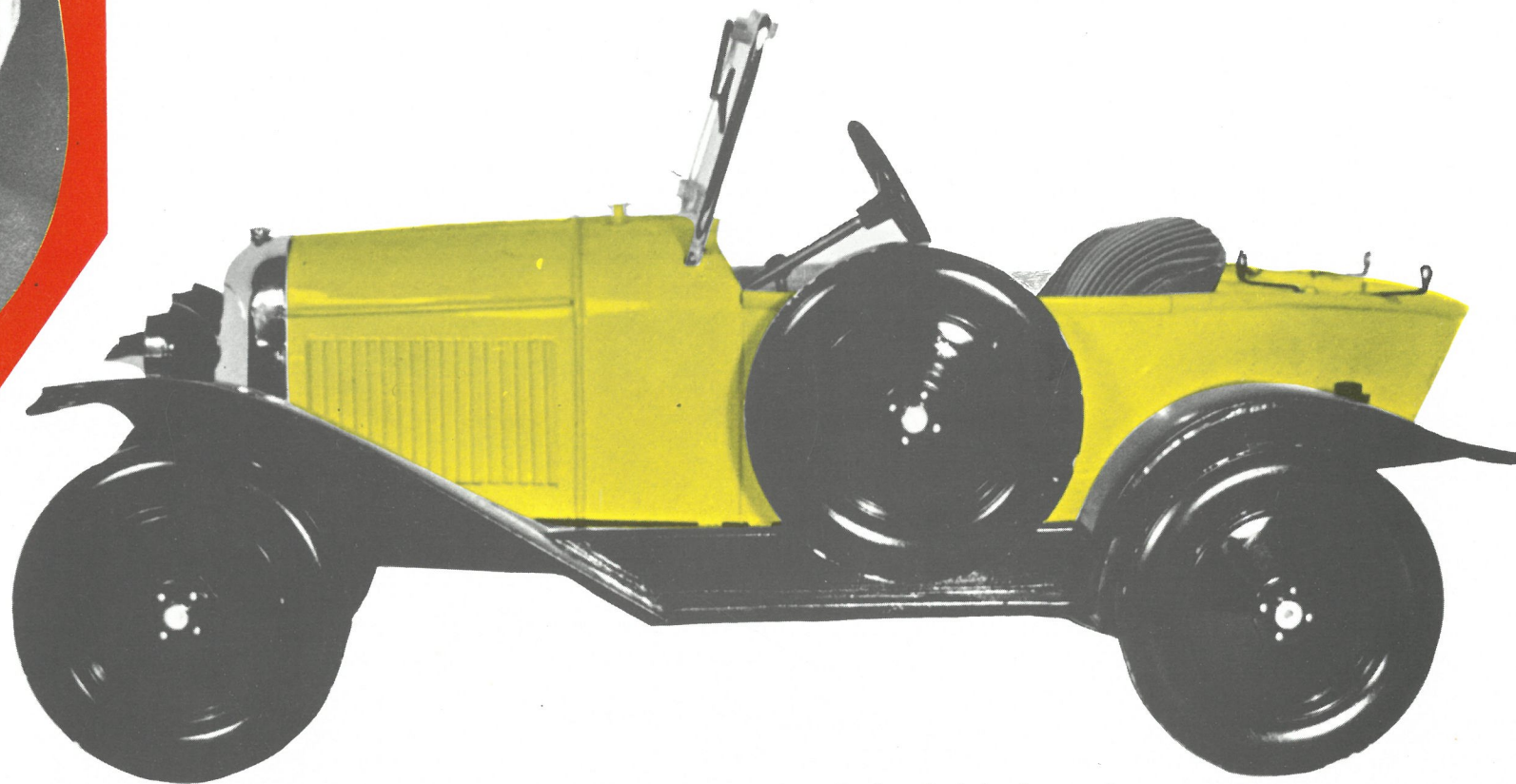
# l'automobiliste



n°19  
6f

Amintore 70

# Il aurait aimé l'avoir faite...



Cette fidèle reproduction du jouet Citroën fera la joie de tous les connaisseurs. Carrosserie métal en rouge ou jaune : avec moteur 55 F., sans moteur 40 F. Longue de 32 cm, cette voiture est l'un des 1.000 jouets que vous propose la Boutique de l'Automobiliste, 42, rue du Bac, Paris 7ème. LIT. 82-05.

Le printemps boudait encore un peu, mais le rideau s'est bien levé, début Mai, sur l'anneau de Montlhery. Le plateau des concurrents était composé, bien sûr, des grands habitués mais la cuvée 1970 se renouvelait grâce à l'apparition d'une vingtaine de nouveaux automobilistes. L'esprit de compétition, l'audace et le risque prirent parfois le pas sur la belle joie de conduire entre amis que nous avons vus dans les réunions précédentes. Trop près des dernières épreuves du mois de Novembre, trois jours seulement avant le départ de Paris/Nice, cette réunion tombait, en plus, le jour même d'une grande réunion anglaise à Silverstone. Entamer ainsi le calendrier de la saison, quel piège pour les autorités des fédérations nationales et internationales. Espérons qu'elles auront plus de succès avec les fiches d'homologation.

Sur un parcours nouveau, pimenté de petits cols et saupoudré de pluie et de neige, Paris/Nice est bien devenue une épreuve adulte. Parfaitement organisée, en trois longues étapes, cette grande randonnée devient de plus en plus la grande ballade vers le soleil. Les concurrents se groupent selon leurs affinités ou celles de leurs voitures. Cette année, les pannes et les réglages se firent encore plus rares. Pour ceux qui en douteraient encore, les automobiles sont faites pour rouler. La route les contraint à vivre surtout lorsqu'elles sont conduites et soignées par des propriétaires amoureux qui prennent vite conscience des restaurations et travaux vraiment nécessaires à la sauvegarde des automobiles vieilles de 30 à 50 ans.

Vous trouverez dans le prochain numéro un compte-rendu et de nombreuses photos de ces deux grandes manifestations.

En attendant vous découvrirez la Dauphine Berliet de Lucien Loreille qui exploite, sans relâche, les étonnants filons automobiles de la région lyonnaise. Albert Peuvergne entre deux parties de petits trains dans son immense grenier a pris son stylo pour nous conter l'histoire des motocyclettes René Gillet. Antony Hannover a choisi pour ce numéro les Farman et Jacques Potherat vous conte, à sa bouillante manière la carrière du type 804 Fiat, bolide vintage s'il en fut !

**l'automobiliste**



N° 19  
AVRIL/MAI  
Le numéro : 6 F.

## **l'automobiliste**

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

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
Courrier des Lecteurs		2
Motos René Gillet	A. Peuvergne	4
Farman	A. Hannover	10
Fiat 804	J. Potherat	20
Berliet	L. Loreille	34
Ma voiture de course	G. de Pawlowski	42
Chroniques		44
Petites annonces		46

*Notre couverture : Farman sport, imaginée par A. Moitrier*

Abonnement 1 an - 6 numéros

*Spécifier à compter de quel numéro*

France : 35 F. - Etranger : 40 F.

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

*Directeur de la publication : Adrien Maeght*

*Rédacteur en chef : J. Potherat*

*Rédacteurs : Ch. Bodin, A. Hannover, A. Peuvergne, Cl. Pibarot, A. Binda*

*Correspondant anglais : Neil Lawson-Baker*

*Correspondant italien : Santovetti.*

*Dépôt légal deuxième trimestre*

*commission paritaire n° 44.457.*

*Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.*

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

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



rare sont nos membres qui participent à tous les rallyes d'une saison. Et pourtant, il y a un nombre maximum de participants admis : premier point de contestation. Ensuite la priorité va aux véhicules d'avant 1930 : Le Club a dû trancher, choisir sa voie, et a rejeté en assemblée générale la participation des non-classiques, des production-cars, d'après 1930. En réalité, il nous manque une possibilité de ce côté. Contrairement au collectionneur fortuné et éclectique, l'amateur aimerait parfois se limiter à un amour de jeunesse et s'inscrire par exemple à une réunion où défileraient les beaux roadsters au châssis démocratique (Triumph Dolomite, Singer, Renault, les petites Mercedes, des Buick ou des Ford V8, etc. . .) - les motocyclettes et les tricars - les vraies classiques de l'après-guerre sont pratiquement introuvables en Belgique. Et pourtant, le mérite de notre V.C.C.B. est grand. Il a obtenu une dérogation aux obligations du Contrôle Technique (annuel à partir de la 4ème année d'âge) pour les participantes de rallyes après leur 30ème anniversaire. Et nous avons tous peur ici de voir lever cette tolérance qui nous épargne bien du temps et bien des adaptations difficiles (du côté des phares et des freins, p. ex.). Les Anglais ont continué à utiliser sans interruption leurs voitures jusqu'en 1968.

A ce moment leur Mot Certificate a copié les critères du Code de la Route Européen : triste sentence de mort qui en a envoyé beaucoup à la mitraille et a hissé les autres au rang de machines d'exception. Ces dernières affichent dans les réunions de plus de cent associations, un état appelé "Concours Condition" qui me donne des complexes chaque fois que je les vois. Mais aux yeux des Contrôleurs chargés de leur vérification annuelle, elles ne jouissent d'aucune mansuétude et leur emploi sur la route n'est facilité par aucune tolérance ministérielle ! Cela suffit à expliquer la fierté et les prodiges de dextérité technique que doivent déployer leurs propriétaires. Si les Américains, acheteurs d'article "tout-cuit et tout-fait", n'avaient faussé le marché, les prix que les Anglais partiquaient entre eux seraient restés raisonnables et modé-

rés. . . Alors où est la solution idéale ? Soyez déjà fiers d'avoir le mérite d'exister et d'agir, car tout le monde ne peut en dire autant.

### AMICALE SALMSON

Je vous manifeste mon plein accord avec les opinions émises dans le dernier numéro de l'Automobiliste sous le titre "qui a peur du grand méchant loup" !

Néanmoins, il ne manque pas d'hommes, et un esprit de bonne volonté et d'honnête collaboration dans la persévérance doit venir à bout des chapelles qui n'ont aucune place ni raison d'être parmi les amateurs.

Je suis persuadé qu'il ne manque pas d'hommes dévoués décidés à poursuivre la voie que vous avez ouverte dans des structures rénovées.

Michel DUCHEMIN  
Président

Télégramme : "La critique objective de votre article rassure les clubs conscients de leur liberté dans un esprit sportif. CLUB CHARENTAIS DE VOITURES ANCIENNES."

### L'AUTOMOBILISTE

*D'abord une mise au point s'impose, car il nous semble que la F.F.A.E. ne tient pas ses registres à jour.*

*Adrien Maeght, Président du Club de l'Automobiliste et Directeur de la Revue l'Automobiliste, a dénoncé il y a fort longtemps sa participation à la F.F.A.E. en avisant, bien entendu, les responsables.*

*A la lecture des lettres qui précèdent il apparaît que les choses sont encore bien embrouillées, et les sentiments bien différents sur ce vaste sujet. Certains agitent le bâton, certains se plaignent du bâton tout en murmurant en eux-mêmes : "pour le moment ça va, il n'est pas trop dur", d'autres le repoussent catégoriquement.*

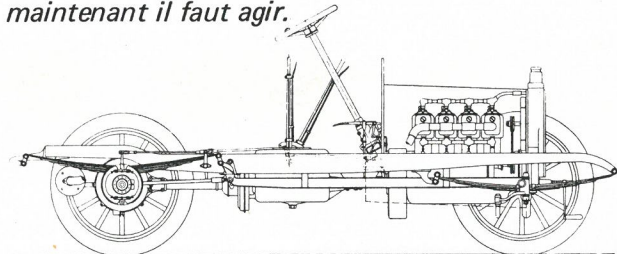
*La lettre du V.C.C.B., en réponse à celle de l'Ecurie Le Mans, est en elle-même une image bien parlante des abus que peut engendrer le dirigisme mal compris. Néanmoins si nos amis Belges acceptent de tels procédés totalitaires sans discuter, nous n'irons pas semer la zizanie chez eux. C'est encore de Belgique que vient la lettre de Monsieur Molle qui pose le judicieux problème des vérifications techniques, notamment en Angleterre.*

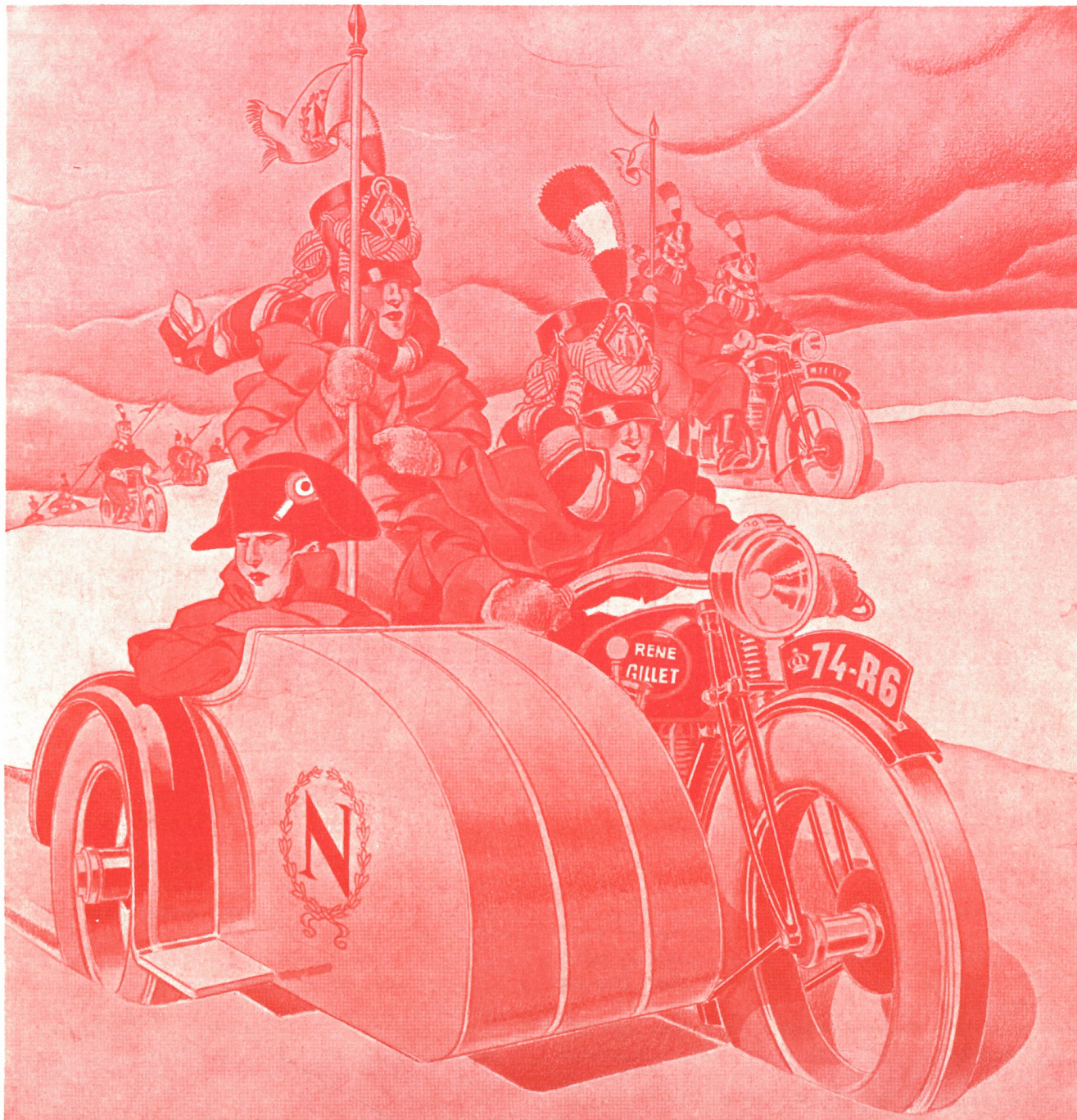
*Nous avons interrogé à ce sujet Neil Lawson-Baker, notre correspondant Anglais:*

*"Loin d'avoir jeté à la ferraille les plus beaux fleurons de la production anglaise, la vérification technique (M.O.T.) a préservé l'automobile ancienne. En effet, si depuis 1968 nos véhicules doivent être adaptés au code de la route européen, ce n'est qu'une modification de détail dans la mesure où nous devions déjà nous conformer aux prescriptions modernes du code de la route britannique.*

*Le M.O.T. Certificat constitue la seule preuve que le véhicule ancien en circulation est en bonne condition physique : freins, phares, accessoires, etc. . . ce qui explique la bonne présentation de nos voitures Veteran and Vintage".*

*Nous allons clore, ce débat, dont le seul but est de mettre en garde nos lecteurs. Il n'est pas question de soulever une polémique stérile, maintenant il faut agir.*





**RENÉ GILLET**

par **Albert Peuvergne**

Trapu, barbu et un peu ventru, toujours bourgeoisement vêtu, René Gillet évoquait bien plus le notaire de province que le constructeur-motocycliste. Cet aspect physique était d'ailleurs le reflet du personnage. Homme prudent et réfléchi, quoiqu'audacieux, il se garda toujours de l'aventure. La progression régulière de son entreprise résulta d'une politique de sagesse, sans novations hardies, d'adaptation au progrès technique et de saine gestion financière,

Dès 1895, il avait construit une motocyclette légère, inspirée de la célèbre Werner. Le moteur monocylindrique vertical placé sur la fourche entraînait par courroie la roue avant. Cadre très classique de bicyclette supportant le réservoir d'huile et d'essence ainsi que les accus. De cette réalisation, René Gillet tira plus tard son slogan "Doyenne des marques françaises".

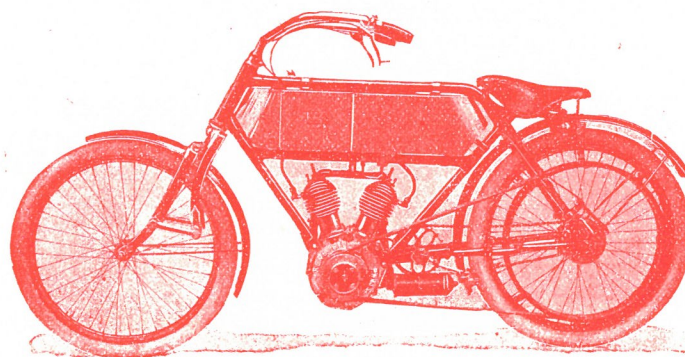
La marque resta pourtant dans l'ombre au début de ce siècle, éclipsée par les concurrents qui se nommaient Peugeot, Alcyon, Griffon... soutenus par leur publicité dans les revues sportives et leur succès en course, tendance sportive qui répugna toujours à R. Gillet. Pendant cette période, il construisit des machines plutôt destinées aux services utilitaires que visant les performances, à l'instar de Terrot et de la petite Motosacoche. Avant que les Anglais aient indiqué la voie et créé la moto utilisable par les profanes en adoptant les solutions jusqu'alors réservées à l'automobile, les motocyclettes antérieures à 1910 étaient restées des bicyclettes auxquelles un moteur avait été adapté. Gardant le pédalier, un cadre très haut, de petits pneus, généralement dépourvues d'embrayage et toujours privées de changement de

vitesse, elles ne pouvaient être mises entre toutes les mains, d'autant plus que leurs moteurs étaient mal refroidis, que le graissage par pompe à main donnait lieu à l'encrassage ou au grip-page, bref, elles étaient impropres au service quotidien et plus encore au tourisme.

Vers 1910, en Angleterre apparurent enfin les solutions dérivées de l'automobile ou non : poulies extensibles, moyeux à trains planétaires, et même boîtes de vitesses classiques, le graissage semi-automatique avec viseur, de meilleures fourches et le surbaissement de la moto désormais privée de ses pédales. Un très rapide développement s'ensuivit et la vente en France de ces engins perfectionnés allait inciter les constructeurs à suivre cette tendance. René Gillet fut des premiers à comprendre l'avenir de la moto telle que la souhaitaient médecins de campagne, agents d'affaires, et nombre de cyclistes désireux de faire du tourisme sans fatigue ; le sidecar venait de naître, le tricar était mort.

Puis ce fut la guerre de 1914, et la divulgation des services que pouvait rendre la moto, la démonstration de l'intérêt de machines puissantes, passant partout et pouvant véhiculer deux et même trois passagers, telles les Herley, Indian, Henderson des U.S.A. Un grand besoin était né, des capitaux étaient mis à la disposition des constructeurs, et si nombre d'entre eux, en France, par excès de hardiesse, manquèrent de mise au point solutions anti-mécaniques, disparurent rapidement, René Gillet avait mis en chantier le modèle définitif qui devait servir de base à toutes ses constructions pendant vingt ans.

C'était une machine plus économique, plus légère, que les machines américaines auxquelles elle empruntait la fourche "à roue tirée" de l'Henderson et de l'Excelsior pour son confort et sa robustesse, ainsi que le moteur bicylindrique en "V" bien connu. Par ailleurs elle s'apparentait aux machines anglaises les plus classiques, employant le carburateur à correction d'air et deux manettes, le cadre peu surbaissé, le réservoir placé entre les tubes supérieurs du cadre et le



Allumage par magnéto, 1 cylindre . . . . . 125 »  
 — — — — — 2 cylindres . . . . . 175 »

## MOTOCYCLETTE RENÉ GILLET

### MODÈLES 1911

Les motocyclettes R. Gillet sont remarquables par la grande souplesse de leur moteur, permettant de ralentir jusqu'à 5 kilomètres à l'heure. — Carburateur automatique. — Allumage par bobine et 2 accus, ou par magnéto. — Transmission par courroie trapézoïdale. — Poulies spéciales. — Absence complète de manettes.

Motocyclette 2 HP, 1 cylindre . . . . . 750 »  
 — 2 3/4 HP — — — — . . . . . 800 »  
 — 2 3/4 HP, 2 cylindres . . . . . 1.000 »  
 — 3 1/2 HP — — — — . . . . . 1.050 »

### Suppléments :

Fourche élastique "R. G." . . . . . 75 »  
 Pied-support spécial . . . . . 20 »  
 Envoi du Catalogue "R. Gillet" contre 0 fr. 10.

graissage semi-automatique avec débit visible et pompe à main de secours. Elle ressemblait ainsi aux Sunbeam, B.S.A. Royal-Enfield et autres britanniques si répandues.

R. Gillet voulait, et il réussit, livrer une machine française, moins coûteuse, grâce au change, qui fut aussi robuste et soignée que ses concurrents anglo-saxons. Sa claire vision du développement du tourisme ou des multiples utilisations du sidecar (livraison, services publics) lui imposa la réalisation de ce type unique en aussi grande série que ses moyens le pouvaient et il fut presque le seul français à le comprendre, avec peut-être Emile Billion, le constructeur lyonnais de l'Ultima qui se fixa le but d'une machine utilitaire plus modeste et de prix moindre et construisit jusqu'en 1936, un monocylindre de 350 cm<sup>3</sup> sans grandes modifications.

Une description de modèle de base est valable pour tous ceux qui le suivirent :

Le cadre du type vélo, interrompu à hauteur du carter moteur et réuni par brasure était d'une extrême rigidité, condition indispensable pour l'attelage d'un sidecar. Peu surbaissé, il

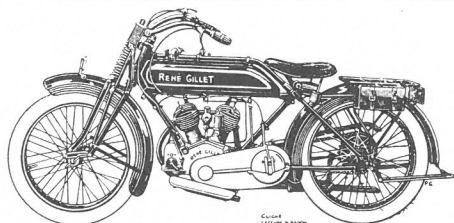
supportait une selle de type anglais (différente des selles U.S.A. attachées au tube supérieur et à la fourche arrière). Un réservoir de vaste capacité renfermait 10/12 litres d'essence, et 2 litres d'huile ainsi que le viseur de débit et la pompe de secours. Un guidon type touriste, des accessoires de première qualité : manettes, poignées, étaient fixés sans ferrailage possible. Les garde-boue étaient exceptionnellement larges. Pneus à talons de 700 x 80 ou 700 x 85.

Le moteur bicylindre en "V" à 45 degrés, d'une cylindrée de 750 cm<sup>3</sup> développait une quinzaine de chevaux. Peu poussé, à taux de compression modéré, il était très souple et d'une grande douceur. Les soupapes latérales commandées par arbre à cames unique, la magnéto placée à l'avant et entraînée par chaîne et un amortisseur dans le pignon d'entraînement de la boîte, telles en étaient les caractéristiques. A noter la faible surface des ailettes. Pourtant le moteur ne chauffait jamais. La culasse fixe et venue de fonte avec le cylindre fut conservée longtemps. Pistons en aluminium, volants intérieurs.

La boîte de vitesses séparée du moteur était encastree entre les deux bras de la fourche

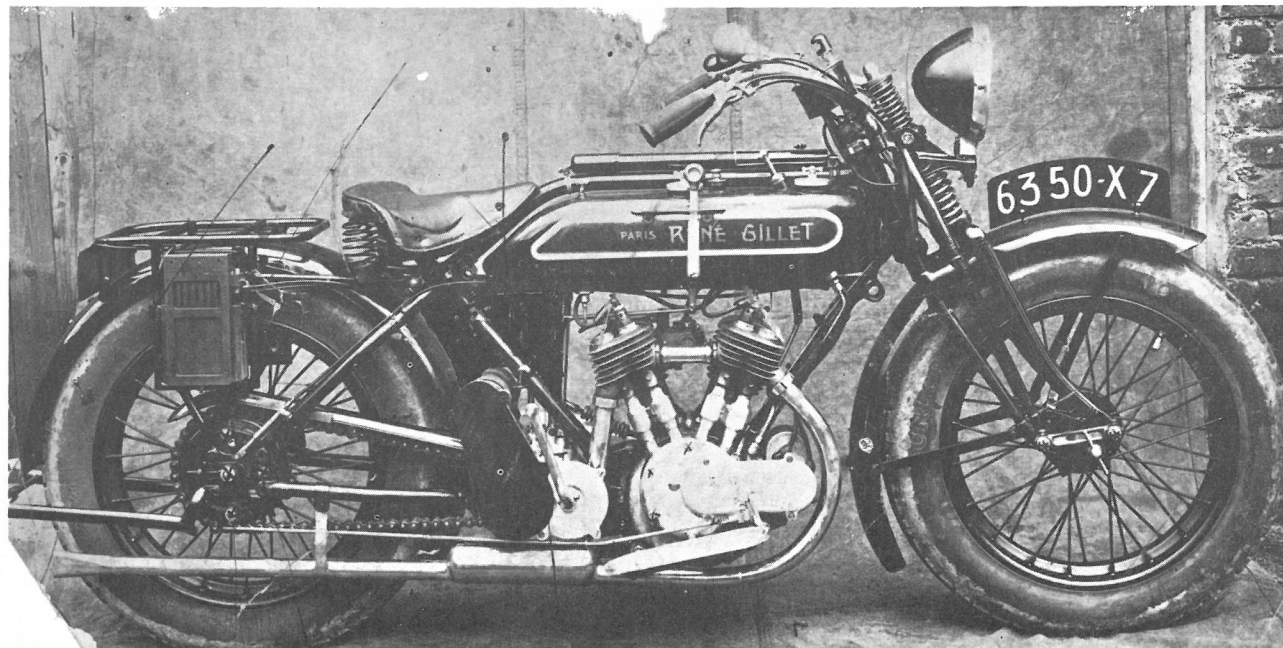
**RENÉ GILLET**

128, Route d'Orléans, GRAND-MONTROUGE (Seine) - Tél. : Vaugirard 02-70



4.995 fr. — 6 ch, 2 cyl. 70 × 97,7, cylindrée 750 cm<sup>3</sup>; cadre spécial très robuste; transmission chaîne-chaîne; 3 vitesses, commande à la main; embrayage disques, au pied ou à la main, sur demande; réservoir, essence : 12 litres; huile : 4 litres; roues détachables et interchangeables, pouvant aller uniformément au sidecar; fourche élastique (modèle René Gillet); 2 freins doubles à segments (un au pied un à main) intérieur du boîtier de transmission AR.

Fournisseur de l'Armée, de la Gendarmerie et des Sapeurs-pompiers de Paris



arrière. Elle comportait sur l'arbre primaire un embrayage classique à disques en Ferodo, un kick-starter, et trois vitesses, portées à quatre sur les derniers modèles. Ceux-ci, à partir de 1926, étaient dotés d'une dynamo entraînée par chaîne sous carter par l'arbre secondaire de la boîte. La chaîne primaire était, elle aussi, sous un massif carter en aluminium fondu, pourvu de larges regards. Ces motos ont de l'origine à la fin, conservé ces mêmes dispositifs qui donnaient une grande accessibilité, une bonne répartition des masses, alors qu'un bloc-moteur aurait surchargé l'avant.

Enfin, deux freins à tambour logés dans le moyeu arrière furent, vers 1926, remplacés par un frein unique dans le moyeu de chaque roue. Les roues amovibles et interchangeables, dont une de rechange sur le sidecar étaient adoptées à la même époque. Seul utilisateur avec les Américains, de la fourche à roue tirée, R. GILLET l'avait munie d'un haubannage triple et de deux ressorts, l'un pour la suspension, l'autre pour

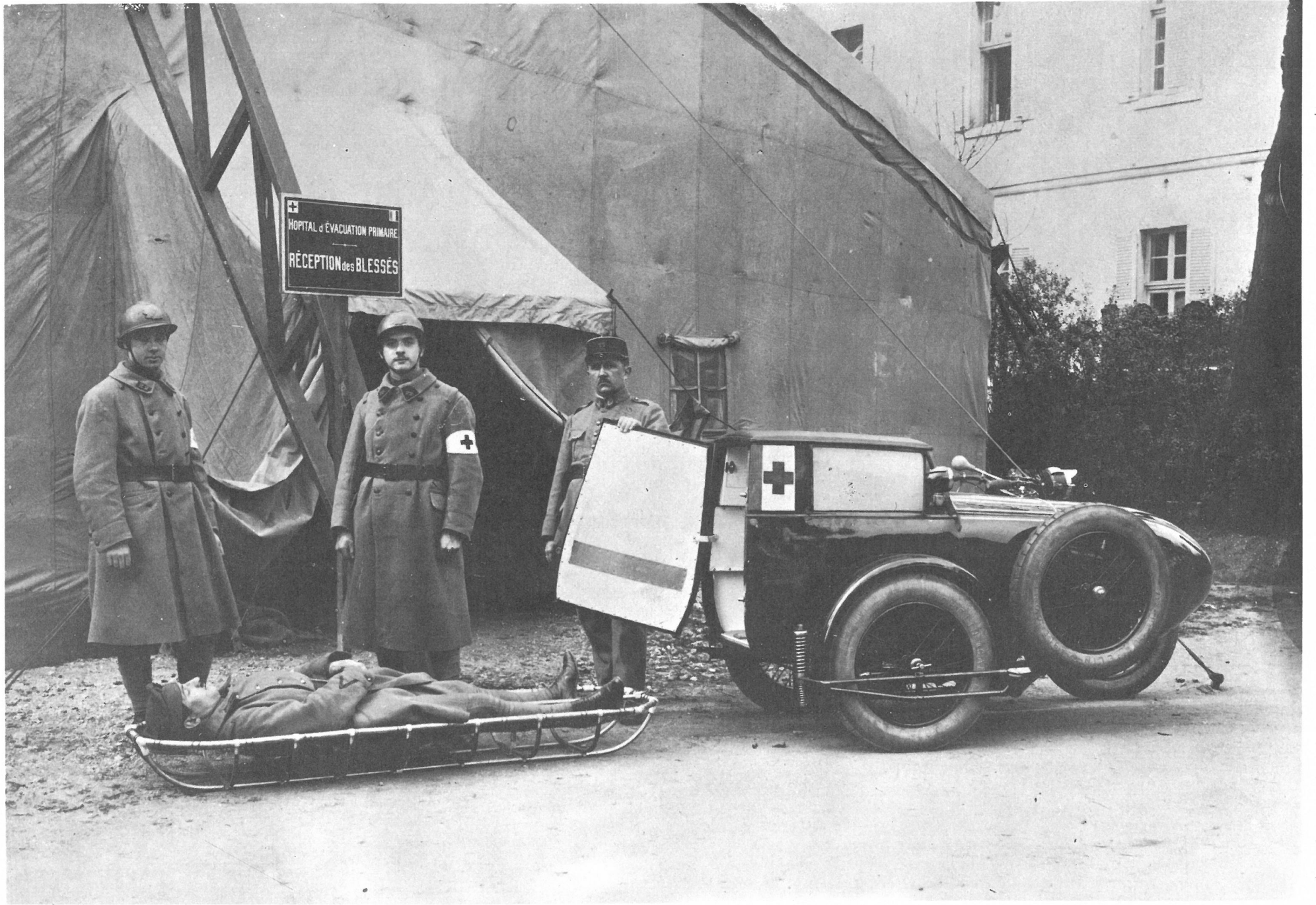
l'amortissement. Un essai de freins AV et AR conjugués imité de Motosacoche s'était révélé dangereux et non suivi.

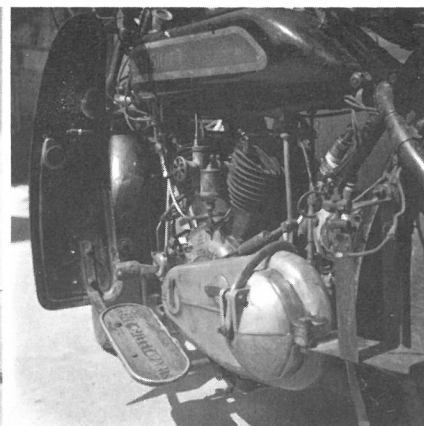
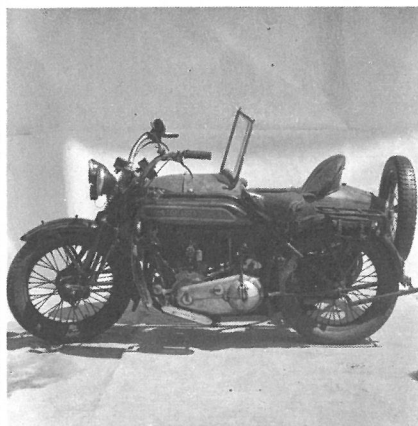
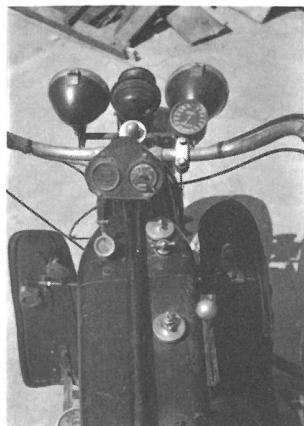
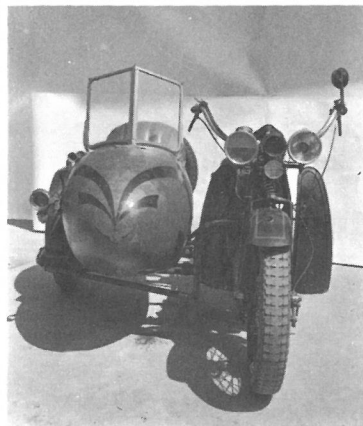
A l'origine et avant le développement de la belle usine de Montrouge, René Gillet avait recours à des sous-traitants et à des fournisseurs spécialisés pour équiper ses cadres et ses moteurs. Dès que le succès vint, et en 1924, c'était chose faite, la marque était connue, réputée, il fabriqua lui-même la quasi totalité des composants de ses machines. Les sidecars avaient, au début, été construits par L. Vannod, spécialiste réputé pour la bonne construction et l'élégance de ses caisses mono et biplaces. Vannod avait même eu la fantaisie de lancer en 1922 un sidecar "amphibie" muni d'un petit moteur à 2 temps et d'une hélice. Il ne dut pas avoir grand succès car cette publicité ne dura que quelques mois. Puis R. Gillet fabriqua lui même ses sidecars munis de la fameuse suspension double de la roue par combinaison de ressorts à lames et de boudins, doublant la suspension classique

commune à tous les sidecars par ressorts en col de cygne.

La puissance et la solidité des motos permit la création d'une importante clientèle coloniale, l'emploi régulier de sidecars biplaces qui, conjugués avec un tan-sad, autorisaient les déplacements touristiques d'une famille de 4 personnes, chose impossible avec un cyclecar ou une voiturette à deux places? Du reste, une clientèle d'origine cycliste ou éprise de grand air préférerait le groupe moto-side à la voiture, sans parler de l'économie réalisée. La puissance du moteur permettait une vitesse de pointe de ce groupe de 80/90 km/h. et des moyennes de 45/55 km/h. suivant le terrain, ce qui était appréciable à l'époque. Enfin le confort était presque égal à celui d'une petite voiture, les sidecars étant sur demande munis d'une capote repliable, d'un pare-brise et d'un coffre assez vaste.

Enfin, presque seul parmi ses concurrents





français, R. Gillet livrait ses machines équipées d'accessoires tels que l'éclairage, les avertisseurs, les sacoches, l'outillage complet. L'éclairage puissant était d'abord assuré par un groupe acétylénique ou bouteilles Magondeaux, puis un équipement complet, vers 1926 avec dynamo, batterie, avertisseur, tableau. Si l'on ajoute la qualité excellente des émaux et des nickels, le fait que tous les moteurs étaient rodés à vide, puis essayés au banc de l'usine avec moulinet Renard, le succès est peu surprenant.

Ce succès confirmé par l'intérêt des municipalités, de la ville de Paris et de villes étrangères qui adoptèrent pour les sapeurs-pompiers, les P.T.T. urbains, et bien d'autres services, ces sidecars, fut renforcé par le raid Dakar-Lac Tchad (4 700 km). Dix sidecars partants, tous arrivés, succès soutenu par la publicité discrète mais régulière que la marque faisait dans tous les journaux sportifs, la participation aux grandes épreuves de tourisme ; Paris/Nice, Paris/les Pyrénées/Paris, Bol d'Or. Dès que, sous l'impulsion du général Maurin commença la timide motorisation de l'Armée, René Gillet réussit sans peine toutes les épreuves sur tous terrains, tant à Satory qu'aux diverses grandes manœuvres. Il devint dès 1925 fournisseur officiel de l'Armée, de la Gendarmerie, et de l'Aéronautique, avec une gamme de sidecars adaptés à tous usages : radio, mitrailleuse, démarreurs d'avions, etc. . .

Cette position commerciale stable permit à la marque de traverser sans difficultés financières la crise de 1930 et de prendre rang parmi les Grands de la motocyclette française.

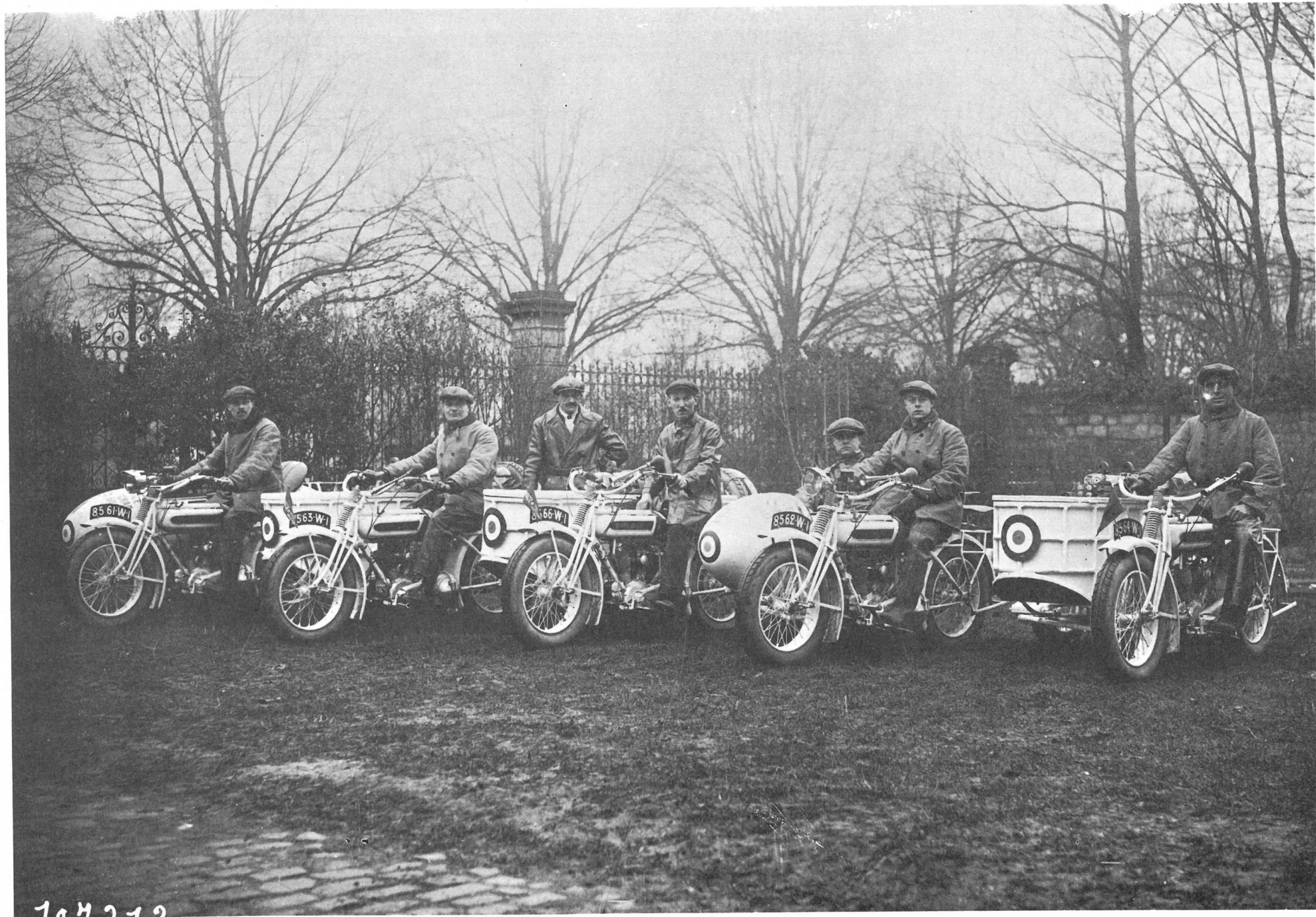
Entre temps, et sans changer extérieurement beaucoup l'aspect classique de ses motos, R. Gillet adoptait dès qu'il les sentait au point, les perfectionnements aptes à concourir au confort, à l'économie et à l'agrément de conduite. Nous avons parlé de l'éclairage, des freins à tambour. Ajoutons, dès 1926, les pneus ballons 715 x 115 ou Confort 700 x 100, les poignées tournantes, le graissage mécanique par pompe entraînée par le moteur, les culasses en aluminium avec augmentation du taux de compression, et un surbaissement du cadre joint à l'adoption du réservoir en selle pour moderniser la ligne. Il était prévu l'adaptation de pare-jambes, et la parfaite étanchéité du moteur, la protection sous carter de la chaîne primaire permettant de rouler en costume de ville, d'autant plus que dès 1925, les guides de soupapes étaient enfermés sous un protecteur tubulaire et bien graissés par les vapeurs d'huile. L'usine se refusa cependant à suivre la vogue de la suspension arrière du cadre qui se répandait quelques années avant la dernière guerre. Sans doute redoutait-elle un manque de rigidité latérale, et il aurait aussi fallu remanier totalement le dessin du cadre par l'emploi d'un double berceau. René

Gillet refusa aussi le sélecteur au pied et resta toujours fidèle au carburateur à 2 manettes.

Pendant la dernière guerre, nombre de motos R. G. rendirent de grands services, mais l'immédiate après-guerre n'était guère favorable à la fabrication d'engins neufs. Je ne sais pas grand chose de ce qu'il advint de l'usine immédiatement après la fin des hostilités. Toutefois, la construction se poursuivait et je note la présentation au Salon de 1956, d'une moto R. G. 2 temps, 245 cm<sup>3</sup>, 4 vitesses, type A.545, développant 9 CV et d'un vélomoteur 124 cm<sup>3</sup>, 3 vitesses atteignant 80 km/h. Ce sont les seuls types différents sortis de l'usine, mise à part, le 350 cm<sup>3</sup> monocylindrique, des années 30, qui ne semble pas avoir été livré en très grande série, car trop semblable à tant d'autres. Cette machine destinée au tourisme en solo utilisait une bonne partie des pièces de sa sœur aînée.

C'est ainsi que, sans écurie de course, sans participation à aucune épreuve de vitesse, sans concession à la mode ni aux hautes performances, un homme de jugement sûr, se hissa aux premières places du motocyclisme français. Il le méritait.

A. Peuvergne

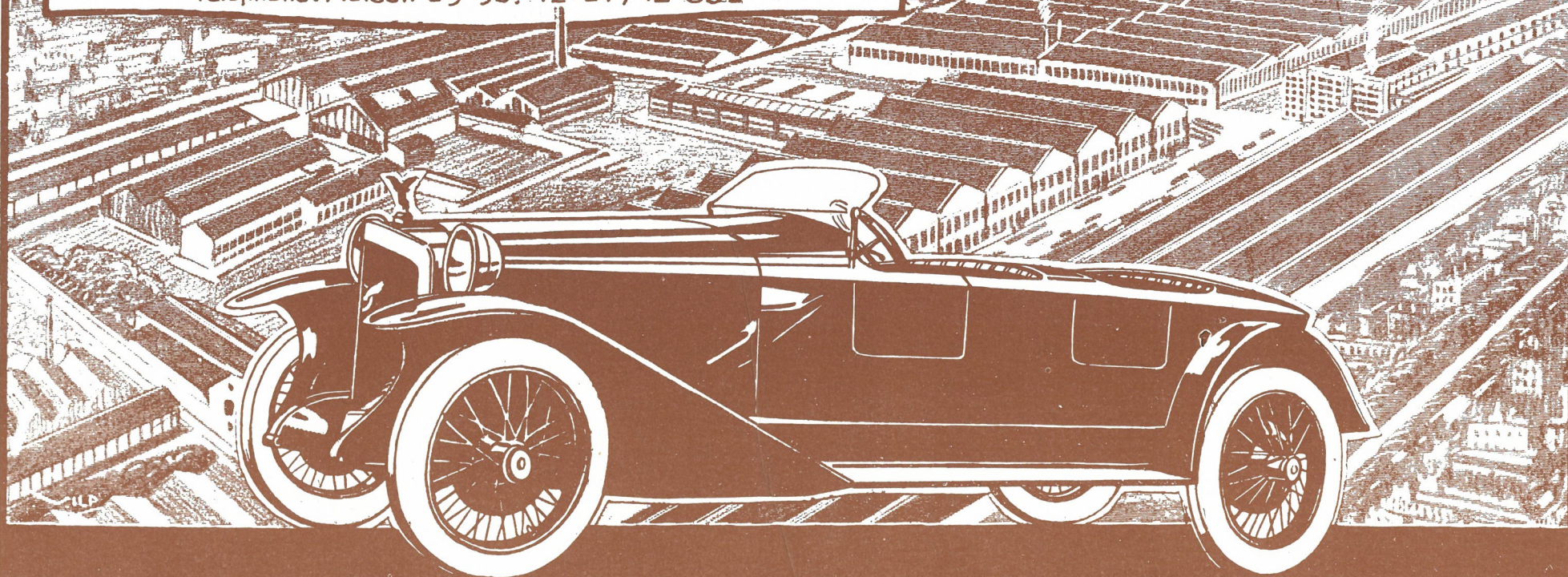


104219

Expédition Nice-Lac Tchad avec traversée du Sahara 1926

Ces usines qui ont assuré  
aux Avions Farman  
un succès mondial  
ont étudié et mis au point d'après les mêmes méthodes =  
**la voiture française de grand luxe.**

Pour renseignements et essais = FARMAN  
167, Rue de Silly, BILLANCOURT (Seine)  
Téléphone: Auteuil 09-98, 12-61, 12-66



**FARMAN**

Dans les dernières années du siècle dernier, alors que l'automobile balbutiait, deux anglais, nés à Paris, rendirent célèbre sur tous les vélodromes de France et d'Europe un curieux maillot couleur bouton d'or.

Ces deux jeunes gens formaient une fameuse équipe de tandémistes qui figura longtemps au palmarès des records du monde de cette spécialité fort en vogue à cette époque.

Puis par une filière classique en ce temps-là, ils glissèrent de la bicyclette à l'automobile. Maurice et Henri Farman devinrent tout naturellement de très grands pilotes glanant de flatteurs succès dans les "Villes a Villes" et les premières courses en circuit. Au circuit du Sud-Ouest en 1901 Maurice est premier, Henri est second ; lorsque dans Paris/Madrid, Henri fut victime d'un accident, Maurice abandonna pour porter plus efficacement secours à son cadet.

Rétabli, Henri fut désigné par l'automobile Club de France avec Gabriel et le chevalier de Knyff pour représenter la France à la troisième Coupe Gordon-Bennett disputée en Irlande, il s'y classa troisième.

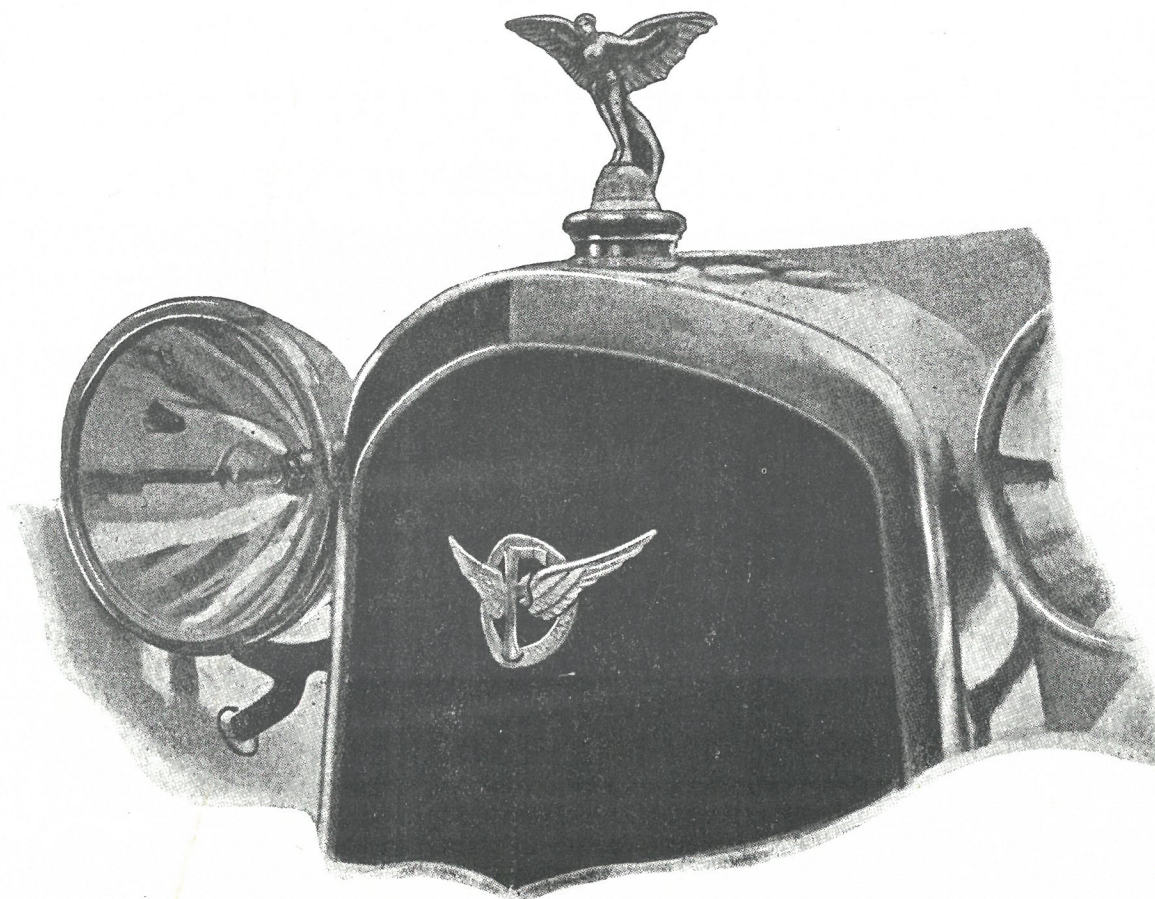
Dès le début du siècle, les frères Farman avaient fondé avec leur frère aîné Dick, la société Farman frères dont le but était le négoce d'automobiles. Principalement Panhard-Levasor, marque qu'ils pilotaient en course.

Après avoir gagné le fameux "Circuit de l'Alcool", Maurice très attiré par l'aérostation battit en 1905 le record du monde de distance en ballon sphérique.

La même année Henri fit une chute particulièrement spectaculaire aux éliminatoires de la coupe Gordon-Bennett disputée sur le circuit d'Auvergne, il abandonna alors la compétition automobile et avec Maurice aborda le domaine de l'air.

# F A R M A N

*La Voiture de Grand Style*



par Anthony Hannover

167 rue de Sully  
BILLANCOURT - SEINE  
téléph. Auteuil 09-98 - 12-61 - 12-66



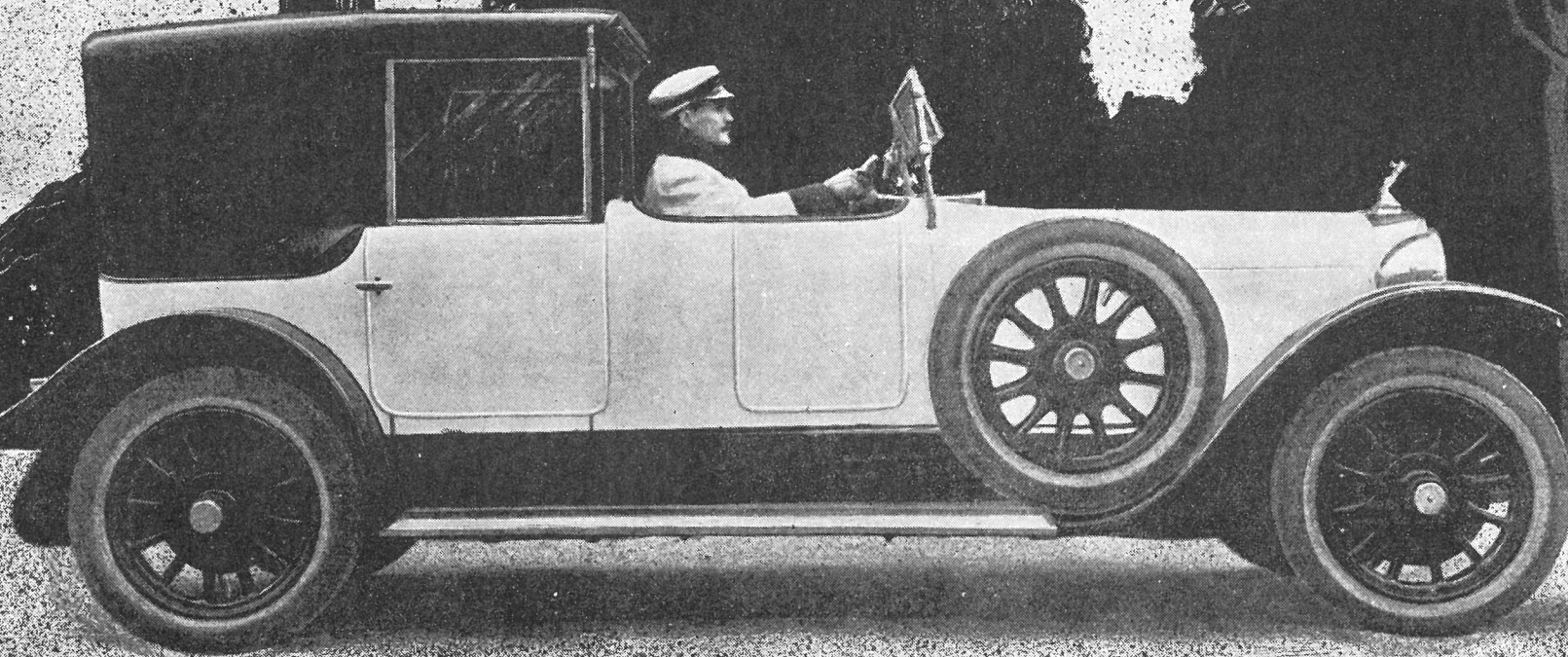
# FARMAN

*La voiture française  
de grand style*

*167, rue de Silly  
Billancourt (Seine)*

*Tél. Auteuil*

*09-98  
12-61  
12-66*



Ce fut lui qui le premier au monde, le 13 janvier 1908 boucla le kilomètre en circuit fermé sur un aéroplane construit par les frères Voisin. Mais le tandem au bouton d'or existait toujours et la même année, Maurice sur un appareil Farman battait le record du monde de durée avec quinze minutes !

Dès lors, Farman frères Automobiles devint Farman Aéronautique, et c'est sur un Farman que Maurice Tabuteau battit en 1910 le record du monde de distance en parcourant 586 kilomètres.

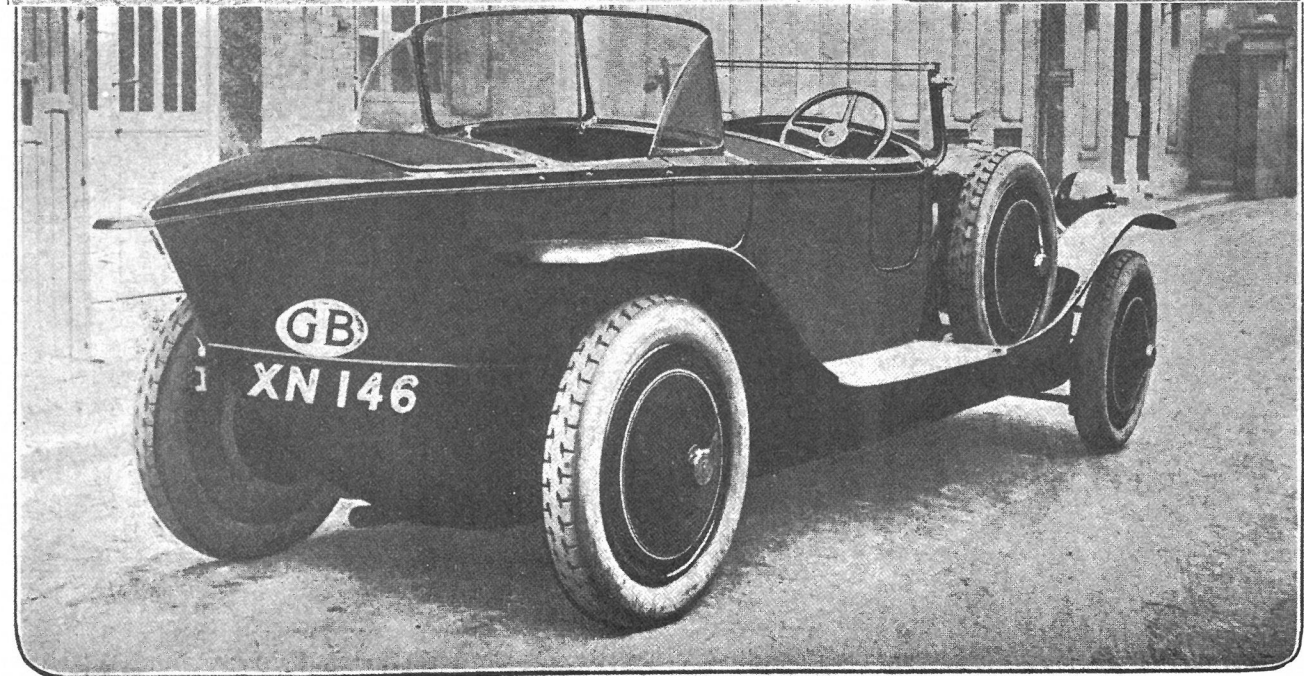
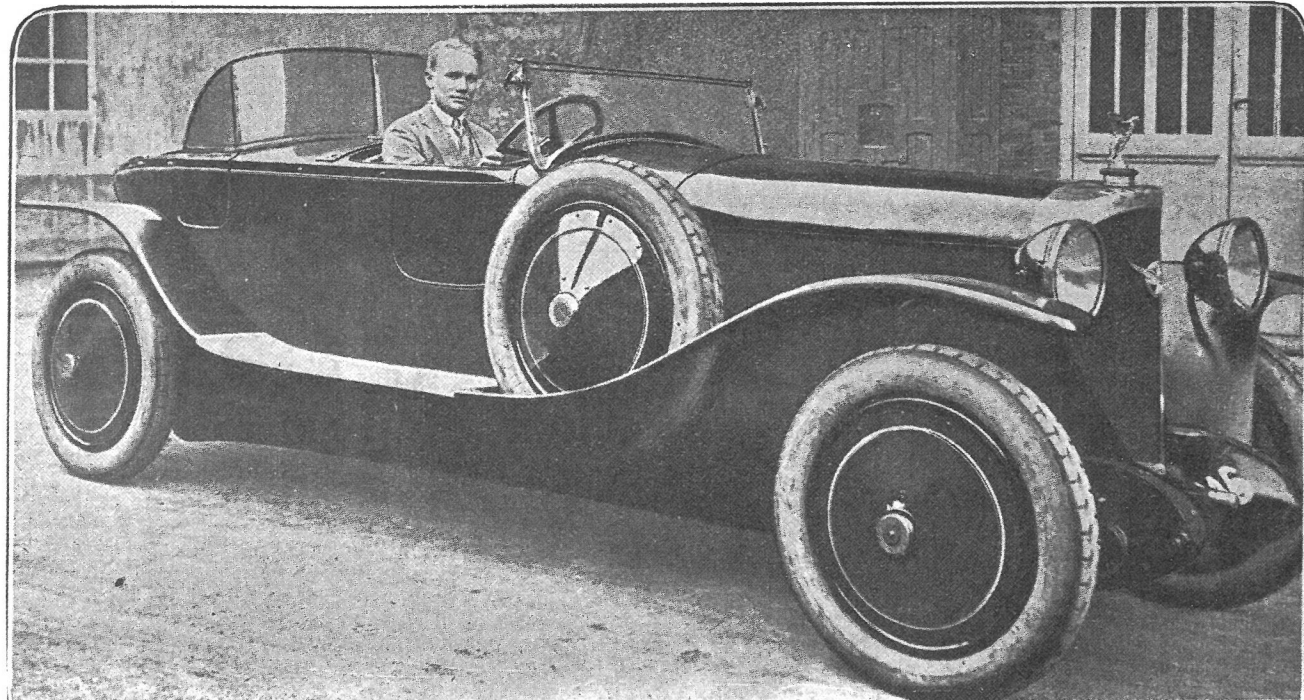
La guerre venue les aéroplanes construits pour les frères Farman furent à la pointe du combat grâce aux missions d'observations dans lesquelles par tous les temps et en toutes circonstances ils étaient engagés.

A la fin des hostilités les usines Farman, considérablement agrandies, avaient en construction un bimoteur de bombardement qui reconverti en avion civil devint l'inoubliable "Goliath". Avec ces appareils eurent lieu les premières véritables liaisons aériennes commerciales.

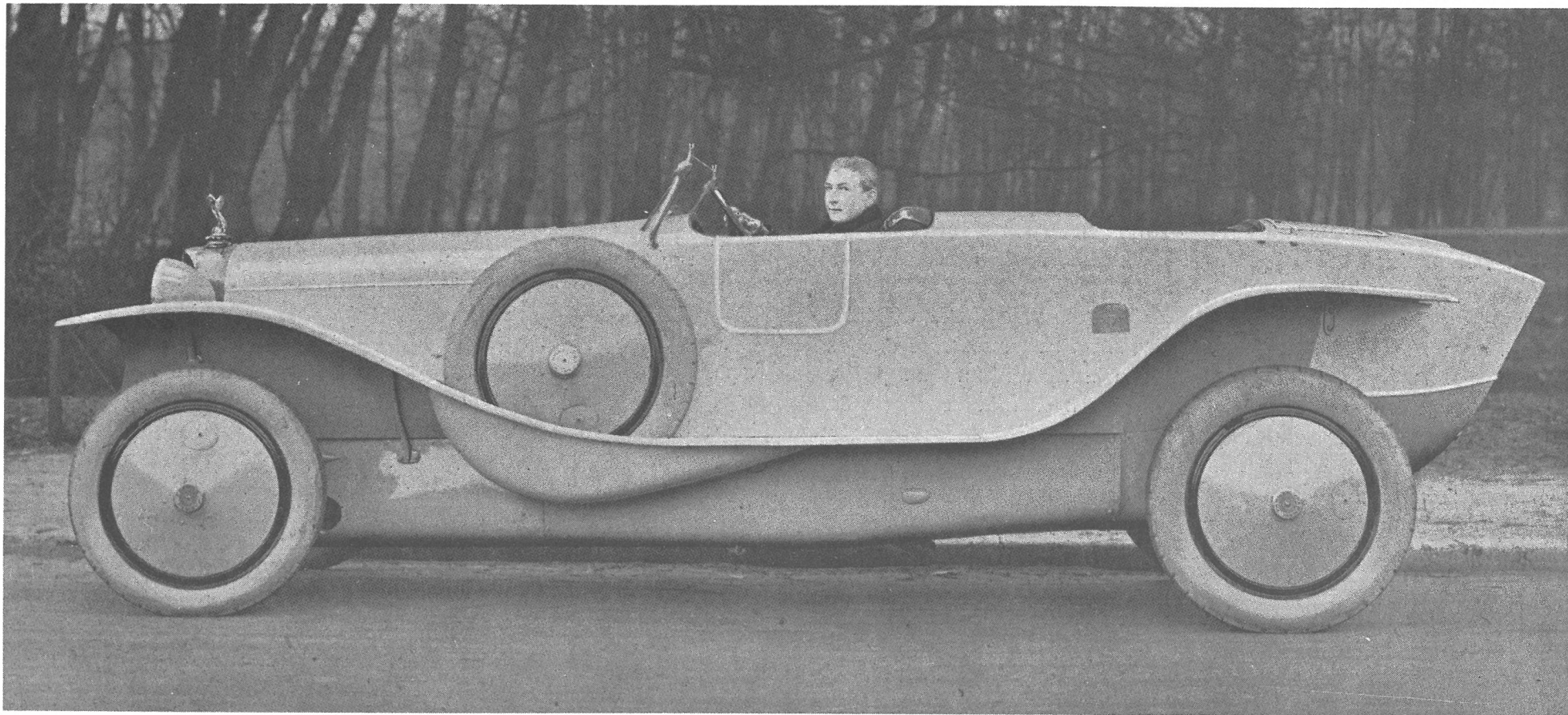
Mais un problème d'expansion se posait car le stock d'avions et de moteurs de toutes sortes était important et les commandes du Ministère de la Guerre considérablement réduites. Par contre le parc automobile après cinquante deux mois d'hostilité était au plus bas, aussi lorsque l'ingénieur Charles Waseige, motoriste de grand renom, chef du bureau d'études du service moteur, parla automobile aux frères Farman ceux-ci comprurent instantanément les grandes possibilités que l'outillage de précision de leur usine offrait dans la construction des voitures et on décida de se mettre au travail immédiatement.

Ainsi au légendaire salon de 1919, sur le stand des frères Farman on pouvait admirer un superbe châssis de 40 CV d'une exécution parfaite.

Le moteur était un beau 6 cylindres en ligne à arbre à cames en tête de 100 x 140 d'une cylindrée de 6 l.600.



Torpédo Sport 40 HP Farman



*La Farman de Nungesser prolonge les gaités de l'escadrille*

Cet arbre à cames commandé par pignons et arbre vertical, solution on ne peut plus aéronautique évidemment, assurait la prise de mouvement d'un ventilateur débrayable. Solution toute nouvelle. L'embrayage et la boîte à 4 vitesses étaient séparés du moteur. Bientôt cependant, dès les premières livraisons en 1920 le bloc moteur à vilebrequin monté sur paliers lisses et un nouvel embrayage à disques multiples fut adopté.

Ce moteur d'une puissance voisine de 100 CV tournait à 2 800 t/m, vitesse élevée pour l'époque autorisée par la précision de l'usinage.

Ce modèle dénommé A6A assura la noto-

riété immédiate des automobiles Farman dont le silence, le confort et la tenue de route devinrent proverbiale.

Ce châssis pesait à la livraison chez les carrossiers 1 450 kilogs et prête à prendre la route elle roulait facilement à 115/120 km/h.

C'est à cette époque que fut lancé le fameux slogan : "Une automobile roule, la Farman glisse"...

En 1922, devant les lauriers cueillis par les Hispano au circuit de Boulogne on songea compétition à l'usine de la rue de Sully, et, sur le châssis A6A légèrement plus court, on plaça un moteur de même cylindrée, plus poussé, dont le

bloc était en métal léger avec chemises acier, double allumage et deux gros carburateurs Zenith.

Deux prototypes furent construits ; une berline et un torpédo ; ces deux voitures avaient fait l'objet d'une recherche certaine dans le domaine des formes mais elles ne parurent sur aucun circuit par contre la diffusion des documents photographiques à la presse spécialisée de l'époque fut abondante.

Néanmoins ces études aboutirent à la présentation d'un châssis dit "sport" et le nouveau moteur équipa tous les châssis dès 1924 (type A6B).

# FARMAN

La Voiture de Grand Style



Une Automobile roule...  
La FARMAN glisse !..

S<sup>te</sup> H. & M. FARMAN

149, Rue de Silly, BILLANCOURT (Seine)

Fig. II - CARROSSERIE DECOUVERTE DE LA FARMAN SPORT. - Le bordage est très haut et ne laisse dépasser que la tête des passagers.

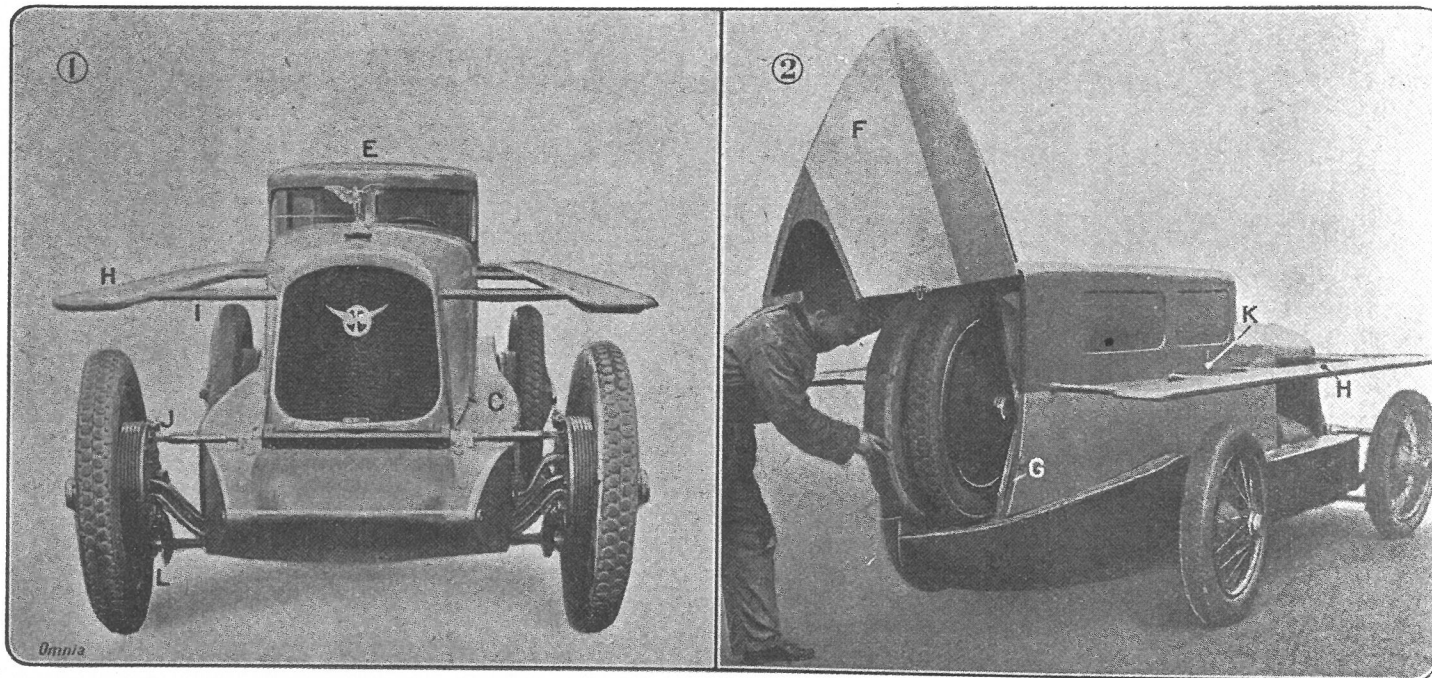
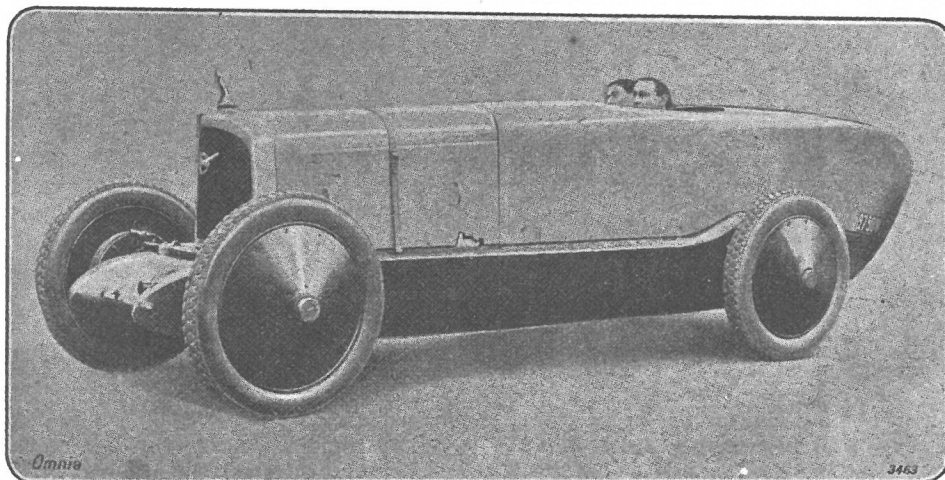
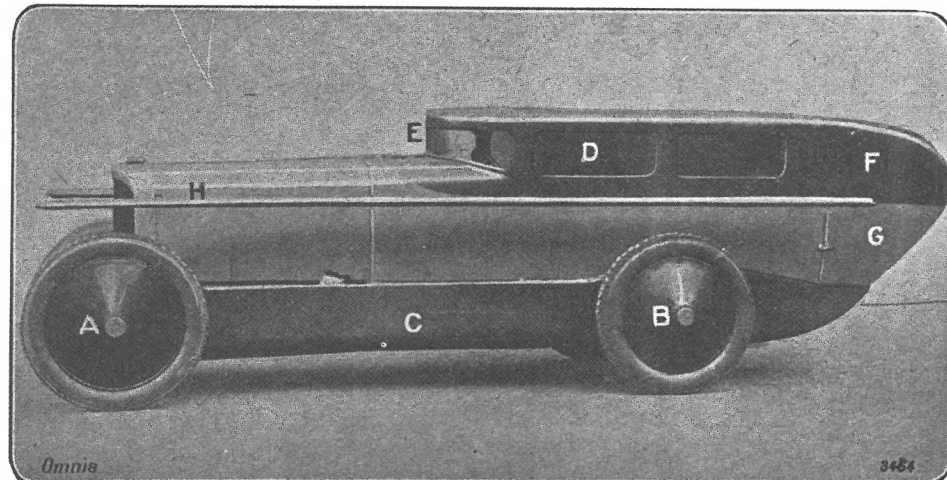
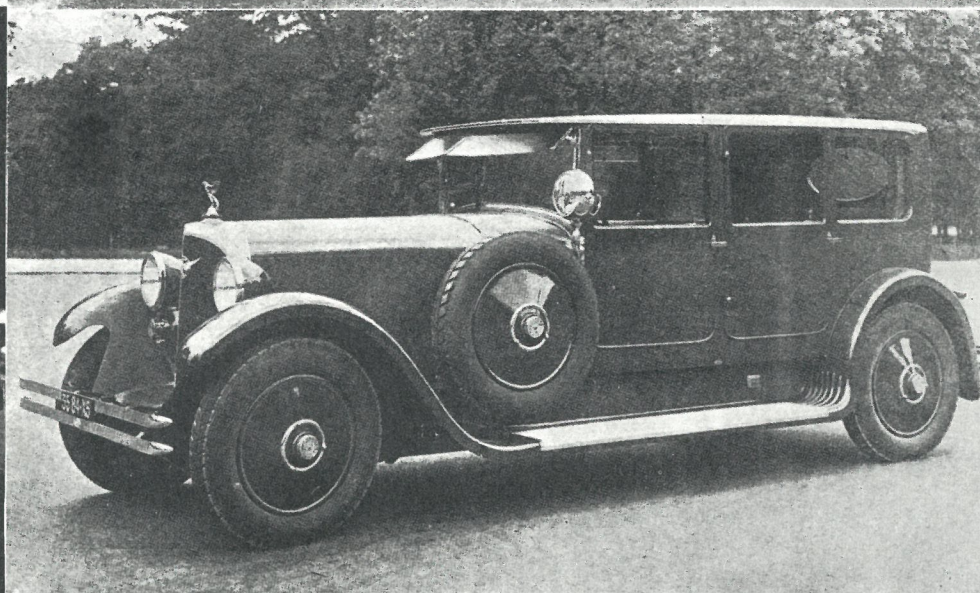
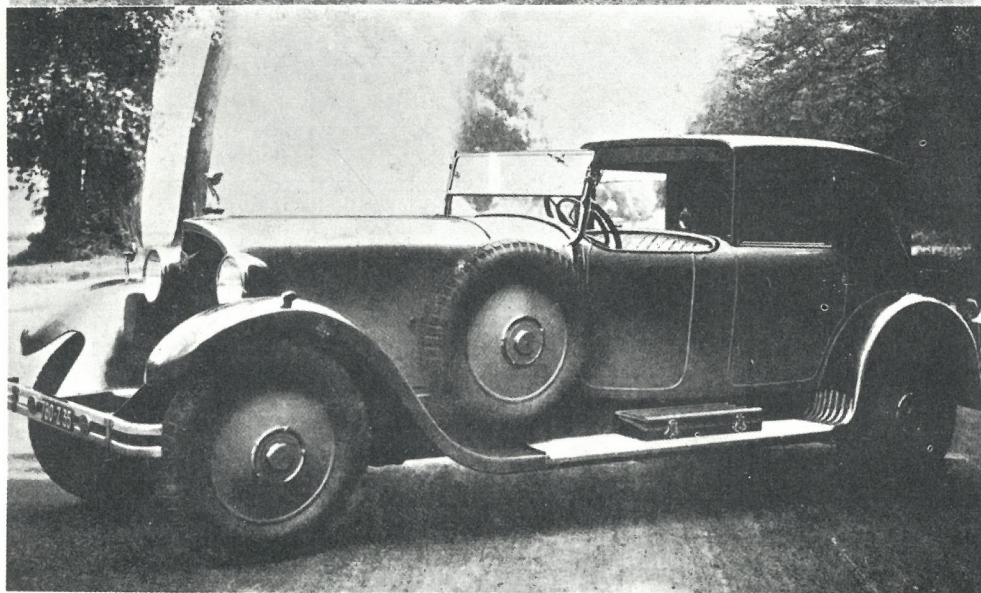
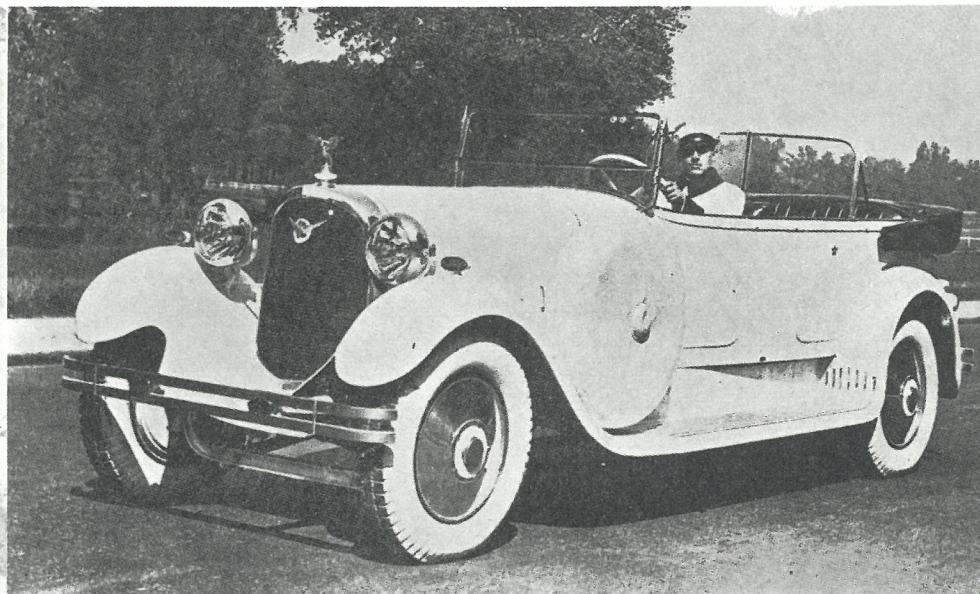
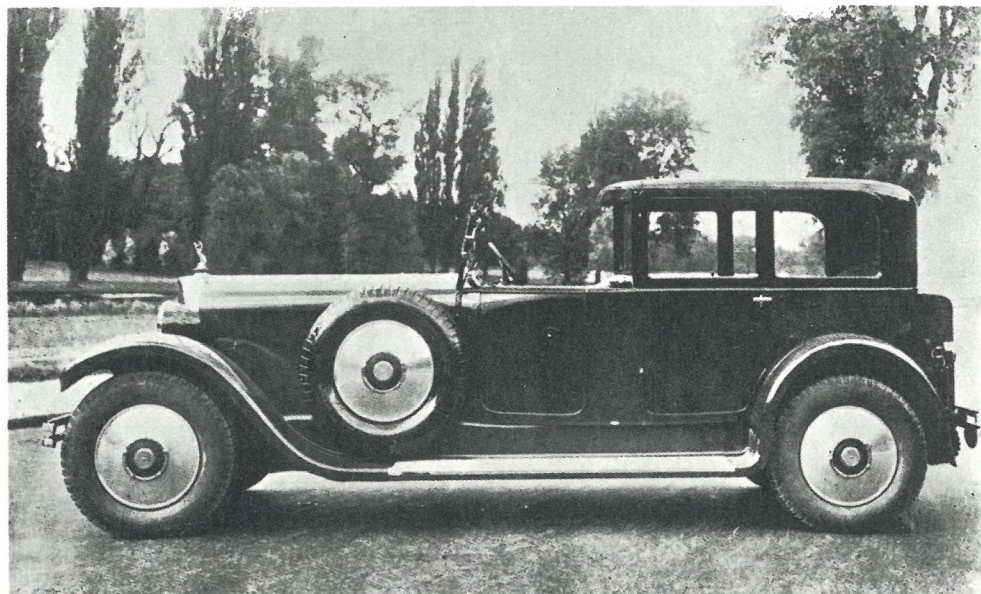


Fig. I - LA CONDUITE INTERIEURE FARMAN SPORT. - 1. Vue par l'avant. - 2. Vue de trois quarts arrière. - C. châssis fuselé. - E. avant arrondi. - G. porte du compartiment à pneus. - H. aile plate. - I. freins avant. - K. porte d'entrée (l'aile est articulée).

Fig. III - LA NOUVELLE VOITURE DE SPORT FARMAN (CONDUITE INTERIEURE, QUATRE PLACES) QUI DOIT PRENDRE PART AUX EPREUVES DE TOURISME DE CETTE ANNEE. - A et B. roues entoilées pour éviter les remous. - C. carter fuselé. - D. glace. - E. partie avant arrondie. - F. arrière en pointe. - G. porte du compartiment à pneus. - H. aile plate.





M. Ch. H., de Roubaix, écrit aux usines Farman :

*“A notre surprise, nous avons eu la sensation de glisser sur l'eau comme en bateau, plutôt que de rouler”.*

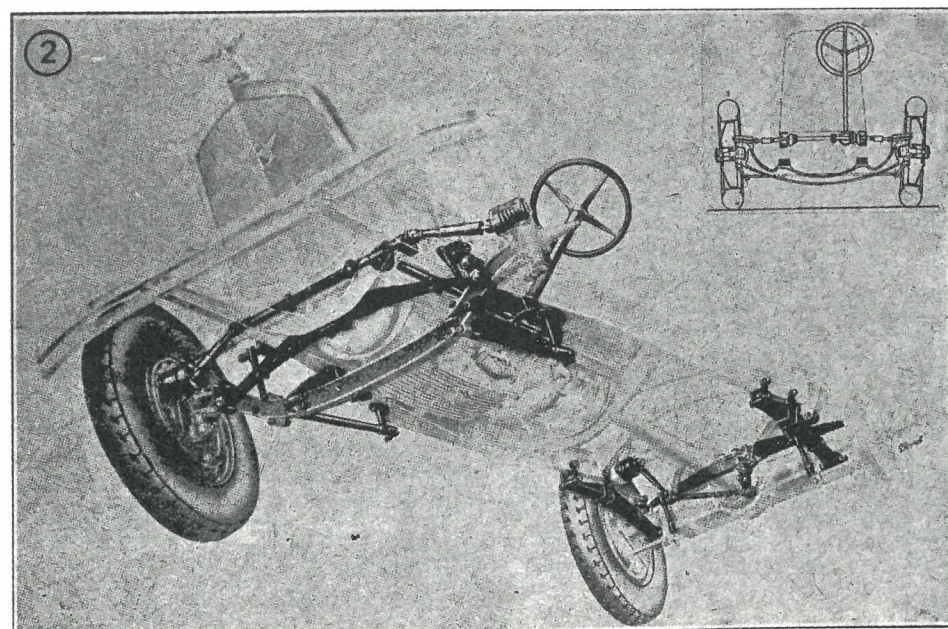
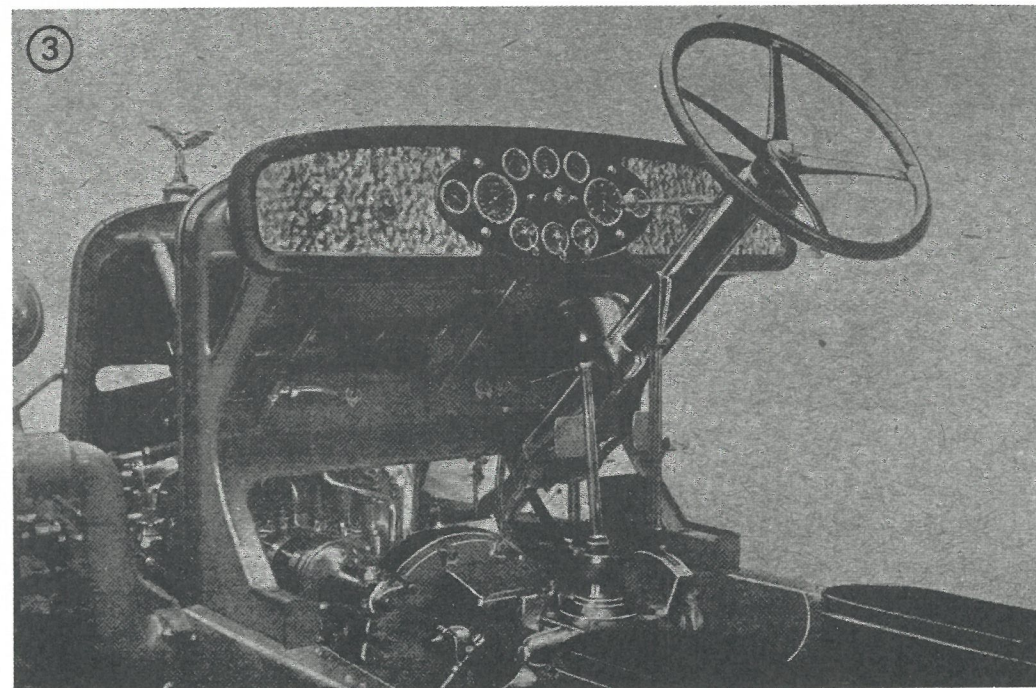
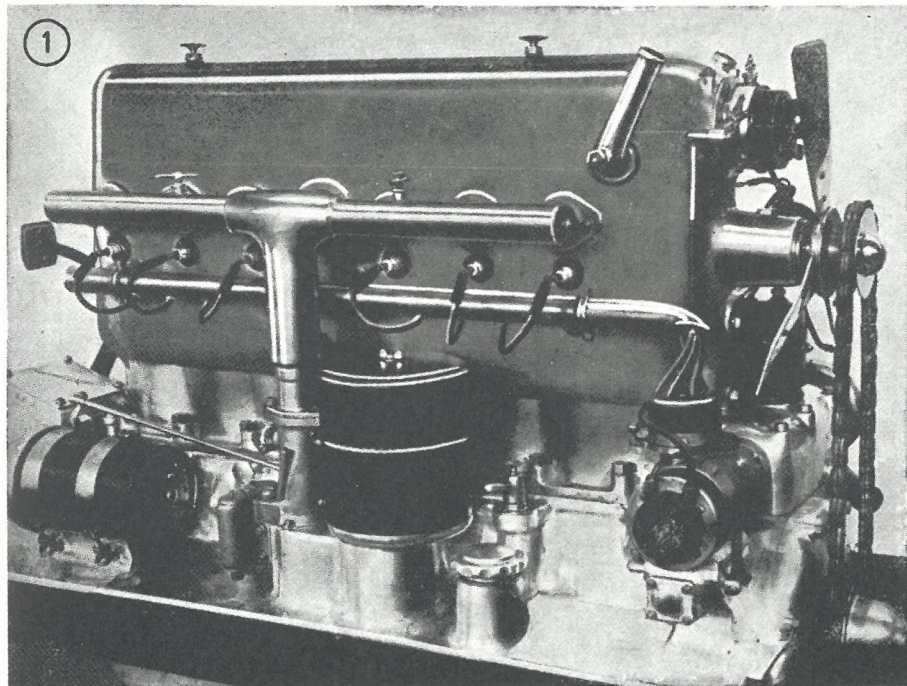


Fig. I - LE MOTEUR 6 CYLINDRES FARMAN, VU DE COTE DU CARBURATEUR. Avec son bloc en alpac, chemisé acier, ce groupe est à la fois très puissant et léger. A noter : l'épurateur d'air Zenith, le réchauffeur par dérivation des gaz d'échappement qui entoure la tuyauterie verticale et le centre des branches d'alimentation, l'entraînement du ventilateur par courroie-chaîne. L'allumage est double par magnéto et par batterie. Les bougies sont placées de part et d'autre des cylindres. A l'arrière, le moteur de démarrage très accessible. Large orifice de remplissage d'huile. Manette pour robinets de trop plein et de vidange. En opposition de la magnéto : la pompe à eau. Ce moteur est construit selon les mêmes procédés que les moteurs d'avions.

Fig. II - DETAILS DE LA DOUBLE DIRECTION ET DE LA SUSPENSION COMPOUND A ESSIEUX STABILISES DE LA NOUVELLE SIX CYLINDRES FARMAN. - A l'avant on remarque : un ressort transversal souple pour absorber les petits chocs, des ressorts cantilevers complémentaires pour absorber les chocs de grande amplitude, des amortisseurs pour les coups de raquette : l'essieu avant est stabilisé par deux bielles, l'une de poussée, l'autre de réaction qui lui assurent une chasse toujours positive ; chaque roue avant est commandée de façon autonome à l'aide d'un arbre transversal et de deux arbres articulés et télescopiques attaquant les renvois spéciaux de commande des pivots de fusée. A l'arrière, on remarque : le ressort transversal souple pour les petits chocs, les cantilevers complémentaires pour les grands chocs, les amortisseurs ; l'essieu arrière est relié aux longerons de châssis par un stabilisateur à bielles et palonnier. La suspension est agréable quelles que soient la charge et la vitesse et quel que soit l'état de la route. La double direction supprime tout shimmy et elle prévient également toute réaction au volant.

Fig. III - LE POSTE DE PILOTAGE : sur la boîte de vitesses est monté un dispositif permettant de gonfler les pneus.



Les plus grands carrossiers Français habillèrent très vite les châssis Farman et de somptueuses carrosseries les équipèrent, entre autre la vieille maison Binder, de réputation mondiale et un nouveau venu : Jean Gaborit.

Ce dernier exécuta en 1924 pour l'actrice Américaine Pearl White, vedette des "Mystères de New York", un coupé décapotable blanc bien connu de ceux qui le soir passaient rue Royale devant Maxim's.

Une autre actrice, Alice Cocéa, créatrice de la célèbre opérette Phi-Phi possédait à la même époque un coupé de ville carrossé par Mulbacher.

En 1926, l'A6B vit son châssis considérablement amélioré grâce à une suspension à ressorts transversaux très complexe due aux travaux de l'ingénieur Carlès et à une double direction.

L'année suivante la Farman fut entièrement remodelée et la cylindrée du moteur passa à 7 litres (100 x 150), elle reçut en outre un radiateur de ligne plus au goût du jour, aussi beau d'ailleurs, mais dans un autre genre que celui de 1919. Malgré ses 2 500 kilogs la nouvelle Farman (type NF) roulait avec facilité à 140 km/h.

L'usine installa son propre atelier de carrosserie et les caisses qu'elle produisait étaient un modèle de bon goût. Les succès dans les concours d'élégance, si populaires à l'époque, furent nombreux.

Puis, lorsque la crise mondiale éclata, la demande pour des voitures d'une telle qualité étant plus faible, les frères Farman abandonnèrent définitivement l'automobile après épuisement du stock des pièces détachées, reportant toutes leurs activités sur les productions aéronautiques.

La Farman de 1931 dans sa dernière version (type NF2) dépassait le 145 à l'heure.

Cette magnifique voiture, honneur de l'industrie Française, entra discrètement dans la légende.

Il y a 40 ans déjà.

Antony Hannover.

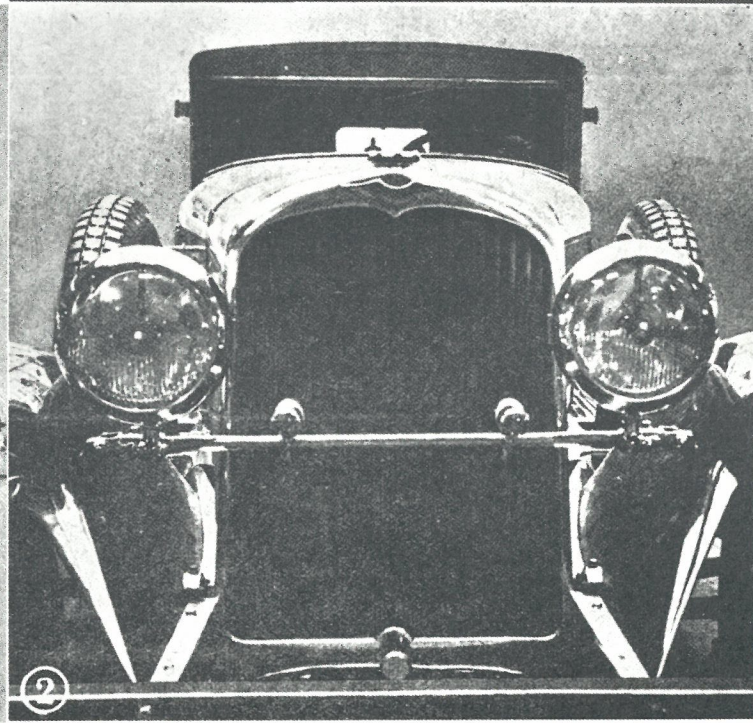
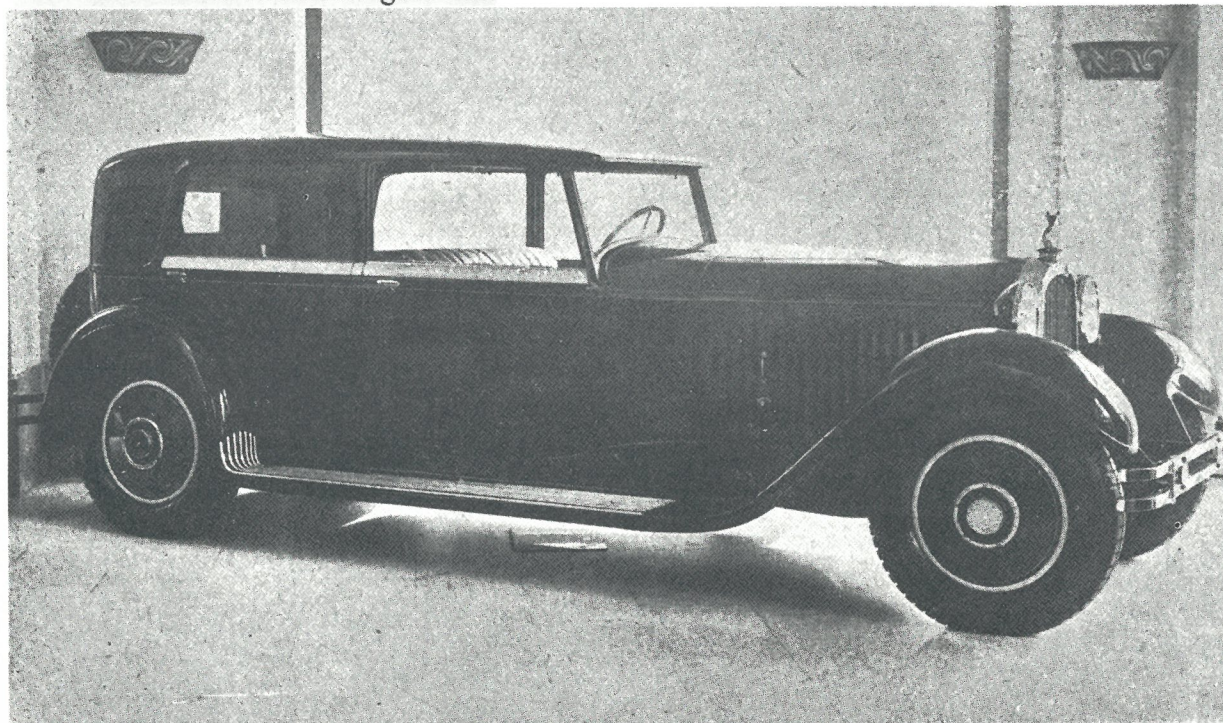
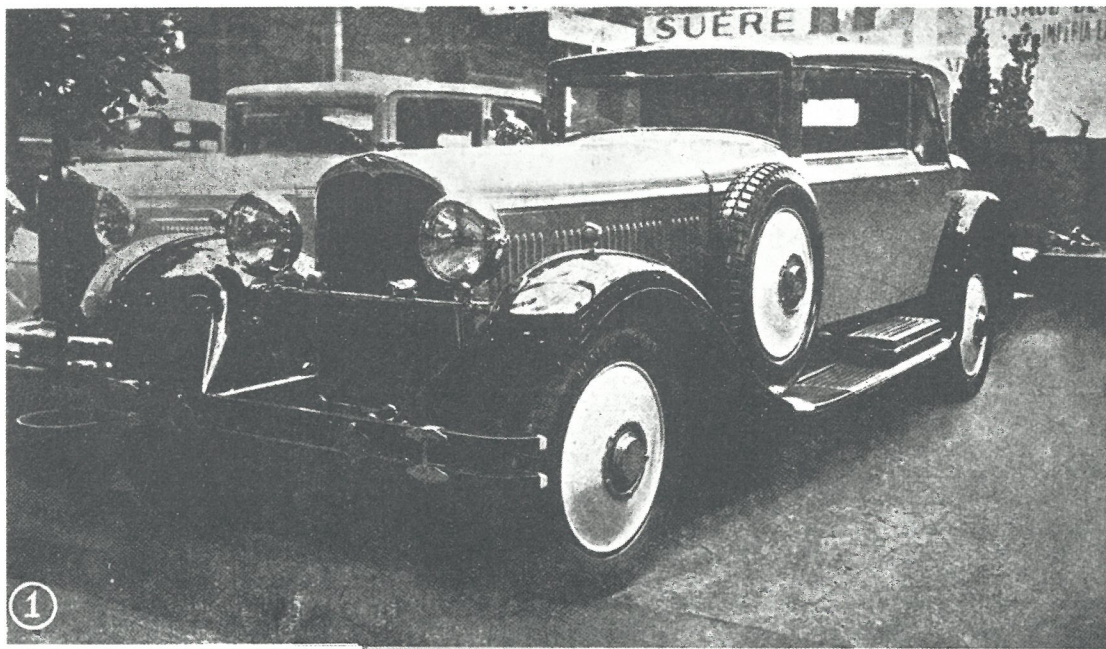
# FARMAN

La Voiture de Grand Style



Une Automobile roule...

La FARMAN glisse !.. *Différentes version de la Farman. N.F.*



# LA BELLA MACCHINA

Par J.POTHERAT



La poussière retombe lentement, et l'on découvre la carcasse de la voiture. Brisée. Retournée, le ventre en l'air. Une roue, tordue, tourne encore faiblement et bientôt va s'immobiliser sur son axe faussé.

Déjà, la terre a absorbé l'essence, et, du radiateur crevé s'échappe un filet de vapeur. Ca sent la poussière, l'huile chaude et l'herbe arrachée.

Et chacun se souvient.

D'abord personne n'avait rien vu, seul on devinait un bourdonnement dans le lointain. Puis on avait aperçu un point rouge, très loin, en direction de Duppigheim.

Le bruit s'emplifiait, le point rouge se rapprochait. Vite, très vite on distingua la voiture, son numéro, son pilote. Biaggio Nazzaro, au volant de la Fiat n° 17, terminait la ligne droite en pleine accélération, avant d'aborder le virage.

L'épingle d'Entzheim est une place de choix, le passage le plus difficile du circuit. Embusquée derrière les palissades, la foule retient sa respiration.

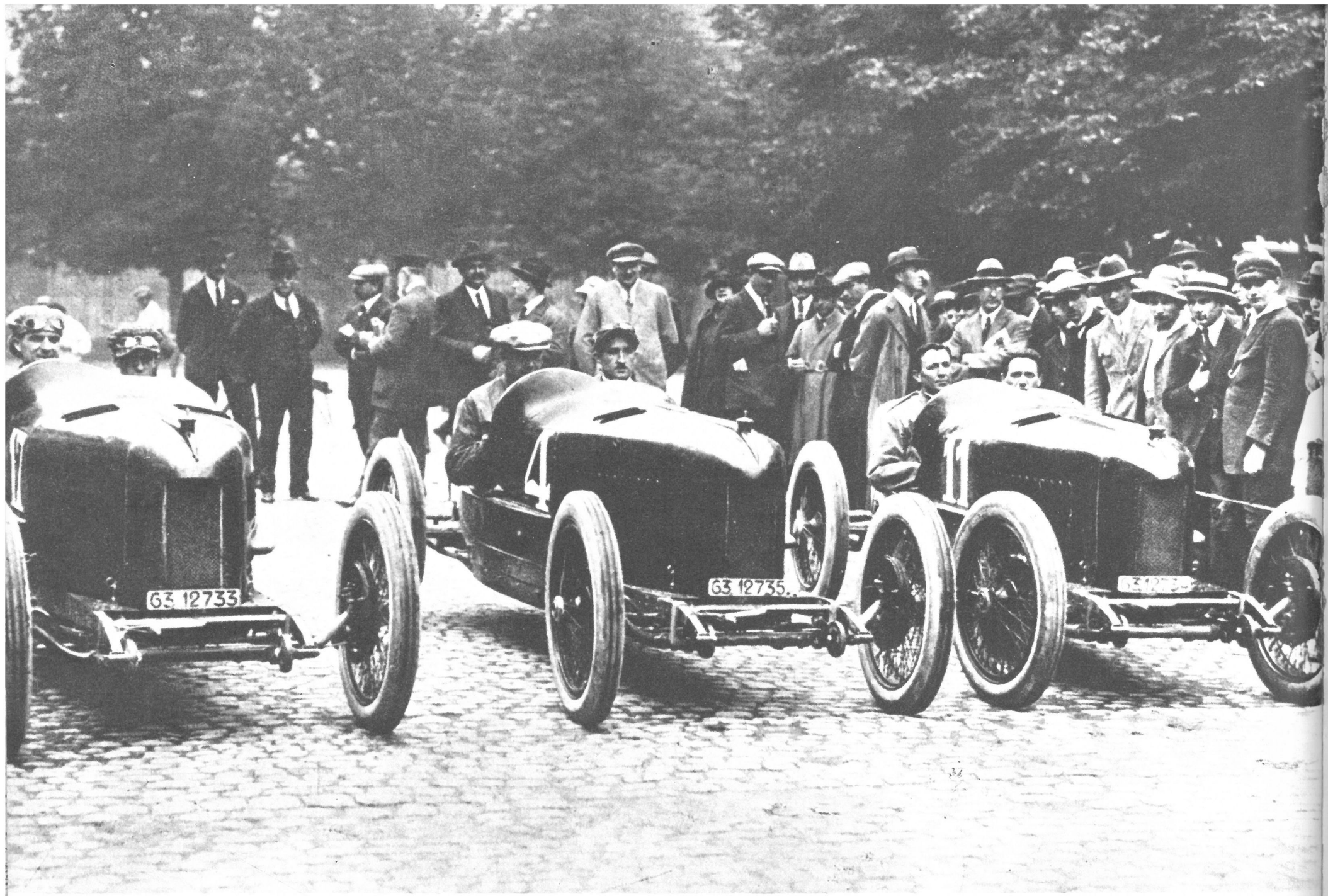
Soudain la voiture rouge semble bloquée net dans sa course. Une roue jaillit en l'air. Déportée, la Fiat se jette contre un arbre, rebondit, traverse la chaussée tournant sur elle-même, pour aller s'écraser sur le talus. Au pied d'un autre arbre.

Biaggio Nazzaro est mort. A dix tours de la fin.



Champion  
d'Europe  
Bugatti  
doléine

Albertus 70



Entre Strasbourg et Tours, le commissaire général Sautier hésite. La libération récente de l'Alsace fait pencher la balance. Après 14, la petite alsacienne, traînant son éternel kugelhoff est un peu en perte de vitesse. Hansi, Déroulède et les "revanchards de 70" sont parvenus à leurs fins. Un Grand Prix de l'A.C.F. montrera à la province malheureuse l'attachement de la mère patrie. Folklore, trois couleurs et relations publiques, tout le monde y trouve son compte.

Le Grand Prix de l'A.C.F. se déroule donc sur un circuit nouveau de 13 kilomètres 38, à couvrir soixante fois. Une formule nouvelle est retenue, pour encourager la construction de moteurs de petite cylindrée on impose un maximum de 2 litres et un poids minimum de 650 kilogs pour une carrosserie biplace.

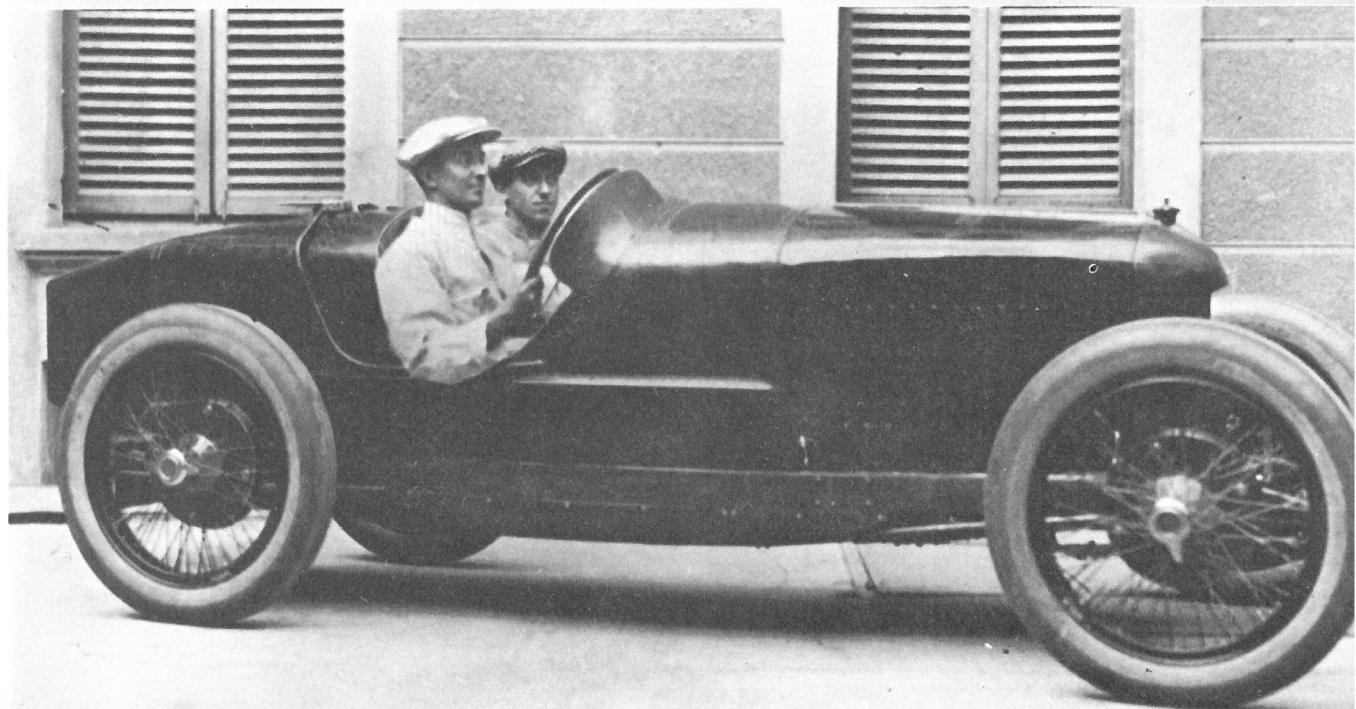
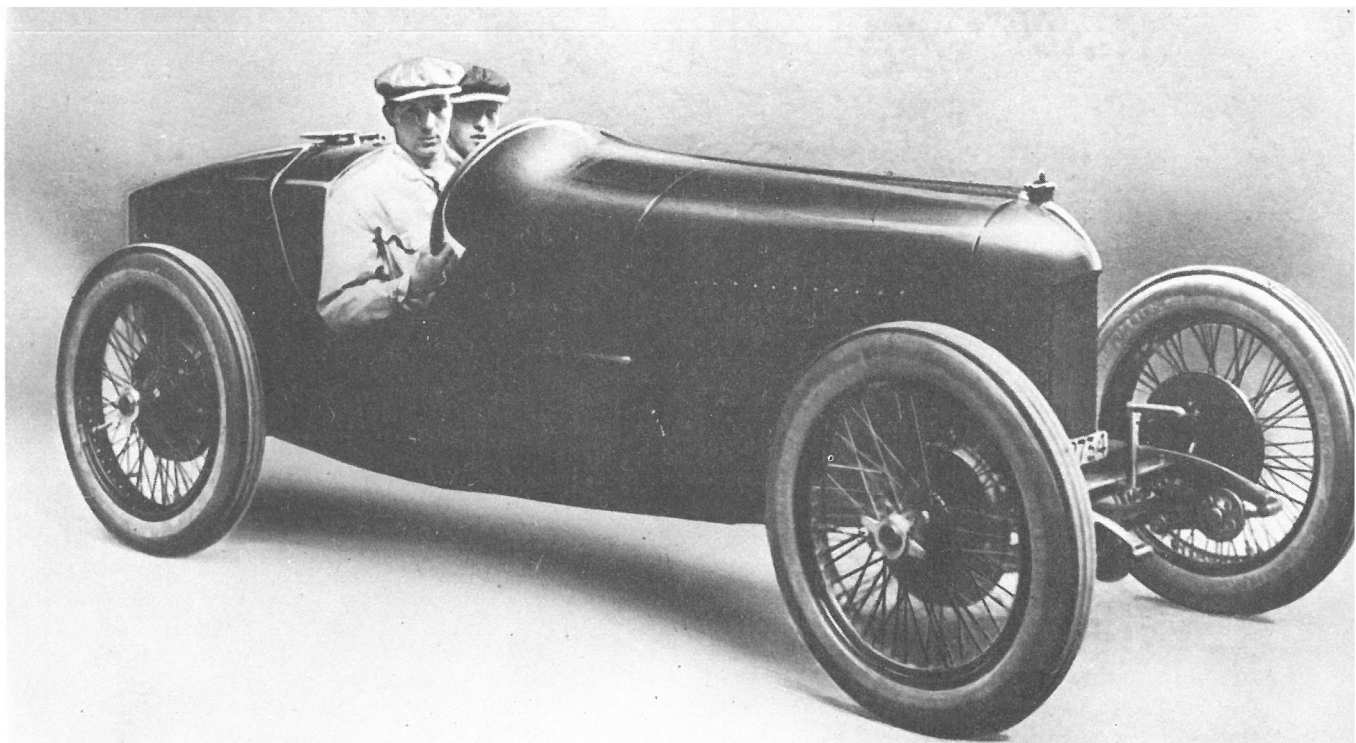
Comme les jeunes filles de la campagne font assaut d'élégance à la sortie de la messe du dimanche, Bugatti et Ballot rivalisent de laideur. Le premier est venu avec quatre huit cylindres, type 30, équipées de freins hydrauliques à l'avant. Il est ici chez lui, en voisin, presque en enfant du pays. Molsheim n'est qu'à quelques tours de roues et sportivement le "Patron" a prêté ses ateliers à Ballot, qui tourne des arbres de roues un peu plus costauds que ceux qu'il avait amenés. Ballot, est venu avec trois voitures, conduites par Goux, Foresti et Massetti. Ce sont de petites quatre cylindres, deux litres "sport", affublées d'une monstrueuse carrosserie cylindrique. Détail pittoresque, dans la calandre se cache la roues de secours. Cylindriques également, les quatre Bugatti, dont le pot d'échappement sortant par la pointe arrière après être passé sous le siège, procure de délicieuses sensations au pilote.

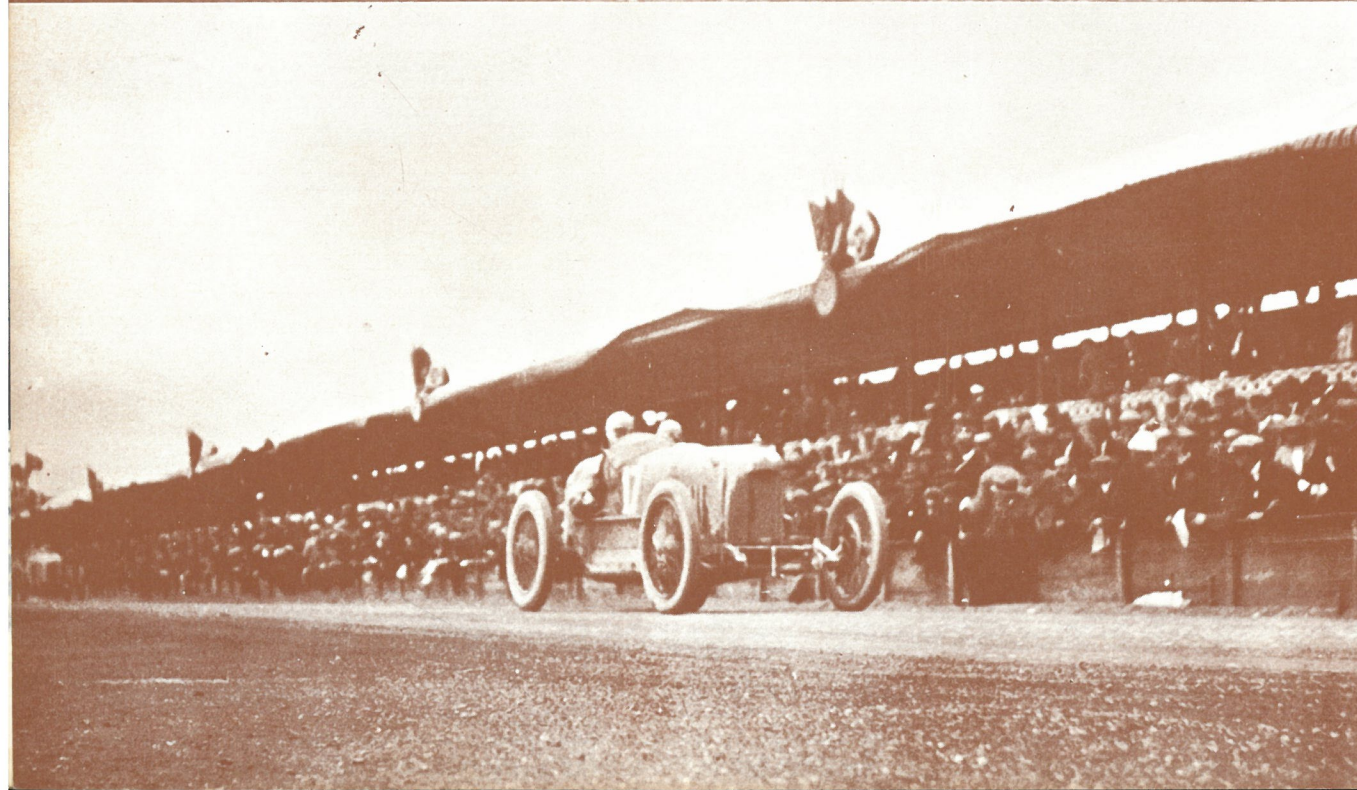
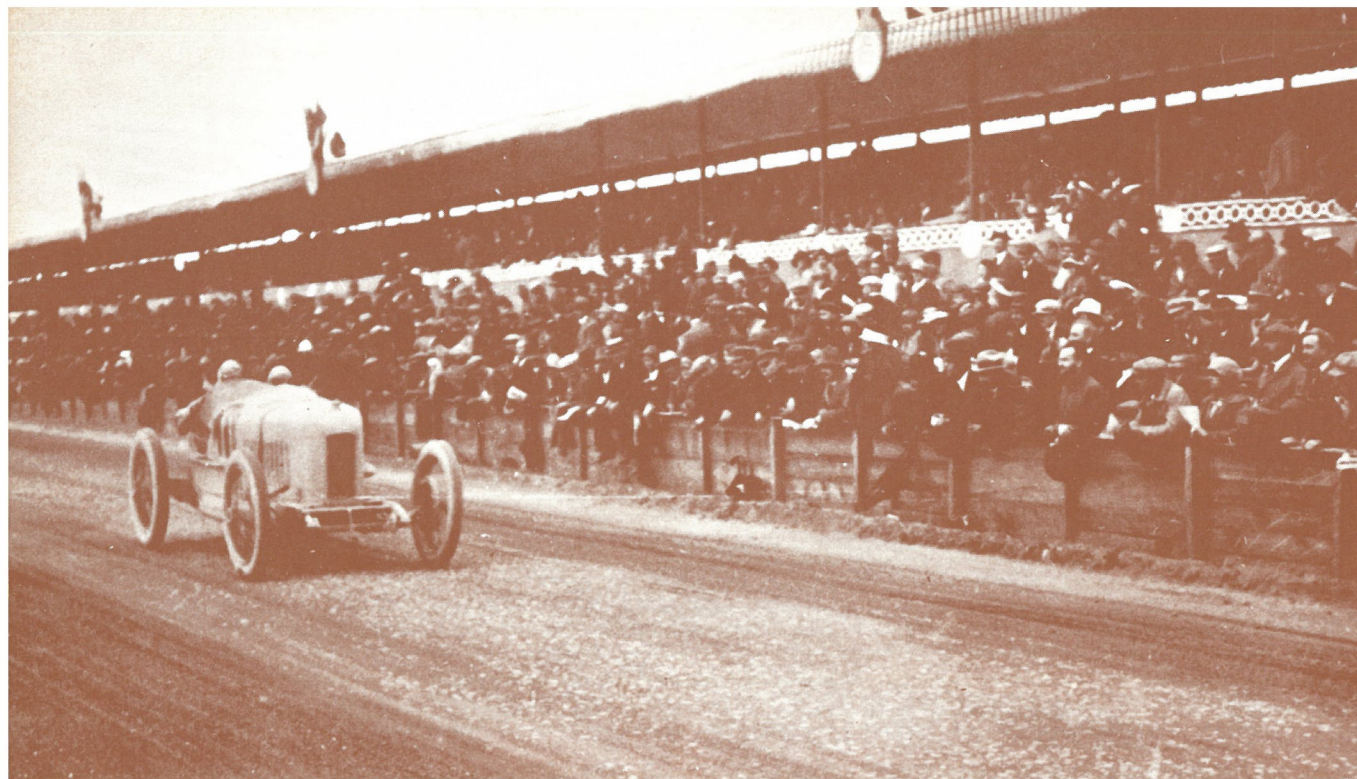
Les nouvelles Sunbeam quatre cylindres semblent en pleine forme, Henry a quitté Ballot pour cette marque. S'il soulève les capots des Aston Martin de Sborowsky et Gallop, il trouvera des idées à lui. L'inspiration.

Rolland Pilain, après dix ans d'absence, revient au Grand Prix, avec des voitures intelligentes, coûteuses, et inefficaces. Les trois voitures sont équipées de freins hydrauliques à l'avant. Guyot, Wagner et Hemery sont déjà considérés comme

*B. Nazzaro*

*P. Bordino*





des vétérans d'une autre époque.

Arrivés à la dernière minute, les Fiat s'imposent dès les essais. Plus rapides en ligne droite, plus rapides en virage, menées avec fougue par Felice Nazzaro, son neveu Biaggio, Pietro Bordino, les trois voitures rouges partiront grandes favorites. Elles ont pris 30 secondes aux Sunbeam qui détenaient le recod du tour, et ce sur un circuit détrempe.

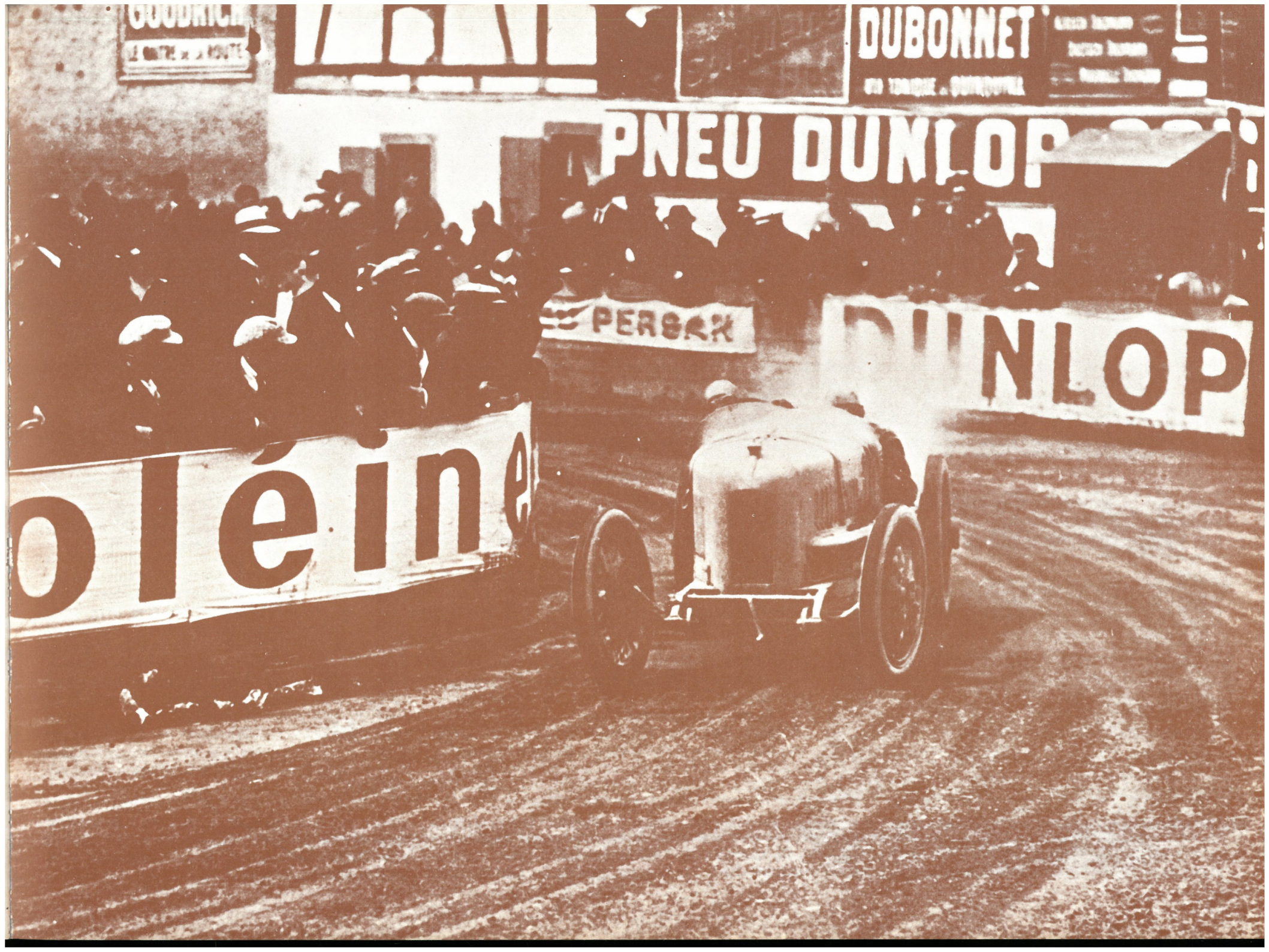
Le jour du Grand Prix, çà et là, de larges flaques émaillent encore la piste. Prévu pour huit heures, le départ se fait attendre, désirer, le Maire de Strasbourg, n'en finit pas de satisfaire aux exigences mondaines et municipales de sa fonction, et se trouve très heureux de distribuer des coups de huit reflets à la ronde, du haut de la tribune enguirlandée de feuillage et de tricolore. Dans leurs voitures, les pilotes manifestent quelque impatience. Dans les rangs des spectateurs, l'atmosphère est houleuse. Avec vingt minutes de retard, n'ayant plus rien d'important à faire, on se décide à donner le départ. Un départ inaccoutumé, pour la première fois les voitures ne s'élancent pas deux par deux comme les années précédentes, mais en groupe. Lorsque le préposé baisse son drapeau, Nazzaro, Friedrich, Guyot et les autres concurrents écrasent leur accélérateur, les roues arrières creusent de profondes ornières dans la terre humide et projettent en l'air de de larges plaques de boue.

Les premiers concurrents s'engouffrent en trombe dans le virage d'Entzheim, roues dans roues, et surpris par la chaussée glissante se mettent en travers alors que déjà ceux qui les talonnent, debout sur leurs freins, tentent l'ultime manœuvre pour éviter un gigantesque carambolage.

Felice Nazzaro et Friedrich mènent à quelque distance d'un premier peloton enlevé par Goux traînant à sa suite Bordino, Chassagne, et Seagrave, peloton lui-même suivi d'un second où figurent Massetti, Foresti, Guinness, Biaggio Nazzaro, Vizcaya, Hemery, Zborowsky et Gallop.

Wagner, à son stand, contemple une bielle passée à travers son carter, bientôt rejoint par son acolyte Guyot dont l'arbre à cames est brisé.

Friedrich s'est glissé entre Nazzaro et Bordino. La proximité du circuit et des usines Bugatti



GOODRICH  
LE CENTRE DE LA ROUTE

DUBONNET  
419 TORONTO - QUÉBEC

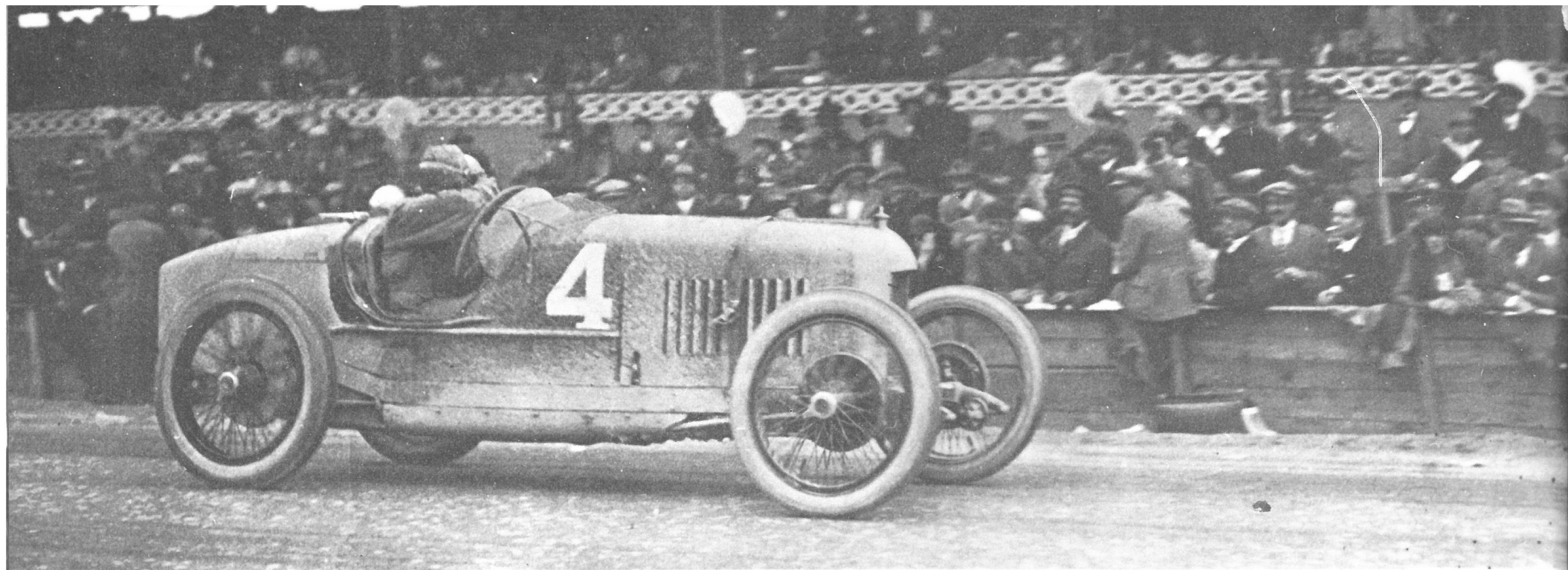
ALCO HONOR  
BULLO HONOR  
MULLO HONOR

PNEU DUNLOP

PERSAK

DUNLOP

oleine



*Felice Nazzaro "il fermo proposito di prendersi una rivincita...".*

explique la parfaite connaissance du terrain de son équipe, venue s'entraîner là depuis longtemps, lui permettant de pallier à son manque de puissance.

Après avoir suffisamment joué au chat et à la souris avec Friedrich, au 4<sup>ème</sup> tour Bordino met "toute la sauce" et prend la tête avec Nazzaro dans sa roue.

Sunbeam rentre deux voitures au stand. Pour essayer de gagner quelques précieuses secondes sur les Fiat, on a monté les boîtes de vitesses avec un rapport plus court, ce qui, bien entendu, favorise l'accélération mais occasionne le surrégime si l'on a le pied un peu lourd. Chassagne et Guinness sont à pied.

Au dixième tour les voitures rouges occupent les trois premières places, ayant abaissé le record du tour de 6 mn à 5 mn 52. Bordino mène. Derrière les italiens, Vizcaya, Masetti et Seagrave s'époumonnent. La Sunbeam s'arrête un instant à son stand, mais repart, alors que la Ballot de Masetti

est définitivement immobilisée par une bielle cassée. Vizcaya est quatrième, Seagrave cinquième, à la fin du seizième tour.

A mi course Sborowsky et Seagrave abandonnent et Felice Nazzaro reprend la tête devant Bordino. Le record du tour est maintenant descendu à 5 mn 47 secondes, ce qui prouve que les Fiat ne veulent pas s'installer dans la routine d'une situation gagnée d'avance. Biaggio Nazzaro est troisième et les trois compères se suivent à deux minutes d'écart, alors que le quatrième, Foresti, est à dix minutes.

L'horloge turinoise semble marcher avec une régularité étonnante, lorsque Biaggio Nazzaro rejoint son stand. En quinze secondes, pilote et mécanicien changent leur réservoir crevé et repartent ayant donné leur place à Foresti.

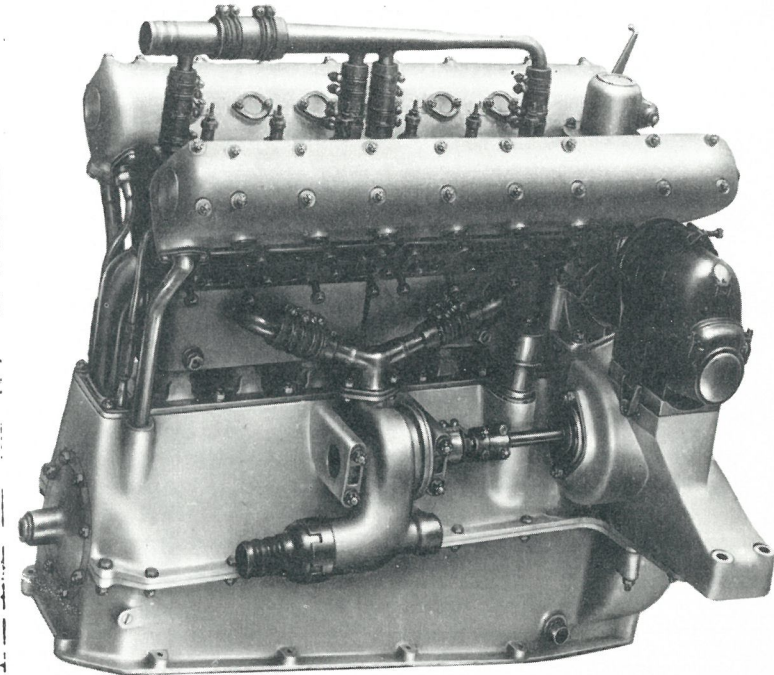
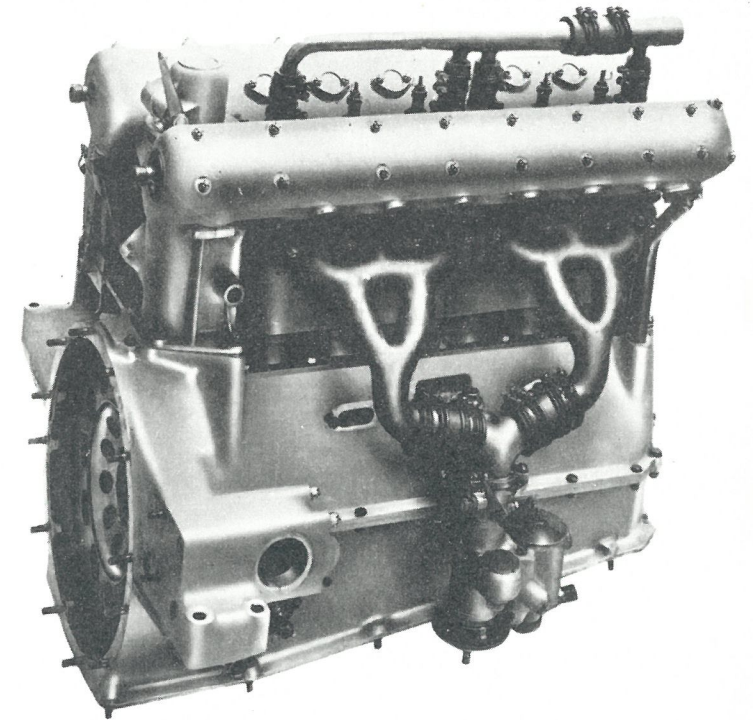
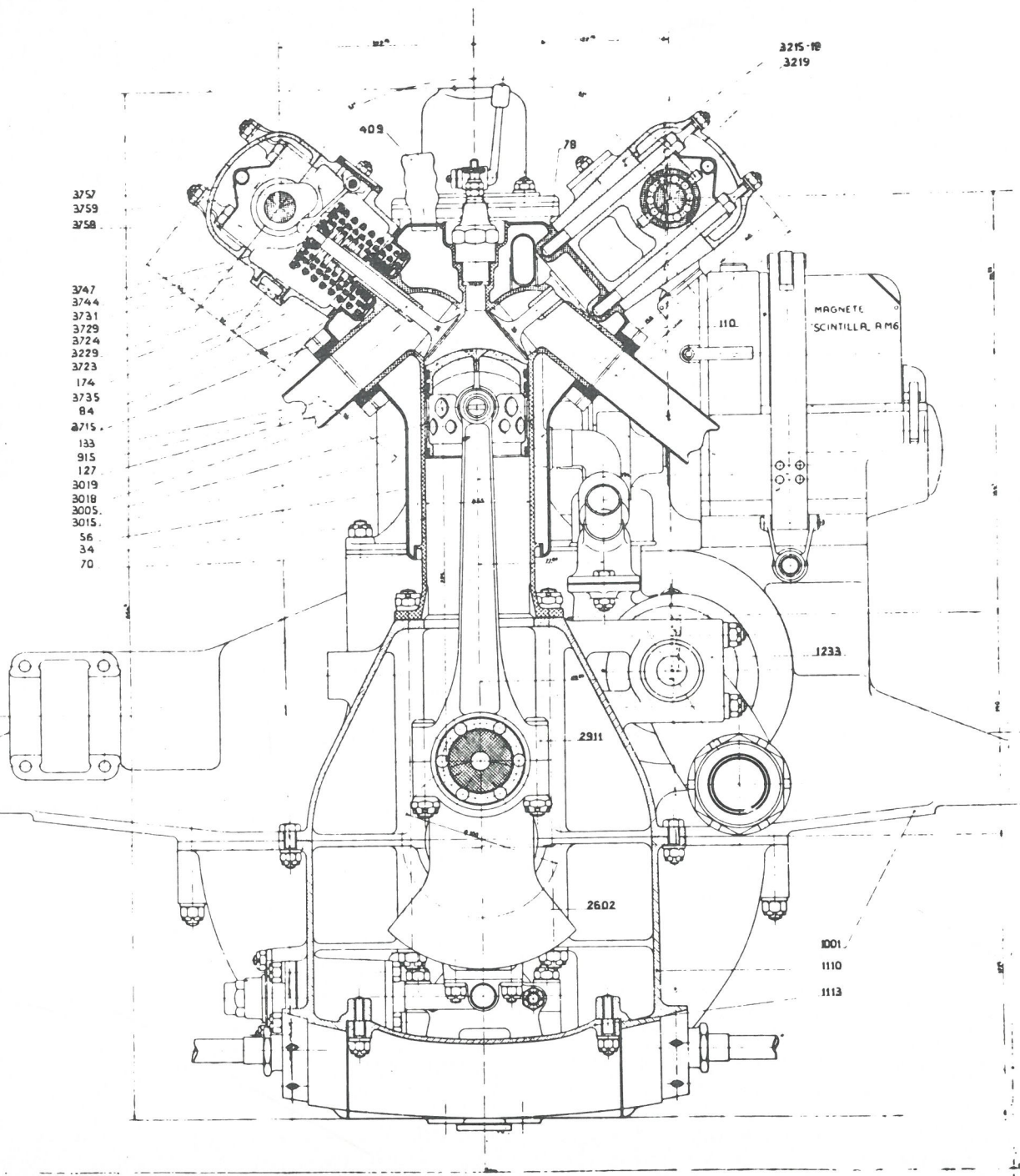
Au quarantième tour, la dernière Ballot s'est retirée avec le moteur démolé, Goux est accidenté, la magnéto de Gallop ne donne plus, deux marques Fiat et Bugatti jouent la partie. A

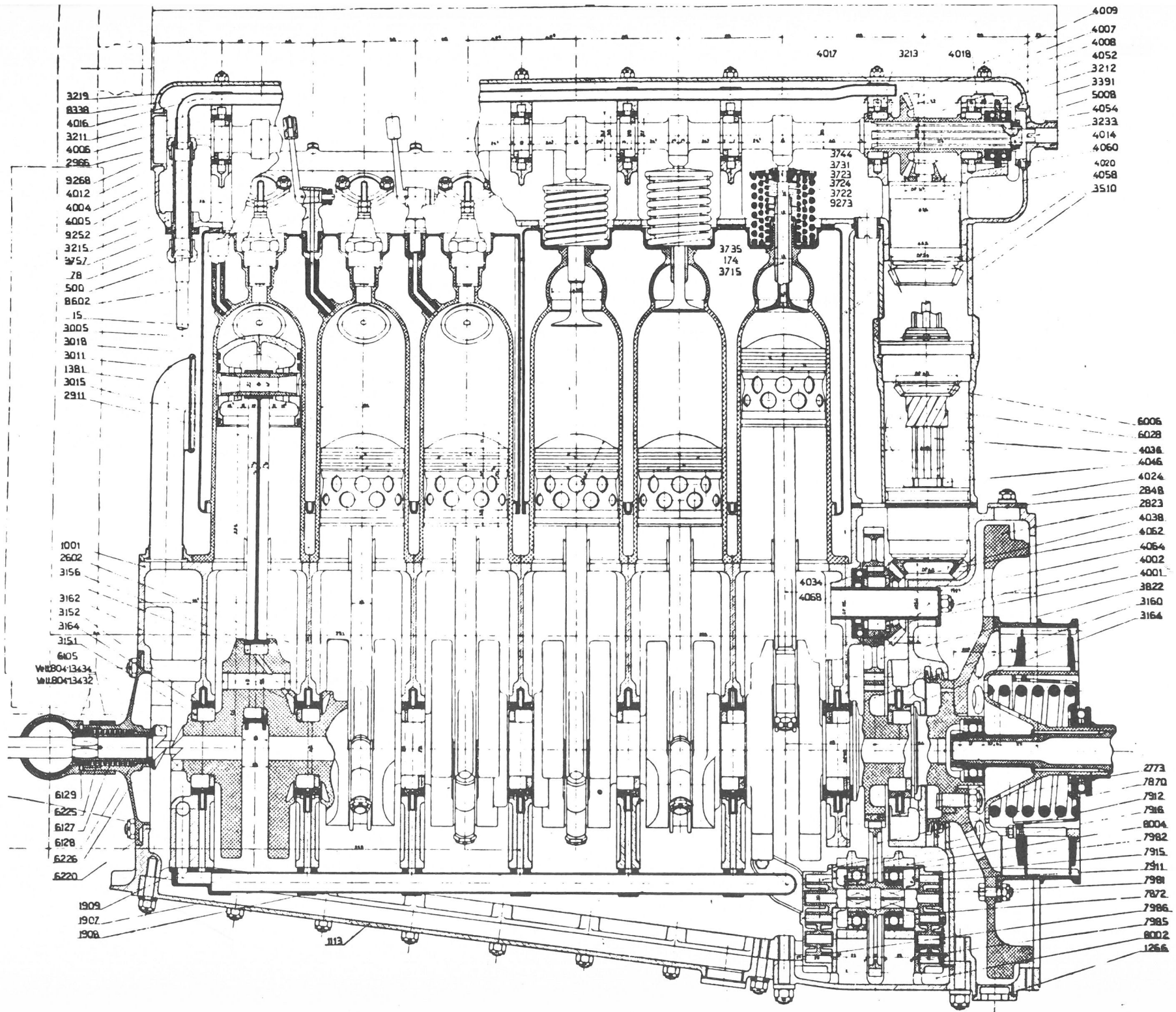
moins d'un sensationnel retournement de situation, la victoire ne peut échapper au trio.

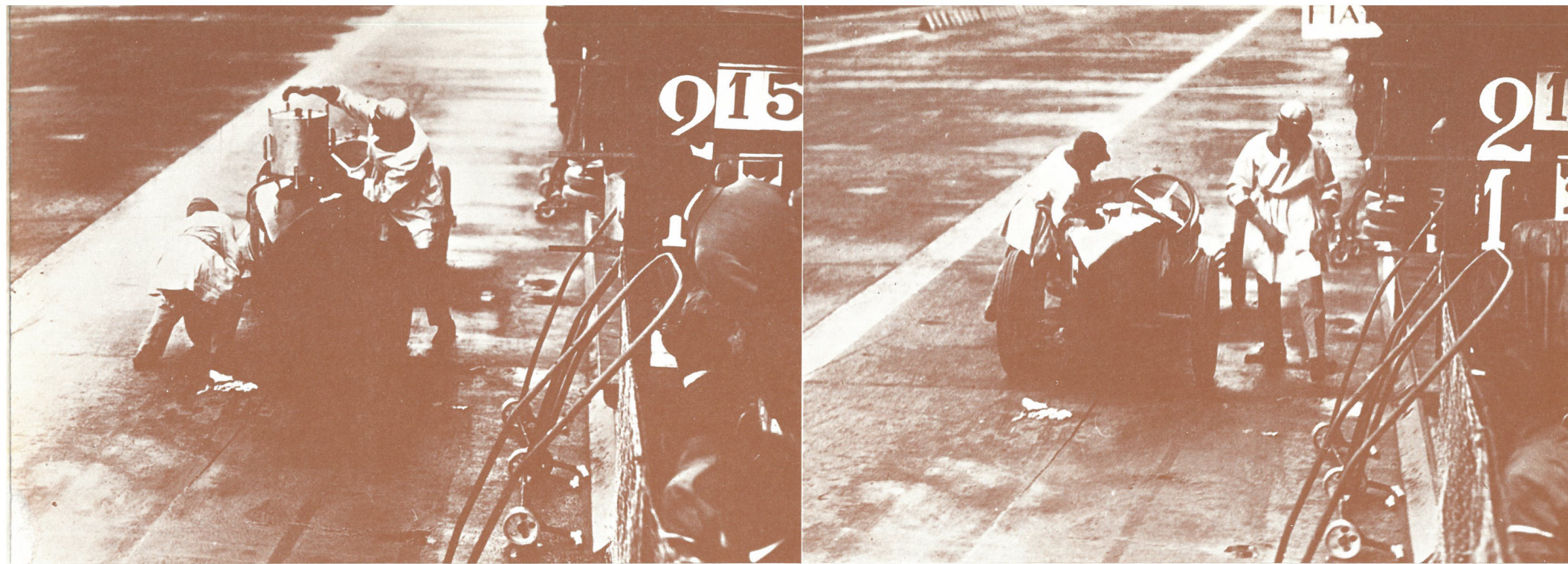
52<sup>ème</sup> tour, Bordino abaisse encore le record du tour à 5 mn 43. A une heure de l'arrivée Biaggio est victime d'un accident mortel. A deux tours de la fin Bordino casse également son pont arrière, heureusement sans dommage pour lui.

Bouleversé par l'issue de la course, le Chevalier de Knyff, personnage au demeurant fort sérieux dans ses fonctions, oublie d'abaisser le drapeau au 60<sup>o</sup> tour. Felice Nazzaro remporte le G.P. de l'A.C.F. 1921 en effectuant 61 tours, en 6 heures 17 mn 17 s à la moyenne de 127,67 km/h. Vizcaya et Marco suivent avec respectivement 1 heure et 1 heure 30 d'écart. Maury ne sera pas classé.

Quand, à tête reposée, on démontera le pont arrière de la voiture de Nazzaro on découvrira l'amorce de la même cassure, au même endroit que sur les deux autres. Si la course avait duré un peu plus longtemps ?







*G.P. Monza, un ravitaillement de F. Nazzaro*

## LA BELLA MACCHINA

“La sconfitta di Brescia dell’anno precedente fu amara e dolorosa.” Point n’est besoin d’avoir été fidèle client des Etablissements BERLITZ pour comprendre cette petite phrase extraite des archives Fiat.

“Madona, Madona”, et un tas de grossièreté, se dirent alors les italiens après la victoire de Goux sur Ballot, au Grand Prix de Brescia 1921, et pour se donner du cœur au ventre ils lancèrent à l’adresse des français : “Arrivederci a Strasburgo”. Puis ils remballèrent leurs outils.

Suite des archives : “E gli italiani si avviarono alla terra francese con il fermo proposito di prendersi una rivincita”. ce qui signifie de notre côté des Alpes, “et les italiens se rendirent en terre française avec la ferme intention de prendre une revanche”. Plus tard, beaucoup plus tard. Auparavant il y a du pain sur la planche.

Le commandatore Fornaca se colle à l’ouvrage

sans rechigner. Autour de lui, s’active une équipe de brillants ingénieurs, qui voleront bientôt de leurs propres ailes, mais en attendant ils se font les dents chez Fiat.

La 3 litres 1921 n’ayant pas donné les résultats escompté, il convient de ne pas perdre son temps en s’acharnant dessus. De toute façon la formule a vécu, et nous sommes maintenant dans la période 2 litres. Alors Fiat entreprend, ou plutôt fait entreprendre de nouveaux dessins, et vote des crédits extraordinaires à l’équipe de Fornaca. Type 804, moteur 404, c’est l’appellation officielle. La “bella macchina”, c’est le sentiment unanime de tous ceux qui approchèrent la voiture. Une voiture qui marque un tournant dans l’histoire de la compétition automobile, au même titre que la Peugeot d’Henry.

Avant d’ouvrir le capot pour se pencher dans les entrailles de la merveille il convient de jeter un coup d’œil à la voiture, de face. Immédiatement quelque chose vous saute à la figure : l’essieu

avant. L’essieu avant qui fait encore se pâmer des générations de Bugattistes entre deux baises est là, déjà inventé, avec un an d’avance. Tubulaire creux à l’intérieur, l’essieu de la 804 comporte un évidement à chaque bout, afin d’y loger les lames de ressorts. Ce qui prouve qu’à Strasbourg, le Patron n’avait pas les yeux dans sa poche.

Sous le capot se trouve un six cylindres, 65 x 100, disposé en deux groupes de trois. Réalisés en alliage léger, les pistons ont la particularité d’être de diamètre sensiblement inférieur à l’alésage, les segments guident le piston dans sa course. Bien entendu, à la fin de chaque épreuve le moteur est lessivé et il faut resegmenter, mais ce procédé permet de réduire considérablement le frottement.

Supporté par huit palliers, le vilebrequin est forgé d’une seule pièce et travaille sur rouleaux. Dans une première version les roulements ont une cage en bronze, en raison de leur résistance



*Felicce Nazzaro*



*Pietro Bordino*



*Carlo Salamano*

éphémère elles seront remplacées par des cages en duralumin.

Au fond du bloc borgne, se trouvent deux soupapes inclinées à 96°, rappelées par trois ressorts concentriques. Survivance de la tradition, chaque cylindre est équipé de son petit robinet purgeur. Deux arbres à cames travaillant sur 7 roulements chacun, commandés par l'arrière actionnent les soupapes.

La circulation d'huile est réalisée suivant le principe dit "à carter sec". Deux réservoirs supplémentaires permettent, au moyen d'une pompe actionnée par le mécanicien, de suppléer à une défaillance mécanique.

L'embrayage multi-disque et la boîte de vitesses à quatre rapports font corps avec le moteur, solution encore rare à cette époque et inaugurée par Fiat en 1914 sur la 4 L 5.

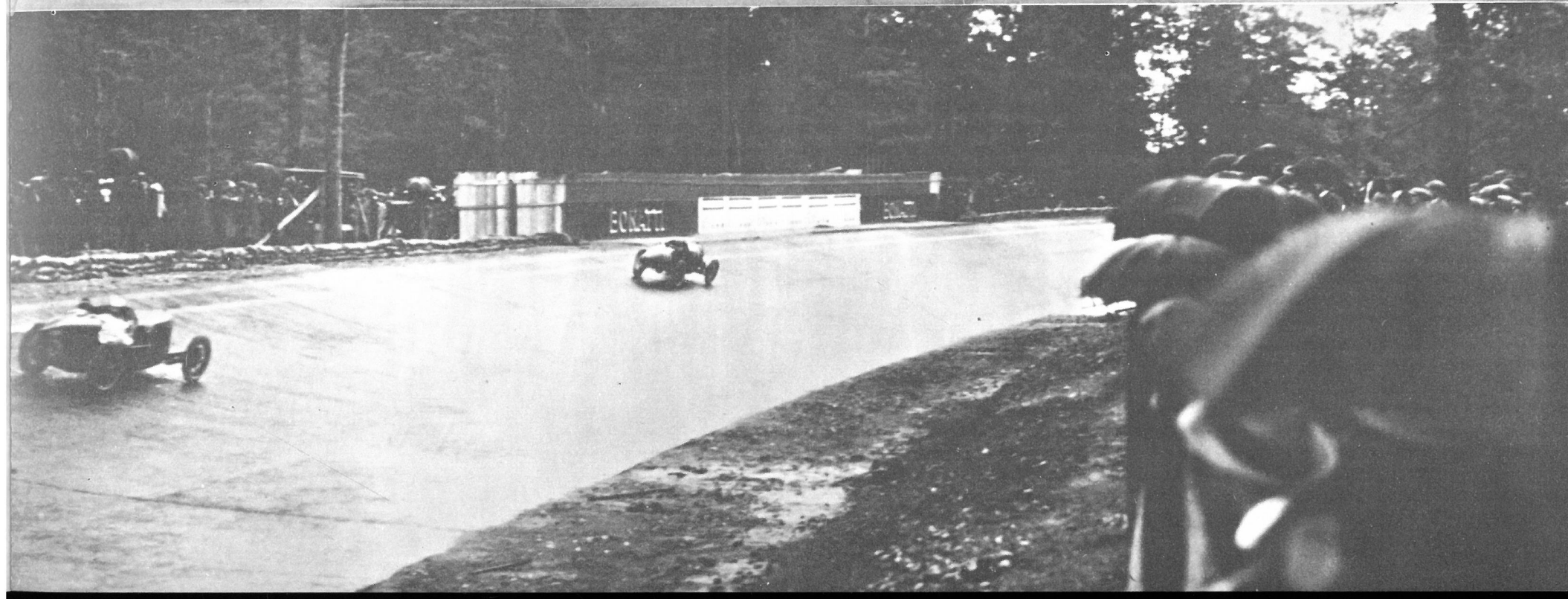
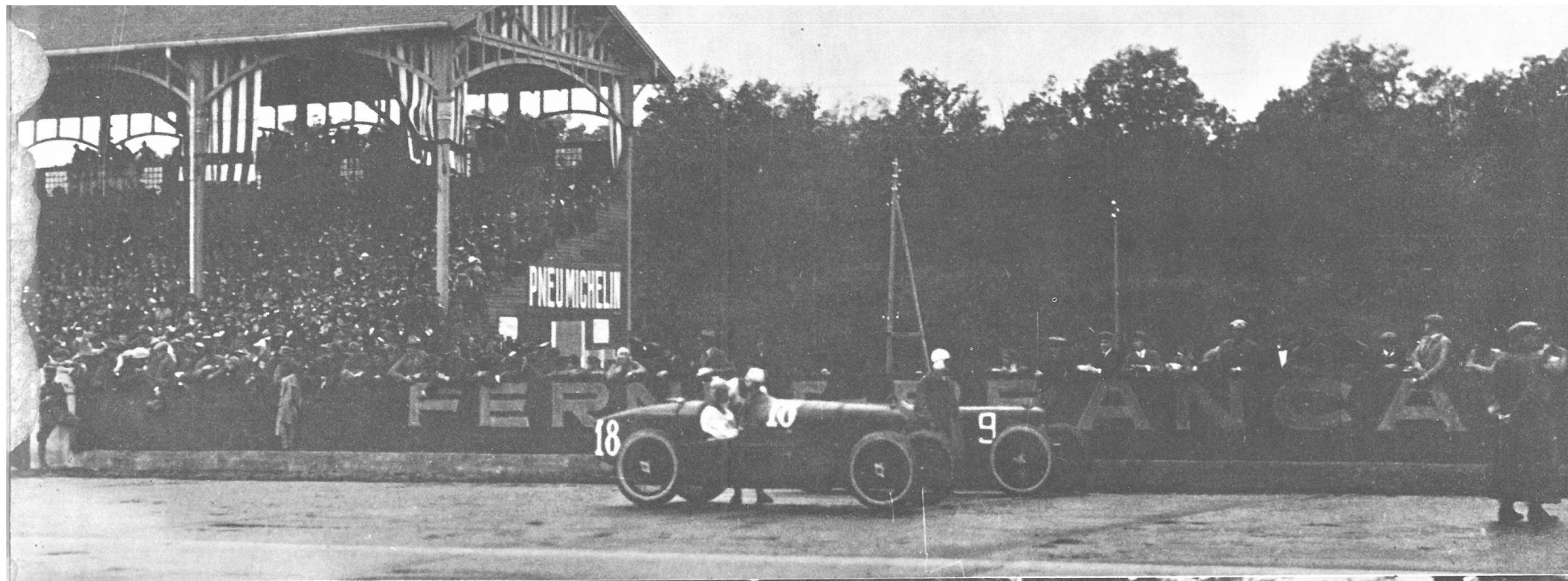
La fabrication en tôle emboutie et soudée, du pont arrière, explique peut-être la série d'accident de Strasbourg.

Les freins avant sont actionnés par des câbles, terminés par une petite chaîne passant dans une roue dentée, agissant sur un axe traversant la fusée (croquis, c'est plus simple). Un servo frein assiste l'action de la pédale.

Assez ventrue, la carrosserie n'en est pas moins élégante, avec sa fameuse pointe qui sera copiée universellement et immortalisée sous l'appellation de "Pointe Bordino". Jusque là les automobiles de courses étaient en général carrossées rudimentairement, Peugeot, Ballot, par exemple illustrent bien les deux tendances ; soit une caisse spartiate et un réservoir rond, soit une pointe, mais par une Bordino. La pointe Bordino rompt avec la tradition des pointes en pain de

sucre plus ou moins effilés, est toute en courbes judicieusement choisies, avec une ligne droite la terminent. Je ne suis pas très calé en géométrie, ce n'est pourtant pas la faute des Bons Pères qui firent mon instruction, regardez une photo de profil est vous comprendrez tout de suite. C'est le style que l'on retrouve sur les Bugatti, les Amilcar, les Salmson, sur tous les petits et grands sports.

L'empattement est de 2 m 62, la voie de 1 m 20. Avec un poids total de 15 cwt. .KG, les Fiat 804 seront les voitures les plus légères à avoir gagné un Grand Prix, record tenu jusqu'en 1939. Avec un taux de compression de 7 : 1 ; on obtient 96 HP à 4500 tours. En améliorant l'admission on atteindra 122 HP au Grand Prix d'Italie.



## LES PARAPLUIES DE MONZA



Bugatti partira-t-elle ? Alors que l'on est qu'à quelques minutes du départ, chacun se pose cette question. Si Molsheim déclare forfait Fiat courra tout seul. . .

Pour son premier Grand Prix, l'autodrome de Monza, semble mal parti. Déjà il enregistre un record de défection : Bianchi, Ballot, Benz, Delage, Rolland-Pilain, Talbot. . . Ne nourrissant guère d'illusions quant à l'issue de cette réunion, les services compétition de ces marques ne cherchent pas à allonger outre mesure leur note de frais, pour se précipiter, pied et poing liés sous les roues de l'adversaire.

Maintenant l'heure du départ est largement dépassée, et l'on attend l'unique challenger qui se débat dans des problèmes insolubles de pneumatiques et de rapports de pont.

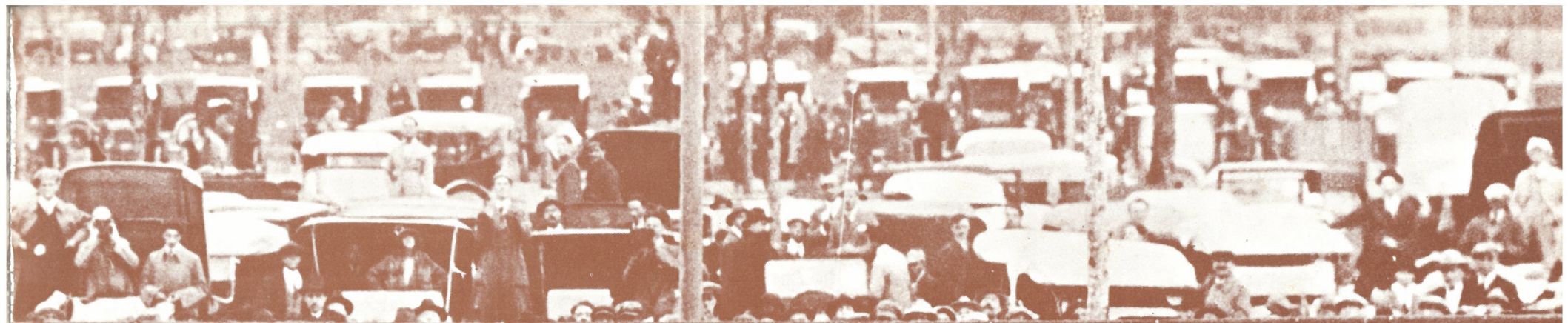
Enfin le secours vient de la main qui va frapper : Fiat prête un jeu de roues et de pneus, afin de pouvoir équiper la voiture de Vizcaya, celle qui semble présenter le meilleur bulletin de santé.

Sous la pluie, entre deux haies de parapluies noirs, se déroule une démonstration désespérante, sans histoire. 80 tours de 10 kilomètres, 800 kilomètres que Bordino et Nazzaro couvrent respectivement à 139,855 km/h et 136,526 km/h de moyenne. Vizcaya est troisième, bien entendu, à 124 km/h.

Le lendemain la presse titre, "Una vittoria di macchina e di uomini !" Une victoire de la machine et des hommes. Une bien pauvre victoire pour une si belle machine. La 2 litres Fiat retourne à l'usine, victorieuse et l'on pense déjà à la saison prochaine.

Alors que les équipes rivales s'inspirent de ses travaux, débauchent son personnel, Fornaca entreprends la construction d'une nouvelle voiture, la 805. Rendez-vous à Tours, vittoria ? sconfitta ?

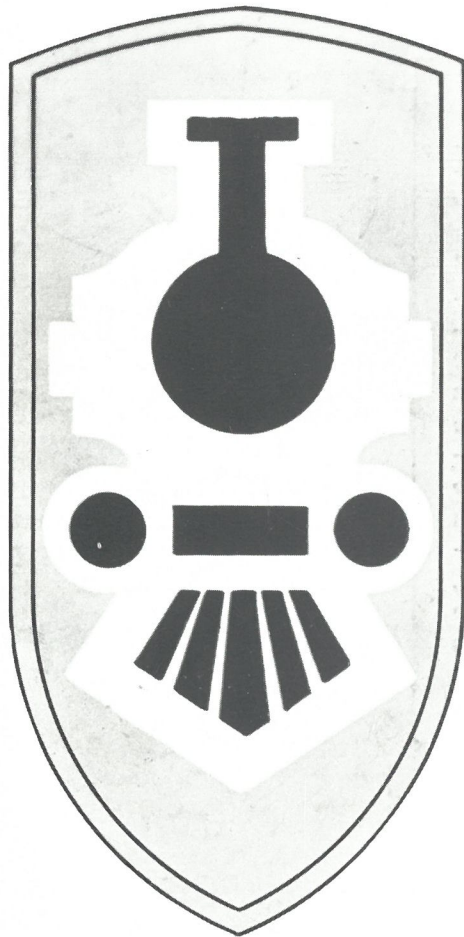
Jacques Potherat.



# ' DAUPHINE 39'

# BERLIET

par Lucien Loreille



Inchangée depuis sa présentation au Salon 1934 la "Dauphine" s'était démodée au fil des saisons et au printemps 1938, la nécessité de présenter un nouveau modèle parut évidente au constructeur lyonnais.

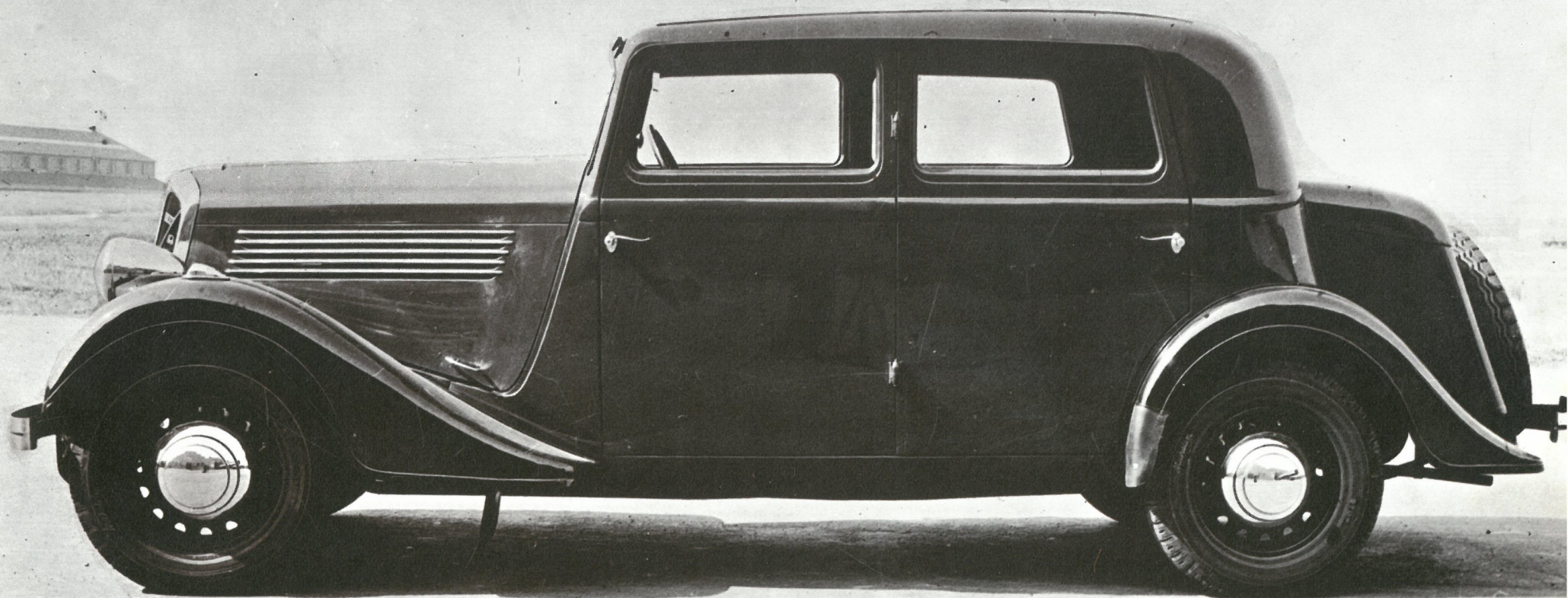
Comme la partie mécanique donnait satisfaction on admit de limiter le problème au rajeunissement de l'allure. Il était exclu de fabriquer une nouvelle carrosserie qui aurait demandé de gros investissements, que M. Berliet ne voulait pas faire dans ce domaine.

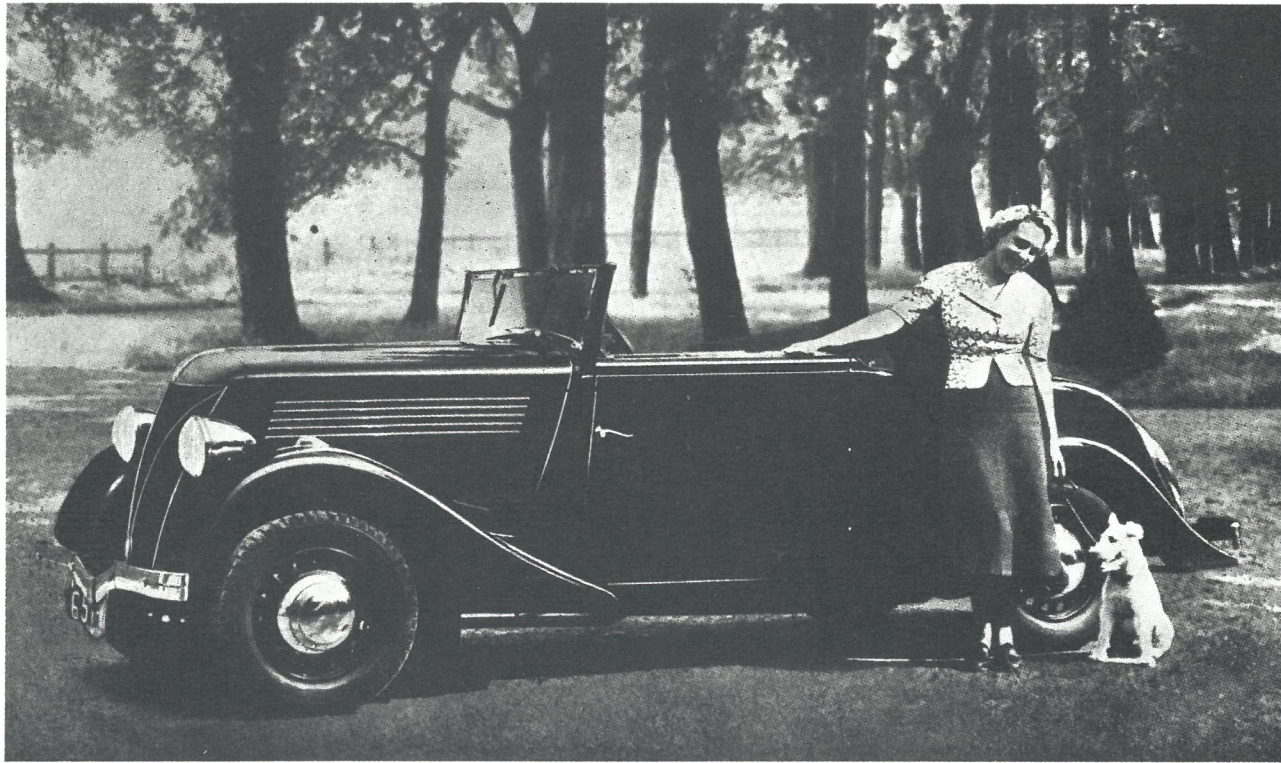
La voiture passait après le véhicule industriel devenu l'activité principale de la marque aussi pour rester quand même sur le marché on opta pour la solution la plus simple qui consiste à remodeler un avant au goût du jour. Cette pratique, fréquente aux U.S.A. notamment, permettait avec un outillage réduit en changeant peu à la fois de donner avec la même caisse des modèles d'aspect différent pendant deux, des fois trois années de suite. Sur les données du bureau d'études M. Millot chef du département carrosserie fut chargé de réaliser ce nouvel avant qui se bornait à une calandre proéminente, à peine inclinée, et une légère modification du capot pour l'adapter. On l'essaya sur un cabriolet 11 CV tel celui représenté sur les pages de

réclame des magazines du Salon 1938. En réalité cette gravure n'est pas la voiture modernisée que personne n'a vue mais une épreuve retouchée d'une photo de publicité non utilisée de la décapotable 1937. Pour inédit qu'il fut ce replâtrage n'obtint pas les faveurs du service commercial. Il le jugeait insuffisant pour plaire à la clientèle qui commençait à bouder les caisses un peu trop carrées des "Dauphine", alors que la mode était à l'aérodynamisme. L'unique calandre fut donc démontée, jetée au rebut et on repensa le problème.

On dessina alors une spacieuse 6 glaces profilée gardant un air de famille avec la gamme en cours, c'est-à-dire avec une calandre de série reconnaissable à ses deux jones courbés bien caractéristiques. Cette limousine on ne l'emboutirait pas à Vénissieux nous venons de voir pourquoi, on l'achètera prête à être montée à un grand constructeur. Le choix se porta sur Peugeot. Le projet consistait donc à marier un avant de "Dauphine" à une caisse de "402". Là encore, la formule n'était pas une innovation puisque déjà pratiquée par les firmes qui ne pouvaient supporter la réalisation d'un outillage onéreux et s'adressaient à d'autres plus importantes. Les exemples ne manquent pas. Rappelons-nous les Chenard-Walcker et les Delahaye de

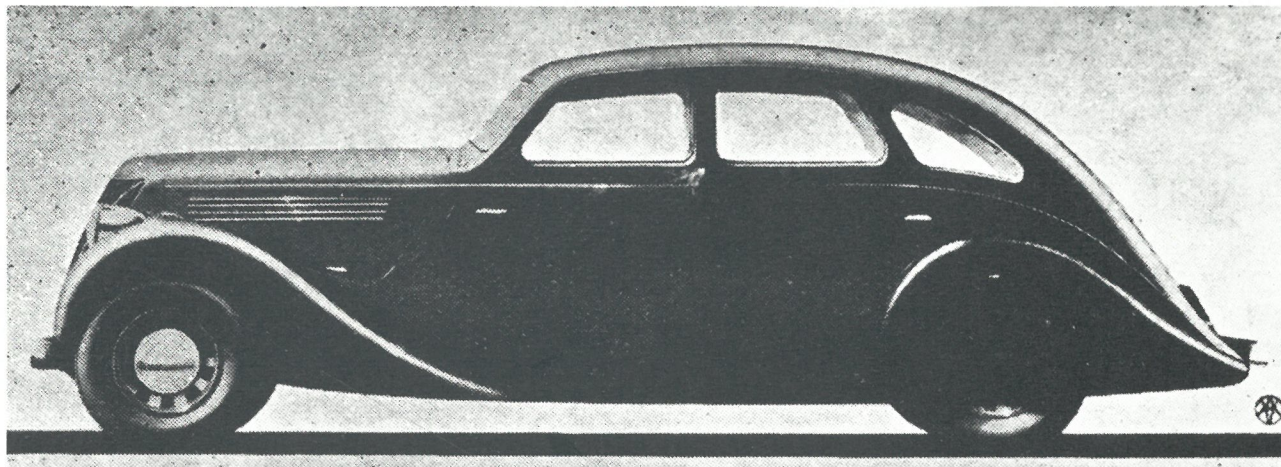
*La Berline 944 de 1938 qui se démodait*





*Premier essai de modernisation*

*Projet proche de la version finale*

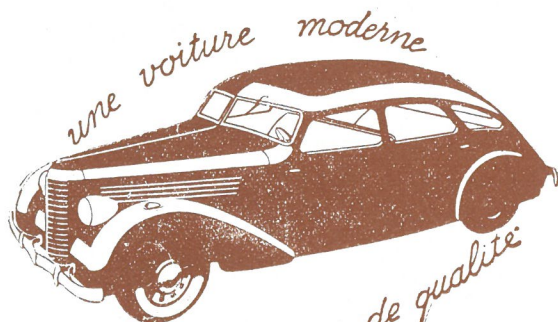


1929-30 qui avaient le même habillage, puis la 6 CV Licorne à carrosserie "201". Après il y eut Chausson qui livrait à Chenard-Walcker la berline faite pour Matford et les coques Citroën montées par Delage et Licorne. Le cas Berliet que nous abordons ne fut pas le dernier puisqu'en 1939 Delahaye équipa certains châssis "148-L" de la berline faite par Renault pour les "Viva-4" et les "Viva-Grand Sport".

Le premier projet lyonnais ne dépassa pas le stade de quelques dessins dont un fut reproduit par "la Vie Automobile" qui le présenta comme la future Berliet. Il n'en était rien et il fut assez vite remplacé par un dessin où on avait retouché la proue avec une calandre inclinée et "américanisée" par des lames chromées horizontales. Respecter la tradition était une chose mais le projet précédent se serait-il imposé à un moment où la tendance s'orientait vers le "Style Detroit"? Les voitures américaines aux chromes généreux exerçaient un attrait sur le public et une influence évidente sur les constructeurs européens. Même les Anglais rarement à la pointe de la mode s'en inspiraient ce qui d'ailleurs n'était pas toujours heureux (Triumph "Dolomite"). Les carrossiers italiens y puisaient des idées qu'ils affinaient et amélioraient. C'est donc dans cet esprit que la voiture avait été repensée et M. Jouhanin le styliste-maison en fit le dessin reproduit à la double page centrale du catalogue diffusé au Salon. On peut se demander pourquoi il fut publié, car cette version, pas plus que les précédentes, ne fut réalisée. C'est sans doute parce qu'il fallait mettre quelque chose même si le tracé définitif restait à déterminer. En effet si la décision d'adopter la carrosserie Peugeot semble avoir été fixée rapidement il n'en fut pas de même pour le choix de la partie frontale toujours remise sur la planche à dessin. On assiste à des tâtonnements, un chassé-croisé d'épures. C'est assez confus et pendant que l'on cherche la voie trois caisses d'études du type "402", c'est-à-dire avec porte de coffre plate portant la roue de secours, sont commandées à Sochaux. Pour les recevoir on prépare des châssis de la 11 CV du type "VIR-P11" lancé au Salon 1936 dont

# BERLIET

présente au salon de l'automobile  
grand hall, stand 27



la

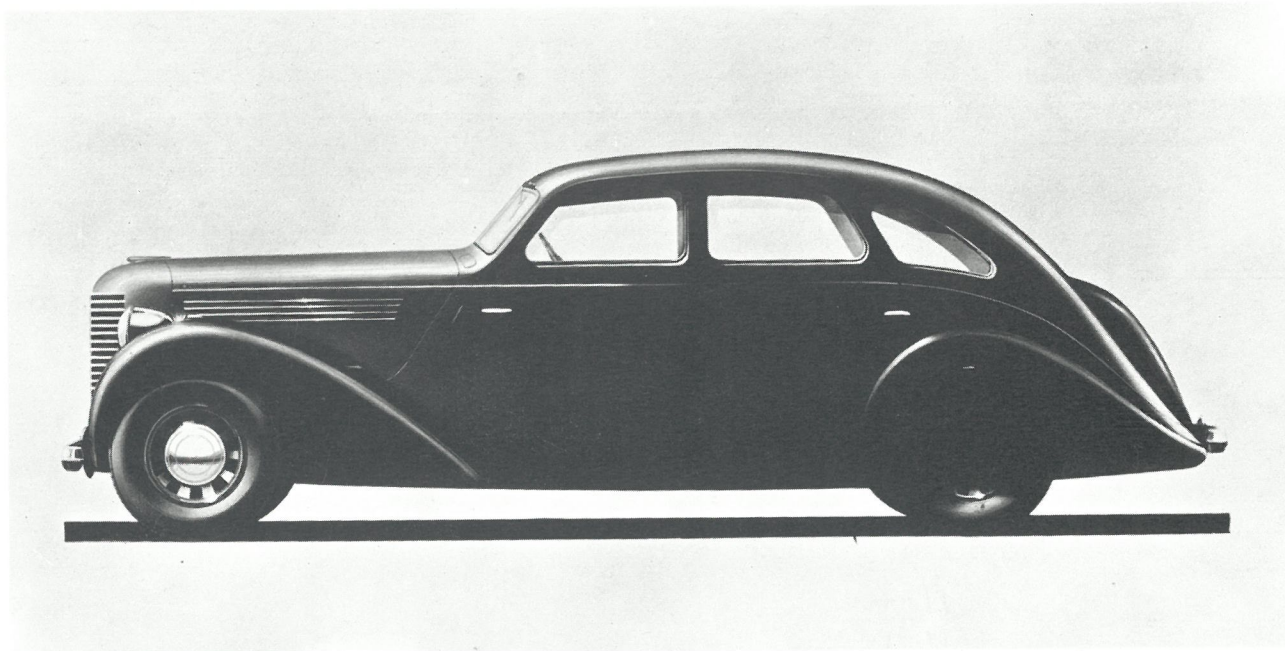
## "DAUPHINE 39"

élégante carrosserie aérodynamique - dernier confort maximum d'espace et de visibilité - gain de vitesse économie de consommation

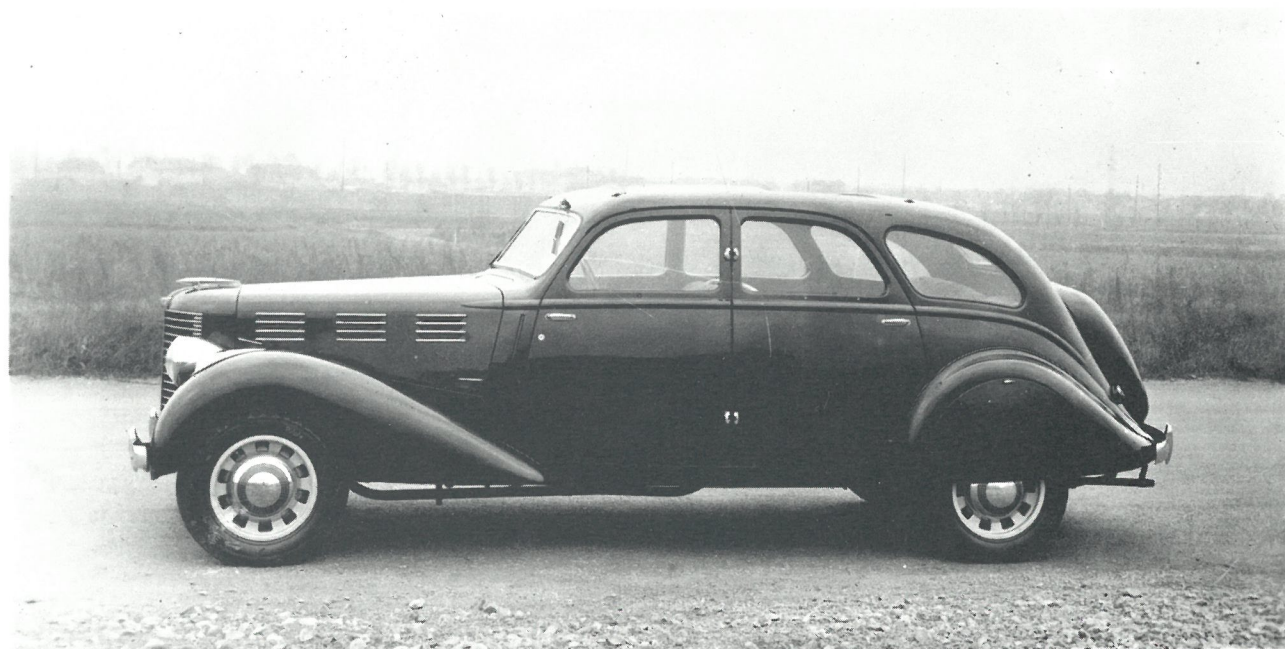
Essais au salon et chez les concessionnaires

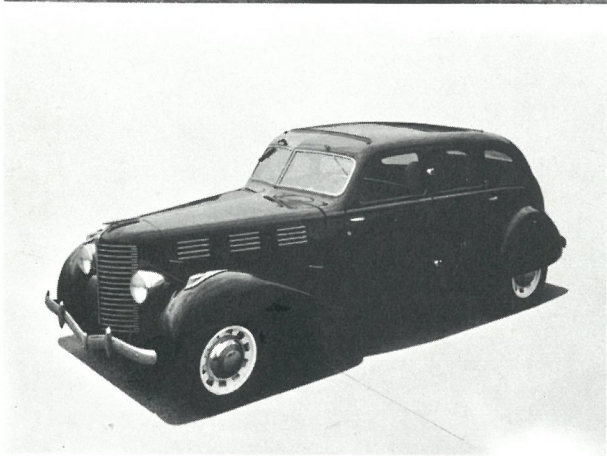
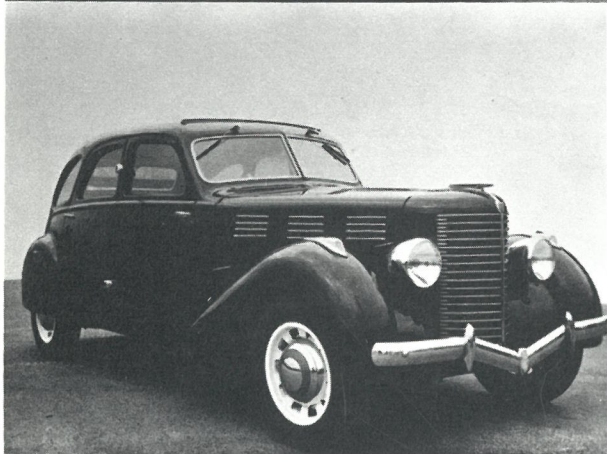
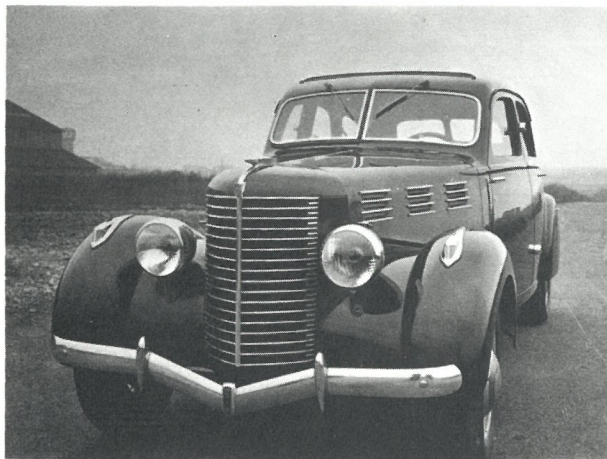
Usines et bureaux : Ventes par mensualités PARIS - COURBEVOIE  
VÉNISSIEUX (Rhône) B<sup>e</sup> de Verdun (Seine)

MAGASIN d'EXPOSITION : 241, Avenue Berthelot - LYON



Prototype 1928





on a augmenté l'empattement de 9 centimètres. Une de ces voitures d'essai est équipée d'une boîte Cotal.

M. Berliet envisage de la proposer en option et il utilise ce prototype particulier comme voiture personnelle. Il abandonnera cette idée n'ayant pas obtenu de cette boîte ce qu'il en attendait. Entre temps le bureau d'études a imaginé un nouvel avant à calandre verticale nettement inspirée de la Buick. Celui-ci eut le don de plaire plus que les autres puisqu'il fut le premier à être réalisé. Nous nous souvenons très bien de cette voiture que le patron utilisait pour ses liaisons entre ses usines de Vénissieux et celles de Monplaisir. Cet engin curieux et vu nulle part nous intriguait beaucoup lorsque nous le voyions passer à la sortie de l'école, et avions mis assez longtemps avant de savoir que c'était une Berliet. . .

Au retour des vacances les trois modèles d'avant-série sont prêts pour le Salon de Paris qui approche lorsqu'un fait nouveau intervient. Peugeot annonce sa gamme 1939 où la "402" devient la "402-B" avec un coffre à l'arrière ! Panique chez Berliet qui ne peut exposer sa nouvelle création avec une carrosserie que son fournisseur vient de démoder. Les modifications sont faites juste à temps pour l'ouverture du Grand Palais. Trois limousines et un châssis nu partagent le stand avec deux berlines et un cabriolet de l'ancienne série continuée sans changement sous le nom de "Super-Dauphine". La dernière née, codifiée "VIRP-2" à la déclaration aux Mines, est officiellement baptisée "Dauphine 39", le chiffre désignant l'année de lancement. Le mot "Dauphine" s'il est plus connu aujourd'hui pour désigner la petite Renault, était employé par Berliet depuis 1935 et ce n'est qu'avec un aimable accord de Vénissieux que le 6 CV de Billancourt put le porter à son tour lors de son lancement en 1956.

Cette "Dauphine 39" est équipée du moteur 2 litres 80 x 100 à 4 cylindres et soupapes

en tête. D'une puissance fiscale de 11 CV il en développe 50 à 4 000 tours. La mise en route se fait par une dynastar Paris-Rhône et un carburateur Zénith-Stromberg assure l'alimentation. La boîte de vitesses a 4 rapports synchronisés et le châssis de 3m 20 d'empattement est à longerons tubulaires. La suspension est à roues indépendantes à l'avant avec un ressort transversal et deux ressorts longitudinaux à l'arrière. Les freins sont à commande mécanique. La carrosserie entièrement métallique a le toit et le pare-brise ouvrants. Sans marchepied, elle est assez large pour recevoir 3 personnes sur chacune de ses 2 banquettes. Il n'existe qu'une seule version : la 4 portes, 6 glaces proposée à 34 900 francs que

le client peut choisir dans une gamme de 6 couleurs différentes.

Après une longue et difficile gestation le résultat paraissait réussi. Avec cet avant qui lui donne un air de petite américaine allié à la carrosserie fuselée de Sochaux, on obtenait un ensemble qui avait une personnalité. La presse parla de lignes harmonieuses, de distinction et d'équilibre mais c'est peut-être "la Vie Automobile" qui définit le mieux ce modèle en le présentant comme "un heureux alliage de force, de grâce et de confort". Agréable à regarder cette voiture fut très entourée sur le stand où sa présentation avait arraché à Charles Faroux cette envolée optimiste et cocardière que l'on peut comprendre au lendemain de Munich : "Berliet est un de nos atouts dans la renaissance française que tous appellent". L'enthousiasme de l'époque n'est pas partagé aujourd'hui par certains de ceux qui l'imaginèrent et la considèrent comme une hybride et une bâtarde. Elle n'était plus dans la tradition maison, mais faisait étrangère à leurs yeux et l'un d'eux parla même du mariage de la carpe et du lapin ! . . .

D'anciens propriétaires gardent le souvenir d'une bonne routière, bonne grimpeuse avec un excellent confort. Le point noir qu'ils ont retenu est la consommation car elle brûlait allègrement 16 à 18 litres aux cent.



## Le châssis "DAUPHINE 39"

**Moteur 2 litres à soupapes en tête.** Allumage par batterie et distributeur à avance variable automatique et commandée. Carburateur Zénith Stromberg. Circulation d'eau activée par pompe. Graissage sous pression. Puissant démarreur.

**Transmission.** Embayage à disque unique fonctionnant à sec. Boîte synchronisée à 4 vitesses avant et marche arrière. Cardans métalliques dans carter étanche. Poussée centrale.

**Châssis tubulaire extra-surbaissé** indéformable et d'une excellente stabilité de route. Réservoir 60 litres à l'arrière.

**Direction douce et d'une grande précision,** commandée par pignon et arbre taillé. Agré-

ment de conduite remarquable. Rayon de braquage 5 m. 50 environ.

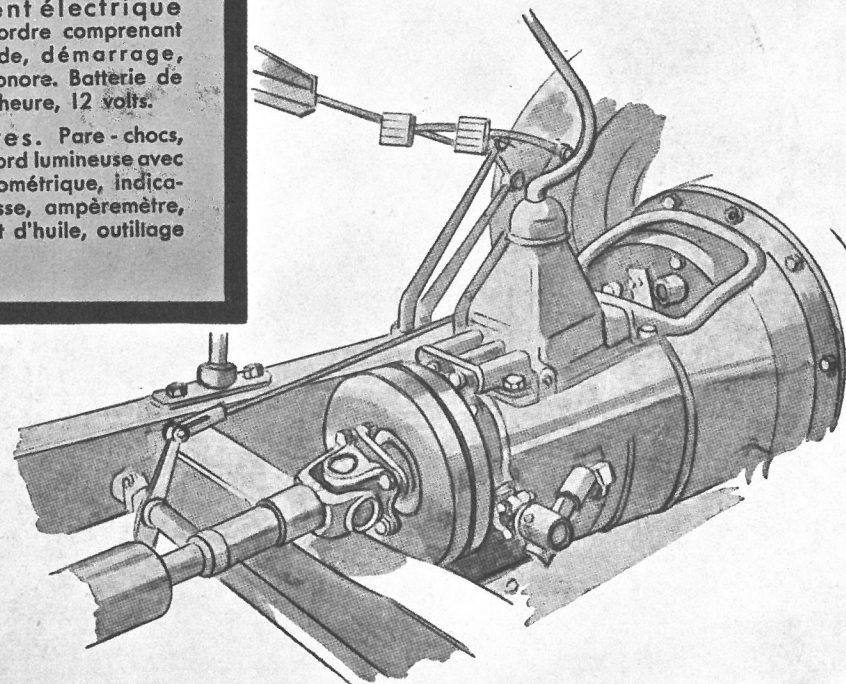
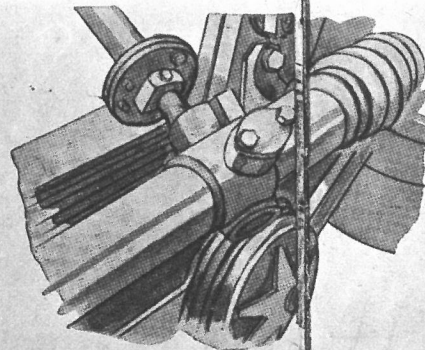
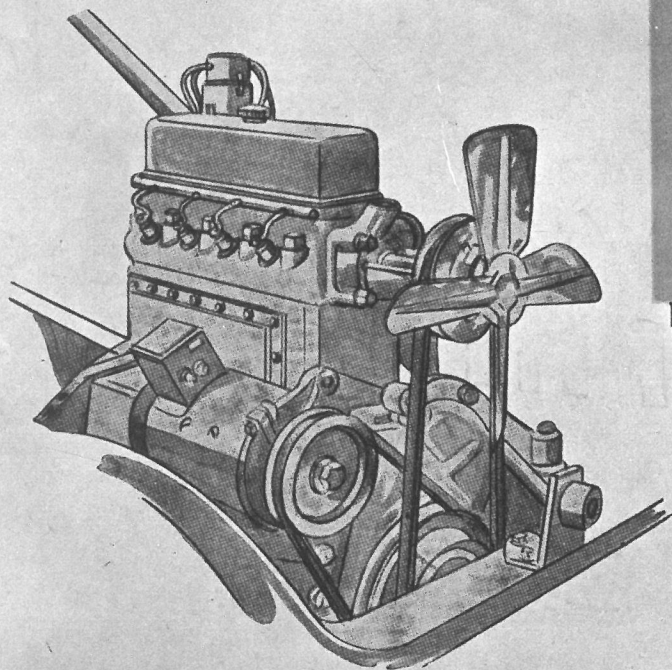
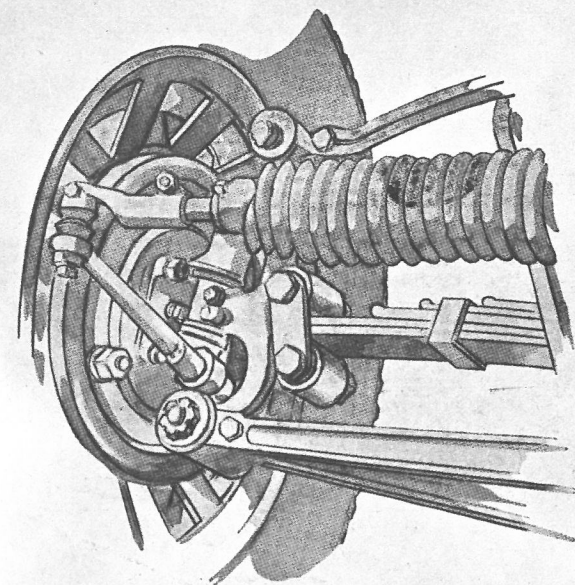
**Freins autoserreurs** sur les 4 roues commandés à la main et au pied.

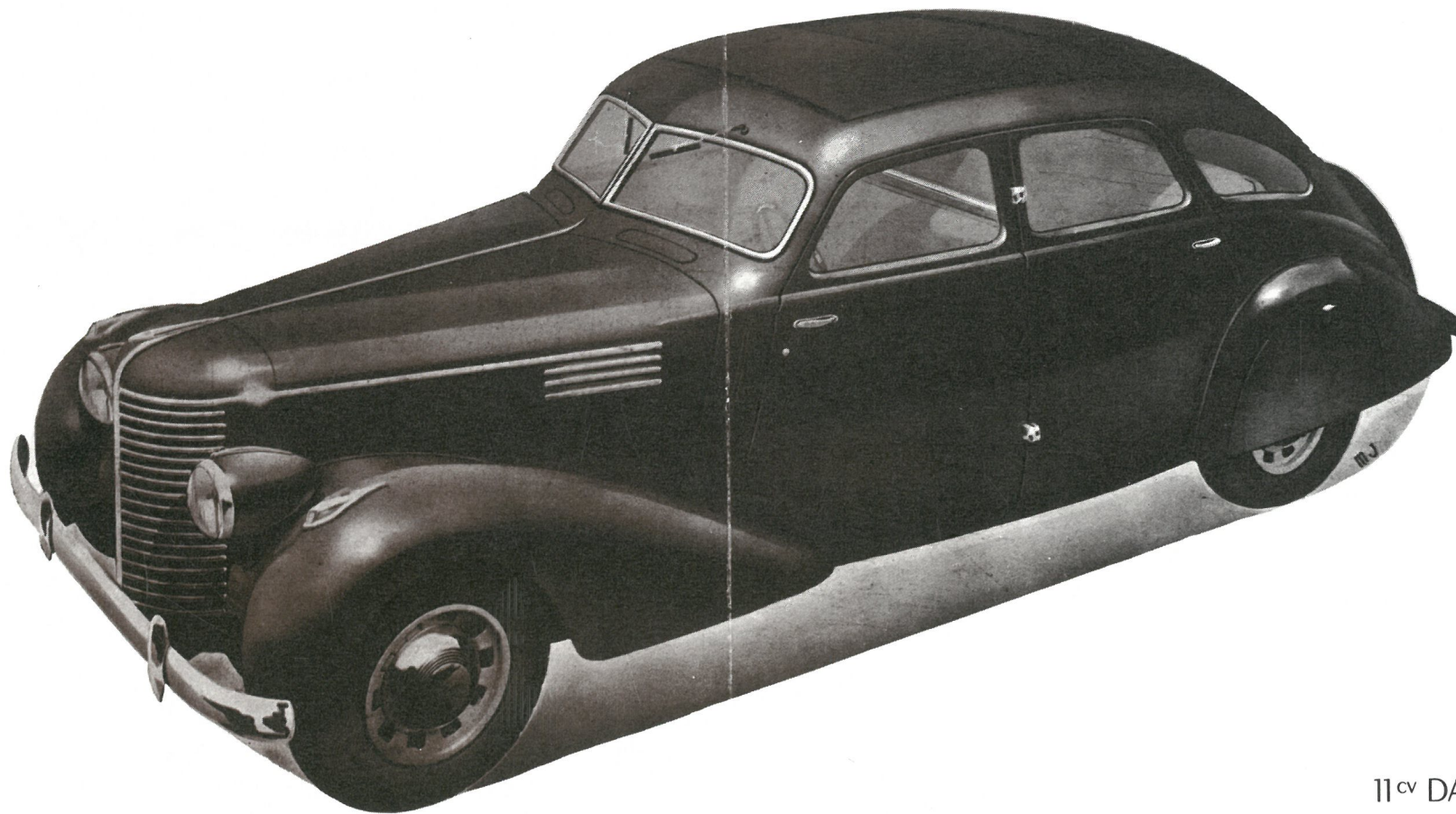
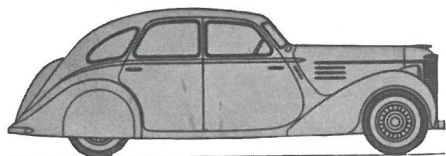
**Suspension arrière** par longs ressorts longitudinaux.

**Roues AV indépendantes** dont toutes les articulations sont réalisées par silentbloc, et n'exigent aucun entretien. Suspension parfaite, sécurité absolue.

**Équipement électrique** de premier ordre comprenant éclairage code, démarrage, avertisseur sonore. Batterie de 60 ampères-heure, 12 volts.

**Accessoires.** Pare-chocs, planche de bord lumineuse avec compteur kilométrique, indicateur de vitesse, ampèremètre, mano-contact d'huile, outillage complet.





11 CV DAUPHINE

**BERLIET**

—  
ÉLEGANTE CARROSSERIE  
AÉRODYNAMIQUE

—  
CONFORT LUXUEUX

—  
MAXIMUM D'ESPACE ET  
DE VISIBILITÉ

—  
GAIN DE VITESSE

—  
ÉCONOMIE DE CONSOMMATION

Un accord est passé avec Peugeot pour la fourniture de 400 carrosseries. Sur ce nombre seulement 300 seront livrées jusqu'à la déclaration de guerre. La chaîne démarra au début de 1939 en parallèle à l'ancien modèle continué sur une petite échelle. L'avant, encore lui, fut à nouveau remanié. Ce n'était plus tout à fait celui du Salon. La calandre munie de lames plus larges ressembla alors à celle montée par Chevrolet sur sa série utilitaire. La partie ouvrante du capot avait une découpe différente et il ne restait qu'un jeu d'ouvertures latérales au lieu de trois. Le pare-choc devenait droit et les phares n'étaient plus chromés mais peints et de forme plus allongée. Comme ils étaient placés plus haut que précédemment ils donnaient à l'ensemble un air un peu sévère que n'avaient pas les types de l'avant-série. Cette version définitive fut présentée en mars à la Foire de Lyon où la maison distribua un catalogue révisé avec des gravures plus conformes à la réalité.

Dans les meilleurs mois la production mensuelle avec les "Super-Dauphine" se situa autour de 25/30 unités et la "Dauphine 39" a été faite en tout à 200 exemplaires environ. Ce total comprend une petite série peinte en kaki et livrée à l'armée au début de la guerre. Nous en revîmes 5 ou 6 flambant neuves en août 44 soustraites à l'occupant et cachées on ne sait où par des aviateurs qui vinrent nous rejoindre avec au maquis d'Azergues. Lorsque les troupes allemandes arrivèrent à Lyon en juin 1940 la fabrication avait cessé mais elles en trouvèrent une bonne vingtaine qui étaient terminées dans le hall de montage. Après avoir fait le plein aux pompes de l'usine, elles s'en emparèrent et nous nous souvenons très bien avoir vu passer ce convoi sur la route de Vienne.

En pleine occupation le constructeur qui ne voulait plus en poursuivre la fabrication dut songer à écouler celles restées à différents stades de montage lors de la débâcle. Pour cela il imprima en novembre 1943 un dépliant tiré seulement à 1 000 exemplaires, chiffre bien faible pour un prospectus publicitaire. Ce do-

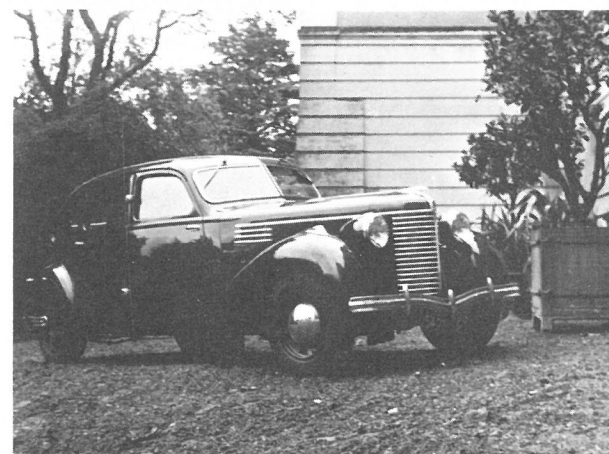
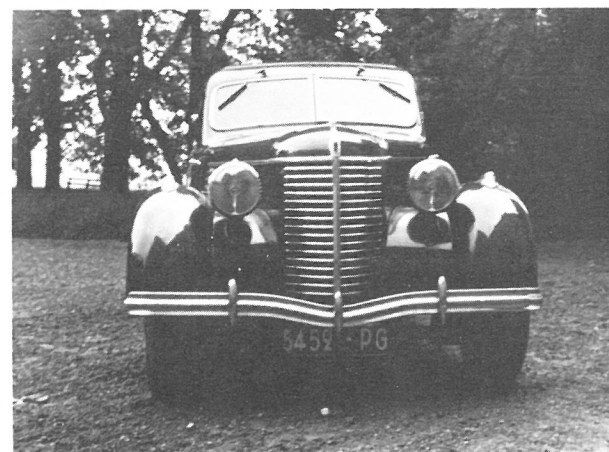
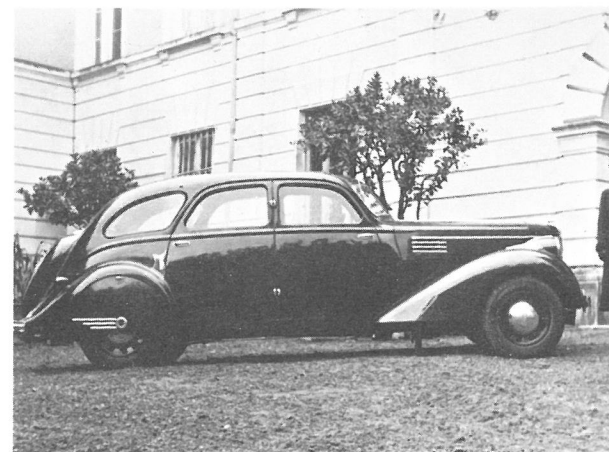
cument est le seul qui montre la voiture dans sa version finale telle qu'elle fut livrée à la clientèle. La dénomination initiale qui n'avait plus lieu d'être était remplacée par "11 CV Dauphine" et elle n'était plus proposée qu'en noir ou en bleu. Il n'y eut pas de suite immédiate et les quelques 70 voitures restantes furent terminées entre les semaines qui suivirent la Libération et le printemps 1945. Une vingtaine d'autres furent livrées à l'importateur suisse non peintes et sans garnitures intérieures, le stock de tissus étant épuisé. Leur finition se fit à Genève, et les quelques carrosseries non utilisées qui restaient en inventaire à Vénissieux furent cédées à des garagistes pour réparer des Peugeot.

Le Musée Berliet qui présente un intéressant échantillonnage de véhicules construits par la firme n'a pas gardé, à notre connaissance, de "Dauphine 39" pas même celle transformée en ambulance qui resta affectée à l'infirmerie de l'usine jusqu'en 1953 ou 54.

Et ainsi s'acheva la carrière de celle qui fut non seulement l'ultime Berliet de tourisme mais aussi la dernière voiture de série construite à Lyon. En effet, la Buire ayant cessé en 1928, Cottin-Desgouttes en 1932 et Luc Court en 1936 c'est sur les "Dauphine 39" que l'industrie automobile lyonnaise ferme le chapitre d'avant-guerre de sa belle histoire.

L. Loreille.

*(L'auteur remercie le Service Archives du constructeur pour les photos du prototype 1938, ainsi que M. Millot ancien chef de la Carrosserie pour les nombreuses précisions qu'il a bien voulu lui donner).*

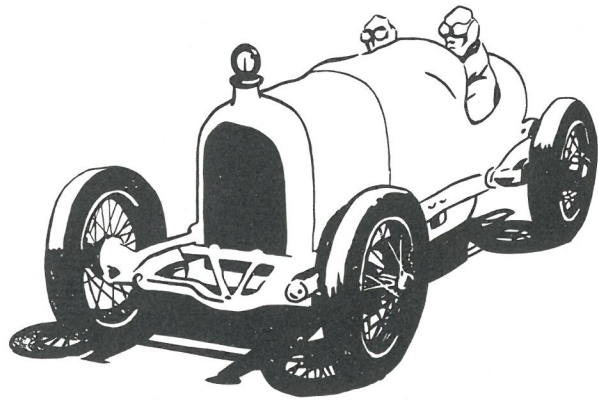


Version définitive

# MA VOITURE DE COURSE

par Gaston de PAWLOWSKI

Illustrations de J. ROUTIER



A L'occasion du grand prix de l'Automobile Club, nous nous étions installés, quelques amis et moi, dans un délicieux petit village de Touraine, endimanché tous les jours de la semaine, gai par nature et rendu fou de plaisir par la présence d'une équipe de coureurs qui avait établi là son quartier général.

Sous la tonnelle où nous venions de déjeuner, la chaleur était accablante. Des mouches grillaient dans l'air brûlant et venaient en hâte se rafraîchir dans le fond des tasses ou sur les épluchures de fruits.

Des essais comparatifs de vins d'Anjou nous avaient enclins à la méditation et je m'endormis progressivement, comme un enfant, dans le berceau d'osier d'un fauteuil en rotin.

La voiture de course ! la voiture de course ! hurlaient mes amis sous la tonnelle, en accompagnant en cadence leurs vociférations de coups violents portés aux innocentes bouteilles et aux tasses ingénues par de vibrantes petites

cuillers. Fini d'en écraser ! l'histoire de la voiture de course ! hurla Lamberdom avec cette belle autorité qui le caractérise. De fait, en revenant à moi, il me souvint d'avoir assez prudemment vanté, durant le déjeuner, les mérites de ma voiture de course et de m'être engagé à conter l'histoire de cet engin merveilleux.

Je n'avais plus qu'à m'exécuter.

Toutefois, n'étant plus très sûr de mes succès sportifs et craignant la colère de mes auditeurs désabusés je m'avisai de gagner un peu de temps en suivant l'excellent exemple de la divine Shéhérazade.

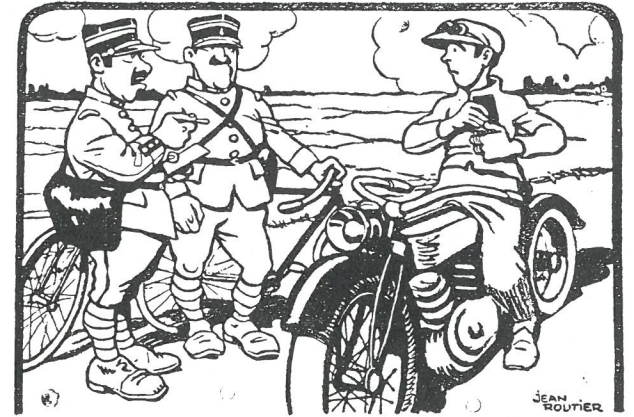
- Je veux bien, dis-je, vous conter l'histoire de ma voiture de course, mais il me faut nécessairement, vous parler au préalable de ma moto de course et du succès officiel qu'elle me valut.

Quelques vagues grognements pouvant passer pour un acquiescement, étant donné l'extrême chaleur, je poursuis :

- Il faut vous dire tout d'abord que les motocyclistes qui à quatre vingts kilomètres à l'heure boivent les gros pavés du Nord et que les pères de famille qui se promènent aujourd'hui, douillettement bercés sur les sommiers élastiques des motocyclettes modernes, somnolant au ronronnement de multiples cylindres, jouant distraitement du piano avec les dociles commandes de leur machine, ignoreront toujours ce que furent les premières motocyclettes, dites *de course*, qui firent jadis notre admiration et nous permirent, comme Hercule dans les temps mythologiques, de voir la mort de près tout en bravant les monstres de la gendarmerie.

Nous nous divertissons lorsqu'un journaliste politique, ignorant tout de l'automobile, nous révèle encore, dans un fait divers, qu'un moteur à explosion a fait *explosion*, mais je vous jure que cette appréhension eût été fort légitime au temps des premières grosses motos.

C'était, en effet, sur une simple bicyclette, à peine renforcée aux fourches, qu'on logeait la borne kilométrique du monocylindre et, lors-



qu'une explosion se produisait dans ce dôme des Invalides, on ne savait pas au juste dans quel sens la motocyclette allait partir. Allait-elle s'aplatir sur le sol, bondir dans l'espace comme l'obus d'un mortier ? Consentirait-elle à prendre la marche rationnelle en avant ou à se passer de marche arrière en la prenant toute seule ? Dans tous les cas, un fait demeurerait des plus problématiques ; l'étroite connexion du cavalier et de l'engin mécanique. Même lorsque la motocyclette partait dans la bonne direction, elle pouvait partir seule, la force d'inertie empêchant le cavalier de la suivre.

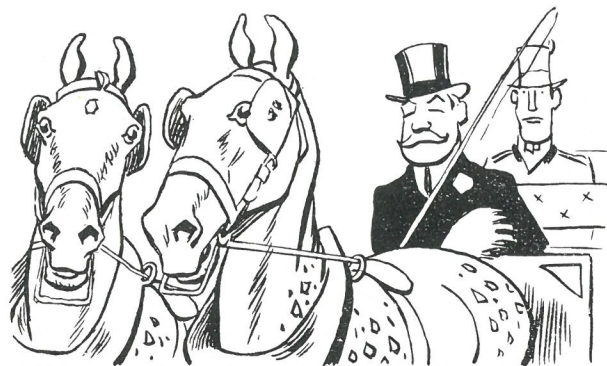
Pour obtenir la première explosion nécessaire, il fallait avec une simple pédale de bicyclette, vaincre la résistance à la compression d'un cylindre qu'il eût été déjà difficile de faire partir sur une voiture avec une bonne manivelle de mise en marche et deux bras robustes. C'est assez vous dire que lorsque la pédale consentait à ne point se tordre sous l'effort, on avait la sensation que les deux pieds eussent été nécessaires sur la même pédale pour démarrer 7 chevaux. Je passe sous silence les *retours de manivelle* toujours possibles qui, sur un instrument à deux roues, provoquaient des réactions évidemment pénibles.

Mais lorsque la première explosion s'était enfin produite, lorsque le motocycliste, suant

soufflant, hagard, avait déchaîné l'orage, il lui fallait, avec la promptitude d'un singe, se cramponner à la machine qui, du premier bond, se trouvait déjà vingt-cinq mètres plus loin. La moindre hésitation, un allumage lâchement coupé, et tout était à recommencer.

Tant bien que mal, vacillant comme une toupie, le motocycliste cramponné à son guidon se laissait donc entraîner, nouveau Mazeppa, par la bête furieuse, flottant comme une loque sur la selle. Lorsque ces essais de départ avaient lieu sur une route suffisamment longue, lorsque l'on avait devant soi six ou huit cents kilomètres de ligne droite, on n'avait aucune inquiétude. Mais lorsque le départ avait lieu dans une rue de Paris, sur une place encombrée, on savait bien d'où l'on partait, mais on ignorait toujours où la première explosion allait vous conduire. Il fallait, autant que possible, viser entre deux omnibus, éviter d'affronter les somnolents tramways à chevaux, les bruyantes voitures de laitiers et les dédaigneux équipagés.

Sur route, après quelques kilomètres de vitesse vertigineuse, on était réveillé brusquement du sommeil enchanteur par quelque effroyable trou dans lequel on arrivait avec la sensation de tomber sur des rochers du haut d'une falaise. Du coup, l'allumage était coupé. Nul doute, la fourche devait être brisée, la roue arrière démolie ! C'était miracle si l'on était encore en selle ! Vite, on freinait, on arrêtait



pour constater l'étendue du désastre. Après un examen minutieux, on constatait que rien n'était cassé et qu'il ne s'agissait, en somme, que de remettre la motocyclette une fois de plus en marche. Que nous étions loin du paisible sidecar actuel !

Le principal agrément de la motocyclette, à cette époque-là disons-le très franchement, c'était la facilité que l'on avait de prendre le train. On en était quitte pour vider devant témoins son réservoir dans des récipients obligamment prêtés par la femme du chef de gare, qui renouvelait ainsi sa provision annuelle d'essence. Cela coûtait bien, chaque fois, un guidon, car, dès le départ, la motocyclette préférait se coucher brutalement dans le fourgon, éternuant toute sa boue sur le plancher et repliant mollement, comme un bras, son guidon sous sa tête, mais, à part une pédale faussée de temps à autre, cela valait bien de revenir à Paris sans fatigue.

Dans Paris, la grosse motocyclette inspirait aux bêtes et aux gens une terreur parfaitement justifiée. Je me souviens ainsi d'avoir, sur les conseils d'amis timorés, demandé à passer l'examen spécial du permis de conduire pour motocyclettes ; je m'adressai pour cela à l'excellent homme qui dirigeait alors ce genre d'opérations, dans les petites voies situées entre la rue de Lancry et la rue de l'Entrepôt, près de la place de la République.

Je me souviendrai toujours de la délicieuse traversée de Paris que je dus faire l'après-midi, avec mon excellente *Paris-Madrid*. Par bonds successifs, je traversai en large, puis en long, le boulevard Magenta. Je me retrouvai, accablé et hagard, en présence d'une statue qui devait être celle de la République. Un nouvel essai de mise en marche me conduisit à l'endroit où l'on éleva depuis, en souvenir des dangers que font courir les sauvages, la statue de l'excellent Bobillot.

Je ressentais, dans Paris l'impression exacte que peut avoir un bourdon enfermé dans un bocal. Me heurtant aux pâtés de maisons, évitant



les trottoirs et les lourdes voitures de charge, je pus m'arrêter enfin exactement à l'endroit de Paris où le service des mines m'avait convoqué. Je devais ressembler à un noyé repêché après quelques heures d'immersion.

L'homme des mines était là ; la mienne dut le frapper. Il vint à moi lorsque mon tour fut venu et je crus qu'il allait me demander, suivant l'usage, d'accomplir quelques exercices acrobatiques et mécaniques avant de me délivrer mon nouveau permis de conduire. Il n'en fut rien. L'homme des mines, qui avait de l'expérience, me considéra un instant avec terreur, et me dit doucement :

- Vous êtes venu ici avec cette motocyclette-là ? Et comme j'acquiesçais fébrilement de la tête, il me regarda avec stupeur et conclut hâtivement, sans autre examen :

- Je vais vous donner votre permis tout de suite. Il faut en convenir, en effet, aucune autre épreuve ne pouvait être plus décisive et ce succès officiel me remplit d'un légitime orgueil. Ce fut du reste la seule épreuve où je triomphai avec ma "Paris-Madrid".

à suivre...

# automobilistes automobilisme CHRONIQUES

Extrait du Figaro du 23 Mars 1970 :

## "PANNEAUX SUR DOUZE MILLE KILOMETRES

par Jean Fayard

Les conducteurs de voitures se souviendront du 19 mars 1970. A partir de cette date, qui fera encore de la route "pour le plaisir" ? Et qu'est-ce que le plaisir de la route ? La promenade, la flânerie, la contemplation du paysage ? Non. Il faut bien avouer qu'il n'y en a qu'un seul : la vitesse. Quand j'étais tout jeune, que je n'avais pour voiture que celle des autres, des camarades m'emmenaient du côté du Bois ou de la Côte de Picardie en m'alléchant par ces mots magiques : "On va faire de la vitesse". Combien ? Cent, cent dix, peut-être, mais, avec de petites roues format motocyclette, des pneus minces et une carrosserie qu'on aurait appelée "mini", si le mot avait existé, le vent vous environnait de toutes parts et on avait l'impression du risque. Un peu plus tard, à Pontigny, c'était Aymeri Blacque-Belair ou Ramon Fernandez qui me tentait avec une Amilcar ou une Bugatti. Nous "séchions" le colloque de quatorze heures où André Gide et Charles du Bos parlaient du "Moi dans le roman contemporain" pour "taper le 140" sur les routes poudreuses de la Bourgogne. Aymeri portait un bas de soie en guise de serre-tête et un sifflet attaché autour de son cou comme avertisseur. Ramon Fernandez

comptait plutôt sur l'échappement libre pour intimider autrui.

Naturellement, ces plaisirs du passager ont été obnubilés quand je suis devenu à mon tour propriétaire de voiture et patron à mon bord, encore que j'ai résisté à la tentation de posséder des "bolides". Peu à peu, la voiture courante montait à cent, à cent dix, pour arriver jusqu'aux environs de cent quatre-vingts, sans causer la moindre impression, à celui qui se sent dans une carlingue bien close, à l'abri du vent, si ce n'est des arbres."

## PARIS/DEAUVILLE 70

Le rallye PARIS/DEAUVILLE aura lieu cette année le 17 et 18 Octobre.

Le départ aura lieu esplanade des Invalides le samedi matin - déjeuner à Evreux - arrivée à Deauville vers 16 heures, le soir dîner de gala - Dimanche matin course de côte.

Le programme complet vous sera transmis ultérieurement.

Vous pouvez d'ores et déjà donner votre accord de principe à Monsieur Michard, 139, Avenue Jean Jaurès - Paris 19ème - (le nombre de participants étant limité).

## CERCLE T

Le 7 mai le Cercle "T" a organisé son 1er rallye Occitan dans la région toulousaine, rallye très réussi puisque 27 voitures de 1908 à 1938 étaient pointées à 9h 30 au contrôle de départ malgré la pluie qui ne quitta guère les concurrents de toute la journée.

Un parcours de 80 km avait été établi avec peu après le départ une course de côte de 1 km 800, comprenant 12 virages et où les Bugatti, Talbot, Delage etc. . . rivalisèrent d'audace pour finalement laisser les places d'honneurs à

une Peugeot dans la 1ère catégorie, une Ford A dans la 2ème catégorie, et une Citroën dans la 3ème catégorie.

Après un frugal repas pris à Dieupentale (97 couverts) tous les concurrents rallièrent (toujours sous la pluie même un Darmont sans capote) le point de départ vers 17h 30 où la remise des prix eut lieu.

Le Cercle "T" pense reconduire cette formule de course de côte (avec quelques aménagements nécessaires) pour l'année 1971.

## RALLYE FOREZ - BEAUJOLAIS

Cette sympathique municipalité qui nous accueille si chaleureusement lors du 1er Paris/Nice organise pour les 22 et 23 Août prochain un rallye de vieilles voitures (limite 1935).

Ce Rallye vous fera parcourir en deux étapes environ 90 Kms dans une région accueillante et sympathique. Il comportera de nombreuses haltes pour faire souffler les mécaniques et vous régaler.

Renseignements : Mr Roger SANLAVILLE  
ST-SYMPHORIEN DE LAY 42

## AMILCAR AND SALMSON RALLY

Un week-end de rencontre comprenant : une randonnée sur route, des tests de conduite sur le circuit de Goodwood et un dîner le samedi soir, tel est le programme de l'Amilcar Register et du French Salmson Register, les 19 et 20 septembre 1970. Le point de départ est Horley dans le Surrey, ville qu'il est facile d'atteindre de Douvres ou de Newhaven, ceci dans l'espoir de faciliter le parcours des concurrents français.

Ceux qui ont l'intention de s'y rendre peuvent s'adresser à Anthony Hannover, 9, rue Richepance, Paris 8ème (OPE 48-16).

**ASSOCIATION SPORTIVE AUTOMOBILE DE L' AISNE**  
Docteur Leullier  
02 - Bruyères et Montbérault

Cette association organise une concentration touristique de voitures d'époque les 13 et 14 juin 1970. Le départ aura lieu le samedi 13 juin à 11 heures au Collège Montalembert à Doullens. Parmi les différentes épreuves on trouve un gymkana, un circuit touristique, une épreuve de régularité chronométrée. La remise des prix aura lieu le dimanche 14 juin à 17 heures.

**ASSOCIATION POUR LA CONSERVATION DES LOCOMOTIVES A VAPEUR ET DU MATERIEL FERROVIAIRE**  
33, avenue de Russie  
Lausanne (Suisse)

Nous avons reçu une jolie brochure intitulée "Chapelon - Nord". C'est l'histoire d'une belle machine à vapeur des "gueules noires" et de tout un monde en voie de disparition. Cette association a reçu une locomotive en don de la SNCF et si vous avez un petit sou à distraire de votre budget automobile vous pouvez l'envoyer à ces braves Suisses qui demandent un appui moral et financier.

#### 4ème RALLYE DE LA MARCHÉ

Le 12 Juillet 1970 le Syndicat d'Initiative de Bussière-Poitevine organise son 4ème Rallye de la Marche. Son parcours, animé de jeux et d'épreuves sportives, permettra aux participants de découvrir les charmes de la vallée de la Gartempe, l'inattendu et le pittoresque de sa campagne Limousine. Un parcours sera particulièrement réservé aux voitures anciennes (véhicules mis en circulation avant 1935).

Le Syndicat d'Initiative de Bussières-Poitevine (tél. : Bellac 30.62) demeure à votre disposition pour tous renseignements. Bussière-Poitevine (87).

**AMICALE MOTOCYCLISTE DE LA VIENNE**  
CAFE DU THEATRE  
86 - POITIERS -

Cette association a le plaisir de vous informer qu'elle organise, le 21 Juin 1970 à Vouille, son deuxième Rallye des Pétoires, réservé aux Motos - Side-Cars - Cyclecars antérieurs à 1939.

**MONTE-CARLO VETERAN CAR CLUB**  
23, Bd. Albert 1er  
Monaco (Tél. 30-30-72)

La grande figure du sport automobile qu'est Louis Chiron, que les anglais surnommèrent "Louis le débonnaire", organise le deuxième tour de la Principauté et le deuxième trophée du Monte-Carlo Veteran Car Club, manifestations qui se dérouleront du 9 au 12 juillet.

**AUTOMOBILE CLUB DU MONT-BLANC**  
rue de la Préfecture  
74 - Annecy -

Le 21 juin prochain, l'Automobile Club du Mont-Blanc organisera le deuxième rallye du Lac d'Annecy. Parcours d'environ 70 Kms avec 9 épreuves de maniabilité dans les différentes stations situées autour du Lac d'Annecy.

**FOIRE DES ANTIQUAIRES ET BROCANTEURS**  
B.P. 227, Gambetta  
14 - Caen -

Le comité pour l'organisation de la foire qui ouvrira ses portes le 22 juin a mis à l'étude une exposition dite "des vieux tacots". Quelques collectionneurs ont déjà fait part au secrétariat de la foire de leur intention d'y participer.

"l'Automobiliste", bien que n'étant pas partisan de l'appellation péjorative de "vieux tacots", vous conseille cependant de participer à cette manifestation qui fournit encore une occasion de présenter des voitures anciennes au grand public.

**CLUB CITROEN et PANHARD-LEVASSOR**  
Monsieur Pierre Dumont  
20, rue Choron  
Paris 9ème

L'assemblée générale du Club Citroën et Panhard-Levassor aura lieu en octobre 1970.

**ECURIE CORAIL**  
Val d'Isère

L'Ecurie Corail organise les 18 et 19 juillet la première concentration d'autos et motos anciennes construites avant 1940, à Val d'Isère.

Le parcours à effectuer amènera les participants de Val d'Isère au Col de l'Iseran, soit 16 kms pour 920 mètres de dénivellation.

Une journée certainement très intéressante et que devrait réunir beaucoup d'amateurs. Pour tous renseignements s'adresser à Monsieur Jo Ramadier, 17, rue de Belfort 69 - Amplepuis.

#### Illustrations

S. Pozzoli : p. 6 - 7 - 9  
A. Hannover : p. 10 à 19  
Fiat : p. 22 - 23 - 25 - 27 - 28  
R. Viollet : p. 20 - 23 - 31 - 32  
J. Potherat : p. 26 - 29 - 30 - 33  
L. Loreille : p. 35 à 41  
L'Automobiliste : p. 4 - 5 - 8

## **PETITES ANNONCES**

- 5 frs la ligne, toutes taxes comprises
- la ligne comporte 50 signes (soit 50 lettres ou chiffres, ou ponctuation ou espaces)
- 2 lignes minimum
- domiciliation au journal : 5 frs supplémentaires
- annonce avec photo :  
prix forfaitaire 20 frs T.T.C.  
3 lignes maximum
- toute ligne supplémentaire 5 frs
- toute annonce est payable d'avance

## **recherches**

Cherche moteur ou épave voiture, tableau de bord complet de Delahaye 135 M ou MS ou 235, joindre si possible photo et prix, échange possible. LALANNE, St-Julien, 13-Martignes.

Cherche Bugatti, Rolls, Hispano, Talbot, Jaguar, Delahaye. Serge MICHEL, 10 - Viapres-le-Petit. Tél. 5.

Cherche pour adhérents, voitures, pièces détachées, documents, photos, etc... CLUB HISPANO SUIZA, 14, rue A. Neveu, 92 - Rueil.

N. 486 - Cherche belle Classique, conduite intérieure ou cabriol. avant ou après guerre. Faire offre si possible avec photo.

Cherche revues reliées ou non, année 1914 et livres et revues de carrosserie jusqu'à 1940 ; pont arrière et radiateur Sizaire et Naudin 1910-1914 ; roues Rudge 600x19 moyeu de 102 mm pour Rolls Royce Wraith 1938, sujets de radiateurs tous modèles. Ecrire au Musée de l'Automobile, 69 - Rochetaillée-s-Saône.

Cherche Amilcar CGS. J. DE BRUYN, à Croutoy, par Cuise-la-Motte - 60. Tél. le 30 à Attichy.

Cherche moteur avec compresseur pour Bugatti type 43. J.R. DUGAN, PO. Box B, Southport, conn. USA 06490.

Cherche pour Unic 1924 moyeux 37x8 ou 9 cm, 6 trous, trou centr. diam. 16 cm. avec ou sans les rayons fils et jantes 820x120. Prix secondaires. Peter FERLOV, 7 Sundvaenget, 2900 Hellerup (Danemark).

Cherche Vélos antique et accessoires. G.J. MOED, Griftdijk zuid 87, Lent (bij Nijmegen) (Hollande).

Cherche moteur 5 CV Peugeot 172R 1924 et compteur de vitesse ; pneus 11x45 ou 12x45. P. FERARD, 6 av. Poniatowski, 78 - Maisons Laffitte. tél. : 962.12.76

Cherche petite voiture Torpédo ou coupé deux places, en bon état, dans les marques suivantes : Amilcar, Bugatti, Talbot, Delage. H. SCHOETERS 8, place de Dinant Bruxelles 1000 (Belgique).

Cherche toutes voitures italiennes avant 1940, motos courroie, Bug. 44 même épave, écusson radiateur TALBOT dernier type (50x70), essieu av. Lorraine 20/30 1909, SCUDERIA DUE RIVIERE 18039. Vintimille (Italie).

Cherche toutes documentations photos ou objets sur les carrosses ou carrosseries Belvallette 1804 à 1930 et sur la marque Hugo Mayer. Mr. BELVALLETTÉ 25, quai Voltaire, Paris 7ème.

Cherche volant magnétique magneto France type M 17 pour motos TERROT 100 cm<sup>3</sup> Mr VIVES, 39, rue François 1er - Paris 8ème.

N. 487 - Cherche bouchon Rolls Royce grand modèle.

Urgent : cherche pneus 500x19. LEROUX-GIRARD, 51, allée R. Etienne 93 - Pavillons-s-Bois. Tél. SEV.10-96 (entre 9h et 10h).

Cherche Ford décapotable 1930 à 36, V8, 4 cyl. SAMCO B.P. 7, Créteil.

Cher. Bouchon radiat. Delage avec mascotte, DUTHOO 23, r. J. Simon 37 - Tours.

Cherche moteur M.G. P.A. ou P.B. petit compresseur pour moteur 750 cc et 1100, J. POTHERAT 10, rue de Mézières - Paris VIème.

N. 492 Paierai très cher toutes pièces mécaniques Amilcar 6 Cyl.

## **ventes**

Vends Cabriolet 5CV Citroën complet, à restaur. 1.800 F. MOUSSINET, 118, av. Maréchal de Lattre, 94-Créteil.

Vends Amilcar 1923 sport parfaite : 10.000 F. ; Talbot baby junior 1936 excellent état : 7.000 F. ROZIER, 61, rue Sully, 69-Lyon 6ème.

Vends De Dion Bouton 1924, carrosserie Weymann ; Salmson S4C carrosserie Canadienne 1932 ; un moteur Violet (moto) sur Automobiliste n° 10 page 24 ; 1 moteur complet avec boîte vitesse Alfa Roméo 6 cyl. 1938. DESCHAMPS, av. Max Blondat, 89-Auxerre.

Vends Austin Bantam 1938 décapotable 2 places. F. GRIBAUMONT, 44, rue Ribonnet, Virton (Belgique).

Vends Austin Seven 1938, 5CV C.I. entièrement restaurée ; Licorne 1933, 8CV, 2 places spider impeccable ; Jaguar MK8, XK140 coupé, XK120 roadster ; Salmson 1935, 10CV C.I. type S4 61 ; paire phare Rolls, Delage D8, Lucas p.700 ; mascotte Rolls ; roues pneus 475.16 ; sièges baquets année 30. J. BROUTIN, 62, av. Gl. de Gaulle, 94-Maisons Alfort. 893.13.04.

Vends boîte vitesse Ferrari Lusso ; moteur Salmson AL3 ; radiateur Salmson AL3 ; radiateur Ariès Tourisme ; C. FERDINAND, 7, rue des Monnayeurs, 59-Valenciennes.

Vends rare Amilcar 6 cyl. compresseur type course 200 km/h restaurée ; Darrack 1901 ; Renault 2 cyl. AX ; Rochet 1913 ; Cadillac 1931 ; Delaunay Belleville 1930 ; Talbot T120 17CV accepte échange, reprise et pièces Bugatti. RENE L, 12, rue Crève-cœur, 01-Bourg-en-Bresse.

Vends Salmson S4 61.L berline bon état de marche et d'origine pneus neufs visible Paris. Dr. LETREGUILLY, 41 rue Villès-Martin, 44-Saint-Nazaire. tél. 70.10.59.

Vends 2 cyl. Renault AX 1910 ; Alcyon 4 cyl. belle 2 places spider 1907 ; De Dion Bouton torpédo superbe 1919 ; Amilcar 6HP 1922 demi-course ; 5HP Citroën cabriolet 1922. GIORGI 26, Bd. Gambetta, 84-Carpentras. tél. 63.19.85.

Vends cause manque de place voitures anciennes Berliet, Citroën, Delage, Delahaye, Fiat, Ford, Hotchkiss, Lorraine, Panhard, Peugeot, Renault, Salmson, Simca, Suere, Unic. A.DREYE PINOCHE, 5 av. Albert 1er, 59-Cambrai.

Vends cyclecar Salmson type AL 1919-1920 démonté complet moteur neuf peinture et sellerie à refaire : 5.000 F. tél. 976.47.31 le soir.

Vends Peugeot 183C 1928 ; Citroën 5CV ; Citroën B2. GRUDE, 3 square Auguste Renoir, Paris 14ème. tél. 531.49.92

Vends Simca sport 1952, excel. état, pneus, peint. neufs, prix à débattre moins de 1.000 F. P. GUEUDIN, 42 C, rue d'Elbeuf, 76-Rouen. tél. 72.05.33.

Rare Cabriolet Rosengard LRLN 2, état neuf : 2.750 F. ; Renault Prima Quatre AC L2, état rarissime : 1.750 F. J. PARODI, 06-Peillon.

Vends Delahaye 135M, 6 cyl. ligne ; 3 carbur. ; Cabriolet Dandy, chapron 1949, parf. état. Faire offre. HARANG, 13 r. Dumont d'Urville, 76-Rouen.

Vends 1 roue fil 17x50 complète 250 F. ; 3 roues Ford 32x4 1/2 complètes 600 F. ; 2 roues rayons bois 880/120 complètes 650 F. ; 1 moteur et 1 boîte Amilcar 6CV, 800 F. ; 1 moteur G. Richard 2 cyl. 1910, 800 F. ; 1 moteur Peugeot type 163, 500 F. ; 5 roues fil Delage usées 500 F. ; 1 pont arrière et roues bois Donnet 500 F. Jean DE LACHAISE, 6 place Carnot, 69-Lyon 2ème.

Vends Ferrari 250 Europa 1955 impeccable ; roadster Chevrolet 1931 état neuf ; torpédo Corre-La Licorne 1927 partiellement restaurée ; stock pièces pour Lancia Astura V8 et Healey 4 cyl. ; peut reprendre voitures de compétition après 1950 état indifférent. P. HAVERLAND, 18 Chaussée de Theux, 4802 Heusy (Belgique).

Vends Brasier 1907 type "course voiture légère" moteur 4 cyl., 2 groupes, complète à restaurer. Prix raisonnable à débattre sur place ou échange possible le Samedi, Dimanche ou Lundi. LALANNE, Saint-Julien, 13-Martignes. tél. 07.38.54 heures bureau.

N. 483 - Vends moteur Hispano Alphonse XIII complet en état ou échange contre moteur ou pièces Bugatti.

N. 484 - Vends Salmson S4D 1934 coach boîte cotal parf. état mécan. et électr. intér. et peinture d'origine : 3.500 F.

N. 485 - Vends Talbot coupé grand sport 1952 2+2, 200CV, culasse Le Mans, 3 carbur. parf. état mécan. et électr. peinture à prévoir.

Urgent. Vends Hotchkiss Anjou 1949, C.I., 5 pneus neufs, sellerie très bon état : 3.000 F. GIBAUD, tél. 735.53.04.

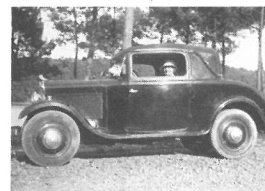
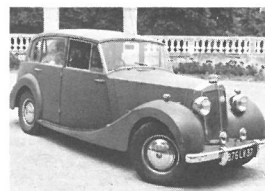
N. 488 - Vends notice d'entretien 601 Peugeot.

Vends rare Lancia Aprilia 1948, cabriolet spécial Pininfarina 25 à 50 ex., roues alu excel. état mécan., peint. à refaire : 3.500 F. Ecrire GARRIGUES, 38, quai Henri IV, Paris 4ème.

N. 481 - Vends Triumph Renown 1954, excel. état, très rare. Faire offre.

Vends 201 Peugeot cabriolet décapotable, état exception., moteur et pneus neufs, 3.000 F. Mme LECLERC, La Dimeresse, à Messy, 77-Claye Souilly.

N. 482 - Vends Citroën B14, faux cabriolet, splendidement restaur., mécan., peinture et sellerie, à déjà accompli deux rallyes importants, prix sacrifié cause garage : 3.500 F. à débattre. Urgent. Peut rentrer par la route, n'importe qu'elle distance.



Vends Panhard Levassor X19 runabout 1913, état neuf ; Panhard Levassor 1932 X69 C.I. 6 cyl. SS bon état d'origine. GIORDANO, 25 av. Font de Veyre, 06-Cannes.

Vends 6 pneus neufs dont 4 Dunlop Cord à talon 760x90 et 2 400x20. BRASSAT, 57 rue de l'Etang, 78-Versailles. tél. 951.28.30.

Vendons Hurlu 1899 complète, roue. SAMCO B.P. 7, 94 - Créteil.

Vends ou échange AC Bristol 1958, spider 2L, 195 km/h. BRIANCOURT, 22, r. Pierre Leroux, Paris 7ème.

Vends un Cabriolet Traction 1934, restauré : 5.000 F. PARIENTE, 10 Bd. Charles de Gaulle, 92-Villeneuve-la-Garenne.

Vends MG TF 1954, très belle, prix à débattre. F. BOUSQUET, 64 r. de Tocqueville, Paris 17ème. WAG. 78-30 après 20 H.

Vends Peugeot quadrilette 4CV type 172, 1924, coupé demi tôle Weimann roues, pneus, moteur neufs, carte grise en cours restauration, prix : 5.500 F. visible Paris, 5 Bd. Bessières. tél. MAR. 45.62.

Echange 12 numéros OMNIA de 1907 à 1913 et 11 numéros Vie Automobile de 1910 contre 12 numéros OMNIA 1920, 1922, 1928. Echange 42 numéros Vie Automobiles 1904 contre la revue Cyclecars et Voiturettes 1924 et 1925. PAUL-ANNE, 9, rue Richepanse, Paris 8ème.

Vends 5HP Citroën en restau. ; Ford A roadst. ; T Torpédo ; 190S Peug. restaur. ; 601 D. Cl. ; Viva 23CV ; Hotchkiss Cl. 51 ; Rosalie 8A ; 15 six H ; 15 six 1950 et 1938 ; 7/9 cit. Cl. VALETTE, 07-Baix ou 43.71.64 heures repas.

Vends Rochet-Schneider 1919, 12CV, torpédo gd. luxe, 4 pl. int. cuir, bon état général. LE MARCHAND, 15 av. Gl. Leclerc, 38-Grenoble.

Vends Alfa Roméo 1956 ; Type CSS, carrosserie Touring toute alu, freins embrayage neufs, 5 pneus neufs, roues rayons, Radio très bon état 63.000 kms - 3 500 F : SUF 35-81.

Vends Citroën cabriolet 2 pl. traction avant 9 CV 1936 - Hotchkiss C.I. 13 CV 1936, très bon état, YRISSON 25, r. H. Régnauld 92 - St-Cloud.

N° 489 Vends radiateur Rolls Royce vers 1914, excellent état.

Vends 15 Six 1954 ; 15 Six 1951 ; 15 Six hydro comme neuve ; Cabriolet 4CV Peugeot 172M 1928 ; 5CV Citroën C3 1925 torpédo. SAHUQUET, 12-Aguessac.

Vends collection "Vie Automobile" 1941 à 1956 état neuf complète 500 F. R. TREBOSC, 96, av. du Quercy, 12-Villefranche-de-Rouergue.

Vends G. Irat 11CV, 1938 entièrement restaur. 6.000 F. NITSCHKE, 1, rue de Palerme, 67-Strasbourg.

Cherche pneus 700 x 21 même usagés. C. DU BOULLAY 25, rue de Grenelle, Paris 7ème.

N. 490 Vends Rolland Pilain 1925, 4 Cyl., Torpédo restauré très bon état, visible Côte d'Azur.

N. 491 Vends Torpédo de Dion Bouton 1919, restauré. Urgent.

## VINTAGE TYRE SUPPLIES Ltd

30 Dalston Gardens, Honeypot-Lane,  
Stanmore, Middlesex (Angleterre).

*Le plus important stock de pneus neufs  
pour voitures anciennes ; expédition  
dans le monde entier.*

### DEMANDE D'ABONNEMENT

France et Communauté : 35 F - Étranger : 40 F

Couverture cartonnée : 50 F - Étranger : 55 F

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

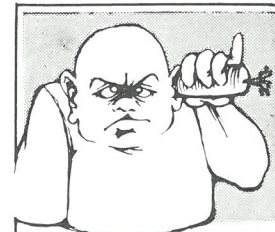
à partir du n°.....

Je verse la somme de \_\_\_\_\_

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

NOM \_\_\_\_\_

ADRESSE \_\_\_\_\_



**nous  
recherchons  
des  
manuscrits**

POESIE  
THEATRE  
ROMAN

Editions Syndicales  
de l'Institut Micberth  
Château du Plessis  
37-Limeray

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



# l'automobiliste

## your vintage magazine

### FARMAN

At the beginning of the century when automobile was in child two Paris born englishmen were well known by their bicycles racing succes.

These two young men formed a famous team who was for a long time on the time tables of the World speed records a prized speciality in these days.

By a normal evolution they came to the automobile and Maurice and Henry Farman were evidently among the great racing drivers. They had their succes mostly in famous "town to town" races as on racing tracks. Maurice is first in the Sud Ouest Circuit 1901, Henri the second. After his crash in Paris-Madrid Henri is third in Gordon Bennett Cup.

The two brothers were associated with a third one Dick in the Farman Society whose activity was automobile selling, as Panhard-Levassor agent.

After his last victory in the Circuit de l'Alcool Marice was attracted by spheric balloons. In 1905 he defeated the Long Distance World Record. The same year Henri crashed in the Gordon Bennett Cup and stopped motor racing to join his brother Maurice.

With Voisin airplane Henri lapped the first kilometer. And later Maurice held the World Record with a 15 minutes flight. Then Farman Automobiles became Farman Aéronautique. On a Farman airplane Maurice Tabuteau in 1910 defeated the World Distance Record with 586 kilometers.

And the war came and Farman industry was soon a big factory to produce the Famous Goliath bomber. This airplane became after the War the first to be used on commercial line carrying passengers. Charles Waseige Farman's engineer thought about an automobile conversion to reduce the works stocks.

In the 1919 Paris Motor Show anybody could see a fantastic 40 H.P. chassis.

The engine was a great straight six over head camshaft 100 x 140 with 6.600 cubic capacity. This camshaft was driven by gears. The fan was acted by a vertical shaft. Clutch and gearbox separated from the cylinder block. The crankshaft worked on plain bearings. The cluch was multiplate. At 2.800r.p.m. this engine gave 100 H.P.

Silent, and good road holding make this model a good reputation.

Despite of 1.450 kilogs this car was able to reach 115/120 k.p.h. top speed.

In the reason of Hispano's succes on the Boulogne track Farman decided to build his own racing car in 1922. On the shortened A6A chassis was fitted a tuned engine with many improvements as light alloy cylinder block with iron sleeves, double ignition and twin Zenith carburettors. Two prototypes were built a saloon and a streamlined torpedo. Both these two cars were elaborated in research of the best streamlining. But no one of them never raced, despite of a fantastic advertising work in the

motor press.

Nevertheless this work was usefull for the achievement of the new chassis "sport" and the new engine for 1924.

The best coachbuilders worked on Farman's chassis. Most famous were Binder and Gaborit. The later designed and built a marvelous white drop head coupe for Pearl White the american movies star. This car was often seen in front of Maxim's door, Another actress Alice Cocea owned a "coupé de ville" built by Mulbacher.

In 1926 the A6B chassis was increased in reliability and performances by addition of new transversals springs and double steering system. This work from Carles engineer.

Next year Farman designed an entirely new car. Rebored the engine was now 7 liters (100 x 150). A new calandar shell was designed to give a more modern looking. Despite of 2 500 kilogs this car was able to reach 140 k.p.h. top speed.

Now the Farman factory was his own coachbuilder and win a lot of successes in Concours d'Elegance.

When the financial desaster came in 1930 Farman brothers were obliged to stop their automobile department to the benefit of the aéronautical one.

Last of the line the 1931 NF2 Farman was 145 k.p.h. top speed.

This magnificent car is no legendary. It was forty years ago.



## LA BELLA MACCHINA

After the Ballot's victory in the 1921 Brescia Grand Prix, Fiat Racing Department decided to build an entirely new car the 804. According to the 2 liters formula Fornaca designed an supercharged six cylinders car called 804 and an engine called 404.

Under the bonnet was a six cylinders 65 x 100 built in two blocks of, three cylinders. Made from light alloy pistons were slightly under sized to work on their rings. Forged steel crankshaft working on eight rollers bearings. Fixed head cylinder block with valves inclined at 90° working on three springs. Double over head camshafts driven by the rear. Oil lubrication of the dry sump type with two oil tanks one of them to be used in case of emergency with an hand pump. Multi plate clutch and for speed gear boxe.

Cable brakes assisted by a servo. Rather "fatty" the body was nevertheless smart and streamlined. Track 1 m 20, wheelbase 2 m 62, weighing 15 cwt, Fiat 804 gave 96 HP at 4.500 r.p.m. with a compression ratio of 7 : 1. With an increased inlet they soon reached 122 H.P.

One of the particularity came from the front axle of the type later developed on Bugatti

cars.

Fiat's main events were the 1922 Grand Prix de l'A.C.F. and the Italian Grand Prix.

Strasbourg 1922 usually recalled in Italy for one reason - an Italian victory in French Grand Prix. But this race was also technically significant, seeing the introduction of basic new conceptions.

Strasbourg was the circuit considered for the race, this honour because Alsace was recently recovered from Germany. For this race a new formula was held : two liters and two seater cars weighing not less than 650 kilograms.

To race this new formula came teams from five manufactures : Fiat, Ballot, Bugatti, Sunbeam and Rolland-Pilain and two 1.500 Aston Martin to complete the field. Delage and Mathis withdrawn.

In the race Bugatti entered with forerunners of his famous 8 cylinders. These, type 30, had ugly barrel bodies and exhaust enclosed under the tail. Pilot was very warm. . .

Equally Ballot entered streamlined car under the same barrel shape, these were basically the same as the sport four cylinders raced previously at Le Mans 1921. Bugatti and Ballot both were astonishing ugly cars.

Other four cylinders cars were British ones the Sunbeam designed by Henry and the Aston-Martins.

Rolland-Pilain returned to the Grand Prix after ten years with unfortunately unsuccessful cars. Their twin overhead camshaft engines should have desmodromic valves.

This event introduced massed start to the Grand Prix. Unfortunately the sun of the precedent days give way to rain.

At 8.20 the field was led in formation to a rolling start and the cars accelerated past the mainstands towards the Entzeim hairpin. A dangerous place in reason of the wet track. A lot of drivers were caught by the slippery surface.

For the first lap Felice Nazzaro and Friedrich led with Guyot, Goux, Bordino behind them. And soon the first incident came with Guyot in his pits and Wagner stop with a broken

camshaft.

In reason of this familiarity with the circuit Friedrich kept pace with the Fiat. Molsheim factory is closely near from the Strasbourg circuit. Rain stopped and the circuit began to be dry and the Fiat ran away 1. 2. 3. Behind them Vizcaya and Massetti harried the Sunbeam. On lap 16 the Ballot failed with a broken connecting rod. Bordino stop to change wheel.

Before the half race Massetti retired, Zborowky armature burned and Seagrave stop for a broken piston. On lap 30 Felice Nazzaro led and Bordino cut the lap record 5.47.

Biagio Nazzaro, Felice's nephew lost ground to Forresti and made a pit stop to change the petrol tank leaking. The last Ballot retired with a piston broken. And the Fiat ran away under 1. 2. 3. order.

Bordino made a new lap record : 5.43 and Felice Nazzaro took over the lead. But came soon the weakness of Torino's team : Reaching maximum speed Biagio Nazzaro threw a rear wheel hit a tree turned over and over. He was killed instantly with less than three laps to go. . . Bad luck again when less than two laps to go Bordino lost the same wheel, happily Felice Nazzaro is still leading. Felice Nazzaro gain his second French Grand Prix victory. It was later found after dismantling that his car had the same back axle trouble. De Vizcaya finished second nearly one hour after and the third car was flagged off.

A few weeks later the Fiat were entered in the Italian Grand Prix at Monza. No one factory would support another failure excepted Bugatti. All the manufacturers cancelled their entries.

The day of the race only Bugatti and Fiat entered the former with great trouble about tyres and back axle ratio. To save the race Fiat lent a set of wheels for that one of Bugatti who had some chances of performing. The start was delayed to allow Bugatti to race.

Bordino and Nazzaro ran well enough on a wet track and Vizcaya came third. The winner's average speed was 131.8 k.p.h.

Then Fiat withdrawn the 804 from the racing field to enter next season the supercharged 805.

## René Gillet

Small, bearded, a little fatty, always smartly dressed, René Gillet looked more a country allover than a motorcycle builder. Really it was that he was in mind. Clever and proud man he rised his factory to the top with a rugular policy. In 1895 he started his job building a light motorcycle inspirated by the well known Werner. Fitted on the front wheel the single cylinder engine drove the front wheel by a belt. Classical bicycle frame with oil and petrol tanks and battery. From this early model René Gillet was in the future reputed as "French motorcycle véteran".

The factory was in a semi activity, famous motorcycles were Peugeot, Alcyon, Griffon, well known by their advertising in motor magazines and their racing succes, all things René Gillet was not very found of. In these days René Gillet preferred build cheap and reliable machines regardless of sport, as his rivals Terrot and Moto-sacoche.

Prior 1910 motorcycles were mostly bicycles with an engine. High frame with pedals, narrow tyres, without any sort of clutch and gears. Such machines could not be driven by anybody. Only a few enthusiasts could satisfy themselves with oil leakings, bad cooling and all that sort of things. . .

Round about 1910 from England comes advanced technics elaborates from the motor car industry, as gearbox, lubrication, improved forks, and so on.

In the World War I the possibility of the motorcycles were so evidents that all builders makes specials items for a military use. Famous motorcycles were Harley, Indian, Henderson, all from United States of America. These machines fitted with a side car could easily carry three peoples or two passengers and an injured soldier.

After the war René Gillet very impressed by U.S. motorcycle decided to built the same type, but cheaper and lighter.

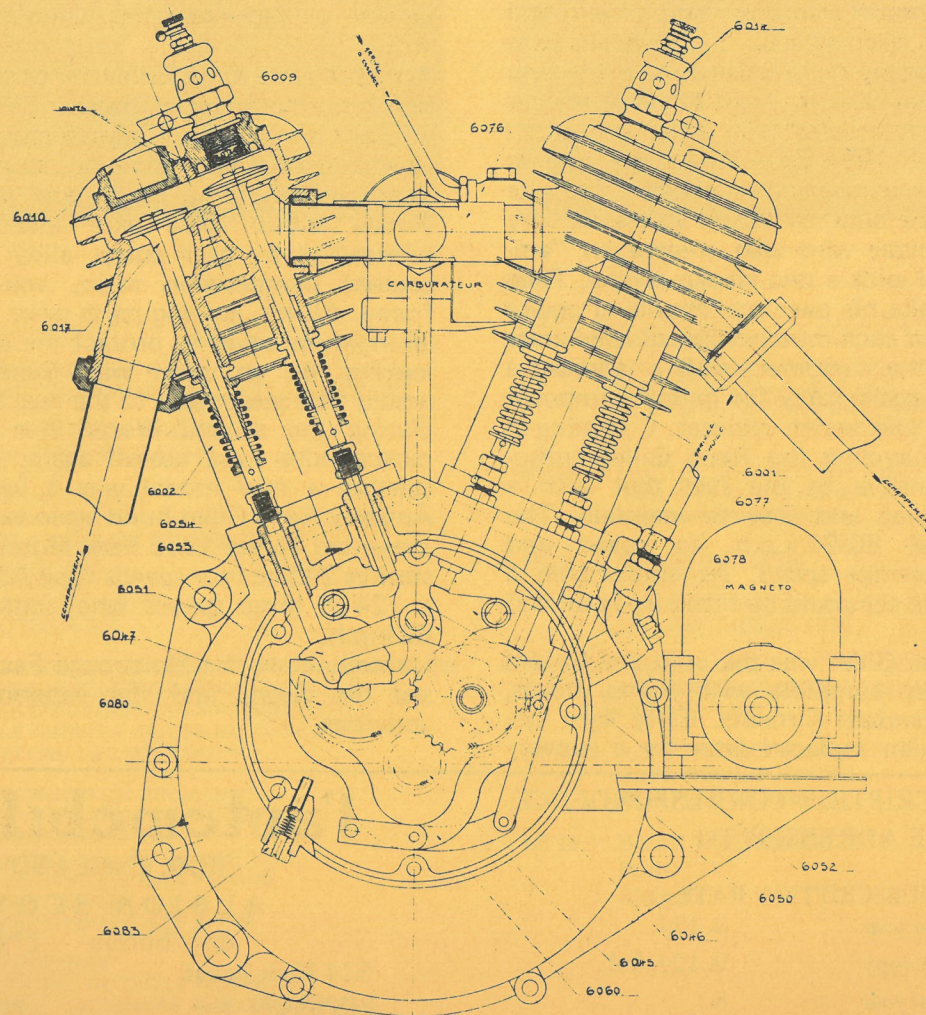
René Gillet choose an american fork reputed to be strong and comfortable. As engine he fitted in his frame a V twin. On the other hand these

bikes were also influenced by british design, in the same way as Sunbeam, B.S.A., Royal-Enfield.

René Gillet wished and he riched to sell a machine similar in quality but cheaper than the British motorcycles. With Emile Billion from Lyon who built the same 350 cc single cylinder model until 1936 René Gillet was the only man who had a good idea about the motorcycle market.

Basically all René Gillet's motorcycles are the same :

Cycle type frame reinforced by two brazed tubes in reason of the side car weight. The petrol tank was 10/12 liters and the oil one was 2 liters with an hand pump in case of gear pump troubles. Mudguards were extraordinary wided. Tyres were beaded edge types 700 x 80 or 700 x 85.



Engine was a 45° V twin 750 cc who gave approximately 15 H.P. Side valves were acted by a single camshaft. Low compression ratio and magneto ignition. Fins were very small on the cylinder block but the engine never overheated. Fixed cylinder head and aluminium pistons and flywheel.

Separated gear box was located between the two arms of the rear fork. Starting by kick-starter. Three speeds on the early models and four on the later ones.

Two brakes drums on the rear wheel were soon replaced by a more orthodox and conventional system one on each wheels. Each wheels were removable including the side car one. In his early days René Gillet used to build his motorcycles from spare parts ordered from small specialised firms. But after 1924 René Gillet was able to produce all the components himself. The side cars bodies were built by Louis Vannod a very good coach-builder who also created an "amphibian" model with a two stroke engine. Then René Gillet make his own coachbuilding power and reliability of such motorcycles allowed graet succes among the customers with a tand-sad a side-car could easily carry for peoples, impossible work for a two seater cyclecar. Comming in majority from cycling the René Gillet enthusiasts were sensible to the fact that such a vehicle was cheap and easy to maintain. The engine allowed 80/90 k.p.h. to speed and 45/55 k.p.h. average speed. As comfortable a light car the side car could be fitted by hood and windscreen.

In France, René Gillet was the only one to sold his motorcycles complete with lights, horns, tools kit, as standard fitments. Early light system was acetylen replaced later by a conven-

tional electric system around 1926. Frame was enamelled and nickel plated, engines runned in at the bench. . .

Such successfull motorcycles were used all over the world by firemen, post-offices, army, navy or air force, etc. . . In 1926 ten teams started from Nice to the Tchad Lake across the Sahara (4 700 km). René Gillet never used to race on speed events but used to enter in all sorts of reliability trials such Paris-Nice, Paris-Les Pyrénées-Paris, Le Bol d'Or. With the Général Maurin René Gillet created specials items for military service as carrying guns, ammunitions, radio, etc. . .

And this gave René Gillet the opportunity to be safe from the financial disaster 1930.

Without any external improvements René Gillet always developped his model, to make more and more reliable and more and more cheaper. Round about 1926 were added twist grips, lubrication by gear pump, alloy head with increased compression ratio, and undersprung frame. All the moving parts were covered by an alluminium cover to protect the driver from oil leaking. By an other way René Gillet never would fit a suspension to the rear fork.

During the second World War René Gillet's motorcycles were usefull again. After the war starting a new model was a very hard task Anyway René Gillet build again two new models presented to the 1956 Paris Motor Show. A two strokes 245 cc four speeds type A545 9 H.P. and a 124 cc three speeds who could reach easily 80 k.p.h.

Unfortunately the Montrouge Factory soon closed his doors, and the veteran stopped his activities.

# vintage tyre supplies ltd.

**DUNLOP**

**30 Dalston Gn**

**Honeypot lane  
STANMORE Mssx**

ALL SUBSCRIPTION CORRESPONDENCE  
SHOULD BE ADRESSED TO :

ONE YEAR SUBSCRIPTION RATE :

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

## l'automobiliste

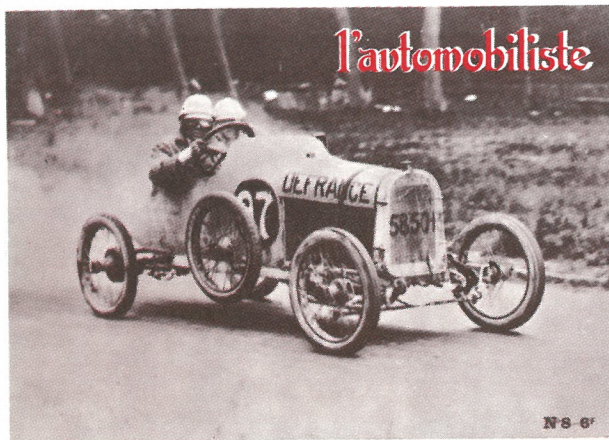
FOR ENGLAND

ALBION SCOTT

distributors Ltd

524 High Road CHISWICK  
LONDON W4 Tel. 01 995 9555

# l'automobiliste

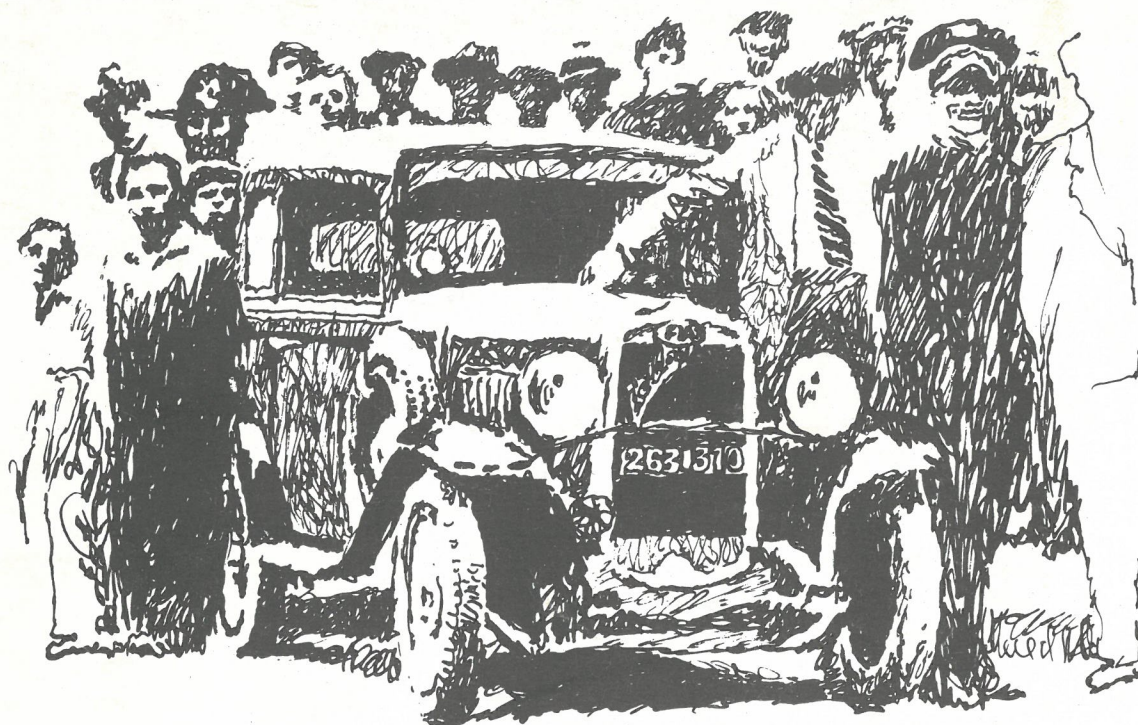


- N° 1** LA TRIBU DE BENJAMIN  
LE MUSEE DE SURRY-LE-COMTAL  
NOTICE D'ENTRETIEN BUGATTI BRESCIA  
PREMIER RALLYE DELAGE  
MG. CLUB RALLYE DU HALLIER  
COURSE DE COTE DE ST-PAUL
- N° 2** LES MOTOCYCLETTES D'AVANT 1914  
LES 6CV RENAULT ET NN  
LA GLADIATOR "COURSE" 1903  
LA LEGENDE D'AMILCAR  
PARIS/ROUEN 1966  
TARGA FLORIO
- N° 3** BUGATTI BRESCIA  
LES LORRAINES DIETRICH  
LES 6CV AMILCAR  
LES FAUSSES "COURSE"  
LA MORT D'ALBERT CLEMENT  
LES PARIS/NICE
- N° 4** LES LORRAINES  
LES VOITURES SALMSON  
LES MALHEURS DES 3 ROUES  
LES DEMOISELLES DE BILLANCOURT
- N° 5** TRICYCLE LEON BOLLEE  
MOTOCYCLETTES 1914-40  
ROLLS-ROYCE 1904-14  
LA REGINETTE
- N° 6** CITROEN 5HP  
MONOGRAMMES PANHARD & LEVASSOR  
LES MASE  
LE SALON 1927

- N° 7** DE LA QUADRILETTE A LA 5CV PEUGEOT  
FORD A  
LES TAXIS PARISIENS  
REGLAGE SALMSON, AMILCAR
- N° 8** LES CYCLECARS A 3 ROUES  
DES 4CV TRES SPECIALES  
LE BOL D'OR  
LES PNEUMATIQUES
- N° 9** LES CREATIONS D'EMILE DARL'MAT  
LE BUGATTISTE  
LES SANDFORD  
1er PARIS/NICE 1893  
LES MOTOS A.B.C.
- N° 10** LES MASCOTTES ET BOUCHONS DE RADIATEURS  
MONSIEUR VIOLET (SIMA - VIOLET)  
MUSEES D'AUTOMOBILES ANCIENNES  
(LE MANS ET MUSEE DU FOREZ)  
BUGATTI AU BEC HELLOUIN
- N° 11** LA NEW-PHANTOM (Phantom I)  
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR  
RESTAURATION ?  
DES DEBUTS DE LA LOCOMOTION  
MECANIQUE AUX TRAINS  
ROUTIERS. . . .  
MUSEES AUTOMOBILES (Suite)
- N° 12** TESTE & MORET  
EVOLUTIONS DU SIGLE RENAULT  
VOITURES ANCIENNES A MONTLHERY  
LA FULVIA SPORT 1,3  
CABRIOLET, COUPE, COACH ?

- N° 13** MOTOS KOEHLER ESCOFFIER  
FIAT 509  
PEUGEOT DE COURSE 1911  
PROTOTYPES J.P. WIMILLE  
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR  
RESTAURATION (Suite)
- N° 14** LES 2 PATTES RENAULT 8 ET 9HP  
AMILCAR 6 CYLINDRES  
LAMBORGHINI MIURA
- N° 15** MOTOS DOUGLAS  
LES E.R.A.  
RENAULT SAPRAR-SPORT  
LA LASPOUGEAS 1896
- N° 16** TURCAT-MERY  
LES MARQUES MARSEILLAISES  
DELAGE 1500
- N° 17** BUGATTI LES "ROYALE"  
ALFA ROMEO P2, 1923  
MONTLHERY 1969
- N° 18** B.M.W. TYPE RUSSIE  
FORD "T"  
BALLOT

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



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

*12 Avril 1932: La FIAT 508 "Balilla", une 1100 cm<sup>3</sup>, est lancée au Salon de Milan. Une gigantesque affiche affirme: "Enfin l'automobile vers le peuple, le don de la Fiat aux Italiens, la nouvelle Balilla!" Depuis, pendant 37 ans, beaucoup d'autres modèles de 1100 cm<sup>3</sup> et de toutes cylindrées, ont été conçus et fabriqués par FIAT.*

*2 Octobre 1969: La nouvelle FIAT 128, traction avant, 6 cv, (encore une 1100 cm<sup>3</sup>!) est présentée au 56<sup>e</sup> Salon de l'Automobile de Paris. Les affiches, la Presse, la Radio affirment "Les temps changent, l'automobile aussi".*

*La FIAT est née en 1899 à Turin. Nous nous intéressons à l'histoire de l'automobile. Nous avons la faiblesse de croire que FIAT y est pour beaucoup. Vous qui avez la chance inestimable de posséder une "ancêtre" FIAT, vous faites partie de notre histoire. C'est pourquoi nous aimerions vous connaître. Vous rencontrer. Nous sommes prêts à faire de grandes choses avec vous.*

*Téléphonez-nous (722.93.19 - poste 236) ou écrivez à :  
FFSA FIAT Automobiles Service Information  
88, avenue de Neuilly - 92-NEUILLY-SUR-SEINE*

**FIAT**